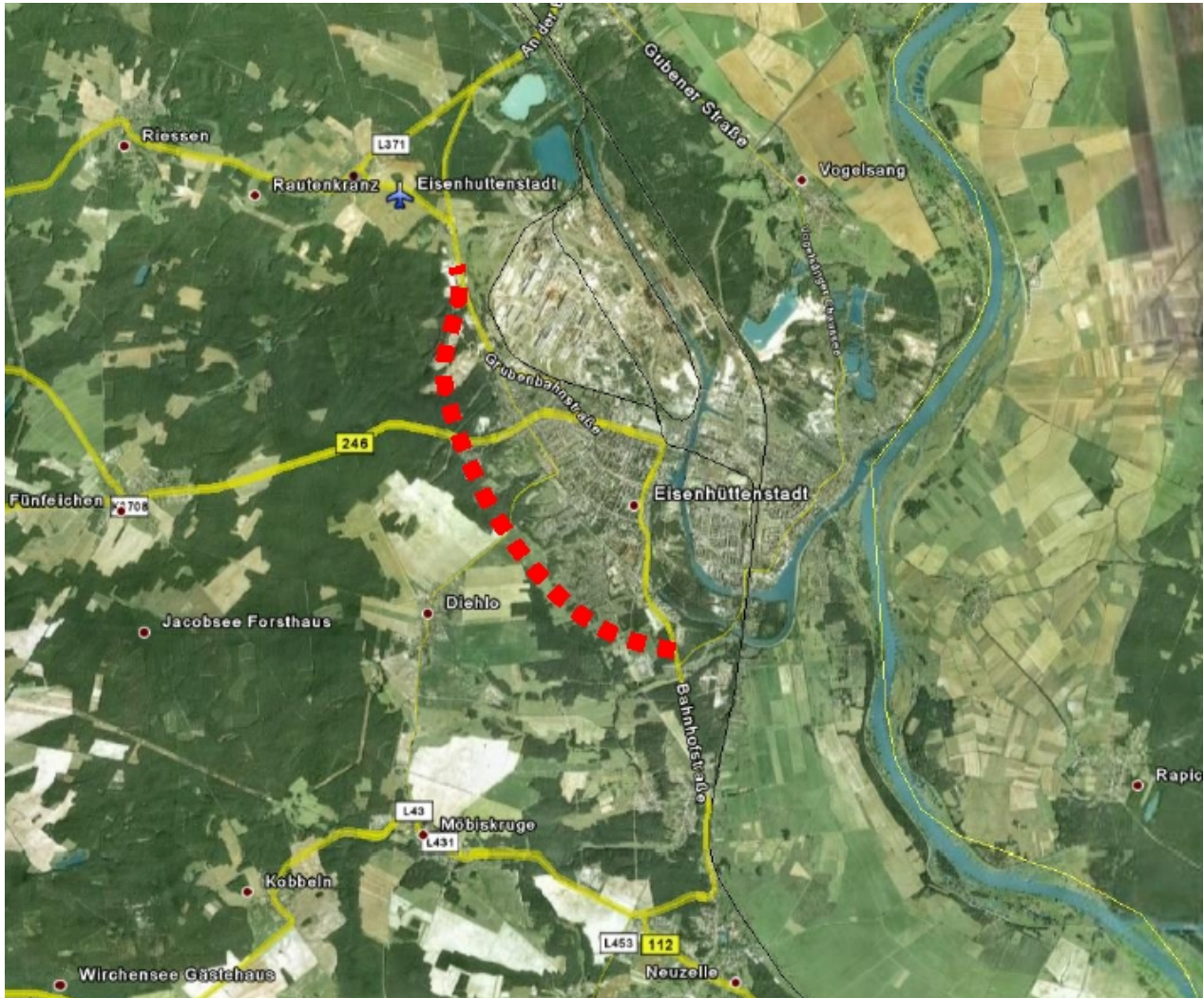


ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**A2.2 Opisy projektów - BRANDENBURGIA****Projekt 127: B112 Obejście miejscowości EISENHÜTTENSTADT**

OPIS	TREŚĆ
OPIS PROJEKTU	
	
TYTUŁ PROJEKTU	B112 OBEJŚCIE MIEJSCOWOŚCI EISENHÜTTENSTADT
KRÓTKI OPIS PROJEKTU	• krótki opis w punktach – budowa nowej drogi, 2 pasma ruchu bez pasa bocznego – zachodni przebieg trasy wokół miejscowości Eisenhüttenstadt – długość ok. 8,9 km – kategoria drogi: Droga federalna – aspekty środowiskowe (hałas, substancje szkodliwe): uwzględnienie obszarów ochrony przyrody, obszarów habitatowych – Obiekty specjalne: brak • Cele projektu: – Część trasy Odra-Nysa – Poprawa dostępności (np. BAB12) – Odciążenie śródmieścia Eisenhüttenstädter z ruchu tranzytowego

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OPIS	TREŚĆ								
	- Umieszczenie w planie potrzeb dróg federalnych (BB6129), inwestycja do pilnej realizacji, nowe przedsięwzięcie ze szczególnymi wymogami planistycznymi w kontekście ochrony przyrody, ważny projekt w kontekście rozszerzenia UE na Wschód - Działanie z ramowego planu inwestycyjnego - Uzależnienie od innych projektów: - Dalszy odcinek drogi Odra-Łużyca - Połączenie drogowe od B246 w kierunku Polski z nowym połączeniem transgranicznym - Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: - Również w odniesieniu do tego odcinka drogi Odra-Łużyca można powiedzieć, że kierunki rozwoju przewidują wprowadzić takto cel poprawę dostępności ponadregionalnej obszaru pogranicza, ale w tym przypadku priorytetem powinno być rozbudowanie infrastruktury kolejowej i wodnej w celu odciążenia drogi. - Droga Odra-Łużyca należy do priorytetowych działań wspomnianych kierunków rozwoju.								
PROJEKTODAWCA	- Realizator prac: rząd federalny lub landowy Brandenburgii - Osoba do kontaktu (procedura planistyczna): Krajowa Dyrekcja Dróg Brandenburgii, Oddział Frankfurt (Oder), wydział 1: Planowanie i projektowanie								
OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU	<table border="1"> <tr> <td>D</td><td>☒ wysokie</td><td>☐ średnie</td><td>☐ niewielkie</td></tr> <tr> <td>PL</td><td>☐ wysokie</td><td>☐ średnie</td><td>☐ niewielkie</td></tr> </table>	D	☒ wysokie	☐ średnie	☐ niewielkie	PL	☐ wysokie	☐ średnie	☐ niewielkie
D	☒ wysokie	☐ średnie	☐ niewielkie						
PL	☐ wysokie	☐ średnie	☐ niewielkie						
TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /	- Opracowanie wstępnej dokumentacji (LS): w toku - Procedura uzgadniania przebiegu trasy - proces konsultacji (LBV): początek prawdopodobnie 2008 - Decyzja zatwierdzająca przebieg trasy: otwarta - Opracowanie dokumentacji wykonawczej i przetargowej (LS): otwarta - Początek prac (LS): otwarte								
PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY	- Otwarcie procedury uzgadniania przebiegu trasy: w chwili obecnej nie uzgodniono terminu (prawdopodobnie 2008) - Decyzja zatwierdzająca przebieg trasy: w chwili obecnej brak ustalonego terminu - Dalsze procedowanie zależy od decyzji zatwierdzającej przebieg trasy								
KOSZTY I FINANSOWANIE	- Planowane koszty łączne: 17,2 mln EUR zgodnie z Ramowym Planem Inwestycji - Finansowanie : rząd federalny, zapewnione, ponieważ jest w planie potrzeb Federalnego Planu Rozbudowy Dróg i w Ramowym Planie Inwestycyjnym								
PROCES PLANOWANIA									
PROCEDURY PLANISTYCZNE	- Instytucje odpowiedzialne są podane w nawiasie : - BMVBS: Federalne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast - GL: Wspólny Departament Planowania Krajowego Berlina i Brandenburgii - LS: Krajowa Dyrekcja Dróg Brandenburgii - MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ŁADU PRZESTRZENNEGO: Ministerstwo Infrastruktury i Ładu Przestrzennego - Umieszczenie w Federalnym Planie Potrzeb dla Dróg Federalnych : nastąpi - Konferencja wnioskodawcza dla Procedury Planowania Przestrzennego (GL): nastąpi - Opracowanie dokumentacji na potrzeby procedury (LS): nastąpi - PROCEDURA PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO (GL): nastąpi - Zatwierdzenie przebiegu linii : nastąpi - Opracowanie wstępnego projektu (LS): w toku - Zatwierdzenie projektu wstępnego (MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ŁADU PRZESTRZENNEGO): otwarte								

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OPIS	TREŚĆ
	- Notatka o przejrzaniu projektu wstępnego (BMVBS): otwarte - Opracowanie dokumentacji zatwierdzającej (LS): otwarte - Procedura zatwierdzania dokumentacji - proces konsultacji - (LBV): otwarte - Decyzja w sprawie zatwierdzenia planu : otwarte - Opracowanie dokumentacji wykonawczej i przetargowej - (LS): otwarte - Początek budowy (LS): otwarte
UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE	konieczne: ☐ tak ☒ nie nastąpi : ☐ tak ☒ nie •
TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /	w chwili obecnej projekt wstępny: trudności nie są znane
UDZIAŁ PUBLICZNY	jest integralną częścią procedury planistycznej

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niewiel- kie	brak oceny	
EFEKTY						
Wkład w rozwój gospodarczy regionu	♣ Poprawa dostępności iistniejących 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 przetakzdu	X				♣ w związku z realizacją całego przebiegu drogi Odra - Łużyca
Oddziaływanie na ład przestrzenny i infrastrukturę, ocze- kiwane efekty struk- turalne	♣ Poprawa dostępności	X				♣ w związku z realizacją całego przebiegu drogi Odra - Łużyca
	♣ Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi		X			♣ Poprawa skomunikowania z transeuropejskim koryta-rzem II
	♣ pozytywne oddziaływanie prze-strzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypo-czynkowych, Zmniejszenie oddzia-ływania rozdzielającego, etc.)	X				♣ Budowa obejścia w znac-znym stopniu odciążyśródmieście Eisenhü-ttestadt od ruchu tranzy-towego.
	♣ Odciążenie środowiska (teren					♣ do wyjaśnienia

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
	siedliskowe, Natura 2000, emisje CO ₂ , hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)					
	♣ Ograniczenia pod kątem ♣ Obszarów Natura 2000 ♣ Ochrona przeciwpowodziowa					♣ do wyjaśnienia
Oczekiwane efekty komunikacyjne	♣ Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego			X		♣ Poprzez poprawę przepustowości na B112 obejście nie przyczyni się do zmniejszenia obciążenia komunikacyjnego leisten.
	♣ Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej			X		♣ Założenia projektu nie wspierają rozwoju komunikacji zbiorowej .
	♣ Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)	X				♣ Odciążenie śródmieścia Eisenhüttenstadt przyniesie duży efekt.
	♣ Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)			X		♣ Obejście nie spowoduje przeniesienia ruchu na kolej czy drogi wodne.
	♣ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu	X				♣ Odciążenie śródmieścia może efektywnie przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu.
Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury	♣ Współoddziaływanie z innymi projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)	X				♣ Dokończenie drogi Odra-Łużyca
	♣ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)			X		♣ Istniejąca infrastruktura jedynie marginalnie będzie dotykana przez komunikacyjne efekty obejścia.
	♣ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)	X				♣ Modernizacja ośrodka wzrostu Eisenhüttenstadt (przemysł, wytwórstwo, port)
Znaczenie dla DPERON		X				♣ Jako odcinek drogi Odra-Łużyca projekt ma duże znaczenia dla rozwoju całego obszaru.
REALIZACJA PLANU (SZANSE)						
Finansowanie	♣ zapewnione finansowanie ♣ Wsparcie UE	X				♣ Rząd federalny i landowy
Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia	♣ Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju			X		♣ Projekt nie jest bezpośrednio o charakterze transgranicznym
	♣ Zgodność z umowami międzypań-				X	♣ Obejście nie jest przed-

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
	stwowymi itp.					miotem umów między- państwowych.
DEFICYTY I POTRZEBA DZIAŁANIA						
Podsumowanie deficytów	♣ proceduralnie – w chwili obecnej nie ma					
Konieczność działania w projekcie	♣ w chwili obecnej nie ma konkretnej potrzeby działania					

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**Projekt 129: B166 OBEJŚCIE MIEJSCOWOŚCI SCHWEDT (Z PRZEJŚCIEM GRANICZNYM)**

OPIS	TREŚĆ
OPIS PROJEKTU	
	
TYTUŁ PROJEKTU	B166 OBEJŚCIE MIEJSCOWOŚCI SCHWEDT (Z PRZEJŚCIEM GRANICZNYM)
KRÓTKI OPIS PROJEKTU	• krótki opis w punktach – Przebieg trasy: do wyjaśnienia – Obiekty specjalne: Obiekt mostowy • Cele projektu: – Odciążenie miejscowości Schwedt od ruchu tranzytowego – Poprawa dostępności przejścia granicznego Krajkowice w stosunku do ponadregionalnych sieci transportowych (BAB11) • Umieszczenie w nadrzędnej strategii: Umieszczenie w Federalnym Planie Budowy Dróg jako działanie pilne o szczególnych wymaganiach planistycznych w stosunku do ochrony środowiska • Uzależnienie od innych projektów: – w chwili obecnej nie ma • Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej:

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OPIS	TREŚĆ								
	– 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.								
PROJEKTODAWCA	• Realizator prac: Rząd federalny lub landowy Brandenburgii • Osoba do kontaktu (procedura planistyczna): Krajowa Dyrekcja Dróg Brandenburgii , Oddział Frankfurt (Oder), Wydział 1: Planowanie i projektowanie								
OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU	<table border="1"> <tr> <td>D</td><td>☒ wysokie</td><td>☐ średnie</td><td>☐ niewielkie</td></tr> <tr> <td>PL</td><td>☐ wysokie</td><td>☐ średnie</td><td>☐ niewielkie</td></tr> </table>	D	☒ wysokie	☐ średnie	☐ niewielkie	PL	☐ wysokie	☐ średnie	☐ niewielkie
D	☒ wysokie	☐ średnie	☐ niewielkie						
PL	☐ wysokie	☐ średnie	☐ niewielkie						
TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /	• do wyjaśnienia								
PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY	• do wyjaśnienia								
KOSZTY I FINANSOWANIE	• przewidywane koszty łączne : brak danych 25,3 Mln EUR • Finansowanie : Rząd federalny i landowy								
PROCES PLANOWANIA									
PROCEDURY PLANISTYCZNE	• Instytucje odpowiedzialne są podane w nawiasie : – BMVBS: Federalne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast – GL: Wspólny Departament Planowania Krajowego Berlina i Brandenburgii – LS: Krajowa Dyrekcja Dróg Brandenburgii – MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ŁADU PRZESTRZENNEGO: Ministerstwo Infrastruktury i Ładu Przestrzennego • Umieszczenie w Federalnym Planie Potrzeb dla Dróg Federalnych : nastąpi • Konferencja wnioskodawcza dla Procedury Planowania Przestrzennego (GL): nastąpi • Opracowanie dokumentacji na potrzeby procedury (LS): otwarte • PROCEDURA PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO (GL): otwarte • Zatwierdzenie przebiegu linii : otwarte • Opracowanie wstępnego projektu (LS): otwarte • Zatwierdzenie projektu wstępnego (MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ŁADU PRZESTRZENNEGO): otwarte • Notatka o przejrzeniu projektu wstępnego (BMVBS): otwarte • Opracowanie dokumentacji zatwierdzającej (LS): otwarte • Procedura zatwierdzania dokumentacji - proces konsultacji - (LBV): otwarte • Decyzja w sprawie zatwierdzenia planu : otwarte • Opracowanie dokumentacji wykonawczej i przetargowej - (LS): otwarte • Początek budowy (LS): otwarte								
UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE	<table border="1"> <tr> <td>konieczne:</td><td>☒ tak</td><td>☐ nie</td></tr> <tr> <td>nastąpi :</td><td>☐ tak</td><td>☐ nie</td></tr> </table> • do wyjaśnienia	konieczne:	☒ tak	☐ nie	nastąpi :	☐ tak	☐ nie		
konieczne:	☒ tak	☐ nie							
nastąpi :	☐ tak	☐ nie							
TRUDNOŚCI W PLA-	• do wyjaśnienia								

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OPIS	TREŚĆ
NOWANIE I REALIZACJI /	
UDZIAŁ PUBLICZNY	integralna część procedury planistycznej

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niewiel- kie	brak oceny	
EFEKTY						
Wkład w rozwój gospodarczy regionu	♣ Poprawa dostępności iistniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki		X			♣ Większa rangę ma Połą- czenie w kierunku BAB11
	♣ Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki		X			♣ por powyżej
	♣ Spadek kosztów przewozu , Skró- cenie czasu przetakzdu		X			♣ większe efekty zostaną osiągnięte po zlikwidowa- niu kontroli granicznych po przystąpieniu Polski do układu z Schengen
Oddziaływanie na ład przestrzenny i infrastrukturu- oczekiwane efek- ty strukturalne	♣ Poprawa dostępności		X			♣ Poprawa dostępności z kierunku Mysłibórz i Pyrzy- ce
	♣ Poprawa skomunikowania z tran- seuropejskimi sieciami komunika- cyjnymi		X			♣ Dla wskazanych obszarów wynika nieco zwiększona dostępność do transeuro- pejskich sieci
	♣ pozytywne oddziaływanie prze- strzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypo- czynkowych, Zmniejszenie oddzia- ływania rozdzielającego, etc.)	X				♣ Odciążenie centrum mia- sta od ruchu tranzytowego
	♣ Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie po- wierzchni, etc.)			X		♣ Ingerencja zmienione- go/nowego przejścia gra- nicznego w obszary och- rony przyrody wzdłuż Odry
	♣ Ograniczenia pod kątem ♣ Obszarów Natura 2000 ♣ Ochrona przeciwpowodziowa	X				♣ por powyżej
	♣ Oczekiwane efekty komunikacyjne			X		♣ Poprawa przepustowości B166 nie sposoduje wkł- du obejscia w zminiesze- nie obciążenia komuni- kacyjnego.
	♣ Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej			X		♣ Założenia projektu nie wspierają rozwoju komu- nikacji zbiorowej .

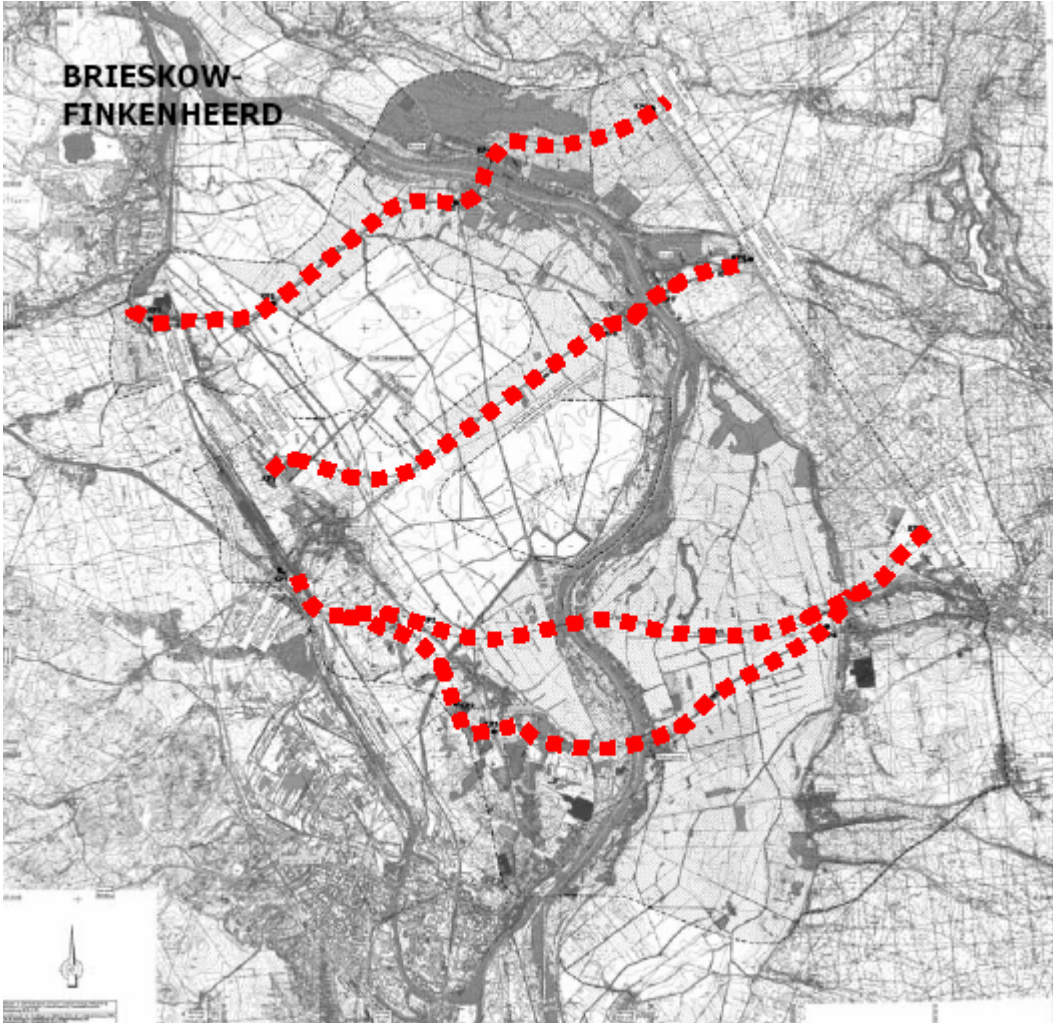
ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
	♣ Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)	X				♣ Duże efekty poprzez odciążenie śródmieścia Schwedt.
	♣ Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)			X		♣ Obejście nie spowoduje przeniesienia ruchu na kolej czy drogi wodne.
	♣ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu	X				♣ Odciążenie śródmieścia może efektywnie przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu.
Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury	♣ Współoddziaływanie z innymi projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)			X		♣ w chwili obecnej nie ma
	♣ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)			X		♣ Istniejąca infrastruktura jedynie marginalnie będzie dotykana przez komunikacyjne efekty obejścia.
	♣ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)				X	♣ Brak danych na temat planowanej infrastruktury .
Znaczenie dla DPERON		X				♣ Jako projekt transgraniczny obejście Schwedt z nowym przejściem granicznym ma szczególne oddziaływanie symboliczne z punktu widzenia integracji pogranicza
REALIZACJA PLANU (SZANSE)						
Finansowanie	♣ zapewnione finansowanie ♣ Wsparcie UE	X				♣ Finansowanie przez rząd federalny i landowy
Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia	♣ Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju	X				♣ 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.
	♣ Zgodność z umowami międzypaństwowymi itp.				X	♣ Obejście nie jest (jeszcze) przedmiotem porozumień międzypaństwowych .
DEFICYTY I POTRZEBA DZIAŁANIA						
Podsumowanie deficytów	♣ proceduralnie – w chwili obecnej projekt jest wspierany przede wszystkim przez stronę niemiecką – w chwili obecnej strona polska nie jest jeszcze przekonana o potrzebie inwestycji					

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niewiel- kie	brak oceny	
Konieczność działań w projekcie		♣ konieczność prowadzenia stałych uzgodnień ♣ Dążenie do zatwierdzenia, konieczność długofalowego planowania ♣ Konieczność powołania transgranicznej grupy roboczej				

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**Projekt 136: B246/B112 NOWE PRZEJŚCIE GRANICZNE NA PÓŁNOC OD EISENHÜTTENSTADT**

OPIS	TREŚĆ
OPIS PROJEKTU	
	
TYTUŁ PROJEKTU	B246/B112 NOWE PRZEJŚCIE GRANICZNE NA PÓŁNOC OD EISENHÜTTENSTADT
KRÓTKI OPIS PROJEKTU	• krótki opis w punktach: – Nowa inwestycja , 2 Pasy jezdni bez pasa pobocza – Połączenie z B112, na północ od Eisenhüttenstadt, nowa inwestycja, Węzeł komunikacyjny w chwili obecnej 4 warianty przebiegu trasy (por. mapa) – Przeprawa na Odrze , nowa inwestycja, obiekt mostowy, nowe Połączenie transgraniczne – Po stronie polskiej połączenie z drogą krajową 29 (pomiędzy Urad na północy a Cybinką na południu) – Długość ca. 6 do 7 km – Kategoria drogi : Droga federalna – KOMUNIKACJA PUBLICZNA: brak danych – Aspekty środowiskowe (hałas, substancje szkodliwe): Obszary habitatowe inad Odrą, obszar specjalnej ochrony

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OPIS	TREŚĆ			
	– Obiekty specjalne : brak danych – inne cechy szczególne brak danych • Cele projektu: – Stworzenie nowych połączeń transgranicznych dla ruchu osobowego i towarowego – Entlastung Przejście graniczne Guben und der Zufahrtsstraßen – Förderung des Austauschs von Waren, Dienstleistungen etc. durch den neue grenzüberschreitende Verbindung • Umiejscowienie w nadrzędnej strategii: Umiejscowienie w Planie Budowy Dróg Federalnych jako (Nr. BB8216) działanie pilne o szczególnych wymaganiach planistycznych w stosunku do ochrony środowiska • Uzależnienie od innych projektów: – ewent. B112, Obejście Eisenhüttenstadt – Modernizacja drogi krajowej 29 (PL), ponieważ nastąpi połączenie z nią • Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: – 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. – Pomimo takiego sformułowania projekt nie należy do działań priorytetowych w kierunkach rozwoju, jednak przez stronę niemiecką wymagany			
PROJEKTODAWCA	• Realizator prac: Rząd federalny lub landowy Brandenburgii • Osoba do kontaktu (procedura planistyczna): Krajowa Dyrekcja Dróg Brandenburgii, Oddział Frankfurt (Oder), Wydział 1: Planowanie i projektowanie			
OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU	D	☒ wysokie	☐ średnie	☐ niewielkie
	PL	☒ wysokie	☐ średnie	☐ niewielkie
TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /	• Opracowanie dokumentacji na potrzeby procedury planowania przestrzennego (LS): w toku • Rozpoczęcie procedury planowania przestrzennego prawdopodobnie I/2008 – transgraniczna procedura planowania przestrzennego (ROV) z następującymi etapami: ○ Opracowanie studium wykonalności (wyznaczenie konkretnych obszarów poszukiwań przebiegu trasy, ocena wybranych obszarów) (zamknięcie) ○ Opracowanie dokumentacji planistycznej na potrzeby konferencji inauguracyjnej proces konsultacji (zamknięte) ○ Polsko-niemiecka konferencja wnioskodawcza (21. sierpnia 2003), następujące wyniki: ♣ Ustalenie obszaru badań dla procedury planistycznej, badania oddziaływania na środowisko, badania oddziaływania na obszary habitatowe ♣ Uzgodnienie treści badań dla procedury planistycznej, badania oddziaływania na środowisko, badania oddziaływania na obszary habitatowe, badania obszarów specjalnej ochrony – Opracowanie dokumentacji na potrzeby procedury planowania przestrzennego : ○ Położenie, warianty przebiegu trasy, ○ Badanie oddziaływania przestrzennego (RVU) - Badanie oddziaływania na środowisko (UVU) - Studium oddziaływania na środowisko (UVS) - Badanie oddziaływania na obszary habitatowe FFH-VP – Procedura planowania przestrzennego z transgranicznym badaniem oddziaływania na środowisko (UVP) i badaniem oddziaływania na obszary habitatowe FFH-VP ○ Proces konsultacji (urzędy (przekazanie dokumentacji z prośbą o opinię) oraz opinii publicznej (wyłożenie planów) ○ Ocena oddziaływania przedsięwzięcia ○ RVP, UVP, FFH-VP – Wynik procedury planowania przestrzennego : Wariant przebiegu trasy, wspólny punkt przecięcia na Odrze			

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OPIS	TREŚĆ
PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY	- Rozpoczęcie procedura planowania przestrzennego prawdopodobnie I/2008 - dalsze kroki bezpośrednio są powiązane
KOSZTY I FINANSOWANIE	- przewidywane koszty łączne : ca. 9,0 Mln EUR (zgodnie z Planem Budowy Dróg Federalnych) - Finansowanie : Rząd federalny, zapewnione, ponieważ ujęte w Planie Budowy Dróg Federalnych
PROCES PLANOWANIA	
PROCEDURY PLANISTYCZNE	- Instytucje odpowiedzialne są podane w nawiasie : - BMVBS: Federalne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast - GL: Wspólny Departament Planowania Krajowego Berlina i Brandenburgii - LS: Krajowa Dyrekcja Dróg Brandenburgii - MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ŁADU PRZESTRZENNEGO: Ministerstwo Infrastruktury i Ładu Przestrzennego - Umieszczenie w Federalnym Planie Potrzeb dla Dróg Federalnych : nastąpi - Konferencja wnioskodawcza dla Procedury Planowania Przestrzennego (GL): nastąpi - Opracowanie dokumentacji na potrzeby procedury (LS): w toku - PROCEDURA PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO (GL): otwarte - Określenie linii przebiegu (BMVBS): otwarte - Opracowanie wstępnego projektu (LS): otwarte - Zatwierdzenie projektu wstępnego (MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ŁADU PRZESTRZENNEGO): otwarte - Notatka o przejrzeniu projektu wstępnego (BMVBS): otwarte - Opracowanie dokumentacji zatwierdzającej (LS): otwarte - Procedura zatwierdzania dokumentacji - proces konsultacji - (LBV): otwarte - Decyzja w sprawie zatwierdzenia planu : otwarte - Opracowanie dokumentacji wykonawczej i przetargowej - (LS): otwarte - Początek budowy (LS): otwarte
UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE	konieczne: ☒ tak ☐ nie
	nastąpi : ☒ tak ☐ nie
	- Powołaniei polsko-niemieckich grup roboczych i eksperckich w zakresie komunikacji, środowiska i udziału w procedurze planowania przestrzennego (z równymi tematycznymi podgrupami) - Polska : - GDDKiA - Urząd Wojewódzki: Wydział »Rozwój Regionalny«, Wydział »Rolnictwo i Ochrona Środowiska« - Urząd Marszałkowski : Wydział Gospodarki , RBGP - ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH , Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych - Niemcy : - MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ŁADU PRZESTRZENNEGO, Wspólny Departament Planowania Krajowego - Krajowy Urząd ds. Środowiska Brandenburgii - Krajowa Dyrekcja Drogowa - Biura inżynierskie - Członkowie grupy roboczej - Polska

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OPIS	TREŚĆ
	○ ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH: Helena Włodarczyk (Dyrektor) ○ Urząd Marszałkowski : Jerzy Tonder (Dyrektor Wydziału Ochrony Środowiska) ○ Lubuski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych: Piotr Wacholak (Dyrektor) – Niemcy ○ Krajowy Urząd ds. Środowiska: Rigo Vallet (Wydział Regionalny Wschód, Kierownik REferatu Ochrony Przyrody) ○ GL: Wolfgang Stoll (Kierownik Referatu), Brigitte Kubica (inspektor) ○ Krajowa Dyrekcja Drogowa: Andreas Schade (Kierownik zespołu) • Członkowie grupy eksperckiej ds. planowania dróg i ruchu drogowego: – Polska ○ Urząd Marszałkowski : Gogdan Ryczkowski (Wydział Drogownictwa i Zarządzania Ruchem); Piotr Tywinski (Wydział Gospodarki) ○ Zarząd Dróg Wojewódzkich : Eva Wilk (zastępca dyrektora) ○ GDDKiA: Robert Mikołajski (Dyrektor); Wiesław Staruch (zastępca dyrektora) – Niemcy ○ Krajowa Dyrekcja Drogowa: Peter Henkens (Inspektor Planowanie i Projektowanie) ○ Biura inżynierskie • Członkowie grupy eksperckiej ds. Ochrony środowiska: – Polska ○ Urząd Wojewódzki: Bogdan Tolkacz (Dyrektor, Wydział Planowania przestrzennego, Infrastruktury i Gospodarki Mieszkaniowej); Witold Maciniak (Wydział Ochrony Środowiska); Adam Ignacik (Wydział Ochrony Środowiska) ○ Urząd Marszałkowski : Mariola Wielhorska (Wydział Gospodarki) – Niemcy ○ Krajowa Dyrekcja Drogowa: Simone Schmidt-Peter (Ochrona środowiska i pielęgnacja krajobrazu) ○ Krajowy Urząd Środowiska: Rainer Heiß (Oddział Regionalny Wschód Ost, Referat Ochrona przyrody) ○ Biura inżynierskie • Stan uzgodnień – w toku przygotowania prac do procedury planowania przestrzennego wybrano i uzgodniono wspólnie przebieg trasy
TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /	• Asymetria procedur planistycznych w Polsce i Niemczech • Konieczność uzgodnień lub przesuniętych w czasie procedur • Rozbieżność kompetencji po obu stronach granicy • Bariera językowa, duże nakłady komunikacyjne
UDZIAŁ PUBLICZNY	• integralna część procedury planistycznej • bezpośrednie konsultacje z polskimi urzędami oraz możliwość wglądu opinii publicznej w dokumentację

OCENA					
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
EFEKTY					
Wkład w rozwój	♣ Poprawa dostępności iistniejących	✖			♣ Znaczna poprawa w

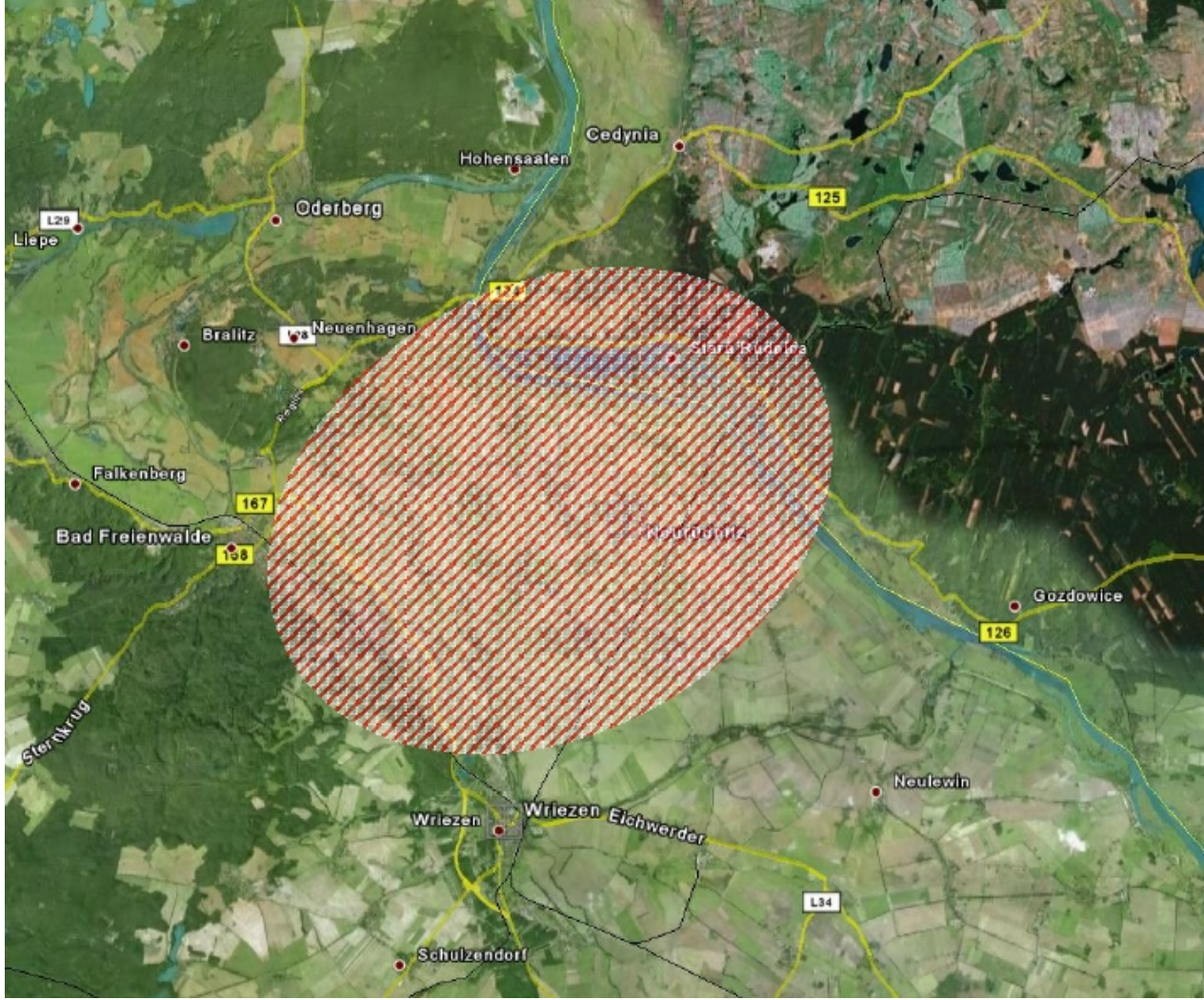
ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
gospodarczy regionu	instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki					szczegółowości połączenia z obszaru Frankfurt (Oder), Eisenhüttenstadt, Guben w kierunku Zielonej Góry wird deutlich verbessert
	♣ Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki	X				♣ por powyżej
	♣ Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przetakzdu	X				♣ Powstanie nowego przejścia granicznego między Swieckiem a Gubinem może doprowadzić do znacznego skrócenia czasu przejazdu
Oddziaływanie na ład przestrzenny i infrastrukturę/, oczekiwane efekty strukturalne	♣ Poprawa dostępności	X				♣ W szczególności obszar Eisenhüttenstadt do Krosna
	♣ 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			♣ Oczekiwane przeniesienie ruchu z przejścia granicznego we Frankfurcie i Gubinie
	♣ Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)			X		♣ Brak odciążenia w wyniku nowej inwestycji
	♣ Ograniczenia pod kątem ♣ Obszarów Natura 2000 ♣ Ochrona przeciwpowodziowa	X				♣ Liczne, częściowo bardzo cenne obszary chronione
Oczekiwane efekty komunikacyjne	♣ Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego			X		♣ Przeniesienie ruchu, brak zmniejszenia ruchu
	♣ Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej			X		♣ Projekt nie jest ukierunkowany na wzmocnienie komunikacji publicznej.
	♣ Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)			X		♣ Nie oczekuje sie bezpośredniego odciążenia śródmieścia
	♣ Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)			X		♣ Nie oczekuje się przeniesienia ruchu na kolej czy drogi wodne w wyniku realizacji nowej inwestycji
	♣ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu		X			♣ Odciążenie innych przejść granicznych wniesie znaczny wkład w poprawę

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
						bezpieczeństwa ruchu
Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury	♣ Współoddziaływanie z innymi projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)	X				♣ Połączenie po stronie polskiej z drogą krajową 29
	♣ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)			X		♣ Istniejąca infrastruktura jedynie marginalnie będzie dotykana przez komunikacyjne efekty obejścia.
	♣ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)				X	♣ Brak danych na temat planowanej infrastruktury
Znaczenie dla DPERON		X				♣ Oczekiwane efekty dla rozwoju gospodarczego powodują, że projekt ma duże znaczenie dla rozwoju DPERON
REALIZACJA PLANU (SZANSE)						
Finansowanie	♣ zapewnione finansowanie ♣ Wsparcie UE	X				♣ Rząd federalny i landowy
Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia	♣ Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju	X				♣ 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.
	♣ Zgodność z umowami międzypaństwowymi itp.	X				♣ por powyżej
DEFICYTY I POTRZEBA DZIAŁANIA						
Podsumowanie deficytów	♣ komunikacyjne – brakujące przejście graniczne (w szczególności dla ruchu gospodarczego) pomiędzy Świeckiem a Gubinem – Połączenie z siecią dróg federalnych i wojewódzkich ♣ proceduralnie – finansowanie po stronie polskiej jest do wyjaśnienia					
Konieczność działania w projekcie	♣ konsekwentna kontynuacja dialogu Niemcy -Polska					

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**Projekt 146: B158n/B167 BAD FREIENWALDE/WRIEZEN - PL**

OPIS	TREŚĆ
	
OPIS PROJEKTU	
TYTUŁ PROJEKTU	B158N/B167 BAD FREIENWALDE/WRIEZEN - PL
KRÓTKI OPIS PROJEKTU	• krótki opis w punktach – Przebieg trasy: do ustalenia w procedurze planowania przestrzennego – 2-pasma, nowa inwestycja, bez pasa bocznego – Obiekty specjalne: Obiekt mostowy na Odrze – inne cechy szczególne: przejście przez obszary chronione, istotne działania przeciwpowodziowe wzdłuż Odry • Cele projektu: – Stworzenie nowych transgranicznych powiązań drogowych – Poprawa skomunikowania polskiego obszaru w BAB10 • Umieszczenie w nadrzędnej strategii: nowe przedsięwzięcie ze stwierdzonym wysokim ryzykiem ekologicznym, potrzeba dalszego rządu • Uzależnienie od innych projektów: – Dalsza Modernizacja B167

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OPIS	TREŚĆ
	- Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: - 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.
PROJEKTODAWCA	- Realizator prac: Rząd federalny lub landowy Brandenburgii - Osoba do kontaktu (procedura planistyczna): Krajowa Dyrekcja Dróg Brandenburgii, Oddział Frankfurt (Oder), Wydział 1: Planowanie i projektowanie
OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU	D ☒ wysokie ☐ średnie ☐ niewielkie
	PL ☐ wysokie ☐ średnie ☐ niewielkie
TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /	W chwili obecnej nie prowadzone są prace przygotowawcze, ponieważ w najbliższym czasie nie należy Sie liczyć z realizacją
PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY	otwarte (por powyżej)
KOSZTY I FINANSOWANIE	- przewidywane koszty łączne : 14 Mln EUR (zgodnie z Federalnym Planem Budowy Dróg) - Finansowanie : Rząd federalny i landowy
PROCES PLANOWANIA	
PROCEDURY PLANISTYCZNE	- Instytucje odpowiedzialne są podane w nawiasie : - BMVBS: Federalne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast - GL: Wspólny Departament Planowania Krajowego Berlina i Brandenburgii - LS: Krajowa Dyrekcja Dróg Brandenburgii - MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ŁADU PRZESTRZENNEGO: Ministerstwo Infrastruktury i Ładu Przestrzennego - Umieszczenie w Federalnym Planie Potrzeb dla Dróg Federalnych : otwarte - Konferencja wnioskodawcza dla Procedury Planowania Przestrzennego (GL): otwarte - Opracowanie dokumentacji na potrzeby procedury (LS): otwarte - PROCEDURA PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO (GL): otwarte - Określenie linii przebiegu (BMVBS): otwarte - Opracowanie wstępnego projektu (LS): otwarte - Zatwierdzenie projektu wstępnego (MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ŁADU PRZESTRZENNEGO): otwarte - Notatka o przejrzaniu projektu wstępnego (BMVBS): otwarte - Opracowanie dokumentacji zatwierdzającej (LS): otwarte - Procedura zatwierdzania dokumentacji - proces konsultacji - (LBV): otwarte - Decyzja w sprawie zatwierdzenia planu : otwarte - Opracowanie dokumentacji wykonawczej i przetargowej - (LS): otwarte - Początek budowy (LS): otwarte
UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE	konieczne: ☒ tak ☐ nie
	nastąpi : ☐ tak ☐ nie
	do wyjaśnienia

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OPIS	TREŚĆ
TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /	do wyjaśnienia
UDZIAŁ PUBLICZNY	integralna część procedury planistycznej

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niewiel- kie	brak oceny	
EFEKTY						
Wkład w rozwój gospodarczy regionu	♣ Poprawa dostępności iistniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki	X				♣ Poprawa dostępności lokalizacji na obszarze po- granicza
	♣ Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki	X				♣ por powyżej
	♣ Spadek kosztów przewozu , Skró- cenie czasu przetakzdu			X		♣ Odpowiada nieomal roz- budowie istniejącego po- łączenia ♣ Spodziewana ewentualna poprawa po zlikwidowaniu kontroli granicznych po wstąpieniu Polski do ukłą- du a Schengen
Oddziaływanie na ład przestrzenny i infrastrukturę, ocz- ekiwane efekty struk- turalne	♣ Poprawa dostępności		X			♣ Modernizacja istniejacego połączenia przyniesie je- dynie pośrednie efekty
	♣ Poprawa skomunikowania z tran- seuropejskimi sieciami komunika- cyjnymi		X			♣ Jedynie niewielka poprawa skomunikowania z tran- seuropejskim korytarzem nr II.
	♣ pozytywne oddziaływanie prze- strzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypo- czynkowych, Zmniejszenie oddzia- ływania rozdzielającego, etc.)			X		♣ nie nastąpi odciążenie miejscowości
	♣ Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie po- wierzchni, etc.)			X		♣ Trasa inwestycji stanowić będzie obciążenie środo- wiska
	♣ Ograniczenia pod kątem ♣ Obszarów Natura 2000 ♣ Ochrona przeciwpowodziowa	X				♣ Częściowo wzdłuż Odry występują cenne obszary chronione ♣ Ważne obszary ochrony przeciwpowodziowej
Oczekiwane efekty komunikacyjne	♣ Zmniejszenie obciążenia komunika- cyjnego			X		♣ Nowa trasa i nowe przeje- ście doprowadzą do prze-

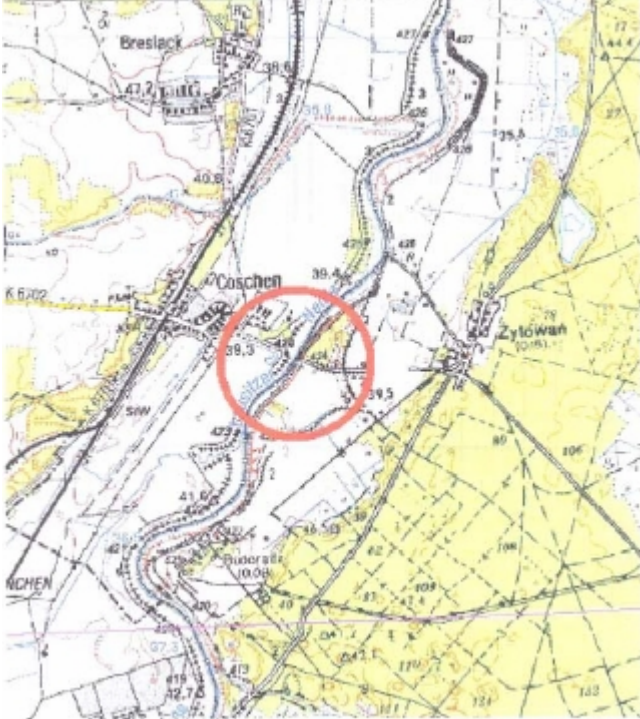
ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
						niesienia ruchu, ale nie do jego uniknięcia.
	♣ Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej			X		♣ Założenia projektu nie wspierają rozwoju komunikacji zbiorowej.
	♣ Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)			X		♣ Nieprzewiduje się odciążenia śródmieścia
	♣ Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)			X		♣ Obejście nie spowoduje przeniesienia ruchu na kolej czy drogi wodne.
	♣ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu		X			♣ Trasa nowej inwestycji przyniesie efekty w tym zakresie poprzez zastosowanie aktualnych standardów bezpieczeństwa
Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury	♣ Współoddziaływanie z innymi projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)	X				♣ Połączenie po stronie polskiej z drogą wojewódzką 126
	♣ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)			X		♣ Istniejąca infrastruktura jedynie marginalnie będzie dotykana przez komunikacyjne efekty obejścia.
	♣ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)				X	♣ Brak danych na temat planowanej infrastruktury.
Znaczenie dla DPERON		X				♣ Wysoka hierarchia ważności, ponieważ projekt da nowe impulsy dla współpracy transgranicznej i rozwoju całego obszaru
REALIZACJA PLANU (SZANSE)						
Finansowanie	♣ zapewnione finansowanie ♣ Wsparcie UE	X				♣ Finansowanie przez rząd landowy i rząd federalny
Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia	♣ Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju	X				♣ 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.
	♣ Zgodność z umowami międzypaństwowymi itp.					♣ do wyjaśnienia
DEFICYTY I POTRZEBA DZIAŁANIA						

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OCENA					
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
	wysokie	średnie	niewiel- kie	brak oceny	
Podsumowanie defi- cytów	♣ proceduralnie – w chwili obecnej nie ma				
Konieczność działa- nia w projekcie	♣ w chwili obecnej nie ma konkretnej potrzeby działania				

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**Projekt 278: PRZEJŚCIE GRANICZNE COSCHEN-ZYTOWAN**

OPIS	TREŚĆ
OPIS PROJEKTU	
	
TYTUŁ PROJEKTU	PRZEJŚCIE GRANICZNE COSCHEN-ZYTOWAN
KRÓTKI OPIS PROJEKTU	- krótki opis w punktach: - Nowy obiekt ostowy na Nysie włącznie z rampami - Kategoria drogi: droga gminna - Połączenie w Coschen z drogami powiatowymi 6702 i 6701 - Połączenie po stronie polskiej z drogą wojewódzką 138 - Dwa pasma ruchu, o obu stronach ścieżki piesze i rowerowe - Łączna długość: 475 m - Długość obiektu mostowego: 101 m - Długość rampy na moście Niemcy : 199 m - Długość rampy na moście Polska : 175 m - Beton sprężony, wysokość 2,0 m - Szerokość przęsła 50, 50/50, 50 m - Osadzenie przyczółków mostu, ścian i filarów nastąpi na palach betonowych - Dostosowanie do ruchu towarowego do 7,5 t, ruchu pieszych i rowerzystów - KOMUNIKACJA PUBLICZNA : brak danych - Aspekty środowiskowe: brak danych - Obiekty specjalne: most - inne cechy szczególne brak danych - 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 - Cele projektu: - Budowa/odtworzenie przejścia granicznego - Ścisłe powiązanie ze sobą wiejskich obszarów o położeniu peryferyjnym po obu stronach Nysy

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OPIS	TREŚĆ								
	- Warunek powstania przeszłych dobrych sieci komunikacyjnych na obszarze pogranicza - Warunek podstawowy wymiany towarów i usług etc. - Uzależnienie od innych projektów: brak - Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: - 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. - Pomimo takiego sformułowania projekt nie jest zaliczany do działań prorytetowych zapisanych w kierunkach rozwoju (por. spis literatury).								
PROJEKTODAWCA	- Realizator prac: Powiat Odra-Szprewa - i samorząd terytorialny Krosno Odrzańskie - Osoba do kontaktu : - Niemcy: Powiat Odra-Szprewa, Dezernat III, Kreisentwicklung, Umwelt und Bauwesen - Polska: brak danych								
OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU	<table border="1"> <tr> <td>D</td><td>☒ wysokie</td><td>☐ średnie</td><td>☐ niewielkie</td></tr> <tr> <td>PL</td><td>☒ wysokie</td><td>☐ średnie</td><td>☐ niewielkie</td></tr> </table>	D	☒ wysokie	☐ średnie	☐ niewielkie	PL	☒ wysokie	☐ średnie	☐ niewielkie
D	☒ wysokie	☐ średnie	☐ niewielkie						
PL	☒ wysokie	☐ średnie	☐ niewielkie						
TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /	- Opracowanie dokumentacji wykonawczej i przetargowej - (Landkreis): w toku - Początek budowy: Realizację przedsięwzięcia jest spodziewana dopiero po pełnym wstąpieniu Polski do układu z Schengen.								
PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY	do wyjaśnienia								
KOSZTY I FINANSOWANIE	- Dane dotyczące prawdopodobnych kosztów: 2.375.707,00 EUR - Strona niemiecka złożyła wniosek INTERREG IIIA, strona polska dotąd nie uczyniła tego. Uzasadnienie: zgodne z przepisami obowiązującymi w Polsce wraz z wnioskiem o dofinansowanie należy złożyć pełną dokumentację budowlaną (dla porównania: dla strony niemieckiej do wniosku o dofinansowanie można dołączyć jedynie wstępną dokumentację) - Budowa mostu wpisana jest w powiecie Odra-Szprewa w wieloletni plan inwestycyjny (prace planistyczne 2006, realizacja prac budowlanych 2008) - Rada powiatu Krosno Odrzańskie podjęła uchwałę w o umieszczeniu kosztów przedsięwzięcia w planie inwestycyjnym - POdział kosztów proporcjonalnie do długości obiektu po danej stronie (2/3 Niemcy , 1/3 Polska)								
PROCES PLANOWANIA									
PROCEDURY PLANISTYCZNE	- planowanie przestrzenne na szczeblu gminy z udziałem podmiotów reprezentujących interesy publiczne - Poziom planowania merytorycznego - Planowanie wstępne przez powiat Odra-Szprewa, dnia 18.11.2003 prezentacja dla powiatu Krosno Odrzańskie - Uchwały podjęte przez obie rady powiatów - Podmioty odpowiedzialne: - Niemcy : Powiat Odra-Szprewa, Starosta - Polska : Powiat Krosno Odrzańskie								
UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE	<table border="1"> <tr> <td>konieczne:</td><td>☒ tak</td><td>☐ nie</td></tr> <tr> <td>nastąpi :</td><td>☒ tak</td><td>☐ nie</td></tr> </table> Odbyły się uzgodnienia na szczeblu powiatowym (starosta i zarząd powiatu)	konieczne:	☒ tak	☐ nie	nastąpi :	☒ tak	☐ nie		
konieczne:	☒ tak	☐ nie							
nastąpi :	☒ tak	☐ nie							

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OPIS	TREŚĆ
	- Wspólne uzgodnienia poprzaz budowę nowego mostu jako wiążąca podstawa do prowadzenia prac - Opracowanie planu przez stronę niemiecką - Powiat Odra-Szprewa przejmie realizację całego obiektu mostowego do połączenia drogowego ze strony polską - Brak polskiej noty, oczekiwana była na koniec 2006
TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /	- Częściowo długotrwały proces uzgodnień - Czasowe przesunięcie realizacji wspólnych uzgodnień (np. wniosek o dofinansowanie)
UDZIAŁ PUBLICZNY	do wyjaśnienia

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
EFEKTY						
Wkład w rozwój gospodarczy regionu	♣ Poprawa dostępności iistniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki		X			♣ Raczej oddziaływanie na niewielką skalę, ponieważ brak bezpośredniego połączenia zd rogą federalną
	♣ Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki		X			♣ Ważne dla obszarów gospodarczych Guben i Eisenhüttenstadt relevant, Połączenie w kierunku Zielona Góra
	♣ Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przetakzdu		X			♣ Unikanie objazdów przez Guben
Oddziaływanie na ład przestrzenny i infrastrukturę, oczekiwane efekty strukturalne	♣ Poprawa dostępności		X			♣ Dla obszaru Zielona Góra i kierunku Krosno Odrz.
	♣ Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi			X		♣ Brak bezpośredniego połączenia
	♣ pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)			X		♣ brak, ponieważ nie odciaża miejscowości
	♣ Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)					♣ do wyjaśnienia
	♣ Ograniczenia pod kątem ♣ Obszarów Natura 2000 ♣ Ochrona przeciwpowodziowa					♣ do wyjaśnienia

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
Oczekiwane efekty komunikacyjne	♣ Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego			X		♣ Oczekuje się bardziej przejścia ruchu z Guben
	♣ Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej			X		♣ Założenia projektu nie wspierają rozwoju komunikacji zbiorowej .
	♣ Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)			X		♣ Nie przewiduje się odciążenia miejscowości
	♣ Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)			X		♣ Obejście nie spowoduje przeniesienia ruchu na kolej czy drogi wodne.
	♣ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu			X		♣ Nie są oczekiwane żadne efekty
Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury	♣ Współoddziaływanie z innymi projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)	X				♣ Połączenie po stronie polskiej z drogami powiatowymi → do wyjaśnienia
	♣ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)			X		♣ Istniejąca infrastruktura jedynie marginalnie będzie dotykana przez komunikacyjne efekty obejścia.
	♣ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)				X	♣ Brak danych na temat planowanej infrastruktury .
Znaczenie dla DPERON		X				♣ Wysyłający impulsy jako klasyczny projekt transgraniczny ♣ ważne z punktu widzenia całego obszaru
REALIZACJA PLANU (SZANSE)						
Finansowanie	♣ zapewnione finansowanie ♣ Wsparcie UE		X			♣ Rząd federalny, land, gmina i strona polska
Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia	♣ Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju	X				♣ 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.
	♣ Zgodność z umowami międzypaństwowymi itp.					♣ do wyjaśnienia
DEFICYTY I POTRZEBA DZIAŁANIA						
Podsumowanie deficytów	• przestrzenno/funkcjonalnie					

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OCENA					
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
	– działania na obszarach wiejskich o niekorzystnym położeniu – brak znaczenia ponadregionalnego, lokalne przejście graniczne – przejście graniczne straci na ważności po stworzeniu połączenia na północ od Eisenhüttenstadt				
	• komunikacyjnie – brak konkretnego udokumentowania konieczności realizacji przedsięwzięcia z punktu widzenia komunikacji (np. Prognoza ruchu) • proceduralnie – pomimo stałych uzgodnień istnieją problemy realizacyjne lub przesunięcia czasowe • finansowe – Finansowanie ze strony polskiej (zgody z porozumieniem) jest w chwili obecnej do wyjaśnienia				
Konieczność działania w projekcie	• Wyjaśnienie finansowania • Kontynuacja stałych uzgodnień • Otwarte komunikowanie się w sprawie zastrzeżeń realizacyjnych lub trudności				

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**Projekt 280: ZELZ-SIEDLEC**

OPIS	TREŚĆ
OPIS PROJEKTU	
	
TYTUŁ PROJEKTU	ZELZ-SIEDLEC
KRÓTKI OPIS PROJEKTU	• Krótki opis w punktach – Przebieg trasy: – Nowy obiekt mostowyna Nysie łączący Zelz i Siedlece, dla ruchu rowerowego i pieszegor - Obiekt mostowy połączy brandenburską część Parku Mużakowskiego/ Muskauer Faltenbo-gens i istniejące tam tematyczne ścieżki piesze i rowerowe z polską częścią Parku oraz zint-ensyfikuje prace nad powstaniem trójstronnego parku geologicznego. – Obiekt przewidzany dla ruchu pieszego i rowerowego oraz pojazdów ratunkowych jest pla-nowany jako trójpolowy most z betonu sprężonego o szerokości prześel 30/35/30 m. Dla drogi przebiegającej przez most przewidziano szerokość 3,50 m i szerokość między balu-stradami 4,50 m. Długość mostu oraz jego wysokość wynikają z uwarunkowań hydrologicz-nych. – Dostępność komunikacji publicznej : brak danych – Aspekty środowiskowe (hałas, substancje szkodliwe) : brak danych – inne cechy szczególne brak danych • Cele projektu: – Odtworzenie mostów zniszczonych podczas wojny

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OPIS	TREŚĆ			
	- Umieszczenie w nadrzędnej strategii: przedsięwzięcie priorytetowe w hierarchii odtwarzania mostów zniszczonych podczas działań wojennych bądź tworzenia nowych połączeń polsko-niemieckich na szczeblu gminnym - Uzależnienie od innych projektów: - Połączenie z drogami gminnymi po obu stronach granicy - Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: - 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.			
PROJEKTODAWCA	- Realizator prac: Powiat Sprewa-Nysa - Osoba do kontaktu : do wyjaśnienia			
OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU	D	☒ wysokie	☐ średnie	☐ niewielkie
	PL	☒ wysokie	☐ średnie	☐ niewielkie
TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /	Procedura zatwierdzająca na ukończeniu			
PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY	Realizacja 2007/2008			
KOSZTY I FINANSOWANIE	- Przewidywane koszty łączne: brak danych - Finansowanie : INTERREG IIIA			
PROCES PLANOWANIA				
PROCEDURY PLANISTYCZNE	- planowanie przestrzenne na szczeblu gminnym i podmioty reprezentujące interesy publiczne - Szczebel planowania merytorycznego - Uchwała obu rad powiatów → do wyjaśnienia - Odpowiedzialności: - Niemcy: Powiat Szprewa-Nysa, starosta - Polska: do wyjaśnienia			
UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE	konieczne: ☒ tak ☐ nie			
	nastąpi : ☒ tak ☐ nie			
TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /	do wyjaśnienia			
UDZIAŁ PUBLICZNY	do wyjaśnienia			

OCENA

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niewiel- kie	brak oceny	
EFEKTY						
Wkład w rozwój gospodarczy regionu	♣ Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki		X			♣ Projekt o znaczeniu lokalnym ♣ ważne dla funkcji turystycznych (Parku Mużakowski/Muskauer Faltenbogen)
	♣ Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki		X			♣ por powyżej
	♣ Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przetakzdu			X		♣ Połączenie dla ruchu pieszego i rowerowego
Oddziaływanie na ład przestrzenny i infrastrukturę, oczekiwane efekty strukturalne	♣ Poprawa dostępności			X		♣ jedynie dla ruchu pieszego i rowerowego
	♣ Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi			X		♣ por powyżej
	♣ pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)			X		♣ por powyżej
	♣ Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)		X			♣ przez spowolnienie ruchu
	♣ Ograniczenia pod kątem ♣ Obszarów Natura 2000 ♣ Ochrona przeciwpowodziowa					♣ do wyjaśnienia
Oczekiwane efekty komunikacyjne	♣ Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego	X				♣ przez spowolnienie ruchu ♣ jednakże bardziej znaczenie turystyczne
	♣ Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej			X		♣ Założenia projektu nie wspierają rozwoju komunikacji zbiorowej .
	♣ Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)		X			♣ przez spowolnienie ruchu ♣ jednakże bardziej znaczenie turystyczne
	♣ Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)	X				♣ przez spowolnienie ruchu ♣ jednakże bardziej znaczenie turystyczne
	♣ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu			X		♣ brak
Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury	♣ Współoddziaływanie z innymi projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)	X				♣ Połączenie z siecią dróg turystycznych

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
	♣ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)	X				♣ Połączenie z siecią dróg turystycznych
	♣ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)					♣ por powyżej
Znaczenie dla DPERON		X				♣ ważne z punktu widzenia transgranicznej infrastruktury turystycznej
REALIZACJA PLANU (SZANSE)						
Finansowanie	♣ zapewnione finansowanie ♣ Wsparcie UE	X				♣ INTERREG IIIA
Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia	♣ Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju	X				♣ 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.
	♣ Zgodność z umowami międzypaństwowymi itp.					♣ do wyjaśnienia
DEFICYTY I POTRZEBA DZIAŁANIA						
Podsumowanie deficytów	• do wyjaśnienia					
Konieczność działania w projekcie	• w chwili obecnej brak konieczności prowadzenia uzgodnień					

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**Projekt 281: FORST-ZASIEKI**

OPIS	TREŚĆ
OPIS PROJEKTU	
	
TYTUŁ PROJEKTU	FORST-ZASIEKI
KRÓTKI OPIS PROJEKTU	• krótki opis w punktach – Przebieg trasy : – Nowy obiekt mostowy na Nysie łączący ze sobą Forst i Zasieki, dla ruchu rowerowego i pieszego • Cele projektu: – Odtworzenie mostów zniszczonych podczas wojny • Umiejscowienie w nadrzędnej strategii: przedsięwzięcie priorytetowe w hierarchii odtwarzania mostów zniszczonych podczas działań wojennych bądź tworzenia nowych połączeń polsko-niemieckich na szczeblu gminnym • Uzależnienie od innych projektów: – Połączenie z drogami gminnymi po obu stronach granicy • Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: – W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak sformu-

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OPIS	TREŚĆ			
	łowanym celu projekt jest zgodny z kierunkami rozwoju.			
PROJEKTODAWCA	- Realizator prac: Powiat Sprewa-Nysa - Osoba do kontaktu : do wyjaśnienia			
OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU	D	☒ wysokie	☐ średnie	☐ niewielkie
	PL	☒ wysokie	☐ średnie	☐ niewielkie
TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /	do wyjaśnienia			
PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY	do wyjaśnienia			
KOSZTY I FINANSOWANIE	- Przewidywane koszty łączne : brak danych - Finansowanie : INTERREG IIIA			
PROCES PLANOWANIA				
PROCEDURY PLANISTYCZNE	- Planowanie przestrzenne na szczeblu gminnym i podmioty reprezentujące interesy publiczne - Szczebel planowania merytorycznego - Uchwała obu rad powiatów → do wyjaśnienia - Odpowiedzialności: - Niemcy : Powiat Szprewa-Nysa, starosta - Polska : do wyjaśnienia			
UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE	konieczne: ☒ tak ☐ nie			
	nastąpi : ☒ tak ☐ nie			
TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /	do wyjaśnienia			
UDZIAŁ PUBLICZNY	do wyjaśnienia			

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE	
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny		
EFEKTY						
Wkład w rozwój gospodarczy regionu	♣ Poprawa dostępności i istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki		X			♣ Projekt o znaczeniu lokalnym ♣ ważne dla funkcji turystycznych

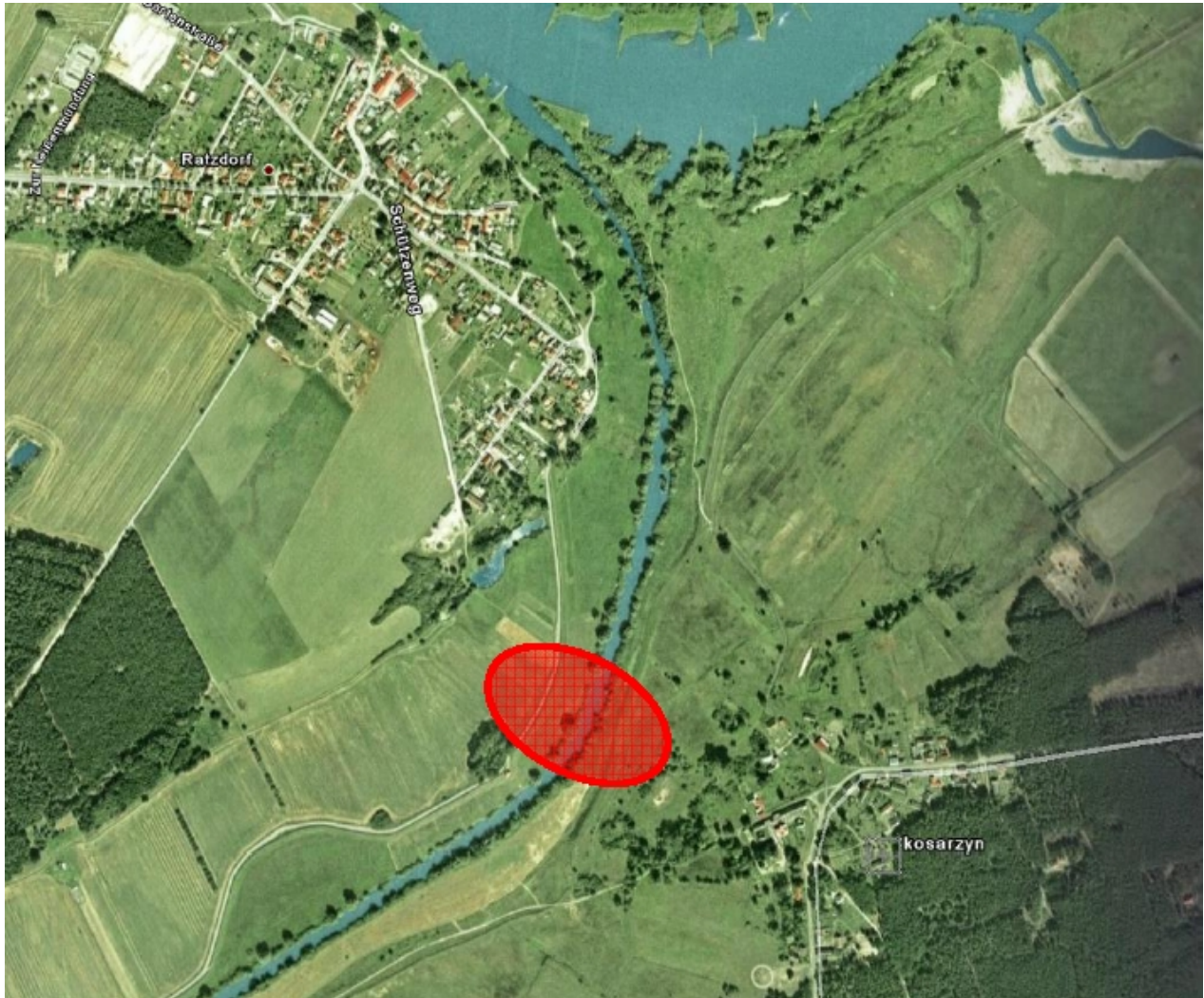
ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
	♣ Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki		X			♣ por powyżej
	♣ Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przetakzdu			X		♣ Połączenie dla ruchu pieszego i rowerowego
Oddziaływanie na ład przestrzenny i infrastrukturę, oczekiwane efekty strukturalne	♣ Poprawa dostępności			X		♣ jedynie dla ruchu pieszego i rowerowego
	♣ Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi			X		♣ por powyżej
	♣ pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)			X		♣ por powyżej
	♣ Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO ₂ , hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)		X			♣ przez spowolnienie ruchu
	♣ Ograniczenia pod kątem ♣ Obszarów Natura 2000 ♣ Ochrona przeciwpowodziowa					♣ do wyjaśnienia
Oczekiwane efekty komunikacyjne	♣ Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego	X				♣ przez spowolnienie ruchu ♣ jednakże bardziej znaczenie turystyczne
	♣ Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej			X		♣ Założenia projektu nie wspierają rozwoju komunikacji zbiorowej .
	♣ Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)		X			♣ przez spowolnienie ruchu ♣ jednakże bardziej znaczenie turystyczne
	♣ Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)	X				♣ przez spowolnienie ruchu ♣ jednakże bardziej znaczenie turystyczne
	♣ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu			X		♣ brak
Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury	♣ Współoddziaływanie z innymi projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)	X				♣ Połączenie z siecią dróg turystycznych
	♣ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)	X				♣ Połączenie z siecią dróg turystycznych
	♣ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą					♣ por powyżej

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
	(por powyżej)					
Znaczenie dla DPERON		X				♣ ważne z punktu widzenia transgranicznej infrastruktury turystycznej
REALIZACJA PLANU (SZANSE)						
Finansowanie	♣ zapewnione finansowanie ♣ Wsparcie UE	X				♣ INTERREG IIIA
Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia	♣ Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju	X				♣ 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.
	♣ Zgodność z umowami międzypaństwowymi itp.					♣ do wyjaśnienia
DEFICYTY I POTRZEBA DZIAŁANIA						
Podsumowanie deficytów	• do wyjaśnienia					
Konieczność działania w projekcie	• w chwili obecnej brak bezpośrednich przesłanek do działań					

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**Projekt 282: RATZDORF-KOSARZYN**

OPIS	TREŚĆ
OPIS PROJEKTU	
 The map shows a rural landscape with green fields and a blue river (Nysa) flowing through it. A red oval highlights a specific area on the riverbank, indicating the location of the project. Labels on the map include 'Ratzdorf', 'Kosarzyn', and 'Schützenberg'.	
TYTUŁ PROJEKTU	RATZDORF-KOSZARYN
KRÓTKI OPIS PROJEKTU	• krótki opis w punktach – Przebieg trasy : – Nowy obiekt mostowy na Nysie łączący ze sobą Ratzdorf i Kosarzyn, dla ruchu rowerowego i pieszego • Cele projektu: – Odtworzenie mostów zniszczonych podczas wojny • Umieszczenie w nadrzędnej strategii: przedsięwzięcie priorytetowe w hierarchii odtwarzania mostów zniszczonych podczas działań wojennych bądź tworzenia nowych połączeń polsko-niemieckich na szczeblu gminnym • Uzależnienie od innych projektów: – Połączenie z drogami gminnymi po obu stronach granicy • Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: – W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak sformu-

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OPIS	TREŚĆ								
	łowanym celu projekt jest zgodny z kierunkami rozwoju.								
PROJEKTODAWCA	- Realizator prac: Powiat Odra-Szprewa - Osoba do kontaktu : do wyjaśnienia								
OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU	<table border="1"> <tr> <td>D</td><td>☒ wysokie</td><td>☐ średnie</td><td>☐ niewielkie</td></tr> <tr> <td>PL</td><td>☒ wysokie</td><td>☐ średnie</td><td>☐ niewielkie</td></tr> </table>	D	☒ wysokie	☐ średnie	☐ niewielkie	PL	☒ wysokie	☐ średnie	☐ niewielkie
D	☒ wysokie	☐ średnie	☐ niewielkie						
PL	☒ wysokie	☐ średnie	☐ niewielkie						
TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /	do wyjaśnienia								
PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY	do wyjaśnienia								
KOSZTY I FINANSOWANIE	- przewidywane koszty łączne : brak danych - Finansowanie : do wyjaśnienia								
PROCES PLANOWANIA									
PROCEDURY PLANISTYCZNE	- planowanie przestrzenne na szczeblu gminnym i podmioty reprezentujące interesy publiczne - Szczebel planowania merytorycznego - Uchwała obu rad powiatów → do wyjaśnienia - Odpowiedzialności: - Niemcy : Powiat Odra-Szprewa , Starosta - Polska : do wyjaśnienia								
UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE	konieczne: ☒ tak ☐ nie nastąpi : ☐ tak ☐ nie 								
TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /	do wyjaśnienia								
UDZIAŁ PUBLICZNY	do wyjaśnienia								

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE	
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny		
EFEKTY						
WKŁAD W ROZWÓJ GOSPODARCZY REGIONU	♣ Poprawa dostępności i istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki		X			♣ Projekt o znaczeniu lokalnym ♣ ważne dla funkcji turystycznych

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
	♣ Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki		X			♣ por powyżej
	♣ Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przetakzdu			X		♣ Połączenie dla ruchu pieszego i rowerowego
ODDZIAŁYWANIE NA ŁAD PRZESTRZENNY I INFRASTRUKTURĘ, OCZEKIWANE EFEKTY STRUKTURALNE	♣ Poprawa dostępności			X		♣ jedynie dla ruchu pieszego i rowerowego
	♣ Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi			X		♣ por powyżej
	♣ pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)			X		♣ por powyżej
	♣ Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO ₂ , hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)		X			♣ przez spowolnienie ruchu
	♣ Ograniczenia pod kątem ♣ Obszarów Natura 2000 ♣ Ochrona przeciwpowodziowa					♣ do wyjaśnienia
OCZEKIWANE EFEKTY KOMUNIKACYJNE	♣ Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego	X				♣ przez spowolnienie ruchu ♣ jednakże bardziej znaczenie turystyczne
	♣ Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej			X		♣ Założenia projektu nie wspierają rozwoju komunikacji zbiorowej .
	♣ Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)		X			♣ przez spowolnienie ruchu ♣ jednakże bardziej znaczenie turystyczne
	♣ Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)	X				♣ przez spowolnienie ruchu ♣ jednakże bardziej znaczenie turystyczne
	♣ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu			X		♣ brak
ODDZIAŁYWANIE NA INNE ISTOTNE ELEMENTY INFRASTRUKTURY	♣ Współoddziaływanie z innymi projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)	X				♣ Połączenie z siecią dróg turystycznych
	♣ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)	X				♣ Połączenie z siecią dróg turystycznych
	♣ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą					♣ por powyżej

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
	(por powyżej)					
ZNACZENIE DLA DPERON		X				♣ ważne z punktu widzenia transgranicznej infrastruktury turystycznej
REALIZACJA PLANU (SZANSE)						
FINANSOWANIE	♣ zapewnione finansowanie ♣ Wsparcie UE	X				♣ INTERREG IIIA
ZGODNOŚĆ Z PLANAMI ZAGOSPODAROWANIA, UZGODNIENIA	♣ Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju	X				♣ 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.
	♣ Zgodność z umowami między państwowymi itp.					♣ do wyjaśnienia
DEFICYTY I POTRZEBA DZIAŁANIA						
PODSUMOWANIE DEFICYTÓW	• do wyjaśnienia					
KONIECZNOŚĆ DZIAŁANIA W PROJEKCIE	• w chwili obecnej brak bezpośrednich przesłanek do działań					

Projekt 283: NEURÜDNITZ-STARA RUDNICA

OPIS	TREŚĆ
OPIS PROJEKTU	

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OPIS	TREŚĆ
	
TYTUŁ PROJEKTU	NEURÖDNITZ-STARA RUDNICA
KRÓTKI OPIS PROJEKTU	• krótki opis w punktach – Przebieg trasy : – Wykorzystanie istniejącego mostu (byłego mostu kolejowego) i Połączenie istniejącą po stronie niemieckiej drogą rowerową widącą wzdłuż byłej trasy kolejowej – Alternatywnie: Połączenie promowe – KOMUNIKACJA PUBLICZNA: brak danych – Aspekty środowiskowe (hałas, substancje szkodliwe) : brak danych – inne cechy szczególne : brak danych • Cele projektu: – Odtworzenie polsko-niemieckiego połączenia na szczeblu gminnym – Nowa funkcja istniejącego obiektu mostowego – Usieciwienie szlaków turystycznych • Umiejscowienie w nadrzędnej strategii: przedsięwzięcie priorytetowe w hierarchii odtwarzania mostów zniszczonych podczas działań wojennych bądź tworzenia nowych połączeń polsko-niemieckich na szczeblu gminnym • Uzależnienie od innych projektów: – Połączenie z drogami gminnymi po obu stronach granicy • Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej:

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OPIS	TREŚĆ
	– 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.
PROJEKTODAWCA	• Realizator prac: Powiat Märkisch-Oderland • Osoba do kontaktu : do wyjaśnienia
OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU	D ☒ wysokie ☐ średnie ☐ niewielkie
	PL ☒ wysokie ☐ średnie ☐ niewielkie
TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /	• do wyjaśnienia
PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY	• do wyjaśnienia
KOSZTY I FINANSOWANIE	• przewidywane koszty łączne : brak danych • Finansowanie : do wyjaśnienia
PROCES PLANOWANIA	
PROCEDURY PLANISTYCZNE	• planowanie przestrzenne na szczeblu gminnym i podmioty reprezentujące interesy publiczne • Szczebel planowania merytorycznego – Uchwała obu rad powiatów → do wyjaśnienia • Odpowiedzialności: – Niemcy : Powiat Märkisch-Oderland, Starosta – Polska : do wyjaśnienia
UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE	konieczne: ☒ tak ☐ nie
	nastąpi : ☐ tak ☐ nie
	•
TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /	• do wyjaśnienia
UDZIAŁ PUBLICZNY	• do wyjaśnienia

OCENA		
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	ODDZIAŁYWANIE	UZASADNIENIE

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
EFEKTY						
WKŁAD W ROZWÓJ GOSPODARCZY REGIONU	♣ Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki		X			♣ Projekt o znaczeniu lokalnym ♣ ważne dla funkcji turystycznych
	♣ Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki		X			♣ por powyżej
	♣ Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przetaskzdu			X		♣ Połączenie dla ruchu pieszego i rowerowego
ODDZIAŁYWANIE NA ŁĄD PRZESTRZENNY I INFRASTRUKTURĘ, OCZEKIWANE EFEKTY STRUKTURALNE	♣ Poprawa dostępności			X		♣ jedynie dla ruchu pieszego i rowerowego
	♣ Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi			X		♣ por powyżej
	♣ pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)			X		♣ por powyżej
	♣ Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)		X			♣ przez spowolnienie ruchu
	♣ Ograniczenia pod kątem ♣ Obszarów Natura 2000 ♣ Ochrona przeciwpowodziowa					♣ do wyjaśnienia
OCZEKIWANE EFEKTY KOMUNIKACYJNE	♣ Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego	X				♣ przez spowolnienie ruchu ♣ jednakże bardziej znaczenie turystyczne
	♣ Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej			X		♣ Założenia projektu nie wspierają rozwoju komunikacji zbiorowej .
	♣ Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)		X			♣ przez spowolnienie ruchu ♣ jednakże bardziej znaczenie turystyczne
	♣ Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)	X				♣ przez spowolnienie ruchu ♣ jednakże bardziej znaczenie turystyczne
	♣ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu			X		♣ brak
ODDZIAŁYWANIE NA INNE ISTOTNE ELEMENTY INFRASTRUKTURY	♣ Współoddziaływanie z innymi projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)	X				♣ Połączenie z siecią dróg turystycznych
	♣ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)	X				♣ Połączenie z siecią dróg turystycznych

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
	♣ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)					♣ por powyżej
ZNACZENIE DLA DPERON		X				♣ ważne z punktu widzenia transgranicznej infrastruktury turystycznej
REALIZACJA PLANU (SZANSE)						
FINANSOWANIE	♣ zapewnione finansowanie ♣ Wsparcie UE	X				♣ INTERREG IIIA
ZGODNOŚĆ Z PLANAMI ZAGOSPODAROWANIA, UZGODNIENIA	♣ Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju	X				♣ 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.
	♣ Zgodność z umowami międzypaństwowymi itp.					♣ do wyjaśnienia
DEFICYTY I POTRZEBA DZIAŁANIA						
PODSUMOWANIE DEFICYTÓW	• do wyjaśnienia					
KONIECZNOŚĆ DZIAŁANIA W PROJEKCIE	• Wyjaśnienie stanu prawnego pod kątem właściciela mostu i eksploatacji byłego mostu kolejowego					

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**Projekt 284/285: LEBUS-GÓRZYCA-NOWY LUBUSZ**

OPIS	TREŚĆ
OPIS PROJEKTU	
	
TYTUŁ PROJEKTU	LEBUS-NOWY LUBUSZ-GORZYCA
KRÓTKI OPIS PROJEKTU	• krótki opis w punktach – nowe Połączenie promowe między Lebus, Nowy Lubusz i Gorzyca – Aspekty środowiskowe (hałas, substancje szkodliwe): potencjalna ingerencja w obszary chronione znajdujące się wzdłuż Odry w przypadku budowy nowych miejsc cumowania itp. – inne cechy szczególne Połączenie promowe, które zarówno zapewnia przeprawę przez Odrę jak i łączy ze sobą trzy miejscowości • Cele projektu: – Stworzenie polsko-niemieckich powiązań na szczeblu gminnym • Umiejscowienie w nadrzędnej strategii: przedsięwzięcie priorytetowe w hierarchii odtwarzania mostów zniszczonych podczas działań wojennych bądź tworzenia nowych połączeń polsko-niemieckich na szczeblu gminnym • Uzależnienie od innych projektów: – Połączenie z drogami gminnymi po obu stronach granicy • Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej:

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OPIS	TREŚĆ									
	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.									
PROJEKTODAWCA	- Realizator prac: Powiat Märkisch-Oderland - Osoba do kontaktu : do wyjaśnienia									
OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU	<table border="1"> <tr> <td>D</td><td>☒ wysokie</td><td>☐ średnie</td><td>☐ niewielkie</td></tr> <tr> <td>PL</td><td>☒ wysokie</td><td>☐ średnie</td><td>☐ niewielkie</td></tr> </table>	D	☒ wysokie	☐ średnie	☐ niewielkie	PL	☒ wysokie	☐ średnie	☐ niewielkie	
D	☒ wysokie	☐ średnie	☐ niewielkie							
PL	☒ wysokie	☐ średnie	☐ niewielkie							
TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /	do wyjaśnienia									
PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY	do wyjaśnienia									
KOSZTY I FINANSOWANIE	- Przewidywane koszty łączne : brak danych - Finansowanie : do wyjaśnienia									
PROCES PLANOWANIA										
PROCEDURY PLANISTYCZNE	- Planowanie przestrzenne na szczeblu gminnym i podmioty reprezentujące interesy publiczne - Szczebel planowania merytorycznego - Uchwała obu rad powiatów → do wyjaśnienia - Odpowiedzialności: - Niemcy : Powiat Märkisch-Oderland, Starosta - Polska : do wyjaśnienia									
UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE	<table border="1"> <tr> <td>konieczne:</td><td>☒ tak</td><td>☐ nie</td></tr> <tr> <td>nastąpi :</td><td>☐ tak</td><td>☐ nie</td></tr> <tr> <td colspan="3"> </td></tr> </table>	konieczne:	☒ tak	☐ nie	nastąpi :	☐ tak	☐ nie			
konieczne:	☒ tak	☐ nie								
nastąpi :	☐ tak	☐ nie								
TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /	do wyjaśnienia									
UDZIAŁ PUBLICZNY	do wyjaśnienia									

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		♣ Projekt o znaczeniu lokalnym ♣ ważne dla funkcji tury-

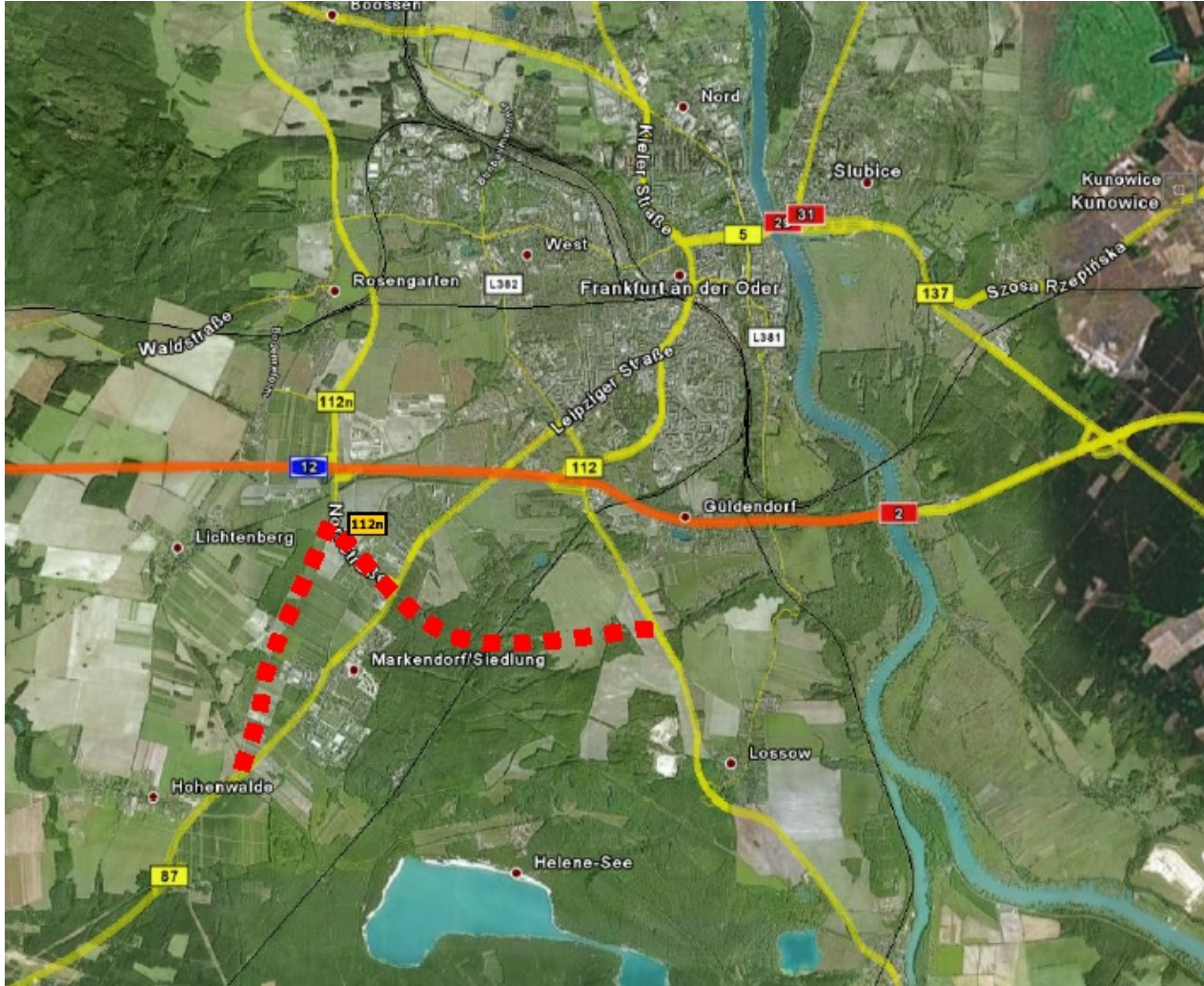
ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
						stycznych
	♣ Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki		X			♣ por powyżej
	♣ Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przetaskzdu			X		♣ Połączenie dla ruchu pieszego i rowerowego
ODDZIAŁYWANIE NA ŁĄD PRZESTRZENNY I INFRASTRUKTURĘ, OCZEKIWANE EFEKTY STRUKTURALNE	♣ Poprawa dostępności			X		♣ jedynie dla ruchu pieszego i rowerowego
	♣ Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi			X		♣ por powyżej
	♣ pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)			X		♣ por powyżej
	♣ Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO ₂ , hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)		X			♣ przez spowolnienie ruchu
	♣ Ograniczenia pod kątem ♣ Obszarów Natura 2000 ♣ Ochrona przeciwpowodziowa					♣ do wyjaśnienia
OCZEKIWANE EFEKTY KOMUNIKACYJNE	♣ Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego	X				♣ przez spowolnienie ruchu ♣ jednakże bardziej znaczenie turystyczne
	♣ Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej			X		♣ Założenia projektu nie wspierają rozwoju komunikacji zbiorowej .
	♣ Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)		X			♣ przez spowolnienie ruchu ♣ jednakże bardziej znaczenie turystyczne
	♣ Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)	X				♣ przez spowolnienie ruchu ♣ jednakże bardziej znaczenie turystyczne
	♣ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu			X		♣ brak
ODDZIAŁYWANIE NA INNE ISTOTNE ELEMENTY INFRASTRUKTURY	♣ Współoddziaływanie z innymi projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)	X				♣ Połączenie z siecią dróg turystycznych
	♣ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)	X				♣ Połączenie z siecią dróg turystycznych

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
	♣ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)					♣ por powyżej
ZNACZENIE DLA DPERON		X				♣ ważne z punktu widzenia transgranicznej infrastruktury turystycznej
REALIZACJA PLANU (SZANSE)						
FINANSOWANIE	♣ zapewnione finansowanie ♣ Wsparcie UE	X				♣ INTERREG IIIA
ZGODNOŚĆ Z PLANAMI ZAGOSPODAROWANIA, UZGODNIENIA	♣ Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju	X				♣ 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.
	♣ Zgodność z umowami międzypaństwowymi itp.					♣ do wyjaśnienia
DEFICYTY I POTRZEBA DZIAŁANIA						
PODSUMOWANIE DEFICYTÓW	do wyjaśnienia					
KONIECZNOŚĆ DZIAŁANIA W PROJEKCIE	- Wyjaśnienie przyszłego przebiegu trasy promu (miejsca cumowania, trasy rejsów) - Doświadczenie pokazują trudności w planowaniu i realizacji oraz procesie uzgodnień i konieczność dużego nakładu pracy w fazie przygotowawczej					

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**Projekt 286: B112/B87 POŁUDNIOWA NITKA DROGI FRANKFURT (ODER)**

OPIS	TREŚĆ
OPIS PROJEKTU	
	
TYTUŁ PROJEKTU	B112/B87 POŁUDNIOWA NITKA DROGI FRANKFURT (ODER)
KRÓTKI OPIS PROJEKTU	• krótki opis w punktach – Przebieg trasy: południowe połączenie pomiędzy B112 (Droga Odra-Łużyca) i B87 – KOMUNIKACJA PUBLICZNA: brak danych – Aspekty środowiskowe (hałas, substancje szkodliwe) : brak danych – Obiekty specjalne : – inne cechy szczególne brak danych • Cele projektu: – Odciążenie śródmieścia Frankfurtu od ruchu tranzytowego – Zamknięcie luki w drodze Odra-Łużyca – Połączenie B112/B87 bez przesunięć na BAB12 • Umieszczenie w nadrzędnej strategii: w planie potrzeb landowych Brandenburgii zakwalifikowane jako droga potrzeb dalszego rzędu

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OPIS	TREŚĆ									
	- Uzależnienie od innych projektów: - Dokończeni drogi Odra-Łużyca - Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: - 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.									
PROJEKTODAWCA	- Realizator prac: do wyjaśnienia - Osoba do kontaktu : do wyjaśnienia									
OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU	<table border="1"> <tr> <td>D</td><td>☐ wysokie</td><td>☒ średnie</td><td>☐ niewielkie</td></tr> <tr> <td>PL</td><td>☐ wysokie</td><td>☐ średnie</td><td>☐ niewielkie</td></tr> </table>	D	☐ wysokie	☒ średnie	☐ niewielkie	PL	☐ wysokie	☐ średnie	☐ niewielkie	
D	☐ wysokie	☒ średnie	☐ niewielkie							
PL	☐ wysokie	☐ średnie	☐ niewielkie							
TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /	W chwili obecnej stadium koncepcyjne, brak konkretnych planów									
PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY	por powyżej									
KOSZTY I FINANSOWANIE	- przewidywane koszty łączne : 6,25 Mln EUR - Finansowanie : Land Brandenburg									
PROCES PLANOWANIA										
PROCEDURY PLANISTYCZNE	- Instytucje odpowiedzialne są podane w nawiasie : - BMVBS: Federalne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast - GL: Wspólny Departament Planowania Krajowego Berlina i Brandenburgii - LS: Krajowa Dyrekcja Dróg Brandenburgii - MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ŁADU PRZESTRZENNEGO: Ministerstwo Infrastruktury i Ładu Przestrzennego - Einstellung in Bedarfsplan f. Landesstraßen: nastąpi - Konferencja wnioskodawcza dla Procedury Planowania Przestrzennego (GL): otwarte - Opracowanie dokumentacji na potrzeby procedury (LS): otwarte - PROCEDURA PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO (GL): otwarte - Określenie linii przebiegu (BMVBS): otwarte - Opracowanie wstępnego projektu (LS): otwarte - Zatwierdzenie projektu wstępnego (MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ŁADU PRZESTRZENNEGO): otwarte - Notatka o przejrzeniu projektu wstępnego (BMVBS): otwarte - Opracowanie dokumentacji zatwierdzającej (LS): otwarte - Procedura zatwierdzania dokumentacji - proces konsultacji - (LBV): otwarte - Decyzja w sprawie zatwierdzenia planu : otwarte - Opracowanie dokumentacji wykonawczej i przetargowej - (LS): otwarte - Początek budowy (LS): otwarte									
UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE	<table border="1"> <tr> <td>konieczne:</td><td>☐ tak</td><td>☐ nie</td></tr> <tr> <td>nastąpi :</td><td>☐ tak</td><td>☐ nie</td></tr> <tr> <td colspan="3"> </td></tr> </table>	konieczne:	☐ tak	☐ nie	nastąpi :	☐ tak	☐ nie			
konieczne:	☐ tak	☐ nie								
nastąpi :	☐ tak	☐ nie								

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OPIS	TREŚĆ
TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /	Chwili obecnej w fazie koncepcji
UDZIAŁ PUBLICZNY	brak danych

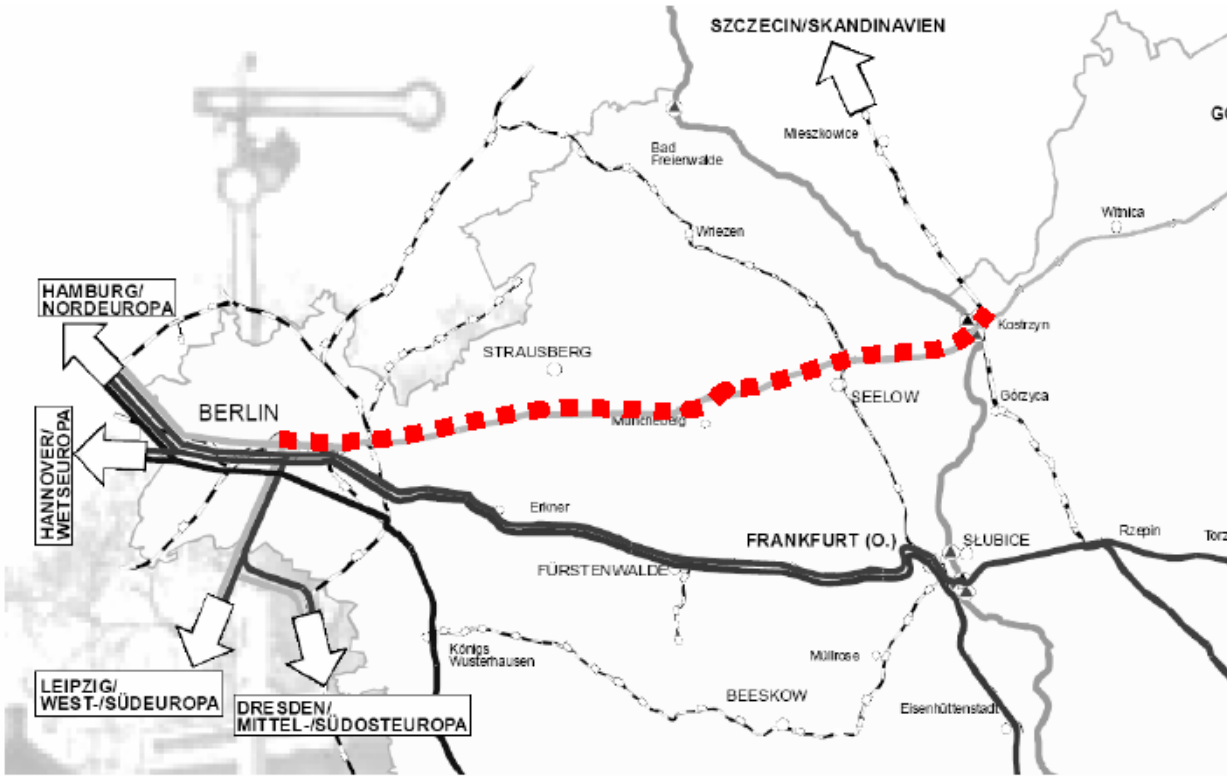
OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niewiel- kie	brak oceny	
EFEKTY						
Wkład w rozwój gospodarczy regionu	♣ Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki	X				♣ Poprawa dostępności Frankfurt (Oder), Eisenhüttenstadt ♣ Poprawa dostępności BAB12
	♣ Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki	X				♣ por powyżej
	♣ Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przetaskdu		X			♣ Ruch równoległy do BAB12
Oddziaływanie na ład przestrzenny i infrastrukturę, oczekiwane efekty strukturalne	♣ Poprawa dostępności	X				♣ Obszar południowy i północny Frankfurtu (Oder)
	♣ Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi			X		♣ Już istnieje poprzez skomunikowanie z autostradą federalną
	♣ pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)			X		♣ brak obejścia
	♣ Odciążenie środowiska (terenysiedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)			X		♣ Przebieg trasy przez tereny z brakiem mediów
	♣ Ograniczenia pod kątem ♣ Obszarów Natura 2000 ♣ Ochrona przeciwpowodziowa					♣ do wyjaśnienia
Oczekiwane efekty komunikacyjne	♣ Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego			X		♣ Poprzez poprawę przepustowości na B112 nowa inwestycja nie wniesie żadnego wkładu w zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego.
	♣ Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej			X		♣ Założenia projektu nie wspierają rozwoju komu-

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
						nikacji zbiorowej .
	♣ Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)			X		♣ nie przewiduje się odciążenia
	♣ Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)			X		♣ Obejście nie spowoduje przeniesienia ruchu na kolej czy drogi wodne.
	♣ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu			X		♣ Poprzez „ruch równoległy” ma autostradzie oczekiwane są niewielkie efekty
Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury	♣ Współoddziaływanie z innymi projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)		X			♣ Uzupełnienie B112 droga Odra-Łużyca ♣ Zamknięcie luki
	♣ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)			X		♣ Istniejąca infrastruktura jedynie marginalnie będzie dotykana przez komunikacyjne efekty obejścia.
	♣ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)				X	♣ Brak danych na temat planowanej infrastruktury .
Znaczenie dla DPERON			X			♣ Poprzez „ruch równoległy” na BAB12 jedynie pośrednie znaczenie dla całego obszaru
REALIZACJA PLANU (SZANSE)						
Finansowanie	♣ zapewnione finansowanie ♣ Wsparcie UE					♣ Dane nt.finansowania – brak
Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia	♣ Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju		X			♣ 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.
	♣ Zgodność z umowami między państwowymi itp.				X	♣ Nowa trasa nie jest przedmiotem uregulowań między państwowych.
DEFICYTY I POTRZEBA DZIAŁANIA						
Podsumowanie deficytów	♣ Zamknięcie luki B112n/B87 und B112					
Konieczność działania w projekcie	♣ Wsparcie projektu na szczeblu politycznym przez miasta i wsparcie regionalnych centrów gospodarczych Frankfurt (Oder) i Eisenhüttenstadt					

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**Projekt 331: Modernizacja NE26 Berlin-Küstrin**

OPIS		TREŚĆ			
OPIS PROJEKTU					
					
TYTUŁ PROJEKTU		MODERNIZACJA NE26 BERLIN-KÜSTRIN			
KRÓTKI OPIS PROJEKTU		• krótki opis w punktach – Przebieg trasy : Modernizacja istniejącego odcinka kolejowego, w chwili obecnej dwa tory t v_{max} von 100 km/h, bez elektryfikacji, mechaniczne i elektryczne urządzenia sterujące, planowane dopasowanie do prędkości 120 km/h • Cele projektu: – Poprawa połączenia między Berlinem a Gorzowem Wlkp. • Umieszczenie w nadrzędnej strategii: do wyjaśnienia • Uzależnienie od innych projektów: – Połączenie -Berlin Hbf • Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: – 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.			
PROJEKTODAWCA		• Realizator prac: Deutsche Bahn AG • Osoba do kontaktu : do wyjaśnienia			
OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU		D	☒ wysokie	☐ średnie	☐ niewielkie
		PL	☐ wysokie	☐ średnie	☐ niewielkie
TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /		• do wyjaśnienia			

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OPIS	TREŚĆ
PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY	do wyjaśnienia
KOSZTY I FINANSOWANIE	- przewidywane koszty łączne : brak danych - Finansowanie : brak danych
PROCES PLANOWANIA	
PROCEDURY PLANISTYCZNE	do wyjaśnienia
UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE	konieczne: ☒ tak ☐ nie
	nastąpi : ☐ tak ☐ nie
TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /	do wyjaśnienia
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				♣ Duże oddziaływanie na relację Berlin - Gorzów Wlkp.
	♣ Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki	X				♣ por powyżej
	♣ Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przetakzdu	X				♣ Jest celem modernizacji
Oddziaływanie na ład przestrzenny i infrastrukturę, oczekiwane efekty strukturalne	♣ Poprawa dostępności	X				♣ Ma zastosowanie zarówno do Kostrzyna jak i dla Berlina Gorzowa Wlkp.
	♣ Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi	X				♣ Zapewnione przez Berlin Hauptbahnhof
	♣ pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)			X		♣ Poprzez modernizację odcinka osiągnięte zostanie jedynie w niewielkim stopniu

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
	♣ Ociążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO ₂ , hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)					♣ Poprzez modernizację odcinka osiągnięte zostanie jedynie w niewielkim stopniu, w rozumieniu zmniejszenia emisji hałasu
	♣ Ograniczenia pod kątem ♣ Obszarów Natura 2000 ♣ Ochrona przeciwpowodziowa					♣ do wyjaśnienia
Oczekiwane efekty komunikacyjne	♣ Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego	X				♣ Zwiększenie atrakcyjności zwiększy ilość pasażerów i tym samym aktywnie przyczynia się do przeniesienia ruchu z drogi na kolej
	♣ Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej	X				♣ Inwestycja kolejowa
	♣ Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)			X		♣ Poprzez modernizację odcinka nie zostanie osiągnięte ♣ pośrednio przez przeniesienie ruchu
	♣ Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)	X				♣ por powyżej
	♣ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu	X				♣ Przez zastosowanie obowiązujących standardów bezpieczeństwa
Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury	♣ Współoddziaływanie z innymi projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)	X				♣ Modernizacja odcinka kolejowego z Kostrzyna do Gorzowa Wlkp. ♣ Połączenie dworca Lichtenberg z Dworcem Głównym w Berlinie/ Berliner Hbf
	♣ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)	X				♣ Metropolia Berlin ♣ Centrum Gorzów Wlkp.
	♣ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)	X				♣ Modernizacja odcinka kolejowego Kostrzyn - Gorzów Wlkp. ♣ Połączenie dworca Lichtenberg z Dworcem Głównym w Berlinie/ Berliner Hbf
Znaczenie dla DPERON		X				♣ przyczyni się w znacznym stopniu do wzmocnienia całego obszaru pogranicza
REALIZACJA PLANU (SZANSE)						

ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
Finansowanie	♣ zapewnione finansowanie ♣ Wsparcie UE					♣ Brak danych nt. finansowania
Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia	♣ Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju	X				♣ 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.
	♣ Zgodność z umowami międzypaństwowymi itp.					♣ do wyjaśnienia
DEFICYTY I POTRZEBA DZIAŁANIA						
Podsumowanie deficytów	♣ bardzo zły stan (w szczególności strona polska, $v_{\max} = 40$ do 60 km/h) ♣ po stronie niemieckiej przestarzałe urządzenia sterowania ruchem i zapewnienia jego bezpieczeństwa ♣ nieatrakcyjne połączenie kolejowe					
Konieczność działania w projekcie	♣ takie same traktowanie odcinka po obu stronach granicy (odcinek o ponadregionalnym znaczeniu odciażające inne korytarze czy odcinek o znaczeniu regionalnym/lokalnym?) ♣ Uzgodnienia transgraniczne na temat stanu docelowego po modernizacji, harmonogram realizacyjny ♣ Wiążące plany					