

Zintegrowana koncepcja komunikacyjna dla Euroregionu Pomerania,
Greifswald – 7 listopada 2007 r.

Województwo Zachodniopomorskie, dzięki swojemu położeniu geograficznemu jest ważnym miejscem na mapie kraju, jest częścią regionu otaczającego Morze Bałtyckie a położenie regionu w jego południowo – zachodniej części przy ujściu rzeki Odry jest ważną determinantą rozwoju. Tradycje morskie związane z rozwojem zespołu portowego Szczecin – Świnoujście oraz bliskość ważnych dla rozwoju Europy ośrodków wzrostu, jak Berlin i Kopenhaga sprawiły, że wzrosła rola szlaków transportowych o znaczeniu międzynarodowym, przebiegających w układzie północ – południe i wschód – zachód: ze Skandynawii do Europy Południowej i Południowo – Wschodniej, z Europy Zachodniej do państw Europy Wschodniej i Azji.

Stolica województwa i Pomorza – Szczecin – jest ważnym centrum administracyjnym, gospodarczym oraz transportowo – dystrybucyjnym, w którym spotykają się różne gałęzie transportu (drogowy, kolejowy, wodny i lotniczy).

Dostępność regionu zapewnia 26 przejść granicznych – województwo ma ich najwięcej w kraju i wszystkie rodzaje: 9 morskich, 11 drogowych (w tym 3 dla małego ruchu granicznego), 3 rzeczne, 2 kolejowe i jedno lotnicze. Liczba przejść granicznych świadczy o dobrych możliwościach nawiązywania kontaktów transgranicznych.

Największe zagęszczenie dróg jest w pasie przygranicznym, lecz nie zapewniają one w pełni dogodnego połączenia regionu z pozostałą częścią kraju i Europy. Ważnym dla regionu jest połączenie dwóch ośrodków o znaczeniu ponadregionalnym – Szczecina i Koszalina ze sobą i stolicą kraju oraz stworzenie dogodnego układu dróg biegnących wzdłuż wybrzeża Bałtyku i zachodniej granicy państwa. Dużym wyzwaniem, jeśli chodzi o funkcjonowanie sieci dróg będzie pełne otwarcie obszaru województwa po ratyfikacji układu z Schengen.

W Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020, sformułowano następującą misję dla województwa zachodniopomorskiego:

„Stworzenie warunków do stabilnego i zrównoważonego rozwoju województwa zachodniopomorskiego opartego na konkurencyjnej gospodarce i przedsiębiorczości mieszkańców oraz aktywności społecznej przy optymalnym wykorzystaniu istniejących zasobów.”

Przez postulat zrównoważonego i trwałego rozwoju rozumie się między innymi rozwój współpracy międzyregionalnej, międzynarodowej i transgranicznej.

Projekt „Polsko niemiecki obszar rozwoju Odra / Nysa (DPERON), jego warunki wyjściowe w zakresie infrastruktury oraz możliwości planowania i realizacji inwestycji transgranicznych – Wizja czy rzeczywistość” zakłada przeprowadzenie badań w zakresie następujących zagadnień :

- rozwój gospodarczy i infrastrukturalny obszaru pogranicza Polski i Niemiec jako zadanie wspólne,
- dalsza modernizacja i rozbudowa transgranicznych połączeń komunikacyjnych – kolej, droga kołowa, droga wodna – jako podstawa do stworzenia wspólnego obszaru gospodarczego,
- ocena planów przedsięwzięć infrastrukturalnych na wspólnym obszarze pogranicza w aspekcie ich znaczenia gospodarczego i wartości dodanej dla całości,
- stworzenie warunków ramowych dla wdrażania transgranicznych projektów samorządów gmin, powiatów i województw oraz projektów krajowych realizowanych w regionach.

Celem projektu **DPERON** jest identyfikacja koniecznych przedsięwzięć infrastrukturalnych i potencjalnych działań organizacyjnych z zakresu komunikacji we wspólnym regionie pod kątem ich znaczenia gospodarczego dla polsko – niemieckiego regionu jako całości.

Projekt DPERON niewątpliwie wpisuje się w określony w Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020 postulat rozwoju współpracy międzyregionalnej, międzynarodowej i transgranicznej. Nie od dziś wiadomo, że wspólnie łatwiej jest poszukiwać nowych wyzwań, kreować nowe przedsięwzięcia, sprostać napotykanym trudnościom oraz budować nową rzeczywistość. Wyrażamy przekonanie, że projekt DPERON w sposób jak najbardziej obiektywny przybliży naszym partnerom możliwości rozwojowe i potrzeby infrastrukturalne województwa zachodniopomorskiego. Jesteśmy przekonani że Projekt uwzględni w swych opracowaniach i zapozna Partnerów z naszymi priorytetami z zakresu infrastruktury, którymi są:

1) Wspólna inicjatywa regionów europejskich:

- Regionu Skania (południowa Szwecja),
- Województwa Zachodniopomorskiego (Polska),
- Województwa Lubuskiego (Polska),
- Województwa Dolnośląskiego (Polska),
- Regionu Hradec Králově (Czechy),
- Regionu Bratysława (Słowacja),
- Regionu Győr- Moson-Sopron (Węgry),

na rzecz utworzenia Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC).

Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy (CETC) pełni rolę łącznika pionowego trzech osi transportowych wschód – zachód: Via Hanseatica, Via

Baltica, III Paneuropejski Korytarz Transportowy oraz łączy południową Skanię z centralną i południową Europą.

Znaczenie tych osi transportowych jest ważne dla stworzenia układu sprawnych połączeń transportowych w tej części Europy oraz podstaw rozwoju. Na obszarze oddziaływania CETC znajdują się obszary ważne z gospodarczego punktu widzenia, węzły komunikacyjne i szlaki transportowe łączące Europę z państwami Bliskiego Wschodu i Azji Centralnej. Funkcjonują tu różne rodzaje transportu, dzięki czemu oprócz dominującego dziś transportu drogowego, istnieje możliwość stworzenia znaczącego w wymiarze europejskim połączenia morsko – kolejowego pomiędzy Szwecją oraz krajami leżącymi nad Morzem Bałtyckim a krajami i regionami leżącymi nad Morzami Adriatyckim, Czarnym i Egejskim.

2) Uzupełnienie Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) o następujące propozycje:

- odcinki drogi ekspresowej S-3: Świnoujście – węzeł Goleniów oraz Legnica – Granica Państwa,
- drogę ekspresową S-6: węzeł Mierzyn (DK10) na projektowanym Zachodnim Drogowym obejściu Miasta Szczecina – Police – Święta – węzeł Goleniów – Koszalin – Gdańsk (S7/A1),
- odcinki drogi krajowej nr 10: Granica Państwa – Lubieszyn – Szczecin – Stargard Szczeciński – Wałcz – Piła – Toruń,
- drogę krajową nr 11: Kołobrzeg – Koszalin – Bobolice – Szczecinek – Poddaje – Piła – Ujście – Chodzież – Oborniki – Poznań – Kórnik – Jarocin – Pleszew – Ostrów Wielkopolski – Ostrzeszów – Kępno – Lubliniec – Twaróg – Bytom,
- linię kolejową nr 273 (transport kombinowany): Świnoujście – Szczecin – Kostrzyn – Rzepin – Zielona Góra – Wrocław – Opole – Chałupki,
- połączenie kolejowe: Granica Państwa – Szczecin – Stargard Szczeciński – Koszalin – Gdańsk,
- Odrzańską Drogę Wodną: od Kanału Odra – Szprewa do Kanału Gliwickiego,
- Port morski w Policach,
- Port morski w Kołobrzegu.

Rozwój gospodarczy każdego regionu możliwy jest między innymi dzięki nowoczesnej infrastrukturze technicznej obejmującej wszystkie gałęzie transportu. Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T) priorytetowo traktuje transport objęty jej działaniem. Dlatego tak ważne jest, aby w sieci TEN-T zostały ujęte nowe połączenia transportowe, które będą miały znaczenie dla rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego, jak również makroregionu południowego Bałtyku. Należy zaznaczyć, że wymienione propozycje modyfikacji sieci TEN-T będą wpływać na zrównoważony rozwój regionów w ujęciu międzynarodowym.

- 3) Budowa Zachodniego Drogowego Obejścia Miasta Szczecina łączącego drogę krajową A-6 w rejonie Kołbaskowa poprzez Police z drogą krajową S-3 i S-6 w węźle Goleniów.

Zachodnie Drogowe Obejście Miasta Szczecina ze stałą przeprawą przez rzekę Odrę w rejonie Polic stanowić będzie jeden z podstawowych elementów układu komunikacyjnego Szczecina a także województwa, decydujący o rozwoju nie tylko miasta ale całej aglomeracji.

Obejście przejmie ruch tranzytowy z pobliskich przejść granicznych, a nade wszystko stanie się fragmentem trasy Via Hanseatica, drogi o znaczeniu europejskim, biegnącej z zachodu Europy w kierunku Gdańska i Kaliningradu.

Wyniki projektu **DPERON** stanowić będą swego rodzaju koncepcję możliwości rozwojowych i potrzeb infrastrukturalnych po obu stronach rzeki Odry. Z uwagi na uwarunkowania administracyjne wynikające ze znanej wszystkim istotnej różnicy kompetencji pomiędzy Partnerami po obu stronach Odry wyniki projektu **DPERON** niewątpliwie znajdą odzwierciedlenie w pracach Polsko – Niemieckiej Komisji Międzynarodowej ds. Współpracy Regionalnej i Przygranicznej.

Wnioski o współfinansowanie zadań ze środków UE muszą być zgodne z krajowymi i regionalnymi dokumentami strategicznymi.

Pragnę poinformować, że w Polsce trwają obecnie prace nad nową koncepcją przestrzennego zagospodarowania kraju.

Województwo Zachodniopomorskie prowadzi prace nad aktualizacją Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego. Przystąpiono również do prac nad aktualizacją Strategii Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2015 połączoną ze zmianą perspektywy czasowej do roku 2020.

Wyrażam przekonanie, że wyniki projektu **DPERON** zintensyfikują dyskusję i poszukiwania odpowiedzi na pytanie o to, co wspólnie powinniśmy zrobić aby zintensyfikować działania, wokół których możliwe będzie zbudowanie obszaru programowego pozwalającego wykorzystać współpracę multilateralną polskich województw i niemieckich krajów związkowych położonych wzdłuż rzeki Odry, na rzecz podniesienia konkurencyjności gospodarczej regionu nadodrzańskiego.

ZASTĘPCA DYREKTORA
Wydziału Infrastruktury
i Transportu
Wojciech Drożdż
dr Wojciech Drożdż