

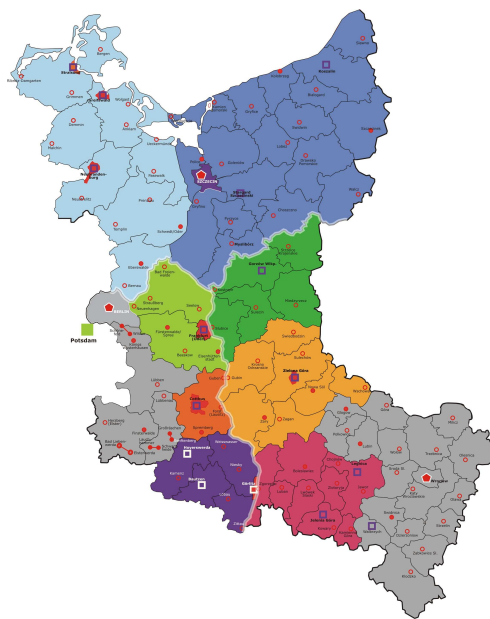
7 Ujęcie całego obszaru

7.1 Zróżnicowane poziomy ujęcia - Pomerania i „Obszar południowy”

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

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

Ryc. 1: DPERON z przedstawieniem Euroregionów
[Źródło: własne]



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

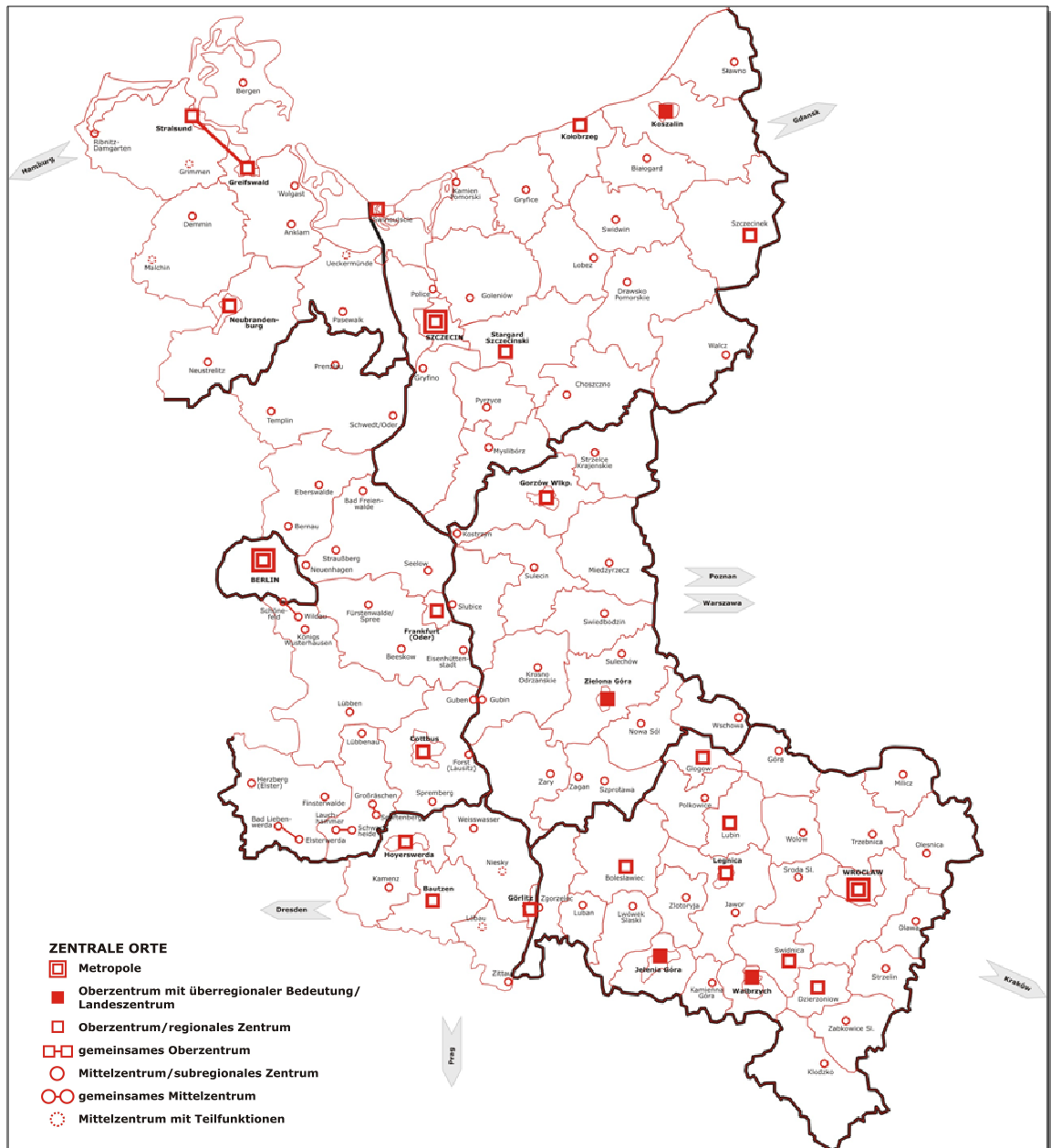
Dla Euroregionu Nysa (kolor fioletowy) obecnie nie przewidziano opracowania koncepcji komunikacyjnej. Ponadto zbadano kolejne podobszary DPERON (kolor szary), dla których również nie opracowano lub nie opracowuje się koncepcji komunikacyjnych

7.2 Struktura obszaru – centralne punkty

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

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



Ryc. 49: Hierarchia sieci osadniczej – ośrodki w DPERON [Źródło: Landesentwicklungspläne der Bundesländer, Plany Zagospodarowania Przestrzennego Województw, synteza własna]

7.3 Tworzenie hierarchii sieciowej

Tworzenie hierarchii sieciowej

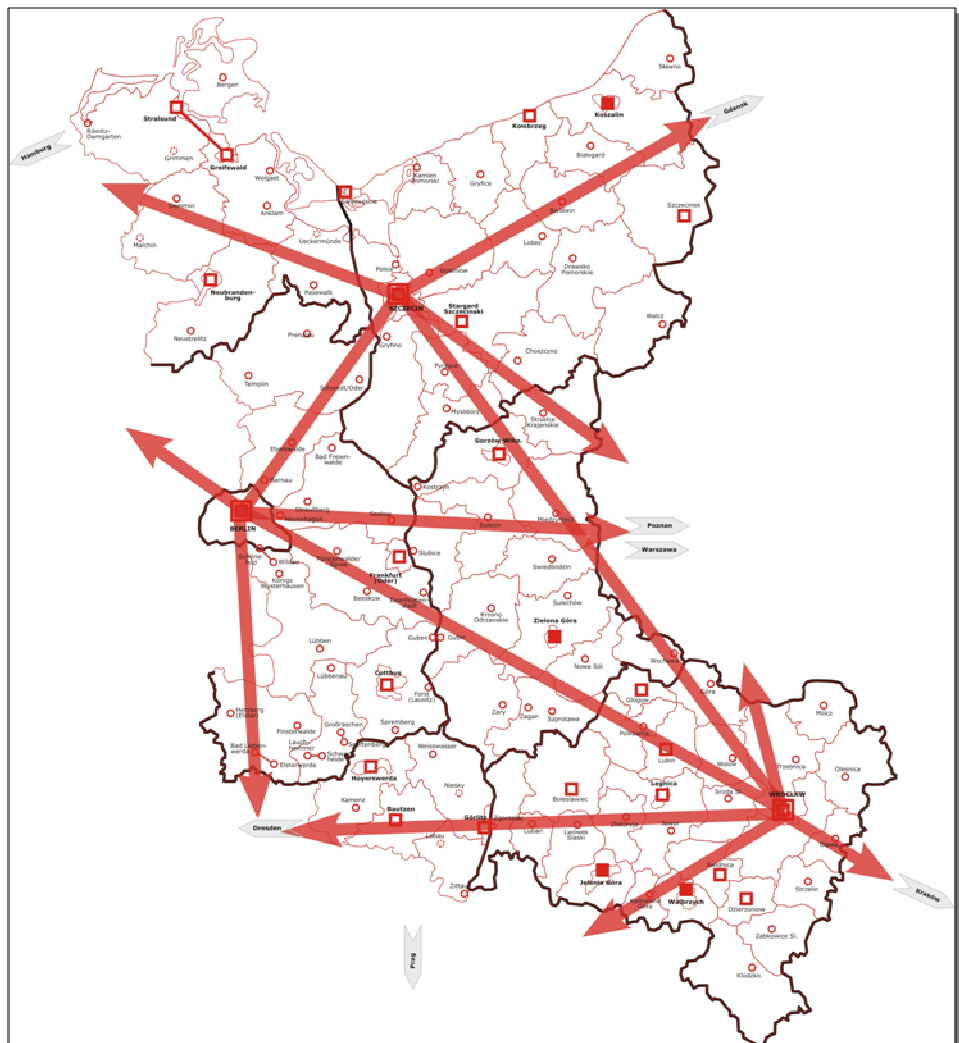
Analogicznie do koncepcji dla Euroregionu Pomerania na podstawie tych struktur obszaru utworzono cztery hierarchie sieciowe dla „Obszaru południowego”:

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

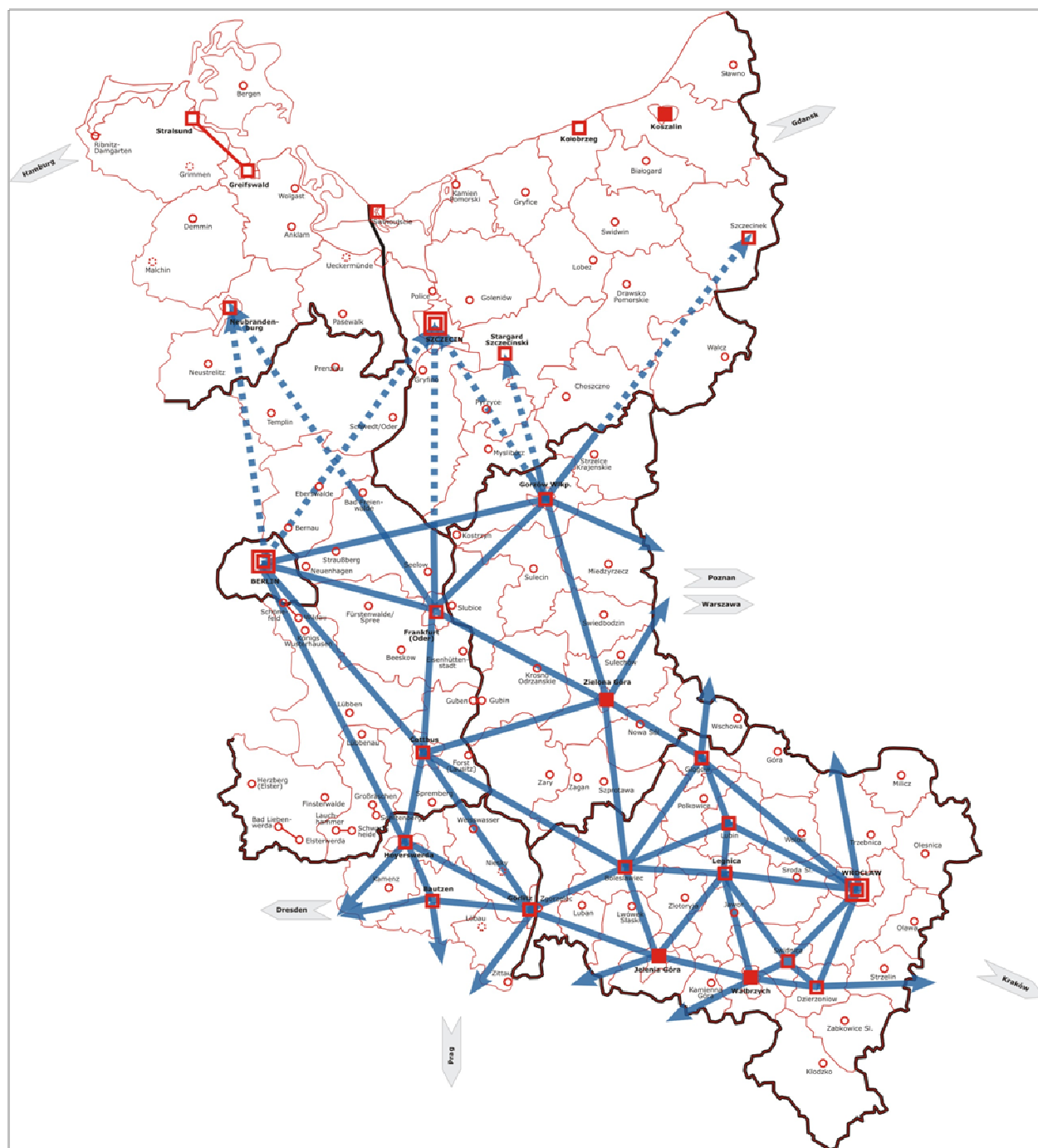
Sąsiadujące ośrodki tworzą „węzłowe punkty sieciowe”

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

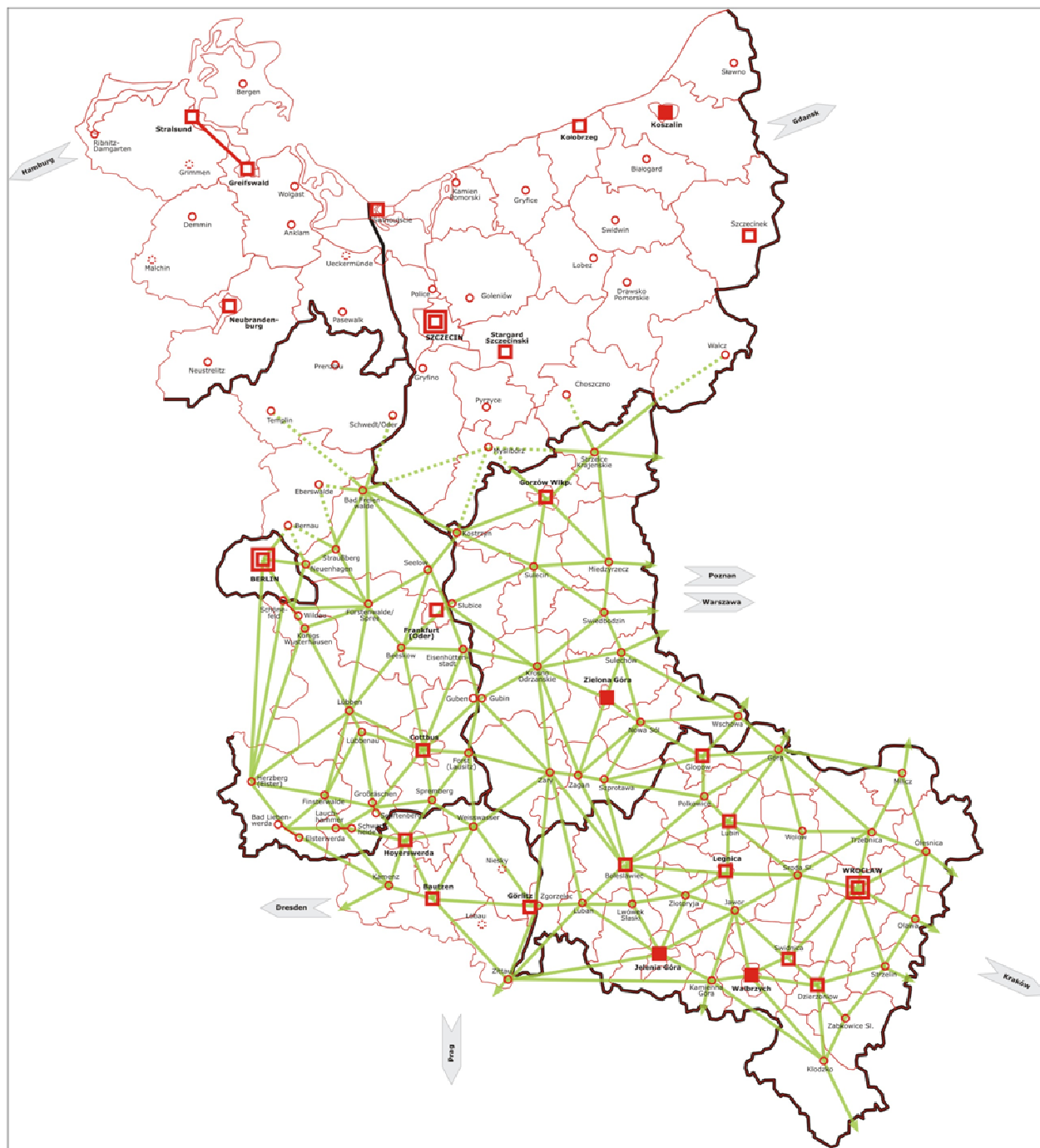
Ryc. 50: Przedstawienie czerwonej sieci – obszar południowy [źródło: własne]



Stan prac: 20 grudnia 2008 r.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Ryc. 51: Przedstawienie sieci niebieskiej – Obszar południowy [źródło: własne]

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Ryc. 52: Przedstawienie zielonej sieci – obszar południowy [źródło: własne]

7.4 Jakościowa ocena projektów

Przyporządkowanie projektów z
puli projektów poziomom
hierarchii sieciowej

Ocena JAKOŚCIOWA

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

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

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

Ocena następuje w trzech kategoriach:

Tabela 31:
Kryteria oceniania

WKŁAD W POPRAWĘ OSIĄGALNOŚCI	KRYTERIA OCENIANIA
bardzo duży Projekty, które mają na celu znaczne podwyższenie prędkości podróźnej a tym samym znaczne zmniejszenie czasu podróży	▪ Projekty mające na celu modernizację np. dwupasmowych jezdni do przekroju czteropasmowego z bezkolizyjnymi punktami węzłowymi ▪ Projekty prowadzące do znacznego podwyższenia prędkości podróźnej na kolei ▪ Projekty odciążające miasta/miejscowości od długich przejazdów poprzez obwodnice ▪ Projekty znacznie zmniejszające długie objazdy ▪ Projekty znacznie poprawiające połączenie z ważnymi punktami lokalizacji przemysłu ▪ Wysoki stopień wsparcia celów gospodarki przestrzennej ▪ Kwalifikuje się do uzyskania wsparcia ▪ Realność realizacji ▪ Stan planowania
duży Projekty, które mają na celu podwyższenie prędkości podróźnej a tym samym zmniejszenie czasu podróży	▪ Projekty odciążające miasta/miejscowości od długich przejazdów poprzez obwodnice ▪ Projekty prowadzące do podwyższenia prędkości podróźnej na kolei ▪ Projekty poprawiające połączenie z ważnymi punktami lokalizacji przemysłu ▪ Projekty, które dzięki nowym przejściom granicznym poprawiają osiągalność w bezpośrednim obszarze granicznym ▪ Kwalifikuje się do uzyskania wsparcia ▪ Realność realizacji ▪ Stan planowania
średni Projekty, które mają na celu średnie podwyższenie prędkości podróźnej a	▪ Projekty skierowane w sposób priorytetowy na ruch pieszych i rowerzystów ▪ Projekty mające na celu np. rozbudowę krótkich odcinków dojazdowych do ponadregionalnych tras

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

WKŁAD W POPRAWĘ OSIĄGALNOŚCI	KRYTERIA OCENIANIA
tym samym lekko zmniejszenie czasu podróży	komunikacyjnych ▪ Projekty będące konkurencją dla już istniejących, dobrze rozbudowanych dróg komunikacyjnych ▪ Kwalifikuje się do uzyskania wsparcia ▪ Realność realizacji ▪ Stan planowania

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

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

Z takiego sposobu postępowania wynikają następujące rezultaty:

SIEĆ CZERWONA

- Wszelkie projekty „czerwonej sieci” w bardzo dużym stopniu przyczyniają się do poprawy osiągalności w DPERON. Projekty te powinny cieszyć się najwyższym priorytetem w trakcie dalszego rozwoju DPERON.
- W szczególności modernizacja drogi ekspresowej S3 ze Świnoujścia przez Szczecin, Gorzów Wlkp., Zieloną Górę w kierunku Legnicy i do granicy państwa poskutkuje znaczną poprawą osiągalności w DPERON, tym bardziej że po polskiej stronie tego efektywnego połączenia na linii północ-południe dotychczas brakowało.
- Modernizacja drogi ekspresowej S6 ze Szczecina w kierunku Gdańska przyniesie podobny efekt. Przyczyni się ona do znacznej poprawy połączenia komunikacyjnego obszaru granicznego na linii wschód-zachód. Kontynuacja poprzez drogę BAB11 lub BAB 20 zapewni połączenie w kierunku Stralsundu, Rostocku i Hamburga.
- Budowa zachodniej obwodnicy Szczecina kontynuuje rozwój trasy wschód-zachód do A-6/A11. Modernizacja BAB11 od AD Uckermark do granicy między krajami związkowymi Brandenburgia – Meklemburgia-Pomorze Przednie pozwoli dopełnić połączenie wschód-zachód.
- Kolejne ważne połączenie komunikacyjne na linii wschód-zachód powstanie wraz z modernizacją drogi A-2 ze Świecka do Nowego Tomysła. Dalej w kierunku na południe znaczenie będzie miała modernizacja drogi A-4 po polskiej stronie od Zgorzelca w kierunku Legnicy.
- Na kolei bardzo wysoki priorytet ma modernizacja odcinka z Berlina przez Angermünde do granicy. Ponadto połączenia kolejowe ze Szczecina do Poznania i ze Szczecina przez Kostrzyn i Rzepin do Wrocławia w bardzo dużym stopniu przyczynią się do poprawy osiągalności na obszarze granicznym.
- Dla osiągalności „centralnego” punktu węzłowego komunikacji lotniczej w DPERON, lotniska Berlin-Brandenburg International (BBI) szczególnie ważna jest modernizacja odcinków kolejowych Berlin-Szczecin, Berlin-Frankfurt nad Odrą wraz z budową nowego mostu przez Odrę oraz połączenia kolejowe z obszaru Wrocławia. Dla ruchu kołowego ważna jest modernizacja drogi BAB12 (tu nie rozpatrywana szczegółowo).

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG	PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER	ZUORD-NUNG NETZ-HIER-ARCHIE	BEITRAG ZUR VER-BESSER-UNG DER ERREICH-BARKEIT ¹⁾			ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
				In Umsetzung	In Investitions-Planungen bis 2013				In Investitions-Planungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering		ROTES NETZ	BLAUES NETZ	GRÜNES NETZ	TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - zugehöriger Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätsliste	Grenzüberschreitende Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
24	BAB S3: Neubau Szczecin - Wojewodschaft Lubuskie	S	GDDKIA		X			X										X																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			</

Tabela 32: Zestawienie projektów „czerwonej sieci” oraz ocena jej wkładu w poprawę osiągalności

SIEĆ NIEBIESKA

- Na poziomie niebieskiej sieci istnieją zarówno projekty o bardzo dużym wkładzie w poprawę osiągalności jak i projekty dużym wkładzie w poprawę osiągalności.
- Do projektów mogących wnieść bardzo duży wkład zaliczane są m.in. rozbudowa autostrady A-4 po polskiej stronie, uzupełnienie trasy Drogi Odra-Łużyce (B112), po niemieckiej stronie, obwodnice miejscowości w ciągu N22.
- Rozbudowując S-3 na południe od Zielonej Góry przez Legnicę do Kamiennej Góry po polskiej stronie wnosi się ważny wkład w uzupełnienie „niebieskiej sieci” na linii północ-południe. Kierunek wschód-zachód dodatkowo będzie wzmocniony dzięki modernizacji S-12 bądź S-27 od BAB15 w kierunku Poznania.
- Na kolei modernizowane odcinki Berlin-Pasewalk-Stralsund, Berlin-Küstrin połączenie Ahlbeck-Ducherow wnoszą bardzo duży wkład w poprawę osiągalności w „niebieskiej sieci”. Po polskiej stronie odcinki kolejowe Szczecin-Swinoujście, odcinek Gorzów Wlkp. w kierunku Zielonej Góry oraz odcinek Wegliniec w kierunku Görlitz i Horka powinny mieć wysoki priorytet.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS- TRÄGER	QUELLE	STATUS	RAUM BEZUG	PRIORI- TÄT VORHA- BENS- TRÄGER	ZUORD- NUNG NETZ- HIER- ARCHIE	BEITRAG ZUR VER- BESSER- UNG DER ERREICH- BARKEIT ¹⁾			ZUORDNUNG	ANMERKUNGEN					
								SEHR HOCH	HOCH	MITTEL							
			In Umsetzung in Investitions- planungen bis 2013	In Investitions- planungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	ROTES NETZ BLAUES NETZ GRÜNES NETZ TOURISMUS				Bedarfsplan Bundesfernstraßen - strategischer Bedarf Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf Pläne der Länder Prioritätenliste Grenzbrücken Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen	
35	BAB S10 : OU Stargard Szczeciński	S	GDDKIA	X				X		X							Schlüsselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-1 im EHK-P
75	B B112: OU Frankfurt (Oder), 3. BA	S	BVWP/ IRP-B	X	X	(X)	X			X			X				
77	B B112: OU Brieskow-Finkenheerd/Wiesenu	S	BVWP/ IRP-B	X	X	(X)	X			X			X				
167	BAB Ausbau zwischen Cottbus-Zielona Góra-Poznań, inkl. Brückenbauwerk	S								X							
190	B N 22: OU Gorzów Wlkp.	S	GDDKIA	X	X					X							
191	BAB S 22: Gorzów Wlkp.- Elbląg	S			X	X				X							
195	BAB Neubau S 3: von der Wojewodschaft Lubuskie Legnica - Jawor - Bolków - Kamienna Góra -	S	GDDKIA	X	X	X				X							
206	BAB S 3: OU Jawor	S	GDDKIA	X	X	X				X							
221	L S111a: Südwestumgehung Görlitz	S	FEV		X	X				X				X			
248	L W 303/304: OU Babimost	S	LRPO	X		X	X			X							
251	L W 137: OU Kunowice	S	LRPO		X	X	X			X							
256	L W282/315 Ausbau als N 32N (Zielona Góra – Wolsztyn)	S	LRPO		X	X	X			X							
257	L W 134: D/PL Straßenverbindung	S	LRPO	X		X				X							neuer GÜG nördlich Eisenhüttenstadt
310	Ausbaustrecke Berlin-Pasewalk-Stralsund	SC	BVWP	X	X	X				X			X				Schlüsselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-1 im EHK-P, Ausbau auf 160 km/h
317	Ausbau E 59 Szczecin - Świnoujście	SC	PKP PLK	X	X	X				X							
331	Ausbau NE26 Berlin-Küstrin auf 120 km/h	SC	JoiTram							X			X				s. Projekt JoiTram und EWIV
336	Ausbau Linie Nr. 367 Zbąszynek – Gorzów Wlkp.	SC	RBWP	X	X	X				X							
337	Ausbau Linie Nr. 358 Abschnitt Czerwieńsk – Zbąszynek	SC	RBWP	X	X	X				X							
339	Ausbau Linie Nr. 278 , Teil E30 Węglińiec-Jedrzychowice-Zgorzelec-Görlitz	SC	RBWP	X	X	X				X							
341	Ausbau Linie Nr. 295 Węglińiec - Bielawa - Horka	SC	RBWP		X	X	X			X							
408	Bahnanbindung Ahlbeck-Ducherow	SC	EHK-P BSWAG		X	X				X						X	Weiterführung bis nach Swinoujście geplant

Tabela 33: Zestawienie projektów „niebieskiej sieci” , o bardzo dużym wkładzie w poprawę osiągalności w DPERON

- Do projektów „niebieskiej sieci” o dużym wkładzie w poprawę osiągalności zaliczają się połączenie z Greifswaldu (północ) kierunku BAB20, rozbudowa B167 w Brandenburgii od Frankfurtu nad Odrą do Eberswalde (trasa Oder-Lausitz, część północna), budowa obwodnic miejscowości na odcinku od Cottbus w kierunku Bautzen (B97, B96).
- Obwodnice Kostrzyna i Słubice na odcinku Berlin-Gorzów Wlkp. bądź Kostrzyn-Zielona Góra są zakwalifikowane w „niebieskiej sieci” również jako projekty priorytetowe (2. poziom).

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS	RAUM BEZUG	PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER	ZUORD-NUNG NETZ-HIER-ARCHIE	BEITRAG ZUR VER-BESSER-UNG DER ERREICH-BARKEIT ¹⁾	ZUORDNUNG	ANMERKUNGEN										
											In Umsetzung in Investitions- planungen bis 2013	In Investitions- planungen nach 2013	Idee	D	PL	Grenze	hoch	mittel	gering	
				ROTES NETZ	BLAUES NETZ	GRÜNES NETZ	TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vordringlicher Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung der Regionen und Kommunen					
49	B	B109/L26: OU Levenhagen	S	BVWP/ MVBL	X			X	(X)	X										
109	B	B167: OU Neuhardenberg	S	BVWP				X			X									
110	B	B167: OU Platkow/Gusow	S	BVWP				X		X										Raumordnungsverfahren ist ausgesetzt
111	B	B167: OU Dolgelin/Libbenichen	S	BVWP				X		X										Linienbestimmung ist erfolgt
148	B	B96: OU Hoyerswerda	S	BVWP, FEV	X			X		X										
149	B	B6/B96: Westtangente Bautzen	S	BVWP, FEV	X			X		X										
151	B	B97: Verlegung Bernsdorf - Lauta	S	FEV		X												X		
180	B	N 31: OU Kostrzyn	S	GDDKIA	X				X	X	X	X								
181	B	N 29/31: OU Słubice	S	GDDKIA	X				X	(X)	X									
219	L	S 106/S111: Umfahrung Bautzen	S	FEV		X	X				X								X	

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Tabela 34: Zestawienie projektów „niebieskiej sieci”, o dużym wkładzie w poprawę osiągalności w DPERON

SIEĆ ZIELONA

- Na poziomie „zielonej sieci” głównie nowe mosty graniczne dla zmotoryzowanego ruchu indywidualnego wnoszą bardzo duży wkład w poprawę osiągalności na obszarze granicznym.
- Ponadto połączenia kolejowe z Saßnitz przez Bergen w kierunku Stralsundu i połączenia w publicznej komunikacji podmiejskiej z Seebad Ahlbeck do Świnoujścia należy zakwalifikować jako projekty priorytetowe.

NR. BEZEICHNUNG		VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG	PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER	ZUORD-NUNG VORHA-BENS-TRÄGER	ZUORD-NUNG NETZ-HIER-ARCHIE	BEITRAG ZUR VER-BESSER-UNG DER ERREICH-BARKEIT ¹⁾	ZUORDNUNG				ANMERKUNGEN								
				in Umsetzung	in Investitions-plannungen bis 2013						in Investitions-plannungen nach 2013	Idee	D	PL		Grenze	Hoch	mittel	gering	ROTES NETZ	BLAUES NETZ	GRÜNES NETZ	TOURISMUS
SEHR HOCH	HOCH	MITTEL	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - vorwärtigster Bedarf	Bedarfsplan Bundesfernstraßen - späterster Bedarf	Plan der Länder	Problemliste Grenzbrücken	Planung/Vorstellung der Regionen und Kommunen																
265	L	Bau der Grenzbrücke Plensk-Deschka	S	IP DS (ZiH.33), Bau A, D-P	X					X							X	s. Nr. 227, zur Eröffnung vorgesehen, Personenverkehr					
278	G	Grenzübergang Coschen-Zytowan (Fußgänger, Radfahrer, Warenverkehr 7,5 Tonnen)	S	P-L	X		X	X	X	X							X	vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste					
311		Ausbau Bahnstrecke Saßnitz-Bergen-Stralsund	SC	EHK-P	X		X		X						X			Schlüsselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-1 im EHK-P, Ausbau auf 160 km/h					
313		ÖPNV-Verbindung Seebad Ahlbeck-Swinoujście	SC		X		X	X	X	X					X								

Tabelle 1: Zestawienie projektów „zielonej sieci”, o bardzo dużym wkładzie w poprawę osiągalności w DPERON

- Do projektów wnoszących duży wkład w poprawę osiągalności na obszarze granicznym zaliczane są szczególnie planowane mosty graniczne na terenie Saksonii.
- Modernizacja federalnej drogi B178 jako połączenie na linii północ-południe od A4 (Saksonia) w kierunku Löbau i Zittau będzie miała szczególne znaczenie dla trójkątu Niemcy-Polska-Czechy.
- Usprawnione połączenie z Neubrandenburgu i Neustrelitz w kierunku BAB20 może odbywać się dzięki rozbudowie drogi B96 z obwodnicą Neubrandenburgu.
- Obwodnica Schwedt nad Odrą wraz z budową nowego mostu granicznego wnosi duży wkład w poprawę osiągalności na obszarze granicznym – w szczególności regionalny ośrodek wzrostu Schwedt nad Odrą będzie lepiej połączony z ośrodkami lokalizacji przemysłu takimi jak Myślibórz, Dębno i Pyrzyce.
- Podobny efekt można osiągnąć dzięki budowie dróg B158n/B167 z Bad Freienwalde przez granicę polsko-niemiecką. Także tu nastąpić może poprawa połączenia z ośrodkami lokalizacji przemysłu takimi jak Eberswalde, Bad Freienwalde, Myślibórz, Dębno i Pyrzyce.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

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

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

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

NR. BEZEICHNUNG			VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS	RAUM BEZUG	PRIORI-TÄT VORHA-BENS-TRÄGER	ZUORD-NUNG NETZ-HIER-ARCHIE		BEITRAG ZUR VER-BESSER-UNG DER ERREICH-BARKEIT ¹⁾			ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN						
								ROTES NETZ	BLAUES NETZ	GRÜNES NETZ	TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL	Bedarfsplan	Bundesfernstraßen - vorläufiger Bedarf	Bundesstraßen - weiterer Bedarf		Pläne der Länder	Prioritätenliste	Planungen/Vorstellung der Regionen und Bundesräten			
228	L	S127: Zufahrt GÜG Deschka	S	FEV	X			X	X							X				X			s. Nr. 263	
229	L	S128: Verbindung zur B99 in Hagenwerder	S	FEV				X	X								X			X				
280	G	Zelz-Siedlec (Rad- und Fußgängerverbindung)	S	P-L	X			X	X	X	X						X				X			vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste
281	G	Forst-Zasieki (Rad- und Fußgängerverbindung)	S	P-L	X			X	X	X	X						X				X			vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste
282	G	Ratzdorf-Kosarzyn, Brücke für Fußgänger und Radfahrer	S	P-L	X			X	X	X	X						X				X			Realisierung nach vollständigen Beitritt der Republik Polen zum Schengener Abkommen, vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste.
283	G	Neuróżnit-Stara Rudnica, Brücke für Fußgänger und Radfahrer, alternativ Fährverbindung	S	P-L	X			X	X	X	X						X				X			vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste
286	B	B112/B87: Südtangente Frankfurt (Oder)	S	LSBP-BB	X			X	X	(X)	X						X			X			X	gem. Landesstraßenbedarfsplan in den weiteren Bedarf eingestuft
298	G	Grenzübergang Pechern – Przewoz Potok	S	KGÜ	X			X	X								X						X	
299	G	Grenzübergang Klein-Priebus/Bucze	S	KGÜ	X			X	X								X						X	
300	G	Grenzübergang Bad Muskau – Leknica („Engl. Brücke“)	S	KGÜ				X	X	X							X						X	
301	G	Grenzübergang Rothenburg/Toporow	S	KGÜ	X			X	X	X							X						X	
303	G	Grenzübergang Ostritz-Marienthal – Posada („Klosterbrücke“)	S	KGÜ	X			X	X	X													X	
304	G	Grenzübergang Hirschfelde-Rosenthal – Turoszow	S	KGÜ	X			X	X	X							X						X	
305	G	Grenzübergang Hirschfelde – Turoszow („Aschebrücke“)	S	KGÜ	X			X	X	X							X						X	
306	G	Grenzübergang Zittau – Porajow („Reißmühle“)	S	KGÜ	X			X	X	X							X						X	
307	G	Grenzübergang Zittau – Porajow („Lusatiaweg“)	S	KGÜ	X			X	X	X							X						X	
308	G	Dreiländerpunkt Trójstyck-Bod Trojzemi-Zittau-Reichenbach	S	KGÜ	X			X	X	X	X						X						X	

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

Prioryzacja jako podstawa do
dyskusji dalszego procesu
DPERON

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

Systematyczna kontynuacja,
przekształcenie aktualizacji w
monitoring

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

7.5 „Missing Links” w DPERON

po realizacji projektu pozostaje
zaledwie niewiele brakujących
punktów

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

W poniższej tabeli zestawiono owe „missing links” z punktu widzenia eksperta:

Tabela 38:
prezentacja „missing links” w
DPERON

RODZAJ SZLAKU KOM.	KRÓTKI OPIS
droga	- dalsze uzgodnienie przebiegu trasy obejścia drogowego Szczecina w celu wyprowadzenia następstw dla połączenia i ew. wymaganej modernizacji B104 (Linken) wzgl. L28 (Hintersee) - przy otwarciu przejścia granicznego Hintersee: modernizacja drogi L28 od Eggesin do granicy polsko-niemieckiej
kolej	modernizacja linii kolejowej z Tantow do Szczecina, do dwutorowej, zelektryfikowanej, prędkość szlakowa 160 km/h
infrastruktura turystyczna	- ponadgraniczne i tematyczne połączenie infrastruktury turystycznej w sieć - poprawa jakości sieci szlaków - poprawa jakości infrastruktury towarzyszącej
organizacja ruchu	- opracowanie i realizacja koncepcji poprawy uzgadniania rozkładów jazdy w kolejowych przewozach pasażerskich (sensownie dla poszczególnych regionów) - pozostałe deficyty w interoperatywności

brak istotnych punktów
brakujących w komunikacji
drogowej

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

8 Zalecane działania

DPERON jako proces ...

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

... początek został zrobiony i
należy go konsekwentnie
kontynuować

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

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

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

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

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

8.1 Priorytetowe projekty infrastruktury transportowej

- Istniejące obecnie różnice związane z **jakością transportu** między krajowymi i **transgranicznymi infrastrukturami transportowymi** muszą zostać usunięte w krótkim czasie. Połączenia krajowe wykazują dużo wyższe walory komunikacyjne niż relacje transgraniczne. Dla wspólnego rozwoju gospodarczego obszaru przygranicznego jest to jednak niezbędny warunek.
- Na tle rozwoju nastawionej na środowisko „łagodnej” turystyki **kolejowe przewozy osobowe muszą ulec wyraźnemu wzmocnieniu**. Jakość transportu w kolejowych przewozach pasażerskich nie osiągnęła jeszcze standardów indywidualnej przewozów samochodowych. Należy do tego także transgraniczny, ale również „krajowy” rozwój **atrakcyjnych ofert kolejowych przewozów osobowych**.
- W centrum zainteresowania w związku z poprawą walorów komunikacyjnych znaleźć się musi zwłaszcza **centrów turystycznych i gospodarczych**.
- **W kierunku północ-południe** istnieje wystarczająca liczba szlaków transportowych zarówno dla kolejowych połączeń osobowych, jak i dla indywidualnych przewozów samochodowych, stanowiąca dobrą bazę do realizacji wspólnych projektów. **Relacje wschód-zachód** nie są obecnie jeszcze wykształcone w wystarczającym stopniu. Część przewidywanych projektów infrastruktury transportowej będzie jednak stanowić ważny wkład w ten rozwój (np. modernizacja drogi S6 ze Szczecina w kierunku Gdańska i budowa A-2 od Świecka do Nowego Tomyśla).
- Dalszy rozwój **drabinki połączeń północ-południe** za pomocą **efektywnych „stopni”** ma ogromne znaczenie dla rozwoju gospodarczego obszaru DPERON także w związku z przebiegającymi **w skali europejskiej** działaniami **umacniającymi ośie północ-południe**. Oczekiwany wzmożony ruch na osi północ-południe przez Rostock, Mukran/Sassnitz i Szczecin stwarza potencjały gospodarcze i zatrudnienia m.in. w logistyce i uszlachetnianiu.
- Na płaszczyźnie **„czerwonej sieci”** wymienić należy przede wszystkim budowę **zachodniego obejścia drogowego Szczecina** z połączeniem z drogą B104. Także **modernizacja S6** ze Szczecina w kierunku Gdańska – w kombinacji z zachodnim obejściem drogowym Szczecina stanowi ważny wkład w poprawę jakości transportu wzdłuż wybrzeża Bałtyku. Jako występującą obecnie znaczną przeszkodę oceniono brak modernizacji **linii kolejowej między Tantow i Szczecinem**, która nie znajduje się jeszcze w planach modernizacyjnych po polskiej stronie. Modernizacja **drogi S3** ze Świnoujścia przez Szczecin, Gorzów Wlkp., Zieloną Górę w kierunku Legnicy (i dalej do granicy czeskiej) uzupełni oś północ-południe dla indywidualnej komunikacji samochodowej w DPERON.
- W ramach **„sieci niebieskiej”** znaczenie dla DPERON posiadać będzie przede wszystkim w dziedzinie osobowej podmiejskiej komunikacji kolejowej modernizacja **linii kolejowej Berlin-Pasewalk-Stralsund**. Przyczyni się ona jednocześnie do lepszej osiągalności komunikacyjnej wyspy Uznam. Rozbudowa linii kolejowej z Ducherow do Ahlbeck spowodowałaby znaczną poprawę połączenia w kierunku Berlina. Zwłaszcza w przypadku **połączenia z Uznam** w kierunku Berlina badania wykazały, że **alternatywne poprowadzenie trasy przez Szczecin** może przyczynić się do wyraźnej poprawy walorów komunikacyjnych i osiągalności. Poprzez tę alternatywną trasę można byłoby o wiele lepiej połączyć lot-

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

nisko w **Goleniowie** z siecią kolejową a w połączeniu z planowanym połączeniem tunelem między Wolinem a Świnoujściem zapewnione byłoby w kierunku wyspy Uznam.

To alternatywne poprowadzenie trasy powinno zostać bliżej zbadane, także pod względem jego wykonalności, w dalszym procesie DPERON. Ze wspólnie i ponadgranicznie prowadzonego opracowania tej trasy mogą wynikać nowe impulsy do współpracy a wrażliwość na wspólnie prowadzone procesy planistyczne może zostać wyraźnie podniesiona.

W relacjach wschód-zachód połączenie z Cottbus do Poznania przez Zieloną Górę ulegnie znacznej poprawie w wyniku **modernizacji S-12** **wzgl. S-27**.

W kierunku północ-południe **modernizacja S-3** na południe od Zielonej Góry do Kamiennej Góry przyczyni się istotnie do poprawy osiągalności.

- Na płaszczyźnie „**sieci zielonej**” przede wszystkim nowe mosty graniczne przyczynią się do podniesienia walorów komunikacyjnych. **Obejście drogowe miasta Schwedt nad Odrą** z budową nowego **mostu granicznego** wesprze połączenie tego regionalnego jądra wzrostu z takimi ośrodkami gospodarczymi jak Myślibórz, Dębno i Pyrzyce. takie same efekty osiągnięte zostaną poprzez **budowę B158n/B167** z Bad Freienwalde przez granicę polsko-niemiecką.

Na obszarze Euroregionu Pomerania wymienić należy modernizację **połączenia kolejowego z Saßnitz przez Bergen w kierunku Stralsundu** **wzgl. modernizację B96n do A20**, która będzie nabierać na znaczeniu w obszarze przygranicznym w związku z rosnącą rolą portu morskiego i budową mostu na Rugie .

Dalej na południe ważna byłaby poprawa **połączenia ośrodka gospodarczego Neubrandenburga z BAB20**.

- W przypadku wszystkich wymienionych projektów priorytetowych konieczna jest „synchronizacja w czasie”. To powinno gwarantować, że projekty te – przy założeniu zgody co do priorytetów – będą tak realizowane w czasie, iż będą się wzajemnie uzupełniać. Dotyczy to szczególnie tych projektów, które mają bezpośredni styk z granicą, składają się z „części” po obu stronach granicy. Jako przykład może tu służyć projekt nr 136 „Połączenie drogowe B246/B112 z nowym przejściem przez granicę na północ od Eisenhüttenstadt”. Brak określenia ostatecznego wariantu lokalizacji nowej drogi warunkuje rozpoczęcie koniecznych prac modernizacyjnych w sieci dróg po polskiej stronie. Wybór lokalizacji przebiegu drogi zależy od uwarunkowań przestrzennych (ochrona przyrody i środowiska, kwestie własnościowe, koszty) po obu stronach granicy. Dla wyjaśnienia tych spraw w uzgodnieniu realizowana jest procedura przestrzenno-planistyczna – długotrwały proces planistyczny, który jednakże w obszarze bezpośrednio przygranicznym jest nieodzowny. Wytycza on ścieżki realizacyjne dla projektów o podobnym charakterze.
- W zakresie **połączeń szlaków turystycznych** znaczenia mają przede wszystkim planowane przeprawy przez Odrę koło Friedrichsthal-Widuchowej, Stolpe-Bielinka i Rieth-Nowego Warpna. Należałoby przy tym sprawdzić, w jakim zakresie wykonalne i możliwe do sfinansowania są mosty lub połączenia promowe. Ponadto znaczenie dla rozwoju obszaru przygranicznego ma silniejsze **tematyczne i przestrzenne połączenie w sieć szlaków turystycznych** (połączone ze wspólnym marketingiem itp.) wzdłuż **wybrzeża Bałtyku** i Parku Przyrodniczego Dolina Odry. Niezbędna będzie przy tym towarzysząca kwalifikacja infrastruktury turystycznej (jakość szlaków, pobyt, gastronomia, serwis).

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

- Mnogość wymienionych projektów infrastruktury transportowej (patrz pula projektów w zał. A2) ukazuje, że wszystkie istniejące luki w sieci mogą zostać przy pomocy tych projektów usunięte. Przedłożone badania wykazały nie pozostaną żadne istotne „**missing links**”. jako priorytet należałoby wymienić **modernizację linii kolejowej z Tantow do Szczecina**, która nie jest obecnie ujęta w planach po stronie polskiej.
- Dotąd dyskutuje się w odniesieniu do obszaru przygranicznego przede wszystkim o modernizacji połączeń kolejowych do prędkości maksymalnej 160 km/h wzgl. realizuje się takie działania modernizacyjne w ramach projektów. W skali europejskiej na znaczeniu zyskiwały będą jednak **połączenia szybkobieżne** (ICE). Tutaj należało będzie przeprowadzić proces dyskusyjny konfrontujący się z tą tematyką, zwłaszcza w odniesieniu do połączeń metropolii („sieć czerwona”). Szczególnie w perspektywie otwierających się rynków pracy w Europie takie połączenia kolejowe powinny zająć wysoką pozycję w rozwoju regionów.
- Ponadto brakująca lub deficytowa interoperatywność będzie spowalniała rozwój transportu kolejowego, jeśli zmiany te nie będą forsowane równolegle do modernizacji i rozbudowy infrastruktury.
Pozostałe deficyty interoperatywności: obecne deficyty istnieją przede wszystkim w dziedzinie sterowania i zabezpieczenia szlaków transportowych. Długoterminowo omijające potoki przewozowe ograniczą wyraźnie interoperatywność. Przewidziana modernizacja i rozbudowa infrastruktury transportowej również pozostawi tę przeszkodę. Konieczne są tu średnio- i długoterminowe rozwiązania, które muszą zostać przedyskutowane na różnych szczeblach.

„Hardware” i „Software”
znajdują się w bezpośredniej,
wzajemnej zależności

Obok konkretnych zalecanych działań dotyczących „Hardware” zalecane działania odnoszące się do „Software” (komunikacja i ciągłość) mają szczególne znaczenie w dalszym procesie DPERON.

8.2 Komunikacja i ciągłość

Deficyty informacyjne i
komunikacyjne w DPERON

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

wstąpienia Polski do UE nie
uwzględniono dotąd w planach

Komunikacja z wieloma różnymi partnerami projektu podczas trwania projektu DPERON ukazała wyraźnie, że wstąpienie Polski do UE nie zostało niemal w adekwatny sposób uwzględnione w planach. Unaocznia się to zwłaszcza w następujących punktach:

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

- najważniejsze zasady porządku przestrzennego zostaną wkrótce zaktualizowane/ kontynuowane
- nie ma dotąd danych o oddziaływaniu migracji zarobkowej obywateli polskich po 1 maja 2004 r. (np. znaczenie regionalnych portów lotniczych dla lotów tanimi liniami do Irlandii i Wielkiej Brytanii)
- nie istnieją wiarygodne prognozy o potokach dojeżdżających do pracy i przemieszczaniu się ludności po otwarciu rynku pracy w Niemczech (oddziaływanie na osie komunikacyjne między Berlinem a Szczecinem, Gorzowem, Poznaniem, Zieloną Górą i Wrocławiem oraz regionalnie)

Deficyty w komunikacji i informacji utrudniają proces DPERON

Zdążając za intencją projektu DPERON przeprowadzono od ok. początku października poprzez ciągłą informację dot. projektu DPERON mobilizację szczebla samorządowego do opracowywania **pomysłów i planów na okres finansowania 2007-2013**, gdyż Polska nie dysponowała prawie żadnymi innymi środkami na inwestycje w infrastrukturę (w konsekwencji „akcyjność europejska”). Projekt DPERON postrzegany jest przez niektórych partnerów projektu jako gwarant przyjęcia do programów pomocowych, brak informacji o projekcie DPERON przyjmowany był często jako dyskryminacja.

nie przezyknięto różnic w strukturach kompetencyjno-decyzyjnych

Obok deficytów w komunikacji i informacji przeprowadzenie ponadgranicznych uzgodnień utrudniały zróżnicowane struktury i kompetencje. Po **stronie niemieckiej "wiedza" jest bardziej scentralizowana**, kompetencje dotyczące autostrad, dróg federalnych i krajowych znajdują się w rękach zarządów budowy dróg krajów związkowych. Po stronie polskiej kompetentne są obok Generalnej Dyrekcji także województwa i samorządy lokalne. Po polskiej stronie skonstatować można przecenianie „kompetencji ustawowych” – województwa i inne szczeble bardzo opornie podejmują działania wykraczające poza ich bezpośrednie kompetencje, słabo angażują się także w prace informacyjną i lobbingsową.

różna ranga dokumentów planistycznych

Zróżnicowanie rangi poszczególnych dokumentów i horyzontów planistycznych stanowi wciąż przeszkodę we współpracy transgranicznej. Po stronie niemieckiej Federalny Plan Transportu wraz z odpowiednimi programami inwestycyjnymi tworzy wiarygodną bazę, podczas gdy po **stronie polskiej wszystko jest „w toku”**. Wynika stąd konieczność składania zapytań bezpośrednio na wszystkich szczeblach w celu zebrania informacji, a w odpowiedzi otrzymywania raczej z ociąganiem informacji na temat planów, które nie są jeszcze zapisane w dokumentach.

roznące znaczenie wspólnej pracy gremialnej – tworzenie społeczności

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

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Agenda dalszego procesu
uzgadniania infrastruktury
transportowej

Ważne tematy dla dalszych procesów uzgodnieniowych w celu opracowania transgranicznie zharmonizowanej infrastruktury transportowej wyglądałyby z punktu widzenia eksperta w sposób następujący:

- pogłębiająca dyskusja o możliwym połączeniu Berlin-Uznam przez Ducherow lub alternatywnie przez Szczecin i Świnoujście
- pogłębiająca dyskusja o przebiegu trasy połączenia kolejowego z Berlina do Wrocławia (przez Cottbus, Horkę, Weglieniec, alternatywnie przez Cottbus, Forst, Żagań)
- dalsze uzgodnienia przebiegu trasy obejścia drogowego Szczecina w celu wyprowadzenia stąd następstw połączenia i ew. niezbędną modernizację B104 (Linken) wzgl. L28 (Hintersee)
- Okresy realizacji nowych mostów/ przejść granicznych
- podparcie danych jakościowych projektu przez ilościowe (natężenie ruchu, prognozy ruchu)
- uzgodnienie działań organizacyjnych jak np. uzgodnienie rozkładów jazdy, współpraca w zakresie taryf
- opracowanie wspólnych priorytetów (np. orientacja w priorytetach zaproponowanych w ramach koncepcji transportowej)

Kontynuacja komunikacji –
zgodne oczekiwania

Dla dalszego procesu DPERON decydująca jest kontynuacja komunikacji po obu stronach granicy a także transgranicznie. Tylko poprzez kontynuowany proces uzgodnieniowy oraz wyrażone zgodnie oczekiwania odnośnie DPERON można osiągnąć rezultaty umożliwiające zawarcie konsensusu.

8.3 Instrumenty dla DPERON

„MASTERPLAN DPERON”

Ustalenie „Masterplan DPERON”
wiążącym instrument

Z powodu braku wiążącego instrumentu współpracy transgranicznej należało znaleźć odpowiednie struktury i „instrumenty”, które obydwaj partnerzy mogli stosować wiążąco i niezawodnie. Obecnie narasta konieczność zawarcia różnych umów, konwencji i traktatów państwowych w celu umożliwienia – w całej skali DPERON – planowania i realizacji działań na małych obszarach. Ponieważ także w perspektywie nie można oczekiwać harmonizacji formalnych instrumentów i procedur planistycznych, wiążące plany wiodące muszą tworzyć warunki do realizacji projektów transgranicznych. teza ta uzyskuje wsparcie ze strony Polsko-Niemieckiej Komisji Międzyrządowej i Komisji Porządku Przestrzennego, które wzywają do całościowego traktowania obszaru granicznego.

Wiążący charakter „Masterplanu DPERON” można wymóc **poprzez samowiążące uchwały** euroregionów oraz krajów związkowych lub województw. Masterplan ów jest z początku instrumentem nieformalnym **nie będącym konkurencją dla instrumentów formalnych** (jak np. plany zagospodarowania przestrzennego, krajowe plany rozwoju, plany regionalne), wzajemne odniesienie jest jednak niezbędne.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Moduły Masterplanu

Opracowanie „Masterplanu DPERON” ma umożliwić powstanie uzgodnionego transgranicznie zintegrowanego planowania całościowego, które będzie również w przyszłości podstawą dla wszystkich kolejnych planów sektorowych.

Niezbędne moduły Masterplanu DPERON:

- zmiany przestrzenne i osadnicze
- demografia i zmiany społeczne
- rozwój gospodarki i turystyki
- rozwój transportu

oraz perspektywicznie

- rozwój infrastruktury

Dział ten obejmuje już część działań modułu „rozwój transportu”. Ścisłe powiązania transportu z innymi tematami/ modułami można było dotąd uwzględnić tylko częściowo, gdyż moduły zmiany przestrzenne i osadnicze, demografia i zmiany społeczne, rozwój gospodarki i turystyki włączane były z wyższej płaszczyzny odniesienia („lot ptaka”).

Masterplan miał zawierać celową analizę na temat demografii, osadnictwa, gospodarki i infrastruktury komunikacyjnej. Przynależą do niej przedłożone prognozy jak i już opracowane scenariusze dla poszczególnych podobszarów. Na podstawie przedłożonych wizji porządku przestrzennego dla obszaru przygranicznego miała być opracowana wizja dla całego obszaru, podejmująca i realizująca istniejące wyobrażenia „narodowe”, regionalne i lokalne.

PROGNOZY, SCENARIUSZE I WIZJA

Prognozy i scenariusz wizji

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

OPARTY NA DANYCH LICZBOWYCH MODEL KOMUNIKACYJNY DLA DPERON

Podparcie modelu
transportowego danymi
ilościowymi

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

Opracowany w ramach projektu jakościowy model transportu powinien znaleźć zastosowanie także w innych obszarach DPERON. Na podstawie tych koncepcji

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

miały być przeprowadzane badania jakościowe tak, aby sukcesywnie powstał JEDEN MODEL TRANSPORTU DPERON.

Konieczność tego modelu transportu widoczna jest na przykładzie braku wizji dla sieci kolejowej w polsko-niemieckim obszarze przygranicznym ("wizjonerzy" w jednym worku z "technikami" i "księgowymi"). Po stronie polskiej sieć kolejowa znajduje się w większości w złym stanie technicznym i wymaga ogromnych nakładów inwestycyjnych. Brak wizji skutkuje tym, że środki finansowe przeznaczane są w skoncentrowany sposób na modernizację głównej sieci, podczas gdy myśl o sieci nie znajduje prawie odzewu a udział regionalny odgrywa podrzedną rolę.

Koncepcja działania z
działaniami priorytetowymi –
wątek wiodący dla przyszłego
rozwoju

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

szybki dostęp do ważnych
informacji – wykorzystanie
Internetu

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

Masterplan DPERON mógłby zostać przyjęty do programu INTERREG cel 3 ze względu na swe ponadgraniczne ukierunkowanie. Zwłaszcza następujące kryteria:

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

mogą zostać spełnione.

KONTROLA EFEKTÓW - EWALUACJA - MONITORING

Kontynuacja bazy informacji -
Ewaluacja działań i programów
pomocowych - monitoring

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

Spis użytych skrótów

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