

Zadanie 2, 3, 4**0 Uwagi wstępne do stanu zaawansowania prac na dzień 9. października 2007**

W ramach dotychczasowej realizacji prac stało się widoczne, że poziom poinformowania wszystkich zaangażowanych podmiotów, a w szczególności podmiotów regionalnych po stronie polskiej, na temat treści, zadań i procedury realizacji projektu DPERON nie jest jeszcze adekwatny dla znaczenia projektu. Równolegle w toku działań stało się jasne, że jest duże zainteresowanie aktywnym udziałem podmiotów regionalnych w projekcie DPERON.

Grupa Sterująca DPERON dopasowała plan działań i harmonogram czasowy realizacji poszczególnych pakietów roboczych tak, aby w październiku 2007 roku w odpowiedniej formie umożliwić regionalnym podmiotom włączenie się w prace poprzez ustosunkowanie się do wstępnych wyników zadań 1 i 2 (analiza) oraz uwzględnić zgłoszone uwagi w pozostałych zadaniach czy w całym projekcie.

Dodatkowo udział Euroregionów jest gwarantem włączenia regionalnych podmiotów w opracowywanie zintegrowanych koncepcji komunikacyjnych (dla Euroregionu Pomerania już w zadaniu 4; dla pozostałych Euroregionów opracowanie tego rodzaju koncepcji również jest przewidziane). Z tego względu zaangażowanie regionalnych podmiotów w zadanie 1 i 2 ma duże znaczenie z punktu widzenia całego projektu oraz dalszej intensyfikacji komunikacji na polsko-niemieckim obszarze pogranicza.

Ze względu na dużą ilość pojedynczych projektów i postępujące procesy planistyczne w przypadku wielu z nich zaprezentowany stan zaawansowania prac przedstawia aktualny wynik badań. Mając to na względzie należy zastrzec wyraźnie możliwość dokonywania koniecznych zmian i uzupełnień w pojedynczych projektach.

Zadanie 2, 3, 4**1 Zadania i cele projektu**

Wspieranie rozwoju regionalnego całego obszaru poprzez infrastrukturę komunikacyjną dostosowaną do potrzeb

gospodarczego obszaru pogranicza przy szczególnym uwzględnieniu rosnących wymagań stawianych infrastrukturze komunikacyjnej obszaru oraz istniejących utrudnień do usunięcia.

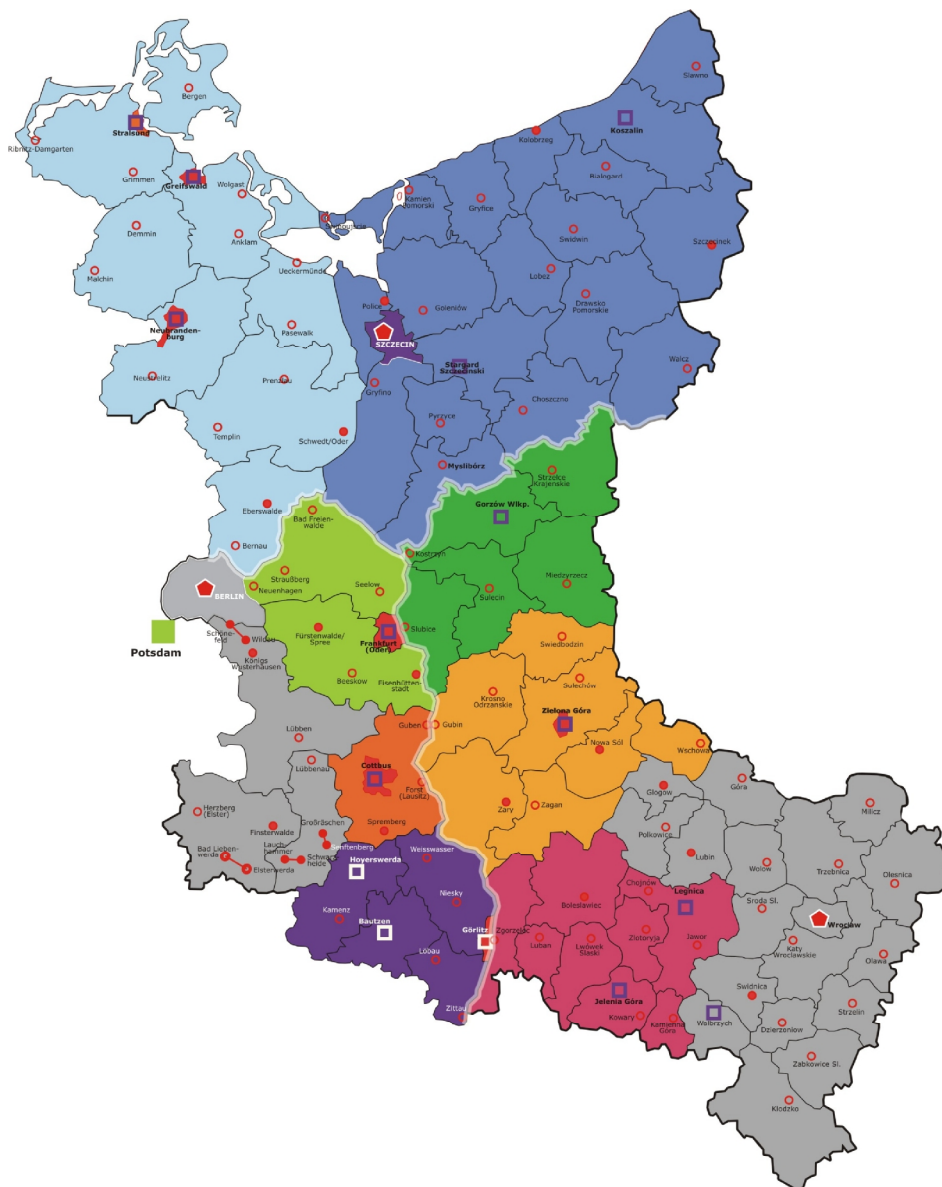
W celu intensyfikacji rozwoju regionalnego i współpracy regionalnej wzdłuż granicy polsko-niemieckiej grupa robocza DPERON – reprezentowana przez Wspólny Departament Planowania Krajowego Berlina i Brandenburgii oraz przez Związek Kommunalgemeinschaft Europaregion Pomerania e. V. – postanowiła przeprowadzić przy zachowaniu całościowego podejścia badania ukierunkowane na wsparcie zrównoważonego rozwoju

Rys. 1:
Polsko-Niemiecki Obszar Rozwoju Odra/Nysa (DPERON)

Przynależność powiatów/województw do Euroregionów:

- Pomerania**
- Viadrina**
- Spree-Neiße-Bober**
- Neiße-Nisa-Nysa**

szary: brak przynależności do Euroregionu



Obszary metropolitarne i ich powiązania z otoczeniem

W centrum zainteresowania znajdują się przy tym możliwości usieciowienia i stworzenia wspólnego obszaru rozwoju i płynące z tego efekty synergii dla rozwoju regionalnego, w szczególności poprzez wzajemne oddziaływanie na siebie potencjałów regionu stolicznego Berlina-Brandenburgii z potencjałami rozwijających się obszarów metropolitarnych Szczecina i Wrocławia po stronie polskiej oraz Trójkąta Saskiego (Sachsendreieck) po stronie niemieckiej i centrów gospodarczo-administracyjnych Gorzowa Wlkp. i Zielonej Góry. W planach istniejących po obu stronach granicy dostrzega się wagę i znaczenie obszaru pogranicza. Jednakże w

Zadanie 2, 3, 4

stosunku do wymagań transgranicznych ma to niewystarczające przełożenie na planowanie infrastruktury komunikacyjnej.

Punkt wyjściowy: Zalecenia Punkt wyjściowy do badań stanowią zalecenia z XV Posiedzenia Polsko-Niemieckiej Komisji Międzyrządowej ds. Współpracy Regionalnej i Przygranicznej z września 2004 w Berlinie będącego przygotowaniem Polsko-Niemieckich Konsultacji Międzyrządowych z dnia 4. listopada 2004 w Krakowie. Przy ocenie warunków wyjściowych, tzn. istniejących struktur i planów, pierwszoplanowe są następujące aspekty:

- inwentaryzacja w celu powiązania połączeń Wschód-Zachód z połączeniami Północ-Południe po stronie polskiej i niemieckiej
- zebranie wszystkich planów dotyczących przedsięwzięć infrastrukturalnych na wspólnym obszarze pogranicza pod kątem ich znaczenia gospodarczego dla polsko-niemieckiego regionu jako całości
- dalsza modernizacja i rozbudowa wszystkich transgranicznych połączeń komunikacyjnych, stworzenie nowych połączeń komunikacyjnych w celu likwidacji istniejących deficytów jako podstawa dla skoordynowanego, transgranicznego wsparcia gospodarki i szybkiej likwidacji możliwości komunikacyjnych
- stałe uzgadnianie przedsięwzięć infrastrukturalnych służących rozwojowi pod kątem ich znaczenia gospodarczego dla regionu jako całości
- opracowanie dokumentów pomocnych do podejmowania decyzji przez politykę, urzędy branżowe i regiony.

Podstawy do podejmowania decyzji przez Euroregiony Konkretnie korzyści z wyników prac odniosą w szczególności Euroregiony, które na swoich obszarach w kolejnym okresie programowania będą musiały dokonać hierarchizacji projektów.

Wsparcie dalszej współpracy transgranicznej Z punktu widzenia współpracy transgranicznej istniejącej na wielu płaszczyznach, oczekuje się następujących wyników:

- zapewnienie stabilnej i długofalowej komunikacji poprzez kontynuację współpracy transgranicznej na poziomie roboczym
- intensyfikację planów przestrzennych w ramach Polsko-Niemieckiego Systemu Informacji Przestrzennej (w fazie tworzenia) w celu podniesienia jakości procesów planistycznych
- stworzenie podstaw dla transgranicznej współpracy na rzecz rozwoju gospodarczego całego obszaru po obu stronach Odry i Nysy
- intensyfikację przez DPERON współpracy merytorycznej przy przygotowaniu planów infrastrukturalnych po obu stronach
- pogłębienie współpracy przy pojedynczych przedsięwzięciach poprzez wspólne grupy robocze, konkretne uzgodnienia potrzebnych działań i kroków roboczych
- wykorzystanie aktualnych programów wsparcia na rzecz poprawy realizacji planów
- uzgodnienie wniosków o dofinansowanie w celu zagwarantowania realizacji przedsięwzięć przynoszących obopólne korzyści
 - generowanie wspólnych projektów.

DPERON – ważny krok na długiej drodze Projekt DPERON należy przy tym postrzegać jako początek procesu – będą musiały nastąpić kolejne kroki wpisujące się w całościowe wizje rozwoju współpracy transgranicznej.

Zadanie 2, 3, 4

2 Istotne podstawy podejmowanych działań

2.1 Uwaga wstępna

Poniższe rozdziały raportu przedstawiają stan wiedzy na dzień 31 lipca 2007 r. W związku z przewidywanymi uzgodnieniami oraz częściowym brakiem dostępu do informacji następująco będą dalsze uzupełnienia. Raport ten należy zatem rozumieć – zgodnie z uzgodnieniami w ramach grupy koordynującej – jako projekt.

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

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

Wielkie wydarzenia oddziałujące na rozbudowę infrastruktury

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

Przystąpienie do Schengen w 2008 r.

Zmiany wpływające na kwestie transportowe wynikać będą również z przystąpienia Polski do Umowy z Schengen, które obowiązywać będzie od początku roku 2008. Pociągną one za sobą zarówno zmiany potoków ruchu na przejściach granicznych oraz na drogach dojazdowych jak i częściowo w rozkładzie ruchu na różne relacje transgraniczne.

Analiza materiałów jako podstawa działań – uzupełniona przez opinie ekspertów

Dla celów niniejszego opracowania przeprowadzono wyłącznie przeszukiwanie źródeł oraz analizy istniejących materiałów. W wyniku analizy szeregu dokumentów (patrz bibliografia) zebrano w większości wymagane informacje. W odniesieniu do strony polskiej odbyło się to z wykorzystaniem danych przekazanych przez polskich partnerów.

Komunikacja z uczestnikami projektu

W chwili redakcji projektu raportu zbieranie opinii ekspertów nie było jeszcze zakończone. Następujące rozmowy zostały przeprowadzone lub są przewidziane w następnych etapach projektu. Opinie ekspertów są przekazywane głównie pocztą elektroniczną lub telefonicznie.

Trzy narady grupy koordynującej od początku projektu

W ramach posiedzeń grupy koordynującej w dniach 3 kwietnia 2007 r. w Bernau, 14 maja 2007 r. we Frankfurcie n. Odrą oraz 3 lipca 2007 r. w Poczdamie omówiono stan prac, dalsze konieczne działania i sposób realizacji projektu.

Grupa sterująca jako gremium kierujące projektem

Monitorująca grupa sterująca zbierała się w tym czasie również trzy razy jako gremium kierujące projektem. Oprócz kierowania projektem gremium to ma m.in. za zadanie zapewnienie współdziałania polskich i niemieckich partnerów pośrednio i bezpośrednio uczestniczących w projekcie. Marszałkowie wszystkich

Stan prac: 9 października 2007 r.

Konferencja inauguracyjna
23 maja 2007 r. w Eberswalde

Zadanie 2, 3, 4

trzech województw przygranicznych już przed rozpoczęciem właściwego projektu zasygnalizowali swoją akceptację i gotowość wsparcia projektu.

23 maja 2007 r. w Eberswalde odbyła się konferencja inauguracyjna projektu. Polscy i niemieccy uczestnicy zostali poinformowani w sprawie przedsięwzięcia, partnerzy projektu przedstawili swoje opinie i oczekiwania oraz poinformowali o aktualnych projektach odnoszących się bezpośrednio do DPERON.

Bardzo duże wymagania –
bardzo zróżnicowane
oczekiwania w zakresie
„szerokości perspektywy” i głębi
analizy

Dotychczasowe uzgodnienia w ramach projektu potwierdziły wysokie oczekiwania stawiane przed projektem. Pokazały one jednak również, że istnieją po części bardzo różne, po części rozbieżne opinie w zakresie przewidywanej głębi opracowania (np. lokalnej analizy wszystkich samorządowych projektów infrastruktury transportowej) oraz „szerokości perspektywy” (np. analiza istotnych relacji transportowych pomiędzy ważnymi centrami obszaru opracowania). W ramach dalszej realizacji projektu ważnym zadaniem będzie „zniwelowanie” tych różnych wymagań.

PODSUMOWANIE

- Proces komunikacji musi być realizowany w bardzo różny sposób po polskiej i niemieckiej stronie, po części z dużym nakładem sił, co prowadzi do różnic w osiągniętym stanie zaawansowania.
- Różne oczekiwania związane z projektem prowadzą częściowo do utrudnień w komunikacji.
- Komunikacja w ramach projektu będzie kontynuowana *oraz intensyfikowana* do zakończenia projektu z wymienionymi lub ewentualnie nowymi podmiotami.
- Realizacja projektu pokazała dotychczas, że realizacja „interaktywna” (wielostopniowe uzgodnienia) jest właściwa i prowadzi do celu. Wstępne wyniki i działania uzgadniane są z polskimi i niemieckimi partnerami, aby wypracować produkt (zasadniczo) akceptowany przez wszystkie strony.

2.2 Dokumenty związane z projektem

Główne podstawy planistyczne
po obu stronach granicy

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

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

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

Zadanie 2, 3, 4**2.3 Dalsze istotne inicjatywy i projekty**

Polsko-niemiecki region pogranicza był dotychczas analizowany i opracowany w ramach bardzo wielu projektów. Zasadniczo analizowano jednakże regiony częściowe, jak np. euroregiony lub też uwaga była koncentrowana na konkretne osi transportowe. Całościowego „przeglądu” całego regionu pogranicza wzdłuż Odry i Nysy dotychczas nie stworzono. Lukę tę stara się wypełnić w pierwszym etapie projekt DPERON.

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

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

Poniżej scharakteryzowane zostały najważniejsze projekty.

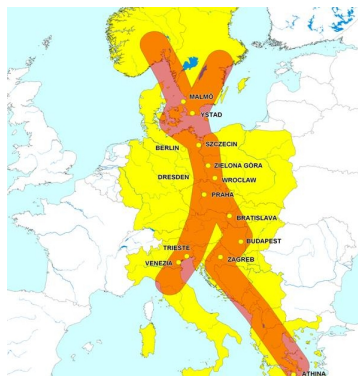
2.3.1 Inicjatywy w polsko-niemieckim obszarze opracowania**PARTNERSTWO ODRZAŃSKIE**

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

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

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

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

Zadanie 2, 3, 4**CETC**

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

Partnerami w projekcie są Skania (w Szwecji), Województwa Zachodniopomorskie, Lubuskie, Dolnośląskie, Opolskie i Śląskie, Královéhradecký Kraj, Pardubický Kraj, Olomoucký Kraj, Kraj Vysočina, Jihomoravský Kraj (w Czechach), regiony Bratislava i Trnava (na Słowacji), austriackie landy Niederösterreich, Wiedeń, Steiermark i Burgenland, na Węgrzech Vas, Zala, Győr-Moson-Sopron oraz Karlovac, Primorje-Gorski Kotar, Medimurje, Krapina-Zagorje, Varazdin, Grad Zagreb, Koprivnica-Krizevec (w Chorwacji), Notranjska, Juzna Primorska, Osrednja Slovenija, Stajerska (w Słowenii) a także Friaul-Venetien (we Włoszech).

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

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

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

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

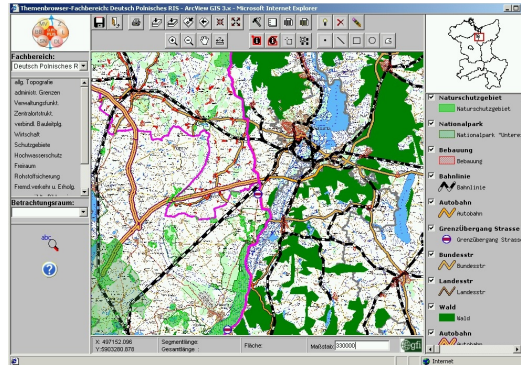
Zadanie 2, 3, 4

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

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

Zadanie 2, 3, 4**D-P-PLIS (Polsko-niemiecki system informacji przestrzennej)**

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



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

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

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



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

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

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

Zadanie 2, 3, 4**BALTIC GATEWAY+**

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



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

COINCO

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

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

Następujący partnerzy współpracują nad realizacją tych celów:

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

Zadanie 2, 3, 4

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

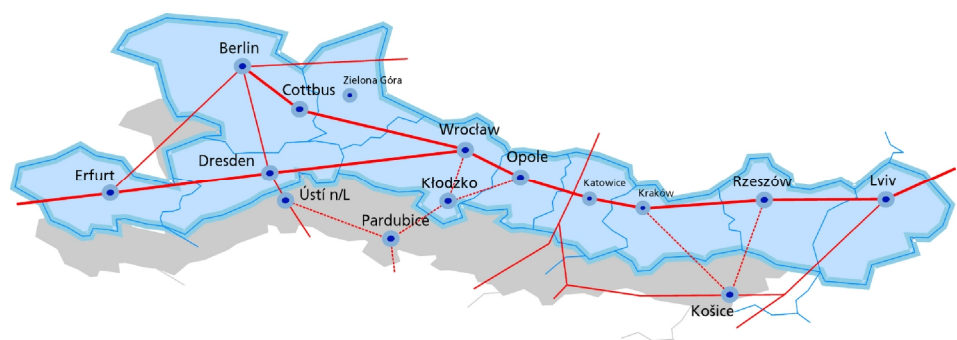
JoiTraM

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

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

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

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

2.3.3 Współpracujące projekty INTERREG**VIA REGIA**

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

Zadanie 2, 3, 4

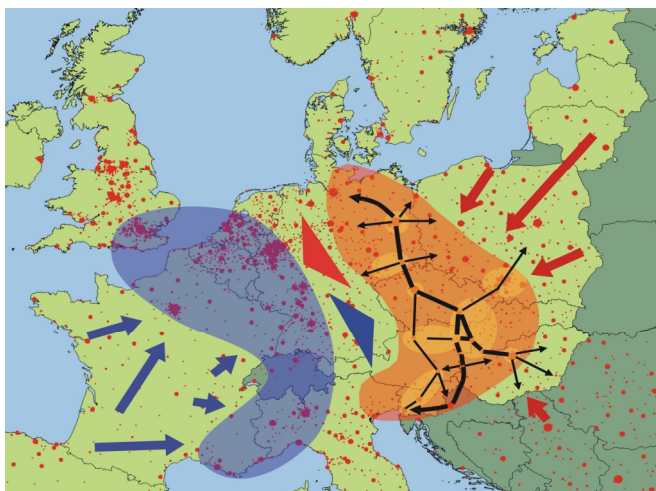
gia chcą wypracować strategię rozwoju obszaru leżącego wzdłuż Paneuropejskiego Korytarza Transportowego III.

Opracowanie stawia sobie następujące cele:

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

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

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



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

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

Zadanie 2, 3, 4**RAIL BALTICA**

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



W ramach projektu Rail Baltica opracowano łącznie trzy różne analizy:

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

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

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

2.3.4 Dalsze działania

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

[„DORNIER-STUDIE“]

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

KONCEPCJA TRANSPORTOWA ODERLAND-SPREE

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

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

Zadanie 2, 3, 4**PROJEKT BADAWCZY BBR-NA TEMAT KOOPERACJI TRANSGRANICZNYCH**

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

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

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

Zespół realizujący projekt badawczy otrzymał informację na temat projektu DPERON.

Zadanie 2, 3, 4

Warunki ramowe i zmiany w obszarze przygranicznym

2.4 Ramowe warunki polityczne

Stosunki gospodarcze

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

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

Zaczątki wspólnego obszaru naukowo-badawczego

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

Wielostronne umowy partnerskie na wszystkich płaszczyznach życia społecznego

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

Współpraca transgraniczna ...

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

Członkami Komisji są po stronie niemieckiej Ministerstwo Spraw Zagranicznych oraz przedstawiciele innych ministerstw federalnych oraz krajów, w zakresie zadań których znajduje się współpraca regionalna i przygraniczna. Polską stronę reprezentuje Ministerstwo Spraw Wewnętrznych oraz przedstawiciele rządu i województw. Również Komisja Europejska może delegować na posiedzenia

Zadanie 2, 3, 4

swoich przedstawicieli. Cztery euroregiony (Sprewa-Nysa-Bóbr, Pro Europa Viadrina, Pomerania, Nysa) są tu także reprezentowane. Do zadań Komisji Międzyrządowej należy także podtrzymywanie istniejących kontaktów między instytucjami regionalnymi, samorządowymi i innymi oraz inicjowanie dalszych działań. Plenum Komisji zbiera się raz do roku.

... wymaga ciągłości ...

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

... i wspólnej świadomości istniejących problemów

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

Euroregiony wykonują cenną i niezbędną pracę u podstaw

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

PODSUMOWANIE

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

2.5 Rozwój przestrzenny i regionalny

Zadanie 2, 3, 4

Ryc. 5:
Środkowoeuropejski korytarz
rozwoju północ-południe
ze Skandynawii do Morza
Śródziemnego
[Źródło: complan/Deutscher
Verband/Gemeinsame
Landesplanung Berlin-
Brandenburg]



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

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

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

policentryczne struktury
przestrzenne w obszarach
tranzytowych i peryferyjnych

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

Ryc. 6:
Struktura przestrzenna Europy
[Źródło: Federalny Urząd
Budownictwa i Porządku
Przestrzennego]



Zadanie 2, 3, 4**Raumstruktur
nach Zentrenreichbarkeit und Bevölkerungsdichte**

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

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

Sytuacja wyjściowa wymaga postrzegania obszaru jako wspólnego i likwidację konkurencji

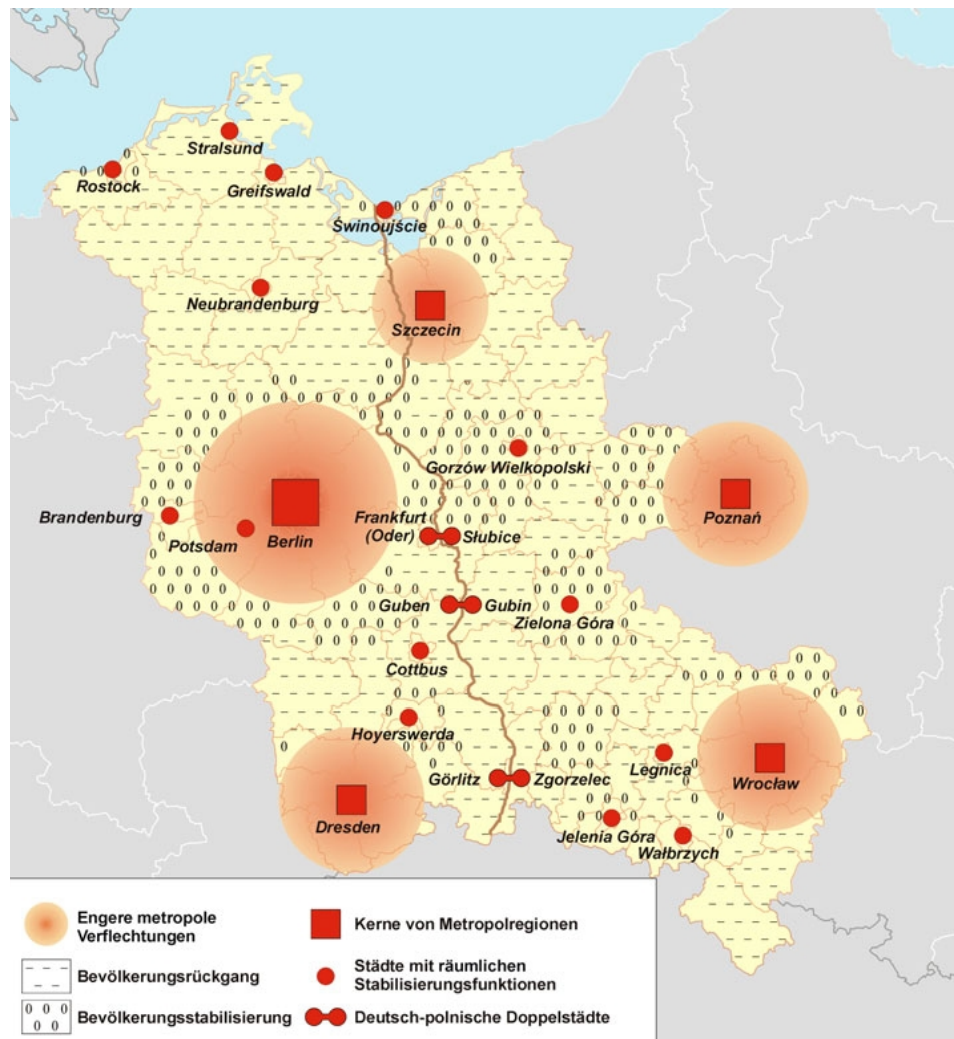
Również w obliczu takiej sytuacji wyjściowej Polsko-Niemiecka Komisja Międzyrządowa podkreślała w swych postulatach do rozwoju obszaru przygranicznego (2004, 2006) konieczność postrzegania obszaru przygranicznego jako całości i nie tworzenia i nie forsowania (nowej) konkurencji. Z uwzględnieniem tych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

Scenariusze rozwoju w celu oceny przyszłych szans rozwoju

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

Zadanie 2, 3, 4

Ryc. 7:
Struktura osadnicza obszaru
przygranicznego w roku 2020
[Źródło: HWWA-Report 262]



Procesy koncentracji w „polsko-niemieckim domu”

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

Podstawą takiego scenariusza są następujące założenia:

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

Scenariusz ten prowadziłby do następujących zmian:

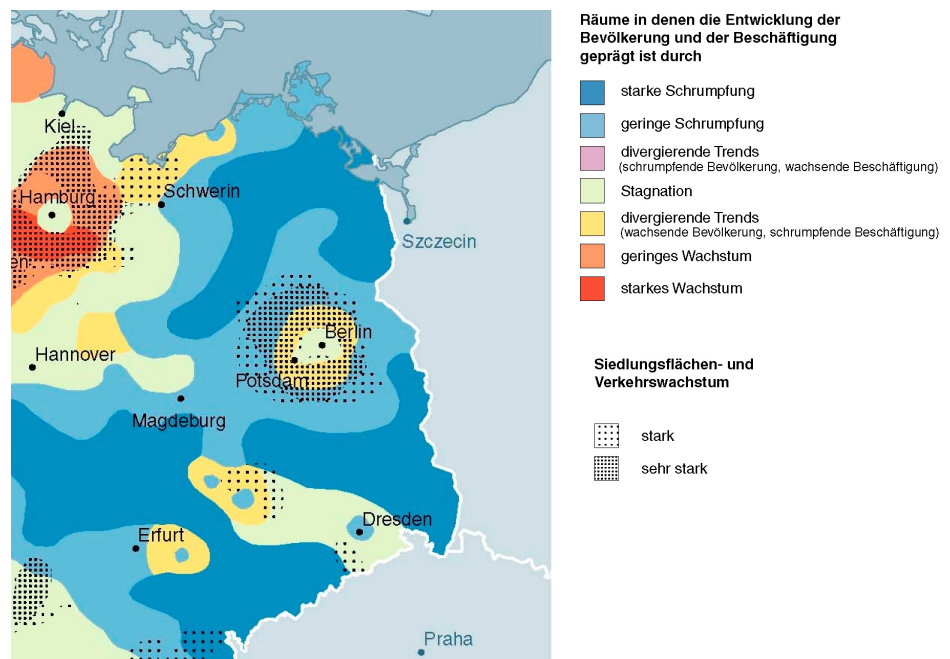
- Konwergencja: polska część obszaru przygranicznego nadrabia zaległości w rozwoju gospodarczym, struktury gospodarcze dostosowują się do struktur w krajach zachodnich.
- Powiązania transgraniczne przybierają na sile.

Zadanie 2, 3, 4

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

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

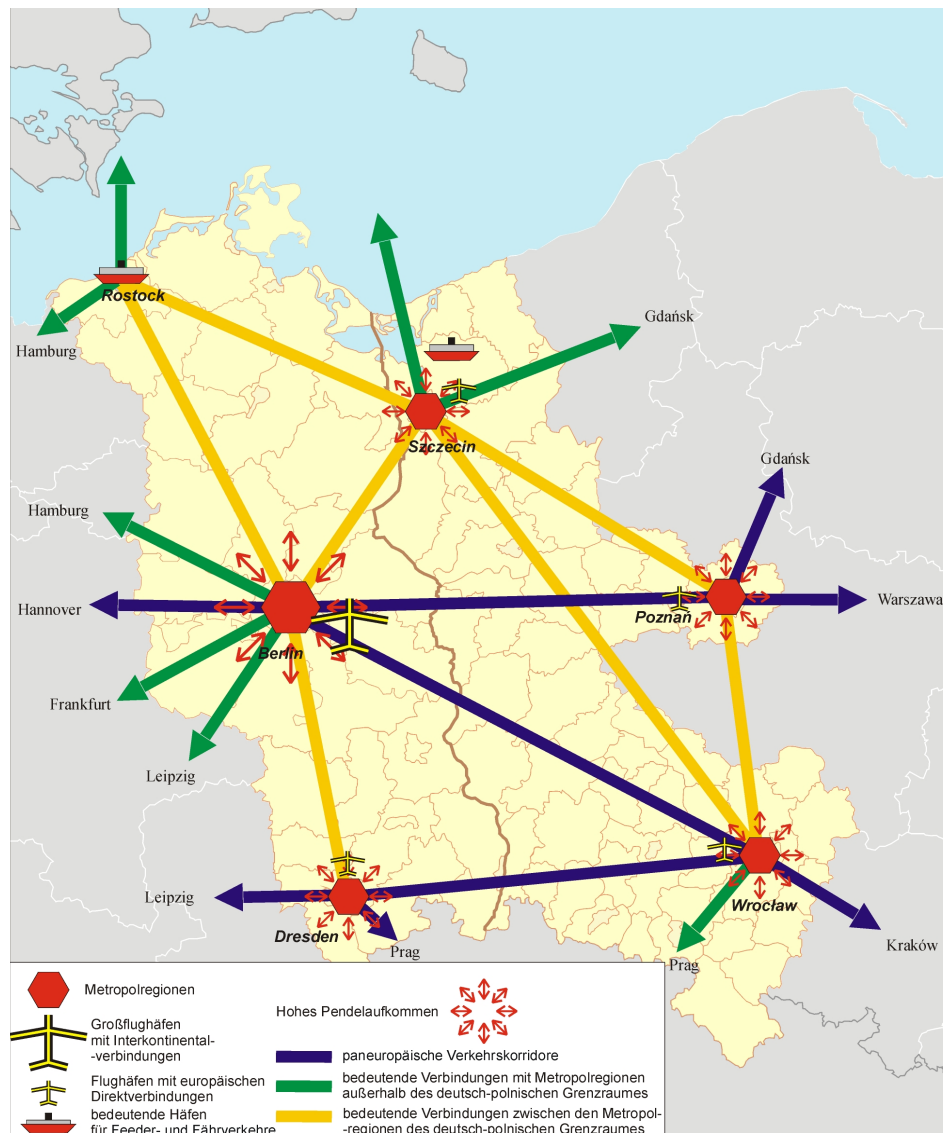
Ryc. 8:
Tendencje rozwoju
przestrzennego
[Źródło: Federalny Urząd
Budownictwa i Porządku
Przestrzennego, Raport
przestrzenny 2005]



Można stąd wyprowadzić prognozy rozwoju głównych potoków transportu:

Zadanie 2, 3, 4

Ryc. 9:
Główne potoki transportu
w roku 2020
[Źródło: Hamburgskie Archiwum
Gospodarki Światowej]



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

PODSUMOWANIE

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

Zadanie 2, 3, 4**PODSUMOWANIE**

muszą Koszalin, Stargard Szczeciński, Gorzów Wlkp., Żary, Głogów, Jelenia Góra i Wałbrzych.

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

2.6 Warunki ramowe rozwoju gospodarczego

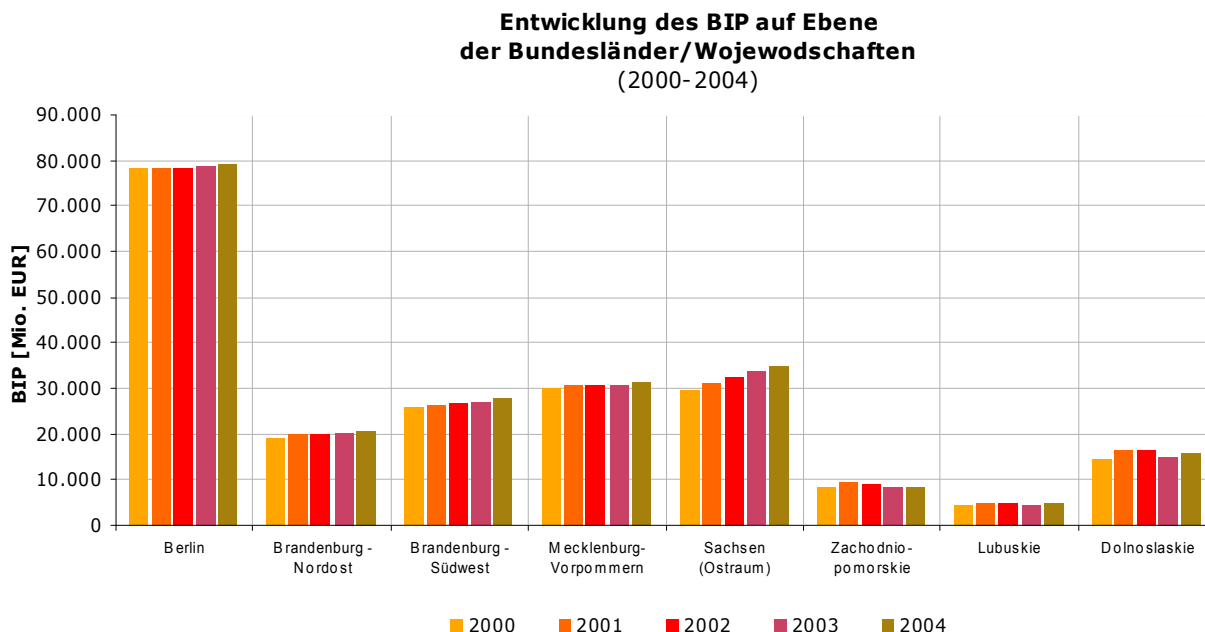
pozytywny rozwój gospodarczy
- potrzeba nadrobienia
zaległości w regionie
przygranicznym

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

PKB jako istotny wskaźnik
gospodarczy

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

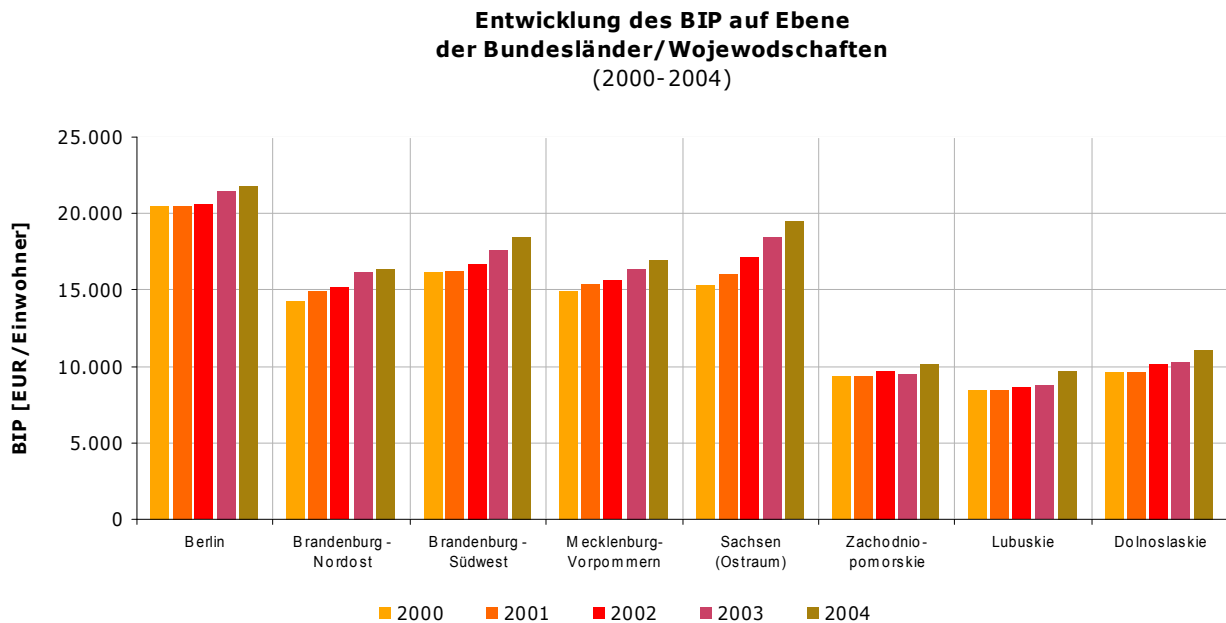
Ryc.10: Zmiany w PKB (Kraje Związkowe/Województwa), 2000 do 2004 [Źródło: Eurostat]



Berlin - ze względu na dużą liczbę mieszkańców - wypracował w ostatnich latach najwyższy PKB. Województwo Dolnośląskie wykazuje podobny BIP jak jak północno-wschodni podregion Brandenburgii. PKB Zachodniopomorskiego i Lubuskiego jest znacznie niższy. Ze względu na bardzo zróżnicowaną liczbę mieszkańców sensowne jest porównanie PKB per capita.

Zadanie 2, 3, 4

Ryc. 11: Zmiany w PKB na mieszkańca (Kraje Związkowe/Województwa), 2000 do 2004 [Źródło: Eurostat]



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

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

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

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

Po niemieckiej stronie są ustalane obecnie nowe kierunki dla przyszłego rozwoju gospodarczego. Wprowadzając strategię „Wzmacniania mocnych stron” Brandenburgia zarządza odwrót od terytorialnego wspierania wszystkich potencjałów gospodarczych i koncentruje się bardziej na „Regionalnych ośrodkach wzrostu” oraz na wybranych branżach gospodarczych. Regionalne ośrodki wzrostu są identyfikowane z ważnymi miastami, które ze względu na swoją strukturę gospodarczą mogą wysyłać istotne impulsy rozwojowe także w przyszłości i tym samym stanowią siłę napędową dla regionu. Do takich ośrodków wzrostu w obszarze przygranicznym zaliczają się Schwedt nad Odrą, Eberswalde, Frankfurt

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

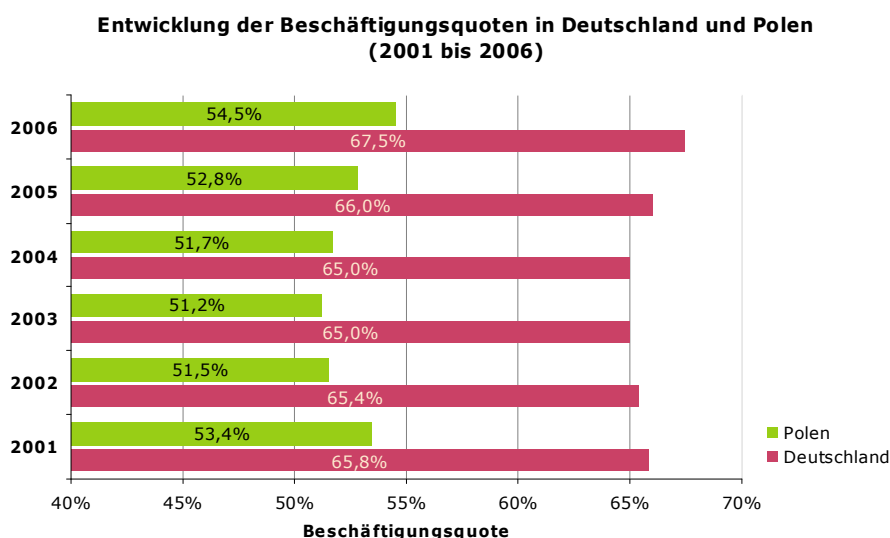
Stan prac: 9 października 2007 r.

Zadanie 2, 3, 4

nad Odrą, Eisenhüttenstadt, Cottbus, Fürstenwalde nad Sprewą, Schönefeld, Wildau, Königs Wusterhausen, Spremberg, Großräschen, Senftenberg, Schwarzhöhe, Lauchhammer und Finsterwalde. Meklemburgia-Pomorze Przednie i Saksonia jak dotychczas nie powzięły zmiany kierunku w swojej polityce rozwoju gospodarczego.

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

Ryc. 12:
tendencje rozwoju stopy
zatrudnienia w Niemczech i
Polsce, 2001 do 2006 [Źródło:
Eurostat]



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

Wskaźnikiem rozwoju gospodarczego regionu jest rozwój stopy zatrudnienia¹, przedstawiony tu na przestrzeni ostatnich sześciu lat. Zarówno w Niemczech jak u w Polsce dało się zauważyć spadek zatrudnienia w latach 2003 i 2004, w minionych dwóch latach nastąpił - spowodowany ożywieniem gospodarczym - lekki wzrost aktywności zawodowej. Jednak w Niemczech równolegle można zaobserwować tendencję spadkową zatrudnienia. O ile w Polsce odsetek osób aktywnych zawodowo wyniósł w ubiegłym roku ok. 55 %, o tyle w Niemczech zatrudnieni stanowili 68 %, tzn. większa część osób potencjalnie aktywnych zawodowo rzeczywiście podejmowała pracę. Po polskiej stronie należy przyjąć, że proces nadrabiania zaległości - dzięki wyjątkowemu wzrostowi gospodarczemu w minionych latach - utrzyma się także w latach następnych i przyczyni się do wzrostu zatrudnienia. Dla porównania: odsetek zatrudnionych w UE 27² wynosił w 2006 roku 64,4 %.

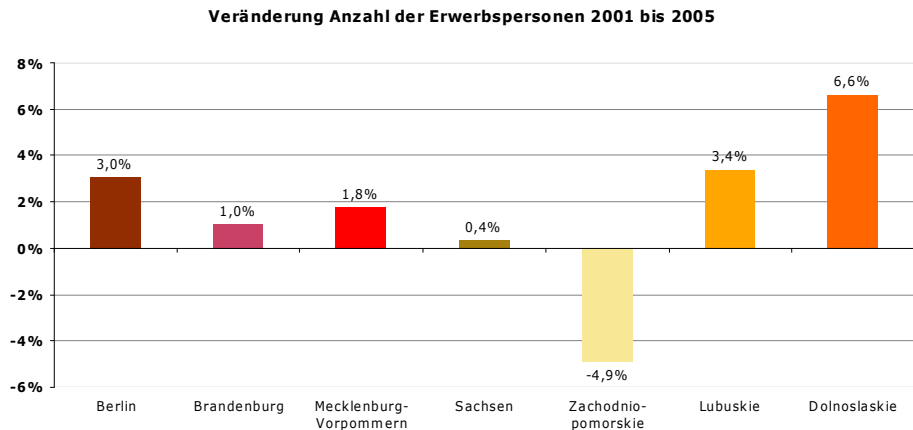
Jednak w subregionach dynamika zatrudnienia kształtowała się bardzo różnie. W okresie od 2001 do 2005 zarówno Berlin jak i Brandenburgia, Meklemburgia-Pomorze Przednie i Saksonia odnotowały przyrost w stopie zatrudnienia. Po niemieckiej stronie Berlin odnotował 3%, a tym samym największy przyrost. W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

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

Zadanie 2, 3, 4

gospodarcze impulsy wpływające na rynek pracy. Poniższy wykres obrazuje dynamikę zatrudnienia.

Ryc. 13:
Zmiana liczby zatrudnionych od
2001 do 2005
[Źródło: Eurostat]



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

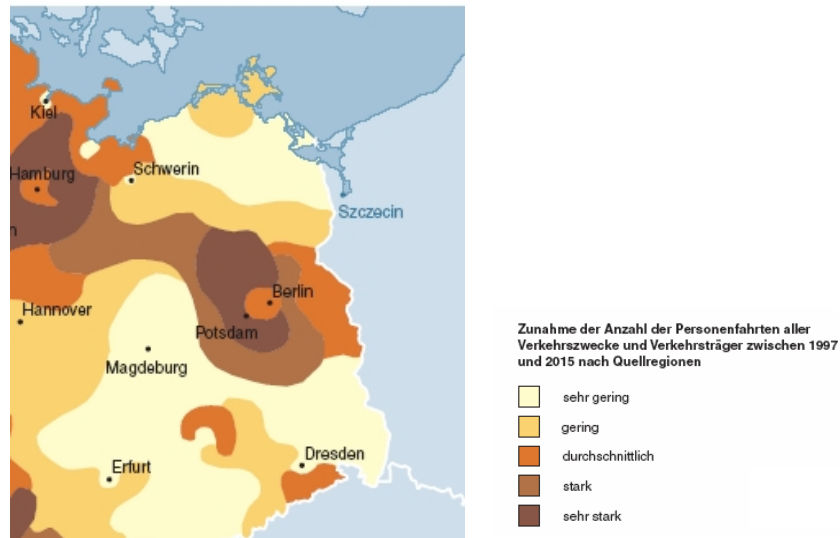
Nie można znaleźć zbyt wiele prognoz dotyczących rozwoju gospodarki w regionie przygranicznym. I tak w prognozie gospodarki przestrzennej Federalnego Urzędu Budownictwa i Gospodarki Przestrzennej przynajmniej dla niemieckiego subregionu można znaleźć następującą wypowiedź: „Po wielokroć trudniej jest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

Rozwój gospodarczy wpływa na zmiany w transporcie

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

Zadanie 2, 3, 4

Ryc. 14:
Tendencje rozwoju transportu
[Źródło: Federalny Urząd
Budownictwa i Gospodarki
Przestrzennej Raport o stanie
gospodarki przestrzennej z
2005 r.]



ważne ośrodki z rozwojem transportu

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

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

Przewidywany zwiększony popyt na transport

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

Specjalne strefy ekonomiczne ze szczególnymi zachętami inwestycyjnymi

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

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

Województwo lubuskie
Kostrzyn-Słubice
Województwo dolnośląskie
Legnica
Kamienna Góra
Wałbrzych

Stan prac: 9 października 2007 r.

Zadanie 2, 3, 4

Województwo zachodniopomorskie

Pomorze (różne lokalizacje)

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

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

PODSUMOWANIE

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

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

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

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

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

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

2.7 Dynamika ludności i prognozy demograficzne

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

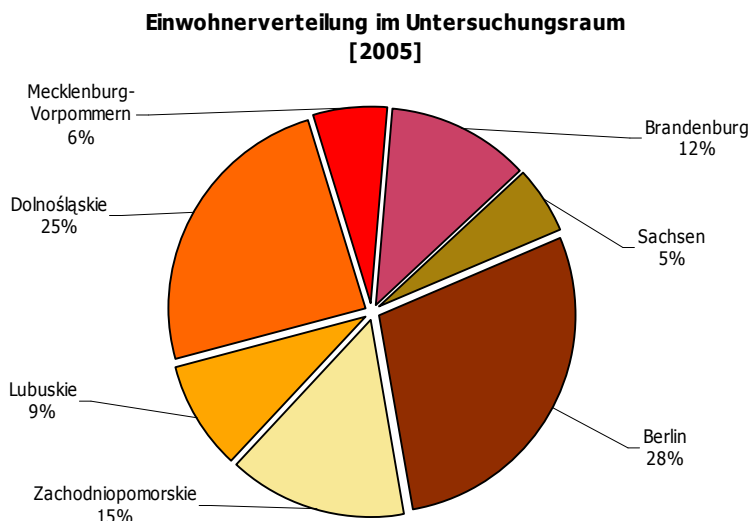
Stan prac: 9 października 2007 r.

Zadanie 2, 3, 4

nie z Saksonią i województwem dolnośląskim jest natomiast zasiedlone znacznie gęściej (obydwa regiony po 142 mieszkańca na km²).

Poniższy wykres pokazuje udział procentowy mieszkańców na badanym obszarze:

Ryc. 15:
Udział procentowy
mieszkańców (2005 r.) na
badanym obszarze
[Źródło: prezentacja własna]

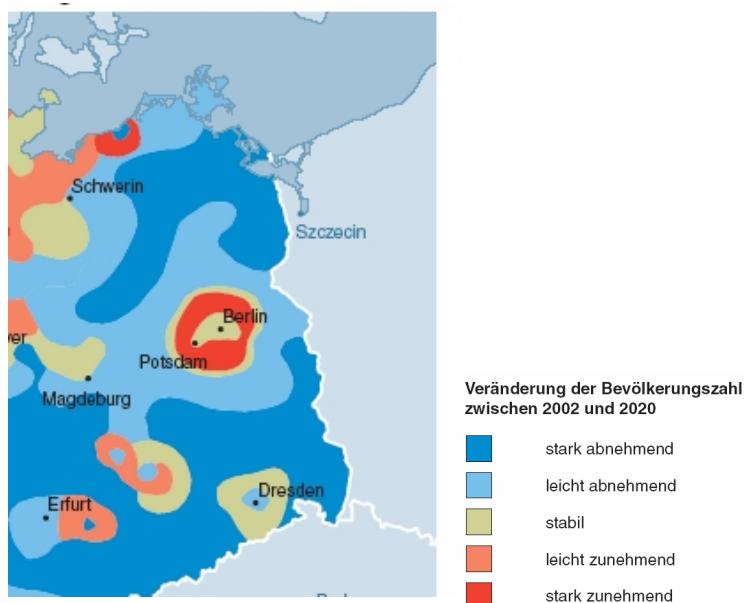


Wyraźnymi ośrodkami skupiającymi mieszkańców są Berlin województwo dolnośląskie.

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

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

Ryc. 16:
Tendencje rozwoju
demograficznego do 2020 r.
[Źródło Federalny Urząd
Budownictwa i Gospodarki
Przestrzennej Raport o stanie
gospodarki przestrzennej z
2005 r.]



Stan prac: 9 października 2007 r.

Zadanie 2, 3, 4

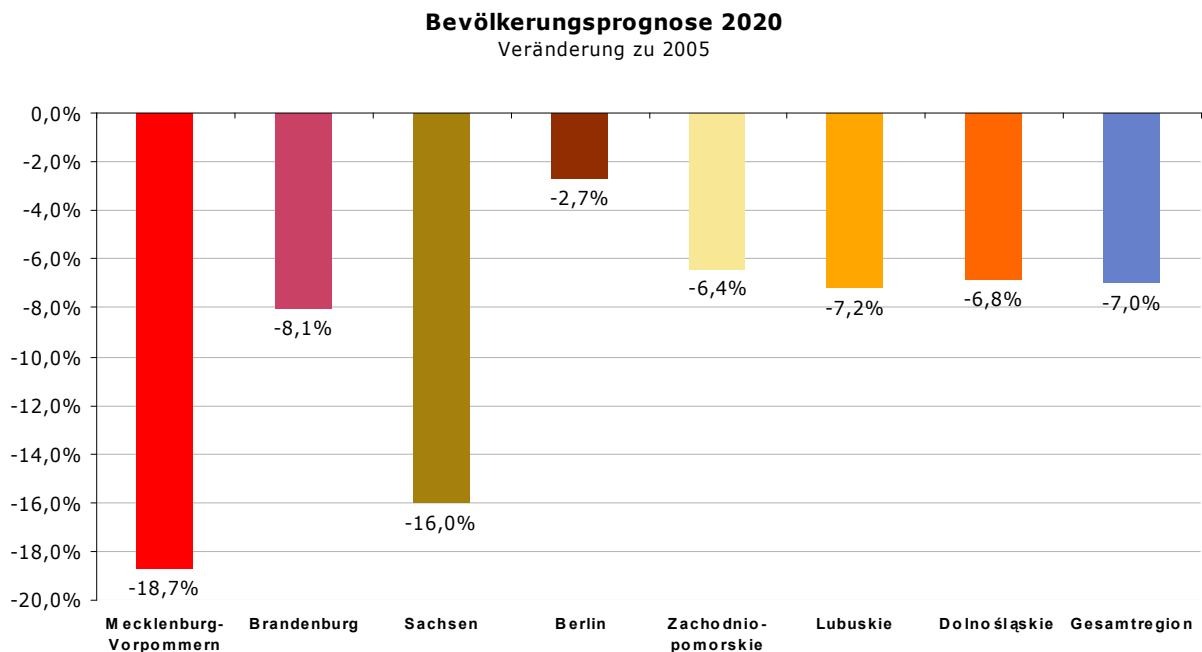
Wyraźnie rozpoznawalny jest pozytywny rozwój demograficzny wokół berlińskiej metropolii, a i dla rejonu Drezna można prognozować stabilną dynamikę demograficzną. Jednak cały obszar pomiędzy Morzem Bałtyckim na północy i granicą czeską na południu dozna od nieznacznego po mocny spadek liczby ludności.

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

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

znaczną redukcją liczby
ludności po niemieckiej stronie
- niewielki ubytek po polskiej
stronie

Ryc. 17: Prognoza wg krajów związkowych/województw i dla całego regionu na rok 2020, zmiany w stosunku do 2005 r. [Źródło: prezentacja własna]



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

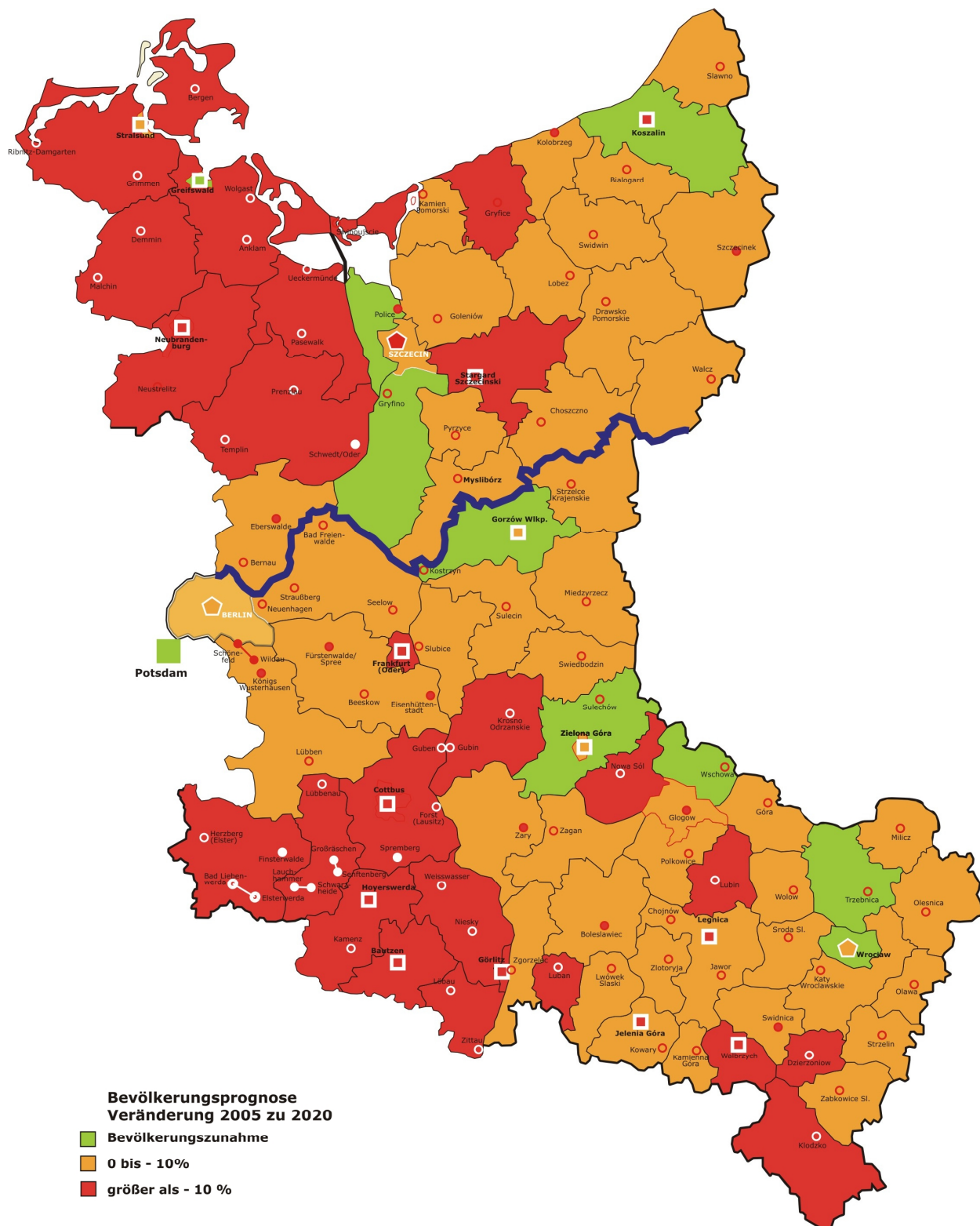
Zadanie 2, 3, 4

Regiony są w różnym stopniu
dotknięte spadkiem liczby
ludności.

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

Zadanie 2, 3, 4

Ryc. 18: Prognoza demograficzna, prezentacja zmian w okresie lat 2005 do 2020 [Źródło: Urzędy statystyczne krajów związkowych/województw]



W ciągu kolejnych 13 lat w niemieckiej części badanego obszaru nie należy spodziewać się przyrostu ludności. W części polskiej profitować mogą w szczególności powiaty położone w bezpośredniej bliskości dużych miast, jak Szczecin, Koszalin, Gorzów Wlkp., Zielona Góra i Wrocław. Tu widoczna jest potrzeba

Stan prac: 9 października 2007 r.

Zadanie 2, 3, 4

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

PODSUMOWANIE

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

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

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

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

2.8 Struktury osadnicze i istotne korytarze transportowe

policentryczne struktury osadnicze

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

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

W północnej części obszaru badanego (Zadanie 1 - Pomerania) dominuje miasto Szczecin liczące łącznie 416.000 mieszkańców jako duży obszar osadniczy. Szczecin jest tym samym największą aglomeracją w tym podobszarze. Wraz z położonym na południowy wschód Stargardem Szczecińskim obydwa te miasta jako największe centra osadnicze znajdują się po polskiej stronie. Po stronie niemieckiej znaleźć można mniejsze centra nadrzędne: Neubrandenburg, Stralsund i Greifswald. Gęstość zaludnienia jest po obydwu stronach granicy stosunkowo mała (między 40 i 80 mieszkańcami na km²) i nacechowana głównie przez obszary wiejskie.

Zadanie 2, 3, 4

prawie 2/3 mieszkańców żyją w miastach regionu

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

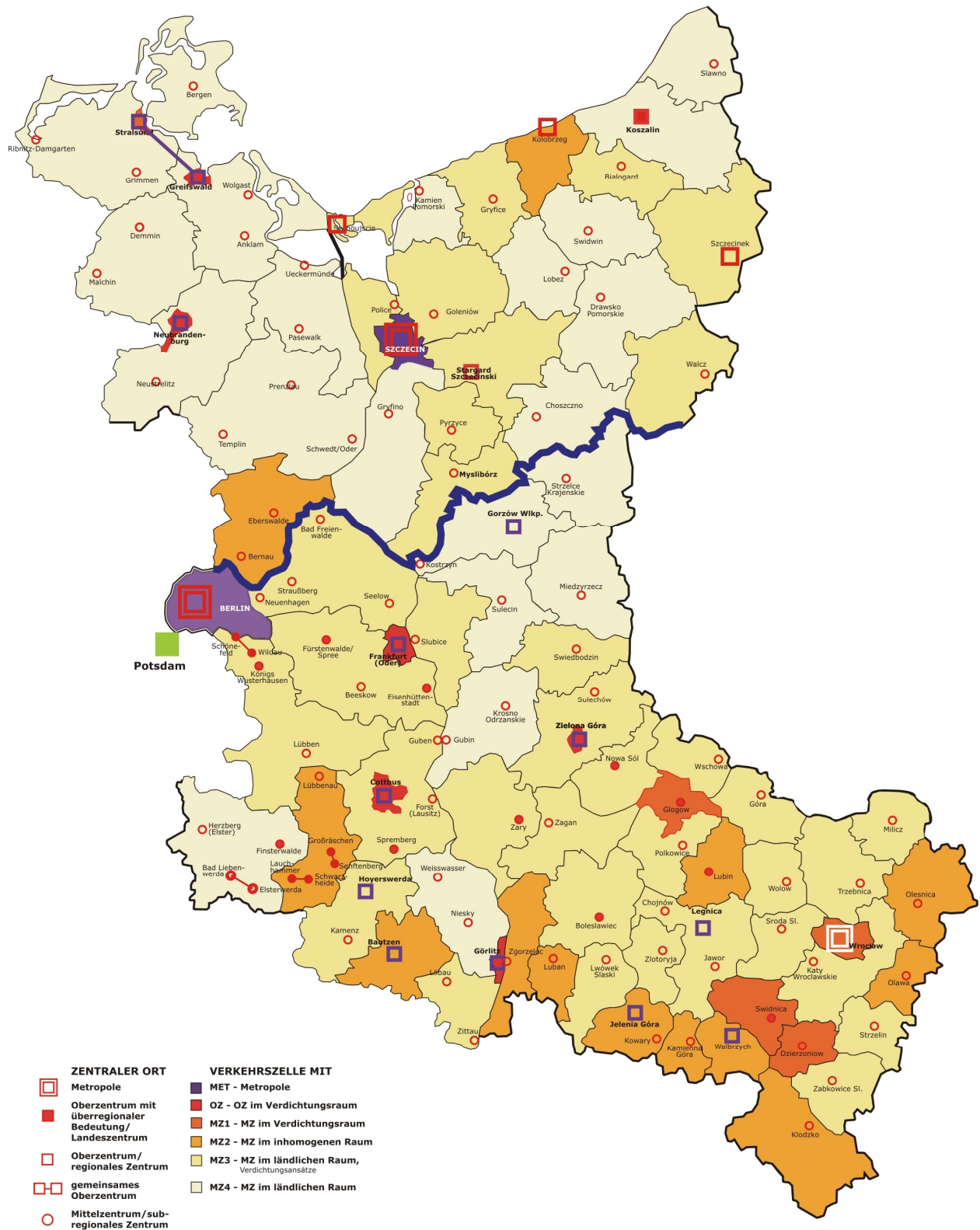
Ok. 63 % mieszkańców mieszka w miastach regionu, 27 % mieszkańców znajduje się w częściach regionu o charakterze wiejskim.

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

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

Zadanie 2, 3, 4

Ryc. 19: Gęstość zaludnienia w badanym obszarze, struktura centrów [Źródło: ilustracja własna]



Zadanie 2, 3, 4

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

Tabela 1:
Kryteria struktury centrów

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

Przewidziane uzupełnienie o czynnik ekonomiczny: stopa zatrudnienia

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

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

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

OKREŚLENIE KATEGORII PRZESTRZENNYCH NA SZCZEBLU POWIATU

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

Tabela 2: Podział komórek komunikacyjnych na kategorie

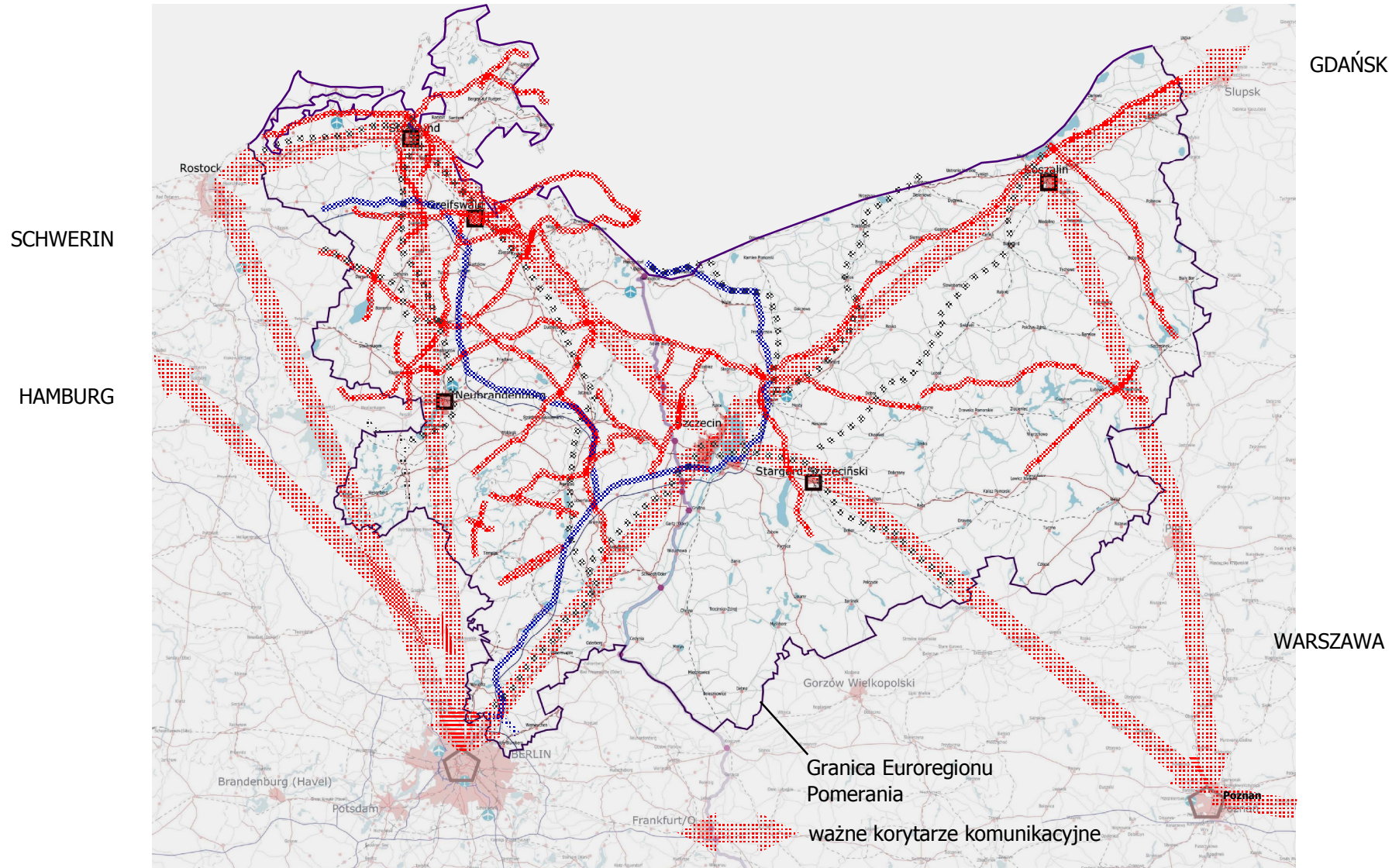
KOMÓRKA KOMUNIKACYJNA Z	KATEGORIA	OPIS STRUKTURY PRZESTRZENNEJ	OPIS STRUKTURY KOMUNIKACYJNEJ
-------------------------	-----------	------------------------------	-------------------------------

Zadanie 2, 3, 4

KOMÓRKA KOMUNIKACYJNA Z	KATEGORIA	OPIS STRUKTURY PRZESTRZENNEJ	OPIS STRUKTURY KOMUNIKACYJNEJ
Metropolia	MET	<ul style="list-style-type: none"> ♣ bardzo wysoka gęstość zaludnienia ♣ b. duże scentralizowanie rynku pracy i zaopatrzenia ♣ intensywne połączenia z obszarem zwiększonej gęstości zaludnienia 	<ul style="list-style-type: none"> ♣ b. duże natężenie ruchu ♣ wyraźne wąskie gardła ♣ duże przeciążenie infrastruktury komunikacyjnej ♣ b. duży udział transportu publicznego
Centrum nadrzędne w obszarze zwiększonej gęstości zaludnienia	OZ	<ul style="list-style-type: none"> ♣ duża gęstość zaludnienia ♣ związki na gruncie pracy i zaopatrzenia w obszarze zwiększonej gęstości zaludnienia i na obrzeżach ♣ priorytet przemysł, usługi, kultura ♣ braki w wypoczynku, przyroda 	<ul style="list-style-type: none"> ♣ duże natężenie ruchu ♣ wąskie gardła ♣ przeciążenie infrastruktury komunikacyjnej ♣ duży udział transportu publicznego
Centrum średniej wielkości w obszarze zwiększonej gęstości zaludnienia/strefie brzegowej obszaru zwiększonej gęstości zaludnienia	MZ1	<ul style="list-style-type: none"> ♣ średnia gęstość zaludnienia ♣ dominująca funkcja mieszkaniowa ♣ mniej usług i wytwórstwa ♣ wystarczające wyposażenie w infrastrukturę ♣ średnia atrakcyjność miejsc pracy ♣ problem rozsiedlania 	<ul style="list-style-type: none"> ♣ duże natężenie ruchu ♣ częściowo wąskie gardła ♣ średni do dużego udział transportu publicznego
Centrum średniej wielkości w obszarze niespójnym (o większej gęstości/z załączkami zagęszczenia i o charakterze wiejskim)	MZ2	<ul style="list-style-type: none"> ♣ średnia do małej gęstość zaludnienia ♣ ogniwo łączące obszar o zwiększonej gęstości z obszarami wiejskimi ♣ duże znaczenie jako punktu centralnego komórki z wyraźnymi związkami (praca, zaopatrzenie) 	<ul style="list-style-type: none"> ♣ duże do średniego natężenie ruchu ♣ średni udział transportu publicznego
Centrum średniej wielkości na obszarze wiejskim obszar wiejski z załączkami zagęszczenia	MZ3	<ul style="list-style-type: none"> ♣ niska gęstość zaludnienia ♣ obszary o wyraźnej restrukturyzacji, w trakcie procesu ♣ niskie zatrudnienie 	<ul style="list-style-type: none"> ♣ średnie do małego natężenie ruchu ♣ średni do małego udział transportu publicznego
Centrum średniej wielkości na obszarze wiejskim	MZ4	<ul style="list-style-type: none"> ♣ b. niska gęstość zaludnienia ♣ brak atrakcyjnych miejsc pracy ♣ problem (niepełnego) wykorzystania infrastruktury 	<ul style="list-style-type: none"> ♣ małe natężenie ruchu ♣ mały udział transportu publicznego

LOSE 1 UND 2

Ryc. 20: Euroregion Pomerania (Zadanie 1) z ważnymi korytarzami komunikacyjnymi [Źródło: ilustracja własna]



ZADANIE 2, 3, 4

Ryc. 21: Obszar południowy (Zadanie 2) z ważnymi korytarzami komunikacyjnymi [Źródło: ilustracja własna]

**PODSUMOWANIE**

- Polsko-niemiecki obszar rozwoju (DPERON) znajduje się pod znacznym wpływem obszarów metropolitalnych Berlina, Szczecina i Wrocławia.

ZADANIE 2, 3, 4**PODSUMOWANIE**

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

2.9 Turystyka

potrzeba nadrobienia braków infrastrukturalnych po polskiej stronie

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

„Forum Turystyki” Partnerstwa Odrzańskiego określiło wiele zadań na przyszłość

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

ZADANIE 2, 3, 4

- Opracowanie wspólnej **wizji turystyki**. Ustalenia wspólnych zleceń, konkursów pomysłów itp., wykonawców, finansowania itd. Sformułowane już przedsięwzięcia należy zapisać w nowej koncepcji turystycznej (2006 - 2010) Brandenburgii (brak barier, harmonizacja oznakowania turystycznego itd.)
- Stworzenie **współpracy marketingowej** dla regionu Odry i opracowanie wspólnej prezentacji internetowej. Partnerami są TMB (Marketing Turystyczny Brandenburgii) i odpowiednie jednostki marketingowe innych uczestników.
- Osiągnięcie **jednakowego standardu** infrastruktury turystycznej. Rozbudowa i połączenie systemu dróg rowerowych:
 - połączenie w sieć Odrzańsko-Nyskiego Szlaku Rowerowego, Europejskiego Szlaku Rowerowego Dalekiego Zasięgu (R1) z polskim projektem „Zielona Odra”
 - rozbudowa i połączenie w sieć dróg wodnych: Odra do Wrocławia, Warta od Poznania do Kostrzyna nad Odrą.
 - Urządzenie przystani dla różnych typów turystyki wodnej (kajaki, motorówki itd.) po obydwu stronach Odry, wzgl. nad Wartą.
 - wyposażenie przystani (energia elektryczna, toalety, woda pitna, śmietniki itd.) w odpowiednim standardzie.
- Stworzenie **sieci kooperacyjnej** w celu realizacji ww. projektów, należy jeszcze zdefiniować potencjalnych partnerów.
- Identyfikacja ludności z regionem odrzańskim; opracowanie **marketingu wewnętrznego** przez sieć marketingową. Szczególne zadanie np. TMB i LTV (Krajowe Stowarzyszenie Turystyczne) we współpracy z odpowiednimi partnerami polskimi. Współdziałanie instytucji edukacyjnych, jak np. dotychczasowa polsko-niemiecka nauka zwodu w gastronomii i hotelarstwie, Bad Freienwalde.

planowana Transgraniczna
Kulturowa Ścieżka Ogrodów
„wokół Bad Muskau”

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

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

PODSUMOWANIE

- Infrastruktura turystyczna jest po stronie niemieckiej zdecydowanie lepiej rozwinięta, niż po stronie polskiej.
- Po polskiej stronie należy nadrobić zaległości w rozbudowie szlaków rowerowych, pieszych i turystyki wodnej oraz w towarzyszącej infrastrukturze turystycznej (noclegi, wyżywienie itd.)

ZADANIE 2, 3, 4**PODSUMOWANIE**

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

ZADANIE 2, 3, 4

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

3.1 Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN) i paneuropejskie korytarze transportowe

TRANSEUROPEJSKA SIEĆ TRANSPORTOWA

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

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

W celu realizacji tego planu opracowano ogółem 30 priorytetowych projektów. Żaden z nich nie będzie realizowany w bezpośredniej bliskości badanego obszaru³. Na wschód od badanego obszaru realizowany będzie priorytetowy projekt rozbudowy linii kolejowej Gdańsk – Warszawa – Brno – Bratysława – Wiedeń. Również połączenie drogowe Gdańsk – Brno – Bratysława – Wiedeń zostało uznane za projekt priorytetowy.

PANEUROPEJSKIE KORYTARZE TRANSPORTOWE

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

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

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

³ Z wyjątkiem przedłużenia trasy Rail Baltica; jako priorytetowy został tu zdefiniowany odcinek z Warszawy do Kowna, Rygi, Tallina i Helsinek.

ZADANIE 2, 3, 4

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

**KORYTARZ TRANSPORTOWY II**

Ryc. 22:
Paneuropejski Korytarz
Transportowy II [Źródło:
Komisja Europejska]



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

Natomiast transport kolejowy przebiega z Berlina przez Frankfurt nad Odrą, przejście graniczne w Kunowicach, Poznań, Łódź w kierunku na Warszawę, aż do granicy Polski. W Niemczech korytarz ten obejmuje razem 85 km linii kolejowych i 100 km dróg, po stronie polskiej jest to 690 km kolei i 868 km

ZADANIE 2, 3, 4

dróg. Drogi te łączą Unię Europejską z najważniejszym centrum przemysłowym Rosji.

KORYTARZ TRANSPORTOWY III

Ryc. 23:
Paneuropejski Korytarz
Transportowy III [Źródło:
Komisja Europejska]



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

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

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

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

3.2 Warunki ramowe rozwoju transportu

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

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

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

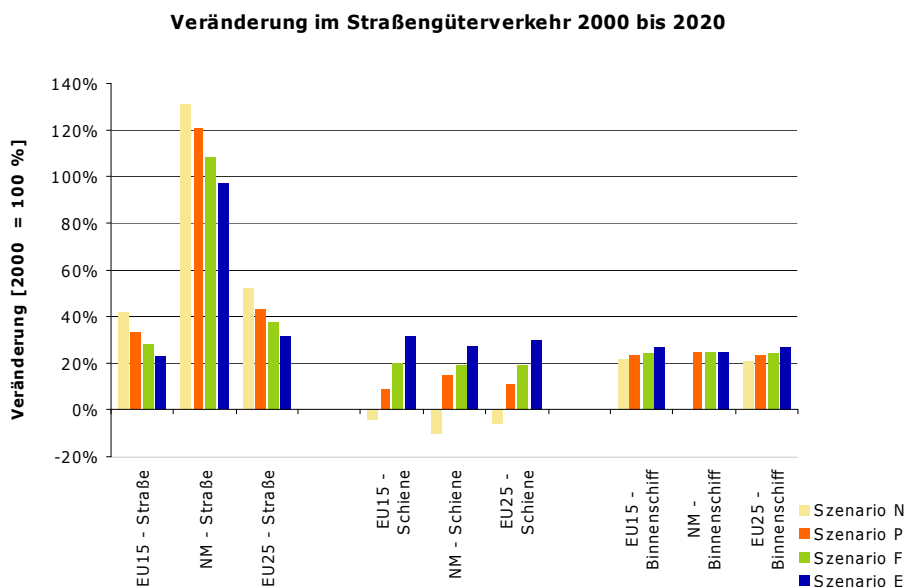
Działania wspierające Transeuropejskie Sieci Transportowe zostały zrealizowane na poziomie UE. Jednak z 21 planowanych projektów infrastrukturalnych w 15 starych krajach Unii ukończono realizację tylko trzech, realizacja kolejnych czterech jest daleko zaawansowana. Za opóźnienia odpowiedzialne są przede wszystkim kraje członkowskie, które nie były w stanie przeznaczyć odpowiednich środków na inwestycje, i to pomimo że UE w znaczący sposób wspiera TEN.

ZADANIE 2, 3, 4

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

Zmiana systemu drogowego transportu towarowego do roku 2020 opisana jest w różnych scenariuszach⁴ dla krajów „starej” Piętnastki, dla nowych krajów członkowskich oraz dla „UE 25”:

Ryc. 24: Zmiany w towarowym transporcie drogowym w latach 2000 do 2020 [Źródło: Federalny Urząd Ochrony Środowiska 2006]



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

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

⁴ Scenariusz N: od chwili uchwalenia Białej Księgi nie zrealizowano żadnych działań, kontynuacja trendów z lat 90.
Scenariusz P: obejmuje działania już zrealizowane oraz takie, których realizacja została podjęta.
Scenariusz F: zakłada, że wszystkie działania zapisane w Białej Księdze zostaną zrealizowane.
Scenariusz E: Scenariusz P, a ponadto zostaną zrealizowane działania uważane za szczególnie skuteczne.

ZADANIE 2, 3, 4

Spadek liczby ludności – wzrost
pracy transportowej

Publiczny lokalny transport
osobowy w regionach wiejskich
uzależniony od transportu
szkolnego

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

3.3 Podsumowanie zasadniczych oczekiwań wobec infrastruktury transportowej

Partnerstwo Odrzańskie
formułuje istotne oczekiwania
wobec infrastruktury
transportowej

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

- **Wysoka jakość infrastruktury transportowej dla wszelkiego rodzaju transportu** oraz dobra oferta transportowa są warunkiem rozwoju współpracy gospodarczej w regionie Nadodrza i wzrostu identyfikacji społecznej z regionem.
- Obecnie region ten **z powodu słabości infrastrukturalnej i organizacyjnej** nie może w pełni wykorzystać swojego **korzystnego, centralnego położenia w Europie Środkowej**. Nie udało się jeszcze usunąć powstałych przez dziesięciolecie **braków infrastrukturalnych**.
- Ponieważ trwa konkurencja między regionami, należy w Regionie Odrzańskim dokonać w jak najszybszym czasie pozytywnych zmian. Tych pozytywnych zmian nie można uzyskać wyłącznie poprzez **wzmocnienie działalności inwestycyjnej**. W wielu przypadkach możliwe są szybkie i niedrogie usprawnienia w ofercie transportowej dzięki wykorzystaniu istniejących zasobów oraz poprawę **komunikacji, koordynacji i współpracy instytucjonalnej**. W tym celu niezbędna jest **ściśła i skuteczna współpraca** władz politycznych, odpowiedzialnych za transport władz administracyjnych oraz przedsiębiorstw transportowych.
- Wzrost strumieni towarów, zintensyfikowanie integracji gospodarczej regionu oraz poprawa infrastruktury mogą przyczynić się do rozwoju centrum logistycznego Regionu Odrzańskiego.

Dla poszczególnych rodzajów transportu sformułowano następujące konkretne działania:

- **TRANSPORT KOLEJOWY**

- Niezbędna dla rozwoju Regionu Odrzańskiego jest **poprawa dostępności**, ew. **skrócenie czasu przejazdów**, szczególnie między polskimi i niemieckimi ośrodkami miejskimi. Rozbudowany, skoordynowany na po-

ZADANIE 2, 3, 4

ziomie ponadregionalnym transport lokalny o **przejrzystej strukturze taryfowej** zapewni połączenie terenów wiejskich z miejskimi.

- Należy dążyć do:
 - o **Optymalizacji rozkładów jazdy** (w krótszej perspektywie: bezpośrednie połączenia na dworcach granicznych oraz stworzenie nowych połączeń porannych i wieczornych; w średniej perspektywie: regularne transporty transgraniczne, więcej pociągów bez zmiany lokomotywy, także w polsko-niemieckim transporcie regionalnym)
 - o **Poprawa komunikacji w zakresie pełnej oferty taryfowej i rozkładów jazdy** (włącznie z regionalną siecią autobusową) w Regionie Odrzańskim.
 - o Stopniowa **likwidacja wąskich gardeł infrastrukturalnych i technicznych** (odcinków ruchu ze zmniejszoną prędkością, np. na mostach, odcinków jednotorowych)
 - o Ogólna **poprawa stanu nawierzchni i techniki bezpieczeństwa** w sieci kolejowej w celu zwiększenia prędkości jazdy między ośrodkami regionalnymi (120 km/h dla linii pobocznych, 160 km/h dla linii głównych). Skrócenie czasu oczekiwania na granicy dla pociągów towarowych poprzez poprawę warunków prawnych (nowoczesna polsko-niemiecka umowa ramowa dla transportu kolejowego) oraz intensyfikację wspólnych szkoleń dla polskich i niemieckich pracowników kolei.
 - o W średniej i długiej perspektywie **stworzenie jednolitej transgranicznej sieci transportowej Regionu Odrzańskiego**.
- **TRANSPORT DROGOWY**
 - Poprawę w transporcie drogowym udało się już uzyskać dzięki **rozbudowie sieci dróg głównych**. Po polskiej stronie w regionie odrzańskim brak jeszcze autostrad między granicą Polski i Poznaniem oraz Legnicą (w kierunku na Wrocław).
 - Należy stwierdzić brak inwestycji w zakresie **łączenia obszarów wiejskich** z ośrodkami miejskimi. Zła infrastruktura drogowa obszarów wiejskich powoduje zmniejszenie szans wykształcenia i zatrudnienia ludności wiejskiej i przyczynia się do negatywnych tendencji rozwoju społecznego.
 - Udało się uzyskać poprawę w transporcie transgranicznym. Szybka **odprawa towarów** sprzyja obecnie transportowi na drogach w porównaniu z innymi rodzajami transportu.
- **ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA**
 - Mimo gęstej sieci dróg wodnych istniejący potencjał nie jest jeszcze wykorzystany. Odtworzenie tradycyjnych połączeń, w szczególności **wykorzystanie portu morskiego w Szczecinie** jako portu morskiego do obsługi regionu, szczególnie obszaru aglomeracji Berlina, możliwe jest jedynie w perspektywie długoterminowej.
 - Warunkiem zmiany tego stanu rzeczy jest m.in. **zgoda co do potrzeby rozbudowy dróg wodnych** w regionie, inwestycje w **infrastrukturę portową** oraz poprawa **marketingu** i oferty portów. Niezbędne dla rozwoju transportu multimodalnego jest **połączenie portów z drogami lądowymi i torami kolejowymi**. Jako przykład może służyć połączenie portu szczecińskiego do autostrady czy portu w Schwedt do sieci kolejowej.
- **TRANSPORT LOTNICZY**
 - Już dziś wielu pasażerów z regionu korzysta z berlińskich portów lotniczych. **Rozbudowa portu lotniczego Berlin-Brandenburg Interna-**

ZADANIE 2, 3, 4

tional będzie miała istotne znaczenie dla rozwoju regionu jako centrum logistycznego.

• **LOGISTYKA**

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

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

Zadanie 2, 3, 4

5 Infrastruktury komunikacyjne – „Baza projektów” DPERON

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

Mając na względzie planowane zintegrowane projekty komunikacyjne dla Euroregionów, spośród których dotychczas zlecono jedynie wykonanie koncepcji komunikacyjnej dla Euroregionu Pomerania (zadanie 4), zebrane zostaną również inne projekty komunikacyjne, które bezpośrednio nie mają wprawdzie charakteru transgranicznego, są jednak znaczące w wymiarze regionalnym.

OBJAŚNIENIA DO TABELI

Numeracja ciągła dotyczy wszystkich części i wszystkich gałęzi transportu. Wykorzystane źródła wskazano za pomocą skrótów, objaśnionych w aneksie.

Status poszczególnych projektów uporządkowano w sposób następujący:

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

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

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

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

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

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

Zadanie 2, 3, 4

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

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

W przypadku projektów na żółtym tle prace pogłębione powinny być wykonane w kartach projektów.

STAN BAZY PROJEKTÓW (PROJEKTPOOL)

Na dzień 30 września 2007 stan bazy przedstawia się następująco:

- ♣ Łącznie zebrano dotychczas 459 projektów komunikacyjnych.
- ♣ Prace pogłębione przewidywane są w przypadku 122 projektów.
- ♣ W 80 przypadkach wykonano prace pogłębione w formie kart projektów.

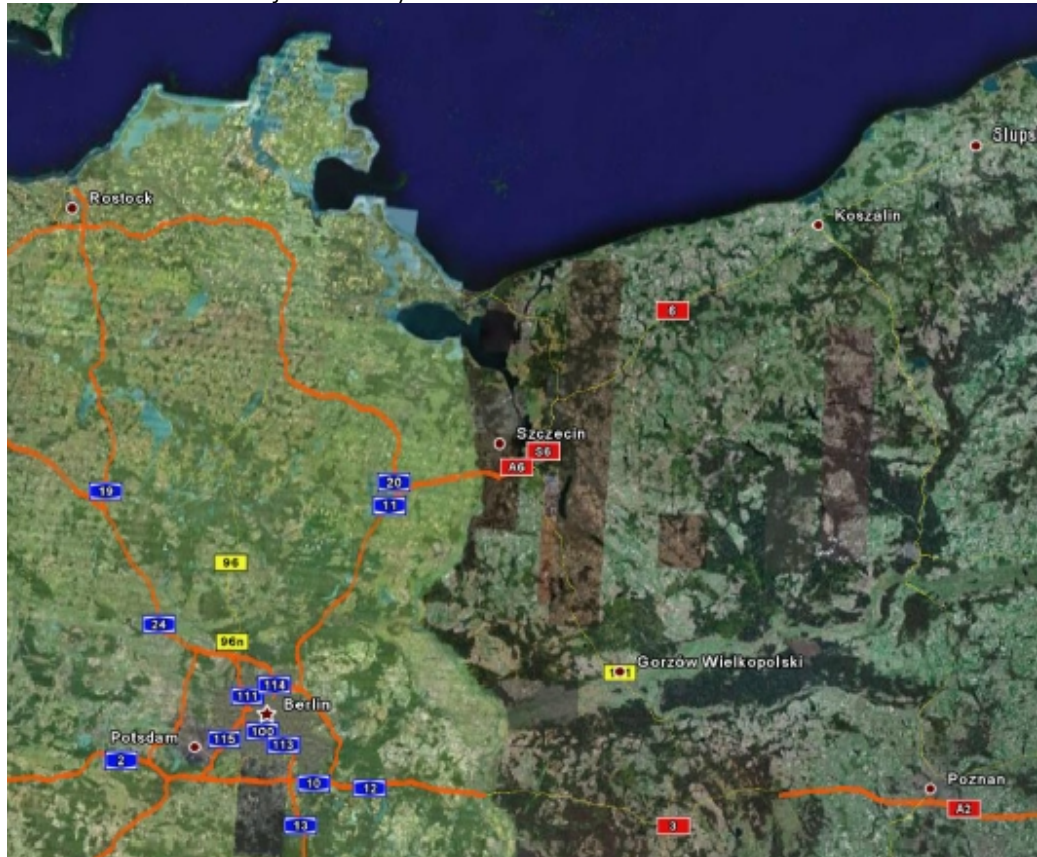
5.1 Drogi lądowe**5.1.1 Część 1****AKTUALNA SYTUACJA**

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

Euroregion Pomerania posiada infrastrukturę w postaci ważnych osi komunikacyjnych, tj. autostrady A20 (Rostok, Stralsund, Greifswald, Neubrandenburg, połączenie z A11) w kierunku Hamburga i Berlina oraz autostrady A11/A6 (Berlin, połączenie z A20, Szczecin). Stosunkowo gęsta sieć dróg federalnych łączy po stronie niemieckiej ważne ośrodki centralne z ośrodkami północnych Niemiec (Stralsund, Greifswald i Neubrandenburg oraz Rostok). Po stronie polskiej funkcje te pełnią drogi krajowe, łączące Szczecin z Koszalinem (S6), Świnoujściem (S3), Gorzowem Wlkp. (S6, E65) i Piłą (S10).

Zadanie 2, 3, 4

Foto. 27: Sieć autostrad w rejonie Północnym



[źródło: Google earth]

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

ISTNIEJĄCE PRZEJŚCIA GRANICZNE

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

Tabela 3: Istniejące przejścia graniczne drogowe

PRZEJŚCIE GRANICZNE	DOPUSZCZALNE RODZAJE TRANSPORTU
Ahlbeck - Świnoujście (B111)	• tylko ruch osobowy, autobusy
Garz - Świnoujście (B110, w budowie)	• tylko ruch osobowy, autobusy

Zadanie 2, 3, 4

Blankensee - Buk (droga landowa/ droga gminna)	• mały ruch graniczny
Linken - Lubieszyn (B104)	• ruch osobowy i towarowy
Schwennenz - Bobolin (droga landowa/ droga gminna)	• mały ruch graniczny
Pomellen - Kołbaskowo (BAB11 /A6)	• ruch osobowy i towarowy
Rosow- Rosówek (droga landowa/ droga gminna)	• ruch osobowy i towarowy (do 3,5 t)

Mescherin - Gryfino (B113)	• ruch osobowy i towarowy
Schwedt - Krajnik Dolny	• ruch osobowy i towarowy
Hohenwutzen – Osinów Dolny	• ruch osobowy i towarowy (z wyjątkiem autobusów, planowane rozszerzenie dla transportu towarowego do 3,5 t)

PLANY

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

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

Nr	NAZWA	PRZE- WOŹNIK	ŹRÓD- ŁO	STATUS				ODNIE- SIENIE PRZE- STRZENNE			PRIORYTET REALIZA- TORA PRZED- SIĘWZIĘCIA			PRZY- PO- RZĄD- KO- WANIE				UWAGI	
				W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł	D	PL	granica	wysoki	średni	niski	Drogi feder. pilnej potrzeby	Drogi feder. dalszej potrzeby	Plany landowe	Lista priorytetowa mostów gr.		Plany/wizje rejonów i gmin
24	BAB S3: Szczecin-Lubawka, nowa	S	GDDKiA			x													
25	BAB S3: Szczecin-Świnoujście nowa	S	GDDKiA	X															
26	BAB S6: Szczecin-Gdańsk nowa	S	GDDKiA		X														
30	BAB S3: obwodnica Międzyzdroje	S	GDDKiA	X															
33	BAB S6: obwodnica Szczecin	S	GDDKiA		X														Działanie kluczowe kompleks działań III-1 w EHK-P
35	BAB S10: obwodnica Stargard Szczeciński	S	GDDKiA		X														Działanie kluczowe kompleks działań III-1 w EHK-P

Zadanie 2, 3, 4

40	B	B96: rozbudowa Neu-brandenburg-Neustrelitz	S	BVWP/MVBL	x															
41	B	B96: obwodnica Neubrandenburg	S	BVWP/MVBL		X														Działanie kluczowe kompleks działań III-1 w EHK-P
49	B	B109/I26: obwodnica Levenhagen	S	BVWP/MVBL	X															
57	B	Police (w ciągu obwodnicy zach. Szczecina)	S	EHK-P			x													Działanie kluczowe kompleks działań III-1 w EHK-P
58	BAB	Nowy tunel: Uznam-Wolin	S	GDDKiA			X													
129	B	B166: obwodnica Schwedt (plus przejście graniczne)	S	BVWP																Obecnie różne stanowiska dot. tego projektu po polskiej i niem. stronie
382	BAB	BAB11: rozbudowa Berlin- przejście gr. Pomellen	S	EHK-P				x		x	x									

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

CZĘŚĆ 1 i 2**5.1.2 Część 2****AKTUALNA SYTUACJA**

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

Zadanie 2, 3, 4

Foto. 28: Sieć autostrad w rejonie Południowym.



[źródło:Gogleearth]

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

ISTNIEJĄCE PRZEJŚCIA GRANICZNE

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

Tabela 4: Istniejące przejścia graniczne drogowe

PRZEJŚCIE GRANICZNE	DOPUSZCZALNE RODZAJE TRANSPORTU
---------------------	---------------------------------

Zadanie 2, 3, 4

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

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

PLANY

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

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

Zadanie 2, 3, 4**CZĘŚĆ 1 i 2****PROJEKTY KOMUNIKACYJNE WYMAGAJĄCE POGŁĘBIONYCH PRAC
CZĘŚĆ 2 – AUTOSTRADY**

Nr	NAZWA	PRZE- WOŹ- NIK	ŹRÓD- ŁO	STATUS				ODNIE- SIENIE PRZE- STRZENNE			PRIORYTET REALIZA- TORA PRZED- SIĘWZIE- CIA			PRZY- PO- RZĄD- KO- WANIE				UWAGI
				W realizacji	Plan do 2013	Plan do 2013	Zamysł	PL	granica	wysoki	średni	niski	Drogi Feder. pilnej potrzeb	Drogi Feder. dalszej potrzeb	Plany landowe	Lista priorytetowa mostów/or.	Plany/Wizje rejonów i linii	
166	BAB A-2: odcinek Świecko – Nowy Tomyśl	S	GDDKiA	x				x	X									
167	BAB Rozbudowa odcinka Cottbus – Zielona Góra – Poznań, włącznie z mostem	S																
168	BAB A4: autostrada faza I Zgorzelec - Wykroty	S	GDDKiA	x				x	x	X								
169	BAB A4: autostrada faza II Wykroty – Krzyżowa	S	GDDKiA	X				x	x									
171	BAB S3: odcinek woj. zachodniopomorskie – Gorzów Wlkp.	S	GDDKiA	X				x	X									
172	BAB S3: odcinek Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz	S	GDDKiA	X				x	x									
173	BAB S3: odcinek Międzyrzecz – Sulechów	S	GDDKiA	x				x	X									
174	BAB BS3: odcinek Sulechów – Nowe Miasteczko, drugi pas ruchu	S	GDDKiA	X				x	x									
175	BAB S3: odcinek Nowe Miasteczko – woj. dolnośląskie	S	GDDKiA	x				x	X									
176	BAB S3: obwodnica Gorzów Wlkp.; 2. pas ruchu	S	GDDKiA	x				x	x									
177	BAB S3: obwodnica Międzyrzecz; 2. pas ruchu	S	GDDKiA	x				x	X									
178	BAB S3: obwodnica Gorzów Wlkp.; 1. pas ruchu	S	GDDKiA	x				x	x									
179	BAB S3: obwodnica Nowa Sól; 1. pas ruchu	S	GDDKiA	x				x	x									
191	BAB S22: Gorzów Wlkp. - Elbląg	S				x		X										
195	BAB S3: w woj. Łubuskiego Legnica – Jawor – Bolków – Kamienna Góra	S	GDDKiA	X				X	x									
206	BAB S 3: obwodnica Jawor	S	GDDKiA	x				x	X									

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

Zadanie 2, 3, 4**CZĘŚĆ 1 i 2****PROJEKTY KOMUNIKACYJNE WYMAGAJĄCE POGŁĘBIONYCH PRAC
CZĘŚĆ 2 – DROGI FEDERALNE**

Nr	NAZWA	PRZE- WOŻ- NIK	ŹRÓD- ŁO	STATUS	ODNIE- SIENIE PRZE- STRZENNE			PRIORYTET GŁÓWNEGO PARTNERA PROJEKTU			PRZY- PO- RZĄD- KO- WANIE					UWAGI		
					W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł	PL	granica	wysoki	średni	niski	Drogi feder. plinej dotychczas	Drogi feder. dalszej dotychczas		Plany landowe	Lista priorytetowa następów
75	B	B112: obwodnica Frankfurt n. O., 3. odcinek	S	BVWP/IRP-B	x			x		(x)	x							
77	B	B112: obwodnica Brieskow – Finkenheerd / Wiesenau	S	BVWP/IRP-B	x			x		(x)	x							
109	B	B167: obwodnica Neuhardenberg	S	BVWP				x				x						
110	B	B167: obwodnica Platkow / Gusow	S	BVWP				x			x							Postępowanie dot. procedury planowania przestrz. odroczone
111	B	B167: obwodnica Dolgelin / Libbenichen	S	BVWP				x			x							Wyznaczono linię przebiegu
112	B	B168n: Pfaffendorf	S	BVWP		x		x			x			x				Konferencja dot. procedury planowania przestrzennego odbyła się
113	B	B168n: Groß Rietz	S	BVWP		x		x			x			x				Konferencja dot. procedury planowania przestrzennego odbyła się
127	B	B112: obwodnica Eisenhüttenstadt	S	BVWP/IRP-B	x			x		(x)	x			x				
136	B	B246-B112: granica D/PL, przejście Eisenhüttenstadt	S	BVWP	x			x		x	x			x				
146	B	B158n/B167: Bad Freienwalde / Wriez PL	S	BVWP			x							x				
148	B	B96: obwodnica Hoyerswerda	S	BVWP/ FEV	x			x			x			x				
149	B	B6/B96: obwodnica zachodnia Bautzen	S	BVWP/ FEV	x			x			x			x				
151	B	B97: przełożona Bernsdorf – Lauta	S	FEV		x								x				
152	B	B98: obwodnica Bischofswerda	S	BVWP	x			x			x			x				
158	B	B156a: Hoyerswerda – Weißwasser	S	FEV		x		x						x				
159	B	B178: odcinek A4 - Nostitz	S	BVWP	x			x						x				
160	B	B178: odcinek Nostitz I-Löbau	S	BVWP	x			x			x			x				
161	B	B178: odcinek Löbau – Obercunnersdorf	S	BVWP	x			x		(x)	x			x				
162	B	B178: odc. Obercunnersdorf – Niederoderwitz	S	BVWP	x			x		x	x			x				
163	B	B178: odc. Niederoderwitz	S	BVWP	x			x		x	x			x				

Zadanie 2, 3, 4

		– Oberseifersdorf																			
164	B	B178: odcinek B99 - granica	S	BVWP	x				x	x	x										
180	B	N 31: obwodnica Kostrzyn	S	GDDKiA	x				x	x	x										
181	B	N 29/31: obwodnica Słubice	S	GDDKiA	x				x	(x)	X										
190	B	N 22: obwodnica Gorzów W	S	GDDKiA		x			x												
286	B	B112/B87: obwodnica południowa Frankfurt n. O.	S	LSBP-BB	x				x	(x)	x							x		x	Wg planu potrzeb dróg landowych zakwalifikowana do dalszych potrzeb

CZĘŚĆ 1 i 2**PROJEKTY KOMUNIKACYJNE WYMAGAJĄCE POGŁĘBIONYCH PRAC
CZĘŚĆ 2 – DROGI LANDOWE**

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

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

Zadanie 2, 3, 4**CZĘŚĆ 1 i 2****PROJEKTY KOMUNIKACYJNE WYMAGAJĄCE POGŁĘBIONYCH PRAC
CZĘŚĆ 2 – PRZEJŚCIA GRANICZNE**

Nr	NAZWA	PRZE- WOŻ- NIK	ŹRÓD- ŁO	STATUS				ODNIE- SIENIE PRZE- STRZENNE				PRIORYTET REALIZA- TORA PRZED- SIĘWZIE- CIA				PRZY- PO- RZĄD- KO- WANIE				UWAGI
				W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł	PL	granica	wysoki	średni	niski	Drogi feder. - pełnej potrzeby	Drogi feder. - dalszej potrzeby	Plany lądowe	Lista priorytetowa morsów.or.	Plany/Wizje realizacji			
278	G	Przejście graniczne Coschen -Zytowan (piesi, rowerzyści, ruch towarowy 7,5 t)	S	P-L	X			X	X	X	X						X		Pierwszeństwo do wsparcia wg listy priorytetowej	
280	G	Zelz-Siedlec (połączenie piesi i rowerzyści)	S	P-L	X			X	X	X	X						X		Pierwszeństwo do wsparcia wg listy priorytetowej	
281	G	Forst – Zasięki (połączenie piesi i rowerzyści)	S	P-L	X			X	X	X	X						X		Pierwszeństwo do wsparcia wg listy priorytetowej	
282	G	Ratzdorf-Kosarzyn, most dla pieszych i rowerzystów	S	P-L	X			X	X	X	X						X		Realizacja po pełnym przy- stąpieniu Polski do Umowy z Schengen, pierwszeństwo wg listy priorytetowej	
283	G	Neurüdnitz-Stara Rudnica, most dla pieszych i rowerzystów, alternatywa prom	S	P-L	X			X	X	X	X						X		Pierwszeństwo wg listy priorytetowej	
291	G	Przejście graniczne Krauschwitz – Łęknica	S	KGÜ				X	X	X	X						X			
292	G	Przejście graniczne Lodenau – Sobolice	S	KGÜ				X	X	X	X						X			
293	G	Przejście graniczne Deschka – Piensk	S	KGÜ				X	X	X	X						X		Patrz: nr 227 i 263	
294	G	Przejście graniczne Görlitz – Kozlice	S	KGÜ				X	X	X	X						X			
295	G	Przejście graniczne Görlitz – Zgorzelec	S	KGÜ				X	X	X	X						X			
296	G	Przejście graniczne Ostritz – Krzewina	S	KGÜ				X	X	X	X						X		Nowe przejście graniczne na północ od Eisenhüttenstadt	
297	G	Przejście graniczne Zittau- Nord (B178) – Sieniawka	S	KGÜ				X	X	X	X						X		Patrz: nr 227, planowane otwarcie dla ruchu osobowego	
298	G	Przejście graniczne Pechern – Przewoz Potok	S	KGÜ	X			X	X	X	X						X			
299	G	Przejście graniczne Klein-Priebus / Bucze	S	KGÜ	X			X	X	X	X						X			
300	G	Przejście graniczne Bad Muskau-Łęknica („ang. most”)	S	KGÜ	X			X	X	X	X						X			
301	G	Przejście graniczne	S	KGÜ	X			X	X	X	X						X			

Zadanie 2, 3, 4

		Rothenburg / Toporow																		
302	G	Przejście graniczne Görlitz – Zgorzelec	S	KGÜ	X		x	x												X
303	G	Przejście graniczne Ostritz-Marienthal – Posada („Most klasztorny”)	S	KGÜ	x		x	x												X
304	G	Przejście graniczne Hirschfelde-Rosenthal – Turoszow	S	KGÜ	x		x	x												X
305	G	Przejście graniczne Hirschfelde – Turoszow („Most popiołowy”)	S	KGÜ	X		x	x												x
306	G	Przejście graniczne Zittau – Porajow („Reißmühle”)	S	KGÜ	x		x	x												X
307	G	Przejście graniczne Zittau – Porajow („Droga Łużycka”)	S	KGÜ	x		x	x												X
308	G	Punkt trzech krajów Trójstyk – Bod Trojzemi – Zittau - Bogatynia	S	KGÜ	x		x	x	x	x										x

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

5.2 Koleje

5.2.1 Część 1

AKTUALNA SYTUACJA

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

Zadanie 2, 3, 4

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

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

ISTNIEJĄCE PRZEJŚCIA GRANICZNE

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

Tabela 5: Istniejące przejścia graniczne kolejowe

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

PLANY

W najbliższych latach planowane są następujące projekty dotyczące infrastruktury kolejowej:

**PROJEKTY KOMUNIKACYJNE WYMAGAJĄCE POGŁĘBIONYCH PRAC
CZĘŚĆ 1 – KOLEJE**

Nr	NAZWA	PRZEWOŹNIK	ŹRÓDŁO	STATUS				ODNIESIENIE PRZESTRZENNE			PRIORYTET REALIZATORA PRZEDSIĘWZIĘCIA			PRZYPO- RZĄD- KO- WANIE				UWAGI	
				W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł	PL	granica	wysoki	średni	niski	Drogi feder. pilnej potrzeb.	Drogi feder. dalszej potrzeb.	Plany lądowe	Lista priorytetowa inwestycji	Plany/wizje regionalów i Lamin		
310	Modernizacja odcinka Berlin – Pasewalk – Stralsund	SC	BVWP		x		x					x							Działanie kluczowe kompleks działań III-1 w EHK-P, modernizacja do prędkości 160 km/h
311	Modernizacja odcinka Saßnitz -Bergen – Stralsund	SC	EHK-P	x			x			x			x						Działanie kluczowe kompleks działań III-1 w EHK-P, modernizacja do prędkości 160 km/h

Zadanie 2, 3, 4

313	Publiczny osobowy transport podmiejski - połączenie Ahlbeck – Świnoujście	SC		X			X	X	x	X							x	
314	Modernizacja odcinka Berlin –Angermünde-granica D/PL	SC	BVWP / IRP-S	X			X		x	X							x	Działanie kluczowe kompleks działań III-1 w EHK-P,Modernizacja do prędk. 160 km/h
317	Modernizacja E 59 Szczecin – Świnoujście	SC	PKP PLK	X			X			x								
320	Modernizacja E 59 Szczecin - Poznań	SC	PKP PLK															
408	Połączenie kolejowe Ahlbeck – Ducherow	SC	EHK-P BSWAG				X			X							x	Planowane przedłużenie trasy do Świnoujścia

5.2.2 Część 2**AKTUALNA SYTUACJA**

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

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

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

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

Z berlińskiego Raportu dla Europy 2006-2007

Brak porozumienia ramowego dot. kolei między Polską i Niemcami

Ważne warunki ramowe: optymalizacja połączenia przed modernizacją odcinka

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

W przypadku połączenia Berlin-Szczecin zanotowano już, dzięki ulepszonej w końcu 2004 roku ofercie kolejowej, **wzrost ilości pasażerów korzystających z tej pracy**. Przyczyniły się do tego również ulepszenia dotyczące cenników. Tak np. bilet Länderticket Brandenburg-Berlin sprzedawany jest teraz także w Szczecinie, a jego ważność rozszerzono od sierpnia 2005 r. na podmiejską komunikację berlińską. Ponadto z biletami czasowymi Zrzeszenia Komunikacji

Zadanie 2, 3, 4

Berlina i Brandenburgii (VBB) można od grudnia 2005 r. korzystać ze szczecińskiej komunikacji podmiejskiej. Jednak w końcu 2005 r. na skutek **błędnego uzgodnienia rozkładu jazdy** na dworcu granicznym w Küstrin (Kostrzynie) pogorszyły się czasy przejazdów Królewskiej Kolei Wschodniej (Ostbahn) na trasie z Berlina do Gorzowa (stolicy woj. lubuskiego). Poza tym zlikwidowane zostały bezpośrednie połączenia ekspresu regionalnego (Regionalexpress-Zug) Berlin-Szczecin do Gdańska i Kołobrzegu. Land Berlin reprezentuje w związku z tym pogląd, że w celu skrócenia czasu przejazdów **przed pracami modernizacyjnymi poszczególnych odcinków** priorytetem powinna być **optymalizacja połączeń**.

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

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

ISTNIEJĄCE PRZEJŚCIA GRANICZNE

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

Tabela 6: Istniejące przejścia graniczne kolejowe

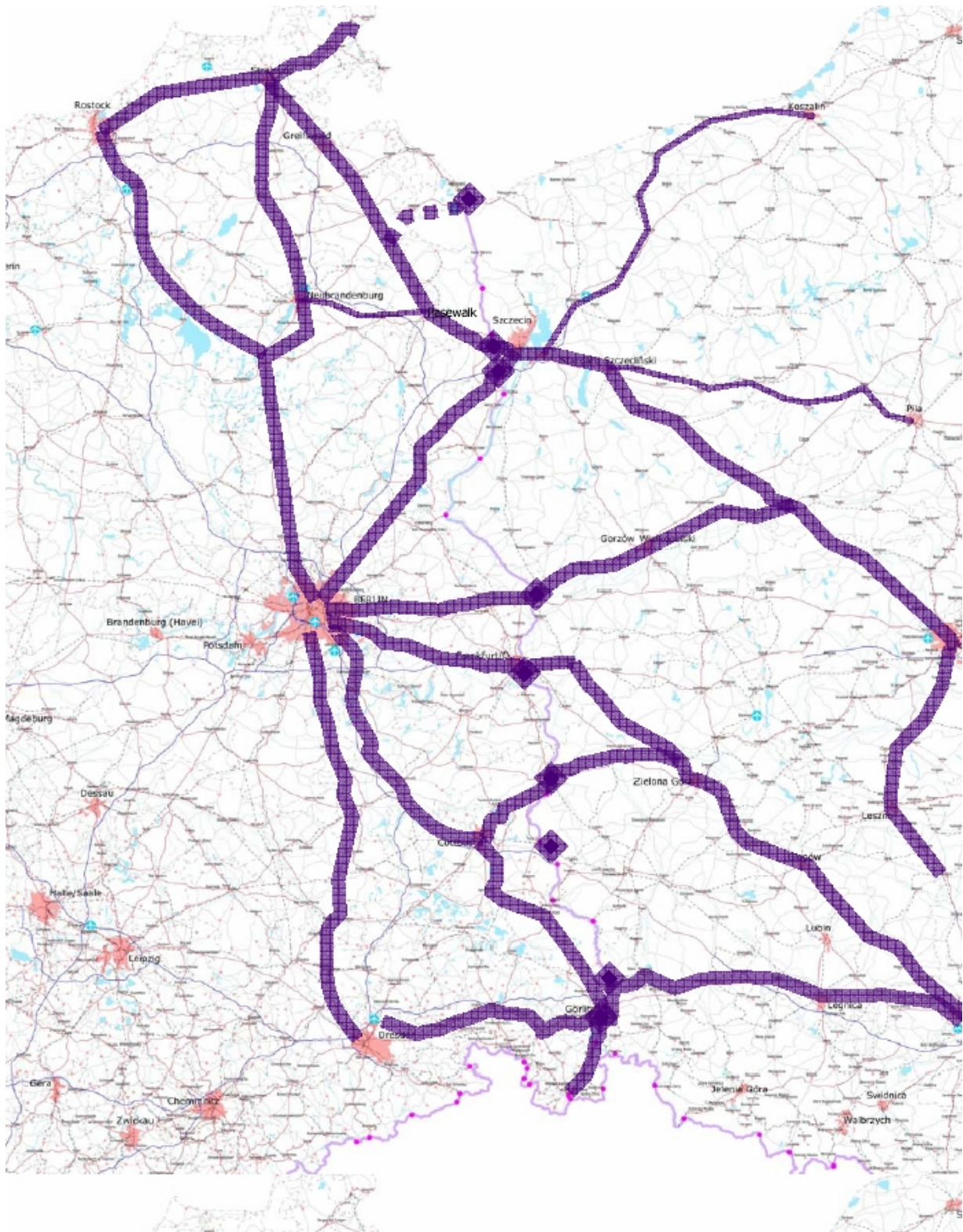
PRZEJŚCIE GRANICZNE	DOPUSZCZALNE RODZAJE TRANSPORTU
Küstrin-Kietz - Kostrzyn	• ruch osobowy i towarowy
Frankfurt n. O. - Kunowice	• ruch osobowy i towarowy
Guben - Gubin	• ruch towarowy
Forst - Lausitz	• ruch osobowy i towarowy
Horka - Węgliniec	• ruch towarowy
Görlitz - Zgorzelec	• ruch osobowy i towarowy

Zadanie 2, 3, 4

CZĘŚCI 1 i 2

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

Zadanie 2, 3, 4



Zadanie 2, 3, 4

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

**PROJEKTY KOMUNIKACYJNE WYMAGAJĄCE POGŁĘBIONYCH PRAC
CZĘŚĆ 2 – DROGI SZYNOWE**

Nr	NAZWA	PRZEWOZNIK	ŹRÓDŁO	STATUS				ODNIESIENIE PRZESTRZENNE			PRIORYTET REALIZATORA PRZEDSIĘWZIĘCIA			PRZYPORZĄKOWANIE				UWAGI	
				W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł	PL	granica	wysoki	średni	niski	Drogi feder. pilnej potrzeb.	Drogi feder. dalszej potrzeb.	Plany landowe	Lista priorytetowa anostaw.or	Plany/wizje regionalow.L omia		
315	Modernizacja CE 59 Szczecin - Wrocław	SC	PKP PLK	X				x	x										
322	Modernizacja odcinka Berlin - Drezno (przystosowanie do prędkości 200 km/h)	SC	BVWP/IRP-S	X	X		X		x				X						
323	Modernizacja odcinka Berlin - Görlitz	SC	BVWP/IRP-S	x	X		x		(x)	x		x							Elektryfikacja Cottbus-Görlitz rozbudowa 2-torowa Lübbenau -Cottbus, prędk. maks. 160 km/h, połączenie Königs Wusterhausen z portem lotniczym BBI
325	Odcinek Hoyerswerda - Horka - granica państwa	SC	BPBSW	X			x	x	X				x						
331	Przystosowanie odcinka NE26 Berlin-Küstrin do prędkości 120 km/h	SC	JoiTram										x						Patrz: projekt JoiTraM i EWIV
334	Modernizacja E20 odcinek Kunowice - Rzepin	SC	PKP PLK	X				x	x										
336	Rozbudowa linii nr 367 Zbąszynek - Gorzów Wlkp.	SC	RBWP	X				x		x									
337	Rozbudowa linii nr 358 - Czerwieńsk - Zbąszynek	SC	RBWP	X				x		X									
339	Rozbudowa linii nr 278, część E30 Węgliniec - Jędrzychowice - Zgorzelec - Görlitz	SC	RBWP	X				X		X									
341	Rozbudowa linii nr 295 - Węgliniec - Bielawa - Horka	SC	RBWP			x		x		X									
349	Komunikacja podmiejska: tramwaj Görlitz - Zgorzelec	SC	Gmina			X	x	x	x	X							X		Nowe przejście graniczne na północ od Eisenhüttenstadt
350	Organizacja: wspólne Zrzeszenie Komunikacji Podmiejskiej	SC	ZVON			x	x	x	x	X							x		Patrz: nr 227, planowane otwarcie dla ruchu osobowego

Zadanie 2, 3, 4

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

5.3 Drogi wodne**5.3.1 Część 1****AKTUALNA SYTUACJA**

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

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

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

W rejonie północnym istnieją następujące wodne przejścia graniczne:

ISTNIEJĄCE PRZEJŚCIA GRANICZNE

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

Tabela 7: Istniejące wodne przejścia graniczne

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

Zadanie 2, 3, 4**PROJEKTY KOMUNIKACYJNE CZĘŚĆ 1 – DROGI WODNE**

Nr	NAZWA	PRZEWOŹNIK	ŹRÓDŁO	STATUS			ODNIENIE PRZESTRZENNE			PRIORYTET REALIZATORA PRZEDSIĘWZIĘCIA			PRZYPO- RZĄD- KO- WANIE			UWAGI			
				W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł	PL	granica	wysoki	średni	niski	Drogi feder. pełnej potrzeby	Drogi feder. dalszej potrzeby	Plany lądowe		Lista priorytetowa mostowców	Plany/wizje restaurowania	
352	Szlak wodny Hawela-Odra: modernizacja dla statków towarowych z silnikami dużej mocy o zanurzeniu 2,20 m, podnośnia statków w Niederfinow	W	BVWP / IRP-W	x	x			x		(x)	x								
353	Szlak wodny Hohensaaten-Friedrichsthaler: modernizacja dla statków kabotażowych o zanurzeniu 3,50 m	W	BVWP/ IRP-W / EHK-P	x	x			x		(x)	x								
407	Połączenie promowe Świnoujście – Szczecin	W	EHK-P					x	x	x	x								x

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

5.3.2 Zadanie 2**AKTUALNA SYTUACJA**

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

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

ISTNIEJĄCE PRZEJŚCIA GRANICZNE

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

Tabela 8: Istniejące wodne przejścia graniczne

PRZEJŚCIE GRANICZNE	DOPUSZCZALNE RODZAJE TRANSPORTU

Zadanie 2, 3, 4

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

**PROJEKTY KOMUNIKACYJNE WYMAGAJĄCE POGLĘBIONYCH PRAC
ZADANIE 2 – DROGI WODNE**

Nr	NAZWA	PRZEWOŹNIK	ŹRÓDŁO	STATUS				ODNIESIENIE PRZE-STRZENNE			PRIORYTET REALIZATORA PRZEDSIĘWZIĘCIA			PRZYPO- RZĄD- KO- WANIE			UWAGI
				W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł	PL	granica	wysoki	średni	niski	Drogi feder. pilnej potrzeb.	Drogi feder. dalszej potrzeb.	Plany lądowe	Lista priorytetowa ros.gov.pl	
284	G Lebus-Górzycyca-Nowy Lubusz, połączenie promowe, połączenie w trójkącie	W	P-L	X			X	x	x	x					x	X	Realizacja po pełnej akcesji Polski do układu z Schengen, pierwszeństwo do wsparcia wg listy priorytetowej
285	G Nowy Lubusz – Lebus	W	P-L	X			X	x	x	x					x	x	pierwszeństwo do wsparcia wg listy priorytetowej

5.4 Drogi powietrzne**5.4.1 Zadanie 1****AKTUALNA SYTUACJA**

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

PROJEKTY KOMUNIKACYJNE CZĘŚĆ 1 – DROGI POWIETRZNE

Nr	NAZWA	PRZEWOŹNIK	ŹRÓDŁO	STATUS	ODNIESIENIE PRZE-STRZENNE	PRIORYTET REALIZATORA PRZEDSIĘWZIĘCIA	PRZYPO- RZĄD- KO- WANIE	UWAGI
----	-------	------------	--------	--------	---------------------------	---------------------------------------	-------------------------	-------

Zadanie 2, 3, 4

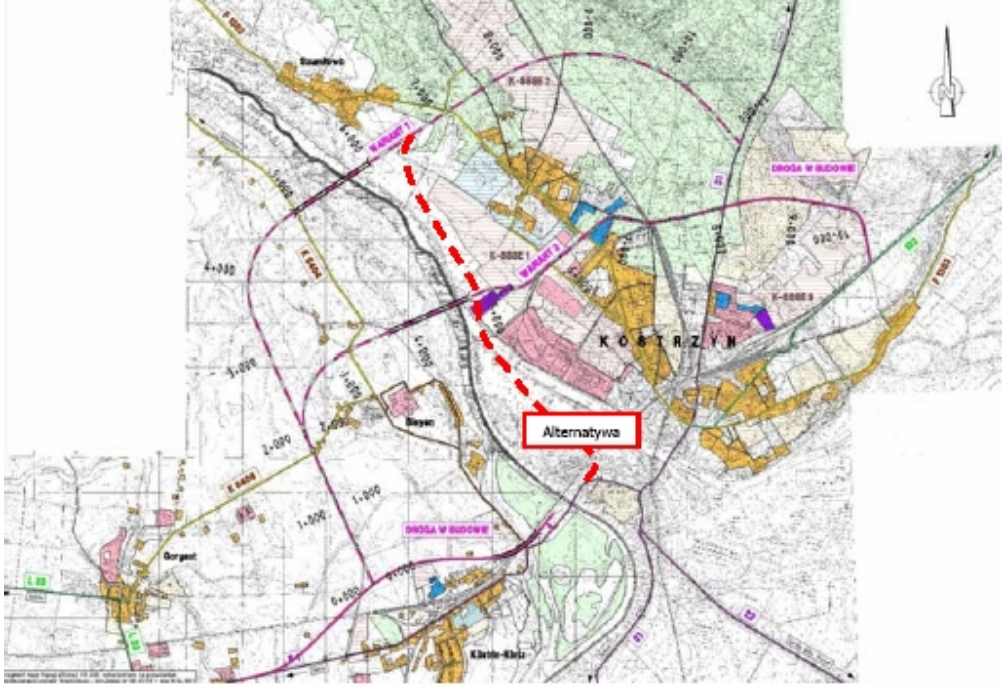
367	Budowa nowego terminalu lotniczego we Wrocławiu	L	IP Wr	X			x	x									
-----	---	---	-------	---	--	--	---	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

Zadania 1 i 2**5.5 Opisy projektów – „Karta wzorcowa projektu”**

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

PROJEKT 72: OBJAZD KOSTRZYNA N31

OPIS	TREŚĆ
OPIS PROJEKTU	
	
Tytuł projektu	Objazd Kostrzyzna N31
Krótki opis projektu	<ul style="list-style-type: none"> • krótki opis w punktach <ul style="list-style-type: none"> - przebieg trasy na północ od Kostrzyzna - obecnie dyskusja nt. dwóch wariantów, jedno rozwiązanie alternatywne zostanie przeanalizowane - obiekty specjalne: nowy most nad Odrą, na północ od istniejącej lokalizacji • cele projektu: <ul style="list-style-type: none"> - optymalne włączenie specjalnej strefy ekonomicznej w regionalne i

Zadanie 2, 3, 4

	<p>ponadregionalne sieci komunikacyjne</p> <ul style="list-style-type: none"> - odciążenie obszaru miejskiego Kostrzyna od ruchu tranzytowego - budowa nowego połączenia transgranicznego, a przez to odciążenie istniejącego przejścia granicznego <ul style="list-style-type: none"> • włączenie do strategii nadrzędnej: do wyjaśnienia • zależność od innych projektów: <ul style="list-style-type: none"> - B1: objazd Kietz/Küstrin - most na Odrze • zgodność z kierunkami rozwoju przestrzennego dla obszarów wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: <p>Kierunki rozwoju przestrzennego formułują jako cel wspieranie transgranicznych połączeń lokalnych i regionalnych, w celu łączenia istniejących sieci komunikacyjnych. Przy tak sformułowanym celu projekt się w niego wpisuje.</p>
Realizator projektu	<ul style="list-style-type: none"> • podmiot ponoszący koszty budowy: do wyjaśnienia • osoby kontaktowe: do wyjaśnienia

OPIS	TREŚĆ			
Priorytet w skali landu	• D	• wysoki	• średni	• niski
	• PL	• X wysoki	• średni	• niski
Stan planowania / realizacji	<ul style="list-style-type: none"> • trzeci wariant trasy jako alternatywę należy zbadać zgodnie ze stanowiskiem strony niemieckiej dot. studium lokalizacji • stan przygotowań: studium lokalizacji (czerwiec 2006) • sytuacja w zakresie decyzji / na ile wiążące: do wyjaśnienia 			
Przewidywany przebieg czasowy	<ul style="list-style-type: none"> • do wyjaśnienia 			
Koszty i finansowanie	<ul style="list-style-type: none"> • przewidywany koszt całkowity: brak danych • finansowanie: brak danych 			
PROCES PLANOWANIA				
Procedura planowania	<ul style="list-style-type: none"> • do wyjaśnienia 			
Uzgodnienia transgraniczne	konieczne: X tak		nie	
	dokonano: X tak		nie	
	<ul style="list-style-type: none"> • ponieważ dotychczasowe uzgodnienia nie były w pełni zadowalające, zaplanowano utworzenie grupy roboczej, składającej się z przedstawicieli polskich i niemieckich urzędów planowania (GL, NL drogownictwo, powiat Märkisch - Oderland). Kierownictwo przejmie prawdopodobnie strona polska. 			
Przeszkody w	<ul style="list-style-type: none"> • z powodu przesuniętej w czasie fazy planowania objazdu Kietz/Küstrin i objazdu 			

Zadanie 2, 3, 4

planowaniu / realizacji	<p>Kostrzynia nie było dotychczas możliwe optymalne uzgodnienie planów. W ramach dalszego planowania poszukuje się zadowalających obie strony rozwiązań.</p> <ul style="list-style-type: none"> • przyczyny: wszelkie plany dot. objazdu Kietz/Küstrin podejmowano zawsze w porozumieniu ze stroną polską. Poprzez wydzielenie specjalnej strefy gospodarczej po stronie polskiej działania planowania dot. objazdu Kostrzynia nabrały nowej dynamiki i doprowadziły do tego, iż przeprowadzenie procedury planowania było przesunięte w czasie.
Promocja	<ul style="list-style-type: none"> • brak danych

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		Skutek				Uzasadnienie
		Wysoki	Średni	Niski	Brak oceny	
Efekty						
Wpływ na rozwój gospodarczy regionu	<ul style="list-style-type: none"> • poprawa dostępu do istniejącej ważnej gospodarczo infrastruktury 		X			<ul style="list-style-type: none"> • ponieważ skrócenie czasu przejazdu dzięki obwodnicy będzie niewielki wpływ na cały odcinek Berlin-Gorzów – niezależnie od wyboru wariantu – skutek w skali całości obszaru określono jako średni.
	<ul style="list-style-type: none"> • poprawa dostępu do planowanej ważnej gospodarczo infrastruktury 				X	<ul style="list-style-type: none"> • brak informacji o planowanej, istotnej gospodarczo infrastrukturze
OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		Skutek				Uzasadnienie
		Wysoki	Średni	Niski	Brak oceny	
	<ul style="list-style-type: none"> • obniżenie kosztów transportu, skrócenie czasów podróży 		X			<ul style="list-style-type: none"> • odnosząc się do całego odcinka Berlin-Gorzów skutek skrócenia czasu podróży dzięki obwodnicy oceniono jako średni.
Skutki dla ładu przestrzennego i infrastruktury, oczekiwane efekty strukturalne	<ul style="list-style-type: none"> • poprawa dostępu 			X		<ul style="list-style-type: none"> • dostępność Gorzowa od strony Berlina poprawia się. Ponieważ jednak chodzi o całość odcinka, ten stosunkowo niewielki objazd mieć jedynie średni efekt.

Zadanie 2, 3, 4

	<ul style="list-style-type: none"> poprawa połączeń z sieciami trans-europejskimi 		X			<ul style="list-style-type: none"> połączenie z Korytarzem Trans-europejskim II poprawi się jedynie nieznacznie.
	<ul style="list-style-type: none"> pozytywne skutki przestrzenne (odciążenie wrażliwych obszarów, obszarów o wysokiej jakości życia, zmniejszenie skutków rozłąki, etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> dzięki budowie obwodnicy śródmieście Kostrzyna będzie wyraźnie odciążone od ruchu tranzytowego
	<ul style="list-style-type: none"> odciążenie środowiska (obszary FFH, Natura 2000, emisja CO₂, hałas, przekształcanie terenów rolniczych na cele komunikacyjne i mieszkalne. 		X			<ul style="list-style-type: none"> obszary FFH i obszary chronione leżą bezpośrednio wzdłuż Odry
	<ul style="list-style-type: none"> restrykcje odnośnie Natury 2000 ochrona przeciwpowodziowa 		X			<ul style="list-style-type: none"> nowe przepisy ochrony przeciwpowodziowej będą miały wpływ na projekt
Oczekiwane efekty komunikacyjne	<ul style="list-style-type: none"> wpływ na zmniejszenie ruchu komunikacyjnego 			X		<ul style="list-style-type: none"> dzięki poprawie drożności N31 obwodnica nie wpłynie na zmniejszenie ruchu kom.
	<ul style="list-style-type: none"> wpływ na wzmocnienie publicznej osobowej komunikacji podmiejskiej 			X		<ul style="list-style-type: none"> projekt nie zawiera żadnych odniesień do jej wzmocnienia.
	<ul style="list-style-type: none"> przenoszenie komunikacji z wrażliwych obszarów na mniej wrażliwe (struktury osadnicze) 	X				<ul style="list-style-type: none"> poprzez odciążenie centrum Kostrzyna osiągnięty zostanie wysoki efekt
OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		Skutek				Uzasadnienie
		Wysoki	Średni	Niski	Brak oceny	
	<ul style="list-style-type: none"> przenoszenie komunikacji do środowisk, w których nie ma on tak dużego negatywnego wpływu na środowisko (woda, kolej) 			X		<ul style="list-style-type: none"> przenoszenie komunikacji na wodę i szyny nie jest wspierane przez obwodnicę.

Zadanie 2, 3, 4

	<ul style="list-style-type: none"> wzrost bezpieczeństwa komunikacyjnego 	X				<ul style="list-style-type: none"> odciążenie śródmieścia i stworzenie węzłów komunikacyjnych z sygnalizacją świetlną może znacząco wpłynąć na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu komunikacyjnego
Wpływ na inne ważne elementy infrastruktury	<ul style="list-style-type: none"> wzajemne oddziaływania wspólnie z innymi projektami komunikacyjnymi (np. konieczne połączenia z innymi planowanymi drogami etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> szczególnie dzięki trasie obwodnicy Kietz-Küstrin po stronie niemieckiej widoczne są w projekcie wyraźnie wzajemne oddziaływania (lokalizacja mostu na Odrze, połączenia dróg etc.)
	<ul style="list-style-type: none"> wzajemne oddziaływania z elementami istniejącej infrastruktury (sprawy socjalne, edukacja, turystyka, gospodarka etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> komunikacyjne efekty obwodnicy mają jedynie marginalny wpływ na istniejące elementy infrastruktury
	<ul style="list-style-type: none"> wzajemne oddziaływania z planowanymi elementami infrastruktury (patrz: powyżej) 				X	<ul style="list-style-type: none"> brak danych dot. planowanych elementów infrastruktury
Istotne znaczenie dla DPERON		X				<ul style="list-style-type: none"> ponieważ obwodnica leży w ważnym korytarzu komunikacyjnym (Berlin - Gorzów Wlkp.), ma istotne znaczenie dla DPERON
Wdrażanie planów (szanse na realizację)						
Finansowanie	<ul style="list-style-type: none"> zapewnione finansowanie wsparcie unijne 					<ul style="list-style-type: none"> brak danych dot. finansowania
Zgodność ze strategiami, uzgodnienia	<ul style="list-style-type: none"> zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) wytycznymi, wzorcami 		X			<ul style="list-style-type: none"> Wzorce formułują jako cel wspieranie transgranicznych połączeń lokalnych i regionalnych, w celu łączenia istniejących sieci komunikacyjnych. Przy tak sformułowanym celu projekt się w niego wpisuje.
	<ul style="list-style-type: none"> zgodność z porozumieniami, uzgodnieniami międzypaństwowymi 				X	<ul style="list-style-type: none"> w uzgodnieniach międzypaństwowych brak jest regulacji dot. obwodnicy
Deficyty i konieczne działania						

Zadanie 2, 3, 4

Deficyty - podsumowanie	<ul style="list-style-type: none"> • w zakresie komunikacji • uzgodnienie wspólnej lokalizacji mostu • w zakresie procedur • kontynuacja uzgodnień bilateralnych
Konieczne działania dotyczące projektu	<ul style="list-style-type: none"> • bezwzględna konieczność kontynuacji uzgodnień • dążenie do ciągłości, potrzeba długoplanowych działań • bardzo uzasadnione jest działanie transgranicznej grupy roboczej

5.6 Mocne strony i słabe strony istniejących elementów infrastruktury komunikacyjnej

Wyszczególnianie mocnych i słabych stron będzie kontynuowane w dalszej części projektu. Szczególnie po uzupełnieniu kart projektów i wypracowaniu koncepcji komunikacyjnej (zadanie 4) różne aspekty analizowane będą pod innym kątem, co prowadzić będzie do zróżnicowanych ocen mocnych i słabych stron.

Tabela 9: Pierwsze zestawienie mocnych i słabych stron badanego obszaru

Gałąź transportu	MOCNE STRONY / SZANSE	SŁABE STRONY / RYZYKO
DROGI ŁĄDOWE	<ul style="list-style-type: none"> • dobre uzbrojenie sieci autostradowej po stronie niemieckiej • dobra infrastruktura przejść granicznych w sieci autostrad, które obecnie ze względu na kontrole graniczne nie osiągnęły jeszcze granicy przepustowości • planowane liczne prace budowlane i uzupełnienia sieci w całym regionie. • gęsta sieć komunikacyjna po stronie niemieckiej 	<ul style="list-style-type: none"> • konieczne prace modernizacyjne części odcinków • niekompletna sieć autostrad po stronie polskiej, brak połączeń z ważnymi ośrodkami (np. Gorzów) • brak w pełni przelotowych pñ.-płd. połączeń po stronie polskiej i obecnie także po stronie niem. (na terenie Brandenburgii sytuacja poprawi się w momencie ukończenia budowy szlaku Odra-Łużyce • stan techniczny części odcinków (np. A11 do Kołbaskowa), zaległości w pracach naprawczych • rzadka sieć komunikacyjna po polskiej stronie • obecnie długie czasy oczekiwania podczas odpraw granicznych
DROGI KOLEJOWE	<ul style="list-style-type: none"> • modernizacja odcinka Berlin-Frankfurt n.O. prawie ukończona • przepustowa trasa Berlin-Frankfurt n. O. - Warszawa • znaczna przepustowość przejścia we Frankfurcie i Rzepinie w zakresie odpraw granicznych • wraz z rozbudową odcinka Berlin-Drezno zmodernizowany zostanie kolejny ważny szlak komunikacyjny 	<ul style="list-style-type: none"> • bardzo dużo odcinków z koniecznością zmniejszenia prędkości dla pociągów, szczególnie po polskiej stronie • brak przepustowego połączenia między Berlinem i Wrocławiem • brak elektryfikacji ważnych odcinków • deficyty w zakresie międzyoperacyjności bezpieczeństwa szlaków kolejowych i ich sterowania • obecnie długie czasy oczekiwania podczas odpraw granicznych • konieczność wymiany pojazdów trakcyjnych na granicy w przypadku, gdy posiadają one inny

Zadanie 2, 3, 4

		<p>napęd niż napęd diesla</p> <ul style="list-style-type: none"> • brak wspólnego związku zajmującego się cennikami
DROGI WODNE	<ul style="list-style-type: none"> • dostępność Berlina od strony Bałtyku i Odry poprzez dwa szlaki wodne 	<ul style="list-style-type: none"> • dostęp do Bałtyku tylko Odrą • połączenia ważnych portów z infrastrukturą w głębi lądu (np. Szczecin) • obecnie zbyt mała głębokość i szerokość torów wodnych dla większych statków śródlądowych • stare śluzy „limitują” wymiary statków śródlądowych

GAŁĄŻ TRANSPORTU	MOCNE STRONY / SZANSE	SŁABE STRONY / RYZYKO
DROGI POWIETRZNE	<ul style="list-style-type: none"> • rozbudowa i oddanie do eksploatacji lotniska BBI wzmocni cały region 	<ul style="list-style-type: none"> • możliwy brak lub nieterminowa modernizacja połączeń z lotniskiem BBI • poprzez rozbudowę lotniska BBI stracą na znaczeniu regionalne lotniska

Zadanie 2, 3, 4

6 Kolejne etapy prac

Udział podmiotów oraz
zakończenie zadanie 1 i 2

Na podstawie stanu zaawansowania prac z dnia 9. października w październiku 2007 roku nastąpią zakrojone na szeroką skalę konsultacje z udziałem zainteresowanych podmiotów, a w szczególności aktorów regionalnych. Równoległe do nich trwały będą dalsze uzgodnienia i prace sprawdzające do równoległe przebiegających procesów planowania oraz priorytetowych projektów komunikacyjnych. Ocena łączna wszystkich projektów oraz dalsza analiza ich mocnych i słabych stron następować będzie równoległe.

Sporządzenie zadanie 3 -
Analiza całościowa

W całościowej analizie Niemiecko-Polskiego Obszaru Rozwoju Odra-Nysa (część 3) podsumowane zostaną wyniki badań części 1 i 2. Najistotniejsze będzie tutaj wypracowanie następujących punktów:

- główne deficyty infrastruktury komunikacyjnej – stan aktualny oraz horyzont prognoz do roku 2020
- oczekiwane skutki planowanych elementów infrastruktury komunikacyjnej
- stan poszczególnych faz planowania / metody planowania
- opinie dotyczące organizacji komunikacyjnej
- rekomendowane działania dla całości obszaru
- katalog działań priorytetowych (inwestycje i organizacja)

Projekt części 3 powinien być przedłożony do 30 listopada 2007 r.

Część 4 – zintegrowana
koncepcja rozwoju jako
model dla całego regionu

Ważne dla przygotowania części 3 będą stany zaawansowania prac z części 4, zintegrowanej koncepcji rozwoju. Zawarta w niej będzie sporządzona przy pomocy opisanej w rozdziale A5 metody ocena istniejących oraz planowanych do roku 2020 elementów infrastruktury komunikacyjnej dla Euroregionu Pomerania. W ten sposób będzie można zidentyfikować „luki w sieci” oraz ewentualny „nadmiar infrastrukturalny”.

Kontynuowanie komunikacji
- zgodne oczekiwanie

Dla dalszego przebiegu projektu decydujące jest kontynuowanie komunikacji po obu stronach granicy. Jedynie poprzez ciągły proces uzgodnień oraz wspólnie zarysowane oczekiwania co do projektu można będzie dojść do konsensusu.