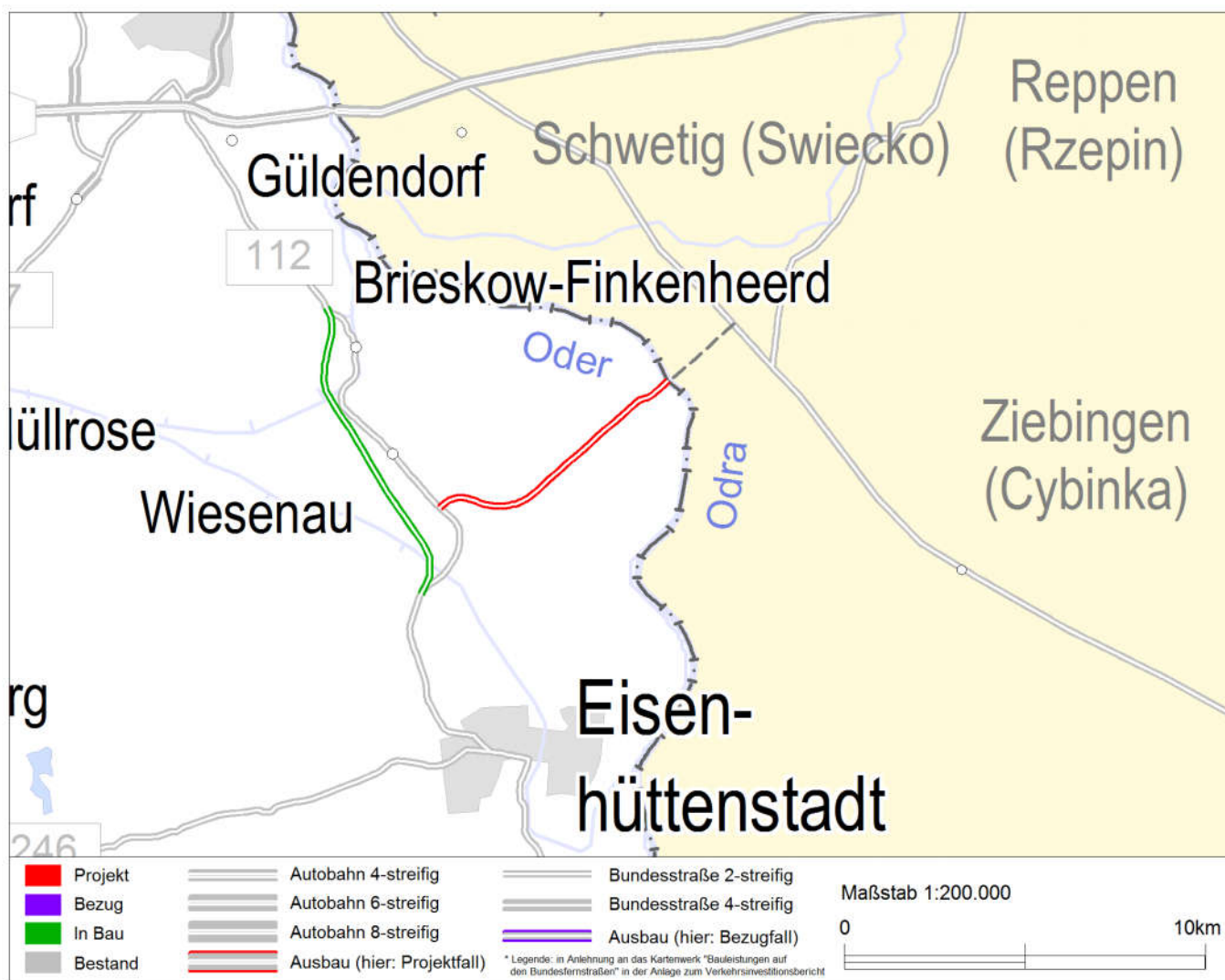


## 1 Projekt ogółem

### B 246 Eisenhüttenstadt (B 112) - Bgr. D/PI

#### 1.1 Przegląd



Rys. 1: Lokalizacja przedsięwzięcia

#### 1.2 Podstawowe dane

Numer projektu	B246-G20-BB-BGPL
Kraj związkowy	Brandenburg
Droga	B 246
Stopień funkcji połączenia 0/1 0/1	nie
Liczba projektów częściowych	0
Długość	4,0 km
Cel przedsięwzięcia, Bauziel(e)	budowa nowej drogi 2-pasmowej
Stan prac planistycznych	Wniosek o określenie przebiegu trasy złożony dn. 16.06.2011 r. Procedura zagospodarowania przestrzennego zakończona dn. 30.12.2010 r.
Przyszłe średnie obciążenie ruchem	
w wariantcie referencyjnym 2030	1.000 pojazdów/dzień
w wariantcie planowanym 2030	2.000 pojazdów/dzień

Kategoria pilności projektu	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)		
Elementy składowe kosztów	[mln €]	Koszty innych podmiotów	[mln €]
<b>Łączne koszty projektu</b> (Koszty brutto bez kosztów planowania, Preisstand 2014)	20,9	-	-
<b>Koszty modernizacji i budowy</b> (Koszty brutto bez kosztów planowania, Preisstand 2014)	20,9	w tym:	
		Kraje związkowe	0,0
		Gminy	0,0
		Deutsche Bahn	0,0
		Pozostałe	0,0
Suma przypadająca na inne podmioty	0,0		
<b>Koszty utrzymania / odtworzenia</b> (Koszty brutto bez kosztów planowania, Preisstand 2014)	0,0	-	-
<b>Koszty projektu w FPIT istotne z punktu widzenia budżetu</b> (Łączne koszty projektu brutto po odliczeniu kosztów innych podmiotów i kosztów utrzymania, Preisstand 2014)	20,9	-	-
<b>Koszty modernizacji / budowy nowej infrastruktury podlegające ocenie</b> (Koszty netto łącznie z kosztami planowania, Preisstand 2012 <sup>1)</sup> )	20,2	-	-

1) Für die gesamtwirtschaftliche Bewertung wird bei allen Verkehrsträgern der Preisstand 2012 gewählt.

Wyniki oceny	Ocena projektu
Wskaźnik korzyści i kosztów (moduł A)	1,9
Narażenie środowiska (moduł B)	średnie
Znaczenie z punktu widzenia zagospodarowania przestrzennego (moduł C)	bez wpływu na ocenę projektu
Znaczenie urbanistyczne (moduł D)	unbedeutend

## Uzasadnienie zakwalifikowania do danej kategorii pilności projektu

Projekt jest ekonomiczny i został zaliczony do kategorii pozostałego zapotrzebowania z prawem planistycznym, co umożliwi bezpośrednie rozpoczęcie procesu planowania.

## Potrzeba będąca podstawą zgłoszenia

Planowana droga B 246 łączy należącą do brandenburskiej sieci dróg o dużym znaczeniu transportowym (tzw. Niebieska Sieć Brandenburgii) drogę B 112 oraz przyległy ośrodek średniego rzędu Eisenhüttenstadt (ze zlokalizowanymi tutaj dużymi zakładami przemysłowymi, m.in. zakładem stalowniczym) z Rzeczpospolitą Polską na wschodzie. Regionalne Centrum Wzrostu Frankfurt n. Odrą - Eisenhüttenstadt ma bardzo duże znaczenie dla rozwoju gospodarczego wschodniej Brandenburgii. Planowane przedsięwzięcie stworzy - w uzupełnieniu przejść granicznych już istniejących we Frankfurcie n. Odrą - atrakcyjne połączenie z prowadzącą na południowy wschód w kierunku Zielonej Góry siecią drogową Rzeczpospolitej Polskiej (S29). Transgraniczna współpraca gospodarcza z wykorzystaniem sprawnej infrastruktury to warunek dalszego rozwoju całego regionu. Najbliżej położone przejścia graniczne znajdują się w odległości 21 km (Frankfurt n. Odrą - A 12) i 39 km (Schenkendöbern - B 112). Dzięki planowanemu nowemu przejściu granicznemu droga B 112, która już została rozbudowana i zmodernizowana na

wielu odcinkach, osiągnie pełną efektywność. Wynik analizy słabych punktów dla dróg federalnych w kraju związkowym Brandenburgii: istniejąca B 246 nie została zidentyfikowana jako słaby punkt.

## 1.3 Lokalizacja trasy i zainteresowane powiaty

---

### Wichtiger Hinweis

Przebieg trasy, przedstawiony na niżej podanych mapach (mapy do pobrania), stanowi jeden z możliwych wariantów rozwiązań. Na podstawie wskazanego przebiegu trasy przeprowadzono ocenę projektu pod względem makroekonomicznym, środowiskowym, urbanistycznym i przestrzennym. Przebieg trasy może ulec zmianie na następnych szczeblach planowania. W takim wypadku z reguły przeprowadzana jest nowa ocena makroekonomiczna w celu potwierdzenia, że projekt jest wart realizacji.

Zu diesem Projekt liegen folgende Lagepläne vor, die hier heruntergeladen werden können.

LPL\_1\_1\_B246-G20-BB-BGPL\_Lageplan\_01.pdf (578.3KB)

Quelle: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie

### Zainteresowane powiaty

Projekt dotyczący kilku krajów związkowych	nie
Zainteresowane kraje związkowe	Brandenburg
Zainteresowane powiaty / miasta na prawach powiatu	Oder-Spree, Landkreis
Zainteresowane okręgi wyborcze (na szczeblu państwa federalnego)	Frankfurt (Oder) - Oder-Spree (63)

## 1.4 Der Anmeldung zugrundegelegte Alternativenprüfung

---

Projekt został poprzedzony badaniami wariantów z uwzględnieniem aspektów środowiska i ochrony przyrody. W ramach już przeprowadzonych etapów procedury planistycznej przeanalizowano również wariant zerowy. Wariant ten został odrzucony ze względu na znaczenie transportowe nowego przejścia granicznego oraz istnienie bardzo dużych ograniczeń przestrzennych.

## 1.5 Obciążenie ruchem w wariacie referencyjnym i wariacie planowanym

Źródłem poniższych map jest Centrum Geodanych Federalnego Urzędu Kartografii i Geodezji (BKG).



**Rys. 2: Obciążenie ruchem pojazdów mierzone średnim dobowym natężeniem ruchu w dni robocze w wariacie referencyjnym 2030**





**Rys. 3: Obciążenie ruchem samochodów ciężarowych mierzone średnim dobowym natężeniem ruchu w dni robocze w wariantcie referencyjnym 2030**



**Rys. 4: Obciążenie ruchem pojazdów mierzone średnim dobowym natężeniem ruchu w dni robocze w wariantcie planowanym 2030**



**Rys. 5: Obciążenie ruchem samochodów ciężarowych mierzone średnim dobowym natężeniem ruchu w dni robocze w wariacie planowanym 2030**



**Rys. 6: Różnice obciążenia ruchem pojazdów mierzonego średnim dobowym natężeniem ruchu w dni robocze między wariantem planowanym i wariantem referencyjnym 2030**





**Rys. 7: Różnice obciążenia ruchem samochodów ciężarowych mierzonego średnim dobowym natężeniem ruchu w dni robocze między wariantem planowanym i wariantem referencyjnym 2030**



## 1.6 Główne skutki transportowe / fizyczne

Parametr	Skutki
<b>Obciążenie ruchem w projekcie</b> średnie obciążenie ruchem pojazdów w wariantcie referencyjnym w wariantcie planowanym średni udział samochodów ciężarowych w wariantcie referencyjnym w wariantcie planowanym	1.000 pojazdów/dzień 2.000 pojazdów/dzień 6 % 11 %
<b>Skutki transportowe w wariantcie planowanym</b> Zmiana pracy eksploatacyjnej w transporcie pasażerskim ( <b>PV</b> ) w tym z tytułu zmiany rodzaju transportu davon aus induziertem Verkehr Zmiana czasów wykorzystania pojazdów w transporcie pasażerskim w tym z tytułu zmiany rodzaju transportu davon aus induziertem Verkehr Veränderung der <b>Reisezeit</b> im <b>PV</b> w tym z tytułu zmiany rodzaju transportu davon aus induziertem Verkehr	-7,92 mln samochodo-km/a (88 % prywatny cel jazdy, 12 % biznesowy cel jazdy) 0,00 mln samochodo-km/a 0,00 mln samochodo-km/a -0,10 mln samochodogodzin/a (88 % prywatny cel jazdy, 12 % biznesowy cel jazdy) 0,00 mln samochodogodzin/a 0,00 mln samochodogodzin/a -0,13 mln osobogodzin/a (90 % prywatny cel jazdy, 10 % biznesowy cel jazdy) 0,00 mln osobogodzin/a 0,00 mln osobogodzin/a
Zmiana pracy eksploatacyjnej w transporcie towarowym ( <b>GV</b> ) Zmiana czasów wykorzystania pojazdów w transporcie towarowym Różnica czasu jazdy samochodów ciężarowych przy odległościach < 50 km Różnica czasu jazdy samochodów ciężarowych przy odległościach ≥ 50 km	1,78 mln samochodo-km/a 0,01 mln samochodogodzin/a 0,05 mln samochodogodzin/a -0,04 mln samochodogodzin/a
Zmiany zużycia paliwa (transport pasażerski + towarowy) Benzyna Diesel Gaz Elektryczność	-0,15 mln l/a 0,14 mln l/a -0,07 mln l/a -0,17 mln kWh/a

Zmiana emisji spalin (PV+GV)	samochody osobowe	samochody ciężarowe	pojazdy
emisje tlenków azotu (NO <sub>x</sub> )	-1,16	0,54	-0,62 t/a
emisje tlenku węgla (CO)	-6,21	0,66	-5,55 t/a
emisje dwutlenku węgla (CO <sub>2</sub> )	-928,04	735,93	-192,11 t/a
emisje węglowodorów (HC)	-0,21	0,03	-0,18 t/a
emisje pyłu zawieszonego (PM)	-0,03	0,01	-0,02 t/a
emisje dwutlenku siarki (SO <sub>2</sub> )	-0,03	0,00	-0,03 t/a
Zmiana niezawodności Summendifferenz der Standardabweichungen der Reisezeitverluste über alle Routen		0,00	tys. h/a
Zmiana efektów rozdzielających		-0,80	tys. osobogodzin/a

## 1.7 Analiza korzyści i kosztów (moduł A)

		Korzyść roczna [mln €/rok]	Wartość bieżąca korzyści [mln €]
<b>Zmiana kosztów eksploatacyjnych w transporcie pasażerskim i towarowym</b>	<b>NB</b>	<b>0,892</b>	<b>20,396</b>
Koszty utrzymania pojazdów		-0,060	-1,362
Koszty działalności operacyjnej (personel)		0,087	1,987
Koszty działalności operacyjnej (eksploatacja)		0,864	19,771
<b>Zmiana kosztów eksploatacji i utrzymania dróg</b>	<b>NW</b>	<b>-0,029</b>	<b>-0,674</b>
<b>Zmiana bezpieczeństwa ruchu</b>	<b>NS</b>	<b>-0,305</b>	<b>-6,985</b>
<b>Zmiana korzyści związanych z czasem podróży w transporcie pasażerskim</b>	<b>NRZ</b>	<b>0,786</b>	<b>17,968</b>
davon Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 min		0,405	9,266
<b>Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr</b>	<b>NTZ</b>	<b>0,106</b>	<b>2,420</b>
<b>Veränderung der impliziten Nutzen</b>	<b>NI</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur</b>	<b>NL</b>	<b>-0,034</b>	<b>-0,774</b>
<b>Zmiana obciążenia hałasem</b>	<b>NG</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
na terenie miejscowości	NGi	0,000	0,000
poza miejscowościami	NGa	0,000	0,000
<b>Zmiana zanieczyszczenia spalinami</b>	<b>NA</b>	<b>0,041</b>	<b>0,939</b>
emisje tlenków azotu (NO <sub>x</sub> )	NA1	0,010	0,219
emisje tlenku węgla (CO)	NA2	0,000	0,008
emisje dwutlenku węgla (CO <sub>2</sub> )	NA3	0,028	0,637
emisje węglowodorów (HC)	NA4	0,000	0,007
emisje pyłu zawieszonego (PM)	NA5	0,003	0,059
emisje dwutlenku siarki (SO <sub>2</sub> )	NA6	0,000	0,008
<b>Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen</b>	<b>NT</b>	<b>0,005</b>	<b>0,118</b>
<b>Zmiana niezawodności</b>	<b>NZ</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>Gesamtnutzen</b>		<b>1,461</b>	<b>33,407</b>

### Kosten

Koszty podlegające ocenie	Koszty [mln €]	Barwert der Kosten [mln €]
Kosztów planowania	3,06	-
Koszty modernizacji infrastruktury / budowy nowej infrastruktury	17,12	-
<b>Suma kosztów inwestycyjnych podlegających ocenie</b>	<b>20,18</b>	<b>17,268</b>

## Wskaźnik korzyści i kosztów

Wartość bieżąca korzyści	33,4 mln €
Wartość bieżąca kosztów inwestycyjnych podlegających ocenie	17,3 mln €
<b>Wskaźnik korzyści i kosztów (NKV)</b>	<b>1,9</b>

<b>Podstawy określenia wartości bieżącej</b>	
Czas trwania jeszcze niewykonanych prac planistycznych	138 miesiące
Czas trwania fazy budowy	48 miesiące
Czas trwania fazy eksploatacji (średni ważony czas użytkowania dla wszystkich części obiektów)	41 lata



## 1.8 Ocena z punktu widzenia środowiska i ochrony przyrody (moduł B)

### Zestawienie wyników

Wkład środowiskowy część 1: suma korzyści środowiskowych [mln euro Wartość bieżąca]	0,165
---	-------

Wkład środowiskowy część 2: narażenie środowiska [niskie/średnie/wysokie] oder "Projekt planfestgestellt"	średnie
---	---------

Planowany nowy odcinek drogi przebiega na wschód od miejscowości Ziltendorf i Wiesenau do granicy z Polską. Przecina rozlewiska Odry, obszar specjalnej ochrony ptaków, specjalny obszar ochrony siedlisk, który stanowi jednocześnie rezerwat przyrody, a także obszar należący do kategorii dużych zwartych obszarów (siedlisko wilgotne). Większa część obszaru specjalnej ochrony ptaków jest przecięta istniejącą trasą, która nie jest częścią projektu. W ramach procedury zagospodarowania przestrzennego przeprowadzona została ocena oddziaływania na obszary Natura 2000. W obszarze specjalnej ochrony ptaków nie należy spodziewać się wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań, oddziaływań takich nie można natomiast wykluczyć dla specjalnego obszaru ochrony siedlisk - w tym zakresie wszczęta została procedura odstępowania.

### Opis i ocena prawdopodobnych znaczących oddziaływań na środowisko

#### Wkład środowiskowy część 1

(monetyzowane kryteria środowiskowe, wynikające z analizy korzyści i kosztów)

Nr.	Kryterium	Opis		Ocena	
		Różnica wariant planowany - wariant referencyjny		Korzyść [mln €/a]	Wartość bieżąca [mln €]
1.1	Zmiana liczby mieszkańców narażonych na hałas komunikacyjny	-	-	-	-
	nowe obciążenia lub silniejsze narażenie	0	mieszkańcy	-	-
	odciążenie	0	mieszkańcy	-	-
1.2	Zmiana obciążenia hałasem poza terenem miejscowości (fikcyjny ekran akustyczny poza miejscowością)	0,0	tys. m <sup>2</sup>	0,000	0,000
1.3	Emisje dwutlenku węgla (CO <sub>2</sub> ) (składające się z CO <sub>2</sub> z eksploatacji i ekwiwalentów CO <sub>2</sub> z emisji przez cykl życia)	41,367	t/a	-0,006	-0,137
1.4	Emisje zanieczyszczeń powietrza				
	emisje tlenków azotu (NO <sub>x</sub> )	-0,623	t/a	0,010	0,219
	emisje tlenku węgla (CO)	-5,549	t/a	0,000	0,008
	emisje węglowodorów (HC)	-0,179	t/a	0,000	0,007
	emisje pyłu zawieszonego	-0,018	t/a	0,003	0,059
	emisje dwutlenku siarki (SO <sub>2</sub> )	-0,026	t/a	0,000	0,008
	<b>suma korzyści środowiskowych</b>				<b>0,165</b>

## Wkład środowiskowy część 2

(niemonetyzowane kryteria środowiskowe)

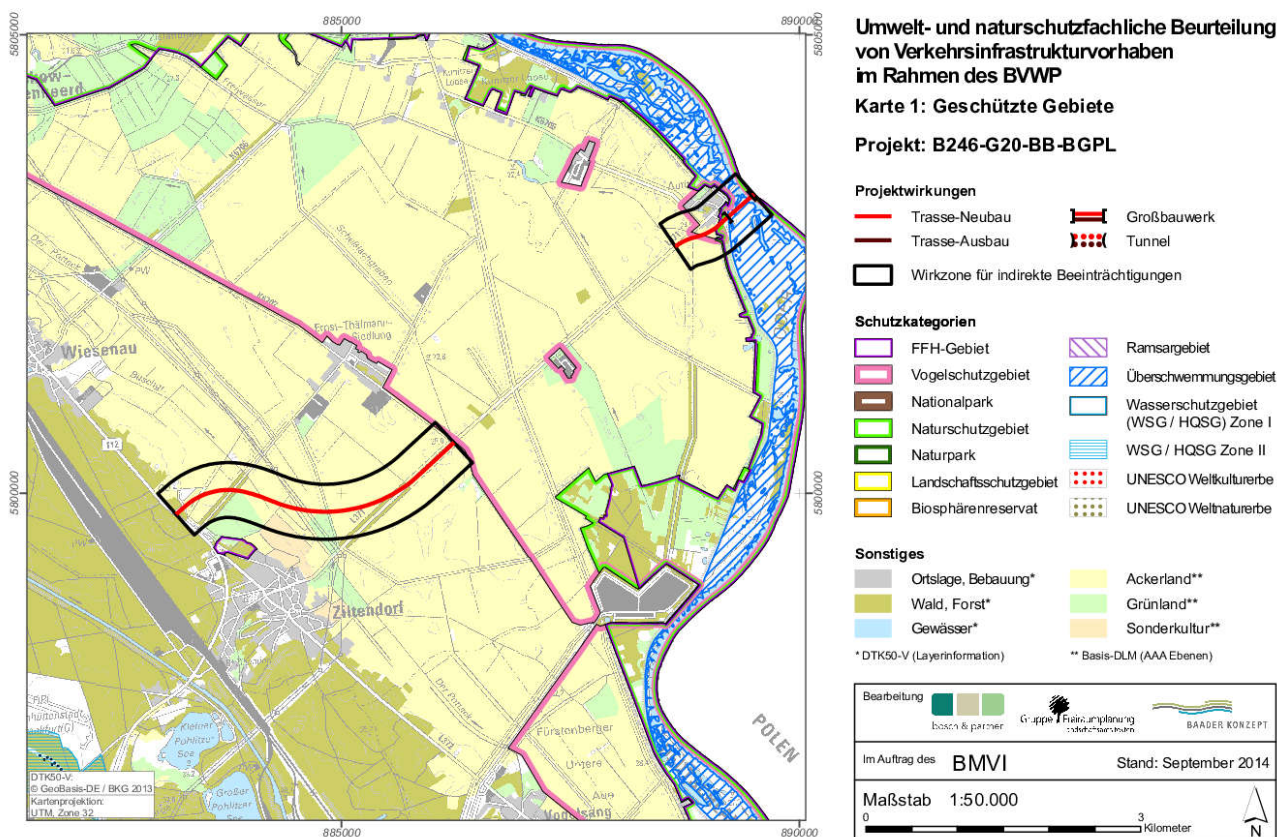
Nr.	Kryterium	Opis				Ocena je Kryterium
		wielkość bezwzględna		narażenie na km linii		
2.1	Zajęcie / Naruszenie priorytetowych obszarów ochrony przyrody o szczególnym znaczeniu	4,5	ha	1.02	ha/km	średnie
2.2	Znaczące naruszenie obszarów Natura 2000					średnie
	Znaczące naruszenie nie jest wykluczone.	1	liczba obszarów	-	-	-
	Znaczące naruszenie jest prawdopodobne.	0	liczba obszarów	-	-	-
2.3	Zajęcie podstawowych obszarów o zwartym charakterze (klasa UFR 250)	2,2	ha	0,50	ha/km	średnie
2.4	Fragmentacja dużych zwartych obszarów oraz osi / korytarzy siedlisk (sieci siedlisk wyznaczone przez Federalny Urząd Ochrony Przyrody)					średnie
	1a) Budowa nowej infrastruktury: Fragmentacja dużych zwartych obszarów (klasa UFR 1.000/1.500: siedliska wilgotne, suche i leśne)	0,6	km	0,14	km/km	-
	1b) Budowa nowej infrastruktury: Fragmentacja zwartych siedlisk dużych ssaków (klasa UFR 1.500)	0,0	km	0,00	km/km	-
	1c) Budowa nowej infrastruktury: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren	0	liczba	-	-	-
	2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerken	-	liczba	-	-	-
2.5	Zajęcie terenu	13,9	ha	-	-	-
2.6	Przejeżdżanie przez tereny zalewowe	0,0	km	0,00	km/km	niskie
2.7	Przejeżdżanie przez tereny ochrony wody	0,0	km	0,00	km/km	niskie
2.8	Fragmentacja zwartych obszarów o małym ruchu (UZVR)	0,0	ha	-	-	niskie
2.9	Zajęcie / Naruszenie priorytetowych obszarów ochrony krajobrazu (kulturowego)	0,0	ha	0,00	ha/km	niskie

### Dodatkowe aspekty podlegające ocenie

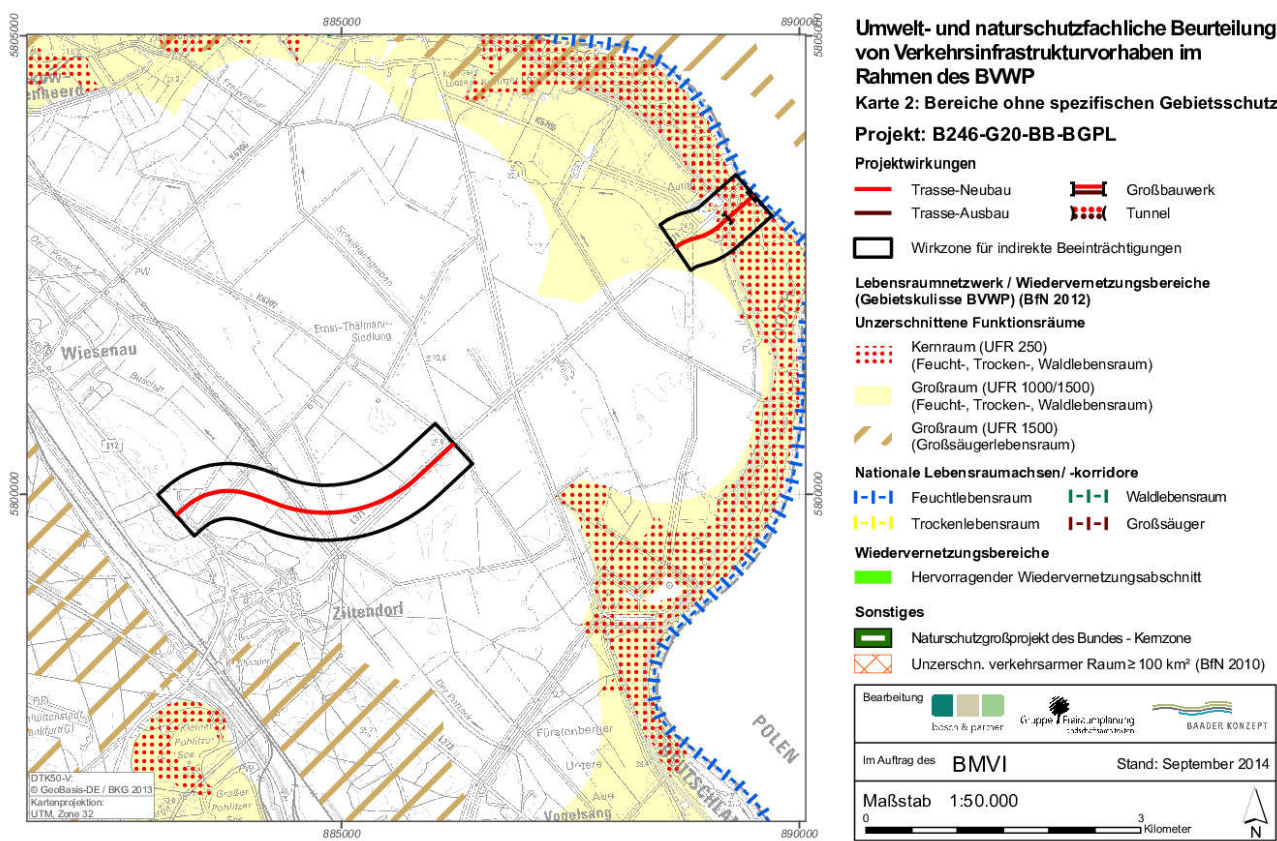
1	Przebieg trasy powoduje tylko pośrednie narażenie	-
2	Zaplanowane przejścia	-
3	BMożliwość powiązania z istniejącymi obciążeniami	-
4	Inne:	-
		-
	Dodatkowe aspekty	
	prowadzą do wyższego sklasyfikowania wyniku, tj. projekt z punktu widzenia środowiska zostaje oceniony krytyczniej niż wynika to tylko z oceny według wkładu środowiskowego 1 i 2	-
	nie prowadzą do zmiany wyniku	-
	prowadzą do niższego sklasyfikowania wyniku, tj. projekt z punktu widzenia środowiska zostaje oceniony mniej krytycznie niż wynika to tylko z oceny według wkładu środowiskowego 1 i 2	-

## Mapy

Poniżej na rysunkach 8 i 9 przedstawione jest położenie przestrzenne projektu w odniesieniu do niemonetyzowanych kryteriów środowiskowych.



Rys. 8: Zones protégées



Rys. 9: Strefy bez specyficznej ochrony obszarowej



## **1.9 Ocena z punktu widzenia zagospodarowania przestrzennego (moduł C)**

Bez wpływu na ocenę projektu.

## 1.10 Ocena urbanistyczna (moduł D)

### Wynik ogólny

Projekt nie ma znaczenia urbanistycznego.

### Uzasadnienie

Przy założeniu, że projekt zostanie zrealizowany, na wszystkich odnośnych odcinkach trasy wystąpią jedynie nieznaczne różnice w intensywności ruchu w porównaniu z sytuacją w wariantcie referencyjnym. Nie jest wobec tego możliwe wykazanie pozytywnych lub negatywnych skutków. Wykorzystanie potencjału urbanistycznego nie będzie więc przypuszczalnie możliwe lub będzie możliwe jedynie na niskim poziomie.

### Skutki przedsięwzięcia

#### Skutki odciążające

Odciążenia na odcinkach drogi z głównym skutkiem w przestrzeni drogowej i możliwością innego użytkowania przestrzeni ( <b>efekty przestrzenne drogi</b> )	
	Innerörtliche Entlastungen stellen sich ein auf -
	Die Entlastungen führen in keinem Fall zu signifikanten Wirkungen.
	-
Odciążenia, które umożliwiają znaczną poprawę wykorzystania obrzeży, jak np. modernizacje fasad, przekształcenia, zmiany sposobu użytkowania itp. ( <b>efekt rewitalizacyjny</b> )	
	Innerörtliche Entlastungen stellen sich ein auf -
	Die Entlastungen führen in keinem Fall zu signifikanten Wirkungen.
	-
Odciążenia ze skutkiem dla obszarów sąsiednich osiedli, które w wyniku zmniejszenia intensywności ruchu w powiązaniu z nowymi możliwościami połączeń zyskują na jakości, np. wskutek reorganizacji ich zagospodarowania lub poprawy dostępności ( <b>efekty w zakresie powierzchni i ich zagospodarowania</b> )	
	Verbesserungen stellen sich ein für -
	Die Entlastungen führen in keinem Fall zu signifikanten Wirkungen.
	-

## **1.11 Uwagi uzupełniające**

---

Bez wpływu na ocenę projektu.