

2 Metodyka i istotne podstawy podejmowanych działań

2.1 Uwaga wstępna

Aktualizacja projektu raportu o zadaniach 1 i 2 do raportu końcowego

Niniejszy raport odnosi się do sytuacji z 20 grudnia 2007. Projekt raportu dotyczący zadań 1 i 2, który zawierał w większości rozdziały 1 do 5, został już podany szeroko zakrojonej partycypacji. Po pierwsze został przekazany przez poszczególnych członków grupy sterującej odpowiednim partnerom po polskiej i niemieckiej stronie, a po drugie raport (stan na 9 października 2007, wersja polska i niemiecka) został opublikowany na stronie internetowej Euroregionu Pomerania, a także na stronie projektu.

Procedura partycypacyjna dla działań 1 i 2

Po niemieckiej stronie w pracach uczestniczyło biuro Euroregionu Pomerania oraz Wspólny Wydział Planowania. Za ich pośrednictwem w procedurze partycypacji uczestniczyły następujące instytucje:

- Federalne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast
- Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Kraju Meklemburgia-Pomorze Przednie
- Ministerstwo Infrastruktury i Porządku Przestrzennego Brandenburgii
- Ministerstwo Spraw Wewnętrznych Wolnego Kraju Saksonia
- Regionalna wspólnota planowania Uckermark-Barnim
- Regionalna wspólnota planowania Oderland-Spree
- Regionalna wspólnota planowania Lausitz-Spreewald
- Urząd Porządku Przestrzennego i Planowania Kraju Przepomorza
- Urząd Porządku Przestrzennego i Planowania Pojezierza Meklemburskiego

Po polskiej stronie wszystkie zainteresowane województwa uczestniczyły w procesie partycypacyjnym poprzez członków grupy sterującej DPERON.

różny poziom wiedzy o projekcie - wzrost zainteresowania aktywną partycypacją

W dotychczasowym przebiegu projektu stało się jasne, że wiedza wielu zainteresowanych, w szczególności ośrodków decyzyjnych w Polsce, na temat treści, celów i działania DPERONU nie koreluje ze znaczeniem projektu. Jednocześnie w dotychczasowej pracy okazało się, że istnieje silne zainteresowanie *aktywną partycypacją* w projekcie DPERON ze strony tych regionalnych ośrodków.

Partycypacja w tworzeniu raportu końcowego w styczniu 2008

Grupa sterująca DPERON przyjęła więc takie plany działań i terminarze dla poszczególnych pakietów roboczych, że partycypacja w zadaniach 1 do 4 przez ośrodki regionalne powinna zakończyć się w odpowiedniej formie w styczniu 2008 r., tak aby poszczególne stanowiska mogły zostać uwzględnione we wspólnym projekcie. Dla zadań 1 i 2 (raport na 9 października 2007) grupa sterująca DPERON rozpoczęła fazę współuczestnictwa w październiku i listopadzie.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4**Prezentacja AKTUALNEGO,
MOŻLIWEGO DO ZBADANIA**

stanu prac – w dalszej
perspektywie konieczna
aktualizacja

Ze względu na bardzo dużą liczbę poszczególnych projektów i postępujące prace nad planami związanymi z wieloma poszczególnymi projektami niniejszy raport odnosi się do aktualnego stanu prac, na ile jest on możliwy do ustalenia. Zastrzega się więc wyraźnie możliwość zmiany informacji i poczynienia niezbędnych uzupełnień dotyczących poszczególnych projektów, zgodnie z intencją projektu DPERON.

W tym miejscu należy wyraźnie wskazać na perspektywę, z jakiej prowadzona jest w tej chwili analiza w ramach projektu („z lotu ptaka”). W centrum badań leży DPERON, tzn. cały obszar graniczny od wybrzeża Morza Bałtyckiego po granicę czeską. Dla stworzenia koncepcji komunikacyjnej podjęto głębszą analizę jednego wycinka DPERONu, mianowicie Euroregionu Pomerania. Z tej celowo wybranej, relatywnie „odległej” perspektywy wynika, że wszystkie obserwacje koncentrują się na najważniejszych lokalizacjach i ogólnej sytuacji komunikacyjnej w DPERON. I tak na przykład koncepcja komunikacyjna dla Euroregionu Pomerania powstaje na bazie miejscowości centralnych; miejscowości znajdujące się poniżej nich w hierarchii uwzględniono tu jedynie w tle. Nie oznacza to jednak, że strukturalnym tym i ich potencjałom i impulsom gospodarczym nie przypisuje się żadnego znaczenia – wręcz przeciwnie. Ponieważ jednak analiza obejmuje cały obszar, można skoncentrować się jedynie na „najwyższych stopniach hierarchii”.

Ważne uwarunkowania -
wszystkie istotne dokumenty
planistyczne po polskiej stronie
są aktualizowane

Przy lekturze poniższych informacji należy mieć w szczególności na uwadze, że po stronie polskiej trwa proces aktualizacji i ustalania priorytetów, który dotyczyć będzie wszystkich istotnych dokumentów planistycznych. Częściowo istnieją konkretne, zaktualizowane plany, w większości przypadków autorzy opracowania mogli korzystać jedynie z dokumentów „znajdujących się w procesie aktualizacji”. Z tego powodu w raporcie przedstawione są obecnie obowiązujące stany planowania, które zapewne w najbliższym czasie poddane zostaną aktualizacji.

Wielkie wydarzenia
oddziałujące na rozbudowę
infrastruktury

Dalszym momentem w przyszłym lub trwającym procesie aktualizacji i ustalania priorytetów są mistrzostwa Europy w piłce nożnej Euro 2012, które będą rozgrywane w Polsce [oraz w Ukrainie]. W związku z tym wydarzeniem w Polsce budowane i modernizowane będą liczne lematy infrastruktury, jednakże nie jest na dziś jeszcze określone, jakie będą priorytety.

Przystąpienie do Schengen
w 2008 r.

Zmiany wpływające na kwestie transportowe wynikać będą również z przystąpienia Polski do Umowy z Schengen, które obowiązuje od 21 grudnia 2007. Pociągną one za sobą zarówno zmiany potoków ruchu na przejściach granicznych oraz na drogach dojazdowych jak i częściowo w rozkładzie ruchu na różne relacje transgraniczne.

Analiza materiałów jako
podstawa działań – uzupełniona
przez opinie ekspertów

Dla celów niniejszego opracowania przeprowadzono wyłącznie przeszukiwanie źródeł oraz analizy istniejących materiałów. W wyniku analizy szeregu dokumentów (patrz bibliografia) zebrano w większości wymagane informacje. W odniesieniu do strony polskiej odbyło się to z wykorzystaniem danych przekazanych przez polskich partnerów. Analizy te zostały uzupełnione w wyniku rozmów z różnymi ekspertami oraz ww. powyżej partycypację podmiotów lokalnych i regionalnych.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Komunikacja z uczestnikami projektu	W chwili redakcji projektu raportu zbieranie opinii ekspertów nie było jeszcze zakończone. Następujące rozmowy zostały przeprowadzone lub są przewidziane w następnych etapach projektu. Opinie ekspertów są przekazywane głównie pocztą elektroniczną lub telefonicznie.
Trzy narady grupy koordynującej od początku projektu	W ramach posiedzeń grupy koordynującej w dniach 3 kwietnia 2007 r. w Bernau, 14 maja 2007 r. we Frankfurcie n. Odrą oraz 3 lipca 2007 r. w Poczdamie omówiono stan prac, dalsze konieczne działania i sposób realizacji projektu.
Grupa sterująca jako gremium kierujące projektem	Monitorująca grupa sterująca zbierała się w tym czasie również trzy razy jako gremium kierujące projektem. Oprócz kierowania projektem gremium to ma m.in. za zadanie zapewnienie współdziałania polskich i niemieckich partnerów pośrednio i bezpośrednio uczestniczących w projekcie. Marszałkowie wszystkich trzech województw przygranicznych już przed rozpoczęciem właściwego projektu zasygnalizowali swoją akceptację i gotowość wsparcia projektu.
Konferencja inauguracyjna 23 maja 2007 r. w Eberswalde	23 maja 2007 r. w Eberswalde odbyła się konferencja inauguracyjna projekt. Polscy i niemieccy uczestnicy zostali poinformowani w sprawie przedsięwzięcia, partnerzy projektu przedstawili swoje opinie i oczekiwania oraz poinformowali o aktualnych projektach odnoszących się bezpośrednio do DPERON.
	Prezentacja śródkresowa dotycząca projektu odbyła się 7 listopada 2007 w Greifswaldzie. Dzięki prezentacjom i dyskusjom na temat kilku wybranych połączeń komunikacyjnych, które podczas prac nad projektem wykryły się jako priorytetowe lub przy których dostrzeżono potrzebę dyskusji albo działań, udało się poinformować o stanie prac wielu przedstawicieli strony polskiej i niemieckiej.
	Na koniec lutego 2008 r. przewiduje się konferencję końcową ws. projektu.
	Dla Euroregionu Pomerania w związku z pogłębieniem działania 4 (Zintegrowana Koncepcja Komunikacyjna) nastąpiło przekazanie dodatkowych informacji po polskiej (20 września 2007 w Szczecinie) i niemieckiej stronie (26 października 2007 w Bergen).
Bardzo duże wymagania – bardzo zróżnicowane oczekiwania w zakresie „szerokości perspektywy” i głębi analizy	W wyniku dodatkowej partycypacji i informacji nastąpiła wzmożona współpraca w końcowej fazie projektu, w szczególności ze strony przedstawicieli gmin. Składano propozycje i informacje do odpowiednich projektów w formie pisemnej, ustnej i telefonicznej, a następnie sprawdzano je z punktu widzenia przydatności dla projektu DPERON. Te wspomniane wyżej projekty wniesione przez gminy zostały wprowadzone do tabeli zbiorczej projektów, o ile nie były w tym zasobie obecne już wcześniej.
	Dotychczasowe uzgodnienia w ramach projektu potwierdziły wysokie oczekiwania stawiane przed projektem. Pokazały one jednak również, że istnieją po części bardzo różne, po części rozbieżne opinie w zakresie przewidywanej głębi opracowania (np. lokalnej analizy wszystkich samorządowych projektów infrastruktury transportowej) oraz „szerokości perspektywy” (np. analiza istotnych relacji transportowych pomiędzy ważnymi centrami obszaru opracowania). Dotyczy to również intensywności (głębi) analizy w odniesieniu do poszczególnych

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

rodzajów transportu (np. Kolej). W ramach dalszej realizacji projektu ważnym zadaniem będzie „zniwelowanie” tych różnych wymagań.

PODSUMOWANIE

- Proces komunikacji musi być realizowany w bardzo różny sposób po polskiej i niemieckiej stronie, po części z dużym nakładem sił, co prowadzi do różnic w osiągniętym stanie zaawansowania.
- Różne oczekiwania w stosunku do głębi przestrzennej i komunikacyjnej projektu prowadzą częściowo do nieporozumień. Różnice te jednak wskazują jednak również na konieczność istnienia DPERONu jako transgranicznego/ponadregionalnego instrumentu przekazywania informacji i uzgadniania decyzji na porównywalnych poziomach opracowań. Na przyszłość oznacza to, że działania DPERONu powinny być kontynuowane, po to aby doprowadzić do lepszej transgranicznej i ponadregionalnej wymiany informacji i uzgodnień.
- Komunikacja w ramach projektu będzie kontynuowana *oraz intensyfikowana* do zakończenia projektu z wymienionymi lub ewentualnie nowymi podmiotami.
- Realizacja projektu pokazała dotychczas, że realizacja „interaktywna” (wielostopniowe uzgodnienia) jest właściwa i prowadzi do celu. Wstępne wyniki i działania uzgadniane są z polskimi i niemieckimi partnerami, aby wypracować produkt (zasadniczo) akceptowany przez wszystkie strony. *Również w przyszłości ten interaktywny proces powinien być kontynuowany celem wspólnego wypracowywania uzgodnionych rezultatów w zakresie dalszych planów, a przede wszystkim realizacji.*

2.2 Dokumenty związane z projektem

Główne podstawy planistyczne
po obu stronach granicy

Do najważniejszych dokumentów po stronie niemieckiej zalicza się federalny plan rozwoju szlaków komunikacyjnych, plany rozwoju poszczególnych krajów związkowych oraz koncepcje rozwoju i działania euroregionów. Po stronie polskiej pod uwagę wzięto wojewódzkie strategie rozwoju, plany zagospodarowania przestrzennego oraz strategie rozwoju transportu. Uwzględnić należy jednak wyżej wymienione zastrzeżenie wskazujące w prawie wszystkich przypadkach na planowaną w najbliższym czasie lub trwającą aktualizację tych dokumentów.

Ponadto autorzy uwzględnili w swoich analizach umowy międzyrządowe, wyniki prac polsko-niemieckich komisji ekspertów oraz dalsze formalne i nieformalne plany w zakresie zagospodarowania przestrzennego.

W zestawieniu użytych dokumentów i materiałów wymieniono wszystkie istotne publikacje (patrz Bibliografia i dokumenty).

2.3 Dalsze istotne inicjatywy i projekty

Polsko-niemiecki region pogranicza był dotychczas analizowany i opracowany w ramach bardzo wielu projektów. Zasadniczo analizowano jednakże regiony częściowe, jak np. euroregiony lub też uwaga była koncentrowana na konkretne

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

osi transportowe. Całościowego „przeglądu” całego regionu pogranicza wzdłuż Odry i Nysy dotychczas nie stworzono. Lukę tę stara się wypełnić w pierwszym etapie projekt DPERON.

„Wartość dodana” projektu DPERON:
powiązanie rekomendacji dla
CAŁEGO pogranicza

„Wartość dodaną” projektu DPERON stanowi powiązanie wyników licznych, różnych opracowań oraz analiza całego regionu pogranicza, w odniesieniu do którego ostatecznie formułowane będą wnioski dotyczące rozwoju infrastruktury.

Poniżej scharakteryzowane zostały najważniejsze projekty.

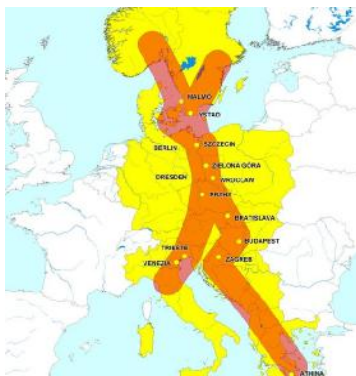
2.3.1 Inicjatywy w polsko-niemieckim obszarze opracowania**PARTNERSTWO ODRZAŃSKIE**

Partnerstwo Odrzańskie ma na celu rozwój regionu odrzańskiego w kierunku gospodarczego obszaru wzrostu. Partnerzy kooperacyjni – Zachodniopomorskie, Lubuskie, Wielkopolskie, Dolnośląskie oraz Berlin, Brandenburgia, Saksonia i Meklemburgia-Pomorze Przednie - ustalili priorytety działania w następujących dziedzinach:

- innowacje i transfer technologii,
- poprawa transgranicznych połączeń transportowych oraz
- turystyka.

Do wymienionych dziedzin zostały utworzone fora zajmujące się opracowaniami merytorycznymi. Jako istotne cele dotyczące infrastruktury transportowej można wyróżnić następujące:

- wspólny lobbying u rządów Polski i Niemiec oraz w Unii Europejskiej na rzecz projektów infrastruktury kolejowej
- optymalizacja rozkładów jazdy oraz połączeń w całości komunikacji publicznej
- stworzenie atrakcyjnych i przejrzystych ofert taryfowych w przewozach transgranicznych.

CETC

Środkowo-Europejski Korytarz Transportowy Central European Transport Corridor (CETC) obejmuje region od Szwecji do Adriatyku lub Morza Śródziemnego. Już we wrześniu 2001 r. partnerzy z regionów zebrali się, aby wspólnie rozwijać ten korytarz transportowy. CETC rozumie się jako wspólna inicjatywa polityczna.

Partnerami w projekcie są Skania (w Szwecji), Województwa Zachodniopomorskie, Lubuskie, Dolnośląskie, Opolskie i Śląskie, Královéhradecký Kraj, Pardubický Kraj, Olomoucký

Kraj, Kraj Vysočina, Jihomoravský Kraj (w Czechach), regiony Bratislava i Trnava (na Słowacji), austriackie landy Niederösterreich, Wiedeń, Steiermark i Burgenland, na Węgrzech Vas, Zala, Győr-Moson-Sopron oraz Karlovac, Primorje-Gorski Kotar, Medimurje, Krapina-Zagorje, Varazdin, Grad Zagreb, Koprivnica-Krizevec (w Chorwacji), Notranjska, Juzna Primorska, Osrednja Slovenija, Stajerska (w Słowenii) a także Friaul-Venetien (we Włoszech).

Główny element stanowi droga E65 jako oś korytarza CETC. Korytarz ten rozpoczyna się w Malmö w Szwecji a kończy w Chaniá w Grecji, zachodnia odnoga prowadzi do włoskiego regionu Friaul/Venetien. Oprócz infrastruktury drogowej badania obejmują szlaki kolejowe, drogi wodne oraz infrastrukturę transportu lotniczego. CETC pełni rolę południkowego połączenia pomiędzy równoleżnikowymi osiami Via Hanseatica, Via Baltica, Paneuropejskim Korytarzem Transportowym III oraz łączy południową Szwecję z Europą Środkową i Południową.

Oprócz analizy społeczno-ekonomicznej włączonych obszarów przygotowywane są również wspólne strategie rozwoju gospodarczego regionu. Wynikają z tego bezpośrednie merytoryczne i przestrzenne powiązania z projektem DPERON, które można streścić z szerokiej analizy SWOT:

- Dla wszystkich trzech województw do słabych stron zaliczono częściowo zły stan infrastruktury drogowej i kolejowej. Do tego dochodzi niski standard infrastruktury telekomunikacyjnej.
- Osiągalność Szczecina i Koszalina oceniana jest jako nie optymalna.
- Stwierdza się brak obejść ważnych miast, np. Szczecina i Koszalina.
- W Województwie Lubuskim wskazuje się na szereg areałów przemysłowych oraz powojennych, które nie znalazły dotąd nowej funkcji.
- W Województwie Dolnośląskim wśród słabych stron konstatuje się brak nieprzerwanych relacji autostradowych, wystarczających przejść granicznych oraz zły stan infrastruktury kolejowej. Obecnie realizowany jest jednak szeroko zakrojony program budowy i modernizacji autostrad i linii kolejowych.
- Infrastruktura turystyczna jest w większości słabiej rozwinięta niż w innych regionach.
- Szczecin jako centrum oraz droga wodna Odry stanowią bardzo dobre przesłanki rozwoju dla całego regionu.

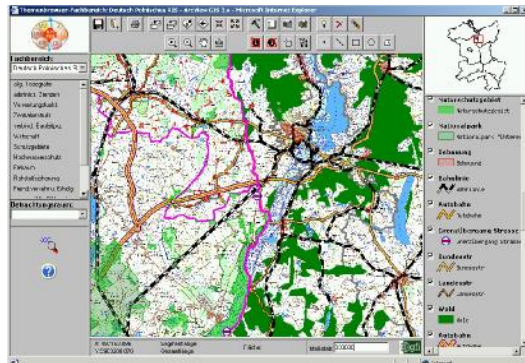
Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Następujące priorytetowe działania zostały sformułowane dla trzech województw przygranicznych (numery projektów podane w nawiasach określają pozycję w zestawieniu projektów DPERON w załączniku A1):

- Zachodniopomorskie
 - Modernizacja linii kolejowych CE 59 (Poznań-Szczecin-Świnoujście) oraz E59, przystosowanie do prędkości odcinkowej 160 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 120 km/h dla pociągów towarowych (nr 317 i 320)
 - Zachodnie obejście Szczecina z mostem przez Odrę w Policach
 - Rozbudowa drogi krajowej S3/E65 (nr 24 i 25)
 - Poprawa osiągalności portów w Szczecinie i Świnoujściu od strony morza
 - Modernizacja drogi wodnej Odry (Program dla Odry 2006)
- Lubuskie
 - Modernizacja linii kolejowej nr 273 Wrocław-Szczecin (nr 333)
 - Modernizacja portów rzecznych w Nowej Soli i Cigacicach
 - Realizacja Programu dla Odry 2006
 - Modernizacja drogi krajowej S3 (nr 24 und 25)
 - Budowa mostu przez Odrę w Miłsku
 - Budowa autostrady A2 (nr 166)
 - Modernizacja portu lotniczego w Babimście (nr 365)
 - Utworzenie małego lotniska w Gorzowie Wlkp. (lotnisko sportowe, lotnictwo ratownicze) (nr 366)
 - Modernizacja lotniska w Przylepie (Zielona Góra)
- Dolnośląskie
 - Budowa autostrady A4 między Zgorzelcem a Krzyżową (nr 168, 169)
 - Modernizacja linii kolejowej E30 między Legnicą a Węglińcem (nr 339)
 - Modernizacja linii kolejowej E59 między Wrocławiem a Poznaniem
 - Budowa drogi krajowej S3/E65 (nr 24 i 25)
 - Budowa autostradowej obwodnicy Wrocławia, połączenie z Wałbrzychem i Świdnicą
 - Przedłużenie drogi krajowej S5 na odcinku Bydgoszcz-Poznań-Wrocław
 - Rozbudowa portu lotniczego we Wrocławiu (nr 367)

Raport końcowy – Zadania 1 do 4**D-P-PLIS (Polsko-niemiecki system informacji przestrzennej)**

Ryc. 1:
Fragment systemu D-P-PLIS
[Źródło: Gemeinsame
Landesplanungsabteilung]



Berlin i Brandenburgia opracowują razem z Meklemburgią-Pomorzem Przednim, Saksonią, Województwami Zachodniopomorskim, Lubuskim i Dolnośląskim system informacji przestrzennej, w którym struktury przestrzenne całego polsko-niemieckiego regionu pogranicza mają być przedstawione dwujęzycznie na bazie nowoczesnej sprzętowej i programowej platformy cyfrowej. System ma skutecznie wspierać transgraniczną współpracę oraz wymianę informacji. Będzie on dostępny prawdopodobnie jeszcze w tym roku.

2.3.2 Projekty INTERREG w obszarze badań**AB LANDBRIDGE**

Ryc. 2:
Korytarze opracowań AB
Landbridge
[Quelle: www.ablandbridge.eu]



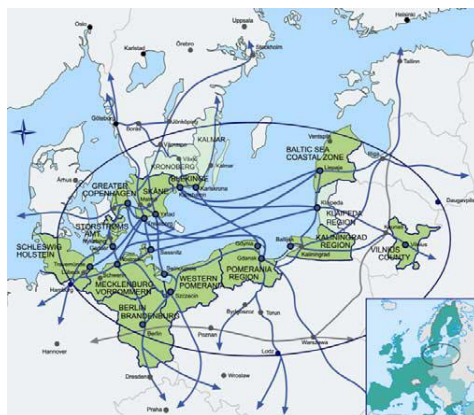
Projekt Adriatic-Baltic Landbridge (AB Landbridge) ma na celu zbadanie trzech korytarzy (drogowy, kolejowy, żegluga śródlądowej) z basenu Morza Bałtyckiego nad Adriatyk w zakresie dzisiejszego i przyszłego rozwoju transportu z uwzględnieniem sektora logistyki. Opracowywane są przy tym różne scenariusze rozwoju przestrzennego w różnych horyzontach czasowych do 2010 oraz 2020 roku.

W projekcie uczestniczą partnerzy z Polski, Czech, Austrii, Słowenii, Włoch i Niemiec. Oprócz przedstawicieli administracji w projekcie zaangażowane są również różne podmioty gospodarcze. Projekt rozpoczął się 1 czerwca 2006 r., zakończenie przewidziane jest na koniec kwietnia 2008 r. Szczegółowe informacje zawarte są na stronie internetowej www.ablandbridge.eu

Obszar badań DPERON położony jest zatem bezpośrednio w zakresie badanych korytarzy nr 2 (zielony) oraz nr 3 (niebieski). Merytorycznie projekt uzupełnia działania w ramach DPERON poprzez badanie różnych systemów planistycznych wzdłuż tych korytarzy oraz opracowanie analizy SWOT dla całego obszaru projektu.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4**BALTIC GATEWAY+**

Projekt BALTIC GATEWAY+ ma na celu stworzenie lepszej integracji transportowej regionów południowego Bałtyku, prowadzącej do efektywniejszych rozwiązań transportowych. W szczególności chodzi o lepsze włączenie dróg wodnych południowego basenu Morza Bałtyckiego do transeuropejskiej sieci transportowych oraz dalszy rozwój koncepcji „morskich autostrad” jako alternatywy do korytarzy lądowych.



Szczególne priorytety stanowią: rozbudowa transportu kontenerowego i budowa terminali kontenerowych oraz badania w zakresie projektów bliźniaczych określonych portów.

COINCO

Ten projekt w ramach programu INTERREG naświetla korytarz Północ-Południe z Oslo nad Adriatyk. Inicjatywa stawia sobie za cel m.in. włączenie osi Berlin-Kopenhaga do listy priorytetów sieci transeuropejskiej TEN. Cała oś ma być rozwinięta z wysoce kwalifikowaną infrastrukturą w zakresie transportu drogowego, szynowego, lotniczego i drogami wodnymi i ma zapewniać płynne przejścia pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu. Oslo i Berlin mają zostać połączone linią kolei dużej prędkości do roku 2025. Rozwinięty ma zostać wspólny system biletowy dla pasażerów i zostać połączony z ofertami innych oferentów lub innych rodzajów transportu.

W celu optymalizacji przewozów towarowych dąży się do zintegrowanych centrów towarowo-przeładunkowych, wyposażonych w optymalny dostęp do infrastruktury. Np. aktualną kwestią jest dobre skomunikowanie portu w Göteborgu. Sieci kolejowe zostaną wyposażone w urządzenia sterowania i bezpieczeństwa w takiej formie, że europejski standard będzie wszędzie identyczny i wszędzie dostępny. Za pomocą inteligentnych systemów kierowania pociągami przełamane mają zostać problemy interoperacyjności.

Następujący partnerzy współpracują nad realizacją tych celów:

- Kopenhaga (Lead partner)
- Bornholm
- Oslo
- Østfold
- Akershus
- Business Region Göteborg AB

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

- Region Skåne
- Malmö
- Lund
- Landskrona
- Helsingborg
- Region Halland
- Region Västra Götaland
- InvestitionsBank des Landes Brandenburg

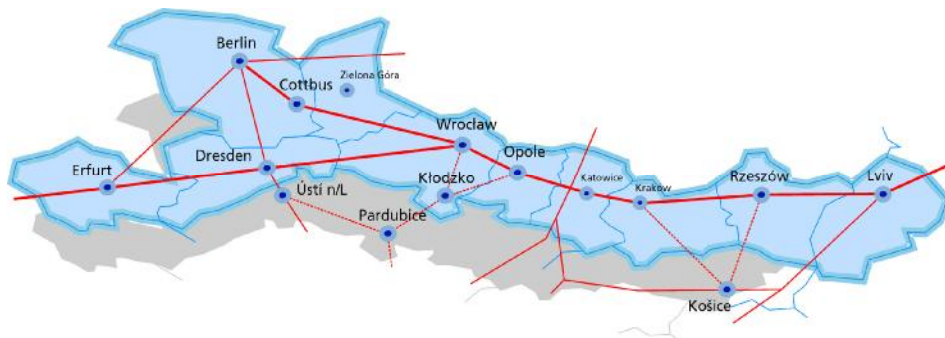
JoiTraM

W ramach projektu Joint Transport Management (JoiTraM) Województwo Lubuskie oraz kraje Berlin i Brandenburgia podjęły następujące zagadnienia:

- transgraniczne planowanie w zakresie transportu
- analiza poszczególnych relacji w regionalnych przewozach kolejowych
- wsparcie województwa w utworzeniu regionalnego zarządu komunikacji publicznej

W projekcie realizowanym pod kierownictwem Związku Komunikacji Berlina-Brandenburgii (VBB) osiągnięto następujące cele:

- W odniesieniu do połączeń kolejowych Berlin-Gorzów Wlkp., Berlin-Zielona Góra, Berlin-Sulechów, Guben-Nowa Sól oraz Cottbus-Żagań zaprojektowano optymalizację w uzgodnieniu rozkładów jazdy, procesów eksploatacji oraz systemu przesiadek, która zwiększa atrakcyjność tych połączeń. Zbadano również możliwości optymalizacji powiązań z pozostałą komunikacją publiczną.
- Na bazie tej koncepcji opracowano wnioski w zakresie modernizacji infrastruktury oraz przedstawiono propozycje do realizacji.
- W zakresie powstania regionalnego zarządu komunikacji opracowano konkretne struktury organizacyjne oraz harmonogram realizacji.

2.3.3 Współpracujące projekty INTERREG**VIA REGIA**

Via Regia („Królewski szlak”) łączy jako Paneuropejski Korytarz Transportowy III takie miasta i metropolie jak Berlin, Drezno, Wrocław, Kraków, Lwów i Kijów. Obszar ten, zamieszkały przez ok. 30 mln ludzi, ma wielkie znaczenie dla przyszłego rozwoju i dalszej integracji Unii Europejskiej i jej sąsiadów. Dla optymalnego wykorzystania wynikającego z tego potencjału partnerzy ED-C III Via Re-

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

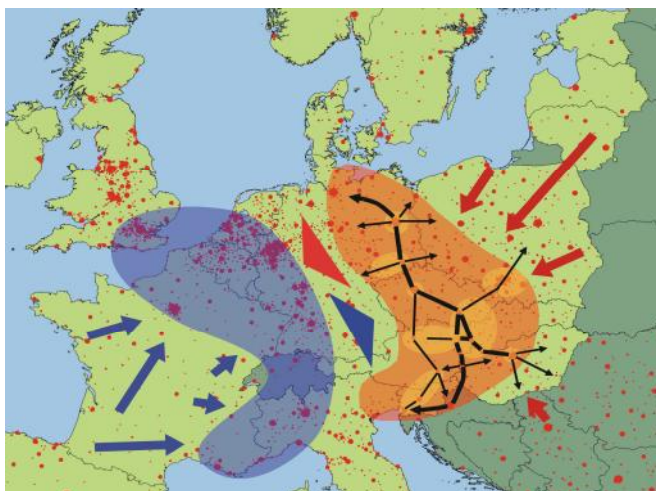
gia chcą wypracować strategię rozwoju obszaru leżącego wzdłuż Paneuropejskiego Korytarza Transportowego III.

Opracowanie stawia sobie następujące cele:

- wzmocnienie miast węzłowych i obszarów metropolii poprzez poprawę osiągalności
- wzmocnienie połączeń z innymi korytarzami oraz regionami sąsiadującymi
- wzmocnienie regionów granicznych jako obszarów łączących

W związku z poszerzeniem Unii Europejskiej na Wschód wynikają nowe impulsy rozwoju gospodarczego, w szczególności tych regionów, które tworzą „nowy łącznik” między „starymi” a „nowymi” krajami Unii. Obok znanego dobrze „błękitnego banana” kolejny region szczególnie ogniskuje uwagę: cały obszar Niemiec Wschodnich, zachodnia i południowa Polska, Czechy oraz Austria tworzą „przeciwwagę” do osi rozwoju Londyn-Paryż-Mediolan.

Ryc. 3:
Obszary i kierunki rozwoju
[Źródło: Projekt SIC]



Via Regia rozwijana jest przez niemieckich, polskich, czeskich i ukraińskich partnerów jako część Paneuropejskiego Korytarza Transportowego III. Tak np. bliższej analizie poddano połączenie kolejowe Berlin-Wrocław. Oprócz analizy struktury osadnictwa szczegółowo badane są w szczególności elementy infrastruktury transportowej w polsko-niemieckim regionie pogranicza. W związku z po części identycznym obszarem badania w obu projektach podjęto wspólne uzgodnienia z polskimi partnerami. Obecnie opracowywane są różne scenariusze rozwoju przestrzennego (horyzont czasowy 2012 i 2025) dla korytarza Via Regia. Zakończenie tych prac przewidziane jest na III kwartał 2007 r.

Przeprowadzona analiza regionalna w Berlinie-Brandenburgii, której wynikiem było wypracowanie mocnych i słabych stron regionu w dziedzinie osadnictwa, transportu, badań i rozwoju, gospodarki i turystyki, stanowi ważną podstawę dla Polsko-niemieckiego obszaru rozwoju Odra-Nysa.

RAIL BALTICA

Ryc. 4:
Przebieg Rail Baltica
[Źródło: IPG GmbH]



W ramach projektu Rail Baltica opracowano łącznie trzy różne analizy:

- Badanie przygranicznych i transgranicznych planów infrastruktury w obszarze polsko-niemieckiej granicy w obszarze oddziaływania korytarza transportowego RAIL BALTICA
- Centra towarowo-przeładunkowe w Brandenburgii i Berlinie – transportowy i logistyczny punkt wyjścia dla połączenia kolejowego z Krajami Nadbałtyckimi
- Międzynarodowe przewozy kolejowe – wyniki, potencjał i problemy w rejonie Frankfurtu n. Odrą/Słubice

Projekt ma na celu pokazanie regionalnego potencjału rozwojowego wzdłuż linii kolejowej Rail Baltica, począwszy od Berlina, wypracowanie propozycji w zakresie kształtowania otoczenia oraz powiązania linii kolejowej z innymi rodzajami transportu w celu aktywizacji tego potencjału. Celem projektu jest również organizacja wymiany doświadczeń między partnerami.

Projekt koncentruje się na analizie transgranicznych planów infrastruktury, w szczególności wymogów powiązania kolei z innymi rodzajami transportu dla efektywnego kształtowania przeładunku towarów i związanego z tym wykorzystania infrastruktury dla rozwoju regionalnego.

2.3.4 Dalsze działania

OPRACOWANIE PREZENTUJĄCE POTENCJAŁ TRANSPORTOWY MIĘDZY OBSZARAMI GOSPODARCZYMI BERLINA I WROCŁAWIA Z UWZGLĘDNIENIEM INTEGRACJI W KORYTARZU SKANDYNAWIA – REJON HAMBURGA – POLSKA POŁUDNIOWO – ZA-CHODNIA - UKRAINA

[„DORNIER-STUDIE”]

Głównym zagadnieniem opracowania jest oszacowanie oddziaływania portu lotniczego BBI na oś Berlin – Wrocław w zakresie transportu. Ponadto studium zawiera szacunki dotyczące rozwoju turystyki i gospodarki regionu po 2012 roku.

KONCEPCJA TRANSPORTOWA ODERLAND-SPREE

Regionalna wspólnota planistyczna opracowuje obecnie koncepcję transportu dla regionu (tylko strona niemiecka). Celem koncepcji transportu jest uzgodnienie wymogów rozwoju transportu w regionie z aktualizowanymi obecnie planami kraju Brandenburgia. W szczególności osiągalność i dostępność Regionalnych Centrów Wzrostu (niem. RWK), które w przyszłości będą miały szczególne znaczenie w gospodarczym rozwoju kraju, oraz powiązanie regionu z portem lotniczym Berlin Brandenburg International zostaną w ramach koncepcji transportu przeanalizowane szczególnie.

W trakcie pracy nad projektem przeprowadzone zostaną intensywne uzgodnienia. W dniu 25 września odbyła się na ten temat narada robocza; na koniec października przewidziana jest kolejna narada. Rysuje się możliwość modelowego wykazania, jak regionalne działania planistyczne i projekt DPERON mogą się wzajemnie zająć i potęgować swoje oddziaływania.

PROJEKT BADAWCZY BBR-NA TEMAT KOOPERACJI TRANSGRANICZNYCH

Obecnie na wszystkich szczeblach narodowych i regionalnych trwają przygotowania do nowego okresu funduszy strukturalnych 2007-2013. Opracowywane są programy operacyjne, realizowane odpowiednie ewaluacje oraz strategiczne studia oddziaływania na środowisko a także prowadzone są uzgodnienia z partnerami gospodarczymi i społecznymi. Dotyczy to również programowania w zakresie nowego celu „Europejskiej Współpracy Terytorialnej”, który zastąpił dotychczasową inicjatywę wspólnotową INTERREG. W ramach tego celu Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRE) koncentruje swoje wsparcie na współpracę transgraniczną, transnarodową oraz interregionalną.

W ramach przygotowania własnych projektów transnarodowych również dla Niemiec powstaje kwestia, jakie projekty są szczególnie interesujące z punktu widzenia Federacji, jakich partnerów można pozyskać do tych projektów i jak może przebiegać realizacja projektów. W ww. projekcie badawczym ma zostać w związku z tym przeanalizowane, jakie projekty i idee projektów dają szanse powodzenia w rozszerzonym polsko – niemieckim i czesko – niemieckim regionie przygranicznym. Projekty te powinny odpowiadać wymogą i potrzebą Federacji, krajów oraz regionów i jednocześnie wspierać ponadregionalne powiązania sieciowe w ramach środkowoeuropejskiego regionu rozwoju. Punktem wyjścia niniejszego badania jest ocena projektów transgranicznych w ramach programu INTERREG IIIA-realizowanych w kończącym się okresie budżetowym wspólnie z Polską i Czechami. Z analizy, systematyzacji oraz oceny istotnych projektów można uzyskać wskazówki dotyczące strategicznego ukierunkowania projektów transnarodowych. Chodzi przy tym w pierwszej kolejności o projekty przynoszące skutki i pożytek rozszerzonemu regionowi przygranicznemu. Oprócz tradycyjnych obszarów wsparcia, jak euroregiony, w analizie uwzględnione zostaną dlatego również takie centra i regiony jak Poznań, Wrocław, Praga, Erfurt, Berlin czy Norymberga.

Wyniki projektu mają wspierać jasne ukierunkowanie przy opracowywaniu projektów w ramach transnarodowych programów w Europie Środkowej oraz ewentualnie w basenie Morza Bałtyckiego. Będą one służyć również pomocą przy wyborze projektów, które otrzymają wsparcie w ramach Federalnego Programu Współpracy Transnarodowej. Projekt badawczy BBR rozpoczął się w grudniu 2006 r. i zostanie zakończony przypuszczalnie w listopadzie 2007 r. Aktualne wyniki prac mogą być ewentualnie uwzględnione w raporcie końcowym projektu DPERON.

Zespół realizujący projekt badawczy otrzymał informację na temat projektu DPERON.

3 Warunki ramowe i zmiany w obszarze przygranicznym

3.1 Ramowe warunki polityczne

Stosunki gospodarcze

Polsko-niemieckie stosunki gospodarcze są ścisłe i różnorodne. Jako największy rynek spośród nowych krajów członkowskich Unii oraz drugi co do wielkości sąsiad Niemiec Polska zajmuje kluczową pozycję. Niemcy są najważniejszym partnerem handlowym Polski - na ten kraj przypada ok. jednej trzeciej polskiego handlu zagranicznego. Polska natomiast należy razem z Republiką Czeską do najważniejszych partnerów handlowych Niemiec w Europie Środkowo-Wschodniej. W roku 2006 obroty w handlu dwustronnym wzrosły o 26,4 % osiągając ok. 49,4 mld euro. Polska eksportuje przede wszystkim maszyny i urządzenia, pojazdy, wyroby metalowe, artykuły spożywcze i meble. Niemieckie firmy eksportują do Polski maszyny i urządzenia, pojazdy, wyroby chemiczne i z tworzyw sztucznych.

Około 10.000 niemieckich firm utrzymuje obecnie długotrwałe stosunki handlowe z Polską. Priorytetami są przemysł samochodowy, usługi finansowe, handel hurtowy i detaliczny, przetwórstwo spożywcze i energetyka. Jednocześnie zwiększa się liczba polskich przedsiębiorstw ugruntowujących swą pozycję w Niemczech. Od wstąpienia Polski do UE 1 maja 2004 r. zarejestrowało się w Niemczech ok. 20.000 polskich firm.

Zaczątki wspólnego obszaru naukowo-badawczego

Ważnym filarem polsko-niemieckich stosunków gospodarczych są partnerstwa uczelni wyższych. Różnorodne niemieckojęzyczne kierunki studiów odrodzonego w 1991 r. Europejskiego Uniwersytetu Viadrina we Frankfurcie nad Odrą, oferta „Uniwersytetu Nyskiego”, czy też „Międzynarodowej Szkoły Wyższej w Zittau” intensyfikują wzajemną wymianę naukową i kulturalną. Obok niej istnieje na podstawach stworzonych przez Umowę o współpracy naukowo-technicznej z 1989 r. intensywna współpraca naukowa wspierana przez Federalne Ministerstwo Edukacji i Badań i Niemiecką Wspólnotę Badawczą (m.in. dwa polsko-niemieckie kolegia doktoranckie), w których to uczestniczy w obu krajach szereg instytucji.

Wielostronne umowy partnerskie na wszystkich płaszczyznach życia społecznego

Między Polską i Niemcami istnieje ponad 600 umów o partnerstwie miast i regionów. W dofinansowanej wymianie młodzieży bierze corocznie udział około 150.000 osób. W samych tylko Niemczech zawiera się rocznie około 6000 polsko-niemieckich małżeństw.

Współpraca transgraniczna ...

Polsko-Niemiecka Komisja Międzyrządowa ds. współpracy regionalnej i przygranicznej wspiera i koordynuje działania w ramach współpracy transgranicznej. Wspieranie kooperacji polega zasadniczo na wspólnych wyzwaniach w regionach przygranicznych w obszarach kompetencji krajów związkowych, które są w tym wspierane przez Federację.

Członkami Komisji są po stronie niemieckiej Ministerstwo Spraw Zagranicznych oraz przedstawiciele innych ministerstw federalnych oraz krajów, w zakresie zadań których znajduje się współpraca regionalna i przygraniczna. Polską stronę

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

reprezentuje Ministerstwo Spraw Wewnętrznych oraz przedstawiciele rządu i województw. Również Komisja Europejska może delegować na posiedzenia swoich przedstawicieli. Cztery euroregiony (Sprewa-Nysa-Bóbr, Pro Europa Viadrina, Pomerania, Nysa) są tu także reprezentowane. Do zadań Komisji Międzyrządowej należy także podtrzymywanie istniejących kontaktów między instytucjami regionalnymi, samorządowymi i innymi oraz inicjowanie dalszych działań. Plenum Komisji zbiera się raz do roku.

... wymaga ciągłości ...

Współpraca transgraniczna w ramach projektów zaczęła jednak zwłaszcza w ostatnim czasie, po wprowadzeniu obowiązku uzyskiwania zezwolenia MSZ na stosunki międzynarodowe na szczeblu województw, powiatów i gmin wymagać dużego nakładu czasu. Ta polityczna regulacja ramowa zablokowała lub uniemożliwiła realizację wielu projektów, szczególnie w regionach przygranicznych.

... i wspólnej świadomości istniejących problemów

Także w roku 2007 podkreślić należy konieczność wytworzenia wspólnej świadomości istniejących problemów. Nie można zlekceważyć faktu, iż Polska, a w szczególności miasta przygraniczne znajdują się w swego rodzaju „procesie nadrabiania”, powodującym, że na pierwszym planie są interesy regionalne lub lokalne a potrzeba uzgodnień ponadgranicznych nie jest postrzegana jako coś niezbędnego.

Euroregiony wykonują cenną i niezbędną pracę u podstaw

Podmioty i osoby zaangażowane w pracę w euroregionach wykonują w postaci konkretnych codziennych uzgodnień transgranicznych wymierną pracę u podstaw na rzecz rozwoju regionów przygranicznych. Na temat wspólnych koncepcji rozwoju i działań panuje porozumienie co do podstawowych strategii rozwoju regionów oraz projektów i działań priorytetowych. Po obydwu stronach granicy projekty i działania te są konsekwentnie realizowane w celu osiągnięcia istotnych efektów dla całego regionu.

PODSUMOWANIE

- Polsko-Niemiecka Komisja Międzyrządowa ds. współpracy regionalnej i przygranicznej stanowi platformę ciągłej współpracy.
- W obszarze przygranicznym działa cały szereg transgranicznych kooperacji, zdecydowanie wynikających po części z pracy euroregionów, po części zaś z innych inicjatyw.
- Specyficzne problemy i sprawy fachowe wymagają konkretnych i bezpośrednich uzgodnień na wszystkich szczeblach.
- Częściowy brak świadomości w postrzeganiu wspólnego regionu wynika z trwającego „procesu nadrabiania”, stawiającego na pierwszy plan interesy regionalne lub lokalne.

3.2 Rozwój przestrzenny i regionalny

Ryc. 1:
Środkowoeuropejski korytarz
rozwoju północ-południe
ze Skandynawii do Morza
Śródziemnego
[Źródło: complan/Deutscher
Verband/Gemeinsame
Landesplanung Berlin-
Brandenburg]



Polsko-niemiecki obszar rozwoju wzdłuż Odry i Nysy przesunął się na skutek rozszerzenia UE w centrum Europy. Takie położenie daje temu obszarowi szczególną szansę wykorzystania rosnących potoków przewozów i towarów i stania się kolejnym efektywnym ogniwem w przewozach na osiach północ-południe i wschód-zachód.

Zgodnie z uchwałą Konferencji ministrów infrastruktury i rozwoju przestrzennego w Magdeburgu 10 maja 2007 r. sformułowano następujące centralne postulaty skierowane do Unii Europejskiej:

- Przedłużenie priorytetowego transeuropejskiego korytarza transportowego 1 przez Berlin i Rostock do Kopenhagi („missing link”)
- „pozycjonowanie wielkoobszarowe w Europie zamiast egoizmu podobszarów”
- konkretna współpraca przy przygotowaniu projektów, wsparcie polityczne, tworzenie dustrów projektowych

policentryczne struktury
przestrzenne w obszarach
tranzytowych i peryferyjnych

Na strukturę osadniczą po obydwu stronach granicy wpływ wywierają policentryczne struktury przestrzenne. Południowa część badanego obszaru (na południe od linii Berlin-Poznań) jest gęściej zaludniona i wykazuje większą gęstość struktury przy centrach. Główne osie komunikacyjne przecinają badany obszar w kierunku wschód-zachód, oś północ-południe wykształciła się przede wszystkim w Meklemburgii-Pomorzu Przednim (A20).

Ryc. 2:
Struktura przestrzenna Europy
[Źródło: Federalny Urząd
Budownictwa i Porządku
Przestrzennego]



Raport końcowy – Zadania 1 do 4**Raumstruktur
nach Zentrenreichbarkeit und Bevölkerungsdichte**

- Innerer Zentralraum
- Äußerer Zentralraum
- Zwischenraum mit Verdichtungsansätzen
- Zwischenraum geringer Dichte
- Peripherraum mit Verdichtungsansätzen
- Peripherraum sehr geringer Dichte

Największa część DPERON znajduje się więc w obszarze tranzytowym o niskiej gęstości zaludnienia. Obszar między Berlinem i Warszawą zaszeregować można jako obszar peryferyjny z potencjałem zagęszczenia wzgl. z bardzo niską gęstością zaludnienia. Tylko metropolia berlińska przyporządkowana jest wewnętrznemu obszarowi centralnemu.

Sytuacja wyjściowa wymaga postrzegania obszaru jako wspólnego i likwidację konkurencji

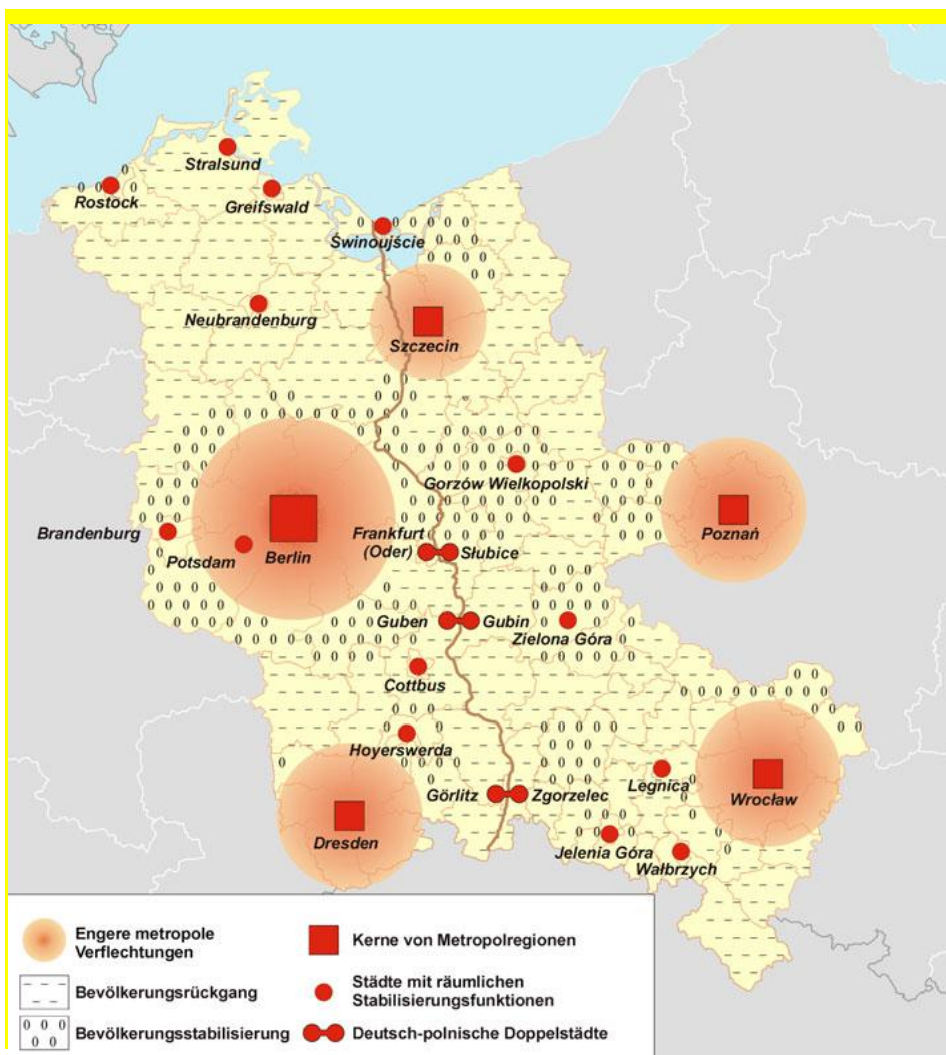
Również w obliczu takiej sytuacji wyjściowej Polsko-Niemiecka Komisja Międzyrządowa podkreślała w swych postulatach do rozwoju obszaru przygranicznego (2004, 2006) konieczność postrzegania obszaru przygranicznego jako całości i nie tworzenia i nie forsowania (nowej) konkurencji. Z uwzględnieniem tych zasad rozwoju stworzone następnie przez Hamburgskie Archiwum Gospodarki Światowej (Hamburgisches Weltwirtschafts-Archiv) wskazują na możliwe tendencje w całym obszarze przygranicznym do roku 2020.

Scenariusze rozwoju w celu oceny przyszłych szans rozwoju

Jak mógłby się w przyszłości rozwijać ten polsko-niemiecki obszar, Hamburgskie Archiwum Gospodarki Światowej zbadało w postaci różnych scenariuszy. Zgodnie z nimi obszar ten może się do roku 2020 rozwijać w ten sposób, że najważniejsze już dzisiaj centra: Berlin, Szczecin, Poznań, Drezno i Wrocław staną się motorami rozwoju przestrzennego, ale również spowodują koncentrację tego rozwoju w tychże centrach.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Ryc. 3:
Struktura osadnicza obszaru
przygranicznego w roku 2020
[Źródło: HWWA-Report 262]



Procesy koncentracji w „polsko-niemieckim domu”

Przedstawiony powyżej scenariusz rozwoju prezentuje wyraźny proces koncentracji przestrzennej. Wobec zmniejszającej się liczby mieszkańców i starzenia się społeczeństwa oraz ogólnej tendencji do struktur gospodarczych bazujących na wiedzy aktywność gospodarcza ekspanduje przede wszystkim w tych pięciu dużych miastach badanego obszaru. W wyniku procesów suburbanizacji liczba ludności i zatrudnienie wzrastać będzie szczególnie w otoczeniu tych miast. Z drugiej strony do czynienia mamy z odpływem ludności z obszarów wiejskich i średnich miast.

Podstawą takiego scenariusza są następujące założenia:

- na skutek rozszerzenia UE obszar przygraniczny znajduje się w centralnym położeniu.
- Centralne położenie zwiększa potencjał rozwoju.
- Obszar przygraniczny wykorzystuje ten potencjał rozwoju.

Scenariusz ten prowadziłby do następujących zmian:

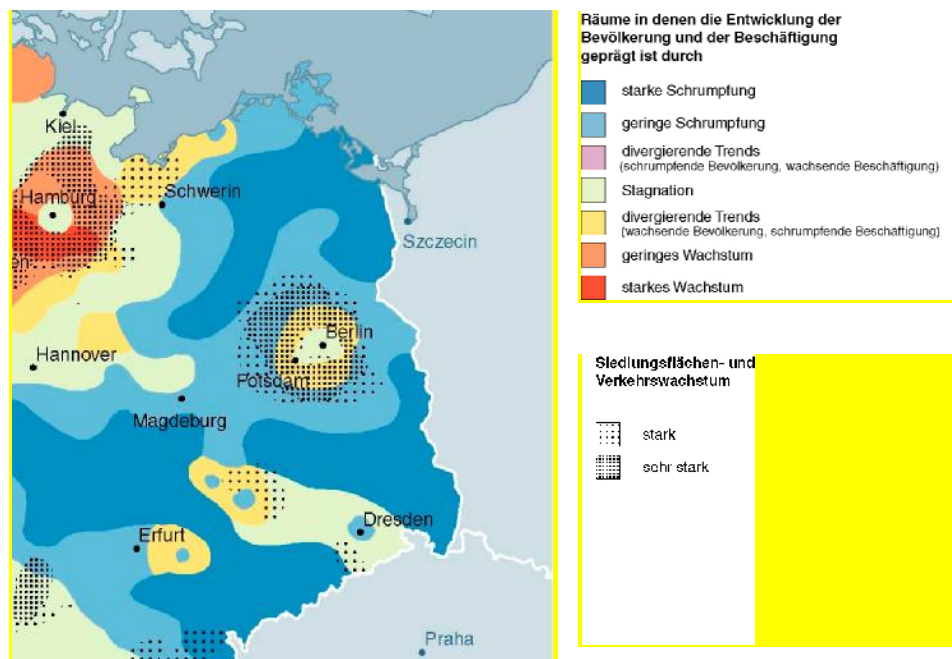
- Konwergencja: polska część obszaru przygranicznego nadrabia zaległości w rozwoju gospodarczym, struktury gospodarcze dostosowują się do struktur w krajach zachodnich.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

- Powiązania transgraniczne przybierają na sile.
- Ten proces rozwojowy prowadzi do wyraźnej koncentracji przestrzennej i dalszej krystalizacji regionów metropolitalnych.
- Odpływ ludności i starzenie się społeczeństwa utrzymują się przede wszystkim na obszarach o charakterze wiejskim.

Aktualny raport o planowaniu przestrzennym Federalnego Urzędu Budownictwa i Porządku Przestrzennego wskazuje w tendencjach rozwoju przestrzennego dla obszaru wschodnich Niemiec podobny obraz, w którym mimo odpływu ludności i zatrudnienia nastąpi w obszarach aglomeracji berlińskiej i okolicach Drezna wzrost terenów osadnictwa i transportu.

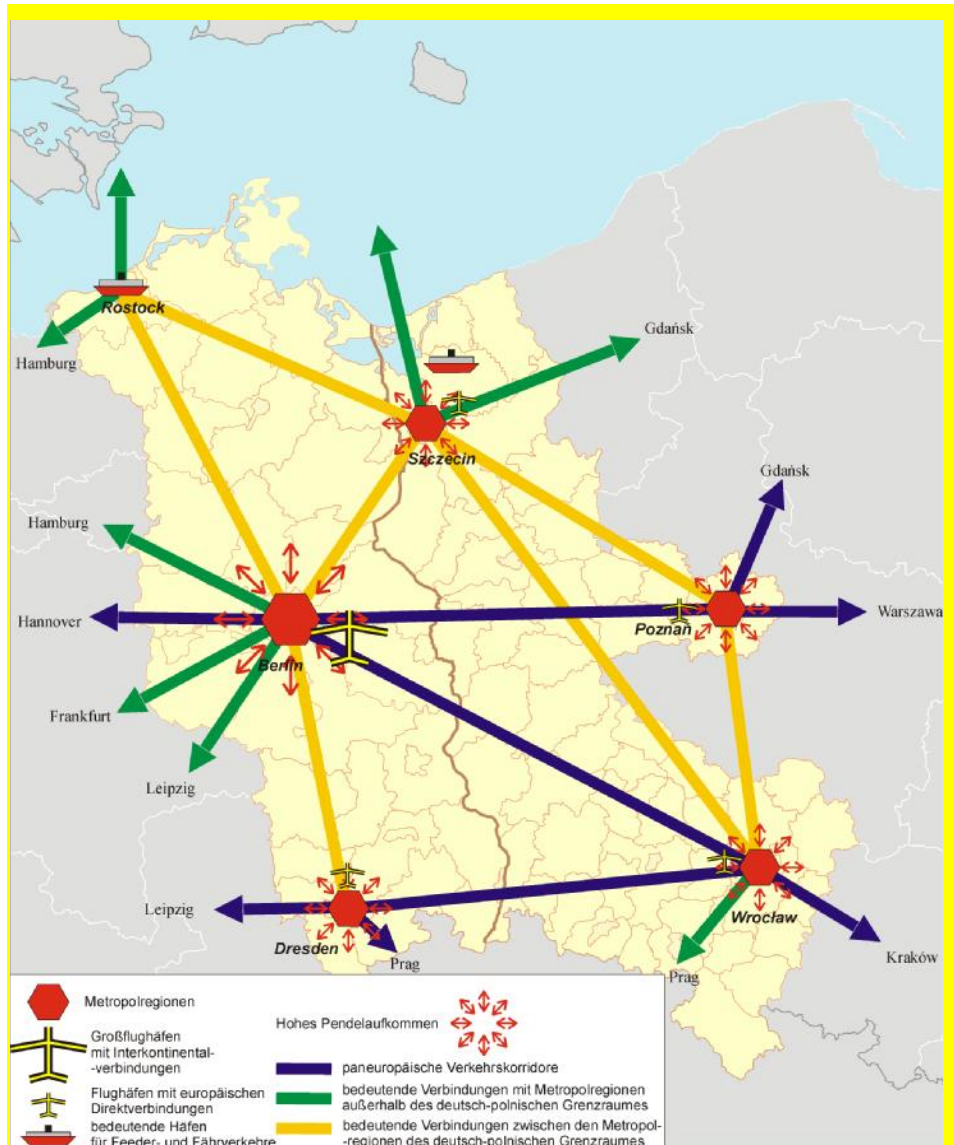
Ryc. 4:
Tendencje rozwoju
przestrzennego
[Źródło: Federalny Urząd
Budownictwa i Porządku
Przestrzennego, Raport
przestrzenny 2005]



Można stąd wyprowadzić prognozy rozwoju głównych potoków transportu:

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Ryc. 5:
Główne potoki transportu
w roku 2020
[Źródło: Hamburgskie Archiwum
Gospodarki Światowej]



Na znaczeniu zyskają zwłaszcza relacje Berlin-Szczecin, Szczecin-Wrocław, Szczecin-Poznań i z Berlina i Szczecina w kierunku Rostoku.

PODSUMOWANIE

- Struktury osadnicze i gęstość zaludnienia są stosunkowo skromne w porównaniu z obszarem całej Europy. Wynika stąd zaszerogowanie obszaru jako obszaru tranzytowego lub peryferyjnego.
- Wraz z rozszerzeniem UE obszar ten przesunął się do centrum Europy i może przejąć ważne funkcje jako ogniwo w przewozach na osiach wschód-zachód i północ-południe.
- Scenariusze rozwoju przestrzennego prognozują silną koncentrację przestrzenną w pięciu „głównych centrach” regionu (Berlin, Szczecin, Wrocław, Poznań i Drezno).
- Ponadto w regionie istniały będą miasta o funkcjach stabilizujących, oddziałujące stabilizująco przede wszystkim na otaczające je obszary wiejskie. Należą do nich po niemieckiej stronie badanego obszaru Greifswald, Stralsund, Neubrandenburg, Eberswalde, Frankfurt n O., Cottbus, Bautzen

Raport końcowy – Zadania 1 do 4**PODSUMOWANIE**

(Budziszyn), Görlitz, Hoyerswerda. Po polskiej stronie funkcję tę przejąć muszą Koszalin, Stargard Szczeciński, Gorzów Wlkp., Żary, Głogów, Jelenia Góra i Wałbrzych.

- W planach strategicznych po obydwu stronach granicy dostrzega się wagę obszaru przygranicznego, waga ta ma jednak – w stosunku do wymagań – zbyt małe następstwa bezpośrednie dla tychże planów. W tym miejscu zwraca się uwagę przede wszystkim na kooperacje transgraniczne.

3.3 Warunki ramowe rozwoju gospodarczego

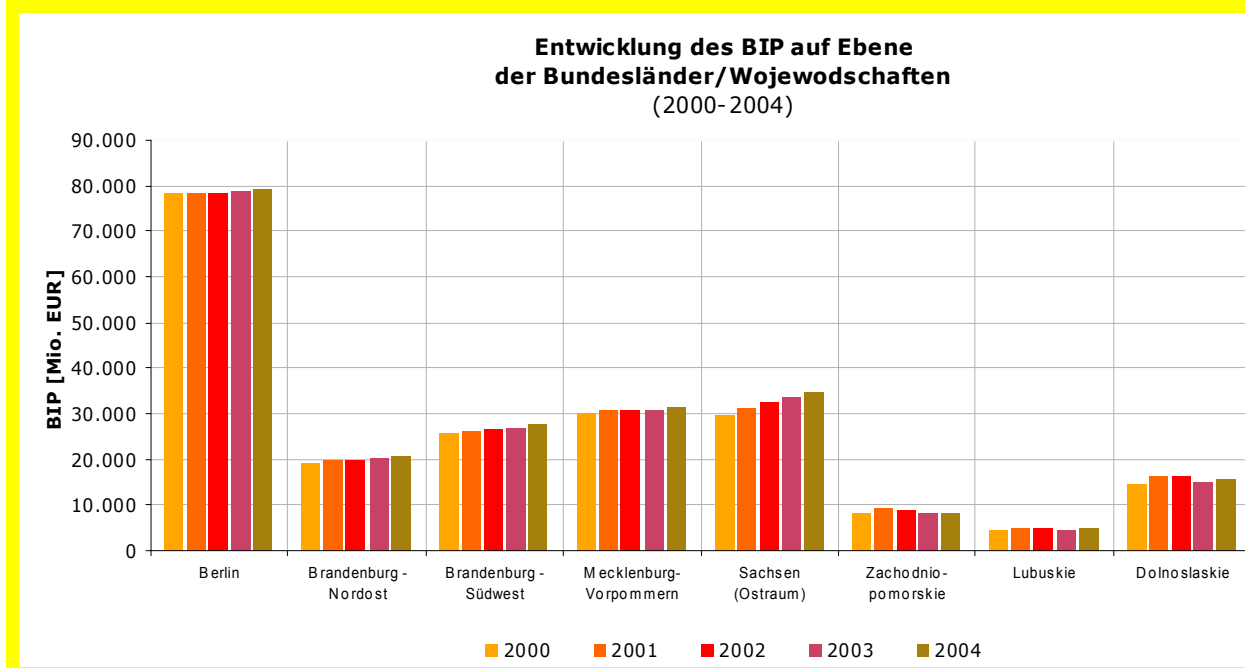
pozytywny rozwój gospodarczy
- potrzeba nadrobienia
zaległości w regionie
przygranicznym

Obecnie subregiony - mimo pozytywnego rozwoju gospodarczego po obydwu stronach granicy - borykają się ze stosunkowo poważnymi problemami gospodarczymi. Słabość strukturalna po niemieckiej stronie i niewystarczające środki finansowe samorządów po polskiej stronie stanowią przeszkodę w długofalowym rozwoju gospodarczym. Zasadniczo obszar ten przy wykorzystaniu swojego potencjału może stać się transgranicznym europejskim obszarem gospodarczym, regionem „pomostowym”.

PKB jako istotny wskaźnik
gospodarczy

PKB (Produkt Krajowy Brutto) jest wskaźnikiem działalności produkcyjnej kraju lub regionu. Odpowiada on ogólnej wartości wytworzonych dóbr i usług finalnych po odliczeniu wartości dóbr i usług zużytych do tej produkcji.

Ryc.6: Zmiany w PKB (Kraje Związkowe/Województwa), 2000 do 2004 [Źródło: Eurostat]

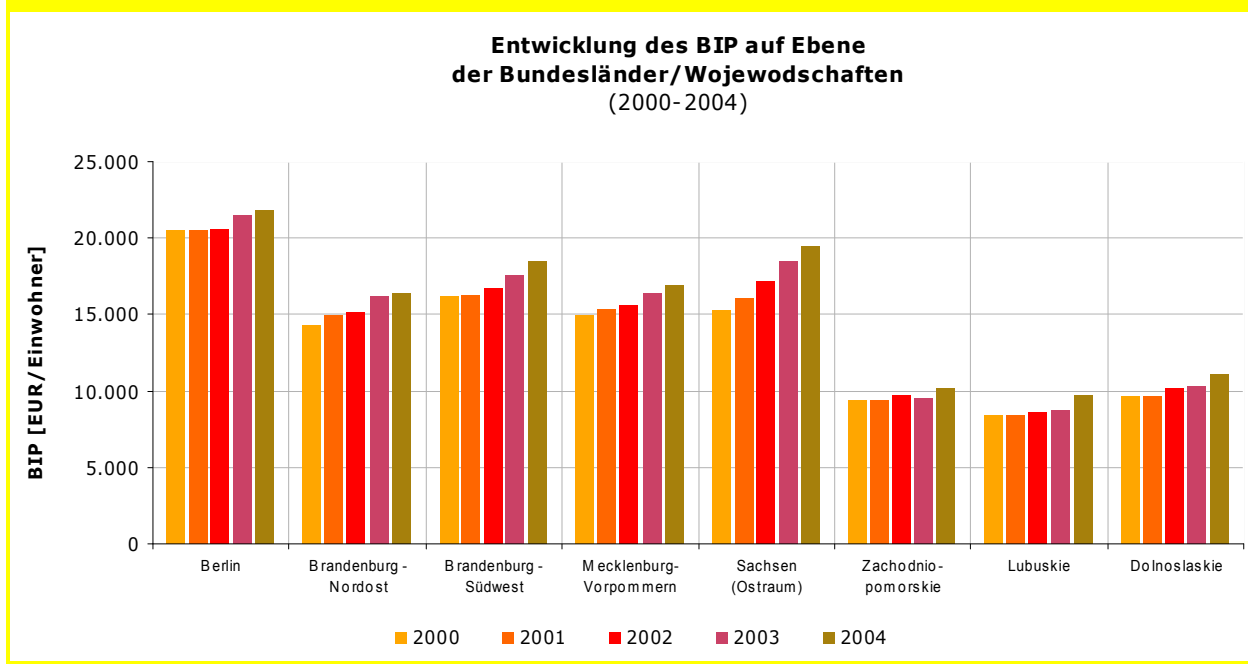


Berlin - ze względu na dużą liczbę mieszkańców - wypracował w ostatnich latach najwyższy PKB. Województwo Dolnośląskie wykazuje podobny BIP jak jak północno-wschodni podregion Brandenburgii. PKB Zachodniopomorskiego i

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Lubuskiego jest znacznie niższy. Ze względu na bardzo zróżnicowaną liczbę mieszkańców sensowne jest porównanie PKB per capita.

Ryc. 7: Zmiany w PKB na mieszkańca (Kraje Związkowe/Województwa), 2000 do 2004 [Źródło: Eurostat]



Berlin (jeszcze) jako „lokomotywa” regionu -
Ożywienie gospodarcze w
Saksonii potrzeba nadrobienia
zaległości w woj.
zachodniopomorskim,
dolnośląskim i lubuskim

W minionych latach wszystkim regionom omawianego obszaru udało się wypracować rosnący produkt krajowy brutto - jednak na dość różnym poziomie. Podczas gdy wysokość PKB badanego obszaru osiąganego przez niemiecką stronę wynosi od 16.300 do 21.700 EUR na mieszkańca, PKB po polskiej stronie kształtuje się na poziomie od ok. 9.700 do 11.100 EUR na mieszkańca. Przy tym województwo dolnośląskie odnotowuje najwyższy PKB. Tendencje rozwojowe wykazały jednak, że w minionych latach PKB w województwach lubuskim i dolnośląskim wyraźnie wzrastał, podczas gdy wzrost PKB w Berlinie, a także w Brandenburgii i Meklemburgii-Pomorzu Przednim był o wiele mniejszy. Największy skok osiągnęła Saksonia (na Wschodzie), tu nastąpił wzrost o prawie 1/3. Województwo zachodniopomorskie - podobnie jak Berlin - zdołało osiągnąć wzrost jedynie ok. 7,5 %. Rozwój gospodarczy Berlina i województwa zachodniopomorskiego przeżywa stagnację w porównaniu z rozwojem innych regionów - wszystkie pozostałe kraje wykazują większą dynamikę rozwojową.

Warunkiem takiego rozwoju jest przekształcenie polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego w region europejski o wzmocnionej integracji gospodarczej z własną tożsamością. Wizja „polsko-niemieckiego domu” (pięciokąt między Berlinem - Szczecinem - Poznaniem - Wrocławiem - Dreznem) może stać się czynnikiem budującym tożsamość, by np. wzmacniać wspólne stanowisko w Komisji Europejskiej. Podmioty działające w obszarze przygranicznym muszą - choć są i pozostaną między nimi różnice - łączyć siły w obronie swoich interesów.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

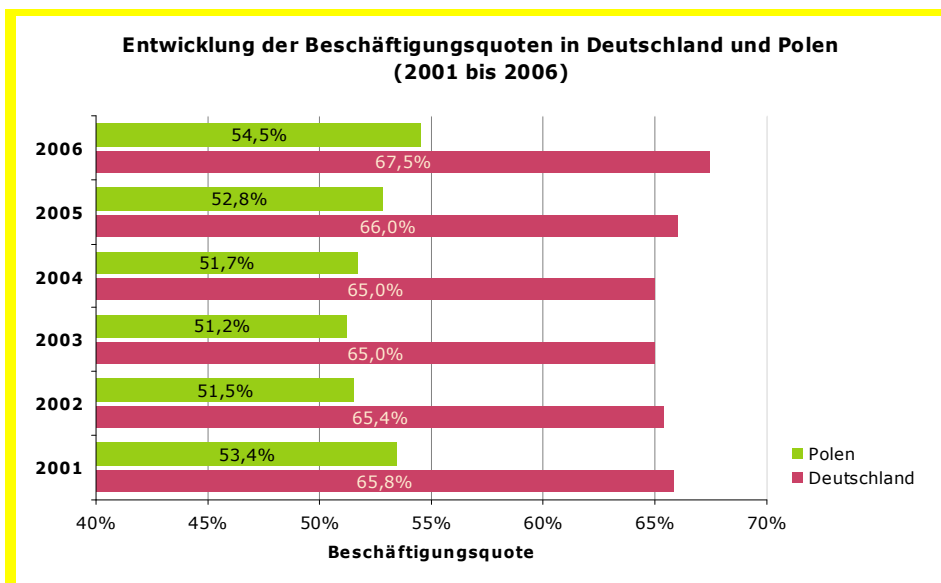
Nowe kierunki w strategii rozwoju gospodarczego w Brandenburgii - przykład dla innych

Po niemieckiej stronie są ustalane obecnie nowe kierunki dla przyszłego rozwoju gospodarczego. Wprowadzając strategię „Wzmacniania mocnych stron” Brandenburgia zarządza odwrót od terytorialnego wspierania wszystkich potencjałów gospodarczych i koncentruje się bardziej na „Regionalnych ośrodkach wzrostu” oraz na wybranych branżach gospodarczych. Regionalne ośrodki wzrostu są identyfikowane z ważnymi miastami, które ze względu na swoją strukturę gospodarczą mogą wysyłać istotne impulsy rozwojowe także w przyszłości i tym samym stanowią siłę napędową dla regionu. Do takich ośrodków wzrostu w obszarze przygranicznym zaliczają się Schwedt nad Odrą, Eberswalde, Frankfurt nad Odrą, Eisenhüttenstadt, Cottbus, Fürstenwalde nad Sprewą, Schönefeld, Wildau, Königs Wusterhausen, Spremberg, Großräschen, Senftenberg, Schwarzhöhe, Lauchhammer und Finsterwalde. Meklemburgia-Pomorze Przednie i Saksonia jak dotychczas nie powzięły zmiany kierunku w swojej polityce rozwoju gospodarczego.

pozytywne perspektywy rozwoju dla Brandenburgii i Saksonii - umiarkowane prognozy dla Meklemburgii-Pomorza Przedniego

Brandenburgii przypisuje się bardzo dobre szanse rozwoju atrakcyjności gospodarczej. Rozwój w ostatnich trzech latach był pozytywny - szczególnie także w porównaniu z pozostałymi czterema nowymi krajami związkowymi.

Ryc. 8:
tendencje rozwoju stopy zatrudnienia w Niemczech i Polsce, 2001 do 2006 [Źródło: Eurostat]



nieznaczny wzrost zatrudnienia w Polsce i Niemczech - jednak różna sytuacja wyjściowa

Wskaźnikiem rozwoju gospodarczego regionu jest rozwój stopy zatrudnienia¹, przedstawiony tu na przestrzeni ostatnich sześciu lat. Zarówno w Niemczech jak u w Polsce dało się zauważyć spadek zatrudnienia w latach 2003 i 2004, w minionych dwóch latach nastąpił - spowodowany ożywieniem gospodarczym - lekki wzrost aktywności zawodowej. Jednak w Niemczech równolegle można zaobserwować tendencję spadkową zatrudnienia. O ile w Polsce odsetek osób aktywnych zawodowo wyniósł w ubiegłym roku ok. 55 %, o tyle w Niemczech zatrudnieni stanowili 68 %, tzn. większa część osób potencjalnie aktywnych zawodowo rzeczywiście podejmowała pracę. Po polskiej stronie należy przyjąć, że proces nadrobienia zaległości - dzięki wyjątkowemu wzrostowi gospodarczemu w minionych latach - utrzyma się także w latach następnych i przyczyni się

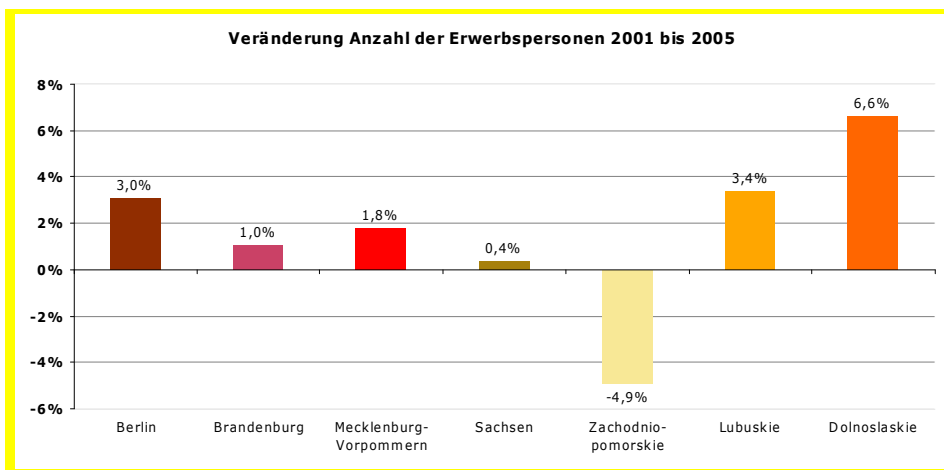
¹ Stosunek osób zatrudnionych do liczby mieszkańców w grupie wiekowej od 15 bis 64-latków

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

do wzrostu zatrudnienia. Dla porównania: odsetek zatrudnionych w UE 27² wynosił w 2006 roku 64,4 %.

Jednak w subregionach dynamika zatrudnienia kształtowała się bardzo różnie. W okresie od 2001 do 2005 zarówno Berlin jak i Brandenburgia, Mecklemburgia-Pomorze Przednie i Saksonia odnotowały przyrost w stopie zatrudnienia. Po niemieckiej stronie Berlin odnotował 3%, a tym samym największy przyrost. W tym samym okresie po polskiej stronie w obydwu południowych województwach zaobserwowano częściowo znacznie większy wzrost aktywności zawodowej - 3,4 % (lubuskie) czy 6,6 % (dolnośląskie) - tu zarysowuje się wyraźna tendencja, że przede wszystkim w południowej części badanego obszaru powstają gospodarcze impulsy wpływające na rynek pracy. Poniższy wykres obrazuje dynamikę zatrudnienia.

Ryc. 9:
Zmiana liczby zatrudnionych od
2001 do 2005
[Źródło: Eurostat]



Prognozy dot. rozwoju gospodarki w regionie przygranicznym są obecnie trudne do znalezienia

Nie można znaleźć zbyt wiele prognoz dotyczących rozwoju gospodarki w regionie przygranicznym. I tak w prognozie gospodarki przestrzennej Federalnego Urzędu Budownictwa i Gospodarki Przestrzennej przynajmniej dla niemieckiego subregionu można znaleźć następującą wypowiedź: „Po wielokroć trudniej jest dokonać szacunkowej oceny dynamiki zatrudnienia we wschodnioniemieckich regionach w porównaniu z regionami zachodnioniemieckimi. Uzasadnienia takiego stanu rzeczy szukać można po pierwsze w problemach metodologii badania trendów, a po drugie w specyfice problemów nowych krajów związkowych.” Prognoza gospodarki przestrzennej Federalnego Urzędu Budownictwa i Gospodarki Przestrzennej dla Wschodnich Niemiec zakładała obniżenie wskaźnika zatrudnienia. Stabilna dynamika wymagałaby znacznie większego wzrostu gospodarczego niż miało to miejsce w minionych latach.

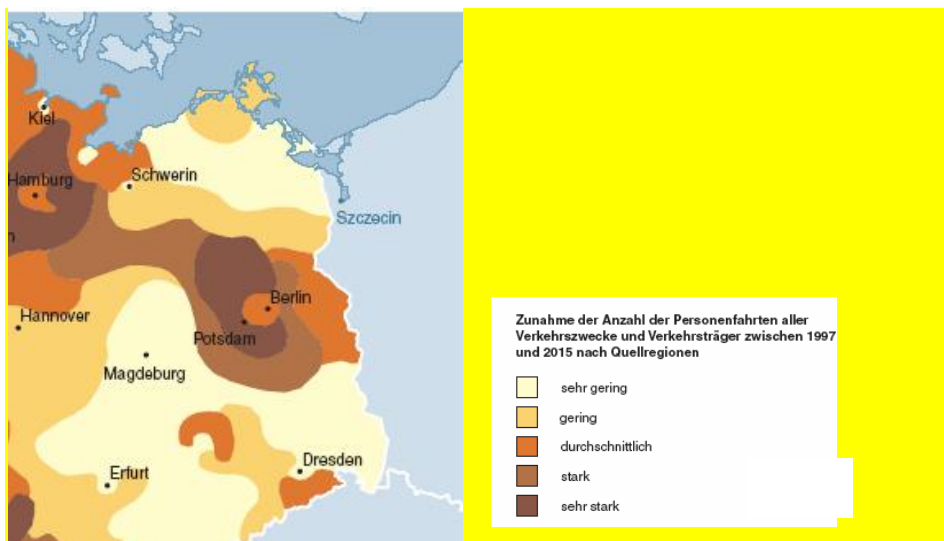
Rozwój gospodarczy wpływa na zmiany w transporcie

Skutkiem rozwoju gospodarczego będzie zmiana liczby przejazdów osobowych w regionie. Dla niemieckiej strony w prognozie planowania przestrzennego sporządzonej przez Federalny Urząd Budownictwa i Gospodarki Przestrzennej znaleźć można następujący obraz:

² 27 krajów członkowskich

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Ryc. 10:
Tendencje rozwoju transportu
[Źródło: Federalny Urząd
Budownictwa i Gospodarki
Przestrzennej Raport o stanie
gospodarki przestrzennej z
2005 r.]



ważne ośrodki z rozwojem transportu

Także przyszła dynamika rozwoju transportu będzie uzależniona od zmian w obrazie aktywności zawodowej i rozwoju gospodarki. Szczególnie w relacji Berlin-Hamburg mogą można prognozować znaczny wzrost przejazdów osobowych do roku 2015. W relacji Berlin-Szczecin czy Berlin-Drezno przywidywany jest przyrost tylko częściowy bądź na niektórych odcinkach. Impulsy rozwojowe wychodzące z Berlina jako metropolii będą prowadziły do intensyfikacji przejazdów osobowych w kierunku Polski.

Prognozuje się znaczny rozwój dynamiki transportu związanego z gospodarką w kierunku Polski. Federalny Plan Budowy Szlaków komunikacyjnych przewiduje trzykrotny wzrost w transgranicznym drogowym dalekobieżnym transporcie towarowym (stan początkowy: 1997).

Przewidywany zwiększony popyt na transport

Wzrośnie popyt na transport po roku 2012. Analiza znana jako Dornier-Studie przewiduje, że uruchomienie międzynarodowego lotniska Berlina i Brandenburgii, przystąpienie Polski do układu z Schengen, zniesienie ograniczeń w zakresie podejmowania pracy oraz wprowadzenie Euro spowoduje na odcinku Berlin-Wrocław-Katowice wyzwolenie znacznych potencjałów gospodarczych. W ten sposób także „wielkie wydarzenia” na skale europejską jak Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej 2012 w Polsce - nawet jeśli tylko na zasadzie jednorazowego impulsu - może generować pozytywne skutki dla rozwoju całego obszaru.

Specjalne strefy ekonomiczne ze szczególnymi zachętami inwestycyjnymi

Od roku 1994 w Polsce istnieją specjalne strefy ekonomiczne (Ustawa o specjalnych strefach ekonomicznych z 20 października 1994 r.). Inwestorom mającym działalność w tych strefach oferuje się specjalne zachęty. Polega to m.in. na częściowym lub całkowitym zwolnieniu z podatku dochodowego od osób prawnych oraz umożliwianie odliczania od podatku części wydatków inwestycyjnych. Obecnie w Polsce jest 14 specjalnych stref ekonomicznych.

Po polskiej stronie specjalnych istnieje szereg stref ekonomicznych, które składają się z szeregu podstref:

Województwo lubuskie

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Kostrzyn-Słubice
 Województwo dolnośląskie
 Legnica
 Kamienna Góra
 Wałbrzych
 Województwo zachodniopomorskie
 Pomorze (różne lokalizacje)

Rozwój regionalny wymaga
 dostępności komunikacyjnej
 dostosowanej do potrzeb i
 odpowiadającej potencjałom
 gospodarczym

Różne studia badające rozwój gospodarki wykazały, że pozyskanie podobszarów w całym obszarze przygranicznym odgrywa ważną rolę w rozwoju regionalnym. Tylko dostosowana do potrzeb i odpowiadająca potencjałom gospodarczym dostępność komunikacyjna między ważnymi ośrodkami oraz dobre połączenie może stworzyć impulsy gospodarcze. Dotyczy to w szczególności regionalnych, transgranicznych połączeń. Przy tym mosty mają charakter symboliczny i mogą sprzyjać zbliżeniu ludzi na terenach przygranicznych. Jako aktualny przykład niech posłuży wykonane w połowie lipca 2007 roku wbicie pierwszej łopaty pod odbudowę mostu dla ruchu pieszych i rowerzystów przez Nysę pomiędzy brandenburską miejscowością Zeltz i polskim Siedlcem.

PODSUMOWANIE

Rozziew w poziomie gospodarki i dobrobytu między Zachodem i Wschodem (między Niemcami i Polską) nie zmniejszyła się w ostatnich latach, mimo że regiony po obydwu stronach granicy odnotowały wzrost PKB.

Prognozując dalszy rozwój należy się spodziewać, że dysproporcje w poziomie rozwoju w Polsce wciąż będą się pogłębiać - atrakcyjne dotychczas regiony dalej będą zbierać owoce swojego pozytywnego rozwoju (na południu kraju), a regiony północne będą w dalszym ciągu ulegać zacofaniu.

Szansą na rozwój dla całego regionu jest zdefiniowanie jego położenia „po środku Unii Europejskiej” jako mostu między „starymi” i „nowymi” państwami członkowskimi. Szansa ta jednakże kryje w sobie również ryzyko zredukowania znaczenia regionu do „regionu tranzytowego”, niekorzystającego z ogólnego rozwoju gospodarczego lub korzystającego z tego tylko po części i uzależnionego od rozwoju sąsiednich, prosperujących regionów.

Niemieckie powiaty ziemskie na badanym obszarze - z wyjątkiem metropolii i centrów nadrzędnych - w skali ogólnoniemieckiej w dużej mierze zaliczają się do słabszych pod względem gospodarczym. Zarówno rozwój demograficzny jak i dynamika wskaźników bezrobocia, zatrudnienia i potencjału gospodarczego odstają w stosunku do średnich wskaźników ogólnoniemieckich. To samo można powiedzieć o polskich województwach.

W szczególności metropolia, jaką jest Berlin, nie uruchomiła jeszcze takiego potencjału gospodarczego, który stanowiłby duży impuls dla regionu.

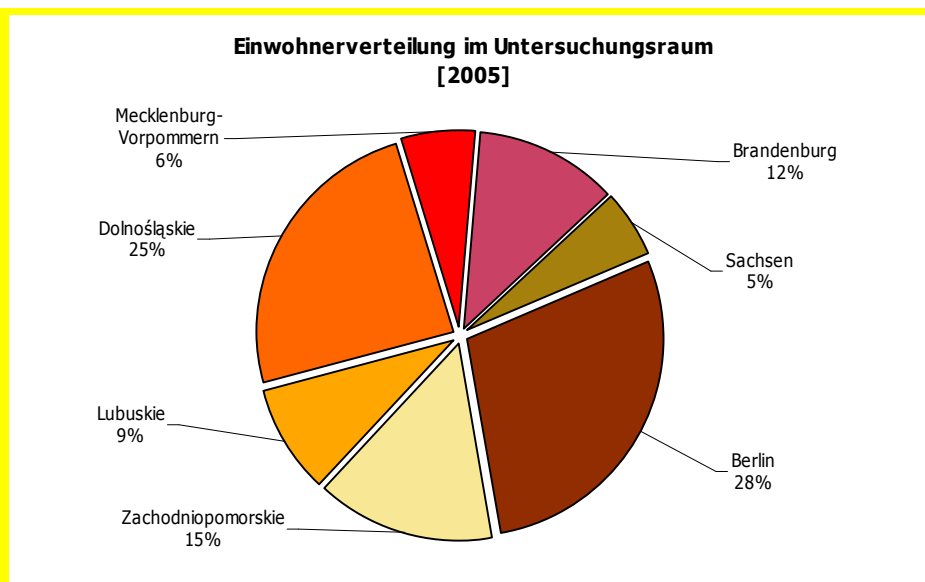
Szczególnie połączenie regionów i ich ważnych ośrodków z ponadregionalnymi szlakami komunikacyjnymi odegra ważną rolę w ich rozwoju.

3.4 Dynamika ludności i prognozy demograficzne

Na obszarze badanym w dniu 31 grudnia 2005 mieszkało 12,04 mln. mieszkańców. Na Berlin liczący prawie 3,5 mln. mieszkańców przypada największa liczba mieszkańców (28 %), tuż za nim plasuje się województwo dolnośląskie (25 %). Berlińska metropolia jako główny ośrodek demograficzny określa ogólną strukturę. Północny teren z Meklemburgią-Pomorzem Przednim, województwem zachodniopomorskim, Brandenburgią i województwem lubuskim cechuje się najniższą gęstością zaludnienia (między 66 mieszkańcami na km² w Meklemburgii-Pomorzu Przednim i 87 mieszkańcami na km² w Brandenburgii). Południe z Saksonią i województwem dolnośląskim jest natomiast zasiedlone znacznie gęściej (obydwa regiony po 142 mieszkańca na km²).

Poniższy wykres pokazuje udział procentowy mieszkańców na badanym obszarze:

Ryc. 11:
Udział procentowy
mieszkańców (2005 r.) na
badanym obszarze
[Źródło: prezentacja własna]



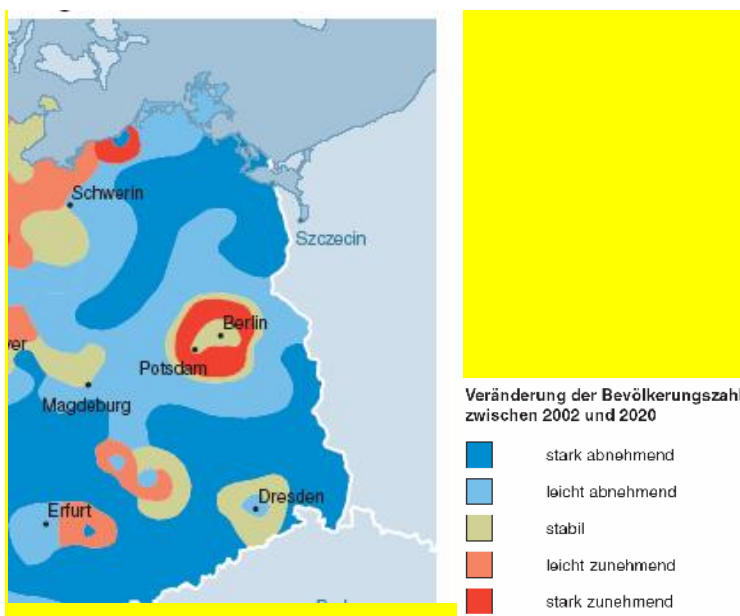
Wyraźnymi ośrodkami skupiającymi mieszkańców są Berlin województwo dolnośląskie.

Spadek liczby ludności o 7 %
(odpowiada to ubytkowi
840.000 osób) do roku 2020

Dostępne są prognozy demograficzne dla wszystkich podobszarów, wychodzą one jednak po części z innego roku bazowego. W całym regionie liczba ludności skurczy się o 7 %, tzn. w roku 2020 region ten będą zamieszkiwać tylko ok. 11,2 mln. osób (co odpowiada absolutnemu ubytkowi 840.000 mieszkańców). Poza odpływem ludności spowodowanym zmianami na rynku pracy przyczyn takiego ubytku szukać należy przede wszystkim w naturalnej dynamice demograficznej. W szczególności po niemieckiej stronie od 1990 r. obserwuje się mocny ruch migracyjny w kierunku zachodnim (do starych krajów związkowych), który w międzyczasie jednak powoli ustaje.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Ryc. 12:
Tendencje rozwoju
demograficznego do 2020 r.
[Źródło: Federalny Urząd
Budownictwa i Gospodarki
Przestrzennej Raport o stanie
gospodarki przestrzennej z
2005 r.]



Wyraźnie rozpoznawalny jest pozytywny rozwój demograficzny wokół berlińskiej metropolii, a i dla rejonu Drezna można prognozować stabilną dynamikę demograficzną. Jednak cały obszar pomiędzy Morzem Bałtyckim na północy i granicą czeską na południu dozna od nieznacznego po mocny spadek liczby ludności.

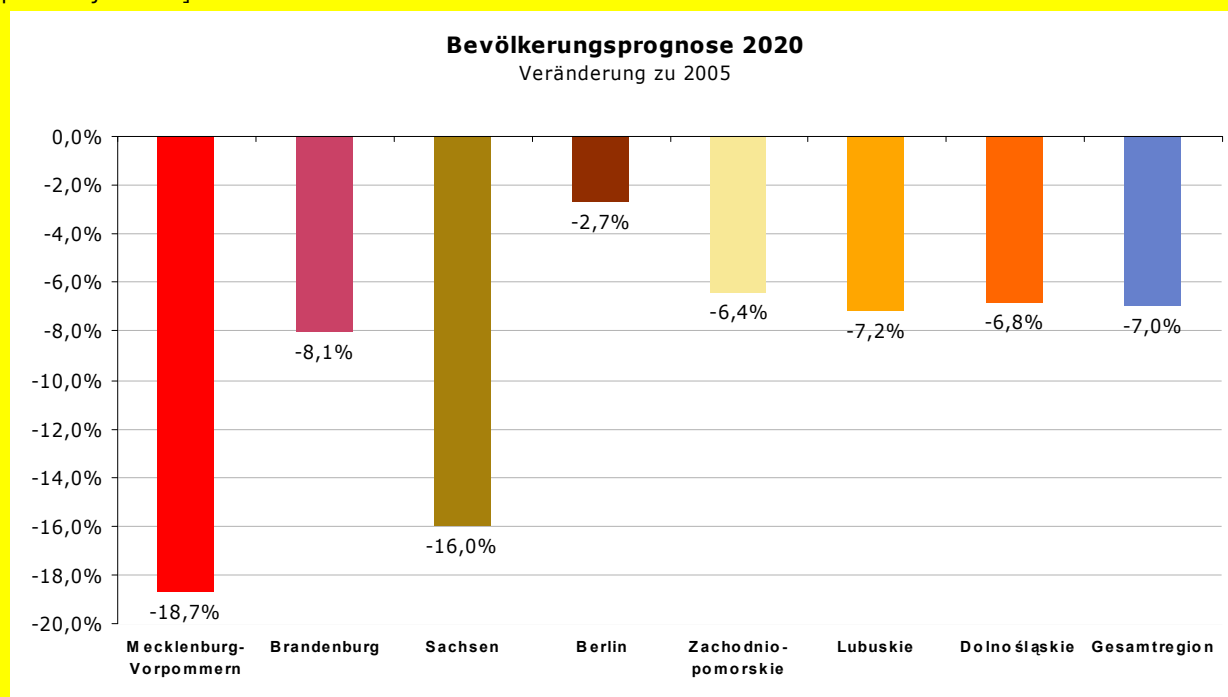
znaczna redukcja liczby
ludności po niemieckiej stronie
- niewielki ubytek po polskiej
stronie

Najmocniej spadek liczby ludności dotknie omawiane powiaty ziemskie Meklemburgii - Pomorza Przedniego, tu w stosunku do roku 2005 zabraknie prawie co piątego mieszkańca. Także regiony Saksonii w badanym obszarze będą skazane na dalszą znaczną utratę ludności. Regiony te będą mogły tylko w nieznacznym stopniu korzystać ze stosunkowo stabilnego rozwoju w Wolnym Kraju Saksonii. Także w badanych regionach Brandenburgii oczekiwana jest ponadprzeciętna (w stosunku do całego regionu) redukcja liczby ludności. W całym regionie metropolia berlińska najmniej odczuje ubytek ludności - tu wyniesie on ok. 3 %.

Ogółem redukcja wskaźników demograficznych po polskiej stronie będzie znacznie słabsza aniżeli po stronie niemieckiej - jest wynik nie oddziałującego jeszcze efektu demograficznego, jakim jest „przestarzałe społeczeństwo”. Należy jednak wyjść z założenia, że zjawisko to jest jedynie „przesunięte w czasie” i, choć słabiej wyrażone, nastąpi.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Ryc. 13: Prognoza wg krajów związkowych/województw i dla całego regionu na rok 2020, zmiany w stosunku do 2005 r. [Źródło: prezentacja własna]



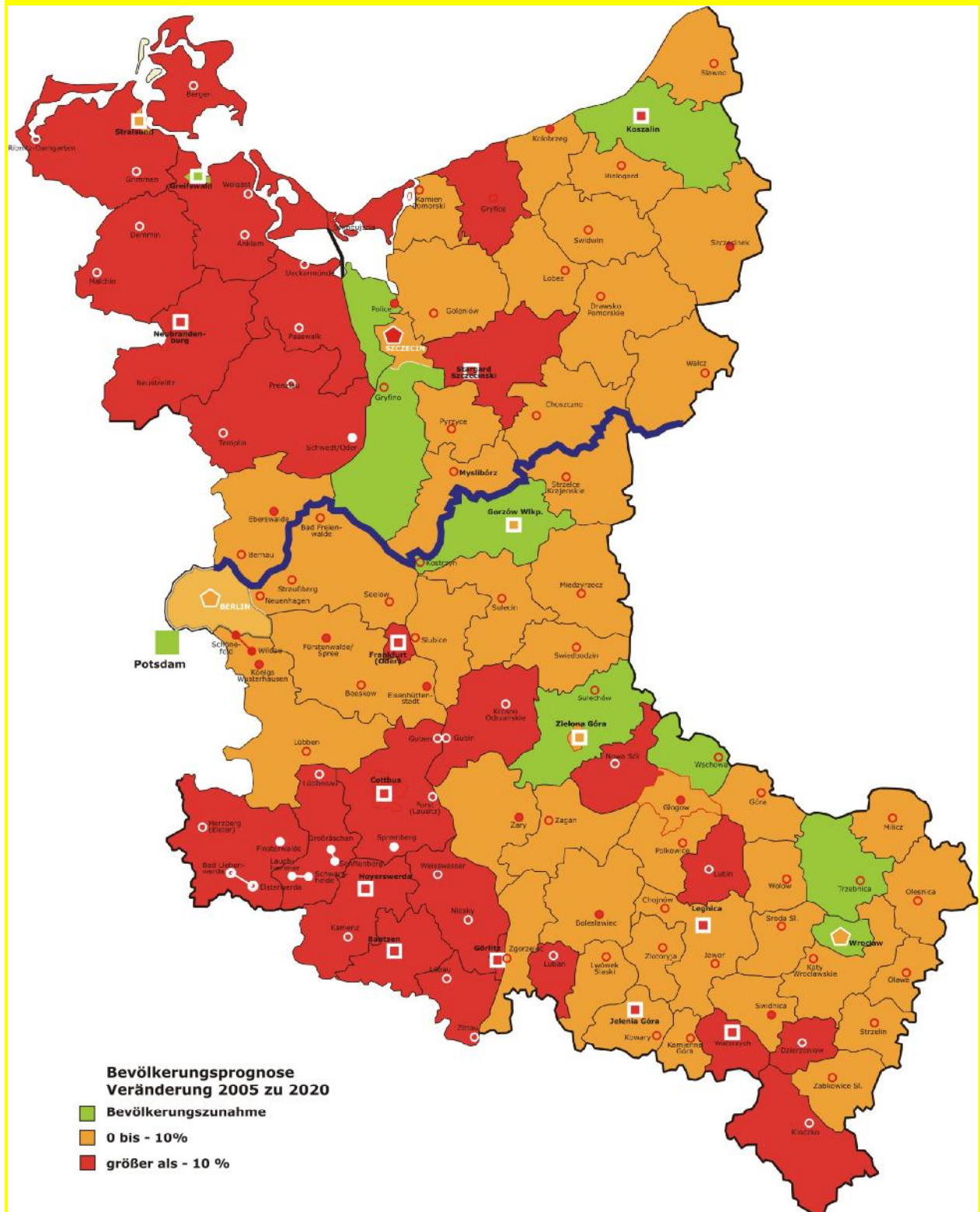
Równoległe z redukcją liczby mieszkańców postępować będzie starzenie się społeczeństwa - po niemieckiej stronie widoczne to będzie bardziej, niż po polskiej. Prawie całej niemieckiej części badanego obszaru dotyczy prognoza mocnego lub bardzo mocnego zwiększenia liczby seniorów sędziwych (powyżej 75 roku) do roku 2020. Zmiany demograficzne tego rodzaju pociągną za sobą poważne przeobrażenia w wewnętrznym składzie ludności regionu.

Regiony są w różnym stopniu dotknięte spadkiem liczby ludności.

Redukcja wskaźnika demograficznego będzie przebiegać w regionie w sposób całkowicie zróżnicowany. Obok regionów z przyrostem ludności (np. powiat koszaliński, woj. zachodniopomorskie, ze wskaźnikiem wzrostu 21 %) inne poszczególne regiony doznają znacznych ubytków demograficznych (np. powiat nowosolski, woj. lubuskie, ze wskaźnikiem ubytku ok. 34 %). Wszystkie ośrodki odnotują ubytek ludności (między 10 i 15 %), przy czym straty po niemieckiej stronie - przede wszystkim w Meklemburgii-Pomorzu Przednim i Saksonii - po części wypadną wyraźnie wyraźniej. Niniejsza mapa obrazuje prognozowane ubytki ludności na poziomie powiatów:

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Ryc. 14: Prognoza demograficzna, prezentacja zmian w okresie lat 2005 do 2020 [Źródło: Urzędy statystyczne krajów związkowych/województw]



W ciągu kolejnych 13 lat w niemieckiej części badanego obszaru nie należy spodziewać się przyrostu ludności. W części polskiej profitować mogą w szczególności powiaty położone w bezpośredniej bliskości dużych miast, jak Szczecin,

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Koszalin, Gorzów Wlkp., Zielona Góra i Wrocław. Tu widoczna jest potrzeba nadrobienia strat w zakresie procesu suburbanizacji, który w części niemieckiej w znacznym stopniu już się zakończył. Nieznacznej redukcji ludności można oczekiwać w powiatach ziemskich przylegających bezpośrednio do metropolii berlińskiej. Im większa jest odległość od metropolii, tym większe będą ubytki ludności. Także po polskiej stronie niektóre powiaty są dotknięte redukcją ludności większą niż -10 %. Tam już w chwili obecnej widoczne są objawy względnego starzenia się społeczeństwa.

PODSUMOWANIE

Po obydwu stronach granicy w najbliższych latach widoczna będzie redukcja ludności. W 2020 r. w regionie mieszkać będzie o 7% mniej osób niż w roku 2005. Tendencja ta ma swoje uzasadnienie w naturalnej dynamice demograficznej, ale także w utrzymującym się odpływie ludności.

Do roku 2020 struktura wiekowa w regionie znacznie zmieni się w kierunku starzenia się. Proces ten mocniej będzie odczuwany w niemieckiej części regionu, ponieważ społeczeństwo polskiej części obecnie jest względnie młodsze.

Zmianom demograficznym towarzyszyć będą coraz większy niedobór robotników wykwalifikowanych uczniów zawodu, co z kolei odbije się na Rozwoju gospodarczym całego regionu.

Cały region zjedna siły w pracy nad wykorzystaniem szans wynikających ze zmian demograficznych. I tak na przykład przeprofilowanie regionu na region turystyczny (atrakcyjne krajobrazy o wysokim potencjale wypoczynkowym) lub przeobrażenie się w supernowoczesny e-region (bardzo dobre wyposażenie w nowoczesne media i intensywne użytkowanie) mogą stworzyć nowe perspektywy.

3.5 Struktury osadnicze i istotne korytarze transportowe

policentryczne struktury osadnicze

Cały polsko-niemiecki obszar osadniczy nacechowany jest bardzo zróżnicowanymi strukturami osadniczymi. Północną część można zasadniczo zaszerzować jako obszar zdominowany przez obszary wiejskie z niewielką gęstością osadnictwa i priorytetowym centrum osadniczym w Szczecinie. Dalej w kierunku południowym można zdefiniować leżący wzdłuż osi Berlin-Poznań obszar z załączkami zagęszczenia i ośrodkami osadniczymi w Berlinie i Gorzowie Wlkp. Wyraźnie gęściejsze struktury osadnicze wykazują południowe granice badanego obszaru w kierunku Czech. Znajduje się tam cały szereg ośrodków osadniczych: Wrocław, Jelenia Góra i Wałbrzych. Również otaczające je obszary osadnicze wykazują tu wyraźnie większą gęstość, niż na obszarze północnym.

Zadanie 1 - Pomerania – wiejski obszar rozwoju z metropolią w Szczecinie

W północnej części obszaru badanego (Zadanie 1 - Pomerania) dominuje miasto Szczecin liczące łącznie 416.000 mieszkańców jako duży obszar osadniczy. Szczecin jest tym samym największą aglomeracją w tym podobszarze. Wraz z położonym na południowy wschód Stargardem Szczecińskim obydwie te miasta jako największe centra osadnicze znajdują się po polskiej stronie. Po stronie niemieckiej znaleźć można mniejsze centra nadrzędne: Neubrandenburg, Stralsund i Greifswald. Gęstość zaludnienia jest po obydwu stronach granicy stosun-

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

kowo mała (między 40 i 80 mieszkańcami na km²) i nacechowana głównie przez obszary wiejskie.

prawie 2/3 mieszkańców żyją w miastach regionu

Ok. 63 % mieszkańców mieszka w miastach regionu, 27 % mieszkańców znajduje się w częściach regionu o charakterze wiejskim.

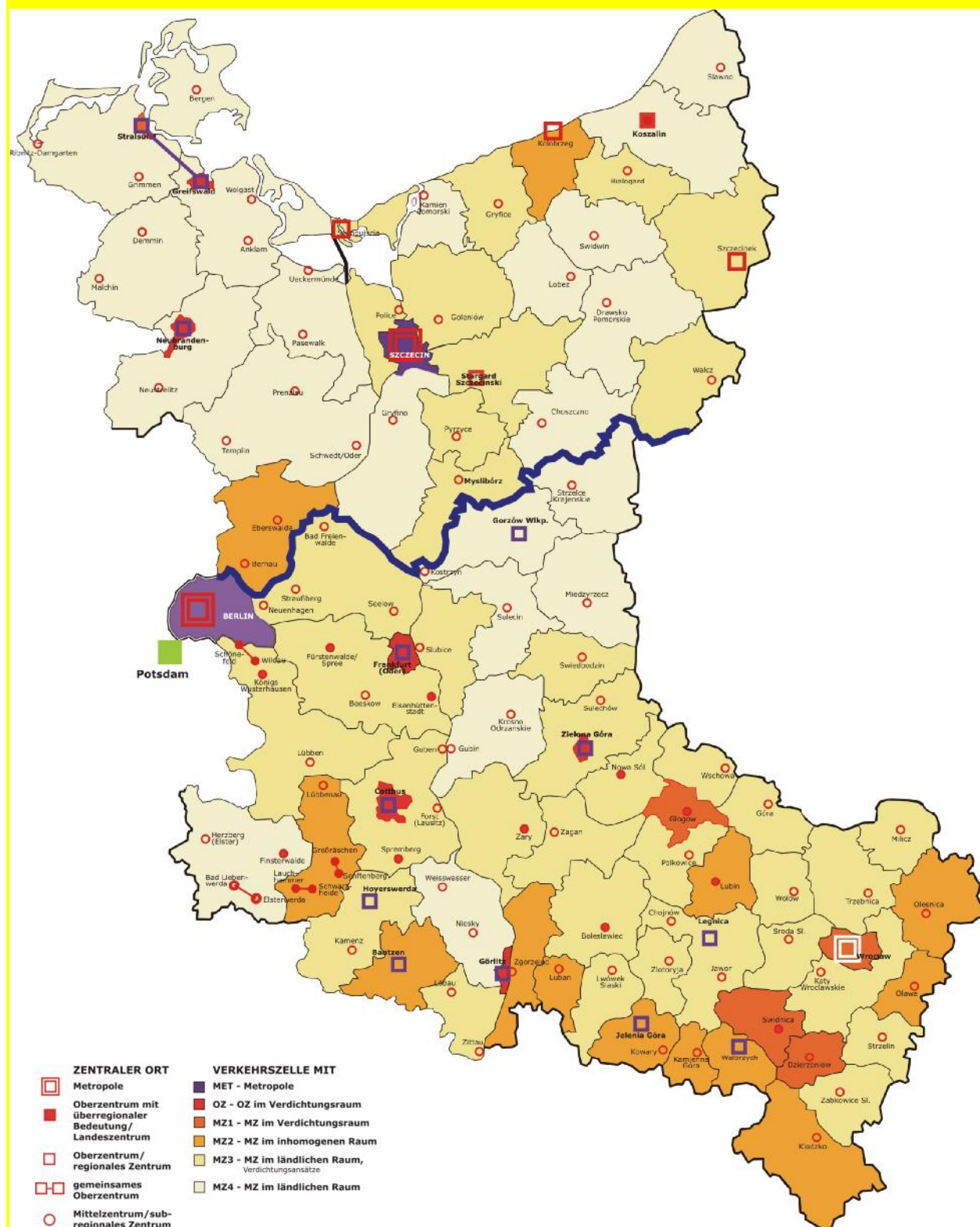
Zadanie 2 - południe – bardziej zagęszczone struktury - Metropolia Berlin jako dominujący punkt osadnictwa

Południowa część badanego obszaru (Zadanie 2) wykazuje – z wyjątkiem północnej części Lubuskiego – zasadniczo większą gęstość zaludnienia, niż część północna. Szczególnie metropolia Berlin odbija swe piętno na strukturze osadniczej tego obszaru. Z centrami nadrzędnymi: Frankfurtem n. O., Cottbus, Hoyer-swerdą, Bautzen (Budziszynem) i Görlitz po stronie niemieckiej, metropolią Wrocławiem centrami nadrzędnymi Gorzowem Wlkp., Zieloną Górą, Legnicą, Jelenią Górą i Wałbrzychem po stronie polskiej obszar ten dysponuje w części południowej wyraźnie gęściejszą strukturą centrów niż część północna.

Na poniższych mapach centra zostały podkreślone a powiaty oznaczone kolorami w zależności od ich gęstości zaludnienia.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Ryc. 15: Gęstość zaludnienia w badanym obszarze, struktura centrów [Źródło: ilustracja własna]



Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Do prezentacji zastosowano następujące kryteria – w oparciu o podstawowe typy Federalnego Urzędu Budownictwa i Porządku Przestrzennego:

Tabela 1:
Kryteria struktury centrów

OPIS	KATEGORIA	LICZBA MIESZKAŃCÓW W OŚRODKU CENTRALNYM	GĘSTOŚĆ ZAŁUDNIENIA W OTOCZENIU
Metropolia	MET	♣ ponad 300.000 mieszk.	♣ ponad 200 mieszk./km ²
Centrum nadrzędne w obszarze zwiększonej gęstości zaludnienia	OZ	♣ ponad 100.000 mieszk.	♣ ponad 200 mieszk./km ²
Centrum średniej wielkości w obszarze zwiększonej gęstości zaludnienia	MZ1	♣ 75.000 do 50.000 mieszk.	♣ ponad 200 mieszk./km ²
Centrum średniej wielkości w obszarze niespójnym, strefa brzegowa w obszarze zwiększonej gęstości zaludnienia	MZ2	♣ 30.000 do 50.000 mieszk.	♣ 100 do 200 mieszk./km ²
Centrum średniej wielkości na obszarach wiejskich, punkt zagęszczenia	MZ3	♣ 20.000 do 30.000 mieszk.	♣ 50 do 100 mieszk./km ²
Centrum średniej wielkości na obszarach wiejskich	MZ4	♣ poniżej 20.000 mieszk.	♣ poniżej 50 mieszk./km ²

Przewidziane uzupełnienie o czynnik ekonomiczny: stopa zatrudnienia

Perspektywicznie przewidziane jest uzupełnienie o stopę zatrudnienia – po polskiej stronie brak jednak danych na szczeblu powiatowym. Uzupełnienie to nastąpi w czasie dalszego opracowywania projektu.

Metropolie, centra nadrzędne i ważniejsze centra średniej wielkości o dobrych połączeniach komunikacyjnych z regionalnymi i ponadregionalnymi sieciami komunikacyjnymi stanowią motory rozwoju gospodarczego

Wymiernych impulsów do dalszego rozwoju struktury centrów i struktury osadniczej dostarczać będą istniejące bieguny wzrostu, tzn. metropolie i centra w obszarach zwiększonej gęstości zaludnienia. W otoczeniu tych dużych do średnich aglomeracji centra z dobrymi połączeniami komunikacyjnymi na dużym obszarze są kolejnymi ważnymi kotwicami dla rozwoju gospodarczego całego wspólnego obszaru. Połączenie z regionalnymi, przede wszystkim jednak z ponadnarodowymi sieciami komunikacyjnymi będzie warunkiem rozwoju regionów w konkurencji o nieliczne inwestycje i miejsca pracy.

OKREŚLENIE KATEGORII PRZESTRZENNYCH NA SZCZEBLU POWIATU

W odniesieniu do badań komunikacyjnych ww. struktury przestrzenne uzupełnia się o charakterystyczne cechy infrastruktury transportowej.

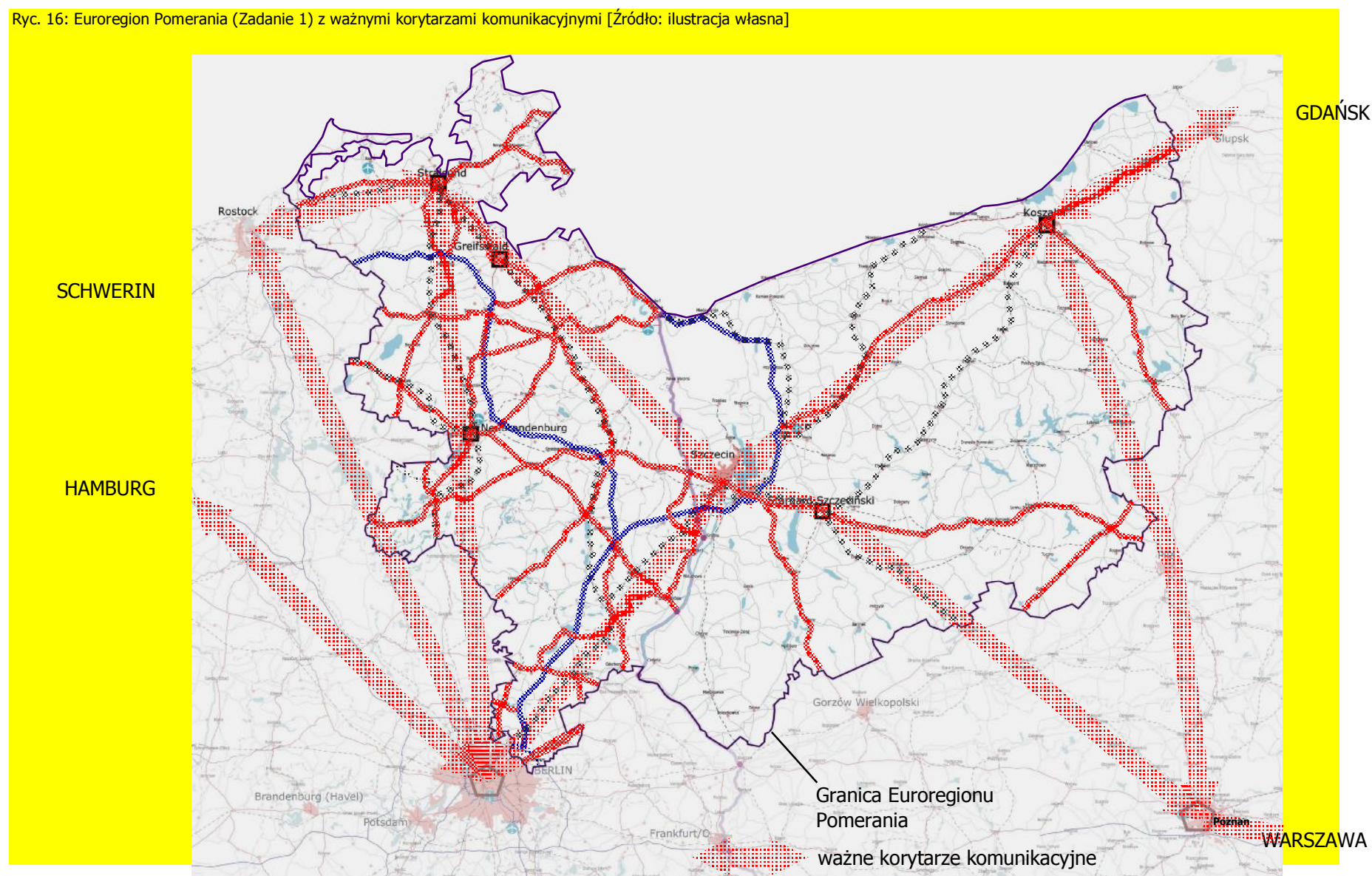
Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Tabela 2: Podział komórek komunikacyjnych na kategorie

KOMÓRKA KOMUNIKACYJNA Z	KATEGORIA	OPIS STRUKTURY PRZESTRZENNEJ	OPIS STRUKTURY KOMUNIKACYJNEJ
Metropolia	MET	♣ bardzo wysoka gęstość zaludnienia ♣ b. duże scentralizowanie rynku pracy i zaopatrzenia ♣ intensywne połączenia z obszarem zwiększonej gęstości zaludnienia	♣ b. duże natężenie ruchu ♣ wyraźne wąskie gardła ♣ duże przeciążenie infrastruktury komunikacyjnej ♣ b. duży udział transportu publicznego
Centrum nadrzędne w obszarze zwiększonej gęstości zaludnienia	OZ	♣ duża gęstość zaludnienia ♣ związki na gruncie pracy i zaopatrzenia w obszarze zwiększonej gęstości zaludnienia i na obrzeżach ♣ priorytet przemysł, usługi, kultura ♣ braki w wypoczynku, przyroda	♣ duże natężenie ruchu ♣ wąskie gardła ♣ przeciążenie infrastruktury komunikacyjnej ♣ duży udział transportu publicznego
Centrum średniej wielkości w obszarze zwiększonej gęstości zaludnienia/strefie brzegowej obszaru zwiększonej gęstości zaludnienia	MZ1	♣ średnia gęstość zaludnienia ♣ dominująca funkcja mieszkaniowa ♣ mniej usług i wytwórstwa ♣ wystarczające wyposażenie w infrastrukturę ♣ średnia atrakcyjność miejsc pracy ♣ problem rozsiedlania	♣ duże natężenie ruchu ♣ częściowo wąskie gardła ♣ średni do dużego udział transportu publicznego
Centrum średniej wielkości w obszarze niespójnym (o większej gęstości/z załączkami zagęszczenia i o charakterze wiejskim)	MZ2	♣ średnia do małej gęstość zaludnienia ♣ ogniwo łączące obszar o zwiększonej gęstości z obszarami wiejskimi ♣ duże znaczenie jako punktu centralnego komórki z wyraźnymi związkami (praca, zaopatrzenie)	♣ duże do średniego natężenie ruchu ♣ średni udział transportu publicznego
Centrum średniej wielkości na obszarze wiejskim obszar wiejski z załączkami zagęszczenia	MZ3	♣ niska gęstość zaludnienia ♣ obszary o wyraźnej restrukturyzacji, w trakcie procesu ♣ niskie zatrudnienie	♣ średnie do małego natężenie ruchu ♣ średni do małego udział transportu publicznego
Centrum średniej wielkości na obszarze wiejskim	MZ4	♣ b. niska gęstość zaludnienia ♣ brak atrakcyjnych miejsc pracy ♣ problem (niepełnego) wykorzystania infrastruktury	♣ małe natężenie ruchu ♣ mały udział transportu publicznego

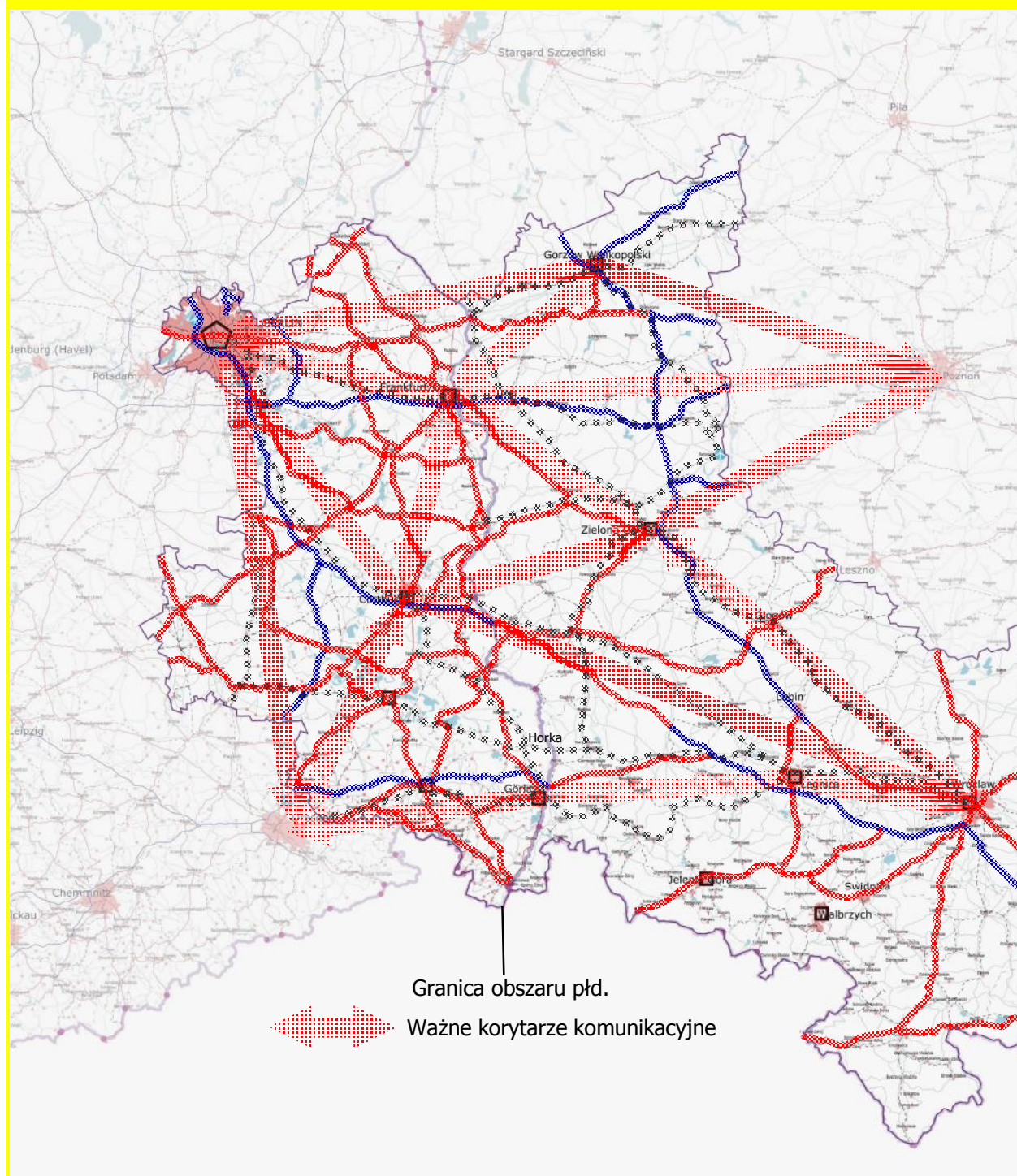
Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Ryc. 16: Euroregion Pomerania (Zadanie 1) z ważnymi korytarzami komunikacyjnymi [Źródło: ilustracja własna]



Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Ryc. 17: Obszar południowy (Zadanie 2) z ważnymi korytarzami komunikacyjnymi [Źródło: ilustracja własna]



PODSUMOWANIE

- Polsko-niemiecki obszar rozwoju (DPERON) znajduje się pod znacznym wpływem obszarów metropolitalnych Berlina, Szczecina i Wrocławia.
- Jako ważne miasta poza regionem wymienić należy Drezno i Poznań.
- Zwłaszcza w Euroregionie Pomerania znaleźć można po części stosunkowo rzadko zamieszkałe powiaty, częściowo powiaty z załączkami zagęszczenia.
- Obszar na południe od osi Berlin-Poznań wykazuje większą gęstość zaludnienia i struktury centrów. Tu znajduje się więcej i gęściej zaludnionych centrów nadrzędnych, niż w północnej części obszaru badanego.
- Najważniejsze aglomeracje – obok wymienionych metropolii – w Euroregionie Pomerania (Zadanie 1)
 - Stralsund
 - Greifswald
 - Neubrandenburg
 - Stargard Szczeciński i
 - Koszalin
- W obszarze południowym (Zadanie 2) następujące centra określają strukturę osadniczą i przestrzenną
 - Frankfurt n. Odrą
 - Cottbus
 - Hoyerswerda
 - Görlitz
 - Bautzen
 - Zielona Góra
 - Legnica
 - Jelenia Góra i
 - Wałbrzych
- Obszar południowy przecinają obydwa paneuropejskie korytarze transportowe II i III. Euroregion Pomerania leży na północ od korytarza I. Cały obszar charakteryzuje się korzystnym położeniem geograficzno-gospodarczym. Jednak odległości do dobrze rozbudowanych sieci komunikacyjnych są duże, z drugiej strony brakuje dostępu do tych sieci, tak więc pozytywne efekty tego położenia mogą być tylko częściowo wykorzystane.

potrzeba nadrobienia braków
infrastrukturalnych po polskiej
stronie

3.6 Turystyka

Po stronie niemieckiej rozbudowano, szczególnie w ostatnich latach sieć szlaków pieszych i rowerowych (np. Odrzańsko-Nyski Szlak Rowerowy). Dla samorządów oznacza to w szczególności wzrost potrzeby utrzymania dróg gminnych i szlaków rowerowych. W polskiej części istnieje wyraźnie rzadsza sieć dróg wskazująca po części luki w sieci, po części konieczność poprawy jakości drogi rowerowej. Transgraniczna sieć dróg rowerowych istnieje dotychczas tylko w załączkach. Szlaków pieszych wypowiedzi te dotyczą tylko w ograniczonym zakresie, gdyż wymagają one mniejszych nakładów na budowę i utrzymanie. (Jednolite) oznakowanie tych szlaków rekreacyjnych pozostaje jednak zadaniem na przyszłość.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Rosnące zapotrzebowanie na transgraniczne trasy rowerowe

Wiąże się to z rosnącym zapotrzebowaniem na transgraniczne drogi rowerowe, jak stwierdza to już opracowana w ramach projektu INTERREG III „Baltic+” koncepcja "Ponadgranicznej infrastruktury dla turystyki rowerowej w powiatach Uecker/Randow i Uckermark oraz Rzeczypospolitej Polskiej"³. Rosnąca branża turystyczna, a w niej przede wszystkim segment „turystyka rowerowa”, będzie miała coraz większe znaczenie dla gospodarczego rozwoju DPERONu.

W ramach ww. projektu zbadano szczegółowo potencjał istniejący w tym zakresie w bezpośrednim regionie przygranicznym. Wymienić można następujące warunki ramowe:

- Niemiecka strona pogranicza na terenie Pomeranii charakteryzuje się dużą liczbą lasów, zbiorników wodnych i pasm wzgórz (jak np. Brohmer Berge). W kierunku Morza Bałtyckiego szczególnie interesujące z punktu widzenia turystycznego są wydmy śródlądowe na brzegu Zalewu.
- Istnienie rezerwatu przyrody „Altwarper Binnendünen mit Riether Werder”, Parku Narodowego Doliny Dolnej Odry, rezerwatu biosfery Schorfheide-Chorin i parku przyrody Uckermärkische Seen daje tej części terenów nadgranicznych duży potencjał przyrodniczy, w którym już obecnie znajduje się gęsta sieć szlaków pieszych, rowerowych i jeździeckich.
- Również po polskiej stronie znajduje się wiele dużych obszarów lasów i łąk. W powiecie Police znajduje się rezerwat ornitologiczny, który ma duże znaczenie międzynarodowe jako siedlisko ptaków wodnych i brodzących. Potencjał turystyczny uzupełniają Parki Krajobrazowe Cedynia i Dolina Dolnej Odry, a także Puszcza Bukowa.
- Szczecin jako „zielone miasto” (20 % powierzchni to tereny zielone - parki i lasy) otoczony jest również licznymi lasami i wodami.
- W obszarze nadgranicznym na terenie Euroregionu Pomerania znajduje się wiele tematycznych szlaków rowerowych połączonych w sieć dzięki przejściom granicznym.

„Forum Turystyki” Partnerstwa Odrzańskiego określiło wiele zadań na przyszłość

Partnerstwo Odrzańskie skonfrontowało się szczegółowo w ramach „Forum Turystyki” z rozwojem turystyki po obydwu stronach granicy. W celu zapewnienia rozwoju turystycznego całego regionu sformułowano następujące ważne projekty:

- Opracowanie wspólnej **wizji turystyki**. Ustalenia wspólnych zleceń, konkursów pomysłów itp., wykonawców, finansowania itd. Sformułowane już przedsięwzięcia należy zapisać w nowej koncepcji turystycznej (2006 - 2010) Brandenburgii (brak barier, harmonizacja oznakowania turystycznego itd.)
- Stworzenie **współpracy marketingowej** dla regionu Odry i opracowanie wspólnej prezentacji internetowej. Partnerami są TMB (Marketing Turystyczny Brandenburgii) i odpowiednie jednostki marketingowe innych uczestników.

³ BTE Tourismusmanagement, Regionalentwicklung; UmweltPlan GmbH Stralsund, na zlecenie Kommunalgemeinschaft Europaregion Pomerania e. V., grudzień 2003

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

- Osiągnięcie **jednakowego standardu** infrastruktury turystycznej. Rozbudowa i połączenie systemu dróg rowerowych:
 - połączenie w sieć Odrzańsko-Nyskiego Szlaku Rowerowego, Europejskiego Szlaku Rowerowego Dalekiego Zasięgu (R1) z polskim projektem „Zielona Odra”
 - rozbudowa i połączenie w sieć dróg wodnych: Odra do Wrocławia, Warta od Poznania do Kostrzyna nad Odrą.
 - Urządzenie przystani dla różnych typów turystyki wodnej (kajaki, motorówki itd.) po obydwu stronach Odry, wzgl. nad Wartą.
 - wyposażenie przystani (energia elektryczna, toalety, woda pitna, śmietniki itd.) w odpowiednim standardzie.
- Stworzenie **sieci kooperacyjnej** w celu realizacji ww. projektów, należy jeszcze zdefiniować potencjalnych partnerów.
- Identyfikacja ludności z regionem odrzańskim; opracowanie **marketingu wewnętrznego** przez sieć marketingową. Szczególne zadanie np. TMB i LTV (Krajowe Stowarzyszenie Turystyczne) we współpracy z odpowiednimi partnerami polskimi. Współdziałanie instytucji edukacyjnych, jak np. dotychczasowa polsko-niemiecka nauka zwodu w gastronomii i hotelarstwie, Bad Freienwalde.

planowana Transgraniczna
Kulturowa Ścieżka Ogrodów
„wokół Bad Muskau”

W regionie Bad Muskau planowane jest urządzenie Transgranicznej Ścieżki Kulturowej Parków i Ogrodów. Szlak ten połączy ogółem 150 parków i ogrodów wokół Bad Muskau. Pod kierownictwem Towarzystwa Regionu Księcia Pücklera zebrało się 20 polskich i 30 niemieckich gmin, by wspólnie opracować ten szlak. Kolejne gminy już zasygnalizowały swoje zainteresowanie tym projektem. Z pomocą masterplanów, opisujących pielęgnację parków przygotowywane będą połączone w sieć atrakcje turystyczne. Spółka marketingowa Oberlausitz-Niederschlesien zajmie się promocją szlaku.

Również parki geologiczne, częściowo tworzone ponadgranicznie, są mocno powiązane z obszarem przygranicznym. W obszarze Barnim istnieje park geologiczny „Krajobraz polodowcowy na brzegu Odry” stał się magnesem przyciągającym turystów, na południu park „Łuk Mużakowski” został udostępniony zwiedzającym na początku lipca. Tytuł „Narodowy park geologiczny” przyznawany jest wraz z certyfikatem przez GeoUnion - Fundację Alfreda Wegenera, a finansowany i wspierany przez Federalne Ministerstwo Edukacji i Badań oraz UNESCO. Okazją do wprowadzenia tytułu była Akcja 2002 – Rok nauk Geologicznych.

PODSUMOWANIE

- Infrastruktura turystyczna jest po stronie niemieckiej zdecydowanie lepiej rozwinięta, niż po stronie polskiej.
- Po polskiej stronie należy nadrobić zaległości w rozbudowie szlaków rowerowych, pieszych i turystyki wodnej oraz w towarzyszącej infrastrukturze turystycznej (noclegi, wyżywienie itd.)
- Liczne istniejące już elementy tworzące wspólny region turystyczny o **transgranicznej sieci szlaków** należy nadal rozwijać. Niezbędne jest jasne określenie priorytetów i sukcesywna realizacja. Działaniom tym musi towarzyszyć odpowiedni marketing, dzięki któremu atrakcyjne połączenia staną się znane szerokiej publiczności.

PODSUMOWANIE

- Ważne zaczątki rozwoju wspólnego regionu turystycznego zostały już opracowane w ramach Partnerstwa Odrzańskiego. Szczególnie zamierzona wizja turystyki będzie nadawała istotne impulsy dla rozwoju. Wydaje się przy tym ważne, by wizję tę poprzeć konkretnymi działaniami i priorytetami, by mogła ona spełniać rolę sterującą i koordynującą.
- W ramach koncepcji opracowywania i działania opracowanych przez euro-regiony na nadchodzący okres programowania znaleźć można także załączki wspólnego rozwoju regionu turystycznego. Turystyka jest, ze względu na swoje znaczenie dla rozwoju gospodarczego regionu, traktowana i opracowywana w tych koncepcjach jako samodzielne pole działania.

4 Infrastruktury transportowe – rozwój systemów nadrzędnych, warunków ramowych i wymagań

4.1 Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN) i paneuropejskie korytarze transportowe

TRANSEUROPEJSKA SIEĆ TRANSPORTOWA

Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN) odgrywa decydującą rolę dla zagwarantowania swobodnego przepływu osób i towarów w Unii Europejskiej. Obejmuje ona wszystkie rodzaje transportu i około połowy całego przepływu dóbr i osób. Jednym z głównych celów budowy multimodalnej sieci jest zapewnienie, aby na każdym odcinku danej trasy można było wybrać najlepszy środek transportu.

Do roku 2020 TEN ma obejmować sieć dróg o łącznej długości 89.500 km oraz linii kolejowych o łącznej długości 94.000 km, z tego ok. 20.000 km linii o prędkości dopuszczalnej co najmniej 200 km/h. Sieć śródlądowych dróg wodnych będzie obejmować 11.250 km. Ponadto będzie to 210 portów śródlądowych, 294 portów morskich i 366 lotnisk.

W celu realizacji tego planu opracowano ogółem 30 priorytetowych projektów. Żaden z nich nie będzie realizowany w bezpośredniej bliskości badanego obszaru⁴. Na wschód od badanego obszaru realizowany będzie priorytetowy projekt rozbudowy linii kolejowej Gdańsk – Warszawa – Brno – Bratysława – Wiedeń. Również połączenie drogowe Gdańsk – Brno – Bratysława – Wiedeń zostało uznane za projekt priorytetowy.

PANEUROPEJSKIE KORYTARZE TRANSPORTOWE

Paneuropejskie Korytarze Transportowe zostały zdefiniowane przez ministrów transportu podczas Konferencji Europejskich Ministrów Transportu na Krezie (w 1994 r.) i w Helsinkach (1997) jako uzupełnienie Transeuropejskiej Sieci Transportowej.

Badany obszar posiada możliwości rozwojowe, które mogłyby zostać uruchomione dzięki dwóm paneuropejskim korytarzom transportowym: II (połączenie drogowe i kolejowe Berlin – Warszawa – Mińsk – Moskwa – Niżny Nowogród) oraz III (połączenia drogowe i kolejowe Berlin – Drezno – Wrocław – Lwów – Kijów).

Na poniższej mapie przedstawiono korytarze transportowe istotne z punktu widzenia badanego terenu oraz ważne elementy infrastruktury transportowej.

⁴ Z wyjątkiem przedłużenia trasy Rail Baltica; jako priorytetowy został tu zdefiniowany odcinek z Warszawy do Kowna, Rygi, Tallina i Helsinek.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Ryc. 23:
Korytarze transportowe i
infrastruktura transportowa na
badanym obszarze [Źródło:
Federalny Urząd Budownictwa i
Porządku Przestrzennego,
2002]

**KORYTARZ TRANSPORTOWY II**

Ryc. 18:
Paneuropejski Korytarz
Transportowy II [Źródło:
Komisja Europejska]



Połączenie drogowe realizowane jest przez A12 z Berlina do Frankfurtu nad Odrą, przez przejście graniczne w Świecku, dalej A2 w kierunku na Poznań, Łódź i Warszawę do granicy polsko-białoruskiej.

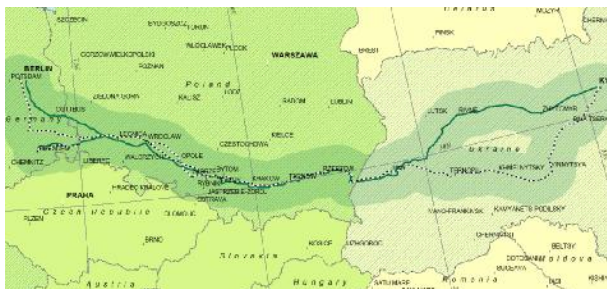
Natomiast transport kolejowy przebiega z Berlina przez Frankfurt nad Odrą, przejście graniczne w Kunowicach, Poznań, Łódź w kierunku na Warszawę, aż do granicy Polski. W Niemczech korytarz ten obejmuje razem 85 km linii

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

kolejowych i 100 km dróg, po stronie polskiej jest to 690 km kolei i 868 km dróg. Drogi te łączą Unię Europejską z najważniejszym centrum przemysłowym Rosji.

KORYTARZ TRANSPORTOWY III

Ryc. 19:
Paneuropejski Korytarz
Transportowy III [Źródło:
Komisja Europejska]



Korytarz ten prowadzi autostradami A12 i A15 z Berlina przez Chociebuż (Cottbus) w kierunku przejścia granicznego Forst. Południowa część korytarza łączy się z opisaną na wschód od Legnicy, do Drezna i

Görlitz/Zgorzelca. Dalej droga prowadzi przez Wrocław, Opole, Katowice w kierunku na Kraków i dalej na wschód, ku Ukrainie.

Połączenie kolejowe po stronie polskiej przebiega niemal równoległe do trasy drogowej i łączy niemiecki, polski i ukraiński obszar gospodarczy. Po stronie niemieckiej do korytarza należy linia kolejowa z Berlina przez Horkę w kierunku na Wegliniec. Zgodnie z porozumieniem między Deutsche Bahn AG i PKP S.A. na linii kolejowej korytarza II (Berlin-Poznań) będzie w przyszłości rozwijany głównie transport osobowy, natomiast linia kolejowa przez Horkę ma służyć przewozom towarowym.

Tematem poniższych rozważań będzie infrastruktura transportowa wewnątrz tych korytarzy, a także połączenie istotnych ośrodków z tymi korytarzami.

4.2 Warunki ramowe rozwoju transportu

Harmonizacja kontroli i sankcji związanych z realizacją przepisów socjalnych (czas pracy, czas wypoczynku itd.) w drogowym transporcie towarowym jest już daleko posunięta i zostanie zakończona do roku 2010.

Liberalizacja transportu kolejowego następuje bardzo powoli. Otwarcie sieci kolejowej dla transportu towarowego nastąpi dopiero w roku 2007. Dla przewozów pasażerskich przewiduje się rok 2010.

Plany działań wspierających transport morski i śródlądowy są zaawansowane. EU przyjęła budowę dróg szybkiego transportu kolejowego na listę projektów priorytetowych Transeuropejskich Sieci Transportowych (TEN-T), postępuje rozbudowa portów morskich, opracowuje się uproszczenie formalności celnych. Parlament Europejski odrzucił propozycję Komisji mającą na celu liberalizację usług portowych. Wsparcie transportu morskiego postrzegane jest jednak jako jeden ze sposobów na przyspieszenie wzrostu całej branży transportowej.

Działania wspierające Transeuropejskie Sieci Transportowe zostały zrealizowane na poziomie UE. Jednak z 21 planowanych projektów infrastrukturalnych w 15 starych krajach Unii ukończono realizację tylko trzech, realizacja kolejnych czte-

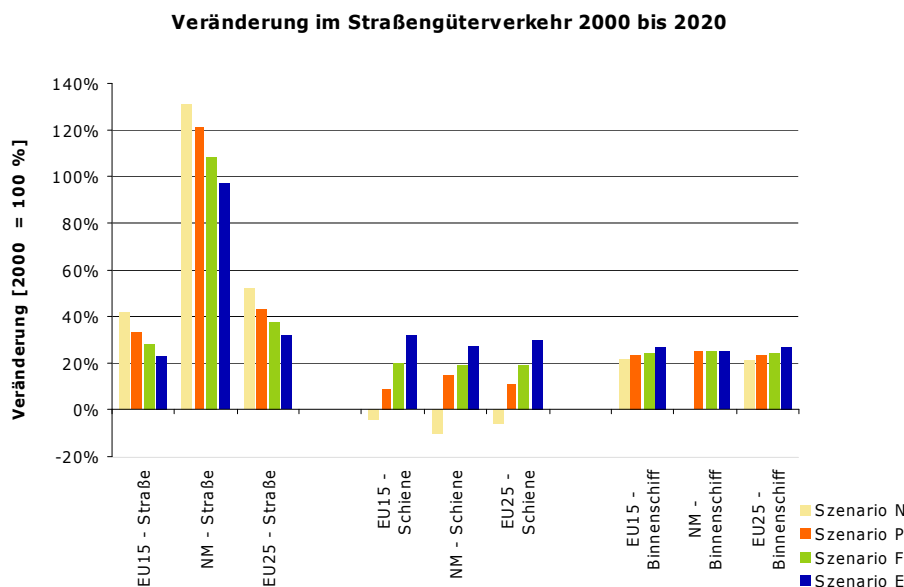
Raport końcowy – Zadania 1 do 4

rech jest daleko zaawansowana. Za opóźnienia odpowiedzialne są przede wszystkim kraje członkowskie, które nie były w stanie przeznaczyć odpowiednich środków na inwestycje, i to pomimo że UE w znaczący sposób wspiera TEN.

Aby wspomóc realizację celu europejskiej polityki rozwoju transportu, jakim jest jego dywersyfikacja modalna i przeniesienie ciężaru na kolej – UE opracowuje obecnie warunki ramowe liberalizacji rynku kolei, wprowadzenia jednolitego Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS - European Rail Transport System), zdefiniowania standardów interoperacyjności (TSI – techniczne specyfikacje interoperacyjności) oraz utworzenia Europejskiej Agencji Kolejowej (ERA). Ponieważ jednak realizacja tych warunków ramowych częściowo wymagać będzie wysokich nakładów finansowych, może potrwać jeszcze wiele lat.

Zmiana systemu drogowego transportu towarowego do roku 2020 opisana jest w różnych scenariuszach⁵ dla krajów „starej” Piętnastki, dla nowych krajów członkowskich oraz dla „UE 25”:

Ryc. 20: Zmiany w towarowym transporcie drogowym w latach 2000 do 2020 [Źródło: Federalny Urząd Ochrony Środowiska 2006]



Wzrost w towarowym transporcie drogowym – tylko bardzo niewielki w transporcie kolejowym

We wszystkich czterech scenariuszach widać wyraźnie, że zmiany w towarowym transporcie drogowym nastąpią przede wszystkim w nowych krajach członkowskich – oczekuje się do wzrostu od 120 do 130 %. W „starych krajach członkowskich” (Unia 15) również przewiduje się wzrost, jednak na znacznie niższym poziomie (między 20 a 40 %). W porównaniu z transportem samochodowym dla transportu kolejowego przewiduje się o wiele mniejszy wzrost – i to we

⁵ Scenariusz N: od chwili uchwalenia Białej Księgi nie zrealizowano żadnych działań, kontynuacja trendów z lat 90.
 Scenariusz P: obejmuje działania już zrealizowane oraz takie, których realizacja została podjęta.
 Scenariusz F: zakłada, że wszystkie działania zapisane w Białej Księdze zostaną zrealizowane.
 Scenariusz E: Scenariusz P, a ponadto zostaną zrealizowane działania uważane za szczególnie skuteczne.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

wszystkich scenariuszach i wszystkich krajach. Prognozy te przewidują więc, że wzrost transportu nastąpi głównie na drogach.

Spadek liczby ludności – wzrost
pracy transportowej

Spadek liczby ludności łączy się z wieloma innymi zmianami strukturalnymi i społecznymi. Procesy te w sumie mogą doprowadzić do tego, że transport w niektórych regionach mimo spadku liczby ludności wzrośnie. Przyczyny to np. powodujące wzrost potrzeb transportowych zmniejszenie gęstości zaludnienia w gminach, które jest nawet wzmacnianie rozwojem transportu samochodowego, a także potrzeba obsłużenia większych powierzchni przez instytucje publiczne, co spowoduje wydłużenie się dróg dojazdowych. Procesy te zostaną wzmocnione w szczególności na terenach wiejskich, gdzie nastąpi zmniejszenie oferty publicznego lokalnego transportu osobowego. W wielu rejonach wiejskich transport publiczny opiera się na transporcie dzieci do szkół. W sytuacji spadającej liczby dzieci i zmniejszających się przestrzeni już dziś zagrożona jest nawet minimalna oferta takiego transportu. Testowane są w tej chwili nowe rodzaje ofert (np. autobusy na wezwanie, „autobusy obywatelskie”), co pozwoli na stwierdzenie, na ile oferta publicznego transportu może zostać utrzymana w regionach wiejskich także w przyszłości.

Publiczny lokalny transport
osobowy w regionach wiejskich
uzależniony od transportu
szkolnego

W chwili zamknięcia redakcji tego raportu nie jest jeszcze znana federalna prognoza komunikacyjna do roku 2020. Prognoza 2020 dla Kraju Związkowego Brandenburgia jest już dostępna w zakresie podstaw i wyników (tylko wyciągi przez internet). Jeśli chodzi o rozwój transportu do roku 2020, prognoza ta stwierdza, że spadająca liczba mieszkańców nie musi prowadzić do spadającego popytu na usługi komunikacyjne, ponieważ zmiany w strukturze wieku i wzrost motoryzacji częściowo zrekompensują ubytek ludności. Dla obszaru Brandenburgii oznacza to, że szczególnie w przestrzeni przewidzianej do zagęszczenia wokół Berlina można oczekiwać wzrost transportu o 30 % w stosunku do roku 2005. Podobnego rozwoju oczekuje się w obszarze na południe od Frankfurtu n. O. w kierunku na Gubin i na obszarze na północ od Frankfurtu n.O. w kierunku Bad Freienwalde (skutek istnienia trasy Odra-Łużyce). Ponadto dla pięciu regionów planowania przedstawiono obciążenie ruchem samochodów ciężarowych dla roku 2020, nie przewiduje się tu jednak zmian w stosunku do roku 2005. Na podstawie istniejącej dokumentacji nie można również stwierdzić, jaki będzie rozwój ruchu na przejściach granicznych.

ROZWÓJ LICZBY PODRÓŻUJĄCYCH NA PRZEJŚCIACH GRANICZNYCH W OBSZARZE DPERON

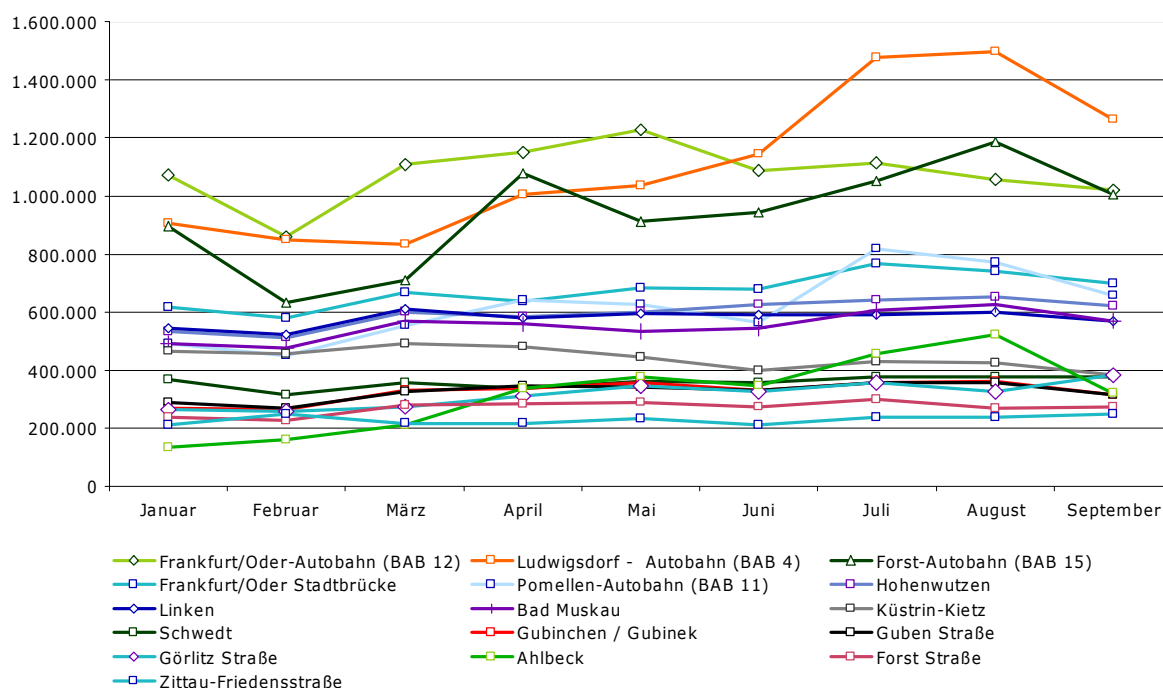
Na przejściach granicznych na
autostradach jest znacznie
większa frekwencja niż na
przejściach kolejowych

Aktualne statystyki policji federalnej wykazują różny rozwój liczby przekraczających granicę w DPERONie na poszczególnych przejściach (od stycznia do września 2007). Ogółem granicę na polsko-niemieckich przejściach granicznych od stycznia do września 2007 roku przekroczyło (w obie strony) 83.437.150 osób. Największą frekwencję notują przejścia graniczne na autostradach. Przejście BAB 4 koło Görlitz jest najpopularniejsze (jeśli obliczyć sumę wjazdów i wyjazdów), do czerwca 2007 r. pozycję tę zachowywało przejście w Świecku (BAB12). Na trzecim miejscu znajduje się przejście graniczne w Forst (BAB15), za nim jest przejście Frankfurt/Ślubice, a potem czwarte przejście na autostradzie, czyli Kołbaskowo (BAB11). Widać wyraźnie, że przejście graniczne we Frankfurcie i Ślubicach ma większe znaczenie niż to w Kołbaskowie: We Frank-

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

furcie/Słubicach w pierwszych dziewięciu miesiącach roku 2007 miało miejsce 6.066.000 przekroczeń granicy, podczas gdy w Kołbaskowie było ich o pół miliona mniej (5.586.000).

Grenzübergänge Straße
Entwicklung der Reisendenzahlen 2007
 (Januar bis September)



Ryc. 27: Rozwój liczby podróżujących, drogowe przejścia graniczne, styczeń do września 2007 [Źródło: Bundespolizei-direktion Koblenz, Lage- und Auswertungszentrum für die Bundespolizei]

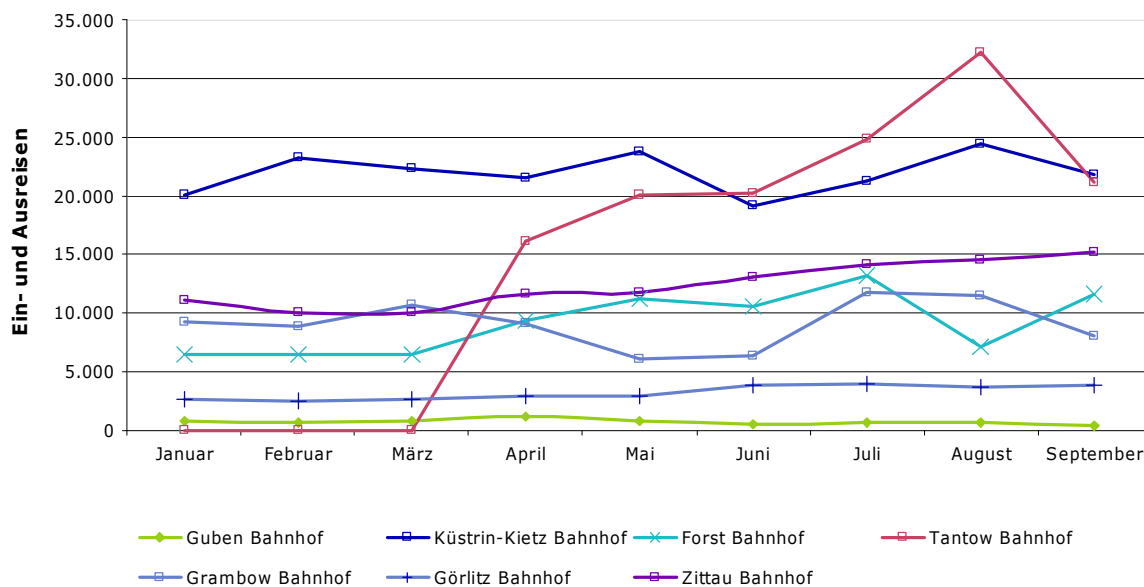
Bardzo niska atrakcyjność połączeń kolejowych - dominacja indywidualnego transportu samochodowego

Na kolejowych przejściach granicznych liczba podróżujących na badanym terenie jest znacznie mniejsza, tzn. transgraniczne połączenia kolejowe pełnią obecnie wyraźnie podrzędną rolę w terenie nadgranicznym. Niska atrakcyjność transgranicznych połączeń kolejowych wskazuje, że niezbędne są tu działania naprawcze.

Brak obecnie prognoz dotyczących liczby podróżujących na przejściach granicznych. Brandenburgia opublikowała „Aktualizację Prognozy Krajowej dla Transportu Kolejowej w Kraju Związkowym Brandenburgia na rok 2020”. Brak jednak prognoz dotyczących rozwoju liczby podróżujących na przejściach granicznych – lub nie zostały one opublikowane.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

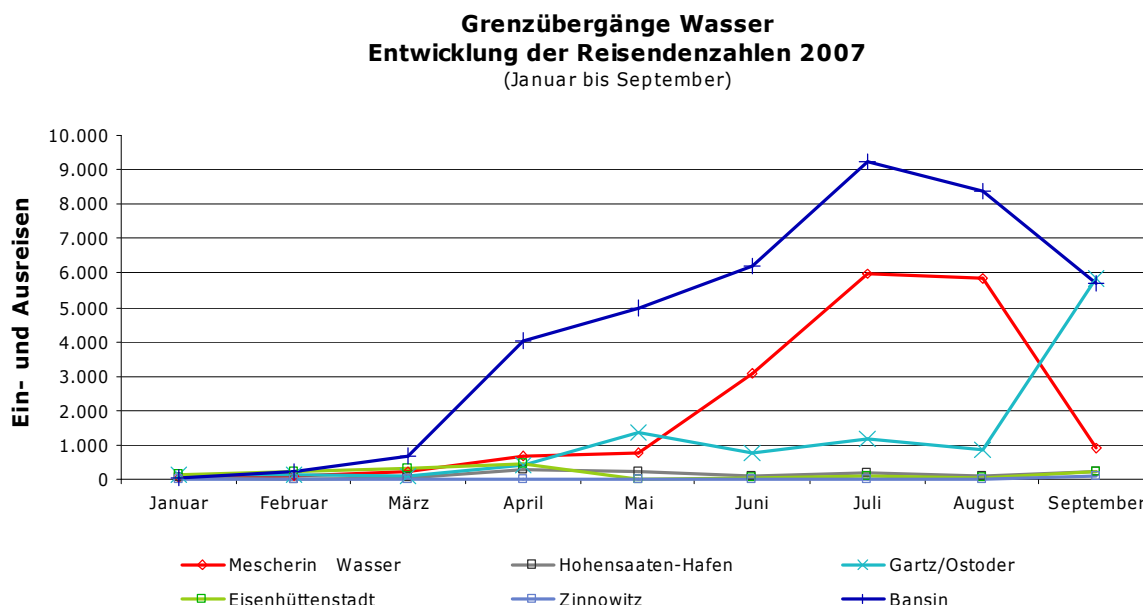
Grenzübergänge Eisenbahn
Entwicklung der Reisendenzahlen 2007
 (Januar bis September)



Ryc. 21: Rozwój liczby podróżujących na kolejowych przejściach granicznych, styczeń do września 2007 [Źródło: Bundespolizeidirektion Koblenz, Lage- und Auswertungszentrum für die Bundespolizei]

Również tutaj największa liczba przekroczeń granicy ma miejsce we Frankfurcie nad Odrą – 739.000 w analizowanym okresie oznacza, że jest ich zaledwie 10 % w stosunku do przekroczeń granicy na przejściach samochodowych na autostradach. Kostrzyn/Kietz i Tantow, ze 197.600 i 134.600 przekroczeń odgrywają stosunkowo niewielką rolę.

Największy przyrost liczby przekraczających granicę wodną wykazują w miesiącach letnich Bansin i Mescherin.



Ryc. 22: Rozwój liczby podróżujących na wodnych przejściach granicznych, styczeń do września 2007 [Źródło: Bundespolizeidirektion Koblenz, Lage- und Auswertungszentrum für die Bundespolizei]

39.450 przekroczeń granicy w Bansinie i 17.570 w Menscherin wskazuje, że wodne przejścia graniczne mają najmniejsze znaczenie w Transporcie.

4.3 Podsumowanie zasadniczych oczekiwań wobec transgranicznej infrastruktury transportowej

Partnerstwo Odrzańskie formułuje istotne oczekiwania wobec infrastruktury transportowej

W ramach pracy Partnerstwa Odrzańskiego podsumowano najważniejsze oczekiwania wobec infrastruktury transportowej. Forum Transport i Logistyka sformułowało następujące punkty, które będą decydujące dla działań w Polsko-Niemieckim Obszarze Rozwoju:

- **Wysoka jakość infrastruktury transportowej dla wszelkiego rodzaju transportu** oraz dobra oferta transportowa są warunkiem rozwoju współpracy gospodarczej w regionie Nadodrza i wzrostu identyfikacji społecznej z regionem.
- Obecnie region ten **z powodu słabości infrastrukturalnej i organizacyjnej** nie może w pełni wykorzystać swojego **korzystnego, centralnego położenia w Europie Środkowej**. Nie udało się jeszcze usunąć powstałych przez dziesięciolecie **braków infrastrukturalnych**.
- Ponieważ trwa konkurencja między regionami, należy w Regionie Odrzańskim dokonać w jak najszybszym czasie pozytywnych zmian. Tych pozytywnych zmian nie można uzyskać wyłącznie poprzez **wzmocnienie działalności inwestycyjnej**. W wielu przypadkach możliwe są szybkie i niedrogie

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

usprawnienia w ofercie transportowej dzięki wykorzystaniu istniejących zasobów oraz poprawę **komunikacji, koordynacji i współpracy instytucjonalnej**. W tym celu niezbędna jest **ściśła i skuteczna współpraca** władz politycznych, odpowiedzialnych za transport władz administracyjnych oraz przedsiębiorstw transportowych.

- Wzrost strumieni towarów, zintensyfikowanie integracji gospodarczej regionu oraz poprawa infrastruktury mogą przyczynić się do rozwoju centrum logistycznego Regionu Odrzańskiego.

Dla poszczególnych rodzajów transportu sformułowano następujące konkretne działania:

• TRANSPORT KOLEJOWY

- Niezbędna dla rozwoju Regionu Odrzańskiego jest **poprawa dostępności**, ew. **skrócenie czasu przejazdów**, szczególnie między polskimi i niemieckimi ośrodkami miejskimi. Rozbudowany, skoordynowany na poziomie ponadregionalnym transport lokalny **o przejrzystej strukturze taryfowej** zapewni połączenie terenów wiejskich z miejskimi.
- Należy dążyć do:
 - **Optymalizacji rozkładów jazdy** (w krótszej perspektywie: bezpośrednie połączenia na dworcach granicznych oraz stworzenie nowych połączeń porannych i wieczornych; w średniej perspektywie: regularne transporty transgraniczne, więcej pociągów bez zmiany lokomotywy, także w polsko-niemieckim transporcie regionalnym)
 - **Poprawa komunikacji w zakresie pełnej oferty taryfowej i rozkładów jazdy** (włącznie z regionalną siecią autobusową) w Regionie Odrzańskim.
 - Stopniowa **likwidacja wąskich gardeł infrastrukturalnych i technicznych** (odcinków ruchu ze zmniejszoną prędkością, np. na mostach, odcinków jednotorowych)
 - Ogólna **poprawa stanu nawierzchni i techniki bezpieczeństwa** w sieci kolejowej w celu zwiększenia prędkości jazdy między ośrodkami regionalnymi (120 km/h dla linii pobocznych, 160 km/h dla linii głównych). Skrócenie czasu oczekiwania na granicy dla pociągów towarowych poprzez poprawę warunków prawnych (nowoczesna polsko-niemiecka umowa ramowa dla transportu kolejowego) oraz intensyfikację wspólnych szkoleń dla polskich i niemieckich pracowników kolei.
 - W średniej i długiej perspektywie **stworzenie jednolitej transgranicznej sieci transportowej Regionu Odrzańskiego**.

• TRANSPORT DROGOWY

- Poprawę w transporcie drogowym udało się już uzyskać dzięki **rozbudowie sieci dróg głównych**. Po polskiej stronie w regionie odrzańskim brak jeszcze autostrad między granicą Polski i Poznaniem oraz Legnicą (w kierunku na Wrocław).
- Należy stwierdzić brak inwestycji w zakresie **łączenia obszarów wiejskich z ośrodkami miejskimi**. Zła infrastruktura drogowa obszarów wiejskich powoduje zmniejszenie szans wykształcenia i zatrudnienia ludności wiejskiej i przyczynia się do negatywnych tendencji rozwoju społecznego.
- Udało się uzyskać poprawę w transporcie transgranicznym. Szybka **odprawa towarów** sprzyja obecnie transportowi na drogach w porównaniu z innymi rodzajami transportu.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4**• ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA**

- Mimo gęstej sieci dróg wodnych istniejący potencjał nie jest jeszcze wykorzystany. Odtworzenie tradycyjnych połączeń, w szczególności **wykorzystanie portu morskiego w Szczecinie** jako portu morskiego do obsługi regionu, szczególnie obszaru aglomeracji Berlina, możliwe jest jedynie w perspektywie długoterminowej.
- Warunkiem zmiany tego stanu rzeczy jest m.in. **zgoda co do potrzeby rozbudowy dróg wodnych** w regionie, inwestycje w **infrastrukturę portową** oraz poprawa **marketingu** i oferty portów. Niezbędne dla rozwoju transportu multimodalnego jest **połączenie portów z drogami lądowymi i torami kolejowymi**. Jako przykład może służyć połączenie portu szczecińskiego do autostrady czy portu w Schwedt do sieci kolejowej.

• TRANSPORT LOTNICZY

- Już dziś wielu pasażerów z regionu korzysta z berlińskich portów lotniczych. **Rozbudowa portu lotniczego Berlin-Brandenburg International** będzie miała istotne znaczenie dla rozwoju regionu jako centrum logistycznego.

• LOGISTYKA

- Rozwój infrastruktury i **poprawa współpracy** między instytucjami stanowi jednocześnie wkład w rozwój regionu jako centrum logistycznego.

Specjalizacja polskich i niemieckich **przedsiębiorstw logistycznych** przyczynia się do zwiększenia konkurencyjności tej branży po obu stronach Odry.

5 Infrastruktury komunikacyjne – „Baza projektów” DPERON

Do celów analizy i planowania w ramach projektu DPERON zebrano wszystkie istotne transgraniczne projekty dotyczące transportu i komunikacji i stworzono „bazę projektów”, które zaktualizowano i częściowo pogłębiono w kartach projektów zgodnie z priorytetami.

Mając na względzie zintegrowaną koncepcję komunikacyjną dla Euroregionu Pomerania wzgl. koncepcje komunikacyjne dla Euroregionów Pro Europa Viadrina oraz Sprewa-Nysa-Bóbr zebrane zostaną również inne projekty komunikacyjne, które bezpośrednio nie mają wprowadzić charakteru transgranicznego, są jednak znaczące w wymiarze regionalnym.

OBJAŚNIENIA DO TABELI

Numeracja ciągła dotyczy wszystkich części i wszystkich gałęzi transportu. Wykorzystane źródła wskazano za pomocą skrótów, objaśnionych w aneksie. **Status** poszczególnych projektów uporządkowano w sposób następujący:

- projekty w fazie wdrożenia: tzn. projekty, które są obecnie realizowane
- projekty w fazie planowania inwestycyjnego: tzn. projekty, które są zawarte w Planach Narodowych względnie Landowych / Wojewódzkich i przeznaczone do realizacji w ciągu najbliższych lat. Podział faz realizacji do roku 2013 i po roku 2013 jest o tyle istotny, że można go odnieść do unijnych okresów planowania. Ponieważ nie w każdym przypadku dostępne są stosowne informacje, przyjmuje się, że projekty z wyższym priorytetem w skali landu realizowane będą do roku 2013, pozostałe odpowiednio później.
- projekty, będące jeszcze w fazie pomysłów, nie zostały jeszcze uwzględnione w planach inwestycyjnych.

Odniesienie przestrzenne wskazuje na to, czy projekty istotne są tylko po jednej stronie granicy lub mają konkretne do niej odniesienie. Odniesienie graniczne dotyczy tutaj polsko-niemieckich połączeń komunikacyjnych bez punktów odprawy granicznej po przystąpieniu Polski do układu z Schengen.

Priorytet realizatora przedsięwzięcia wskazuje jego pozycję na poziomie landu względnie gminy.

Nagłówek **Przyporządkowanie** informuje, z jakiego planu inwestycyjnego projekty pochodzą. Istnieje tutaj rozróżnienie na plany na szczeblu federalnym pilnej i dalszej potrzeby, plany landów, listę priorytetów dla mostów granicznych oraz plany regionów.

W ostatniej rubryce zawarte są pozostałe **Uwagi** dotyczące projektu.

Aneks A1 zawiera pełne listy projektów dla całego obszaru plus dalsze informacje.

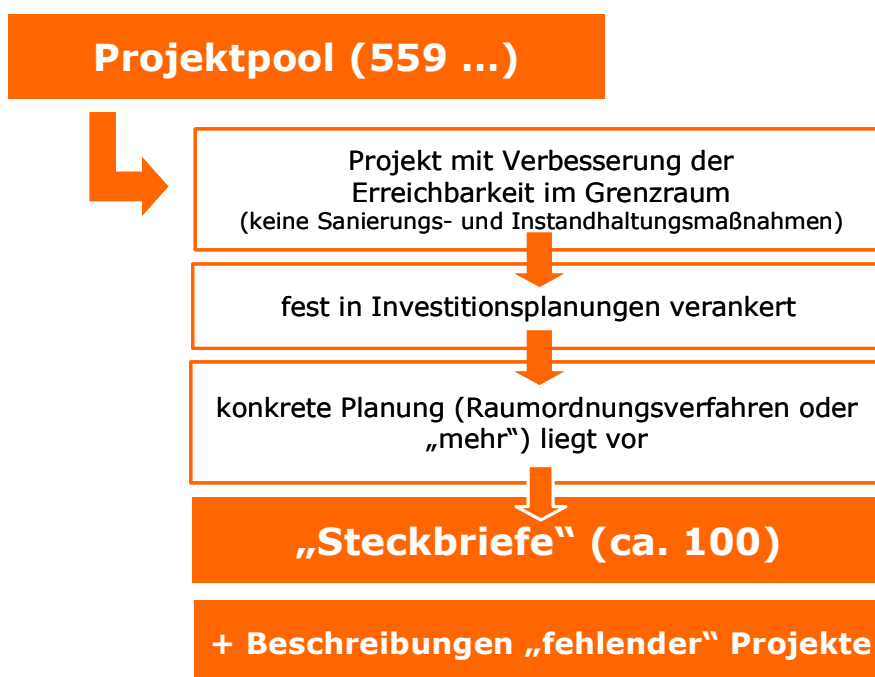
W ramach dalszych prac związanych z projektem pogłębione zostaną także rozmaite projekty na poziomie koncepcji komunikacyjnej w odniesieniu do zadania 1. Po zakończeniu tych prac możliwe jest ewentualnie nieco inne określenie ważności projektów (hierarchizacja).

W przypadku projektów w zadania 2 (obszar południowy) pogłębienie wybranych projektów nastąpi najpierw jedynie w ramach kart projektów. Dokonana zostanie również ocena jakościowa wybranych projektów.

W przypadku projektów na żółtym tle prace pogłębione powinny być wykonane w kartach projektów. Wybór projektów do pogłębionej prezentacji opiera się systematycznie przedstawionej w ryc. 30

Ryc. 1:

Kryteria wyboru projektów do pogłębionej prezentacji w kartach projektów



Projekt poprawiający osiągalność w regionie pogranicza
(nie działania remontowe i utrzymania)

Trwale ujęte w planach inwestycyjnych

Objęte konkretnym działaniem planistycznym (procedury zagospodarowania przestrzennego lub więcej)

Karty projektów (ok. 100)

+ opis „brakujących” projektów

STAN BAZY PROJEKTÓW (PROJEKTPOOL)

Na dzień 20 grudnia 2007 stan bazy przedstawia się następująco:

- ♣ Łącznie zebrano dotychczas 459 projektów komunikacyjnych.
- ♣ Prace pogłębione przewidywane są w przypadku 122 projektów.

- ♣ W 80 przypadkach wykonano prace pogłębione w formie kart projektów.

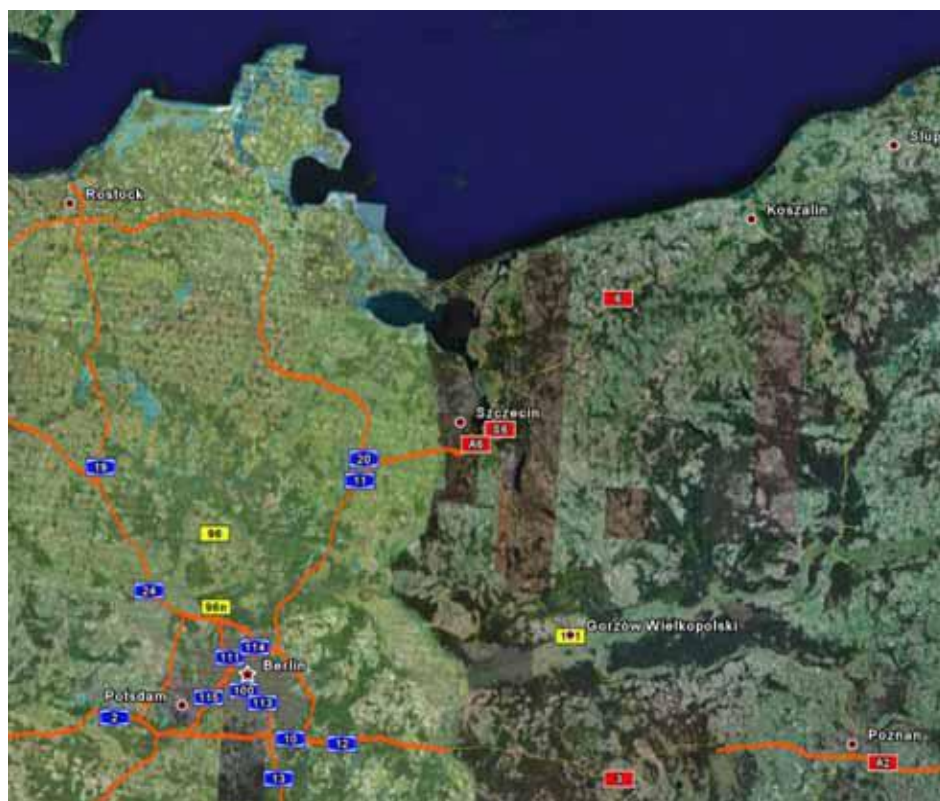
5.1 Drogi lądowe

5.1.1 Część 1

AKTUALNA SYTUACJA

Gęsta sieć dróg po stronie niemieckiej – jedynie nieliczne ważne i w pełni przepustowe połączenia po stronie polskiej

Euroregion Pomerania posiada infrastrukturę w postaci ważnych osi komunikacyjnych, tj. autostrady A20 (Rostok, Stralsund, Greifswald, Neubrandenburg, połączenie z A11) w kierunku Hamburga i Berlina oraz autostrady A11/A6 (Berlin, połączenie z A20, Szczecin). Stosunkowo gęsta sieć dróg federalnych łączy po stronie niemieckiej ważne centra średniego znaczenia (Bergen, Ribniz-Damgarten, Grimmen, Demmin, Anklam, Wolgast, Ueckermünde, Pasewalk, Neustrelitz, Prenzlau, Templin, Eberswalde, Bernau, Schwedt/Oder, Police, Goleniów, Kamień Pomorski, Gryfice, Białogard, Sławno, Swidwin, Lobez, Drawsko Pomorskie, Walcz, Gryfino, Pyrzyce, Mysliborz, Choszczno) z metropoliami Berlinem i Szczecinem oraz centrami nadrzędnymi Stralsund, Greifswald i Neubrandenburg oraz Rostok. Po stronie polskiej funkcje te pełnią drogi krajowe, łączące Szczecin z Koszalinem (S6), Świnoujściem (S3), Gorzowem Wlkp. (S6, E65) i Piłą (S10).



Ryc. 31:
Sieć autostrad w rejonie Północnym
[źródło: Google earth]

Sieć dróg o istotnym znaczeniu komunikacyjnym (drogi federalne / drogi wojewódzkie) jest po stronie niemieckiej wyraźnie bardziej zagęszczona niż po stronie polskiej, gdzie brakuje szczególnie w pełni przepustowego połączenia autostradowego ze Szczecina w kierunku Poznania i Warszawy. Istnieje wprowadzić autostrada ze Szczecina do Berlina (A11), jednak odcinek od węzła Kreuz Uckermark (zjazd A20) aż do przejścia granicznego jest w bardzo złym stanie technicznym, przez co podczas jazdy można tam rozwijać jedynie stosunkowo niskie prędkości.

ISTNIEJĄCE PRZEJŚCIA GRANICZNE

W celu przekroczenia granicy można obecnie korzystać z dziesięciu przejść granicznych.

Tabela 3: Istniejące przejścia graniczne drogowe

PRZEJŚCIE GRANICZNE	DOPUSZCZALNE RODZAJE TRANSPORTU
Ahlbeck - Świnoujście (B111)	• tylko ruch osobowy, autobusy
Garz - Świnoujście (B110, w budowie)	• tylko ruch osobowy, autobusy
Blankensee - Buk (droga landowa/ droga gminna)	• mały ruch graniczny
Linken - Lubieszyn (B104)	• ruch osobowy i towarowy
Schwennenz - Bobolin (droga landowa/ droga gminna)	• mały ruch graniczny
Pomellen - Kołbaskowo (BAB11 /A6)	• ruch osobowy i towarowy
Rosow- Rosówek (droga landowa/ droga gminna)	• ruch osobowy i towarowy (do 3,5 t)
Mescherin - Gryfino (B113)	• ruch osobowy i towarowy
Schwedt - Krajnik Dolny	• ruch osobowy i towarowy
Hohenwutzen – Osinów Dolny	• ruch osobowy i towarowy (z wyjątkiem autobusów, planowane rozszerzenie dla transportu towarowego do 3,5 t)

PLANY

Dla niniejszej analizy duże znaczenie mają szczególnie te plany rozbudowy infrastruktury, które będą realizowane wzdłuż ważnych szlaków komunikacyjnych oraz te, które dotyczą rejonów przygranicznych względnie posiadają charakter transgraniczny. Plany, które odnoszą się do dróg, zostały poniżej zestawione w tabeli. Ponadto wyszczególnione są w niej dodatkowe projekty infrastruktury komunikacyjnej w obszarze badania, w celu uzyskania całościowego obrazu istniejących projektów.

PROJEKTY KOMUNIKACYJNE WYMAGAJĄCE POGŁĘBIONYCH PRAC
CZĘŚĆ 1 – AUTOSTRADY, DROGI FEDERALNE

Nr	NAZWA	PRZE- WOŹNIK	ŹRÓD- ŁO	STATUS				ODNIE- SIENIE PRZE- STRZENNE			PRIORYTET REALIZA- TORA PRZED- SIĘWZIĘCIA			PRZY- PO- RZĄD- KO- WANIE					UWAGI
				W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł	D	PL	granica	wysoki	średni	niski	Drogi feder. pilnej potrzeby	Drogi feder. dalszej potrzeby	Plany landowe	Lista priorytetowa mostów gr.	Plany/wizje regionów i gmin	
24	BAB S3: Szczecin-Lubawka, nowa	S	GDDKiA			x													
25	BAB S3: Szczecin-Świnoujście nowa	S	GDDKiA		X														
26	BAB S6: Szczecin-Gdańsk nowa	S	GDDKiA			X													
30	BAB S3: obwodnica Międzyzdroje	S	GDDKiA	X															
33	BAB S6: obwodnica Szczecin	S	GDDKiA		X														Działanie kluczowe kompleks działań III-1 w EHK-P
35	BAB S10: obwodnica Stargard Szczeciński	S	GDDKiA		X														Działanie kluczowe kompleks działań III-1 w EHK-P
40	B B96: rozbudowa Neu-brandenburg-Neustrelitz	S	BVWP/MVBL		x														
41	B B96: obwodnica Neubrandenburg	S	BVWP/MVBL		X														Działanie kluczowe kompleks działań III-1 w EHK-P
49	B B109/I26: obwodnica Levenhagen	S	BVWP/MVBL	X															
57	B Police (w ciągu obwod-nicy zach. Szczecina)	S	EHK-P			x													Działanie kluczowe kompleks działań III-1 w EHK-P
58	BAB Nowy tunel: Uznam-Wolin	S	GDDKiA			X													
129	B B166: obwodnica Schwedt (plus przejście graniczne)	S	BVWP																Obecnie różne stanowiska dot. tego projektu po polskiej i niem. stronie
382	BAB BAB11: rozbudowa Berlin- przejście gr. Pomellen	S	EHK-P					x		x	x								

Opisy projektów 26, 35, 57 i 58 są w fazie opracowań względnie ustaleń. Zostaną dostarczone w terminie późniejszym.

CZĘŚĆ 1 i 2

5.1.2 Część 2

AKTUALNA SYTUACJA

Uzbrojenie południowego obszaru rejonu badawczego to przede wszystkim sieć autostrad A10 (Obwodnica Berlińska), A12 (Berlin-Frankfurt (nad Odrą)), A13 (Berlin-Cottbus i Drezno). Na terenie Saksonii autostrada A4 łączy rejon Drezna z rejonem przygranicznym Görlitz. Po stronie polskiej sieć autostrad nie jest ciągła. Jedyne przepustowe autostrady to autostrada A12 z Frankfurtu nad Odrą w kierunku Poznania oraz połączenia z Cottbus i Drezna w kierunku Wrocławia.

Ryc. 32:
Sieć autostrad w rejonie
Południowym
[źródło: Google earth]



Połączenie z Gorzowem Wlkp. jako ważnym ośrodkiem regionu możliwe jest tylko drogami wojewódzkimi, brak jest autostrady, przewidywana jest jednak rozbudowa drogi S3/E65 jako równoważnej z autostradą.

ISTNIEJĄCE PRZEJŚCIA GRANICZNE

W celu przekroczenia granicy można obecnie korzystać z dziesięciu przejść granicznych.

Tabela 4: Istniejące przejścia graniczne drogowe

PRZEJŚCIE GRANICZNE	DOPUSZCZALNE RODZAJE TRANSPORTU
Küstrin - Kietz - Kostrzyn (B1)	• ruch osobowy i towarowy (maks. 3,5 t)
Frankfurt nad Odrą-Świecko (BAB12/A2)	• ruch osobowy i towarowy

PRZEJŚCIE GRANICZNE	DOPUSZCZALNE RODZAJE TRANSPORTU
Frankfurt n.O.- Słubice (B5)/ most	• ruch osobowy (z wyjątkiem autobusów wycieczkowych)
Guben – Gubin (B97)	• ruch osobowy i towarowy
Guben - Gubin	• ruch osobowy
Forst – Olszyna (BAB15 /S12)	• ruch osobowy i towarowy
Forst – Zasięki	• ruch osobowy
Bad Muskau – Łęknica (B115)	• ruch osobowy
Podrosche – Przewóz (S127)	• ruch osobowy
Görlitz - Zgorzelec (BAB4)	• ruch osobowy i towarowy
Görlitz miasto - Zgorzelec (S125)	• ruch osobowy
Hagenwerder–Radomierzyce (B99)	• ruch osobowy
Zittau/ Chopinstraße – Sieniawka (S146)	• ruch osobowy i towarowy (< 7,5 t)
Zittau/ Friedenstraße - Porajow (S132a)	• ruch osobowy

PLANY

Dla niniejszej analizy duże znaczenie mają szczególnie te plany rozbudowy infrastruktury, które będą realizowane wzdłuż ważnych szlaków komunikacyjnych oraz te, które dotyczą rejonów przygranicznych względnie posiadają charakter transgraniczny. Plany, które odnoszą się do dróg, zostały poniżej zestawione w tabeli. Ponadto wyszczególnione są w niej dodatkowe projekty infrastruktury komunikacyjnej w obszarze badań, w celu uzyskania całościowego obrazu istniejących projektów.

Dla projektów na żółtym tle prace pogłębione powinny być zdaniem ekspertów wykonane w kartach projektów.

CZĘŚĆ 1 i 2

PROJEKTY KOMUNIKACYJNE WYMAGAJĄCE POGŁĘBIONYCH PRAC CZĘŚĆ 2 – AUTOSTRADY

Nr NAZWA			PRZEWOŹNIK	ŹRÓDŁO	STATUS			ODNIESIENIE PRZESTRZENNE			PRIORYTET REALIZATORA PRZEDSIĘWZIĘCIA			PRZYPORZĄDKOWANIE					UWAGI	
					W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł	PL	granica	wysoki	średni	niski	Drogi feder. plannej potrzeb.	Drogi feder. dalszej potrzeb.	Plany lądowe	Lista priorytetowa mostów i tor.	Plany/więce realizatorów i lamin.		
166	BAB	A-2: odcinek Świecko – Nowy Tomyśl	S	GDDKiA	x				x		X									
167	BAB	Rozbudowa odcinka Cottbus – Zielona Góra – Poznań, włącznie z mostem	S																	
168	BAB	A4: autostrada faza I Zgorzelec - Wykroty	S	GDDKiA	x				x	x	X									
169	BAB	A4: autostrada faza II Wykroty – Krzyżowa	S	GDDKiA	X				x		x									
171	BAB	S3: odcinek woj. zachodniopomorskie – Gorzów Wlkp.	S	GDDKiA	X				x		X									
172	BAB	S3: odcinek Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz	S	GDDKiA	X				x		x									
173	BAB	S3: odcinek Międzyrzecz – Sulechów	S	GDDKiA	x				x		X									
174	BAB	BS3: odcinek Sulechów – Nowe Miasteczko, drugi pas ruchu	S	GDDKiA	X				x		x									
175	BAB	S3: odcinek Nowe Miasteczko – woj. dolnośląskie	S	GDDKiA	x				x		X									
176	BAB	S3: obwodnica Gorzów Wlkp.; 2. pas ruchu	S	GDDKiA	x				x		x									
177	BAB	S3: obwodnica Międzyrzecz; 2. pas ruchu	S	GDDKiA	x				x		X									
178	BAB	S3: obwodnica Gorzów Wlkp.; 1. pas ruchu	S	GDDKiA	x				x		x									
179	BAB	S3: obwodnica Nowa Sól; 1. pas ruchu	S	GDDKiA	x				x		x									
191	BAB	S22: Gorzów Wlkp. - Elbląg	S				x		X											
195	BAB	S3: w woj. łubuskiego Legnica – Jawor – Bolków – Kamienna Góra	S	GDDKiA	X				X		x									
206	BAB	S 3: obwodnica Jawor	S	GDDKiA	x				x		X									

Opisy projektów 167 i 191 są w fazie opracowań względnie ustaleń. Zostaną dostarczone w terminie późniejszym.

CZĘŚĆ 1 i 2

PROJEKTY KOMUNIKACYJNE WYMAGAJĄCE POGŁĘBIONYCH PRAC CZĘŚĆ 2 – DROGI FEDERALNE

Nr	NAZWA	PRZE- WOŻ- NIK	ŹRÓD- ŁO	STATUS				ODNIE- SIENIE PRZE- STRZENNE	PRIORYTET GŁÓWNEGO PARTNERA PROJEKTU				PRZY- PO- RZĄD- KO- WANIE				UWAGI
				W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł		wysoki	średni	niski	Drogi feder. planowej	Drogi feder. dalszej	Plany landowe	Lista priorytetowa	Plany wizje	
75	B	B112: obwodnica Frankfurt n. O., 3. odcinek	S	BVWP/IRP-B	x			x	(x)	X		X					
77	B	B112: obwodnica Brieskow – Finkenheerd / Wiesenau	S	BVWP/IRP-B	x			x	(x)	x		x					
109	B	B167: obwodnica Neuhardenberg	S	BVWP				x		X		X					
110	B	B167: obwodnica Platkow / Gusow	S	BVWP				x		x		X					Postępowanie dot. procedury planowania przestrz. odroczone
111	B	B167: obwodnica Dolgeln / Libbenichen	S	BVWP				x		X		X					Wyznaczono linię przebiegu
112	B	B168n: Pfaffendorf	S	BVWP		x		x		x		X		x			Konferencja dot. procedury planowania przestrzennego odbyła się
113	B	B168n: Groß Rietz	S	BVWP		x		x		X		X		X			Konferencja dot. procedury planowania przestrzennego odbyła się
127	B	B112: obwodnica Eisenhüttenstadt	S	BVWP/IRP-B	X			x	(x)	x		X					
136	B	B246-B112: granica D/PL, przejście Eisenhüttenstadt	S	BVWP	x			x	x	X		X					
146	B	B158n/B167: Bad Freienwalde / Wriez PL	S	BVWP			x				x		x				
148	B	B96: obwodnica Hoyerswerda	S	BVWP/ FEV	x			x		X		X					
149	B	B6/B96: obwodnica zachodnia Bautzen	S	BVWP/ FEV	x			x		x		x					
151	B	B97: przełożona Bernsdorf – Lauta	S	FEV		x					x		x				
152	B	B98: obwodnica Bischofswerda	S	BVWP	x			x		x		x					
158	B	B156a: Hoyerswerda – Weißwasser	S	FEV		x		x			x						
159	B	B178: odcinek A4 - Nostitz	S	BVWP	x			x	x		x	x					
160	B	B178: odcinek Nostitz I-Löbau	S	BVWP	x			x		x		x					
161	B	B178: odcinek Löbau – Obercunnersdorf	S	BVWP	x			x	(x)	x		x					
162	B	B178: odc. Obercunnersdorf – Niederoderwitz	S	BVWP	x			x	x	x		X					
163	B	B178: odc. Niederoderwitz – Oberseifersdorf	S	BVWP	x			x	x	x		x					
164	B	B178: odcinek B99 - granica	S	BVWP	x			x	x	x		X					
180	B	N 31: obwodnica Kostrzyn	S	GDDKiA	x			x	x		x						
181	B	N 29/31: obwodnica Słubice	S	GDDKiA	x			x	(x)	X							
190	B	N 22: obwodnica Gorzów W	S	GDDKiA		x		x									
286	B	B112/B87: obwodnica południowa Frankfurt n. O.	S	LSBP-BB	x			x	(x)	x				x		x	Wg planu potrzeb dróg landowych zakwalifikowana do dalszych potrzeb

CZĘŚĆ 1 i 2

PROJEKTY KOMUNIKACYJNE WYMAGAJĄCE POGLĘBIONYCH PRAC CZĘŚĆ 2 – DROGI LANDOWE

Nr NAZWA			PRZE- WOŻ- NIK	ŹRÓD- ŁO	STATUS				ODNIE- SIENIE PRZE- STRZENNE	PRIORYTET REALIZA- TORA PRZED- SIĘWZIĘ- CIA				PRZY- PO- RZĄD- KO- WANIE				UWAGI
					W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł		wysoki	średni	niski	Drogi feder. plany	Drogi feder. dalszej	Planów landowe	Lista priorytetowa	Planów wizje	
219	L	S 106/S111: objazd Bautzen	S	FEV		x		x			X				X			
221	L	S111a: obwodnica pld.-zachodnia Görlitz	S	FEV				X	x						X			
223	L	S121: Niesky – Rothenburg	S	FEV				x							X			
225	L	S126: obwodnica Weißwasser	S	FEV				x							x			
228	L	S127: dojazd przejście graniczne Deschka	S	FEV	X			x	X						x			Patrz: nr 263
229	L	S128: połączenie z B99 w Hagenwerder	S	FEV				X	x						X			
236	L	S142: Neugersdorf – B178 nowa	S	FEV	X			x							x			
248	L	W 303/304: obwodnica Babimost	S	LRPO	X				x	x								
251	L	W 137: obwodnica Kunowice	S	LRPO		x			x		x							
256	L	W282/315 rozbudowa jako N 32N (Zielona Góra – Wolsztyn)	S	LRPO		x			x	x								
257	L	W 134: D/PL połączenie drogowe, obwodnica Rzepin	S	LRPO	x					X								Nowe przejście graniczne na północ od Eisenhüttenstadt
265	L	Budowa mostu granicznego Piensk – Deschka	S	IP DS (33) Reg.A. D-P	x				x	x						X		Patrz: nr 227, planowane otwarcie dla ruchu osobowego

Opisy projektów 225, 229, 236 i 265 są w fazie opracowań względnie ustaleń.
Zostaną dostarczone w terminie późniejszym.

CZĘŚĆ 1 i 2

PROJEKTY KOMUNIKACYJNE WYMAGAJĄCE POGŁĘBIONYCH PRAC CZĘŚĆ 2 – PRZEJŚCIA GRANICZNE

Nr NAZWA			PRZE- WOŹ- NIK	ŹRÓD- ŁO	STATUS				ODNIE- SIENIE PRZE- STRZENNE			PRIORYTET REALIZA- TORA PRZED- SIĘWZIĘ-CIA			PRZY- PO- RZĄD- KO- WANIE					UWAGI
					W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł	PL	granica	wysoki	średni	niski	Drogi feder. pilnej potrzeby	Drogi feder. dalszej potrzeby	Plany landowe	Lista priorytetowa mostów gr.	Plany/wizje regionów i gmin		
278	G	Przejście graniczne Coschen - Zytowan (piesi, rowerzyści, ruch towarowy 7,5 t)	S	P-L		X			x	x	x	x						X		Pierwszeństwo do wsparcia wg listy priorytetowej
280	G	Zelz-Siedlec (połączenie piesi i rowerzyści)	S	P-L		X			X	x	x	x						x		Pierwszeństwo do wsparcia wg listy priorytetowej
281	G	Forst – Zasieki (połączenie piesi i rowerzyści)	S	P-L		X			x	X	x	X						X		Pierwszeństwo do wsparcia wg listy priorytetowej
282	G	Ratzdorf-Kosarzyn, most dla pieszych i rowerzystów	S	P-L		X			x	x	x	X						X		Realizacja po pełnym przystąpieniu Polski do Umowy z Schengen, pierwszeństwo wg listy priorytetowej
283	G	Neurüdnitz-Stara Rudnica, most dla pieszych i rowerzystów, alternatywa prom	S	P-L		X			x	X	X	x						x		Pierwszeństwo wg listy priorytetowej
291	G	Przejście graniczne Krauschwitz – Łęknica	S	KGÜ					X	x	x	x							X	
292	G	Przejście graniczne Lodenau – Sobolice	S	KGÜ					x		x	X							x	
293	G	Przejście graniczne Deschka – Piensk	S	KGÜ					x		x	X							X	Patrz: nr 227 i 263
294	G	Przejście graniczne Görlitz – Kozłice	S	KGÜ					x		x	x							X	
295	G	Przejście graniczne Görlitz – Zgorzelec	S	KGÜ					x		X	x							X	
296	G	Przejście graniczne Ostritz – Krzewina	S	KGÜ					x			X							X	Nowe przejście graniczne na północ od Eisenhüttenstadt
297	G	Przejście graniczne Zittau-Nord (B178) – Sieniawka	S	KGÜ					x			x							x	Patrz: nr 227, planowane otwarcie dla ruchu osobowego
298	G	Przejście graniczne Pechern – Przewóz Potok	S	KGÜ		X			x		X								X	
299	G	Przejście graniczne Klein-Priebus / Bucze	S	KGÜ		X			X		X								X	
300	G	Przejście graniczne Bad Muskau–Łęknica („ang. most”)	S	KGÜ		X			x		X								X	
301	G	Przejście graniczne Rothenburg / Toporów	S	KGÜ		x			x		x								X	
302	G	Przejście graniczne Görlitz – Zgorzelec	S	KGÜ		X			x		x								X	
303	G	Przejście graniczne Ostritz-Marienthal – Posada („Most klasztorny”)	S	KGÜ		x			x		x								X	
304	G	Przejście graniczne Hirschfelde-Rosenthal – Turoszów	S	KGÜ		x			x		x								X	

305	G	Przejście graniczne Hirschfelde – Turoszow („Most popiołowy”)	S	KGÜ		X			X		X							X	
306	G	Przejście graniczne Zittau – Porajow („Reißmühle”)	S	KGÜ		X			X		X							X	
307	G	Przejście graniczne Zittau – Porajow („Droga Łużycka”)	S	KGÜ		X			X		X							X	
308	G	Punkt trzech krajów Trójstyk – Bod Trojzemi – Zittau – Bogatynia	S	KGÜ		X			X	X	X	X						X	

Opisy projektów od 291 do 305 oraz 308 są w fazie opracowań względnie ustaleń. Zostaną dostarczone w terminie późniejszym.

5.2 Koleje

5.2.1 Część 1

AKTUALNA SYTUACJA

Połączenie kolejowe Rostok – Stralsund – Rugia przecina Euroregion Pomerania na północy. Ponadto trasa ze Stralsundu prowadzi przez Greifswald, Pasewalk i Angermünde w kierunku Berlina. Szlak łączący Berlin ze Szczecinem prowadzi również przez Angermünde. Wszystkie wymienione odcinki należą do sieci IC/EC, sieci ICE w tej części brak.

Po stronie polskiej połączenie Intercity ze Szczecina do Poznania jest jedyną trasą kolejową o znaczeniu ponadregionalnym. Podrzędne szlaki łączą ponadto Szczecin z Koszalinem i Świnoujściem.

Połączenie kolejowe z Berlina do Szczecina jest obecnie mało atrakcyjne, ponieważ, szczególnie na trasie pomiędzy Angermünde i Szczecinem, jest dużo odcinków, na których pociąg zwalnia. Komfortowa, bądź co bądź, podróż jest przez to znacznie opóźniana. Brak jest bezpośredniego połączenia ze Szczecina w kierunku Stralsundu.

ISTNIEJĄCE PRZEJŚCIA GRANICZNE

W celu przekroczenia granicy można obecnie korzystać tylko z jednego przejścia granicznego.

Tabela 5: Istniejące przejścia graniczne kolejowe

PRZEJŚCIE GRANICZNE	DOPUSZCZALNE RODZAJE TRANSPORTU
Tantow – Szczecin Gumieńce	• ruch osobowy i towarowy
Pasewalk-Grambow - Szczecin Gumieńce	• ruch osobowy i towarowy

PLANY

W najbliższych latach planowane są następujące projekty dotyczące infrastruktury kolejowej:

PROJEKTY KOMUNIKACYJNE WYMAGAJĄCE POGLĘBIONYCH PRAC

CZĘŚĆ 1 – KOLEJE

Nr	NAZWA	PRZEWOZNIK	ŹRÓDŁO	STATUS				ODNIESIENIE PRZESTRZENNE	PRIORYTET REALIZATORA PRZEDSIĘWZIĘCIA			PRZYPORZĄDKOWANIE					UWAGI
				W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł		wysoki	średni	niski	Drogi feder. planowej	Drogi feder. dalszej	Planów landowe	Lista priorytetowa	Plan/wizje	
310	Modernizacja odcinka Berlin – Pasewalk – Stralsund	SC	BVWP		x		x			x		x					Działanie kluczowe kompleks działań III-1 w EHK-P, modernizacja do prędkości 160 km/h
311	Modernizacja odcinka Saßnitz –Bergen – Stralsund	SC	EHK-P	X			X		x			x					Działanie kluczowe kompleks działań III-1 w EHK-P, modernizacja do prędkości 160 km/h
313	Publiczny osobowy transport podmiejski - połączenie Ahlbeck – Świnoujście	SC		X			x	X	x	X						x	
314	Modernizacja odcinka Berlin –Angermünde-granica D/PL	SC	BVWP / IRP-S	X			x		x	X		x					Działanie kluczowe kompleks działań III-1 w EHK-P, Modernizacja do prędk. 160 km/h
317	Modernizacja E 59 Szczecin – Świnoujście	SC	PKP PLK	X				X		x							
320	Modernizacja E 59 Szczecin - Poznań	SC	PKP PLK														
408	Połączenie kolejowe Ahlbeck – Ducherow	SC	EHK-P BSWAG				x		X							x	Planowane przedłużenie trasy do Świnoujścia

5.2.2 Część 2

AKTUALNA SYTUACJA

W rejonie południowym znaczenie mają przede wszystkim połączenia kolejowe z Berlina przez Frankfurt n. O. w kierunku Rzepina, z Berlina przez Cottbus w kierunku Żar oraz z Cottbus w kierunku Görlitz. Połączenie z Berlina w kierunku Drezna styka się z badanym obszarem w części zachodniej. Po stronie polskiej znaczenie mają połączenia Intercity z Poznania do Wrocławia, z Rzepina w kierunku Poznania i z Żar w kierunku Wrocławia. Ponadto istnieje tu dość rozgałęzioną sieć o znaczeniu podrzędnym, która jednak ze względu na swój stan techniczny i związanej z nim konieczności obniżania prędkości pociągu dla całłościowego rozwoju regionu jest nieistotna.

Aby zoptymalizować połączenie z Berlina do Wrocławia, do wyboru wg badań w projekcie „Rail Baltica” pozostają jedynie następujące możliwości:

- Rzepin – Poznań – Leszno
- lub alternatywnie Görlitz /Horka – Legnica

Berliński Raport dla Europy 2006-2007 formułuje bardzo wyraźnie obecną dość trudną sytuację w polsko-niemieckim ruchu kolejowym:

Z berlińskiego Raportu dla Europy 2006-2007

Brak porozumienia ramowego dot. kolei między Polską i Niemcami

Ważne warunki ramowe: optymalizacja połączenia przed modernizacją odcinka

Rozbudowa odcinka Berlin-Frankfurt n.O. jest daleko zaawansowana

Transgraniczny ruch kolejowy w kierunku do Polski utrudnia szereg prawnych, administracyjnych i organizacyjnych barier oraz słaba pozycja konkurencyjna szlaków kolejowych. Należy zatem poprawić regulacje prawne w celu zredukowania długich **czasów odpraw pociągów towarowych na stacjach granicznych**, ułatwienia pracy lokomotyw, elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz personelu podczas przekraczania granicy oraz poprawy konkurencyjności przedsiębiorstw transportu kolejowego w ruchu transgranicznym. Tak np. kwestia **dostępu prywatnych niemieckich firm transportu kolejowego do polskich stacji granicznych ciągle jeszcze nie jest uregulowana**, ponieważ między Polską i Niemcami nie ma żadnego aktualnego porozumienia ramowego o transporcie kolejowym.

W przypadku połączenia Berlin-Szczecin zanotowano już, dzięki ulepszonej w końcu 2004 roku ofercie kolejowej, **wzrost ilości pasażerów korzystających z tej pracy**. Przyczyniły się do tego również ulepszenia dotyczące cenników. Tak np. bilet Länderticket Brandenburg-Berlin sprzedawany jest teraz także w Szczecinie, a jego ważność rozszerzono od sierpnia 2005 r. na podmiejską komunikację berlińską. Ponadto z biletami czasowymi Zrzeszenia Komunikacji Berlina i Brandenburgii (VBB) można od grudnia 2005 r. korzystać ze szczecińskiej komunikacji podmiejskiej. Jednak w końcu 2005 r. na skutek **błędnego uzgodnienia rozkładu jazdy** na dworcu granicznym w Küstrin (Kostrzynie) pogorszyły się czasy przejazdów Królewskiej Kolei Wschodniej (Ostbahn) na trasie z Berlina do Gorzowa (stolicy woj. lubuskiego). Poza tym zlikwidowane zostały bezpośrednie połączenia ekspresu regionalnego (Regionalexpress-Zug) Berlin-Szczecin do Gdańska i Kołobrzegu. Land Berlin reprezentuje w związku z tym pogląd, że w celu skrócenia czasu przejazdów **przed pracami modernizacyjnymi poszczególnych odcinków** priorytetem powinna być **optymalizacja połączeń**.

30 kwietnia 2003 r. w Görlitz ratyfikowane zostało „Porozumienie o rozbudowie infrastruktury kolejowej”. Ustalono tam, że odcinek Berlin-Frankfurt n.O. do granicy zostanie zmodernizowany i dostosowany do prędkości pociągu 160 km/h. Odcinek Drezno-Görlitz ma być przystosowany do prędkości 120-160 km/h. Obecnie przygotowywana jest ponadto polsko-niemiecka umowa międzypaństwowa, która regulować będzie kwestie budowy i utrzymania kolejowych mostów granicznych na Odrze i Nysie. Podpisanie umowy nastąpić ma jeszcze w tym roku. Jej celem jest określenie odpowiedzialności stron umowy za budowę i utrzymanie mostów.

ISTNIEJĄCE PRZEJŚCIA GRANICZNE

W celu przekroczenia granicy można obecnie korzystać z sześciu przejść granicznych.

Tabela 6: Istniejące przejścia graniczne kolejowe

PRZEJŚCIE GRANICZNE	DOPUSZCZALNE RODZAJE TRANSPORTU
Küstrin-Kietz - Kostrzyn	• ruch osobowy i towarowy
Frankfurt n. O. - Kunowice	• ruch osobowy i towarowy
Guben - Gubin	• ruch towarowy
Forst - Lausitz	• ruch osobowy i towarowy

Horka - Węgliniec	• ruch towarowy
Görlitz - Zgorzelec	• ruch osobowy i towarowy

CZĘŚCI 1 i 2

Foto. 29: Ważne odcinki kolejowe z przejściami granicznymi (w ruchu pasażerskim) na terenie Niemiec i Polski

Z wyjątkiem transgranicznego połączenia szynowego Ahlbeck-Świnoujście, wszystkie połączenia kolejowe istnieją. Jedynie przejazd kolejowy Horka-Węgliniec dopuszczony jest tylko do ruchu towarowego, wszystkie pozostałe przejścia zarówno do ruchu osobowego i towarowego. Połączenia między Berlinem i Frankfurtem n.O. oraz połączenia Drezno-Görlitz są dwutorowe, pozostałe linie jednotorowe, natomiast zelektryfikowany jest tylko odcinek między Berlinem i Frankfurtem.

PROJEKTY KOMUNIKACYJNE WYMAGAJĄCE POGŁĘBIONYCH PRAC CZĘŚĆ 2 – DROGI SZYNOWE

Nr NAZWA			PRZE- WOŹ- NIK	ŹRÓD- ŁO	STATUS				ODNIE- SIENIE PRZE- STRZENNE			PRIORYTET REALIZA- TORA PRZED- SIĘWZIĘ- CIA				PRZY- PO- RZĄD- KO- WANIE				UWAGI
					W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł	PL	granica	wysoki	średni	niski	Drogi feder. pilnej potrzeby	Drogi feder. dalszej potrzeby	Plany lądowe	Lista priorytetowa miejstow or	Plany/wizje realizow. i omin		
315		Modernizacja CE 59 Szczecin - Wrocław	SC	PKP PLK	X	X			X		X									
322		Modernizacja odcinka Berlin - Drezno (przystosowanie do prędkości 200 km/h)	SC	BVWP/IRP-S	X	X			X		X			X						
323		Modernizacja odcinka Berlin - Görlitz	SC	BVWP/IRP-S	X	X			X		(X)	X		X						Elektryfikacja Cottbus-Görlitz rozbudowa 2-torowa Lübbenau -Cottbus, prędk. maks. 160 km/h, połączenie Königs Wusterhausen z portem lotniczym BBI
325		Odcinek Hoyerswerda -Horka - granica państwa	SC	BPBSW	X				X		X	X		X						
331		Przystosowanie odcinka NE26 Berlin-Küstrin do prędkości 120 km/h	SC	JoITram										X						Patrz: projekt JoITram i EWIV
334		Modernizacja E20 odcinek Kunowice - Rzepin	SC	PKP PLK	X				X		X									
336		Rozbudowa linii nr 367 Zbąszynek - Gorzów Wlkp.	SC	RBWP	X				X			X								
337		Rozbudowa linii nr 358 – Czerwieńsk - Zbąszynek	SC	RBWP	X				X			X								
339		Rozbudowa linii nr 278,część E30 Węgliniec – Jędrzy-	SC	RBWP	X				X			X								

	chowice - Zgorzelec - Görlitz																
341	Rozbudowa linii nr 295 – Węglińiec - Bielawa - Horka	SC	RBWP				x		x			X					
349	Komunikacja podmiejska: tramwaj Görlitz – Zgorzelec	SC	Gmina				X	x	x	x		X				X	Nowe przejście graniczne na północ od Eisenhüttenstadt
350	Organizacja: wspólne Zrzeszenie Komunikacji Podmiejskiej	SC	ZVON				x	x	x	x		X				x	Patrz: nr 227, planowane otwarcie dla ruchu osobowego

Opisy projektów 325 i 349, 350 są w fazie opracowań względnie ustaleń. Zostaną dostarczone w terminie późniejszym.

5.3 Drogi wodne

5.3.1 Część 1

AKTUALNA SYTUACJA

Do istotnych śródlądowych szlaków żeglugowych na obszarze Pomierania zaliczyć należy rzekę Odrę oraz szlaki Odra-Hawela (Oder-Havel-Wasserstraße) i Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße. Dwa ostatnie szlaki łączą ze sobą miasta Berlin i Szczecin.

Stralsund i Greifswald posiadają porty morskie o znaczeniu ponadregionalnym względnie regionalnym. Port w Saßnitz obok przystani promowej pełni także rolę portu przeładunkowego. Ponadto w Świnoujściu i Szczecinie znajdują się ważne porty morskie.

Wzdłuż śródlądowych szlaków żeglugowych wymienić należy także miasta Schwedt nad Odrą oraz Eberswalde, posiadające znaczącą infrastrukturę portową.

W rejonie północnym istnieją następujące wodne przejścia graniczne:

ISTNIEJĄCE PRZEJŚCIA GRANICZNE

W celu przekroczenia granicy można obecnie korzystać z pięciu przejść granicznych.

Tabela 7: Istniejące wodne przejścia graniczne

PRZEJŚCIE GRANICZNE	DOPUSZCZALNE RODZAJE TRANSPORTU
Altwarpe – Nowe Warpno (jez. Neuwarper See)	• ruch osobowy
Mescherin – Gryfino (rz. Odra)	• ruch osobowy i towarowy
Gartz – Widuchowa (rz. Odra)	• ruch towarowy i towarowy
Hohensaaten – Osinów Dolny	• ruch osobowy i towarowy
Güstebieser Loose – Gozdowice	• ruch osobowy i towarowy

• otwarcie nastąpi wkrótce.

PROJEKTY KOMUNIKACYJNE CZĘŚĆ 1 – DROGI WODNE

Nr NAZWA			PRZE- WOŹ- NIK	ŹRÓD- ŁO	STATUS				ODNIE- SIENIE PRZE- STRZENNE			PRIORYTET REALIZA- TORA PRZED- SIĘWZIĘ- CIA			PRZY- PO- RZĄD- KO- WANIE					UWAGI	
					W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł	PL	granica	wysoki	średni	niski	Drogi feder. pełnej	Drogi feder. dalszej	Planu lądowe	Lista priorytetowa	Planu/wizje			
352		Szlak wodny Hawela-Odra: modernizacja dla statków towarowych z silnikami dużej mocy o zanurzeniu 2,20 m, podnośnia statków w Niederfinow	W	BVWP / IRP-W	x	X			x	(x)	x			X							
353		Szlak wodny Hohensaaten-Friedrichsthaler: modernizacja dla statków kabotażowych o zanurzeniu 3,50 m	W	BVWP/ IRP-W / EHK-P	X	X			X	(x)	x			X							
407		Połączenie promowe Świnoujście – Szczecin	W	EHK-P					x	x	x	x							x		

Do prac pogłębionych nie wybrano w zadaniu 1 żadnych istotnych projektów komunikacyjnych.

5.3.2 Zadanie 2

AKTUALNA SYTUACJA

W rejonie południowym oprócz Odry i Warty znaczenie posiada szlak wodny Szprewa-Odra. W dalszych obszarach obszaru badań, tj. w jego części saksońskiej i polskiej brak jest ważnych śródlądowych szlaków żeglugowych.

Porty śródlądowe we Frankfurcie nad Odra , Eisenhüttenstadt, Fürstenwalde nad Szprewą i Berlinie stanowią natomiast znaczące wodne punkty przeładunkowe w południowej części obszaru badań.

ISTNIEJĄCE PRZEJŚCIA GRANICZNE

W celu przekroczenia granicy można obecnie korzystać z dwóch przejść granicznych.

Tabela 8: Istniejące wodne przejścia graniczne

PRZEJŚCIE GRANICZNE	DOPUSZCZALNE RODZAJE TRANSPORTU
	• ruch osobowy i towarowy

Frankfurt n. O. port – Słubice	
Eisenhüttenstadt – Miłków	• ruch osobowy i towarowy

PROJEKTY KOMUNIKACYJNE WYMAGAJĄCE POGŁĘBIONYCH PRAC

ZADANIE 2 – DROGI WODNE

Nr NAZWA			PRZE- WOŹ- NIK	ŹRÓD- ŁO	STATUS			ODNIE- SIENIE PRZE- STRZENNE		PRIORYTET REALIZA- TORA PRZED- SIĘWZIĘ- CIA			PRZY- PO- RZĄD- KO- WANIE			UWAGI		
					W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł	PL	granica	wysoki	średni	niski	Drogi feder. pilnej potrzeb	Drogi feder. dalszej potrzeb		Plany landowe	Lista priorytetowa postów.or.
284	G	Lebus-Górzycy-Nowy Lubusz, połączenie promowe, połączenie w trójkącie	W	P-L	X			x	x	x	x					x	X	Realizacja po pełnej akcesji Polski do układu z Schengen, pierwszeństwo do wsparcia wg listy priorytetowej
285	G	Nowy Lubusz – Lebus	W	P-L	X			X	x	x	x					x	x	pierwszeństwo do wsparcia wg listy priorytetowej

5.4 Drogi powietrzne

5.4.1 Zadanie 1

AKTUALNA SYTUACJA

Z lotnisk w Güttn (na Rugii), Neubrandenburgu i Heringsdorfie korzystają samoloty liniowej komunikacji pasażerskiej. Ponadto w miejscowościach Barth, Klein Keddingshagen (Stralsund), Schmodlow (Greifswald), Anklam, Pasewalk, Eberswalde-Finow i Dedelow istnieją lądowiska o znaczeniu podrzędnym. Po stronie polskiej do najważniejszych obiektów infrastruktury komunikacji lotniczej należy międzynarodowe lotnisko w Goleniowie.

PROJEKTY KOMUNIKACYJNE CZĘŚĆ 1 – DROGI POWIETRZNE

			STATUS	ODNIE- SIENIE PRZE- STRZENNE	PRIORYTET REALIZA- TORA PRZED- SIĘWZIĘ- CIA	PRZY- PO- RZĄD- KO- WANIE	
--	--	--	--------	---------------------------------------	--	---------------------------------------	--

[illegible]

5.4.2 Zadanie 2

Poprzez rozbudowę lotniska Berlin-Brandenburg International (BBI) region zyska duży port lotniczy o randze międzynarodowej (obecnie spełniają tę rolę trzy lotniska berlińskie, tj. Tegel, Schönefeld i Tempelhof). Od roku 2011 lotnisko BBI będzie włączane do eksploatacji, natomiast obydwie lotniska miejskie sukcesywnie będą zamykane.

PROJEKTY KOMUNIKACYJNE CZĘŚĆ 1 – DROGI POWIETRZNE

365	Rozbudowa lotniska Babimost	L		X			X	x								
366	Budowa nowego lotniska ratowniczego i sportowego	L		X			X									
367	Budowa nowego terminalu lotniczego we Wrocławiu	L	IP Wr	X			x	x								

Opis projektu 367 jest w fazie opracowań względnie ustaleń. Zostanie dostarczony w terminie późniejszym. Pozostałe projekty nie zostały wybrane do prac pogłębionych względnie będą analizowane w ramach koncepcji komunikacyjnej dla Euroregionów Viadrina i Szprewa-Nysa-Bóbr.

Zadania 1 i 2

5.5 Opisy projektów – „Karta wzorcowa projektu”

Zgodnie z poniższym przykładem dla wszystkich wybranych projektów dotyczących infrastruktury komunikacyjnej zostaną sporządzone opisy projektów.

PROJEKT 72: OBJAZD KOSTRZYNA N31

OPIS	TREŚĆ
OPIS PROJEKTU	
Tytuł projektu	Objazd Kostrzyna N31
Krótki opis projektu	- krótki opis w punktach - przebieg trasy na północ od Kostrzyna - obecnie dyskusja nt. dwóch wariantów, jedno rozwiązanie alternatywne zostanie przeanalizowane - obiekty specjalne: nowy most nad Odrą, na północ od istniejącej lokalizacji - cele projektu: - optymalne włączenie specjalnej strefy ekonomicznej w regionalne i ponadregionalne sieci komunikacyjne - odciążenie obszaru miejskiego Kostrzyna od ruchu tranzytowego - budowa nowego połączenia transgranicznego, a przez to odciążenie istniejącego przejścia granicznego - włączenie do strategii nadrzędnej: do wyjaśnienia - zależność od innych projektów: - B1: objazd Kietz/Küstrin - most na Odrze - zgodność z kierunkami rozwoju przestrzennego dla obszarów wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: Kierunki rozwoju przestrzennego formułują jako cel wspieranie transgranicznych połączeń lokalnych i regionalnych, w celu łączenia istniejących sieci komunikacyjnych. Przy tak sformułowanym celu projekt się w niego wpisuje.
Realizator projektu	- podmiot ponoszący koszty budowy: do wyjaśnienia - osoby kontaktowe: do wyjaśnienia

OPIS	TREŚĆ
Priorytet w skali landu	• D • PL • wysoki • X wysoki • średni • średni • niski • niski
Stan planowania / realizacji	• trzeci wariant trasy jako alternatywę należy zbadać zgodnie ze stanowiskiem strony niemieckiej dot. studium lokalizacji • stan przygotowań: studium lokalizacji (czerwiec 2006) • sytuacja w zakresie decyzji / na ile wiążące: do wyjaśnienia
Przewidywany przebieg czasowy	• do wyjaśnienia
Koszty i finansowanie	• przewidywany koszt całkowity: brak danych • finansowanie: brak danych
PROCES PLANOWANIA	
Procedura planowania	• do wyjaśnienia
Uzgodnienia transgraniczne	konieczne: X tak nie
	dokonano: X tak nie
	• ponieważ dotychczasowe uzgodnienia nie były w pełni zadowalające, zaplanowano utworzenie grupy roboczej, składającej się z przedstawicieli polskich i niemieckich urzędów planowania (GL, NL drogownictwo, powiat Märkisch - Oderland). Kierownictwo przejmie prawdopodobnie strona polska.
Przeszkody w planowaniu / realizacji	• z powodu przesuniętej w czasie fazy planowania objazdu Kietz/Küstrin i objazdu Kostrzyna nie było dotychczas możliwe optymalne uzgodnienie planów. W ramach dalszego planowania poszukuje się zadowalających obie strony rozwiązań. • przyczyny: wszelkie plany dot. objazdu Kietz/Küstrin podejmowano zawsze w porozumieniu ze stroną polską. Poprzez wydzielenie specjalnej strefy gospodarczej po stronie polskiej działania planowania dot. objazdu Kostrzyna nabrały nowej dynamiki i doprowadziły do tego, iż przeprowadzenie procedury planowania było przesunięte w czasie.
Promocja	• brak danych

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		Skutek				Uzasadnienie
		Wysoki	Średni	Niski	Brak oceny	
Efekty						
Wpływ na rozwój gospodarczy regionu	• poprawa dostępu do istniejącej ważnej gospodarczo infrastruktury		X			• ponieważ skrócenie czasu przejazdu dzięki obwodnicy będzie niewielki wpływ na cały odcinek Berlin-Gorzów – niezależnie od wyboru wariantu – skutek w skali całości obszaru określono jako średni.
	• poprawa dostępu do planowanej ważnej gospodarczo infrastruktury				X	• brak informacji o planowanej, istotnej gospodarczo infrastrukturze

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		Skutek				Uzasadnienie
		Wysoki	Średni	Niski	Brak oceny	
	• obniżenie kosztów transportu, skrócenie czasów podróży		X			• odnosząc się do całego odcinka Berlin-Gorzów skutek skrócenia czasu podróży dzięki obwodnicy oceniono jako średni.
Skutki dla ładu przestrzennego i infrastruktury, oczekiwane efekty strukturalne	• poprawa dostępu			X		• dostępność Gorzowa od strony Berlina poprawia się. Ponieważ jednak chodzi o całość odcinka, ten stosunkowo niewielki objazd mieć jedynie średni efekt.
	• poprawa połączeń z sieciami trans-europejskimi		X			• połączenie z Korytarzem Trans-europejskim II poprawi się jedynie nieznacznie.
	• pozytywne skutki przestrzenne (odciążenie wrażliwych obszarów, obszarów o wysokiej jakości życia, zmniejszenie skutków rozłąki, etc.)	X				• dzięki budowie obwodnicy śródmieście Kostrzyna będzie wyraźnie odciążone od ruchu tranzytowego
	• odciążenie środowiska (obszary FFH, Natura 2000, emisja CO₂, hałas, przekształcanie terenów rolniczych na cele komunikacyjne i mieszkalne.		X			• obszary FFH i obszary chronione leżą bezpośrednio wzdłuż Odry
	• restrykcje odnośnie • Natury 2000 • ochrona przeciwpowodziowa		X			• nowe przepisy ochrony przeciwpowodziowej będą miały wpływ na projekt
	• wpływ na zmniejszanie ruchu komunikacyjnego			X		• dzięki poprawie drożności N31 obwodnica nie wpłynie na zmniejszenie ruchu kom.
Oczekiwane efekty komunikacyjne	• wpływ na wzmocnienie publicznej osobowej komunikacji podmiejskiej			X		• projekt nie zawiera żadnych odniesień do jej wzmocnienia.
	• przenoszenie komunikacji z wrażliwych obszarów na mniej wrażliwe (struktury osadnicze)	X				• poprzez odciążenie centrum Kostrzyna osiągnięty zostanie wysoki efekt

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		Skutek				Uzasadnienie
		Wysoki	Średni	Niski	Brak oceny	
	przenoszenie komunikacji do środowisk, w których nie ma on tak dużego negatywnego wpływu na środowisko (woda, kolej)			X		przenoszenie komunikacji na wodę i szyny nie jest wspierane przez obwodnicę.
	wzrost bezpieczeństwa komunikacyjnego	X				odciążenie śródmieścia i stworzenie węzłów komunikacyjnych z sygnalizacją świetlną może znacząco wpłynąć na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu komunikacyjnego
Wpływ na inne ważne elementy infrastruktury	wzajemne oddziaływania wspólnie z innymi projektami komunikacyjnymi (np. konieczne połączenia z innymi planowanymi drogami etc.)	X				szczególnie dzięki trasie obwodnicy Kietz-Küstrin po stronie niemieckiej widoczne są w projekcie wyraźnie wzajemne oddziaływania (lokalizacja mostu na Odrze, połączenia dróg etc.)
	wzajemne oddziaływania z elementami istniejącej infrastruktury (sprawy socjalne, edukacja, turystyka, gospodarka etc.)			X		komunikacyjne efekty obwodnicy mają jedynie marginalny wpływ na istniejące elementy infrastruktury
	wzajemne oddziaływania z planowanymi elementami infrastruktury (patrz: powyżej)				X	brak danych dot. planowanych elementów infrastruktury
Istotne znaczenie dla DPERON		X				ponieważ obwodnica leży w ważnym korytarzu komunikacyjnym (Berlin - Gorzów Wlkp.), ma istotne znaczenie dla DPERON
Wdrażanie planów (szanse na realizację)						
Finansowanie	- zapewnione finansowanie - wsparcie unijne					brak danych dot. finansowania

Zgodność ze strategiami, uzgodnienia	• zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) wytycznymi, wzorcami		X			• Wzorce formułują jako cel wspieranie transgranicznych połączeń lokalnych i regionalnych, w celu łączenia istniejących sieci komunikacyjnych. Przy tak sformułowanym celu projekt się w niego wpisuje.
	• zgodność z porozumieniami, uzgodnieniami międzypaństwowymi				X	• w uzgodnieniach międzypaństwowych brak jest regulacji dot. obwodnicy
Deficyty i konieczne działania						
Deficyty - podsumowanie	• w zakresie komunikacji • uzgodnienie wspólnej lokalizacji mostu • w zakresie procedur • kontynuacja uzgodnień bilateralnych					
Konieczne działania dotyczące projektu	• bezwzględna konieczność kontynuacji uzgodnień • dążenie do ciągłości, potrzeba długoplanowych działań • bardzo uzasadnione jest działanie transgranicznej grupy roboczej					

5.6 Mocne strony i słabe strony istniejących elementów infrastruktury komunikacyjnej

Poniżej przedstawione są mocne i słabe strony sieci transportowych istniejących w obszarze DPERON w rozróżnieniu na rodzaje transportu. Analiza koncentruje się głównie na sieciach ponadregionalnych.

Tabela 9: Pierwsze zestawienie mocnych i słabych stron badanego obszaru

Gałąź transportu	MOCNE STRONY / SZANSE	SŁABE STRONY / RYZYKO
DROGI LĄDOWE	• dobre uzbrojenie sieci autostradowej po stronie niemieckiej • dobra infrastruktura przejść granicznych w sieci autostrad, które obecnie ze względu na kontrole graniczne nie osiągnęły jeszcze granicy przepustowości • planowane liczne prace budowlane i uzupełnienia sieci w całym regionie. • gęsta sieć komunikacyjna po stronie niemieckiej	• konieczne prace modernizacyjne części odcinków • niekompletna sieć autostrad po stronie polskiej, brak połączeń z ważnymi ośrodkami (np. Gorzów) • brak w pełni przelotowych pñ.-płd. połączeń po stronie polskiej i obecnie także po stronie niem. (na terenie Brandenburgii sytuacja poprawi się w momencie ukończenia budowy szlaku Odra-Łużyce • stan techniczny części odcinków (np. A11 do Kołbaskowa), zaległości w pracach naprawczych • rzadka sieć komunikacyjna po polskiej stronie • obecnie długie czasy oczekiwania podczas odpraw granicznych,

		nieaktualne po przystąpieniu Polski do obszaru Umowy z Schengen
DROGI KOLEJOWE	• efektywna sieć istnieje po stronie niemieckiej, po polskiej stronie powstanie w wyniku różnych działań inwestycyjnych • modernizacja odcinka Berlin-Frankfurt n.O. prawie ukończona • przepustowa trasa Berlin-Frankfurt n. O. - Warszawa • znaczna przepustowość przejścia we Frankfurcie i Rzepinie w zakresie odpraw granicznych • wraz z rozbudową odcinka Berlin-Drezno zmodernizowany zostanie kolejny ważny szlak komunikacyjny	• bardzo dużo odcinków z koniecznością zmniejszenia prędkości dla pociągów, szczególnie po polskiej stronie • brak przepustowego połączenia między Berlinem i Wrocławiem • brak elektryfikacji ważnych odcinków • deficyty w zakresie międzyoperacyjności bezpieczeństwa szlaków kolejowych i ich sterowania • obecnie długie czasy oczekiwania podczas odpraw granicznych • konieczność wymiany pojazdów trakcyjnych na granicy w przypadku, gdy posiadają one inny napęd niż napęd diesla • brak wspólnego związku taryfowego • zmniejszająca się oferta komunikacji publicznej, w szczególności na terenach wiejskich
DROGI WODNE	• dostępność Berlina od strony Bałtyku i Odry poprzez dwa szlaki wodne • dostępność dużych, znaczących portów morskich nad Bałtykiem	• dostęp do Bałtyku tylko Odrą • urządzenia portowe i możliwości dostępu częściowo niewystarczającej wielkości) • połączenia ważnych portów z infrastrukturą w głębi lądu (np. Szczecin) • obecnie zbyt mała głębokość i szerokość torów wodnych dla większych statków śródlądowych • stare śluzy „limitują” wymiary statków śródlądowych

GAŁĄŻ TRANSPORTU	MOCNE STRONY / SZANSE	SŁABE STRONY / RYZYKO
DROGI POWIETRZNE	• rozbudowa i oddanie do eksploatacji lotniska BBI wzmocni cały region	• możliwy brak lub nieterminowa modernizacja połączeń z lotniskiem BBI • poprzez rozbudowę lotniska BBI stracą na znaczeniu regionalne lotniska