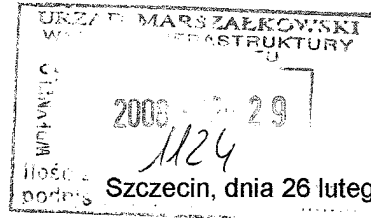




WGiRR-IV.RB/0735/PNORON/06



Pan Jürgen Stahl
Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder
Berlin und Brandenburg, GL 6
Müllroser Chaussee 50, Haus 6
D – 15236 Frankfurt/Oder

Dot.: wstępnej wersji raportu końcowego projektu DPERON

Po zapoznaniu się z roboczą wersją raportu końcowego projektu pn. „Polsko – niemiecki obszar rozwoju Odra/Nysa (DPERON), jego warunki wyjściowe w zakresie infrastruktury oraz możliwości w zakresie planowania i realizacji inwestycji transgranicznych” uprzejmie informuję, iż podzielam pogląd, że projekt DPERON winien być w dalszym ciągu kontynuowany. Obszerny zakres zapoczątkowanych badań oraz złożoność problematyki tematycznej w wielu obszarach wymaga dopracowania, doprecyzowania czy wręcz pogłębienia badań. Wyrażam przekonanie, że kontynuacja rozpoczętego dialogu planistycznego transgranicznego przyczyni się do szybkiego zbudowania wspólnego obszaru programowego wzdłuż rzeki Odry, w celu podniesienia konkurencyjności gospodarczej regionu nadodrzańskiego.

W załączeniu przesyłam uwagi (również w wersji niemieckojęzycznej) do wstępnej wersji raportu końcowego projektu, z prośbą o ich uwzględnienie w dalszych opracowaniach i etapach projektu DPERON. Jednocześnie, zgodnie z przyjętymi ustaleniami, przesyłam tłumaczenie na język niemiecki wspólnie wypracowanych wniosków, dotyczących korzyści (wartości dodanych) wynikających z prac w ramach projektu DPERON, do dalszego wykorzystania.

MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA
Norbert Obrzycki

Szczecin, am 26. Febr. 2008

WGiRR-IV.RB/0735/PNORON/06

**Herrn
Jürgen Stahl
Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder
Berlin und Brandenburg
Müllroser Chaussee 50, Haus 6
D-15236 Frankfurt/Oder**

Betreff: Erste Fassung des DPERON - Endberichtes

Sehr geehrter Herr Stahl,

nach der Sichtung der ersten Fassung des Endberichtes zum Projekt „Deutsch-polnischer Entwicklungsraum Oder-Neiße (DPERON) – seine Ausgangsbedingungen im Bereich der Infrastruktur und Möglichkeiten zur Planung um Umsetzung von grenzüberschreitenden Investitionen“ möchte ich Ihnen mitteilen, dass ich die Auffassung teile, dass das DPERON-Projekt fortzusetzen ist.

Der Umfang der Untersuchungen und die Vielschichtigkeit der Problemstellung in vielen Bereichen macht es erforderlich, die durchgeführten Untersuchungen weiter zu präzisieren, detaillierter auszuarbeiten und zu vertiefen.

Ich bin der Überzeugung, dass die Fortsetzung des begonnenen Dialoges zur grenzüberschreitenden Raumplanung zur schnellen Entwicklung des Untersuchungsgebietes entlang der Oder und zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Oderraumes beiträgt.

Anbei erhalten Sie (auch in deutscher Sprachfassung) Anmerkungen zur ersten Fassung des Endberichtes mit der Bitte, sie in die endgültige Fassung einfließen zu lassen und auf weiteren Etappen der DPERON-Arbeit zu verwenden. Parallel, gemäß den abgestimmten Festlegungen, übersende ich Ihnen zur weiteren Verwendung die deutsche Übersetzung der ausgearbeiteten Schlussfolgerungen zum Mehrwert (Vorteilen) des DPERON-Projektes.

Mit freundlichen Grüßen

Uwagi Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego do raportu końcowego projektu „Polsko-niemiecki obszar rozwoju Odra/Nysa (DPERON), jego warunki wyjściowe w zakresie infrastruktury oraz możliwości w zakresie planowania i realizacji inwestycji transgranicznych”

Uwagi ogólne i wnioski do całości raportu.

1. **Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia** określa między innymi:

Zadanie 1: Badanie niemieckiego obszaru cząstkowego Euroregionu Pomerania i polskiej części :
Województwo Zachodniopomorskie;

Priorytetami badań w zadaniu 1 i 2 są przede wszystkim:

I. Ocena porównawcza istotnych dokumentów dotyczących istniejącej trans granicznej infrastruktury komunikacyjnej z podziałem na drogi kołowe, kolej, drogi wodne, a w szczególności: (wymieniono dokumenty podlegające ocenie)

Szczegółne priorytety, to:

- przejścia graniczne i przyszłe połączenia komunikacyjne pomiędzy polskimi i niemieckimi obszarami cząstkowymi,
 - powiązania połączeń wschód-zachód z połączeniami północ-południe po stronie polskiej i niemieckiej,
 - podsumowanie głównych deficytów w trans granicznych połączeniach komunikacyjnych
- II. Podsumowanie dostępnych dokumentów i badań poświęconych planowanym transgranicznym działaniom infrastrukturalnym na obszarze gospodarczym Odra/Nysa.

Specyfikacja określa dość dokładnie dokumenty strony niemieckiej podlegające ocenie oraz zawiera następujące ustalenie : „Analogiczne dokumenty strony polskiej z zapisami dotyczącymi trans granicznej infrastruktury komunikacyjnej”.

2. Wczytując się w dotychczasowe zapisy i ustalenia raportu, a także zapisy zawarte w części zatytułowanej „Bibliografia” należy stwierdzić że, wnikliwej analizie poddano szeroki zakres dokumentów strony niemieckiej (w tym planistycznych) i na bazie tych dokumentów formułowano wnioski dla całego pogranicza, jednocześnie w niewystarczający sposób analizując dokumenty strony polskiej. Zatem analiza prowadzona na podstawie tak dobranych dokumentów nie ma właściwych podstaw dla poprawnego formułowania wniosków końcowych dla całego polsko-niemieckiego pogranicza. **Wnioskujemy o uzupełnienie badań w tym zakresie, a jeżeli przyjęte ramy czasowe nie pozwolą na całkowite ukończenie badań wnioskujemy o ich uzupełnienie w następnym etapie projektu DPERON.**

3. Autorzy opracowania w raporcie powołują się na rozmowy i ustalenia z nie wiadomo jakimi ekspertami oraz opinie bliżej nie określonych ekspertów. **Wnioskujemy o to, aby w opracowaniu**

została zamieszczona lista tych ekspertów z wyraźnym określeniem ich specjalizacji wraz z podaniem przynajmniej krótkiego wyciągu z wydanych przez nich opinii.

4. Raport nie uwzględnia szczególnego priorytetu badań jakimi miały być przejścia graniczne i przyszłe połączenia komunikacyjne pomiędzy polskimi i niemieckimi obszarami cząstkowymi, jedynie je wymienia z nazwy i to nie wszystkie z nich. Brak wnikliwej analizy tych powiązań wypacza ustalenia końcowe dokumentu i o te analizy projekt powinien być uzupełniony. Powyższe badania obecnie nabierają szczególnego znaczenia dla projektu DPERON gdyż Polska stała się sygnatariuszem układu z Schengen. **Jeżeli obecnie nie jest możliwe dopracowanie tego zagadnienia, wnosimy o zapisanie w raporcie wniosku o konieczności kontynuacji badań w tym zakresie w dalszej fazie projektu.**

5. **Cele strategiczne i kierunki rozwojowe województwa określa, przyjęta Uchwałą Nr XXVI/303/05 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 19 grudnia 2005 r. „Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020.”** Dodatkowo priorytety Województwa Zachodniopomorskiego w zakresie infrastruktury komunikacyjnej przedstawił Zastępca Dyrektora Wydziału Infrastruktury i Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego Pan Wojciech Drożdż w dniu 07 listopada 2007 r. na konferencji DPERON w Greifswaldzie. **Wnosimy o uwzględnienie w sposób dostateczny celów i priorytetów rozwojowych województwa zawartych w aktualnie obowiązującej Strategii Województwa Zachodniopomorskiego.**

6. Właściwie nie uwzględniono ustaleń **strategii i planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego** dla obszarów funkcjonalnych, a zwłaszcza:

I. Obszar funkcjonalny strefy nadmorskiej,

V. Szczeciński obszar metropolitalny,

VI. Koszaliński obszar węzłowy.

Nie uwzględniono znaczenia tych obszarów i nie zidentyfikowano połączeń komunikacyjnych.

W strategii województwa zachodniopomorskiego określono następujące ośrodki rozwoju:

1. Szczecin
2. Koszalin
3. Stargard Szczeciński
4. Kołobrzeg
5. Świnoujście
6. Szczecinek
7. Police
8. Wałcz
9. Białogard
10. Goleniów
11. Gryfino

Są to miasta powyżej 20 000 mieszkańców, w tych największych miastach województwa mieszka 49,8% ludności województwa. Znaczenie województwa zachodniopomorskiego dla kraju wynika również z koncentracji majątku narodowego w obszarze przemysłowo-portowym, obejmującym miasta: Gryfino, Szczecin, Police, Świnoujście, Goleniów i Stargard Szczeciński. Tego faktu nie uwzględniono w opracowywanych powiązaniach. **Wnosimy oto, aby te miasta (11) zostały przyjęte do analiz jako miejscowości centralne.**

7. Brak w raporcie właściwego docenienia miasta Szczecina jako metropolii, a także jako stolicy Województwa i Pomorza oraz analiz powiązań wynikających z tworzenia **Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego** – w sposób istotny oddziałującego na część przygraniczną obszaru Niemiec. Problem ten był podnoszony np. na spotkaniach roboczych w Szczecinie.

8. Nie uwzględniono w przeprowadzonych analizach faktu, że dostępność regionu zachodniopomorskiego zapewnia 26 przejść granicznych- województwo ma ich najwięcej w kraju i wszystkie rodzaje: 9 morskich, 11 drogowych, 3 rzeczne, 2 kolejowe i jedno lotnicze. Liczba przejść granicznych świadczy o dobrych możliwościach nawiązywania kontaktów trans granicznych.

9. Autorzy opracowania w swych analizach nie uwzględnili i nie docenili znaczenia istniejących portów dla rozwoju infrastruktury komunikacyjnej nie tylko na terenie województwa zachodniopomorskiego.

10. W całym opracowaniu nie do końca w sposób właściwy przedstawiono istnienie powiązań na osi północ – południe istotnych dla rozwoju nie tylko regionu zachodniopomorskiego. Na tej osi droga krajowa nr 3 (S-3) w zachodniej części Polski przebiega południkowo przez województwa: zachodniopomorskie, lubuskie i dolnośląskie. Stanowi polską część międzynarodowej trasy E65 z Malmö w Szwecji do miejscowości Chaniá na Krecie.

11. W opracowaniu nie uwzględniono istotnej dla regionu osi transportowej wschód-zachód, na której przebiega Via Hanseatica (w województwie droga krajowa nr 6 wraz z zachodnim drogowym obejściem miasta Szczecina). Istotne znaczenie komunikacyjne na tej osi stanowi również połączenie Szczecina z Warszawą poprzez Bydgoszcz i Toruń (droga krajowa nr 10). Ilustruje to załączona rycina zatytułowana „Powiązania z zewnętrznymi ośrodkami komunikacyjnymi”.

12 **Wnoskujemy o uwzględnienie powyższych uwag i wniosków w zapisach raportu końcowego i poprawienie ustaleń raportu o te wnioski a zwłaszcza o poprawienie zapisów dotyczących formułowanych sieci powiązań (w tym zamieszczonych rycin) i wniosków końcowych.**

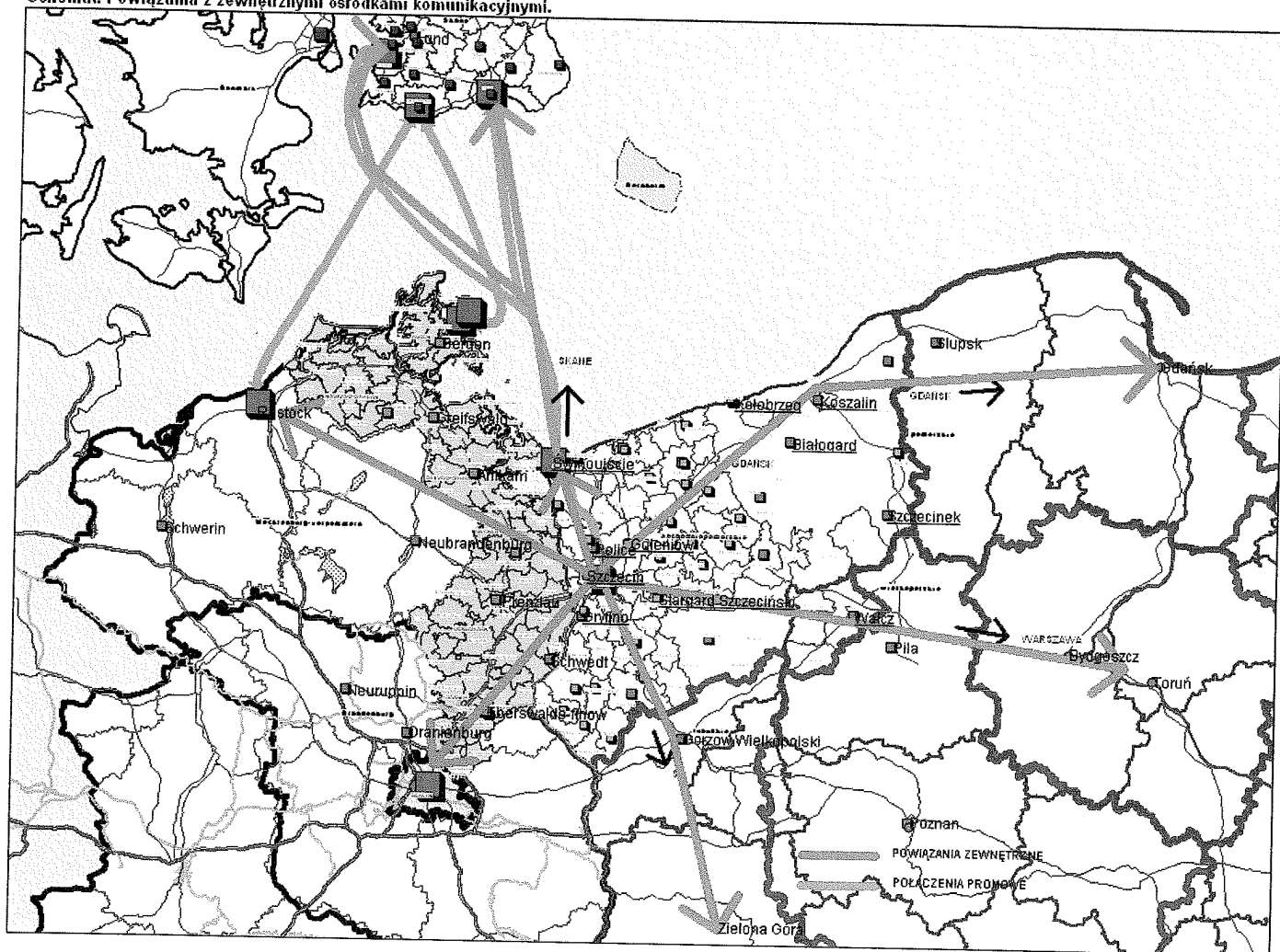
Nie uwzględnienie powyższego w raporcie końcowym projektu wpływa w zasadniczy sposób na poprawność formułowania wniosków końcowych projektu DPERON a także **nie pozwala na pokazanie w sposób prawidłowy korzyści wynikających z istoty projektu.**

13. Wnioskujemy ponadto o:

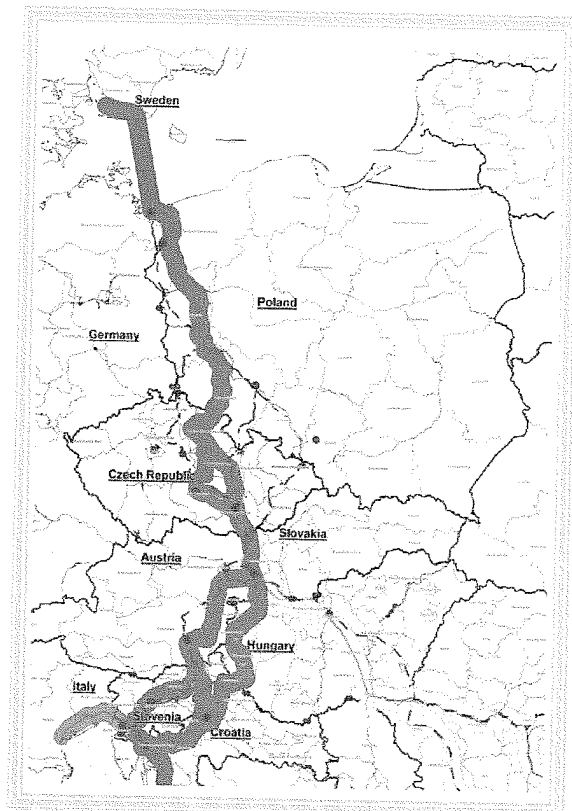
- **zamieszczenie** w rozdziale 2 raportu zapisów dotyczących: CETC, D-P-PLIS, AB LANDBRIDGE, **BALTIC GATEWAY +**, w wersji załączonej do niniejszych uwag,
- **przeniesienie pozostałych zapisów** sformułowanych pod pozycją CETC(zaczynających się od słów: „Oprócz analizy społeczno- ekonomicznej włączonych obszarów itd.) **do rozdziału 5.6 raportu**
- **zamieszczenie** w rozdziale 3 Ryc. 16 w wersji załączonej do niniejszych uwag
- **zamieszczenie** w rozdziale 2 raportu **listy uczestników projektu po stronie polskiej** (analogicznie jak wymieniono uczestników prac po stronie niemieckiej) co wpłynie na podniesienie wiarygodności raportu

14 Wnioskujemy o wyraźne zaakcentowanie i umieszczenie w treści rozdziału „ 3.6 Turystyka” a także uwzględnienie w dalszych częściach raportu **istniejących na terenie województwa szlaków rowerowych:**

- Międzynarodowy Nadmorski Szlak Rowerowy R – 10,
- Szlak Rowerowy wokół Zalewu Szczecińskiego, będący uzupełnieniem szlaku R – 10,
- Ogólnopolski Szlak Rowerowy ZS-10 „Zielona Odra”, biegnący równolegle do szlaku rowerowego „Odra - Nysa”,
- Planowany szlak rowerowy „Trasa Tysiąca Jezior”



CETC



Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy jest wspólną Inicjatywą 9 regionów krajów członkowskich Unii Europejskiej. Inicjatywa ma na celu stworzenie dogodnych połączeń komunikacyjnych ze Szwecji przez Bałtyk i dalej na południe Europy – na Bałkany oraz do Włoch. Dalekosieżnym celem Inicjatywy jest stworzenie ponadregionalnego pasma rozwoju gospodarczego.

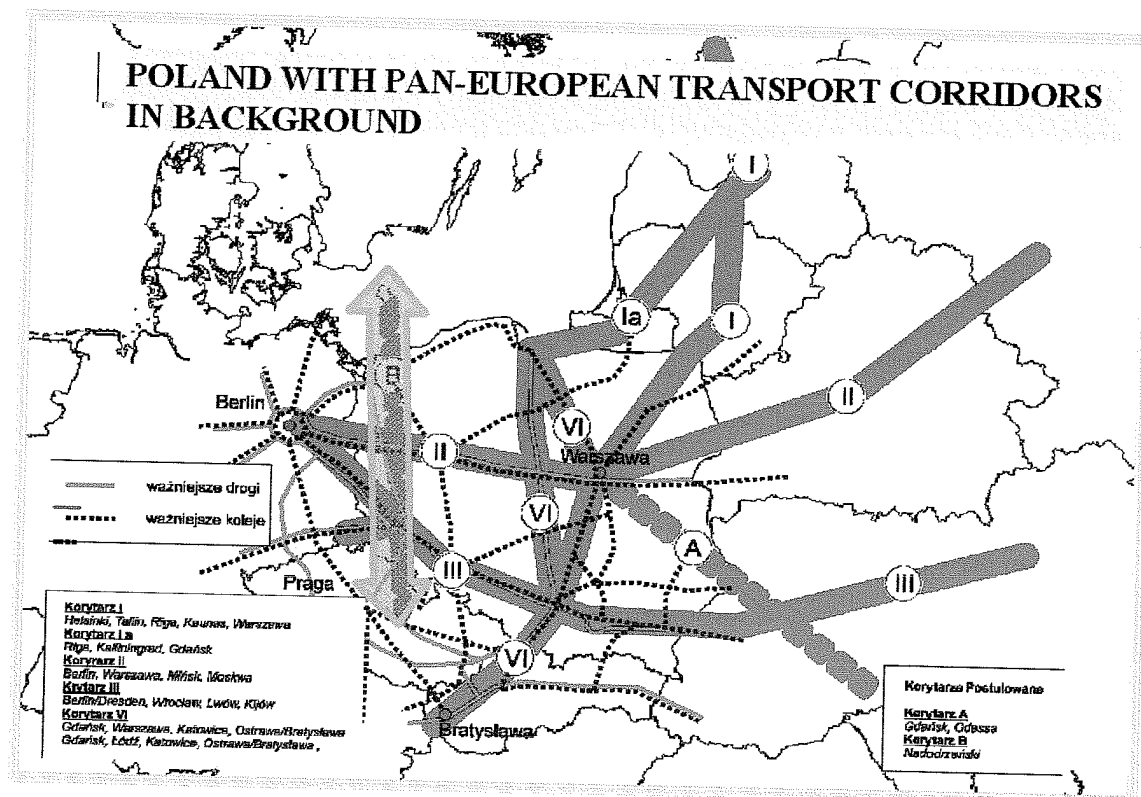
Osia Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego jest międzynarodowa droga E65 (w Polsce droga krajowa nr 3), która bierze swój początek w Malmö w Szwecji i kończy się w Chaniá na Krecie. Na obszarze Korytarza znajdują się wiodące z północy na południe połączenia kolejowe oraz droga wodna Odry. W charakterystyce Korytarza uwzględnia się także połączenia lotnicze sięgające poza jego obszar.

Na obszarze oddziaływania CETC, biorąc pod uwagę południową Szwecję, regiony z krajów Grupy Wyszehradzkiej oraz część Bałkanów wraz z północnymi Włochami i Grecją, mieszka ok. 35 mln osób. Znajdują się tu obszary ważne z gospodarczego punktu widzenia, węzły komunikacyjne i szlaki transportowe łączące Europę z państwami Bliskiego Wschodu i Azji Centralnej. Funkcjonują tu różne rodzaje transportu, dzięki czemu oprócz dominującego dziś transportu drogowego, istnieje możliwość stworzenia znaczącego w wymiarze europejskim połączenia morsko-kolejowego pomiędzy Szwecją oraz krajami leżącymi nad Morzem Bałtyckim a krajami i regionami leżącymi nad Morzem Adriatyckim, Czarnym i Egejskim.

Inicjatywa polityczna utworzenia korytarza CETC została poparta przez 6 regionów, które w kwietniu 2004 roku w Szczecinie podpisały Międzyregionalne Porozumienie na rzecz utworzenia Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego i były to: Skania (Szwecja), polskie województwa (Zachodniopomorskie, Lubuskie i Dolnośląskie), Hradec Kralove (Czechy) i Bratysława (Słowacja).

Obecnie stronami Porozumienia CETC są: Województwo Zachodniopomorskie; Województwo Lubuskie; Województwo Dolnośląskie; Region Skania (Szwecja), Region Hradec Kralove (Czechy); Region Bratysława i Region Trnava (Słowacja), Powiaty Vas i Zala – reprezentujące węgierski Region Nugat- Dunántúli oraz Region Varaždin (Chorwacja). Region Reneto jest obserwatorem.





W celu inicjowania i koordynacji działań regiony członkowskie powołały Międzyregionalny Komitet Sterujący, w skład którego wchodzi ich szefowie lub zastępcy oraz wyznaczeni przez nich urzędnicy regionalnych instytucji.

W Lizbonie (październik 2006), na 14 ministerialnej konferencji Ministrów odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne i regionalne, głównym tematem były „Sieci dla zrównoważonego rozwoju przestrzennego kontynentu europejskiego. Mosty ponad Europą”, gdzie uznano, że korytarz CETC doskonale wpisuje się w planowaną sieć współpracy regionalnej w Europie.

Głównym zadaniem sygnatariuszy porozumienia jest doprowadzenie do tego, aby CETC stał się jedenastym Pan-Europejskim Korytarzem Transportowym UE od 2010 roku, czyli w roku kiedy będzie miała aktualizacja obecnych korytarzy transportowych i rewizja sieci priorytetowych projektów sieci TEN-T.

Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC, ma być w przyszłości tworzony przez drogi ekspresowe, autostrady, magistrale kolejowe i transport rzeczny. Stworzy on nowe dogodne możliwości dla rozwoju handlu i turystyki jak również pomoże w ustanowieniu silnych ekonomicznie i społecznie związków między krajami leżącymi na jego przebiegu oraz krajów ciążących do niego, będąc najkrótszą drogą lądową pomiędzy północną i południową Europą. Korytarz dzięki swoim walorom może przyczynić się do intensyfikacji obrotów towarowych między państwami Europy Północnej a krajami Azji Mniejszej (np. Turcji), Półwyspu Arabskiego, północnej Afryki i Azji.

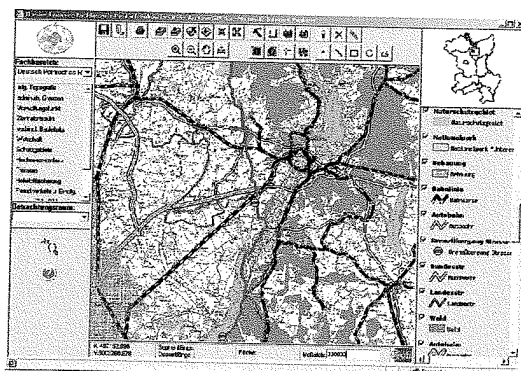
Rezultatem współpracy regionów w ramach CETC będzie usprawnienie połączeń komunikacyjnych, realizacja wspólnych inicjatyw i zacieśnienie więzi gospodarczych.



D-P-PLIS (POLSKO-NIEMIECKI SYSTEM INFORMACJI PRZESTRZENNEJ)

Ryc. 1: Fragment systemu D-P-PLIS

[Źródło: Gemeinsame Landesplanungsabteilung]



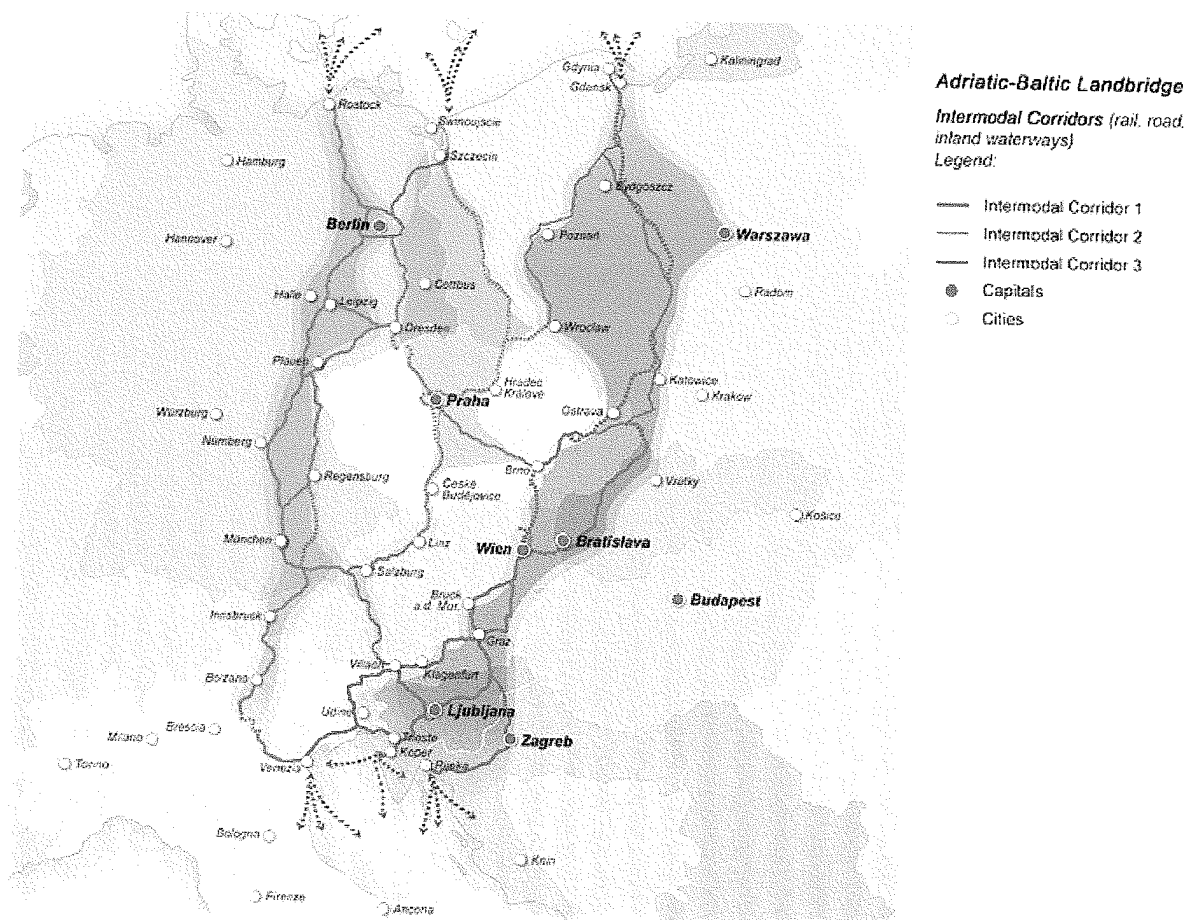
POLSKO-NIEMIECKI SYSTEM INFORMACJI PRZESTRZENNEJ służy uproszczeniu i poprawie skuteczności współpracy transgranicznej we wspólnym obszarze planistycznym i gospodarczym.

Landy 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 w trzech językach na bazie nowoczesnej sprzętowej i programowej platformy cyfrowej. System ma skutecznie wspierać transgraniczną współpracę oraz wymianę informacji.

1. Cele:

- Stworzenie instrumentu wsparcia decyzyjnego w zakresie planowania i rozwoju przestrzennego;
- Bazująca na systemie GIS, pokrywająca cały obszar i dająca się stale aktualizować prezentacja ważnych dla przestrzeni struktur regionów planistycznych i województw położonych na polsko – niemieckiej granicy w wersji polsko- niemiecko- i anglojęzycznej;
- Stworzenie podstaw do wytworzenia dowolnych wyciągów obszarowych dotyczących dowolnych kombinacji tematycznych dla kręgu użytkowników branżowych
- Stworzenie warunków do korzystania z danych rzeczowych i geograficznych przez osoby trzecie.

AB Landbridge



W ramach projektu Adriatic-Baltic Landbridge (AB Landbridge) dokonana została analiza 3 tras korytarzy w obszarze A-B Landbridge pod względem bieżącej (2006) i oczekiwanej (2010, 2020) podaży i popytu na poszczególne gałęzie transportu, aspektów logistycznych oraz scenariuszy planowania przestrzennego. Równoległe do analizy jest realizowanych szereg działań o charakterze instytucjonalnym, koncentrujących się na budowaniu for dyskusyjnych (rozwój przestrzenny, wysokiego szczebla grupa doradcza ds. transportu), w celu poszerzenia bazy instytucjonalnej, a także kluczowych konsultacyjnych projektów i programów referencyjnych poza obszarem CADSES. Projekty pilotażowe pozwoliły określić najkorzystniejsze obszary współpracy portów i terminali oraz ocenić niezbędne warunki dla uruchomienia określonych usług. W ramach projektu opracowana została mapa rozmieszczenia dróg w korytarzach Landbridge, określony profil instytucjonalny programu współpracy A-B oraz zalecenia do polityk.

Inicjatorem i wiodącym partnerem projektu jest Region Veneto we Włoszech a jego uczestnikami są także: Austria, Czechy, Niemcy, Słowenia, Włochy i Polska. Łącznie w

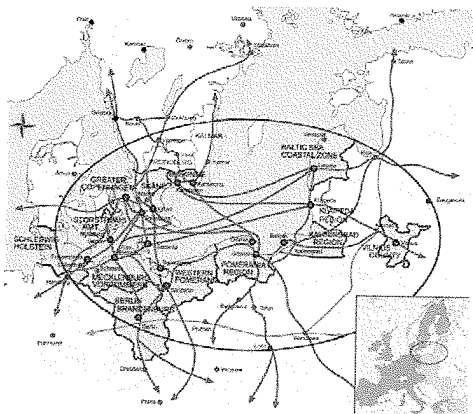
projekcie uczestniczą 23 instytucje reprezentując władze regionalne, porty, przewoźników drogowych i kolejowych oraz instytucje współpracy międzynarodowej. Projekt rozpoczął się 1 czerwca 2006 r., zakończenie przewidziane jest na koniec kwietnia 2008 r. Szczegółowe informacje zawarte są na stronie internetowej www.ablandbridge.eu.

Pomysł powstania i realizacji projektu A-B Landbridge umożliwi precyzyjną identyfikację elementów infrastrukturalnych korytarza transportowego północ-południe, a co za tym idzie wskazania możliwości i szans na korzystanie z jego istnienia. Jest to istotne również z punktu widzenia realizacji inwestycji transgranicznych identyfikowanych w ramach DPERON. Obszar objęty projektem DPERON położony jest bezpośrednio w zakresie badanych korytarzy nr 2 (zielony) oraz nr 3 (niebieski).

Projekt A-B Landbridge wskazuje również na duże znaczenie współpracy regionalnej. Obecnie współpraca ta najlepiej kształtuje się w granicach państw; współpraca ponadgraniczna jest w dużym stopniu sformalizowana i z reguły nie obejmuje planowania wspólnych przedsięwzięć inwestycyjnych.

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 transeuropejskich sieci transportowych oraz dalszy rozwój koncepcji „morskich autostrad” jako alternatywy do korytarzy lądowych.



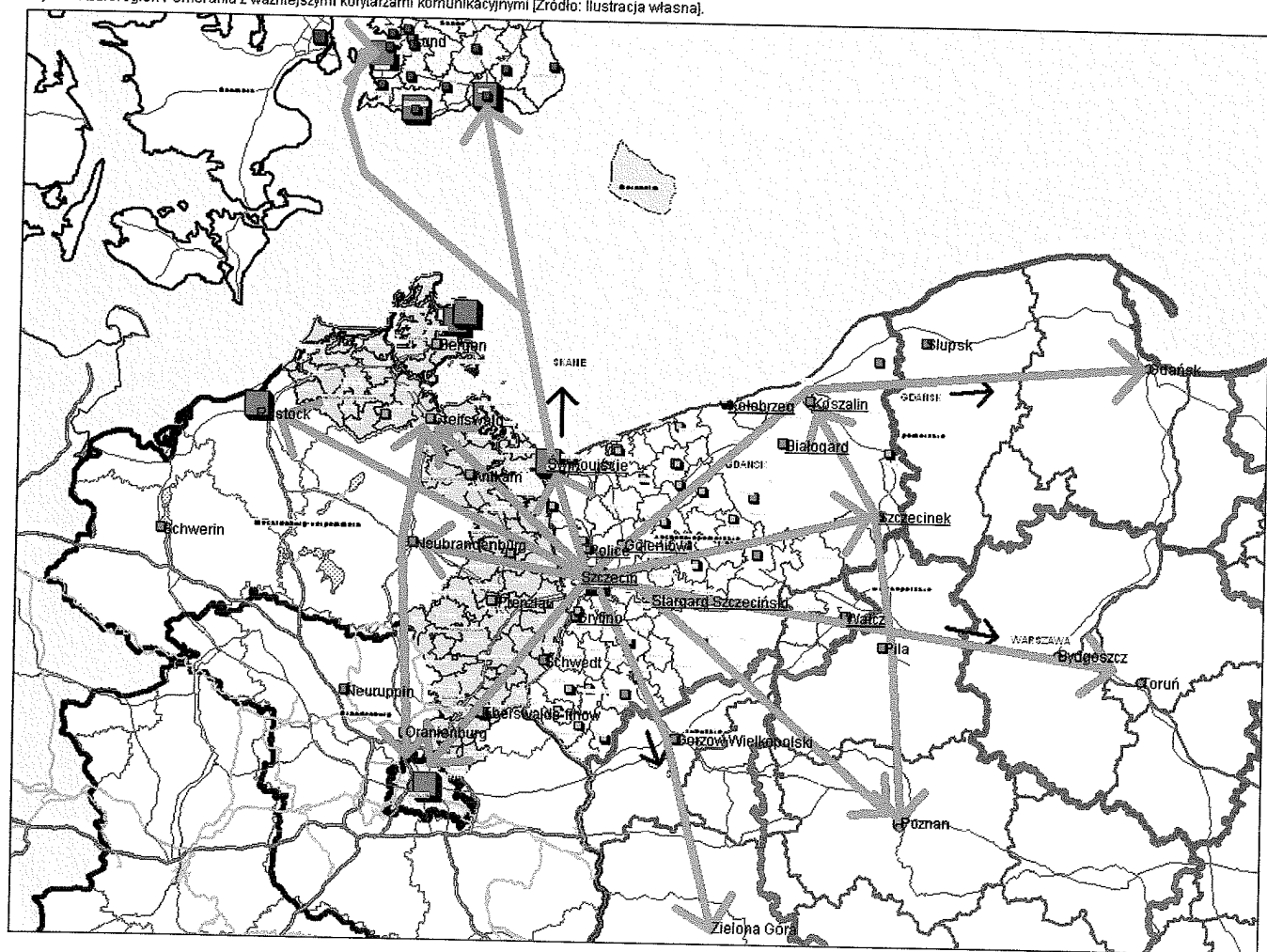
Szczególne priorytety stanowią:

- zwiększenie przepustowości w transporcie,
- poprawa stanu ośrodków intermodalnych,
- rozbudowa transportu kontenerowego i budowa terminali kontenerowych
- badania w zakresie projektów bliźniaczych określonych portów,
- inwestycje w połączenia z obszarami w głąb lądu wraz z rozwojem zintegrowanej sieci usług,
- zwiększenie spójności ekonomicznej i społecznej Europy.

Do najważniejszych proponowanych projektów na terenie województwa zachodniopomorskiego należy:

- budowa stałej przeprawy drogowej przez rzekę Świnę w mieście Świnoujście,
- budowa zachodniego drogowego obejścia miasta Szczecina,
- wzmocnienie drogi krajowej nr 11 na odcinku Kołobrzeg – granica województwa,
- rozbudowa terminalu intermodalnego i bazy Promów Morskich w Świnoujściu,
- poprawa dostępności drogowej oraz kolejowej portów morskich w Szczecinie i w Świnoujściu,
- przebudowa drogi S3 Świnoujście – Lubawka na odcinku Świnoujście – Szczecin,
- modernizacja linii kolejowej CE – 59.

Ryc. 16: Euroregion Pomerania z ważniejszymi korytarzami komunikacyjnymi [Źródło: ilustracja własna].



**Anmerkungen des Marschallamtes der Wojewodschaft Westpommern
zum Abschlussbericht „„Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße
(DPERON), seine Ausgangsbedingungen im Bereich der Infrastruktur
und Möglichkeiten zur Planung und Umsetzung
von grenzüberschreitenden Investitionen“**

Allgemeine Anmerkungen und Schlussfolgerungen zum Endbericht

1. Im Ausschreibungstext sind u.a. vorgesehen:

Los 1: Untersuchungen zum deutschen Teilraum der Euroregion Pomerania und polnischen Teil:

Schwerpunkte im Los 1 und 2 sind vor allem:

- I. **Abgleichende Bewertung der vorhandenen relevanten Dokumente** zu den **bestehenden** grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastruktureinrichtungen differenziert nach Straße, Schiene, Wasserstraße, insbesondere zu (hier wurden die zu bewertenden Dokumente genannt).

Insbesondere sind zu untersuchen:

- **Grenzübergänge bzw. künftige Verkehrsverbindungen zwischen den deutschen und polnischen Teilräumen**
 - **Verknüpfung der Ost-West-Verbindungen mit den Nord-Süd-Verbindungen auf polnischer und deutscher Seite,**
 - **Zusammenfassung der Hauptdefizite in den grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen**
- II. **Zusammenfassung der vorhandenen Unterlagen und Untersuchungen** zu den **geplanten** grenzüberschreitenden Infrastrukturmaßnahmen im Untersuchungsraum Wirtschaftsraum Oder / Neiße.

Im Ausschreibungstext sind die zu untersuchenden Dokumente der deutschen Seite genau genannt. Es steht: „Analogische Dokumente der polnischen Partner mit Aussagen zur grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastruktur“.

- 2. Bei der Analyse der Aussagen des Berichtes und seiner Schlussfolgerungen sowie des Teiles mit dem Titel „Bibliografie“ ist festzustellen, dass eine Bandbreite von deutschen Dokumenten eingehend untersucht wurde (darunter Planungsdokumente) und dass auf dieser Grundlage Schlussfolgerungen für den gesamten Grenzraum formuliert wurden, ohne die polnischen Dokumente ausreichend zu analysieren. Die Analyse auf der Grundlage der so gewählten Dokumente ist nicht ausreichend, um abschließende Schlussfolgerungen für den gesamten deutsch-polnischen Grenzraum zu formulieren. Es wird vorgeschlagen, die Untersuchungen im genannten Bereich**

zu vervollständigen. Sollte der vorgesehene Zeitrahmen die Durchführung der zu ergänzenden Untersuchungen nicht zulassen, so wird eine Vervollständigung der Untersuchung auf der weiteren Etappe des Projektes DPERON vorgeschlagen.

3. Die Verfasser berufen sich im Bericht auf Gespräche und Abstimmungen mit irgendwelchen Experten und auf Aussagen von nicht näher definierten Experten. **Es wird vorgeschlagen, dass dem Bericht eine Liste mit den Expertennamen und Informationen zu ihren Qualifikationen sowie ein Kurzfassung mit ihren Stellungnahmen beigelegt wird.**

4. Im Bericht ist der spezielle Schwerpunkt der Untersuchung, d.h. die Grenzübergänge und die künftigen Verkehrsverbindungen zwischen dem polnischen und deutschen Teilraum nicht berücksichtigt. Es sind lediglich die Bezeichnungen der Grenzübergänge, selbst wenn nicht von allen, genannt. Es fehlt eine eingehende Analyse dieser Verbindungen, was die Schlussfolgerungen des Berichtes verzerrt. Das Projekt ist um diese Analysen zu ergänzen. Die genannten Untersuchungen nehmen eine besondere Bedeutung für das DPERON-Projekt ein, da Polen dem Schengener Abkommen beigetreten ist. **Falls auf dieser Etappe der Ausarbeitung eine weitere Präzisierung dieser Frage nicht möglich wäre, wird vorgeschlagen, dass im Bericht die Empfehlung über die Notwendigkeit der Fortsetzung von Untersuchungen in diesem Bereich auf einer weiteren Etappe des Projektes festgehalten wird.**

5. **Strategische Ziele und Entwicklungstendenzen der Wojewodschaft Westpommern** sind in der mit dem Beschluss Nr. XXVI/303/05 des Sejmiks der Wojewodschaft Westpommern vom 19. Dezember 2005 genehmigten „Entwicklungsstrategie der Wojewodschaft Westpommern bis 2020“ festgeschrieben. Ferner wurden die Prioritäten der Wojewodschaft Westpommern im Bereich der Verkehrsinfrastruktur vom stellvertretenden Direktor der Abteilung für Infrastruktur und Verkehr des Marschallamtes der Wojewodschaft Westpommern, Herrn Wojciech Drożdż, am 7. November 2007 auf der DPERON-Konferenz in Greifswald erörtert. **Es ist den Entwicklungszielen und -prioritäten der Wojewodschaft aus der aktuellen Strategie der Wojewodschaft Westpommern entsprechend Rechnung zu tragen.**

6. Es wurden die Aussagen aus der Entwicklungsstrategie und dem Flächennutzungsplan der Wojewodschaft Westpommern für Funktionsräume, und insbesondere für:

I. Funktionsraum Ostseeküste,

V. Metropolenraum Szczecin,

VI. Schwerpunktraum Koszalin

nicht berücksichtigt.

Es wurde die Bedeutung dieser Teilräume nicht berücksichtigt und die verkehrlichen Verbindungen nicht identifiziert.

In der Entwicklungsstrategie der Wojewodschaft Westpommern wurden folgende Entwicklungszentren identifiziert:

1. Szczecin
2. Koszalin
3. Stargard Szczeciński
4. Kołobrzeg
5. Świnoujście
6. Szczecinek
7. Police
8. Wałcz
9. Białogard
10. Goleniów
11. Gryfino

Das sind Städte mit über 20 000 Einwohner. In diesen größten Städten der Wojewodschaft wohnt 49,8% der Gesamtbevölkerung der Region. Die Bedeutung der Wojewodschaft Westpommern für Polen ergibt sich auch aus der Konzentration des nationalen Eigentums – als Industrie- und Hafenstandort mit den Städten: Gryfino, Szczecin, Police, Świnoujście, Goleniów und Stargard Szczeciński. Diese Tatsache wurde in der beschriebenen Verflechtungen nicht berücksichtigt. **Es wird empfohlen, dass in der Analyse die genannten Städte (11) als zentrale Orte Berücksichtigung finden.**

7. Es fehlt im Bericht eine richtige Einschätzung der Rolle der Stadt Szczecin als Metropole und Hauptstadt der Wojewodschaft und Pommern sowie eine Analyse von Verflechtungen im entstehenden **Metropolenraum Szczecin** – der sich auf den angrenzenden deutschen Raum auswirkt. Diese Frage wurde u.a. auf Arbeitstreffen in Szczecin angesprochen.

8. In den Analysen wurde nicht berücksichtigt, dass die Zugänglichkeit der Wojewodschaft Westpommern durch 26 Grenzübergänge für alle Verkehrsarten gewährleistet ist, die größte Anzahl der Grenzübergänge in ganz Polen: 9 See-, 11 Straßen-, 3 Fluss-, 2 Schienen- und 1 Luftübergänge. Die Anzahl der Grenzübergänge ist ein Hinweis auf gute Möglichkeiten zur Aufnahme von grenzüberschreitenden Kontakten.

9. Die Verfasser haben in ihren Analysen die Bedeutung der Häfen für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur, nicht nur in der Wojewodschaft Westpommern, nicht berücksichtigt und herausgestellt.

10. Im ganzen Bericht wurden die Nord-Süd-Verflechtungen nicht ganz richtig vorgestellt, und das nicht nur aus der Sicht ihrer Relevanz für die Region Westpommern. Auf dieser Achse verläuft die Nationalstraße Nr. 3 (S-3) im westlichen Teil Polens vom Norden in den Süden durch die Wojewodschaften: Westpommern, Lebuserland und Niederschlesien. Sie stellt den polnischen Abschnitt der internationalen Trasse E65 aus Malmö in Schweden nach Chaniá auf Kreta dar.

11. Im Bericht wurde die für die Region wichtige Ost-West-Achse mit Via Hanseatica nicht herausgestellt (in der Wojewodschaft Westpommern die Nationalstraße Nr. 6 mit der Straßenumgehung der Stadt Szczecin). Eine wichtige verkehrstechnische Bedeutung für die Achse stellt auch die Verbindung zwischen Szczecin und Warszawa über Bydgoszcz und Toruń (Nationalstraße Nr. 10) dar. Das wird auf der Abbildung „Verflechtungen mit den externen Verkehrszentren“ veranschaulicht.

12. **Es wird vorgeschlagen**, dass die oben stehenden Anmerkungen und Schlussfolgerungen in den Endbericht einfließen und dass der Text des Endberichtes um diese Schlussfolgerungen ergänzt wird und dass **insbesondere Aussagen zu Verflechtungen (darunter die beigefügten Abbildungen) und zu Schlussfolgerungen verbessert werden.**

Die Nichtberücksichtigung dieser Informationen im Endbericht beeinflusst grundsätzlich die Richtigkeit der formulierten Schlussfolgerungen des DPERON-Projektes und lässt den Mehrwert des Projektes nicht richtig zur Geltung kommen.

13. Ferner wird es vorgeschlagen:

- **im Kapitel 2 des Endberichtes Aussagen zu CETC, D-P-PLIS, AB LANDBRIDGE, BALTIC GATEWAY + in der den vorliegenden Anmerkungen beigefügten Fassung zu treffen,**
- die vorhandenen Aussagen zu CETC (beginnend mit „Neben der sozioökonomischen Analyse der untersuchten Gebiete...“) **ins Kapitel 5.6 des Endberichtes umzuschichten**
- das Kapitel 3 um die Abbildung **16 in der dem vorliegenden Schreiben beigefügten Fassung zu ergänzen**
- **das Kapitel 2 des Endberichtes um eine Liste der polnischen Partner zu ergänzen** (analog zu den genannten deutschen Partnern), was die Glaubwürdigkeit des Endberichtes steigert.

14. Es wird vorgeschlagen, im Kapitel „3.6 Tourismus“ und in weiteren Teilen des Berichtes die in der Wojewodschaft Westpommern bestehenden Radwege herauszustellen und zu benennen:

- Internationale Ostseeroute R – 10,
- Radroute um das Stettiner Haff als Ergänzung des Radweges R – 10,
- Polnischer Radweg ZS-10 „Grüne Oder“, der parallel zum Radweg „Oder-Neiße“ verläuft,
- geplanter Radweg „Weg der Tausend Seen“.

Korzyści (wartości dodane) wynikające z pracy w ramach projektu DPERON:

- 1) Wielopłaszczyznowa intensyfikacja działań na rzecz zbudowania wspólnego obszaru programowego wzdłuż rzeki Odry w celu podniesienia konkurencyjności gospodarczej regionu nadodrzańskiego.
- 2) Stworzenie roboczej platformy porozumienia i komunikacji dla wielowątkowej obserwacji i badań polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego w odniesieniu do działań infrastrukturalnych w zakresie różnych gałęzi transportu (transport kolejowy, drogowy, wodny i powietrzny),
- 3) Propozycja delimitacji obszaru pogranicza polsko-niemieckiego,
- 4) Rozpoczęcie tworzenia bazy danych na potrzeby wypracowania priorytetowych działań inwestycyjnych w obszarze pogranicza polsko-niemieckiego,
- 5) Rozpoczęcie procesu uzgadniania istotnych dla przestrzeni działań w połączeniu z bazą DP-PLIS jako podstawy do trwałego dialogu w zakresie planowania przestrzennego,
- 6) Mobilizacja uczestników procesu przygotowania i realizacji inwestycji do podjęcia wspólnych uzgodnień i przyszłych działań,
- 7) Stworzenie propozycji bazy projektów infrastrukturalnych, w celu ich stałej aktualizacji na wspólnej płaszczyźnie roboczej,
- 8) Wspólne propagowanie inwestycji akceptowanych po obu stronach pogranicza polsko-niemieckiego, co stanowić będzie istotny wkład w rozwój tego obszaru,
- 9) Możliwość kontynuacji badań rozpoczętych w DPERON w ramach projektów finansowanych z funduszy UE,
- 10) Propozycja zintegrowanych koncepcji komunikacyjnych dla wszystkich trzech euroregionów pogranicza polsko-niemieckiego jako nieformalnych opracowań planistycznych,
- 11) Wskazanie płaszczyzny działań pozainwestycyjnych w zakresie organizacji komunikacji, które poprawią dostępność i skrócą czas podróży,
- 12) Wykorzystanie turystycznego potencjału pogranicza dla wzrostu znaczenia sieci połączeń komunikacyjnych,

Korzyści (wartości dodane) wynikające z kontynuacji pracy w ramach projektu DPERON:

- 1) Zorientowanie na wspólne określenie projektów kluczowych infrastruktury komunikacyjnej,
- 2) Wspieranie wypracowania konsensusu między administracjami krajowymi dla osiągnięcia efektu przyspieszenia,
- 3) Zapewnienie synchronizacji priorytetowych działań infrastrukturalnych,
- 4) Trwały dialog w zakresie planowania przestrzennego dla zwiększenia przejrzystości i opłacalności ekonomicznej partnerów,
- 5) Wykorzystanie środków unijnych do wdrożenia wspólnych priorytetowych projektów,
- 6) Wykorzystanie wyników DPERON-u dla merytorycznego wsparcia innych inicjatyw.

Mehrwert der Arbeit im Rahmen des DPERON-Projektes:

- 1) Intensivierung von Aktivitäten zum Aufbau eines gemeinsamen Entwicklungsraumes entlang der Oder auf vielen Ebenen mit dem Ziel der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Oderregion
- 2) Schaffung einer Arbeitsplattform zur Verständigung und Kommunikation mit dem Ziel einer vielschichtigen Begleitung und Untersuchung des deutsch-polnischen Grenzraumes im Bereich der Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsträger (Schiene, Straße, Wasser und Luft)
- 3) Vorschlag zum Abstecken des deutsch-polnischen Grenzraumes
- 4) Aufbau einer Datenbank zwecks Ausarbeitung von infrastrukturellen Schlüsselmaßnahmen im deutsch-polnischen Grenzraum
- 5) Beginn eines Prozesses zur Abstimmung von raumrelevanten Maßnahmen in Verbindung mit der DP-PLIS-Datenbank als Grundlage eines nachhaltigen Dialoges in der Raumplanung
- 6) Mobilisierung der beteiligten Akteure zur Vorbereitung und Umsetzung von Investitionen und zur Aufnahme von gemeinsamen Abstimmungen und künftigen Aktivitäten
- 7) Schaffung einer Datenbank mit Projektvorschlägen, die auf einer gemeinsamen Arbeitsebene einer fortlaufenden Aktualisierung unterliegen wird
- 8) Gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit für Investitionen, die beiderseits der deutsch-polnischen Grenzregion Akzeptanz genießen, was einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung des Raumes leisten wird
- 9) Möglichkeiten zur Fortsetzung der DPERON-Arbeiten im Rahmen von weiteren EU-Projekten
- 10) Vorschlag zu integrierten Verkehrskonzepten für alle Euroregionen im deutsch-polnischen Grenzraum als nicht formelle Planungsdokumente
- 11) Benennung von nicht investiven Maßnahmen im Bereich der Verkehrsorganisation zur Steigerung der Zugänglichkeit und Verkürzung der Reisezeiten
- 12) Die Nutzung des touristischen Potentials der Grenzregion zur Steigerung der Bedeutung von Verkehrsnetzen

Mehrwert der Fortsetzung der Arbeit im Rahmen des DPERON-Projektes:

- 1) Ausrichtung auf gemeinsame Identifizierung von Schlüsselprojekten im Bereich der Verkehrsinfrastruktur
- 2) Förderung der Konsenserreichung zwischen den Landesregierungen zur Beschleunigung des Prozesses
- 3) Sicherstellung der zeitlichen Synchronisierung von prioritären Infrastrukturmaßnahmen
- 4) Nachhaltiger Dialog in der Raumplanung zur Steigerung der Transparenz und Wirtschaftlichkeit der Partner
- 5) Akquise von EU-Fördermitteln zur Umsetzung von gemeinsamen Schlüsselprojekten
- 6) Nutzung der DPERON-Ergebnisse zur inhaltlichen Unterstützung anderer Initiativen.