

6 Zintegrowana koncepcja komunikacyjna (zadanie 4)

6.1 Zróżnicowane poziomy rozważania

Szeroko zakrojone badanie: ...
od połączeń szlaków
turystycznych po rozbudowę
autostrad...

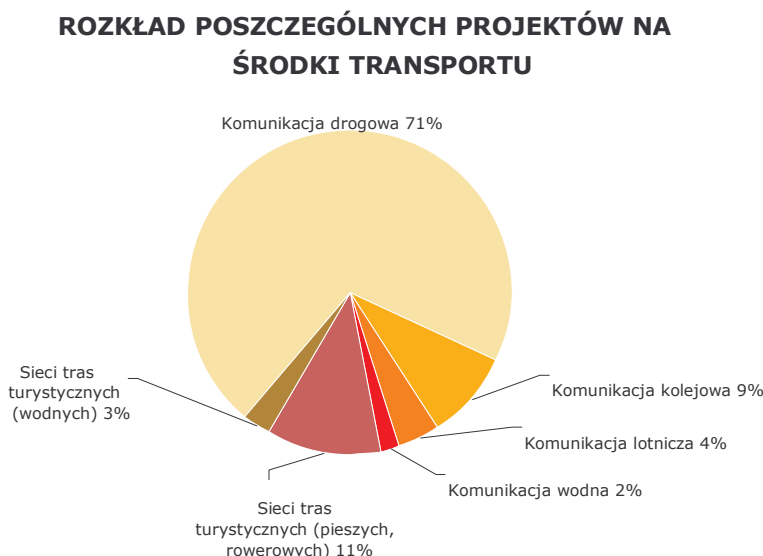
Podstawą koncepcji komunikacyjnej jest zbadanie aktualnych projektów struktury komunikacyjnej na obszarze Euroregionu Pomerania. Podsumowano przy tym po pierwsze projekty o *ponadregionalnym znaczeniu*, a po drugie w rozważaniu zostały ujęte projekty infrastruktury komunikacyjnej planowane na *poziomie gmin i regionów*. Dzięki tym *różnym poziomom rozważania* uwzględnione zostało *bardzo szerokie spektrum* najróżniejszych projektów od rozbudowy autostrad i ważnych połączeń kolejowych, poprzez węzły komunikacji lotniczej oraz porty morskie i śródlądowe po budowę dróg turystycznych. W ramach projektu DPERON ujęte zostały te projekty, które zostały zgłoszone przez partnerów projektu, tzn. zostały przekazane w procesie informacji i partycypacji za pośrednictwem grupy sterującej przed zakończeniem redakcji tekstu (patrz załącznik A1).

Zbiór projektów w „puli projektów” (patrz załącznik **Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.**)

Do koncepcji komunikacyjnej wpłynęły wszystkie projekty infrastruktury komunikacyjnej udostępnione do badań bądź wskazane w terminie prezentacji tymczasowej w dniu 7 listopada 2007. Projekty wskazane jako istotne dla projektu DPERON po tym terminie nie wpłynęły do analizy koncepcji komunikacyjnej. Projekty te zostały ujęte w puli projektów (patrz załącznik **Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.**). Wskazane jest, aby ww. pula projektów była prowadzona dalej i aktualizowana także po przedłożeniu raportu końcowego do projektu DPERON.

Do opracowania wpłynęło łącznie 148 pojedynczych projektów wyznaczonych w różnych fazach badania. 102 z tych projektów zaplanowano po stronie niemieckiej, 45 po stronie polskiej, zaś cztery projekty mają konkretny kontekst transgraniczny. Projekty te rozkładają się w następujący sposób na różne środki transportu:

Rycina 1:
Rozkład poszczególnych projektów na środki transportu



Rozpatrywane projekty posiadają bardzo zróżnicowany stan planowania. Szereg projektów znajduje się już na przykład w konkretnym planowaniu (np. połącze-

Stan prac: 20 grudnia 2008 r.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

nie lokalnej komunikacji publicznej z uzdrowiska Ahlbeck do Świnoujścia (nr 313) lub zachodnia obwodnica Szczecina (nr 33)), podczas gdy inne projekty są sformułowane jako idea np. w koncepcji rozwoju i działania Euroregionu Pomerania 2007-2013 bądź nie są jeszcze trwale zapisane w planach inwestycyjnych gmin na szczeblu krajów związkowych i federacji (np. rozbudowa drogi B96 z Saßnitz do Bergen (nr 56) lub budowa stałego połączenia/tunelu między Uznam a Świnoujściem (nr 477)).

Zróżnicowana analiza dla sieci o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym oraz sieci infrastruktury turystycznej

Poniższe wyniki koncepcji komunikacyjnej zostaną przedstawione w sposób zróżnicowany dla sieci komunikacyjnych o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym oraz dla sieci struktury turystycznej.

6.2 Struktura przestrzenna jako podstawa koncepcji komunikacyjnej

Centralne miejscowości jako „podstawowy szkielet”

Podstawą koncepcji komunikacyjnej jest idea, iż relacje między centralnymi miejscowościami badanego obszaru pełnią ważną funkcję dla całego tego obszaru. Optymalne wzajemne skomunikowanie centralnych miejscowości oraz bardzo dobre skomunikowanie z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi jest podstawą gospodarczego rozwoju całego obszaru. Wzdłuż tych relacji przeprowadzono badanie istniejących sieci komunikacyjnych pod kątem jakości ich funkcji komunikacyjnej w rozumieniu zoptymalizowanych czasów podróży. Podstawowy szkielet tworzy zatem hierarchia centralnych miejscowości. Centralne miejscowości są ustalone w odnośnych planach rozwoju krajów związkowych (Brandenburgii i Meklemburgii-Pomorza Przedniego) jak również w planie zagospodarowania przestrzennego (Województwa Zachodniopomorskiego).

„Główny szkielet” jako podstawa wspólnego obszaru

Poprzez utworzenie tego podstawowego „szkieletu” z miejscowości ośrodkowych i analizę relacji komunikacyjnych łączących te miejscowości w szczególności w odniesieniu do terenów słabo zurbanizowanych osiągnięto istotny efekt na drodze do poprawy osiągalności. Ponieważ dla terenów słabo zurbanizowanych dostępność komunikacyjna centrów ma wybitne znaczenie. Jeżeli te centra nie są w istniejących warunkach optymalnie przyłączone do regionalnych i ponadregionalnych sieci transportowych, nie skorzystają na tym również tereny obszary poza centrami. Dzięki dobrej osiągalności zapewniona jest mobilność w regionach. Stworzenie lub odtworzenie powszechnie dostępnej komunikacji publicznej (autobusowej lub kolejowej) na terenach wiejskich i słabo zurbanizowanych nie będzie możliwe do zrealizowania w związku z obecną porównywalnie niewielką gęstością zaludnienia oraz nadchodzącymi zmianami demograficznymi. Przyłączenie miejscowości ośrodkowych do regionalnych i ponadregionalnych korytarzy transportowych jest ekonomicznie realnym wkładem w zapewnienie mobilności – również na terenach wiejskich.

Analiza połączeń centrów podstawowych/ośrodków lokalnych (tym samym obszarów niezurbanizowanych) z ośrodkami regionalnymi i ponadregionalnymi rozsądziłoby ramy projektu DPERON. Na przyszłość relacje te, w szczególności w obszarze publicznej komunikacji autobusowej i szynowej powinno zostać poddane wnikliwej analizie na tym poziomie.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Hierarchia sieci osadniczej składa się z następujących poziomów:

Tabela 1:
Centralne miejscowości
Pomerania

| CENTRALNA MIEJSCOWOŚĆ | PRZYPORZĄDKOWANIE |
|---|---|
| Metropolia | Szczecin, Berlin |
| Centrum nadrzędne o znaczeniu ponadregionalnym, centrum kraju związkowego / województwa | Koszalin |
| Centrum nadrzędne /centrum regionalne, wspólne centrum nadrzędne | Kołobrzeg, Szczecinek, Stargard Szczeciński, Świnoujście, Stralsund/Greifswald, Neubrandenburg, |
| Centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne | Sławno, Białogard, Świdwin, Gryfice, Kamień Pomorski, Łobez, Drawsko Pomorskie, Walcz, Police, Goleniów, Gryfino, Pyrzyce, Choszczno, Myślibórz, Bergen, Ribnitz-Damgarten, Grimmen, Demmin, Anklam, Wolgast, Ueckermünde, Pasewalk, Neustrelitz, Prenzlau, Templin, Eberswalde, Bernau, Schwedt/Oder |

Raport końcowy – Zadania 1 do 4



Rycina 2: Euroregion Pomerania, niemiecka i polska część, przedstawienie centralnych miejscowości [źródło: Euroregion Pomerania, własna prezentacja]

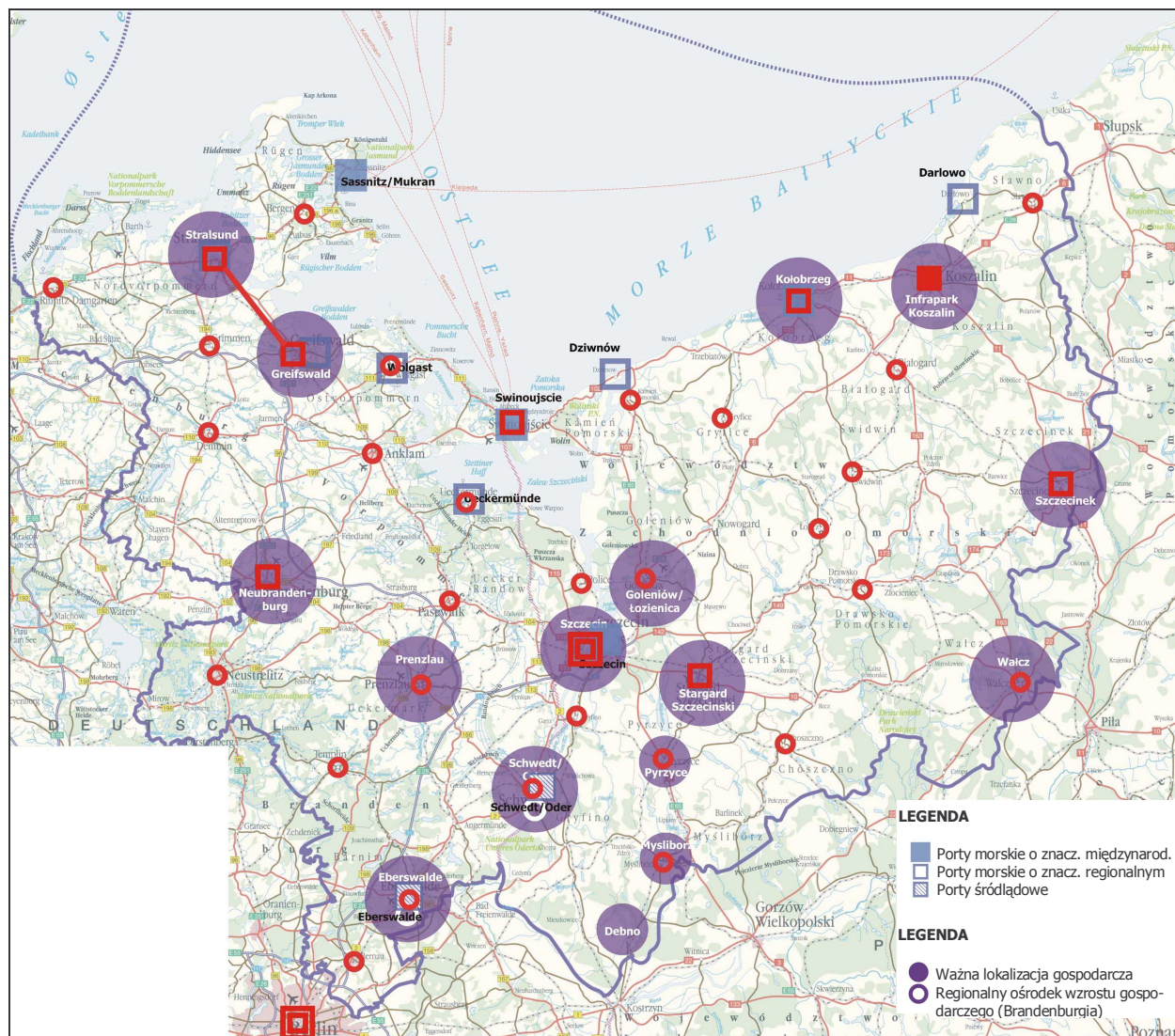
Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Informacja o centralnych miejscowościach nakładana jest następnie na informacje o ważnych lokalizacjach gospodarczych (przemysł, rzemiosło, porty morskie i śródlądowe) (źródło: Koncepcja rozwoju i działania Euroregionu Pomierania 2007-2013). Do istotnych lokalizacji portów morskich zaliczają się lokalizacje Sassnitz-Mukran, Stralsund, Greifswald, Wolgast, Kołobrzeg, Koszalin, Świnoujście, Darłowo i Dźwinów. Wzdłuż Odry należy wymienić lokalizacje Szczecin oraz Schwedt, Eberswalde nad drogą wodną Odra-Hawela zalicza się również do lokalizacji portów śródlądowych. Miastu Ueckermünde przysługuje szczególna rola jako portowi śródlądowemu z tego względu, iż lokalizacja ta leży nad Zalewem Szczecińskim.

Oprócz tego dla koncepcji komunikacyjnej istotne są te duże lokalizacje przemysłu i rzemiosła, które posiadają szczególne kompetencje (źródło: Koncepcja rozwoju i działania Euroregionu Pomierania 2007-2020):

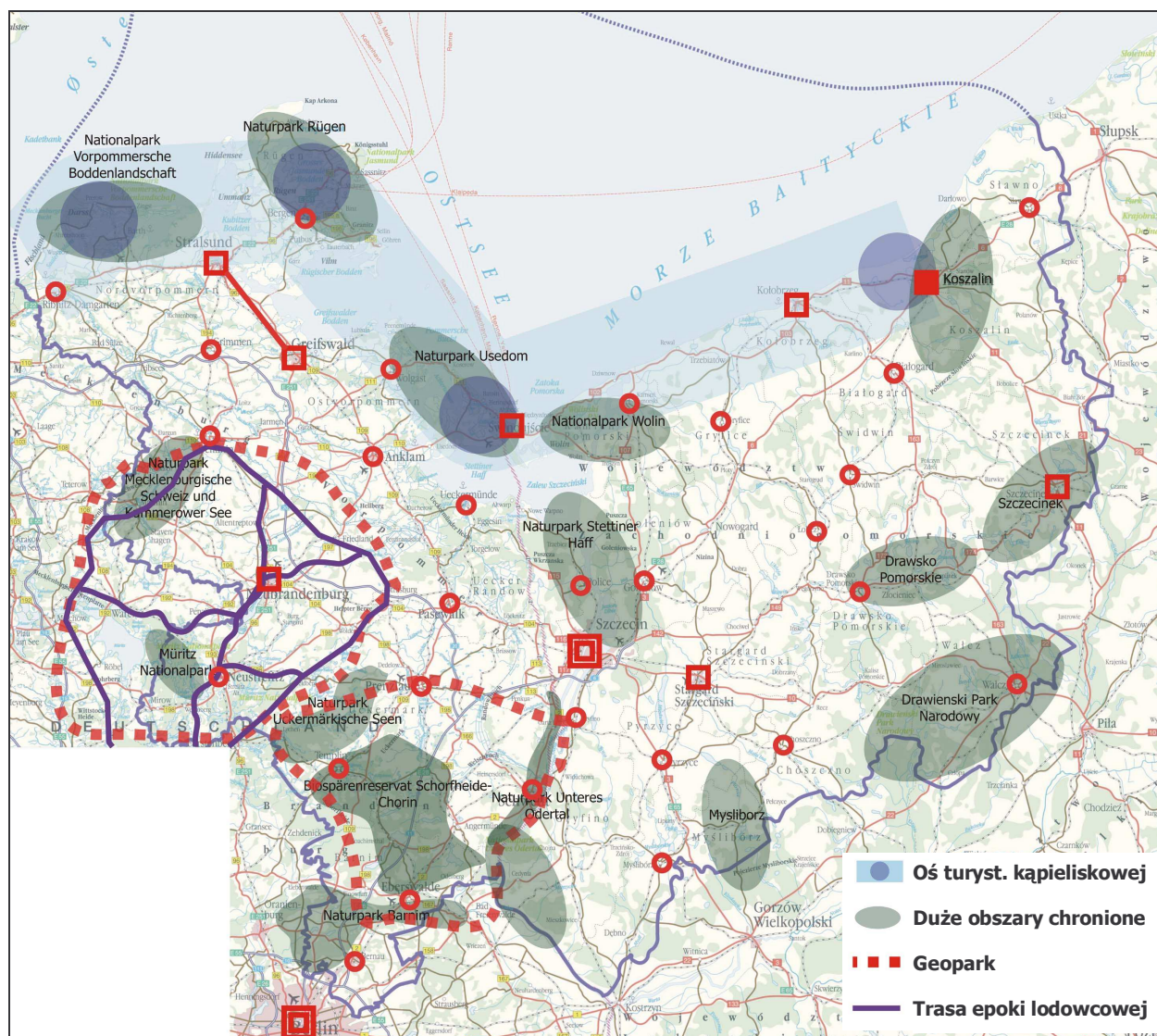
- gospodarka morską, stocznie: wskazane lokalizacje portów morskich i śródlądowych
- budownictwo okrętowe: Szczecin
- logistyka: Szczecin, Schwedt/Oder
- chemia: Schwedt/Oder
- biotechnologia: Greifswald
- badania zaawansowanych technologii: Greifswald, Stralsund
- technologie spożywcze / żywienie: Neubrandenburg, Eberswalde, Stargard Szczeciński, Koszalin
- oleje mineralne / biopaliwa: Schwedt/Oder
- nawozy, farby, lakiery: Szczecin, Police
- wytwarzanie, obróbka i przetwarzanie metali: Schwedt/Oder, Eberswalde
- przemysł motoryzacyjny: Eberswalde
- drewno, papier: Eberswalde, Schwedt/Oder, Szczecin, Goleniów

Raport końcowy – Zadania 1 do 4



Rycina 3: Euroregion Pomerania, niemiecka i polska część, przedstawienie centralnych miejscowości [źródło: Euroregion Pomerania, własna prezentacja]

Do celów analizy sieci infrastruktury turystycznej na sieć centralnych miejscowości nakładane są lokalizacje istotne pod względem turystycznym. Ze względu na położenie Euroregionu rozwój turystyki dotyczy głównie lokalizacji turystycznych położonych na wybrzeżu i w pobliżu. Oprócz tego istotne są geoparki o znaczeniu ponadregionalnym, na dużych obszarach chronionych itd. Z uwagi na skalę rozpatrywanego obszaru na poniższej mapie przedstawiono tylko wybór lokalizacji turystycznych o znaczeniu ponadregionalnym.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Rycina 4: Euroregion Pomerania, niemiecka i polska część, przedstawienie celów turystycznych o znaczeniu ponadregionalnym [źródło: Euroregion Pomerania, własna prezentacja]

6.3 Podejście do zintegrowanej koncepcji komunikacyjnej Pomerania

Relacje ruchu w obrębie Euroregionu, skomunikowanie zewnętrzne z sieciami narodowymi i transeuropejskimi

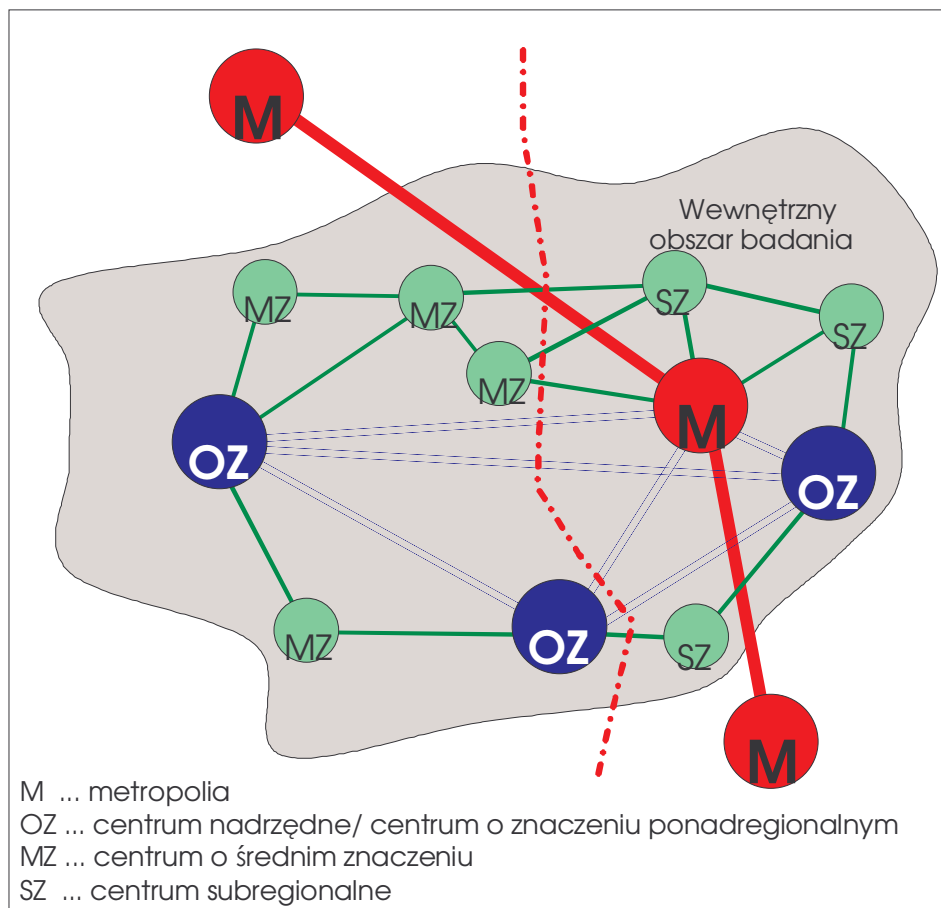
Ocena - aktualnej, koniecznej w przyszłości i oczekiwanej po zrealizowaniu poszczególnych planowanych działań infrastrukturalnych - jakości komunikacji (płynności ruchu) jest przeprowadzana dla relacji istotnych dla projektu. Istotne dla projektu relacje wynikają z wyznaczonego celu projektu, tzn. z oceny skomunikowania zewnętrznego Euroregionu Pomerania z narodowymi i transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi oraz z oceny jakości komunikacji (płynności ruchu) w obrębie Euroregionu (skomunikowanie wewnętrzne).

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Trzy poziomy hierarchii -
wymagania i funkcjonalność

Ze względu na różne komunikacyjne wymagania i funkcjonalność poszczególnych elementów całościowej sieci komunikacyjnej konieczne jest zdefiniowanie dla rozważań trzech istotnych poziomów hierarchii sieci komunikacyjnej. Najwyższy poziom hierarchii („sieć czerwona”) stanowi przy tym połączenia zewnętrznego skomunikowania regionu, tzn. połączenia komunikacyjne między metropolią w obrębie Euroregionu a sąsiadującymi metropoliami (por. Rycina 5).

Rycina 5:
Schemat istotnych relacji
[źródło: własna prezentacja]



„Niebieska i zielona sieć” służy
do wewnętrznego
skomunikowania regionu

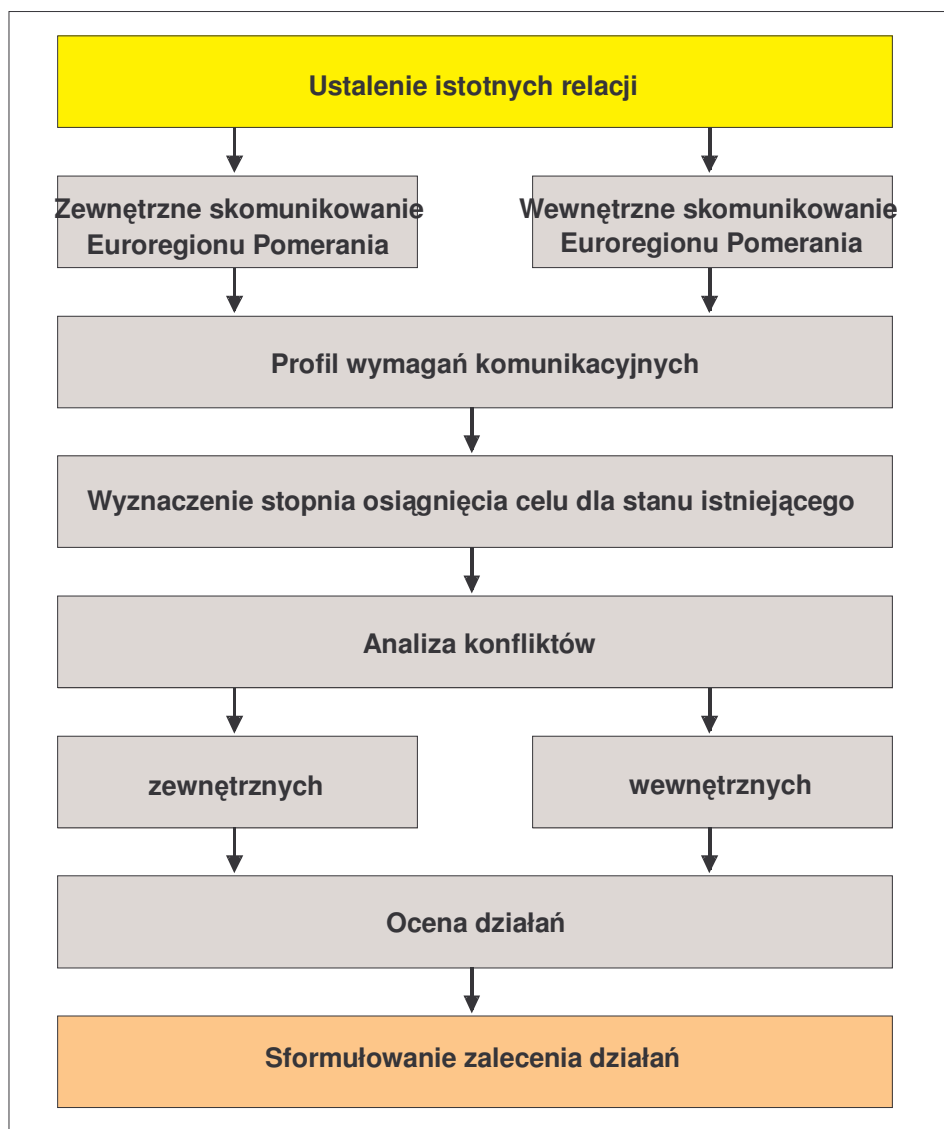
Drugi i trzeci poziom hierarchii sieci komunikacyjnej służy do wewnętrznego skomunikowania regionu. Drugi poziom („sieć niebieska”) obejmuje przy tym wszystkie połączenia między centrami nadrzędnymi i subregionalnymi centrami regionu, trzeci poziom („sieć zielona”) połączenia komunikacyjne między sąsiadującymi centrami o średnim znaczeniu oraz między centrami o średnim znaczeniu a najbliższym położonym centrum nadrzędnym bądź subregionalnym.

Definicja profili wymagań -
wytyczony cel

Dla zdefiniowanych istotnych relacji nastąpiło zdefiniowanie **profilu wymagań** komunikacyjnych (por. Rycina 6) w zależności od hierarchii sieci i geograficznego położenia początkowych i docelowych punktów podróży. Profile wymagań dostarczają informację o tym, które kryteria powinny być spełnione dla poszczególnych połączeń komunikacyjnych dla konkretnego środka transportu, aby przyczynić się do **trwałego gospodarczego i turystycznego rozwoju Euroregionu i obszaru przygranicznego** poprzez ulepszoną jakość lokalizacyjną i jakość życia (wytyczony cel).

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Rycina 6:
Koncepcja komunikacyjna
Euroregionu Pomerania,
podejście



Profile wymagań dla komunikacji regionalnej i ponadregionalnej oraz dla obszarów osadnictwa o różnej funkcjonalności

Profile wymagań opracowano w sposób zróżnicowany dla relacji między różnymi obszarami osadnictwa bądź miejscami o różnej funkcjonalności, oddzielnie dla **komunikacji regionalnej** (głównie dla wewnętrznej komunikacji regionu, tzn. dla relacji ruchu między miastami regionów, wraz z relacjami transgranicznymi) oraz dla **komunikacji ponadregionalnej** (dla skomunikowania regionu z sieciami narodowymi i transnarodowymi).

Rozpatrywano przy tym komunikację drogową oraz kolejową i opisano oferty komunikacyjne za pomocą parametrów ilościowych.

Warunki ramowe dla profili wymagań

Ilościowe ustalenie profili wymagań odbywa się z uwzględnieniem odnośnego władztwa planistycznego dla niemieckiej i polskiej części badanych obszarów w następujących istotnych warunkach ramowych:

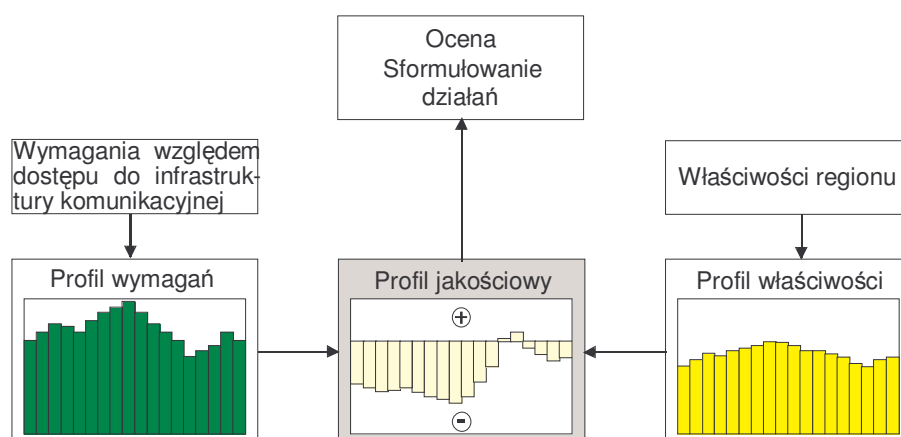
- dyrektywy i zalecenia,
- uwzględnienie informacji z istotnych ekspertyz i projektów badawczych,
- założenia polityczne.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Nałożenie profilu wymagań ⇔
profil właściwości komunikacyjnych
⇒ profil jakościowy

Przez nałożenie profilu wymagań na profile właściwości komunikacyjnych regionu uzyskuje się profile jakościowe. Profile jakościowe informują - dla każdego istotnego kryterium oceny profilu wymagań - o stopniu zgodności między wymaganiami komunikacyjnymi a osiągniętymi każdorazowo właściwościami (por. ryc. 3).

Rycina 7:
Związek między profilem
wymagań, profilem właściwości
a profilem jakościowym
[źródło: własna prezentacja]



Profil jakościowy bądź stopień
osiągnięcia celu jako wskaźnik
deficytów i braków

Profil jakościowy bądź stopień osiągnięcia celu stanowi podstawę dla oceny bieżącej sytuacji komunikacyjnej w regionie (analizy konfliktów), skonfrontowania z planowanymi lub realizowanymi projektami rozbudowy infrastruktury komunikacyjnej bądź planowanymi modyfikacjami oferty w komunikacji kolejowej. Dzięki takiemu podejściu można **zlokalizować i skwantyfikować** deficyty i braki w całej sieci komunikacyjnej Euroregionu oraz wyznaczyć efekty realizacji poszczególnych zaplanowanych działań, a tym samym ich wkład w przyszłą całościową sieć komunikacyjną. Na podstawie tego wkładu w lepsze skomunikowanie regionu można ostatecznie wydać zalecenia odnośnie priorytetu realizacji poszczególnych działań i sformułować konkretne działania uzupełniające.

6.4 Istotne relacje

Zgodnie z przedstawionym w rozdziale 6.3 podejściem i w oparciu o strukturę przestrzenną Euroregionu Pomierania w analizie ujęto 49 początkowych i docelowych punktów podróży (por. Tabela 2). Z tych 49 początków i celów 40 miast znajduje się w obrębie Euroregionu, zaś 9 miast położonych poza regionem służy jako cele referencyjne dla zewnętrznego skomunikowania Euroregionu. Zewnętrzne cele referencyjne to najbliższe regiony metropolitalne oraz miasto Gorzów, które ze względu na swą przestrzenne sąsiedztwo z Euroregionem Pomierania i istniejące bliskie powiązania komunikacyjne z południową częścią Euroregionu zostało uwzględnione w rozważaniach.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Tabela 2:
Istotne miejscowości
początkowe i docelowe

| L.P. | POCZĄTEK / CEL | KRAJ | CENTRALNOŚĆ / UWAGA | POŁOŻE-NIE |
|------|--|--------|--|------------|
| 1 | Berlin | Niemcy | metropolia | zewnątrzne |
| 2 | Trójkąt saskoński [Drezno - Lipsk - Chemnitz] (DD) | Niemcy | metropolia | zewnątrzne |
| 3 | Wrocław | Polska | metropolia | zewnątrzne |
| 4 | Gdańsk | Polska | metropolia | zewnątrzne |
| 5 | Kraków | Polska | metropolia | zewnątrzne |
| 6 | Poznań | Polska | metropolia | zewnątrzne |
| 7 | Warszawa | Polska | metropolia | zewnątrzne |
| 8 | Praga | Czechy | metropolia | zewnątrzne |
| 9 | Szczecin | Polska | metropolia | wewnętrzne |
| 10 | Greifswald | Niemcy | centrum o ponadregionalnym / regionalnym znaczeniu | wewnętrzne |
| 11 | Neubrandenburg | Niemcy | centrum o ponadregionalnym / regionalnym znaczeniu | wewnętrzne |
| 12 | Stralsund | Niemcy | centrum o ponadregionalnym / regionalnym znaczeniu | wewnętrzne |
| 13 | Kołobrzeg | Polska | centrum o ponadregionalnym / regionalnym znaczeniu | wewnętrzne |
| 14 | Koszalin | Polska | centrum o ponadregionalnym / regionalnym znaczeniu | wewnętrzne |
| 15 | Stargard Szczeciński | Polska | centrum o ponadregionalnym / regionalnym znaczeniu | wewnętrzne |
| 16 | Świnoujście | Polska | centrum o ponadregionalnym / regionalnym znaczeniu | wewnętrzne |
| 17 | Szczecinek | Polska | centrum o ponadregionalnym / regionalnym znaczeniu | wewnętrzne |
| 18 | Gorzów Wlkp. | Polska | centrum o ponadregionalnym / regionalnym znaczeniu | zewnątrzne |
| 19 | Anklam | Niemcy | centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne | wewnętrzne |
| 20 | Bergen | Niemcy | centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne | wewnętrzne |
| 21 | Bernau | Niemcy | centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne | wewnętrzne |
| 22 | Demmin | Niemcy | centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne | wewnętrzne |
| 23 | Eberswalde | Niemcy | centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne | wewnętrzne |
| 24 | Grimmen | Niemcy | centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne | wewnętrzne |
| 25 | Neustrelitz | Niemcy | centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne | wewnętrzne |

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

| L.P. | POCZĄTEK / CEL | KRAJ | CENTRALNOŚĆ / UWAGA | POŁOŻENIE |
|------|-------------------|--------|--|------------|
| 26 | Pasewalk | Niemcy | centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne | wewnętrzne |
| 27 | Prenzlau | Niemcy | centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne | wewnętrzne |
| 28 | Ribnitz-Damgarten | Niemcy | centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne | wewnętrzne |
| 29 | Schwedt | Niemcy | centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne | wewnętrzne |
| 30 | Templin | Niemcy | centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne | wewnętrzne |
| 31 | Ueckermünde | Niemcy | centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne | wewnętrzne |
| 32 | Wolgast | Niemcy | centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne | wewnętrzne |
| 33 | Białogard | Polska | centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne | wewnętrzne |
| 34 | Choszczno | Polska | centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne | wewnętrzne |
| 35 | Drawsko Pomorskie | Polska | centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne | wewnętrzne |
| 36 | Goleniów | Polska | centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne | wewnętrzne |
| 37 | Gryfice | Polska | centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne | wewnętrzne |
| 38 | Kamień Pomorski | Polska | centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne | wewnętrzne |
| 39 | Łobez | Polska | centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne | wewnętrzne |
| 40 | Myślibórz | Polska | centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne | wewnętrzne |
| 41 | Police | Polska | centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne | wewnętrzne |
| 42 | Pyrzyce | Polska | centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne | wewnętrzne |
| 43 | Sławno | Polska | centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne | wewnętrzne |
| 44 | Świdwin | Polska | centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne | wewnętrzne |
| 45 | Wałcz | Polska | centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne | wewnętrzne |
| 46 | Barth (Darß) | Niemcy | cel specjalny/istotny dla turystyki | wewnętrzne |
| 47 | Bansin (Uznam) | Niemcy | cel specjalny/istotny dla turystyki | wewnętrzne |

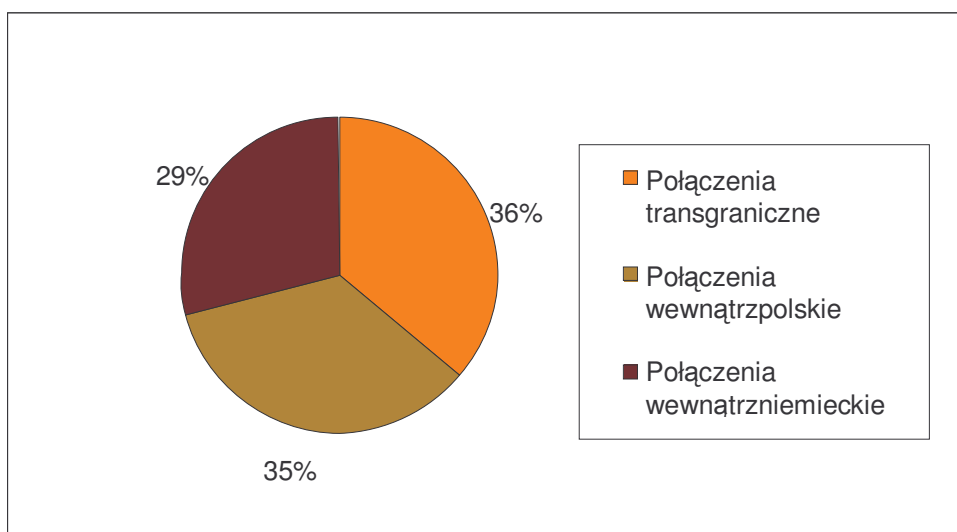
Raport końcowy – Zadania 1 do 4

| L.P. | POCZĄTEK / CEL | KRAJ | CENTRALNOŚĆ / UWAGA | POŁOŻENIE |
|------|------------------|--------|--------------------------------------|------------|
| 48 | Sassnitz (Rugia) | Niemcy | cel specjalny/istotny dla gospodarki | wewnętrzne |
| 49 | Binz (Rugia) | Niemcy | cel specjalny/istotny dla turystyki | wewnętrzne |

Badanych jest 188 istotnych połączeń komunikacyjnych

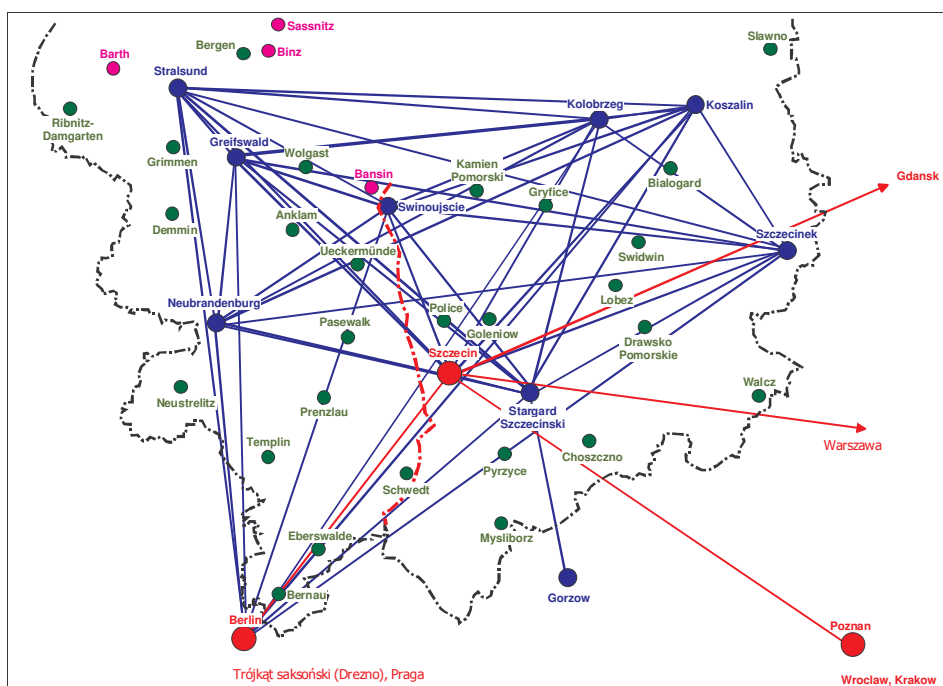
Z istotnych miejscowości początkowych i docelowych wynikają rozpatrywane połączenia komunikacyjne. Łącznie występuje tu 188 zewnętrznych i wewnętrznych relacji Euroregionu Pomierania, z czego mniej więcej po jednej trzeciej przypada na wewnątrzniemieckie, wewnątrzpolskie i transgraniczne połączenia (por. Rycina 8).

Rycina 8:
Regionalny rozkład ocenianych relacji ruchu
[źródło: własna prezentacja]



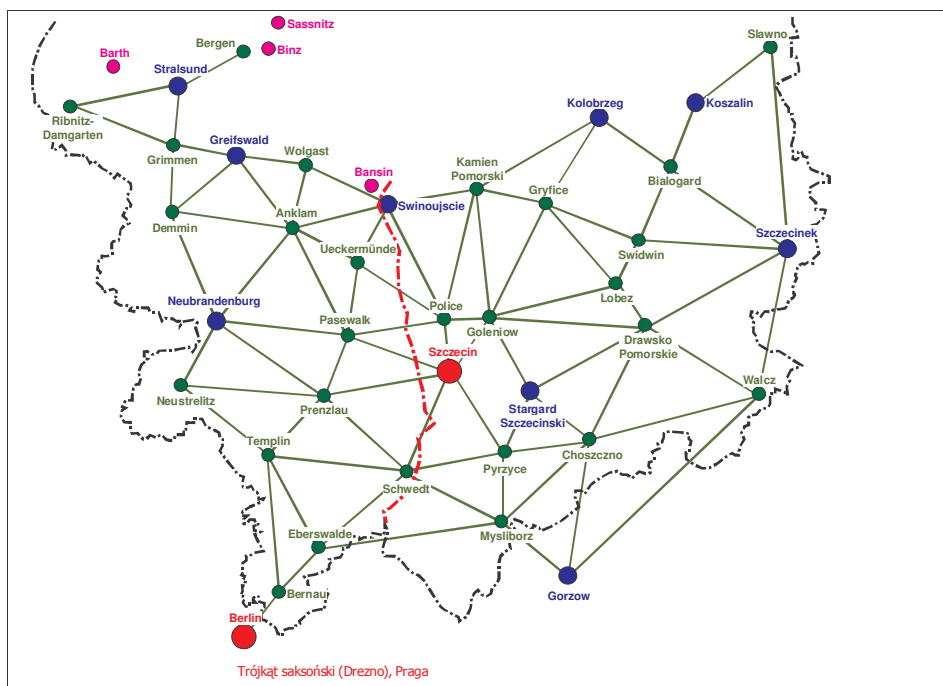
Rozkład poszczególnych połączeń na poszczególne poziomy sieci podano na poniższych ilustracjach - Rycina 9 i Rycina 10.

Rycina 9:
Istotne relacje, 1. poziom sieci („sieć czerwona”) oraz 2. poziom sieci („sieć niebieska”)
[źródło: własna prezentacja]



Raport końcowy – Zadania 1 do 4

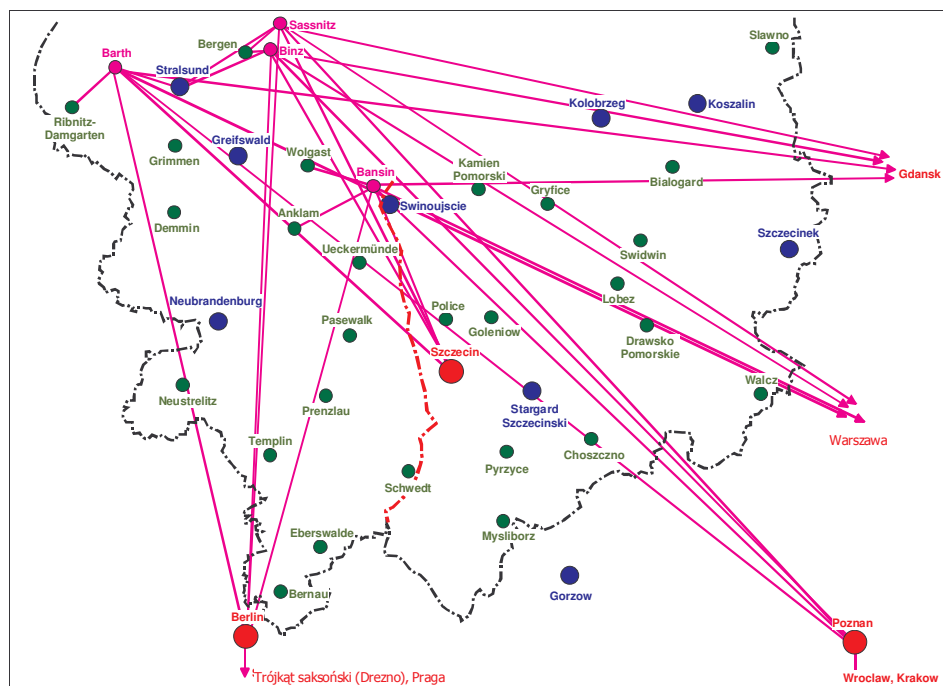
Rycina 10:
Istotne relacje, 3. poziom sieci
(„sieć zielona”)



Uwzględnienie celów specjalnych: szczególne turystyczne i gospodarcze znaczenie w regionie

Dodatkowo ocenione relacje ruchu między zewnętrznymi celami referencyjnymi a celami specjalnymi. Cele specjalne to miejscowości Euroregionu Pomerania, które ze względu na ich centralność nie mogą zostać przyporządkowane do trzech opisanych poziomów sieci, posiadają natomiast duże znaczenie dla turystycznego (Bansin jako cel referencyjny dla wyspy Uznam, Barth jako cel referencyjny dla Darß oraz Binz jako cel referencyjny dla wyspy Rugia) oraz gospodarczego (port promowy Sassnitz) rozwoju regionu (por. Rycina 11).

Rycina 11:
Istotne relacje, cele specjalne
(„sieć fioletowa”)



Raport końcowy – Zadania 1 do 4**6.5 Profil wymagań**

Podstawowe i komfortowe standardy

Poszczególne profile wymagań obejmują podstawowe i komfortowe standardy, pozwalające na opisanie pewnego zakresu. Standardy podstawowe powinny być w każdym razie traktowane jako wymaganie minimalne, podczas gdy standardy komfortowe dopuszczają także pewien „swobodę ruchu” do góry. Dzięki temu z jednej strony zapewniona jest możliwość stosowania poniższych profili merytorycznie (np. w zależności od ważności celów bądź rodzaju środka transportu), przestrzennie (np. w zależności od odległości) oraz czasowo elastycznie (np. przez ich stopniowe podnoszenie). Z drugiej strony poprzez takie zróżnicowanie możliwe jest selektywne stosowanie standardów do różnych relacji (np. zróżnicowanie dla połączeń transgranicznych i połączeń na obszarze danego państwa).

Prędkość w linii prostej do opisu jakości infrastruktury komunikacyjnej...

Jako istotne kryterium dla odwzorowania jakości komunikacji (płynności ruchu) w zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej oraz komunikacji kolejowej na poszczególnych relacjach służy **prędkość w linii prostej**. Prędkość w linii prostej jest przy tym zdefiniowana jako iloraz odległości w linii prostej i czasu podróży, służąc jako miara dla opisu jakości infrastruktury komunikacyjnej. Połączenie komunikacyjne może być określone jako dobre tylko wtedy, gdy od początku do celu podróży można przejechać bez większych objazdów (dróg okrężnych) ze stosunkowo wysoką prędkością.

... uzupełniona o konieczność przesiadki i częstotliwość obsługi dla lokalnej komunikacji kolejowej

W profilu wymagań dla komunikacji kolejowej kryterium prędkości w linii prostej jest uzupełniane o ważne, opisujące jakość oferty, kryteria konieczności przesiadki i częstotliwości obsługi w dni robocze.

6.5.1 Skomunikowanie zewnętrzne Euroregionu Pomerania

Profil wymagań dla zewnętrznego skomunikowania Euroregionu Pomerania (1. poziom sieci komunikacyjnej) zawiera - w zależności od odległości w linii prostej od miejsca początkowego do miejsca docelowego - informacje o minimalnej prędkości w linii prostej dla zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej i komunikacji kolejowej (por. Tabela 3 i Tabela 4) oraz o maksymalnej liczbie koniecznych przesiadek jak również o minimalnej częstotliwości obsługi w komunikacji kolejowej (por. Tabela 5 i Tabela 6).

Tabela 3:
Profil wymagań- minimalna prędkość w linii prostej dla zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej (zewn.)

| ZMOT. KOM. IND. | PRĘDKOŚĆ W LINII PROSTEJ | STANDARD PODSTAWOWY | STANDARD KOMFORTOWY |
|-----------------|--------------------------------|---------------------|---------------------|
| Strefa bliska | do 200 km (w linii prostej) | 65 km/h | 80 km/h |
| | do 300 km (w linii prostej) | 65 km/h | 85 km/h |
| Strefa średnia | do 400 km (w linii prostej) | 65 km/h | 90 km/h |
| | do 500 km (w linii prostej) | 65 km/h | 90 km/h |
| Strefa daleka | do 600 km (w linii prostej) | 65 km/h | 90 km/h |
| | ponad 600 km (w linii prostej) | 65 km/h | 90 km/h |

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Tabela 4:
Profil wymagań - minimalna prędkość w linii prostej dla komunikacji kolejowej (zewn.)

| KOMUNIKACJA KOLEJOWA | PRĘDKOŚĆ W LINII PROSTEJ | STANDARD PODSTAWOWY | STANDARD KOMFORTOWY |
|----------------------|--------------------------|---------------------|---------------------|
| Strefa bliska | do 200 km | 65 km/h | 80 km/h |
| | do 300 km | 75 km/h | 100 km/h |
| Strefa średnia | do 400 km | 80 km/h | 115 km/h |
| | do 500 km | 85 km/h | 125 km/h |
| Strefa daleka | do 600 km | 85 km/h | 135 km/h |
| | ponad 600 km | >85 km/h | (>135) km/h |

Tabela 5:
Profil wymagań - częstotliwość obsługi w komunikacji kolejowej (zewn.)

| KOMUNIKACJA KOLEJOWA | STANDARD PODSTAWOWY (POŁĄCZENIA TRANSGRANICZNE) | STANDARD KOMFORTOWY (POŁĄCZENIA KRAJOWE) |
|--|---|--|
| Częstotliwość przejazdów w dzień roboczy | 12 przejazdów tam i z powrotem | 20 przejazdów tam i z powrotem |

Jako kolejne wymaganie należy zagwarantować integralny, łatwy do zapamiętywania takt.

Tabela 6:
Profil wymagań - maksymalna częstotliwość przesiadek w komunikacji kolejowej (zewn.)

| KOMUNIKACJA KOLEJOWA | STANDARD PODSTAWOWY | STANDARD KOMFORTOWY |
|--|-----------------------|-------------------------|
| Częstotliwość przejazdów w dzień roboczy | 1 przesiadka w drodze | Połączenie bezpośrednie |

6.5.2 Skomunikowanie wewnętrzne Euroregionu Pomerania

Profil wymagań dla wewnętrznego skomunikowania Euroregionu Pomerania obejmuje - dla 1. i 2. poziomu sieci komunikacyjnej, ponownie w zależności od odległości w linii prostej między odpowiednimi miejscowościami początkowymi i docelowymi - informacje o minimalnej prędkości w linii prostej dla zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej (por. Tabela 7 i Tabela 8), o minimalnej prędkości w linii prostej dla komunikacji kolejowej (por. Tabela 9 i Tabela 10), o maksymalnej ilości koniecznych przesiadek (por. Tabela 11) oraz o minimalnej częstotliwości obsługi w komunikacji kolejowej (por. Tabela 12).

Tabela 7:
Profil wymagań- minimalna prędkość w linii prostej dla zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej (wew.)
2. poziom sieci („sieć niebieska”)

| ZMOT. KOM. IND. | PRĘDKOŚĆ W LINII PROSTEJ | STANDARD PODSTAWOWY | STANDARD KOMFORTOWY |
|-----------------|--------------------------------|---------------------|---------------------|
| Strefa bliska | do 50 km (w linii prostej) | 40 km/h | 45 km/h |
| | do 100 km (w linii prostej) | 50 km/h | 70 km/h |
| Strefa średnia | do 150 km (w linii prostej) | 55 km/h | 80 km/h |
| | ponad 150 km (w linii prostej) | 60 km/h | 80 km/h |

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Tabela 8:
Profil wymagań- minimalna prędkość w linii prostej dla zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej (wew.)
3. poziom sieci („sieć zielona”)

| ZMOT. KOM. IND. | PRĘDKOŚĆ W LINII PROSTEJ | STANDARD PODSTAWOWY | STANDARD KOMFORTOWY |
|-----------------|--------------------------------|---------------------|---------------------|
| Strefa bliska | do 50 km (w linii prostej) | 40 km/h | 45 km/h |
| | do 100 km (w linii prostej) | 45 km/h | 65 km/h |
| Strefa średnia | do 150 km (w linii prostej) | 50 km/h | 75 km/h |
| | ponad 150 km (w linii prostej) | 55 km/h | 75 km/h |

Tabela 9:
Profil wymagań - minimalna prędkość w linii prostej dla komunikacji kolejowej (wew.)
2. poziom sieci („sieć niebieska”)

| KOMUNIKACJA KOLEJOWA | PRĘDKOŚĆ W LINII PROSTEJ | STANDARD PODSTAWOWY | STANDARD KOMFORTOWY |
|----------------------|--------------------------------|---------------------|---------------------|
| Strefa bliska | do 50 km (w linii prostej) | 35 km/h | 55 km/h |
| | do 100 km (w linii prostej) | 45 km/h | 65 km/h |
| Strefa średnia | do 150 km (w linii prostej) | 55 km/h | 75 km/h |
| | ponad 150 km (w linii prostej) | 60 km/h | 80 km/h |

Tabela 10:
Profil wymagań - minimalna prędkość w linii prostej dla komunikacji kolejowej (wew.)
3. poziom sieci („sieć zielona”)

| KOMUNIKACJA KOLEJOWA | PRĘDKOŚĆ W LINII PROSTEJ | STANDARD PODSTAWOWY | STANDARD KOMFORTOWY |
|----------------------|--------------------------------|---------------------|---------------------|
| Strefa bliska | do 50 km (w linii prostej) | 25 km/h | 45 km/h |
| | do 100 km (w linii prostej) | 35 km/h | 55 km/h |
| Strefa średnia | do 150 km (w linii prostej) | 45 km/h | 65 km/h |
| | ponad 150 km (w linii prostej) | 50 km/h | 70 km/h |

Tabela 11:
Profil wymagań - częstotliwość obsługi w komunikacji kolejowej (wew.)

| KOMUNIKACJA KOLEJOWA [CZĘSTOTLIWOŚĆ PRZEJAZDÓW W DZIEŃ ROBOCZY] | STANDARD PODSTAWOWY (POŁĄCZENIA TRANSGRANICZNE) | STANDARD KOMFORTOWY (POŁĄCZENIA KRAJOWE) |
|---|---|--|
| 2. poziom sieci („sieć niebieska”) | 9 przejazdów tam i z powrotem | 18 przejazdów tam i z powrotem |
| 3. poziom sieci („sieć zielona”) | 9 przejazdów tam i z powrotem | 16 przejazdów tam i z powrotem |

Tabela 12:
Profil wymagań - maksymalna częstotliwość przesiadek w komunikacji kolejowej (wew.)

| KOMUNIKACJA KOLEJOWA | STANDARD PODSTAWOWY | STANDARD KOMFORTOWY |
|------------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| 2. poziom sieci („sieć niebieska”) | 2 przesiadki w drodze | 1 przesiadka w drodze |
| 3. poziom sieci („sieć zielona”) | 2 przesiadki w drodze | 1 przesiadka w drodze |

6.6 Ocena istniejącej jakości komunikacji

Porównanie profilu wymagań i profilu właściwości

Podstawą oceny istniejącej jakości komunikacji (płynności ruchu), analizy konfliktów, jest - z wyjątkiem kryterium „Częstotliwość obsługi w komunikacji kolejowej” - każdorazowo profil wymagań standardu komfortowego. Dla „Częstotliwość obsługi w komunikacji kolejowej” zróżnicowanie odbywa się w podziale na połączenia krajowe (standard komfortowy) i połączenia transgraniczne (standard podstawowy). Profil wymagań jest porównywany z jakością komunikacji (płynnością ruchu) wyznaczoną na bazie aktualnego (2007) stanu rozbudowy infrastruktury drogowej i obowiązującego rozkładu jazdy w komunikacji kolejowej (okres 2006/07).

6.6.1 Skomunikowanie zewnętrzne Euroregionu Pomerania

SKOMUNIKOWANIE ZEWNĘTRZNE PRZEZ KOMUNIKACJĘ DROGOWĄ

Zewnętrzne skomunikowanie Euroregionu Pomerania jest opisane przez połączenia między zewnętrznymi celami referencyjnymi a metropoliami, Berlinem i Szczecinem, oraz najważniejszymi celami turystycznymi - wyspą Rugia, półwyspem Darß i wyspą Uznam.

Profil wymagań nie jest osiągany na żadnym (!) z rozpatrywanych połączeń

W zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej profil wymagań (pożądany do osiągnięcia stan docelowy) **aktualnie nie jest osiągany na żadnym z rozpatrywanych połączeń**. Obecnie w zakresie prędkości w linii prostej w zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej można stwierdzić duży „rozrzut” między stopniem osiągnięcia celu wynoszącym tylko ok. 37 % na połączeniu między Sassnitz a Gdańskiem do 97% na połączeniu między trójkątem saksońskim (Drezno) a półwyspem Darß (Barth). Zauważalne jest przy tym stosunkowo **niewielki stopień osiągnięcia celu na wewnątrzpolskich połączeniach** (np. ze Szczecina w kierunku Poznania i Warszawy, por. Tabela 13) z uwagi na brak przepustowych połączeń drogowych. Połączenia ze Szczecina na zachód poprzez niemiecką sieć autostrad wykazują znacznie wyższy stopień osiągnięcia celu.

Tabela 13:
Skomunikowanie zewnętrzne przez zmotoryzowaną komunikację indywidualną (prędkość w linii prostej)
Analiza konfliktów wybranych relacji ruchu

| RELACJA | STOPIEŃ OSIĄGNIĘCIA CELU |
|---|--------------------------|
| Szczecin - Poznań | 58% |
| Szczecin - Warszawa | 68% |
| Szczecin – trójkąt saksoński (Drezno) | 87% |
| Szczecin - Berlin | 74% |
| Uznam (Bansin) - Gdańsk | 49% |
| Rugia (Binz) - Praga | 76% |
| Darß (Barth) – trójkąt saksoński (Drezno) | 97% |
| Sassnitz - Poznań | 51% |

Raport końcowy – Zadania 1 do 4**6.6.2 Skomunikowanie zewnętrzne przez komunikację kolejową**

Także w komunikacji kolejowej profil wymagań nie jest osiągany na żadnej (!) z rozpatrywanych relacji

Także w komunikacji kolejowej profil wymagań (pożądany do osiągnięcia stan docelowy) w odniesieniu do prędkości w linii prostej **aktualnie nie jest osiągnięty na żadnym z rozpatrywanych połączeń**. Również w komunikacji kolejowej można obecnie stwierdzić duży „rozrzut” między stopniem osiągnięcia celu wynoszącym tylko ok. 30 % na połączeniu między Uznam (Bansin) a Szczecinem do 82% na połączeniu między Szczecinem a Poznaniem. Inaczej niż w zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej **najwyższy stopień osiągnięcia celu** jest osiągany na **wewnątrzpolskim połączeniu**.

Niewielka prędkość w linii prostej ze Szczecina na zachód i południowy zachód (np. w kierunku Berlina i Drezna, por. Tabela 14) wynikają przede wszystkim z kiepskiego stanu szlaku i niewielkiej prędkości szlakowej między Tantow a Szczecinem.

Tabela 14:
Skomunikowanie zewnętrzne przez komunikację kolejową [prędkość w linii prostej]
Analiza konfliktów wybranych relacji ruchu

| RELACJA | STOPIEŃ OSIĄGNIĘCIA CELU |
|---|--------------------------|
| Szczecin - Poznań | 82% |
| Szczecin - Warszawa | 52% |
| Szczecin– trójkąt saksoński (Drezno) | 48% |
| Szczecin - Berlin | 56% |
| Uznam (Bansin) - Gdańsk | 37% |
| Rugia (Binz) - Praga | 61% |
| Darß (Barth) – trójkąt saksoński (Drezno) | 61% |
| Sassnitz - Poznań | 53% |

Jakość oferty w komunikacji kolejowej na relacji Berlin-Szczecin prawie osiągnięta - brak jeszcze połączenia bezpośredniego

W zakresie **jakości oferty w komunikacji kolejowej docelowe wyobrażenia (profile wymagań) na niektórych relacjach są osiągnięte już dzisiaj**. I tak na przykład między Berlinem a Szczecinem obecna oferta przewozowa w dni robocze licząca 14 pociągów dziennie spełnia profil wymagań (co najmniej 12 przejazdów), jednak podróż jest połączona z jedną przesiadką (wymaganie to połączenie bezpośrednie). To samo stwierdzenie dotyczy także połączenia ze Szczecina do Drezna (trójkąt saksoński). Również na tej relacji obecna oferta przewozowa odpowiada docelowym wyobrażeniom, lecz podróż jest związany z 2 koniecznymi przesiadkami (wymaganie to połączenie bezpośrednie).

Zbyt mało połączeń bezpośrednich na wewnątrzpolskich relacjach komunikacji kolejowej

Wewnątrzpolskie połączenia służące do zewnętrznego skomunikowania Euroregionu przez komunikację kolejową wykazują odwrotny obraz. Podczas gdy na przykład między Szczecinem a Poznaniem bądź Warszawą codziennie oferowana jest duża liczba połączeń bezpośrednich, to częstotliwość obsługi wynosząca 14 i 12 przejazdów / dzień roboczy nie odpowiada obecnie profilowi wymagań dla połączeń krajowych (20 przejazdów tam i z powrotem dziennie).

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Także na większości połączeń komunikacji kolejowej między zewnętrznymi celami referencyjnymi a niemieckimi celami turystycznymi, wyspą Uznam, półwyspem Darß i wyspą Rugia, jakość oferty nie odpowiada docelowym wyobrażeniom pod względem koniecznych przesiadek i częstotliwości kursowania. Wyjątek stanowi na przykład połączenie między Berlinem a Bansin (Uznam) z jedną konieczną przesiadką (spełnia profil wymagań). Szczególnie niska jest jakość oferty na połączeniach między tymi niemieckimi celami urlopowymi a polskimi zewnętrznymi celami referencyjnymi (Poznań, Warszawa, Kraków).

6.6.3 Skomunikowanie wewnętrzne Euroregionu Pomerania**SKOMUNIKOWANIE WEWNĘTRZNE PRZEZ KOMUNIKACJĘ DROGOWĄ**

Niewielkie stopnie osiągnięcia celu na połączeniach transgranicznych

Przeciętny stopień osiągnięcia celu dla prędkości w linii prostej w zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej na wszystkich rozpatrywanych relacjach w obrębie Euroregionu Pomerania wynosi **około 65%**. W odniesieniu do skomunikowania wewnętrznego przez komunikację drogową obecnie widać jednak wyraźnie przestrzenne różnice w jakości. Tak więc przeciętny stopień osiągnięcia celu dla prędkości w linii prostej w zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej wynosi:

- na wewnątrzniemieckich połączeniach Euroregionu: ok. 74%,
- na wewnątrzpolskich połączeniach Euroregionu: ok. 64%,
- na transgranicznych połączeniach Euroregionu: ok. 57%.

Brak drożnego połączenia wschód-zachód z Koszaliną w kierunku na Greifswald lub Stralsund

Te średnie wartości dokumentują potrzebę działań koniecznych dla rozwoju regionu, zwłaszcza dla poprawy relacji transgranicznych. Zauważalne są przy tym (geograficznie uwarunkowane) stosunkowo małe prędkości w linii prostej na połączeniach wzdłuż wybrzeża Bałtyku (np. ze Świnoujścia i Koszaliną do Greifswaldu lub Stralsundu). Najszybsze połączenia na tych relacjach prowadzą dziś najczęściej poprzez obszar miasta Szczecina, co oznacza duży objazd i stratę czasu.

Także wewnątrzpolskie połączenia między południowymi obszarami Euroregionu (Wałcz, Myślibórz, Choszczno) a położonym w bezpośrednim sąsiedztwie Euroregionu centrum, jakim jest Gorzów Wlkp., znacznie odbiegają stopniem osiągnięcia celu wynoszącym od 61 do 67 % od zdefiniowanych wymagań.

Z drugiej strony **profil wymagań** w odniesieniu do prędkości w linii prostej **na niektórych relacjach jest już obecnie osiągnięty lub prawie osiągnięty**. Należą do nich np. idące stosunkowo prostą drogą wewnątrzpolskie połączenia między Drawskim Pomorskim a Szczecinkiem (stopień osiągnięcia celu 105%) oraz między Kamieniem Pomorskim a Goleniowem (stopień osiągnięcia celu 91%). Po stronie niemieckiej dotyczy to przede wszystkim relacji leżących na trasie przebiegu nowo budowanej autostrady (BAB) A20, na przykład połączeń między Schwedt a Pasewalkiem (stopień osiągnięcia celu 105%) lub między Pasewalkiem a Neubrandenburgiem (stopień osiągnięcia celu 105%).

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Na transgranicznych wewnętrznych połączeniach najwyższy stopień osiągnięcia celu wynoszący około 81% jest osiągany na południu Euroregionu między Eberswalde a Myśliborzem.

Dla wewnętrznego skomunikowania szczególnie ważna jest osiągalność lotniska w Goleniowie (por. Tabela 15). Najmniejsze prędkości w linii prostej obecnie również tu wynikają z braku bezpośredniego połączenia drogowego między Policami a Goleniowem z kierunku zachodniego.

Tabela 15:
Skomunikowanie wewnętrzne przez zmotoryzowaną komunikację indywidualną [prędkość w linii prostej], analiza konfliktów wybranych relacji ruchu z i do Goleniowa

| RELACJA | STOPIEŃ OSIĄGNIĘCIA CELU |
|---------------------------------|--------------------------|
| Goleniów - Szczecin | 55% |
| Goleniów - Stargard Szczeciński | 65% |
| Goleniów – Świnoujście | 67% |
| Goleniów - Drawsko Pomorskie | 74% |
| Goleniów - Police | 31% |
| Goleniów - Łobez | 74% |
| Goleniów – Gryfice | 80% |
| Goleniów - Kamień Pomorski | 91% |

Aktualnie i w szczególności w perspektywie planowanej rozbudowy lotniska w Goleniowie brak jest wydajnego drogowego skomunikowania Goleniowa. W tym kontekście na znaczeniu zyskuje planowany północno-zachodni objazd Szczecina. Część tego planowanego połączenia drogowego jest to nowo budowany most drogowy przez Odrę między Policami a Świątą, dzięki realizacji którego można będzie znacznie zredukować czas dojazdu do lotniska z kierunku zachodniego.

SKOMUNIKOWANIE WEWNĘTRZNE PRZEZ KOMUNIKACJĘ KOLEJOWĄ

Znacznie mniejszy stopień osiągnięcia celu w komunikacji kolejowej w porównaniu do zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej

Średni stopień osiągnięcia celu dla prędkości w linii prostej w komunikacji kolejowej na wszystkich rozpatrywanych relacjach w obrębie Euroregionu Pomerania wynosi **około 57%** i jest tym samym **znacznie mniejszy niż w zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej** (65%). W odniesieniu do skomunikowania wewnętrznego poprzez komunikację kolejową widoczne są - analogicznie do zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej - znaczne przestrzenne różnice w jakości. Tak więc średni stopień osiągnięcia celu dla prędkości w linii prostej w komunikacji kolejowej wynosi:

- na wewnątrzniemieckich połączeniach Euroregionu: ok. 62%,
- na wewnątrzpolskich połączeniach Euroregionu: ok. 61%,
- na transgranicznych połączeniach Euroregionu: ok. 45%.

Znaczne deficyty na relacjach transgranicznych

Także w komunikacji kolejowej przy stopniu osiągnięcia celu wynoszącym tylko 45% najniższa obecnie jakość komunikacji (płynność ruchu) występuje na relacjach transgranicznych. Na tych połączeniach bardzo duża jest również różnica w porównaniu do zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej (57%), podobnie do wewnątrzniemieckich połączeń w komunikacji kolejowej. Stosunkowo niewielka jest natomiast różnica między wewnętrzną jakością (płynnością ruchu) zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej a jakością komunikacji kolejowej na wewnątrzpolskich relacjach wynosząca ok. 3%.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Osiągnięcie celu dla kryterium prędkości w linii prostej wykazuje w komunikacji kolejowej zgodnie z oczekiwaniami znacznie większy rozrzut niż w zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej. Z jednej strony cel zdefiniowany w profilu wymagań jest już dziś osiągnięty na całym szeregu połączeń wewnętrznych. Dotyczy to przede wszystkim relacji na przebiegu głównych linii komunikacji kolejowej. Odnośne przykłady podano w górnej części Tabela 16.

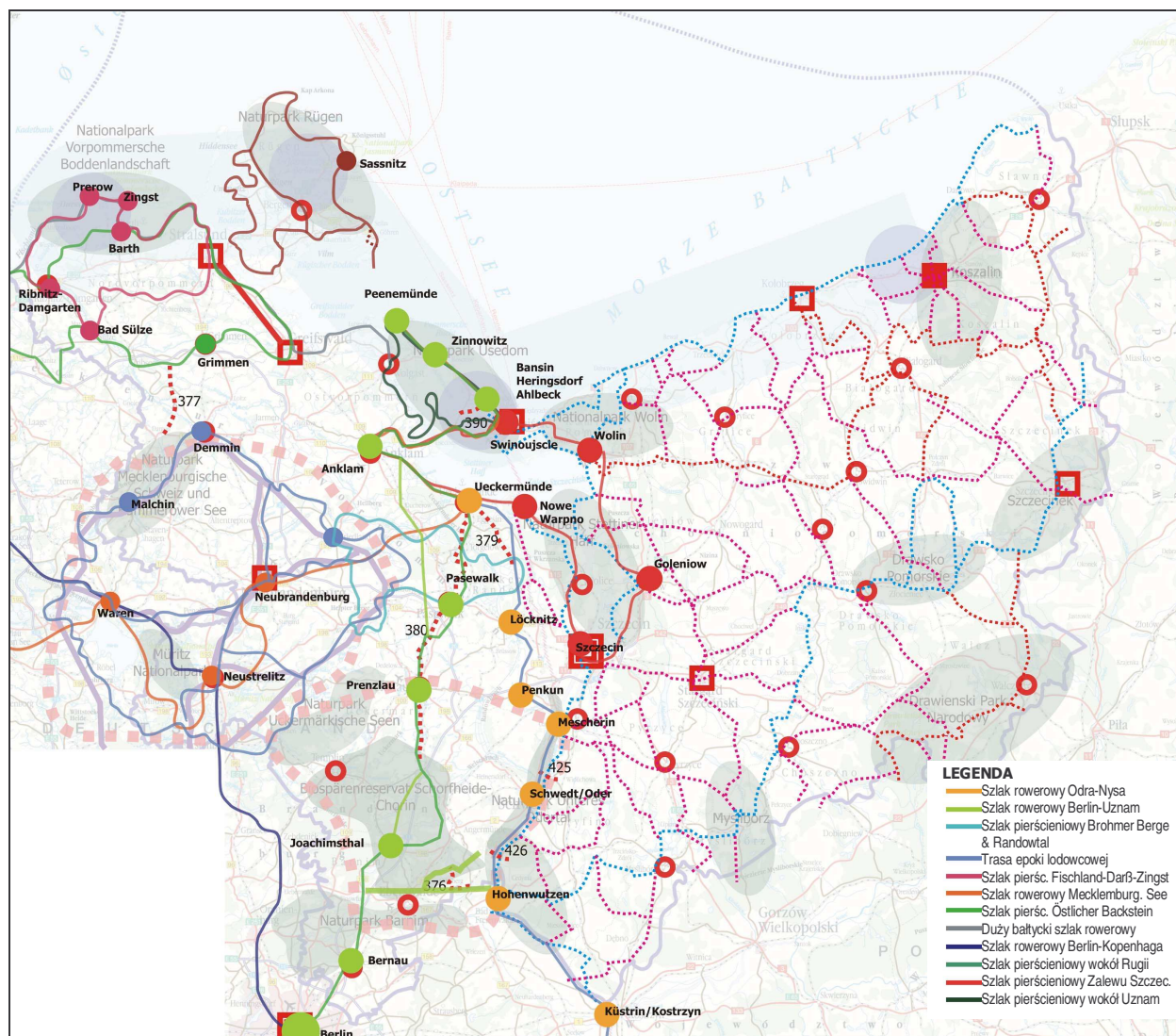
Z drugiej strony niektóre z rozpatrywanych relacji wykazują stopień osiągnięcia celu czasem znacznie niższy niż 50% (por. Tabela 16). Mamy tu do czynienia przede wszystkim z połączeniami z i do Świnoujścia na kierunku zachodnim. Sytuacja ta znacznie się poprawi po zakończeniu budowanego przedłużenia linii kolejowej Usedomer Bäderbahn (łączącej uzdrowiska i kąpieliska na wyspie Uznam). Niewielka prędkość w linii prostej w komunikacji kolejowej jest spowodowana zarówno uwarunkowaniami infrastrukturalnymi jak i w istotnym stopniu obecną ofertą rozkładu jazdy. Konieczne przesiadki, przypadki niedostatecznie uzgodnionego rozkładu jazdy oraz duże objazdy prowadzą do odpowiednio wydłużonego czasu podróży. Przykładem tego jest połączenie między Demmin a Greifswaldem, to połączenie kolejowe prowadzi z konieczną przesiadką przez Stralsund.

Tabela 16:
Skomunikowanie wewnętrzne
przez komunikację kolejową
[prędkość w linii prostej],
analiza konfliktów
wybranych wewnętrznych
relacji ruchu

| RELACJA | STOPIEŃ OSIĄGNIĘCIA CELU |
|---------------------------------|--------------------------|
| Anklam - Neubrandenburg | 138% |
| Anklam - Pasewalk | 126% |
| Police - Szczecin | 109% |
| Schwedt - Bernau | 102% |
| Ribnitz - Damgarten - Stralsund | 98% |
| Pasewalk - Neubrandenburg | 97% |
| Demmin - Greifswald | 37% |
| Kamień Pomorski - Gryfice | 16% |
| Wolgast - Świnoujście | 10% |
| Ueckermünde - Świnoujście | 10% |

6.7 Sieci infrastruktury turystycznej

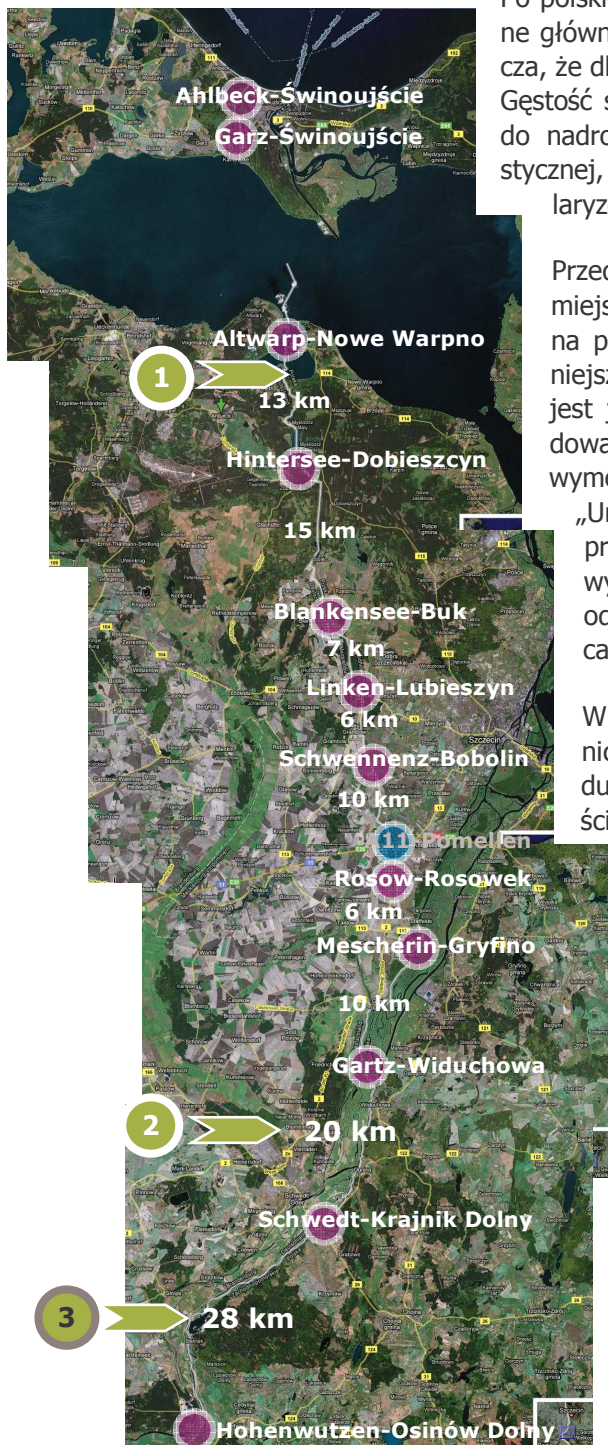
Przy rozpatrywaniu sieci infrastruktury turystycznej na pierwszy plan badań wysunęły się rozległe sieci turystyki rowerowej. Interesujące były przy tym mniej towarzyszące drogom ścieżki rowerowe stanowiące połączenia między dwoma centrami, a bardziej szlaki turystyki rowerowej nastawione na użytkowanie typowo turystyczne (częściowo szlaki pierścieniowe, po części trasy połączeniowe). W poprzedzającej analizie stanu istniejącego zestawiono najważniejsze trasy turystyki rowerowej występujące na obszarze Pomierania.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Rycina 12: Euroregion Pomerania, niemiecka i polska część, przedstawienie celów podróży o ponadregionalnym znaczeniu turystycznym oraz istniejącej sieci turystyki rowerowej [źródło: Euroregion Pomerania, własna prezentacja]

Mapa ta pokazuje, że po obu stronach granicy istnieją rozległe sieci ścieżek rowerowych nastawione na użytkowanie typowo turystyczne. Wszystkie istotne pod względem turystycznym lokalizacje są dostępne poprzez trasy rowerowe, dotyczy to w szczególności celów podróży „związanych z wodą” (oś turystyki kąpieliskowej).

Po stronie niemieckiej część szlaków turystyki rowerowych to szlaki tematyczne (np. szlak rowerowy Odra-Nysa, szlak rowerowy Berlin-Uznam), zaprojektowane jako szlaki pierścieniowe lub trasy połączeniowe. Te szlaki turystyki rowerowej charakteryzują się (zwykle) na całej długości komfortowym standardem wykonania, są z reguły prowadzone przez krajobrazowo interesujące obszary - z dala od głównych arterii komunikacyjnych- i zapewniają bogatą ofertę pod względem infrastruktury turystycznej (gastrologia, możliwości noclegowe, serwis, naprawa).

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Po polskiej stronie przedstawione ścieżki rowerowe są rozmieszczone głównie wzdłuż istniejących szlaków komunikacyjnych, co oznacza, że dla wykorzystania turystycznej trasy te są mało atrakcyjne. Gęstość sieci turystyki rowerowej pozostawia jednak jeszcze sporo do nadrobienia pod względem towarzyszącej infrastruktury turystycznej, aby uczynić te ścieżki atrakcyjniejszymi i bardziej je spopularyzować.

Przedstawione sieci ścieżek rowerowych są jednak tylko w kilku miejscach połączone ze sobą w jedną wspólną sieć. Ze względu na przebieg rzeki Odry będącej granicą państwową intensywniejsze połączenie w taką wspólną sieć przez granicę możliwe jest jednak tylko przy znacznych nakładach finansowych (budowa mostów/kładek z uwzględnieniem wymaganej skrajni, wymogów ochrony przeciwpowodziowej i rezerwatu przyrody „Unteres Odertal” [Dolina Dolnej Odry]). Na mapie obok przedstawiono istniejące przejścia graniczne, możliwe do wykorzystania dla ruchu pieszych i rowerzystów, oraz podano odnośne odległości między tymi potencjalnymi punktami całościowej sieci.

W szczególności na obszarze na południe od przejścia granicznego Gartz-Widuchowa występują obecnie stosunkowo duże odległości (20 i 28 km) między sąsiadującymi przejściami granicznymi, co utrudnia turystyczne wykorzystanie i utworzenie wspólnej sieci.

Poprzez zaplanowane projekty budowy nowych przejść granicznych w

- nr 1: Rieth-Nowe Warpno (projekt nr 424)
- nr 2: Friedrichsthal-Widuchowa (projekt nr 425)
- nr 3: Stolpe-Bielinek (projekt nr 426)

możliwe będzie skuteczne zamknięcie tych występujących dziś jeszcze luk w sieci dróg turystycznych. Te przejścia graniczne wskazane są jako kluczowe działania w koncepcji rozwoju i działania Euroregionu Pomerania.

Należy przy tym uwzględnić, iż z dzisiejszej perspektywy potrzeba budowy tych przepraw przez Odrę nie wynika tylko i wyłącznie z rosnącej liczby odwiedzin/turystów. Te przeprawy przez Odrę należy realizować jako długoterminowy cel, aby osiągnąć silniejsze powiązanie istniejących tras turystyki rowerowej w jedną sieć, a tym samym zwiększyć atrakcyjność turystyczną regionu.

wartościowe założenia tematycznych szlaków pieszo-rowerowych o zasięgu ponadgranicznym

W ramach Projektu Baltic+ „Włączenie obszaru przygranicznego z Rzeczypospolitą Polską w powiatach Uecker-Randow i Uckermark do turystyki pieszo-rowerowej” opracowano różne ponadgraniczne oferty turystyczne dla turystyki pieszo-rowerowej, które poświęcone są różnym tematom i uzupełniają istniejące oferty. „Duże” szlaki pieszo-rowerowe (Berlin-Uznam i Odrzańsko-Nyski Szlak Rowerowy) tworzą przy tym kręgosłup dla przeprowadzanych szlaków. Oprócz

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

tworzenia dalszych przepraw przez Odrę o przeznaczeniu turystycznym możliwe jest przede wszystkim sformułowanie poniższych zaleceń działań na rzecz regionu turystycznego:

Silniejsze tematyczne powiązanie szlaków turystyki rowerowej w jedną sieć

- Forsowanie silniejszego tematycznego powiązania turystycznych tras rowerowych w jedną sieć
Poprzez silniejsze tematyczne powiązanie sieci rowerowych po obu stronach Odry możliwe jest wygenerowanie kolejnych efektów turystycznego wykorzystania. Wskazane byłoby np. powstanie przelotowego szlaku rowerowego wzdłuż wybrzeża Bałtyku - z półwyspu Fischland-Darß-Zingst po Koszalin i Darłowo. W ten sposób można byłoby znacznie mocniej połączyć uczęszczane cele podróży Uznam/Wolin, Rugia i Fischland-Darß-Zingst z krajobrazowo atrakcyjnymi regionami wokół Szczecina aż po Koszalin. Szlak rowerowy Odra-Nysa mógłby znacznie lepiej wykorzystać zalety rezerwatu przyrody „Unteres Odertal” (Dolina Dolnej Odry) aż po Myślibórz i Pyrzyce, znajdując tam tematyczne nawiązanie w kierunku na Myślibórz. Dodatkowo należy rozwijać połączenie ze Szczecinem jako ważnym ośrodkiem generującym strumienie ruchu.

Udanym przykładem transgranicznych sieci tras turystycznych jest szlak pierścieniowy wokół Zalewu Szczecińskiego.

Przy pomocy Projektu Baltic „Włączenie obszaru przygranicznego z Rzeczpospolitą Polską w powiatach Uecker-Randow i Uckermark do turystyki pieszo-rowerowej” w ramach projektu INTERREG III B „Baltic+” zaprojektowano różnorodne sieci tematyczne istniejących szlaków pieszo-rowerowych o zasięgu ponadgranicznym. Te szczegółowe opracowania dotyczące zwłaszcza zaawansowania budowy szlaków pieszo-rowerowych, towarzyszącej infrastruktury turystycznej i jednolitego oznakowania powinny być pogłębiane. Podnoszenie jakości infrastruktury turystycznej

- Podnoszenie jakości infrastruktury towarzyszącej
Przez poprawę/podniesienie jakości infrastruktury turystycznej wzdłuż tras rowerowych można wnieść ważny wkład w uatrakcyjnienie tych szlaków. Oprócz punktów gastronomicznych w nie za dużych odległościach należy zapewnić wystarczające możliwości noclegowe. Tylko w ten sposób sieci tras rowerowych mogą przyciągnąć dalszych chętnych poza gronem turystów jednodniowych. Punkty obsługi turystów, jak np. wypożyczalnie rowerów, warsztaty naprawcze i oferta towarzysząca (atrakcje przyrodnicze, ośrodki wellnessu itd.) podnoszą infrastrukturę turystyczną na wyższy poziom. Po niemieckiej stronie w ostatnich latach można w tym względnie zauważyć sporo zmian na lepsze. Różnorodna oferta rozwinęła się głównie wzdłuż osi turystyki kąpieliskowej, na którą istnieje też silny popyt. Po stronie polskiej trwa aktualnie proces nadrabiania zaległości, który ulegnie jeszcze wyraźnemu przyspieszeniu po przystąpieniu Polski do układu z Schengen.
- Podnoszenie standardów wykonania - jakość szlaków
Oprócz ciągłości i konsekwentnego oznakowania tras istotną rolę dla popularyzacji odgrywa też jakość sieci tras turystycznych. Ścieżki rowerowe z dala od głównych arterii komunikacyjnych, dobrze rozbudowane i utwardzone, będą również w przyszłości atrakcyjnymi celami podróży. Przedstawione sieci szlaków rowerowych po polskiej stronie to głównie ścieżki rowerowe towarzyszące drogom lub ścieżki rowerowe, które dzielą pas drogowy ze zmotoryzowanym indywidualnymi użytkownikami dróg. W tym względzie z punktu widzenia rozwoju wspólnego regionu turystycznego istnieje wyraźna potrzeba nadrobienia zaległości. Wskazane byłoby najpierw zrealizowanie szlaków rowerowych wzdłuż punktów najbardziej atrakcyjnych

Podnoszenie standardów wykonania - jakość szlaków

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Perspektywa tworzenia nowych przepraw przez Odrę

pod względem turystycznym i połączenie ich w jedną wspólną sieć (np. oś turystyki kąpieliskowej, rezerwat przyrody Dolina Dolnej Odry).

- Perspektywa tworzenia nowych przepraw przez Odrę
W dłuższej perspektywie czasu projekty przepraw przez Odrę w miejscowościach Rieth-Nowe Warpno, Friedrichsthal-Widochowa oraz Stolpe-Bielinek wskazanych w ramach koncepcji rozwoju jako kluczowe działania powinny być kontynuowane i zbadane pod kątem wykonalności (prom, most).

6.8 Wpływ i ocena działań

Plany infrastruktury i koncepcje planistyczne z regionu Pomorza ujęte i przedstawione w ramach analizy projektu (części 1) zostały poddane wstępnej ocenie według poniższych kryteriów:

- wysokość wkładu poszczególnych działań w osiągnięciu celów zdefiniowanych w profilu wymagań,
- dzisiejszy stopień osiągnięcia celu na relacjach objętych realizacją działań (działaniom na relacjach, które dzisiaj wykazują bardzo niski stopień osiągnięcia celu, jest nadawany priorytet w stosunku do realizacji działań na relacjach o już teraz wysokim stopniu osiągnięcia celu),
- liczba relacji korzystających z poprawy (priorytet działania rośnie wraz z ilością relacji, na których można osiągnąć poprawę dzięki realizacji działania),
- przestrzenne usytuowanie działania.

Realizację zadań oceniano tu w każdym przypadku oddzielnie, ocena kombinacji działań lub poszczególnych pakietów działań jest w chwili obecnej hipotetyczna i dlatego nie została dokonana.

PRZEGLĄD OCENY DZIAŁAŃ

W ocenach uwzględniono razem 188 połączeń dla zewnętrznego i zewnętrznego skomunikowania Euroregionu (patrz rozdział 6.3). Realizacją poszczególnych działań wpływa z reguły w różnym stopniu na kilka z tych istotnych dla badania relacji. W Tabeli 17 podano przykładowe zestawienie liczby relacji objętych wybranymi działaniami.

Tabela 17:
Liczba relacji ruchu objętych wybranymi działaniami

| DZIAŁANIE | LICZBA RELACJI OBJĘTYCH DZIAŁANIAMİ |
|--|-------------------------------------|
| Nr 310: Rozbudowa połączenia Berlin-Pasewalk-Stralsund | 75 |
| Nr 26: S6, Budowa nowego połączenia Szczecin - Gdańsk | 25 |
| Nr 25: S3, Budowa nowego połączenia Szczecin - Świnoujście | 22 |
| Nr. 22: Rozbudowa połączenia kolejowego Sassnitz - Bergen - Stralsund | 22 |
| Nr 317: Rozbudowa połączenia E 65 Szczecin - Świnoujście (połączenie kolejowe) | 22 |

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Błąd! Nieprawidłowy odsyłacz do zakładki: wskazuje na nią samą. ukazuje na przykładzie działania nr 310 (rozbudowa odcinka Berlin-Pasewalk-Stralsund) ocenę skutku działania. W tym celu ustalono oddziaływanie realizacji inwestycji (poprawa dostępności) na podstawie przedłożonych danych instytucji planującej na odnośne relacje komunikacyjne i obliczono odpowiedni stopień dostępności celu dla zastosowanych kryteriów oceny na chwilę po realizacji inwestycji.

Tabela 18:
Ocena inwestycji, przykład
rozbudowa odc. Berlin-
Pasewalk-Stralsund

| | | |
|--|--|------|
| Inwestycja: | Nr 310: rozbudowa odcinka Berlin-Pasewalk-Stralsund | |
| Źródło: | Plan zapotrzebowania federalnych szlaków kolejowych | |
| odnośne relacje: | 75 | |
| skutek inwestycji: | Relacja Berlin – Szczecin (zewnętrzne połączenie regionu) | |
| PROFIL JAKOŚCIOWY (STAN ISTNIEJĄCY) | | |
| Prędkość w linii powietrznej | stopień dostępności celu: | 56% |
| Oferta transportowa: | stopień dostępności celu: | 100% |
| Konieczność przesiadek | stopień dostępności celu: | 25% |
| PROFIL JAKOŚCIOWY (PO REALIZACJI I DOSTOSOWANIU OFERTY) | | |
| Prędkość w linii powietrznej | stopień dostępności celu: | 67% |
| Oferta transportowa: | stopień dostępności celu: | 100% |
| Konieczność przesiadek | stopień dostępności celu: | 100% |

Ustalona szacunkowo przy realizacji inwestycji bezwzględna poprawa czasu podróży stanowi podstawę dla oceny jakościowej znaczenia poszczególnych inwestycji dla odnośnych relacji. Rozrózono przy tym:

Realizacja inwestycji ma dla relacji

- „średnie” znaczenie,
- „duże” znaczenie lub
- „bardzo duże” znaczenie

Średnie znaczenie występuje, gdy osiąga się skrócenie czasu przejazdu do ok. 30 minut. Jako mająca duże znaczenie oceniana była realizacja inwestycji powodująca oczekiwane skrócenie czasu przejazdu w przedziale od 30 do 60 minut. Bardzo duże znaczenie ma dla połączenia inwestycja, jeśli w wyniku jej realizacji oczekuje się skrócenia czasu przejazdu o ponad 60 minut. Ostatni wariant dotyczy z zasady tylko tych inwestycji, których realizacja umożliwia inny niż obecnie przebieg trasy (np. budowa mostu może prowadzić do znacznego skrócenia drogi a w związku z tym znacznego skrócenia czasu przejazdu). Ze-stawienie oceny jakościowej znaczenia wszystkich włączonych inwestycji na istotne relacje znajduje się w załączniku **Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania..1.**

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Załącznik **Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania..2** zawiera zestawienie względnego skutku inwestycji dla wszystkich istotnych inwestycji i relacji w odniesieniu do poszczególnych inwestycji. Przeciwstawiono przy tym obecnie osiągalną prędkość w linii powietrznej na poszczególnych relacjach zakładanej prędkości w linii powietrznej z profilu wymogów i prędkości w linii powietrznej w przypadku realizacji inwestycji oraz ustalono zmiany właściwych stopni dostępności celu w przypadku realizacji inwestycji.

Z uwzględnieniem ustalonych tak skutków komunikacyjnych poszczególnych inwestycji można było ostatecznie wyprowadzić przedstawione dalej postulowane działania.

6.9 Zalecenia działań

Wyniki oceny wewnętrznego i zewnętrznego skomunikowania Euroregionu Pomerania z narodowymi i międzynarodowymi sieciami komunikacji pasażerskiej wykazują potrzebę realizacji działań infrastrukturalnych w celu poprawy jakości (płynności) w ruchu regionalnym i ponadregionalnym.

Poprawa jakości ruchu jest ważnym **wkładem** w podniesienie jakości lokalizacji i jakości życia , a tym samym we wsparcie **trwałego gospodarczego i turystycznego rozwoju Euroregionu i polsko-niemieckiego pogranicza**.

Najpilniejsze pola działań:

1. Połączenia transgraniczne
2. Wzmocnienie komunikacji kolejowej
3. Lepsze skomunikowanie ośrodków gospodarczych i turystycznych
4. Wzmocnienie osi wschód-zachód

W oparciu o dostępne wyniki oceny można sformułować następujące **najpilniejsze pola** realizacji działań:

- Usunięcie występujących dużych różnic w jakości (płynności) komunikacji między narodowymi i transgranicznymi relacjami ruchu poprzez selektywną rozbudowę bądź **selektywną poprawę oferty na połączeniach transgranicznych**.
- Usunięcie istniejących różnic w jakości komunikacji (płynności ruchu) między zmotoryzowaną komunikacją indywidualną a **komunikacją kolejową**. Dotyczy to zarówno połączeń narodowych jak i transgranicznych. To pole działań posiada duże znaczenie na tle wspierania zorientowanej na środowisko, „łagodnej” turystyki w regionie Morza Bałtyckiego.
- Poprawa jakości (płynności) ruchu dla lepszego skomunikowania i **lepszego dostępnosci gospodarczych i turystycznych ośrodków** Euroregionu, zarówno za pomocą zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej jak i komunikacji kolejowej.
- **Stworzenie wydajnych ofert komunikacyjnych na kierunku wschód-zachód**. Sieci komunikacyjne zarówno w polskiej jak i niemieckiej części Euroregionu są dziś zorientowane przede wszystkim na kierunek północ-południe. Dlatego największe występujące deficyty stwierdzono na relacjach ruchu przebiegających w kierunku wschód-zachód.

Pilna realizacja kolejnych priorytetowych projektów

Realizację prawie wszystkich zbadanych w 1. części projektu działań planistycznych na poziomie władz RFN, Polski, krajów związkowych Meklemburgii-Pomorza Przedniego i Brandenburgii, Województwa Zachodniopomorskiego, powiatów i gmin można przyporządkować w mniejszym lub większym stopniu

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

do wyżej wymienionych czterech istotnych pól działania. W związku z powyższym nie udało się zidentyfikować żadnych pojedynczych projektów, których realizacji nie można byłoby zalecić przy kryteriach uwzględnionych w ramach opracowania projektu. Korzyści wynikające z realizacji działań dla skomunikowania regionu są jednak bardzo zróżnicowane. Dlatego też z eksperckiego punktu widzenia wskazane jest priorytetowe potraktowanie planów, uzgodnień i realizacji poniższych projektów:

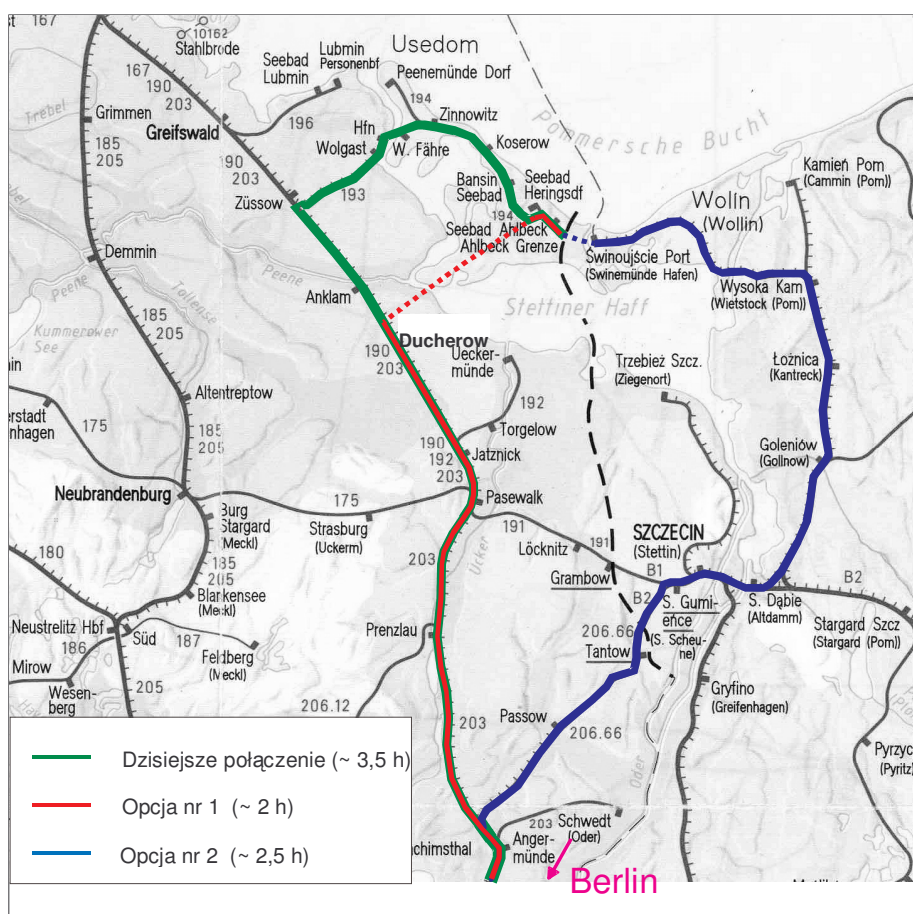
- **Rozbudowa połączenia Berlin-Pasewalk-Stralsund (połączenie kolejowe), projekt nr 310**
Poprzez rozbudowę połączenia Berlin-Pasewalk-Stralsund należy oczekiwać skrócenia czasu podróży w różnym zakresie na ok. 40% relacji istotnych dla badania. Realizacja żadnego innego projektu nie jest związana z większą liczbą korzystających na tym relacji ruchu. W związku z tym znaczenie tego projektu dla Euroregionu Pomerania jest bardzo duże.
- **Rozbudowa połączenia Tantow – Szczecin (połączenie kolejowe) "missing link"**
Aktualnie niezadawalający stan szlaku powoduje wydłużenie czasu podróży na dużej liczbie transgranicznych relacji. Podniesienie przepustowości i prędkości szlakowej tego ważnego elementu sieci kolejowej w Euroregionie są bezwzględnie konieczne.
- **Budowa zachodniej obwodnicy Szczecina i podłączenie do B 104 (połączenie drogowe), projekt nr 33**
Na dużej liczbie relacji przebiegających na kierunku wschód-zachód aktualnie konieczny jest przejazd przez obszar Szczecina. Oprócz negatywnych następstw z tego tytułu dla samego miasta również dla drogowej komunikacji pasażerskiej i towarowej pociąga to za sobą znaczne wydłużenie czasu podróży osób i transportu towarów. Budowa zachodniej obwodnicy Szczecina oraz nowej przeprawy przez Odrę między Policami a Świątą jest ważnym wkładem w przepustowe wschodnio-zachodnie połączenie drogowe Euroregionu Pomerania odciążające Szczecin od obcego ruchu nieskierowanego na ten obszar.
Oprócz tego w ramach tych projektów istotne będzie również podłączenie do drogi wojewódzkiej nr 115 w kierunku na przejście graniczne w Hintersee. Priorytetowo należy przy tym potraktować połączenie poprzez S10 i B104, zaś skomunikowanie przez drogę wojewódzką nr 115, przejście graniczne w Hintersee oraz droga krajowa nr 28 powinny mieć drugorzędne znaczenie, ponieważ rozbudowa tego połączenia prowadziłaby do znacznego zwiększenia natężenia ruchu i pociągnęłaby za sobą znaczne inwestycje w rozbudowę dróg. Skomunikowanie poprzez B104 jest w stanie lepiej przejąć te ilości ruchu drogowego - z zastrzeżeniem znajomości stanu rozbudowy. Przejście graniczne w Hintersee powinno być przeznaczone głównie do wykorzystania dla ruchu samochodów osobowych, pieszych i rowerzystów.
- **B96: B96n Bergen - A20, obwodnica Bergen i rozbudowa połączenia Bergen – Sassnitz (połączenie drogowe), projekt nr 42**
Skomunikowanie Rugii, turystycznych celów na tej wyspie, a w szczególności portu promowego Sassnitz/Mukran oraz odciążenie wrażliwych części miejscowości wymaga wydajnego połączenia z siecią drogową, której przepustowość poprawiła się już wraz z uruchomieniem nowej przeprawy przez cieśninę Strelasund w Stralsundzie na wyspę Rugię.
- **Poprawa kolejowego skomunikowania wyspy Uznam (połączenie kolejowe), projekty nr 317, 408 i 477**
Poprawa kolejowego skomunikowania wyspy Uznam ma duże znaczenie

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

przede wszystkim dla turystycznego rozwoju tej wyspy. Dzisiejsze oferty w tym zakresie nie stanowią żadnej alternatywy do zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej. W celu bezpośredniego kolejowego skomunikowania wyspy dyskutuje się nad budową nowego szlaku na Uznam odgałęziającego się od głównej linii Berlin-Pasewalk-Stralsund na wysokości gminy Ducherow (patrz Rycina 13, **opcja nr 1**). Zasadniczym elementem tego wariantu jest odbudowa podnoszonego mostu w miejscowości Karnin. Przez realizację tego wariantu można będzie zgodnie z dostępnymi szacunkami zredukować czas podróży z Berlina do kąpielisk nad Bałtykiem na wyspie Uznam z obecnych około 3,5 godziny do ok. 2 godzin.

Alternatywnie należy zbadać możliwości zmodyfikowanego poprowadzenia szlaku przez Szczecin i Świnoujście (patrz Rycina 13, **opcja nr 2**). Ten wariant integruje ww. działanie „Rozbudowa połączenia Tantow – Szczecin” z planowaną przez Województwo Zachodniopomorskie rozbudową trasy między Szczecinem a Świnoujściem. Poprzez takie alternatywne poprowadzenie trasy i jednoczesną realizację rozbudowy linii Berlin-Pasewalk-Stralsund czas podróży między Berlinem a Uznam można będzie zredukować o około 1 godzinę do 2,5 godzin. Jednocześnie można wyraźnie poprawić jakość ruchu na połączeniach w kierunku na Szczecin, Świnoujście i lotnisko w Goleniowie. Podstawowym elementem tych alternatywnych opcji trasy jest konieczna przeprawa przez Świnę w Świnoujściu.

Rycina 13:
Opcje trasy dla kolejowego
skomunikowania wyspy Uznam
[źródło: własna prezentacja]



- **Rozbudowa / budowa nowego połączenia S6 Szczecin - Gdańsk (połączenie drogowe), projekt nr 26**

Poprzez rozbudowę bądź budowę nowego połączenia S6 oraz jednoczesne zrealizowanie północno-zachodniej obwodnicy Szczecina z nawiązaniem do

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

sklasyfikowanej niemieckiej sieci drogowej (B104) tworzy się konieczne wydajne połączenie drogowe na linii wschód-zachód dla Euroregionu Pomerania.

- **Opracowanie i realizacja koncepcji na rzecz lepszego uzgadniania oferty rozkładów jazdy w komunikacji kolejowej Euroregionu**, przede wszystkim w komunikacji transgranicznej. Dzięki temu zapewniony będzie znacznie lepszy dojazd z metropolii do turystycznych celów nad Bałtykiem, a tym samym nastąpi wzmocnienie ich rozwoju gospodarczego.
- **Tworzenie „przepraw przez Odrę”, projekty nr 424, 425 i 426**
W perspektywie należy sprawdzić wykonalność zamierzonych przepraw przez Odrę. Należy zwłaszcza zbadać możliwość połączeń promowych jako alternatywę do kosztownych obiektów mostowych. Jako pozytywny przykład można wskazać otwarte połączenie promowe przez Odrę w Güstebieser Loose.
- **Rozwój transgranicznych tras turystyki rowerowej**
Duże znaczenie dla przyszłego rozwoju turystycznego będzie mieć tematyczne i przestrzenne łączenie tras turystyki rowerowej w jedną sieć w szczególności wzdłuż wybrzeża Bałtyku oraz wzdłuż rezerwatu przyrody Dolina Dolnej Odry.

Poprzez realizację wskazanych działań/projektów możliwe będzie wyraźne zredukowanie bądź wyeliminowanie stwierdzonych deficytów w regionalnej i ponadregionalnej ofercie komunikacyjnej Euroregionu.

