

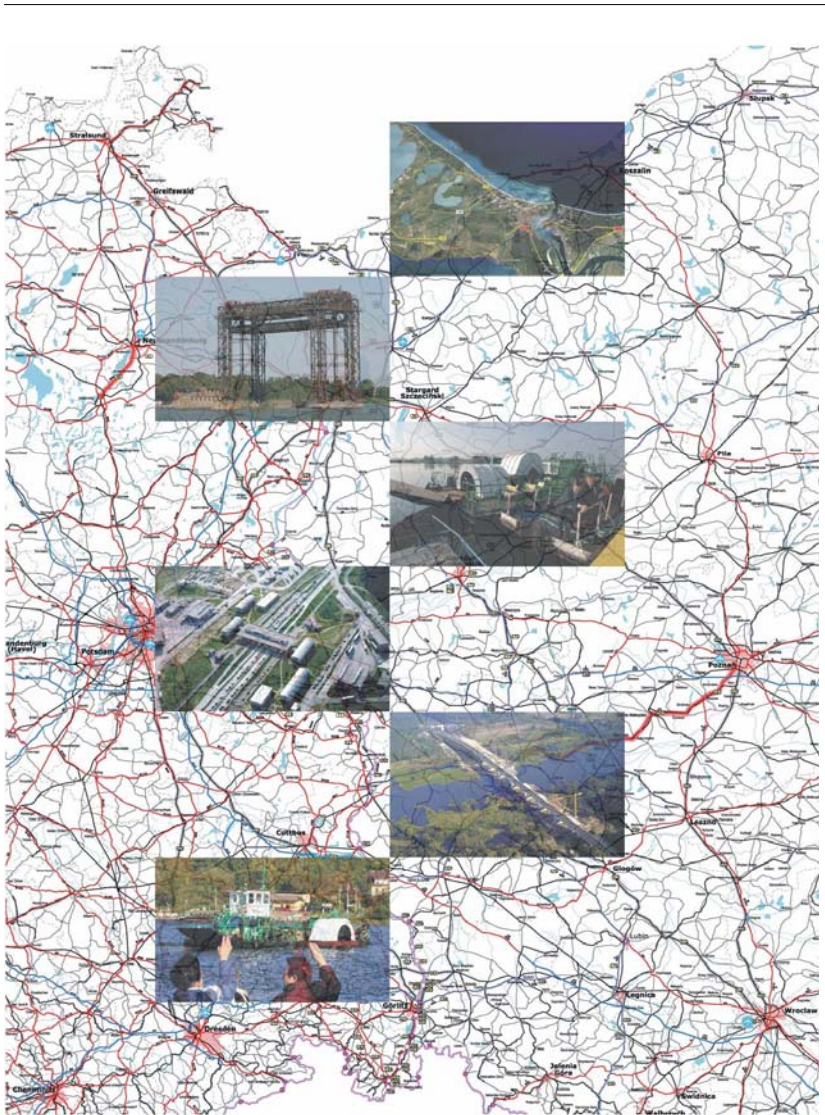
Zleceniodawca: **Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V.**
w imieniu niemieckich partnerów projektu **DPERON**

»Polsko-niemiecki obszar rozwoju Odra-Nysa (DPERON)«

**Badania z zakresu planowania przestrzennego i infrastruktury transportowej;
możliwości realizacji transgranicznych inwestycji**

RAPORT KOŃCOWY - ZADANIA 1 DO 4

STAN PRAC: 20 grudnia 2007 r.



Ernst **Basler + Partner** GmbH



VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH
Frankfurt am Main · Dresden



"Pro Lingua"
Grzegorz Załoga

SPIS TREŚCI

1	Zadanie opracowania i cele projektu	1
2	Metodyka i istotne podstawy podejmowanych działań	3
2.1	Uwaga wstępna	3
2.2	Dokumenty związane z projektem	7
2.3	Dalsze istotne inicjatywy i projekty	7
2.3.1	Inicjatywy w polsko-niemieckim obszarze opracowania ...	8
2.3.2	Projekty INTERREG w obszarze badań	10
2.3.3	Współpracujące projekty INTERREG	13
2.3.4	Dalsze działania	14
3	Warunki ramowe i zmiany w obszarze przygranicznym	17
3.1	Ramowe warunki polityczne	17
3.2	Rozwój przestrzenny i regionalny	19
3.3	Warunki ramowe rozwoju gospodarczego	24
3.4	Dynamika ludności i prognozy demograficzne	30
3.5	Struktury osadnicze i istotne korytarze transportowe	34
3.6	Turystyka	41
4	Infrastruktury transportowe – rozwój systemów nadrzędnych, warunków ramowych i wymagań	45
4.1	Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN) i paneuropejskie korytarze transportowe	45
4.2	Warunki ramowe rozwoju transportu	47
4.3	Podsumowanie zasadniczych oczekiwań wobec transgranicznej infrastruktury transportowej	52
5	Infrastruktury komunikacyjne – „Baza projektów” DPERON	55
5.1	Drogi lądowe	57
5.1.1	Część 1	57
5.1.2	Część 2	59
5.2	Koleje	64
5.2.1	Część 1	64
5.2.2	Część 2	65
5.3	Drogi wodne	68
5.3.1	Część 1	68
5.3.2	Zadanie 2	69
5.4	Drogi powietrzne	70
5.4.1	Zadanie 1	70
5.4.2	Zadanie 2	71
5.5	Opisy projektów – „Karta wzorcowa projektu”	72

PARTNER WIODĄCY:

Ernst Basler + Partner GmbH

Tuchmacherstraße 47
14482 Potsdam
Telefon 0331 - 74 75 90
Fax 0331 - 74 75 9 90
E-Mail info@ebp.de
Internet www.ebp.de
Stephan Kathke, Katrin Heinz
Projekt: 207091.70

CZŁONKOWIE KONSORCJUM

Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH

Bernhardstraße 37
01187 Dresden
Telefon 0351 - 43 63 90
Fax 0351 - 43 63 919
E-Mail dresden@vkt-gmbh.de
Internet www.vkt-gmbh.de
Christoph Sommer

InterPROJEKT Spółka z o.o.

ul. Podmiejska 21a
PL - 66-400 Gorzów Wlkp.
Telefon 0048 - 95 - 720 86 95
Fax 0048 - 604 261 350
E-Mail interprojekt@gorzow-home.pl
Andrzej Cegielnik

PRO LINGUA

ul. Kazimierza Wielkiego 63
PL - 66-400 Gorzów Wlkp.
Telefon 0048 - 605 - 28 28 19
Fax 0048 - 95 - 728 81 36
E-Mail zaloga@web.de
Grzegorz Załoga

5.6	Mocne strony i słabe strony istniejących elementów infrastruktury komunikacyjnej	76
6	Zintegrowana koncepcja komunikacyjna (zadanie 4)	78
6.1	Zróżnicowane poziomy rozważania	78
6.2	Struktura przestrzenna jako podstawa koncepcji komunikacyjnej .	79
6.3	Podejście do zintegrowanej koncepcji komunikacyjnej Pomerania	84
6.4	Istotne relacje	87
6.5	Profil wymagań.....	93
6.5.1	Skomunikowanie zewnętrzne Euroregionu Pomerania....	93
6.5.2	Skomunikowanie wewnętrzne Euroregionu Pomerania...	94
6.6	Ocena istniejącej jakości komunikacji	96
6.6.1	Skomunikowanie zewnętrzne Euroregionu Pomerania....	96
6.6.2	Skomunikowanie zewnętrzne przez komunikację kolejową	97
6.6.3	Skomunikowanie wewnętrzne Euroregionu Pomerania...	98
6.7	Sieci infrastruktury turystycznej	100
6.8	Wpływ i ocena działań.....	104
6.9	Zalecenia działań	106
7	Ujęcie całego obszaru.....	118
7.1	Zróżnicowane poziomy ujęcia - Pomerania i „Obszar południowy”	118
7.2	Struktura obszaru – centralne punkty	118
7.3	Tworzenie hierarchii sieciowej.....	120
7.4	Jakościowa ocena projektów.....	123
7.5	„Missing Links” w DPERON	129
8	Zalecane działania.....	131
8.1	Priorytetowe projekty infrastruktury transportowej	132
8.2	Komunikacja i ciągłość	134
8.3	Instrumenty dla DPERON	136

Aneks

A1	Pula projektów DPERON
A2	Karty wybranych projektów
A2.1	Projekty Mecklenburg-Vorpommern
A2.2	Projekty Brandenburg
A2.3	Projekty Berlin
A2.4	Projekty Sachsen
A2.5	Projekty Zachodniopomorskie
A2.6	Projekty Lubuskie
A2.7	Projekty Dolnośląskie
A3	Matryca oceny w ramach modelu komunikacyjnego zadanie 4
A3.1	Ocena działań (inwestycje drogowe) Ocena działań (inwestycje kolejowe)
A3.2	Skutki działań
A4	Mapa poglądowa obszaru DPERON Graficzna prezentacja projektów pogłębionych w kartach projektów
A5	Pogłębione informacje o rozwoju gospodarczym
A6	Dane o liczbie ludności, prognozy demograficzne w obszarze badań

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

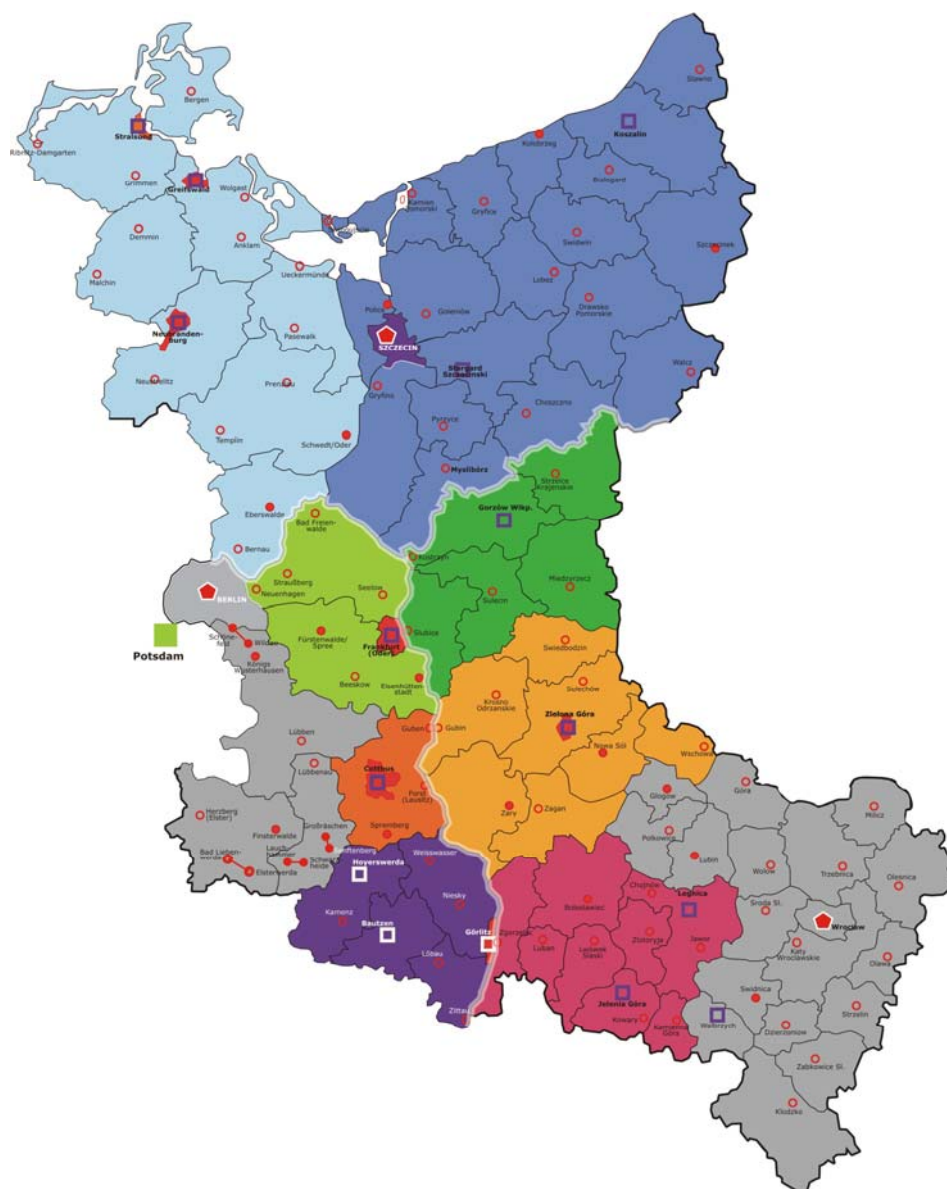
1 Zadanie opracowania i cele projektu

Wsparcie rozwoju gospodarczego całego obszaru dzięki odpowiedniej do potrzeb infrastrukturze transportowej

W celu intensyfikacji rozwoju gospodarczego i współpracy regionalnej wzdłuż obszaru polsko-niemieckiego grupa partnerów DPERON – reprezentowana przez Wspólny Departament Planowania Regionalnego Krajów Berlin i Brandenburgia oraz stowarzyszenie Kommunalgemeinschaft Europaregion Pomerania e. V. zdecydowała podjąć ukierunkowane badania wspierające zrównoważony rozwój gospodarczy pogranicza, które przy zachowaniu całościowego spojrzenia szczególnie skupią się na rosnących wymaganiach w stosunku do infrastruktury transportowej obszaru oraz na istniejących, wymagających usunięcia przeszkodach.

Pomerania
 Viadrina
 Spree-Neiße-Bober
 Neiße-Nisa-Nysa
 Powiaty i województwa na tle euroregionów:

kolor szary:
poza obszarem pol.-niem.
euroregionów



Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Obszary metropolitarne i ich powiązania z dalszym otoczeniem

W centrum zainteresowania znajdują się przy tym możliwości wielkopowierzchniowego sieciowego powiązania zmierzającego do stworzenia wspólnego obszaru rozwoju oraz wynikające z tego efekty synergii dla rozwoju regionalnego, w szczególności poprzez wspólne oddziaływanie potencjałów obszaru stołecznego Berlin-Brandenburgia z potencjałami rozwijających się regionów metropolitarnych Szczecina i Wrocławia po stronie polskiej i saksońskiego trójkąta po stronie niemieckiej oraz centrów gospodarczych i administracyjnych Gorzowa i Zielonej Góry. W dotychczasowych dokumentach planistycznych obu stron dostrzega się wagę obszaru pogranicza. Jednakże w stosunku do potrzeb transgranicznych ma to jeszcze zbyt małe przełożenie na planowanie infrastruktury transportowej.

Ausgangspunkt: Empfehlungen der Deutsch-Polnischen Regierungskommission für regionale und grenznahe Zusammenarbeit

Punkt wyjścia dla badań stanowią zalecenia 15. Posiedzenia Polsko-Niemieckiej Komisji Międzyrządowej ds. Współpracy Regionalnej i Przygranicznej z września 2004 w Berlinie przygotowane na Polsko-Niemieckie Konsultacje Międzyrządowe w dniu 4 listopada 2004 w Krakowie: Przy ocenie warunków wyjściowych, tzn. istniejących struktur i planów, na pierwszym planie powinny znaleźć się następujące aspekty:

- Inwentaryzacja w celu powiązania po stronie polskiej i niemieckiej połączeń wschód-zachód z połączeniami północ-południe;
- Zebranie wszystkich planów dotyczących przedsięwzięć infrastrukturalnych we wspólnym regionie pogranicza pod względem ich znaczenia gospodarczego dla polsko-niemieckiego regionu jako całości;
- Dalsza modernizacja i rozbudowa połączeń transgranicznych, stworzenie nowych połączeń komunikacyjnych w celu usunięcia istniejących deficytów jako podstawa skoordynowanego transgranicznego wspierania gospodarki i szybkiej poprawy możliwości komunikowania się;
- Ciągłe uzgodnienia działań infrastrukturalnych, mających na celu rozwój komunikacji oraz rozwój regionalny, pod kątem ich znaczenia gospodarczego dla polsko-niemieckiego regionu jako całości;
- Wypracowanie materiału pomocnego w podejmowaniu decyzji przez władze polityczne, instytucje fachowe i regiony.

Podstawy podejmowania decyzji przez euroregiony

Konkretne korzyści wyniki prac przyniosą w szczególności euroregionom, które muszą określać priorytety na swoim obszarze na rozpoczynający się horyzont finansowy Unii Europejskiej.

Usparwienie dalszej współpracy transgranicznej

Dla współpracy transgranicznej, która istnieje na wielu różnych szczeblach, oczekiwane są następujące rezultaty projektu:

- zapewnienie stabilnej i długofalowej komunikacji poprzez kontynuację kooperacji transgranicznej na szczeblu roboczym
- intensyfikacja uzgodnień istotnych przestrzennie planów poprzez Polsko-Niemiecki System Informacji Przestrzennej (w trakcie tworzenia) celem kwalifikowania procesów planistycznych
- stworzenie bazy współpracy transgranicznej zmierzającej do gospodarczego rozwoju wspólnego obszaru po obu stronach Odry i Nysy
- intensyfikacja współpracy fachowej przy przygotowywaniu planów infrastruktury po obu stronach obszaru DPERON

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

- pogłębienie współpracy w zakresie poszczególnych przedsięwzięć poprzez wspólne grupy robocze, konkretne określenie potrzebnych działań oraz etapów roboczych
- wykorzystanie aktualnych programów wsparcia celem poprawy realizacji planów
- odpowiednio wczesne uzgadnianie wniosków o środki wsparcia celem zapewnienia realizacji przedsięwzięcia z korzyścią dla obu stron
- wygenerowanie wspólnych projektów

DPERON ważnym krokiem na długiej drodze

Projekt DPERON należy ocenić jako początek – następować muszą dalsze kroki, wpisujące się w całościowe kształtowanie współpracy transgranicznej.

2 Metodyka i istotne podstawy podejmowanych działań

2.1 Uwaga wstępna

Aktualizacja projektu raportu o zadaniach 1 i 2 do raportu końcowego

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

Procedura partycypacyjna dla działań 1 i 2

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

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

Stan prac: 20 grudnia 2007 r.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

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

różny poziom wiedzy o projekcie - wzrost zainteresowania aktywną partycypacją

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

Partycypacja w tworzeniu raportu końcowego w styczniu 2008

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

Prezentacja **AKTUALNEGO, MOŻLIWEGO DO ZBADANIA** stanu prac – w dalszej perspektywie konieczna aktualizacja

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

„Głębokość analizy DPERON” – Analiza **ISTOTNYCH** ośrodków i osi komunikacyjnych

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

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

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Wielkie wydarzenia oddziaływujące na rozbudowę infrastruktury	Dalszym momentem w przyszłym lub trwającym procesie aktualizacji i ustalania priorytetów są mistrzostwa Europy w piłce nożnej Euro 2012, które będą rozgrywane w Polsce [oraz w Ukrainie]. W związku z tym wydarzeniem w Polsce budowane i modernizowane będą liczne lematy infrastruktury, jednakże nie jest na dziś jeszcze określone, jakie będą priorytety.
Przystąpienie do Schengen w 2008 r.	Zmiany wpływające na kwestie transportowe wynikać będą również z przystąpienia Polski do Umowy z Schengen, które obowiązuje od 21 grudnia 2007. Pociągną one za sobą zarówno zmiany potoków ruchu na przejściach granicznych oraz na drogach dojazdowych jak i częściowo w rozkładzie ruchu na różne relacje transgraniczne.
Analiza materiałów jako podstawa działań – uzupełniona przez opinie ekspertów	Dla celów niniejszego opracowania przeprowadzono wyłącznie przeszukiwanie źródeł oraz analizy istniejących materiałów. W wyniku analizy szeregu dokumentów (patrz bibliografia) zebrano w większości wymagane informacje. W odniesieniu do strony polskiej odbyło się to z wykorzystaniem danych przekazanych przez polskich partnerów. Analizy te zostały uzupełnione w wyniku rozmów z różnymi ekspertami oraz ww. powyżej partycypację podmiotów lokalnych i regionalnych.
Komunikacja z uczestnikami projektu	W chwili redakcji projektu raportu zbieranie opinii ekspertów nie było jeszcze zakończone. Następujące rozmowy zostały przeprowadzone lub są przewidziane w następnych etapach projektu. Opinie ekspertów są przekazywane głównie pocztą elektroniczną lub telefonicznie.
Trzy narady grupy koordynującej od początku projektu	W ramach posiedzeń grupy koordynującej w dniach 3 kwietnia 2007 r. w Bernau, 14 maja 2007 r. we Frankfurcie n. Odrą oraz 3 lipca 2007 r. w Poczdamie omówiono stan prac, dalsze konieczne działania i sposób realizacji projektu.
Grupa sterująca jako gremium kierujące projektem	Monitorująca grupa sterująca zbierała się w tym czasie również trzy razy jako gremium kierujące projektem. Oprócz kierowania projektem gremium to ma m.in. za zadanie zapewnienie współdziałania polskich i niemieckich partnerów pośrednio i bezpośrednio uczestniczących w projekcie. Marszałkowie wszystkich trzech województw przygranicznych już przed rozpoczęciem właściwego projektu zasygnalizowali swoją akceptację i gotowość wsparcia projektu.
Konferencja inauguracyjna 23 maja 2007 r. w Eberswalde	23 maja 2007 r. w Eberswalde odbyła się konferencja inauguracyjna projekt. Polscy i niemieccy uczestnicy zostali poinformowani w sprawie przedsięwzięcia, partnerzy projektu przedstawili swoje opinie i oczekiwania oraz poinformowali o aktualnych projektach odnoszących się bezpośrednio do DPERON.

Prezentacja śródkresowa dotycząca projektu odbyła się 7 listopada 2007 w Greifswaldzie. Dzięki prezentacjom i dyskusjom na temat kilku wybranych połączeń komunikacyjnych, które podczas prac nad projektem wykrystalizowały się jako priorytetowe lub przy których dostrzeżono potrzebę dyskusji albo działań, udało się poinformować o stanie prac wielu przedstawicieli strony polskiej i niemieckiej.

Na koniec lutego 2008 r. przewiduje się konferencję końcową ws. projektu.

Stan prac: 20 grudnia 2007 r.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Dla Euroregionu Pomerania w związku z pogłębieniem działania 4 (Zintegrowana Koncepcja Komunikacyjna) nastąpiło przekazanie dodatkowych informacji po polskiej (20 września 2007 w Szczecinie) i niemieckiej stronie (26 października 2007 w Bergen).

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

W wyniku dodatkowej partycypacji i informacji nastąpiła wzmożona współpraca w końcowej fazie projektu, w szczególności ze strony przedstawicieli gmin. Składano propozycje i informacje do odpowiednich projektów w formie pisemnej, ustnej i telefonicznej, a następnie sprawdzano je z punktu widzenia przydatności dla projektu DPERON. Te wspomniane wyżej projekty wniesione przez gminy zostały wprowadzone do tabeli zbiorczej projektów, o ile nie były w tym zasobie obecne już wcześniej.

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

PODSUMOWANIE

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

2.2 Dokumenty związane z projektem

Główne podstawy planistyczne
po obu stronach granicy

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

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

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

2.3 Dalsze istotne inicjatywy i projekty

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

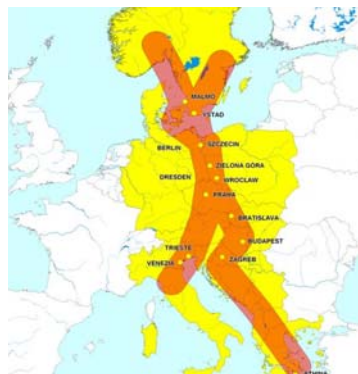
Raport końcowy – Zadania 1 do 4**2.3.1 Inicjatywy w polsko-niemieckim obszarze opracowania****PARTNERSTWO ODRZAŃSKIE**

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

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

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

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

CETC

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

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

Královéhradecký Kraj, Pardubický Kraj, Olomoucký Kraj, Kraj Vysočina, Jihomoravský Kraj (w Czechach), regiony Bratislava i Trnava (na Słowacji), austriackie landy Niederösterreich, Wiedeń, Steiermark i Burgenland, na Węgrzech Vas, Zala, Győr-Moson-Sopron oraz Karlovac, Primorje-Gorski Kotar, Medimurje, Krapina-Zagorje, Varazdin, Grad Zagreb, Koprivnica-Krizevc (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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

równoleżnikowymi osiami Via Hanseatica, Via Baltica, Paneuropejskim Korytarzem Transportowym III oraz łączy południową Szwecję z Europą Środkową i Południową.

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

- Dla wszystkich trzech województw do słabych stron zaliczono częściowo zły stan infrastruktury drogowej i kolejowej. Do tego dochodzi niski standard infrastruktury telekomunikacyjnej.
- Osiągalność Szczecina i Koszalina oceniana jest jako nie optymalna.
- Stwierdza się brak obejść ważnych miast, np. Szczecina i Koszalina.
- W Województwie Lubuskim wskazuje się na szereg arealów przemysłowych oraz powojkowych, 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.

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

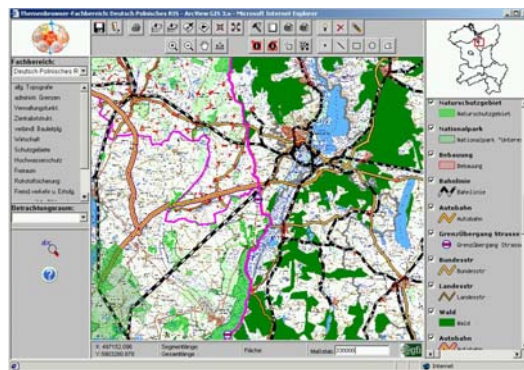
- Zachodniopomorskie
 - Modernizacja linii kolejowych CE 59 (Poznań-Szczecin-Świnoujście) oraz E59, przystosowanie do prędkości odcinkowej 160 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 120 km/h dla pociągów towarowych (nr 317 i 320)
 - Zachodnie obejście Szczecina z mostem przez Odrę w Policach
 - Rozbudowa 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 Milsku
 - Budowa autostrady A2 (nr 166)
 - Modernizacja portu lotniczego w Babimoście (nr 365)

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

- 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)

D-P-PLIS (Polsko-niemiecki system informacji przestrzennej)

Ryc. 2:
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. 3:
Korytarze opracowań AB
Landbridge
[Źródło: www.ablandbridge.eu]



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

Stan prac: 20 grudnia 2007 r.

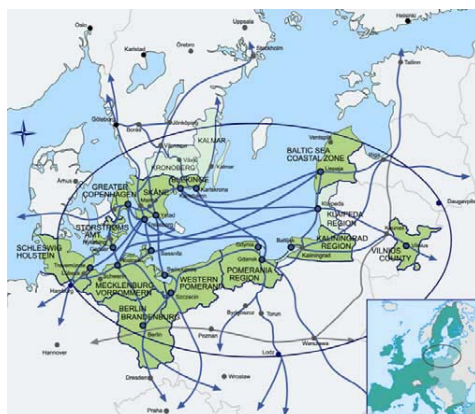
Raport końcowy – Zadania 1 do 4

W projekcie uczestniczą partnerzy z Polski, Czech, Austrii, Słowenii, Włoch i Niemiec. Oprócz przedstawiciele 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.

BALTIC GATEWAY+

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



Szczególne priorytety stanowią: 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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

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

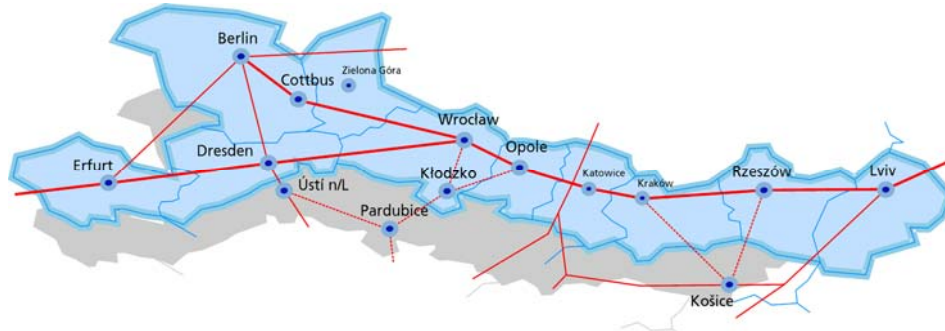
JoiTraM

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.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4**2.3.3 Współpracujące projekty INTERREG****VIA REGIA**

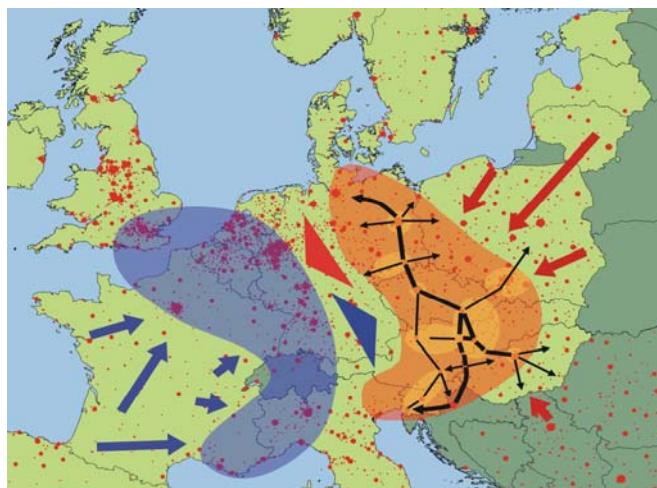
Via Regia („Królewski szlak”) łączy jako Paneuropejski Korytarz Transportowy III takie miasta i metropolie jak Berlin, Drezno, Wrocław, Kraków, Lwów i Kijów. Obszar ten, zamieszkały przez ok. 30 mln ludzi, ma wielkie znaczenie dla przyszłego rozwoju i dalszej integracji Unii Europejskiej i jej sąsiadów. Dla optymalnego wykorzystania wynikającego z tego potencjału partnerzy ED-C III Via Regia 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. 4:
Obszary i kierunki rozwoju
[Źródło: Projekt SIC]



Raport końcowy – Zadania 1 do 4

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.

RAIL BALTICA

Ryc. 5:
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
– ZACHODNIA - UKRAINA**

[„DORNIER-STUDIE“]

Głównym zagadnieniem opracowania jest oszacowanie oddziaływania portu lotniczego BBI na oś Berlin – Wrocław w zakresie transportu. Ponadto studium

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

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 zaziębiać i potęgować swoje oddziaływanie.

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 współpracy 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 szansę powodzenia w rozszerzonym polsko – niemieckim i czesko – niemieckim regionie przygranicznym. Projekty te powinny odpowiadać wymogom i potrzebom 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.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

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

Zespół realizujący projekt badawczy otrzymał informację na temat projektu DPERON.

3 Warunki ramowe i zmiany w obszarze przygranicznym

3.1 Ramowe warunki polityczne

Stosunki gospodarcze

Polsko-niemieckie stosunki gospodarcze są 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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

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

... wymaga ciągłości ...

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

... i wspólnej świadomości istniejących problemów

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

Euroregiony wykonują cenną i niezbędną pracę u podstaw

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

PODSUMOWANIE

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Ryc. 7:
Struktura przestrzenna Europy
[Źródło: Federalny Urząd
Budownictwa i Porządku
Przestrzennego]



Raumstruktur
nach Zentrenreichbarkeit und Bevölkerungsdichte

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

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

Sytuacja wyjściowa wymaga postrzegania obszaru jako wspólnego i likwidację konkurencji

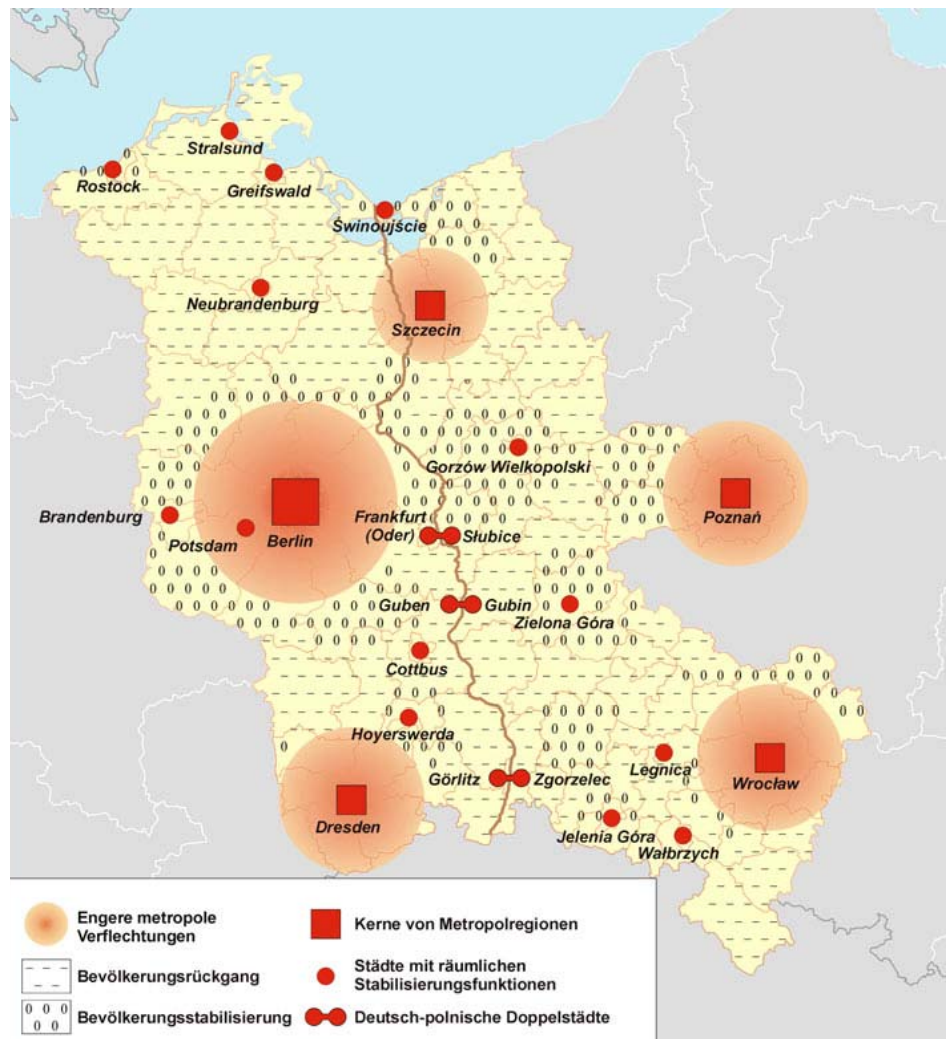
Również w obliczu takiej sytuacji wyjściowej Polsko-Niemiecka Komisja Międzyrządowa podkreślała w swych postulatach do rozwoju obszaru przygranicznego (2004, 2006) konieczność postrzegania obszaru przygranicznego jako całości i nie tworzenia i nie forsowania (nowej) konkurencji. Z uwzględnieniem tych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

Scenariusze rozwoju w celu oceny przyszłych szans rozwoju

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Ryc. 8:
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.

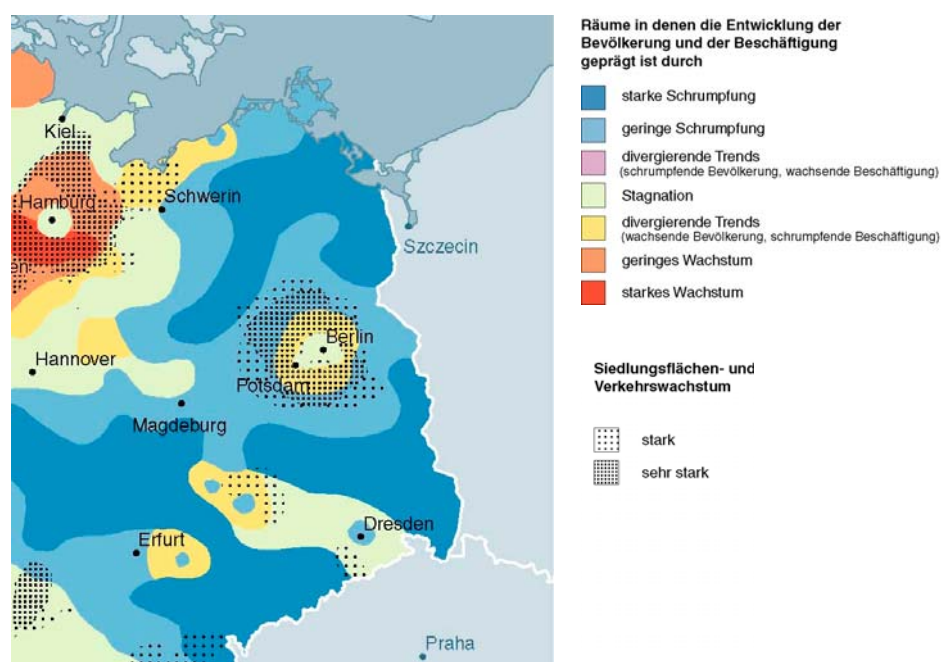
Stan prac: 20 grudnia 2007 r.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

- Powiązania transgraniczne przybierają na sile.
- Ten proces rozwojowy prowadzi do wyraźnej koncentracji przestrzennej i dalszej krystalizacji regionów metropolitalnych.
- Odływ ludności i starzenie się społeczeństwa utrzymają 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.

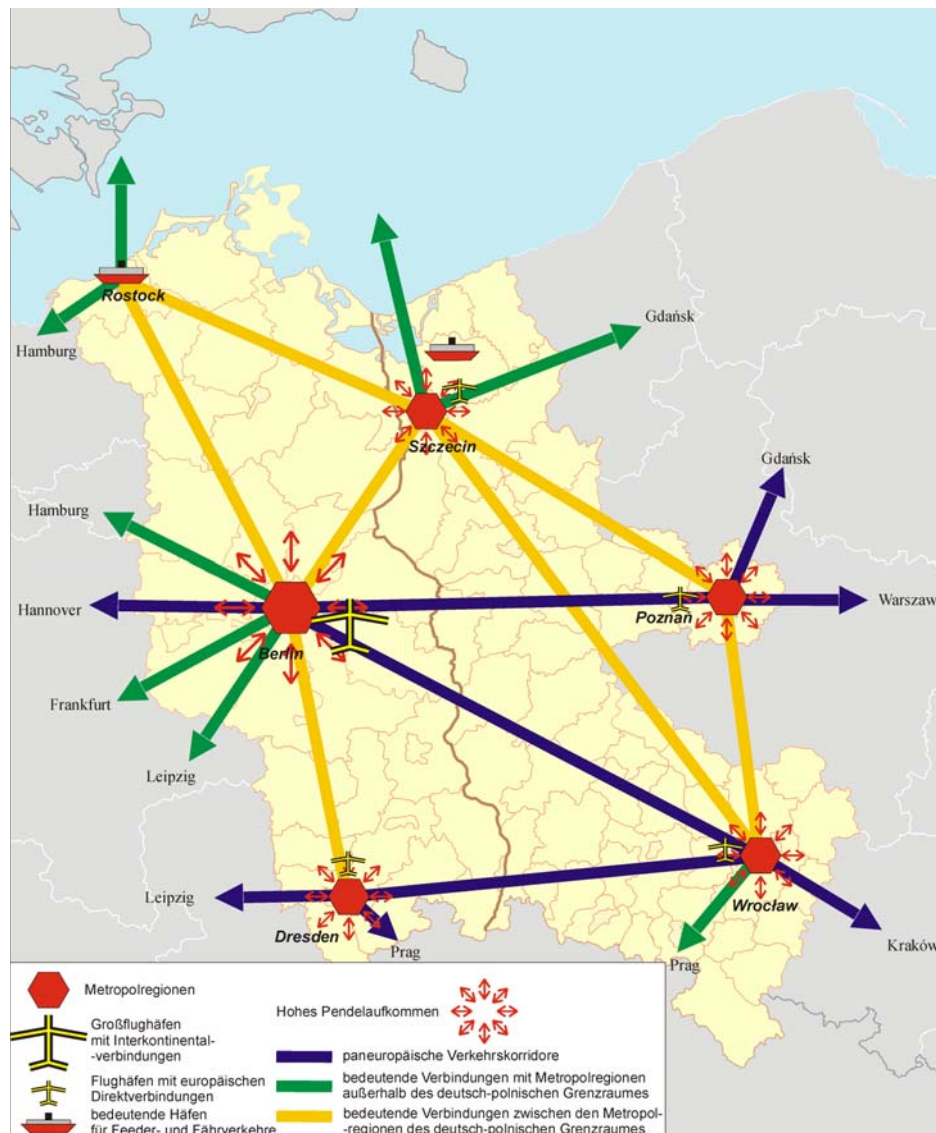
Ryc. 9:
Tendencje rozwoju
przestrzennego
[Źródło: Federalny Urząd
Budownictwa i Porządku
Przestrzennego, Raport
przestrzenny 2005]



Można stąd wyprowadzić prognozy rozwoju głównych potoków transportu:

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Ryc. 10:
Główne potoki transportu
w roku 2020
[Źródło: Hamburgskie Archiwum
Gospodarki Światowej]



Na znaczeniu zyskują 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.,

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

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

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

3.3 Warunki ramowe rozwoju gospodarczego

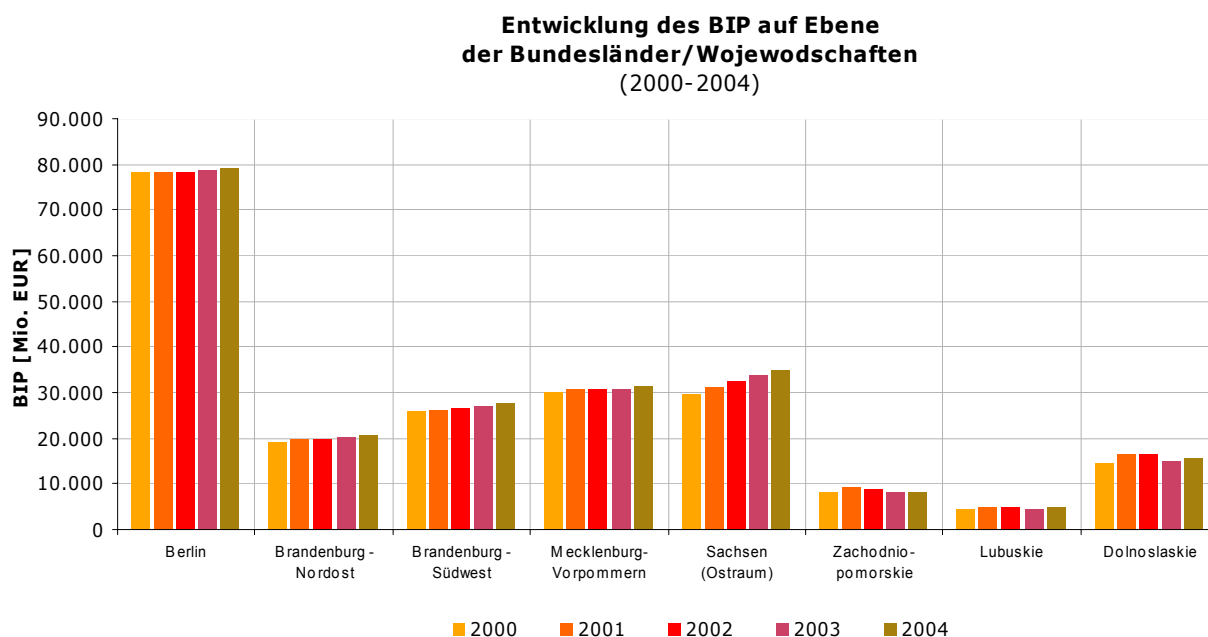
pozytywny rozwój gospodarczy
- potrzeba nadrobienia
zaległości w regionie
przygranicznym

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

PKB jako istotny wskaźnik
gospodarczy

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

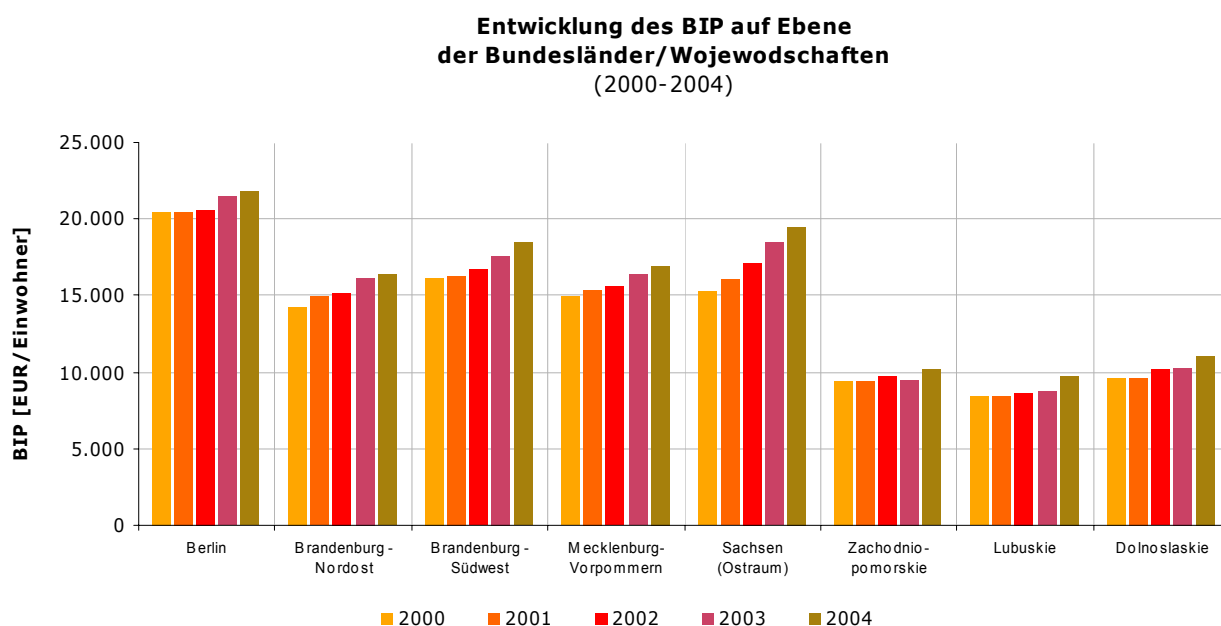
Ryc.11: Zmiany w PKB (Kraje Związkowe/Województwa), 2000 do 2004 [Źródło: Eurostat]



Raport końcowy – Zadania 1 do 4

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.

Ryc. 12: 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. wzmocnić wspólne stanowisko w Komisji Europejskiej. Podmioty działające w obszarze przygranicznym muszą - choć są i pozostaną między nimi różnice - łączyć siły w obronie swoich interesów.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

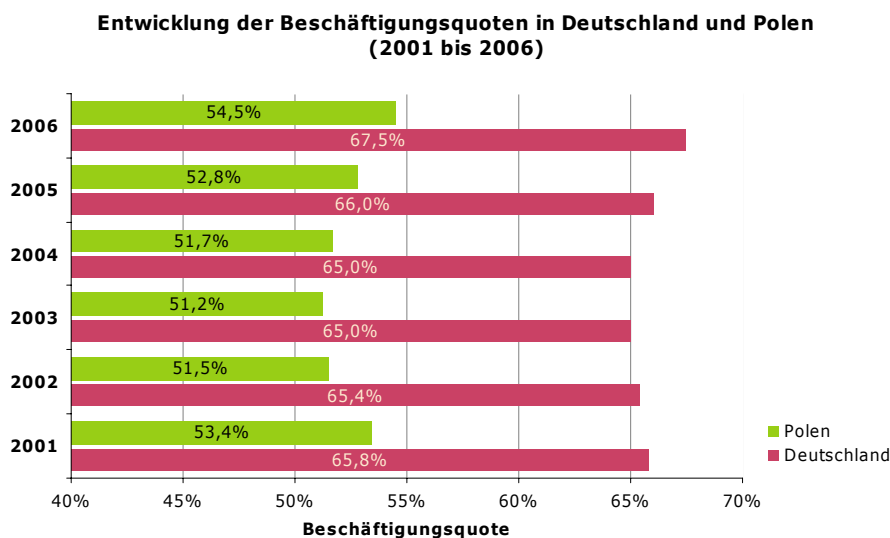
Nowe kierunki w strategii rozwoju gospodarczego w Brandenburgii - przykład dla innych

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

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

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

Ryc. 13:
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

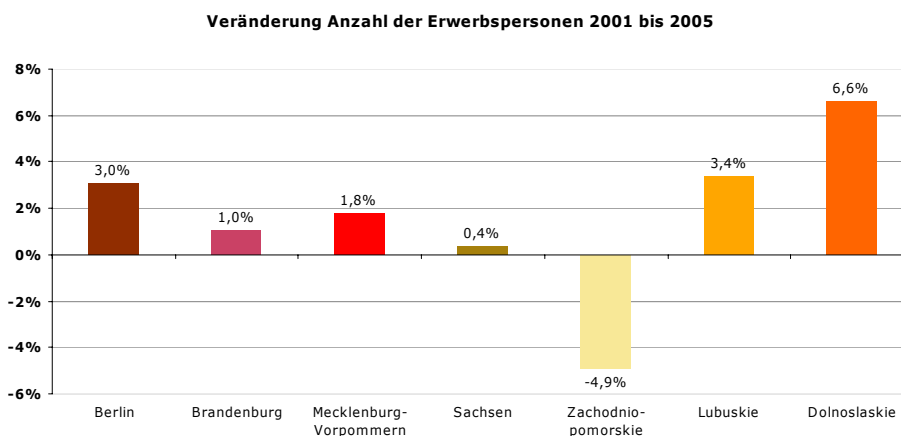
¹ Stosunek osób zatrudnionych do liczby mieszkańców w grupie wiekowej od 15 bis 64-letków

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

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

Ryc. 14:
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.

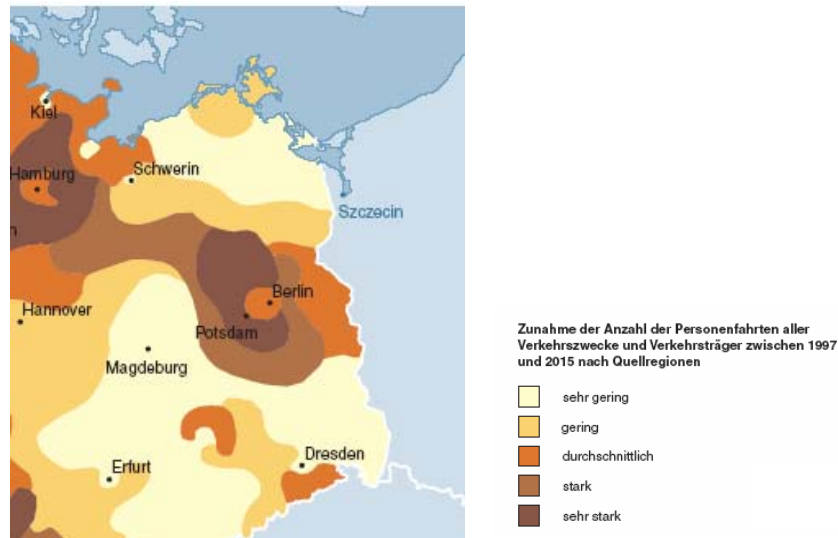
Rozwój gospodarczy wpływa na zmiany w transporcie

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:

² 27 krajów członkowskich

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Ryc. 15:
Tendencje rozwoju transportu
[Źródło: Federalny Urząd
Budownictwa i Gospodarki
Przestrzennej Raport o stanie
gospodarki przestrzennej z
2005 r.]



ważne ośrodki z rozwojem transportu

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

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

Przewidywany zwiększony popyt na transport

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

Specjalne strefy ekonomiczne ze szczególnymi zachętami inwestycyjnymi

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

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

- Województwo lubuskie
 - Kostrzyn-Słubice

Stan prac: 20 grudnia 2007 r.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

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

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

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

PODSUMOWANIE

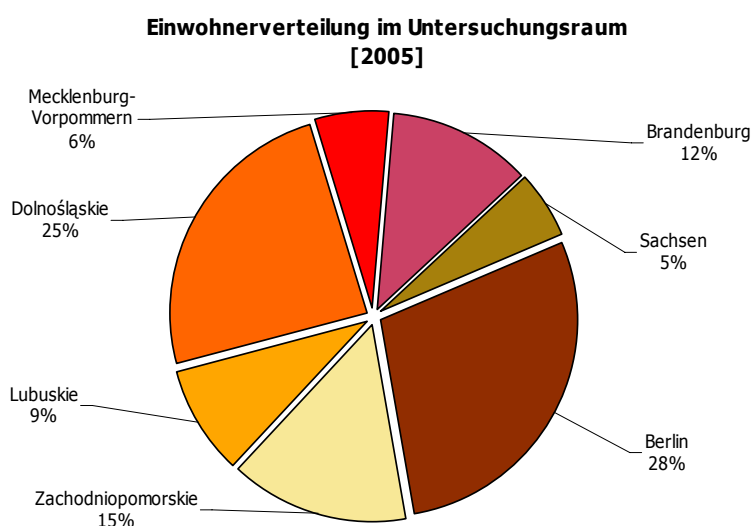
- Rozziew w poziomie gospodarki i dobrobytu między Zachodem i Wschodem (między Niemcami i Polską) nie zmniejszyła się w ostatnich latach, mimo że regiony po obydwu stronach granicy odnotowały wzrost PKB.
- Prognozując dalszy rozwój należy się spodziewać, że dysproporcje w poziomie rozwoju w Polsce wciąż będą się pogłębiać - atrakcyjne dotychczas regiony dalej będą zbierać owoce swojego pozytywnego rozwoju (na południu kraju), a regiony północne będą w dalszym ciągu ulegać zacofaniu.
- Szansą na rozwój dla całego regionu jest zdefiniowanie jego położenia „po środku Unii Europejskiej” jako mostu między „starymi” i „nowymi” państwami członkowskimi. Szansa ta jednakże kryje w sobie również ryzyko zredukowania znaczenia regionu do „regionu tranzytowego”, niekorzystającego z ogólnego rozwoju gospodarczego lub korzystającego z tego tylko po części i uzależnionego od rozwoju sąsiednich, prosperujących regionów.
- Niemieckie powiaty ziemskie na badanym obszarze - z wyjątkiem metropolii i centrów nadrzędnych - w skali ogólnoniemieckiej w dużej mierze zaliczają się do słabszych pod względem gospodarczym. Zarówno rozwój demograficzny jak i dynamika wskaźników bezrobocia, zatrudnienia i potencjału gospodarczego odstają w stosunku do średnich wskaźników ogólnoniemieckich. To samo można powiedzieć o polskich województwach.
- W szczególności metropolia, jaką jest Berlin, nie uruchomiła jeszcze takiego potencjału gospodarczego, który stanowiłby duży impuls dla regionu.
- Szczególnie połączenie regionów i ich ważnych ośrodków z ponadregionalnymi szlakami komunikacyjnymi odegra ważną rolę w ich rozwoju.

3.4 Dynamika ludności i prognozy demograficzne

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

Poniższy wykres pokazuje udział procentowy mieszkańców na badanym obszarze:

Ryc. 16:
Udział procentowy
mieszkańców (2005 r.) na
badanym obszarze
[Źródło: prezentacja własna]



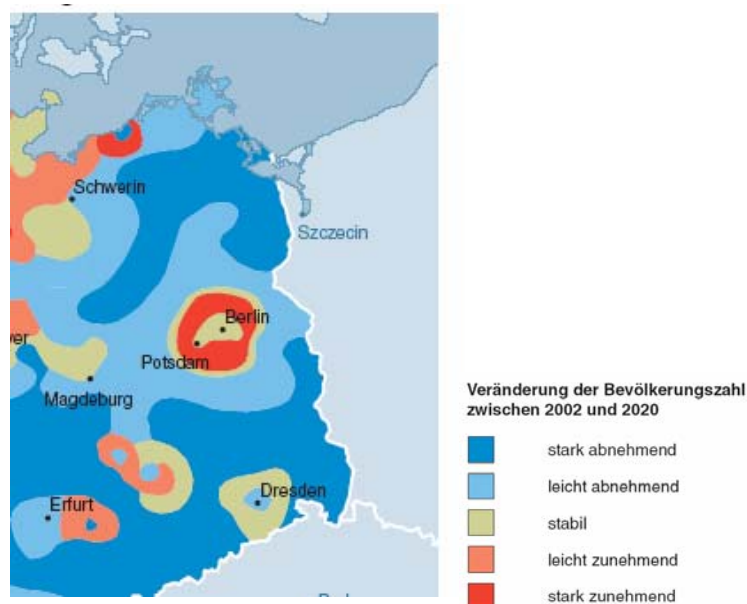
Wyraźnymi ośrodkami skupiającymi mieszkańców są Berlin województwo dolnośląskie.

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

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Ryc. 17:
Tendencje rozwoju
demograficznego do 2020 r.
[Źródło Federalny Urząd
Budownictwa i Gospodarki
Przestrzennej Raport o stanie
gospodarki przestrzennej z
2005 r.]



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

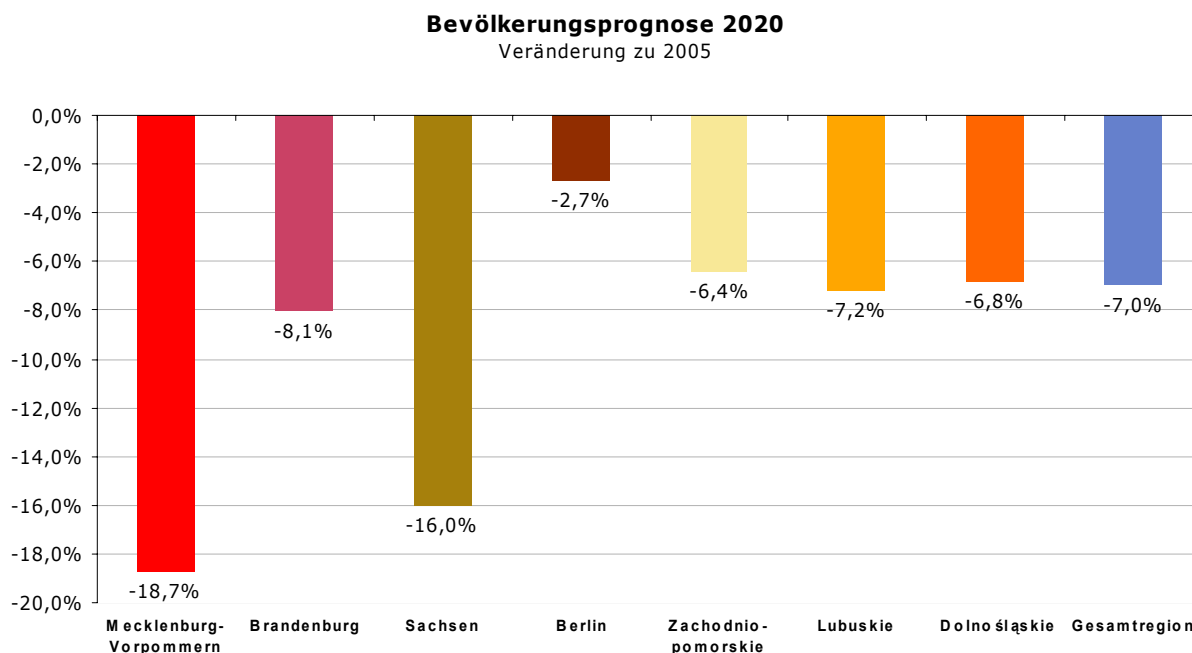
znaczną redukcją liczby
ludności po niemieckiej stronie
- niewielki ubytek po polskiej
stronie

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

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Ryc. 18: Prognoza wg krajów związkowych/województw i dla całego regionu na rok 2020, zmiany w stosunku do 2005 r. [Źródło: prezentacja własna]



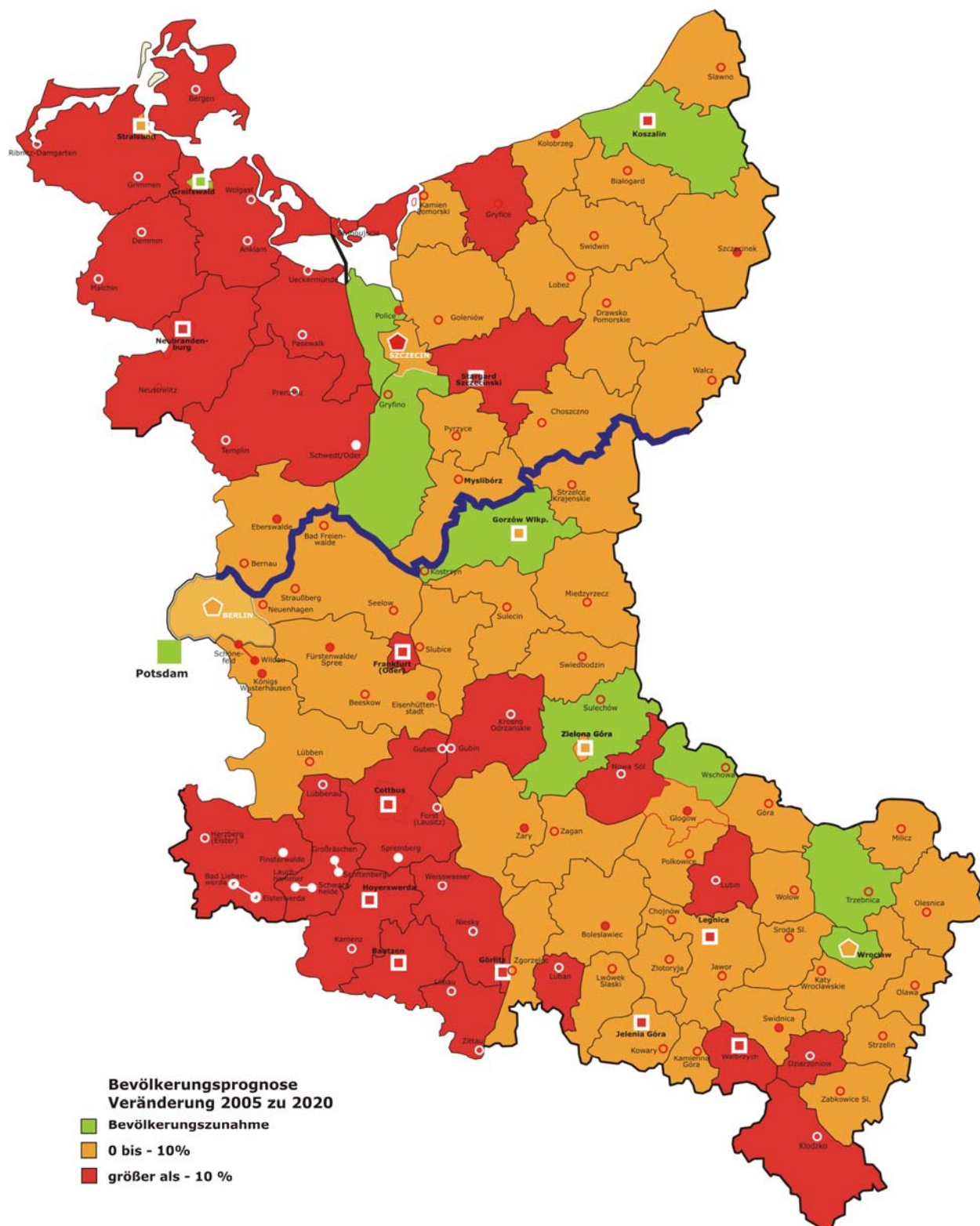
Równoległe z redukcją liczby mieszkańców postępować będzie starzenie się społeczeństwa - po niemieckiej stronie widoczne to będzie bardziej, niż po polskiej. Prawie całej niemieckiej części badanego obszaru dotyczy prognoza mocnego lub bardzo mocnego zwiększenia liczby seniorów sędziwych (powyżej 75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

Regiony są w różnym stopniu dotknięte spadkiem liczby ludności.

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Ryc. 19: 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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

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

PODSUMOWANIE

- Po obydwu stronach granicy w najbliższych latach widoczna będzie redukcja ludności. W 2020 r. w regionie mieszkać będzie o 7% mniej osób niż w roku 2005. Tendencja ta ma swoje uzasadnienie w naturalnej dynamice demograficznej, ale także w utrzymującym się odpływie ludności.
- Do roku 2020 struktura wiekowa w regionie znacznie zmieni się w kierunku starzenia się. Proces ten mocniej będzie odczuwany w niemieckiej części regionu, ponieważ społeczeństwo polskiej części obecnie jest względnie młodsze.
- Zmianom demograficznym towarzyszyć będą coraz większy niedobór robotników wykwalifikowanych uczniów zawodu, co z kolei odbije się na Rozwoju gospodarczym całego regionu.
- Cały region zjedna siły w pracy nad wykorzystaniem szans wynikających ze zmian demograficznych. I tak na przykład przeprofilowanie regionu na region turystyczny (atrakcyjne krajobrazy o wysokim potencjale wypoczynkowym) lub przeobrażenie się w supernowoczesny e-region (bardzo dobre wyposażenie w nowoczesne media i intensywne użytkowanie) mogą stworzyć nowe perspektywy.

3.5 Struktury osadnicze i istotne korytarze transportowe

policentryczne struktury osadnicze

Cały polsko-niemiecki obszar osadniczy nacechowany jest bardzo zróżnicowanymi strukturami osadniczymi. Północną część można zasadniczo zaszeregować 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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

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.

prawie 2/3 mieszkańców żyją w miastach regionu

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

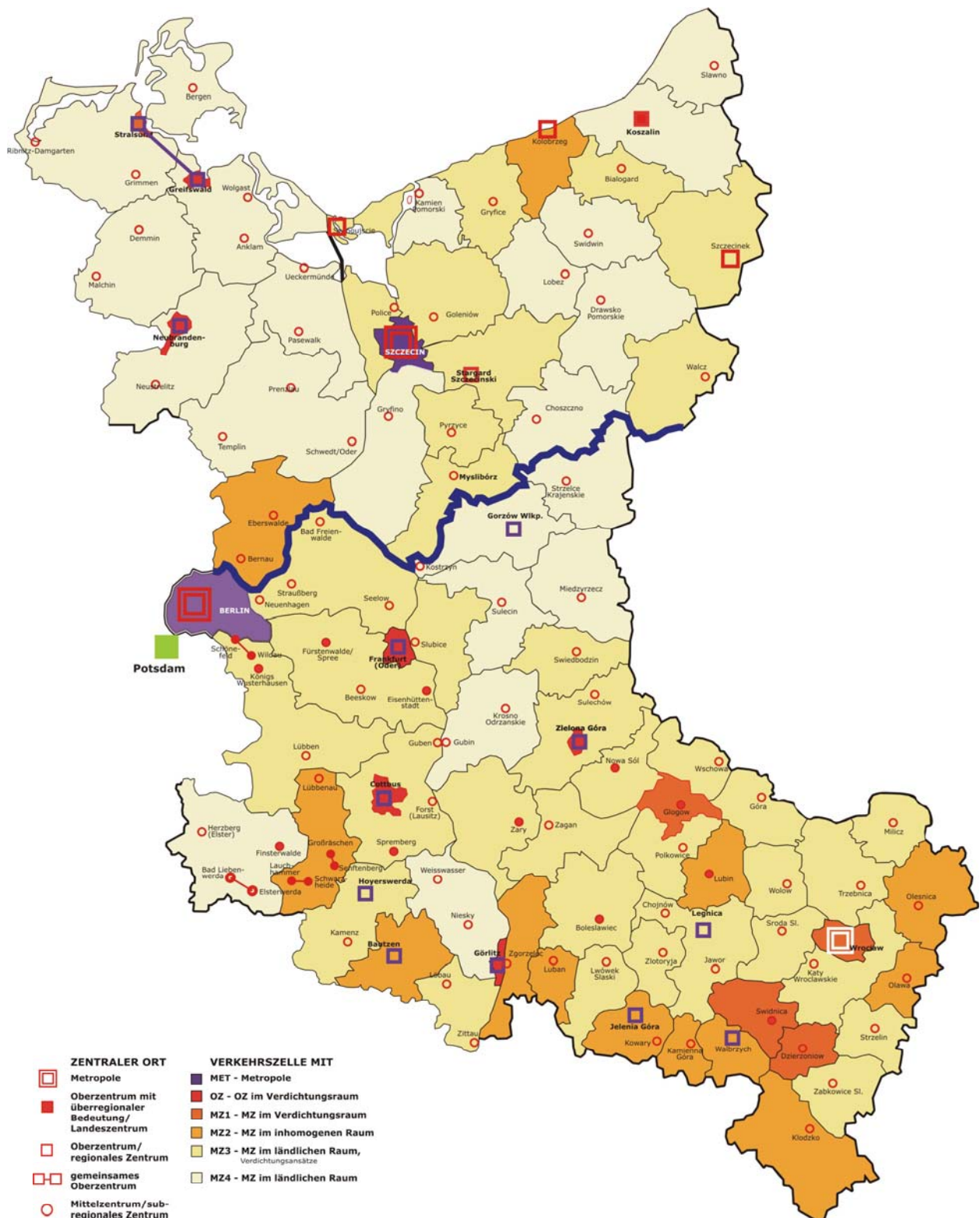
Zadanie 2 - południe – bardziej zagęszczone struktury - Metropolia Berlin jako dominujący punkt osadnictwa

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

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Ryc. 20: Gęstość zaludnienia w badanym obszarze, struktura centrów [Źródło: ilustracja własna]



Raport końcowy – Zadania 1 do 4

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

Tabela 1:
Kryteria struktury centrów

OPIS	KATEGORIA	LICZBA MIESZKAŃCÓW W OŚRODKU CENTRALNYM	GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA 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.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Tabela 2: Podział komórek komunikacyjnych na kategorie

KOMÓRKA KOMUNIKACYJNA Z	KATEGORIA	OPIS STRUKTURY PRZESTRZENNEJ	OPIS STRUKTURY KOMUNIKACYJNEJ
Metropolia	MET	<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

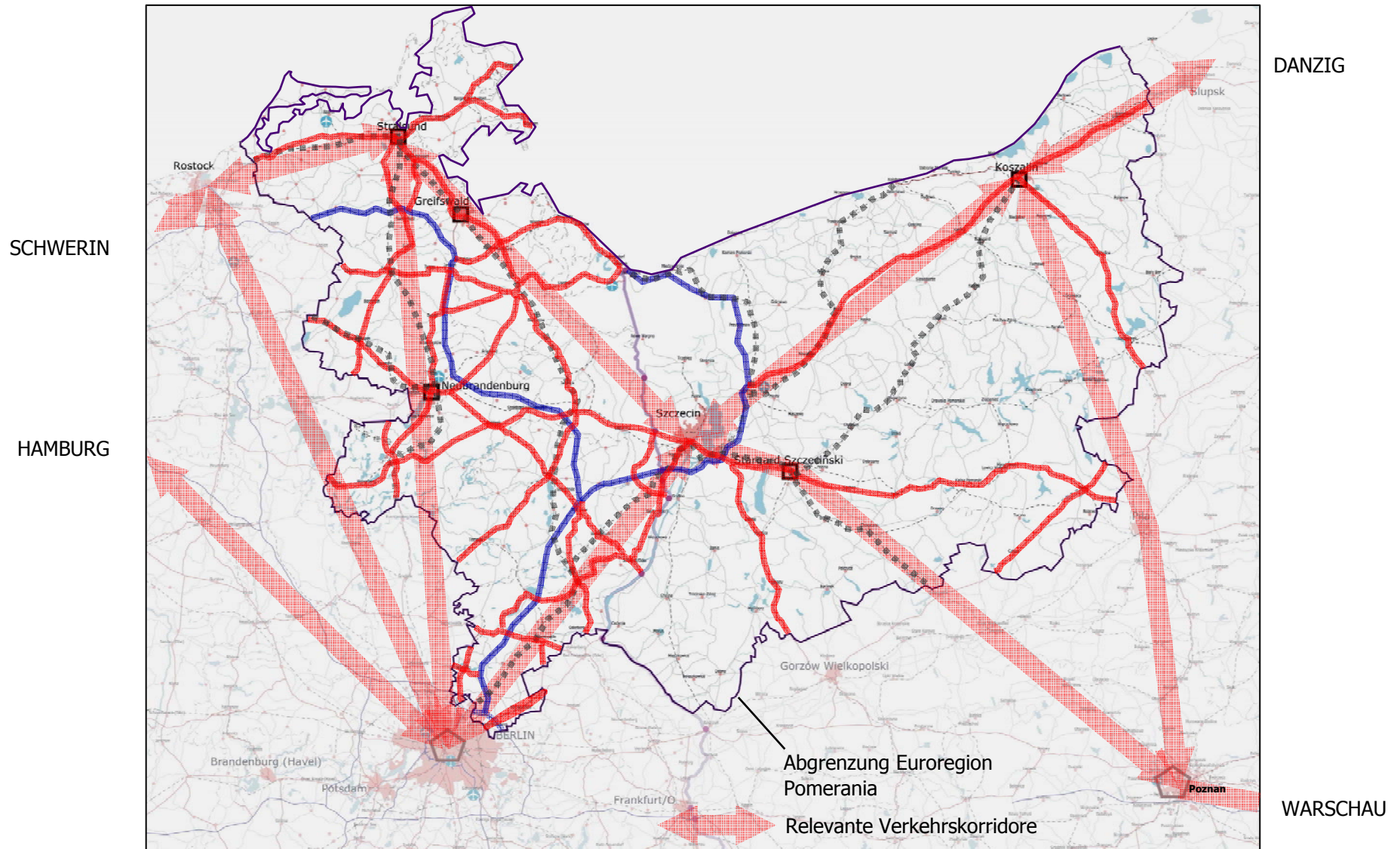
Według wymienionych kryteriów w odniesieniu do obu części obszaru badań (zadanie 1 i 2) zidentyfikowano następujące istotne korytarze transportowe, wewnątrz których projekty dotyczące infrastruktury transportowej zostały szczegółowo przeanalizowane.

W zakresie zadania 1 (Euroregion Pomerania) istotne korytarze zostały zaznaczone na Ryc. 21: Ryc. 21: Euroregion Pomerania (Zadanie 1) z ważnymi korytarzami komunikacyjnymi [Źródło: ilustracja własna]

W zakresie zadania 2 odpowiednio przedstawia to Ryc. 22.

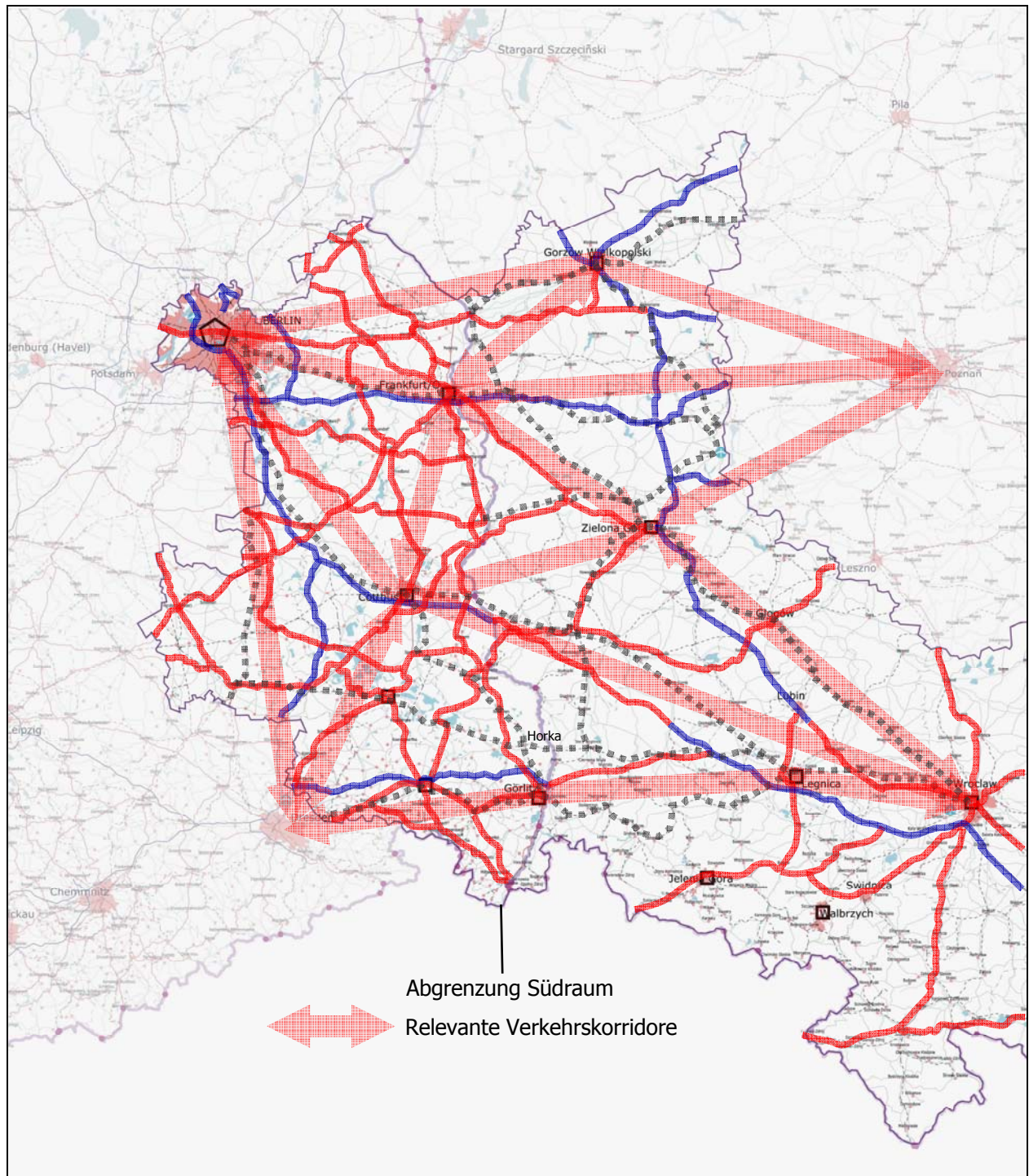
Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Ryc. 21: Euroregion Pomerania (Zadanie 1) z ważnymi korytarzami komunikacyjnymi [Źródło: ilustracja własna]



Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Ryc. 22: Obszar południowy (Zadanie 2) z ważnymi korytarzami komunikacyjnymi [Źródło: ilustracja własna]



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

- Polsko-niemiecki obszar rozwoju (DPERON) znajduje się pod znacznym wpływem obszarów metropolitalnych Berlina, Szczecina i Wrocławia.
- Jako ważne miasta poza regionem wymienić należy Drezno i Poznań.
- Zwłaszcza w Euroregionie Pomerania znaleźć można po części stosunkowo rzadko zamieszkałe powiaty, częściowo powiaty z załączkami zagęszczenia.
- Obszar na południe od osi Berlin-Poznań wykazuje większą gęstość zaludnienia i struktury centrów. Tu znajduje się więcej i gęściej zaludnionych centrów nadrzędnych, niż w północnej części obszaru badanego.
- Najważniejsze aglomeracje – obok wymienionych metropolii – w Euroregionie Pomerania (Zadanie 1)
 - Stralsund
 - Greifswald
 - Neubrandenburg
 - Stargard Szczeciński i
 - Koszalin
- W obszarze południowym (Zadanie 2) następujące centra określają strukturę osadniczą i przestrzenną
 - Frankfurt n. Odrą
 - Cottbus
 - Hoyerswerda
 - Görlitz
 - Bautzen
 - Zielona Góra
 - Legnica
 - Jelenia Góra i
 - Wałbrzych
- Obszar południowy przecinają obydwie 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.

3.6 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.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

(Jednolite) oznakowanie tych szlaków rekreacyjnych pozostaje jednak zadaniem na przyszłość.

Rosnące zapotrzebowanie na transgraniczne trasy rowerowe

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

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

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

„Forum Turystyki” Partnerstwa Odrzańskiego określiło wiele zadań na przyszłość

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

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

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

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

planowana Transgraniczna
Kulturowa Ścieżka Ogrodów
„wokół Bad Muskau”

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

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

PODSUMOWANIE

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

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

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 euroregiony na nadchodzący okres programowania znaleźć można także załączki wspólnego rozwoju regionu turystycznego. Turystyka jest, ze względu na swoje znaczenie dla rozwoju gospodarczego regionu, traktowana i opracowywana w tych koncepcjach jako samodzielne pole działania.

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

4.1 Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN) i paneuropejskie korytarze transportowe

TRANSEUROPEJSKA SIEĆ TRANSPORTOWA

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

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

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

PANEUROPEJSKIE KORYTARZE TRANSPORTOWE

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

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

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

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

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

**KORYTARZ TRANSPORTOWY II**

Ryc. 24:
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, Łowicz 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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

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

KORYTARZ TRANSPORTOWY III

Ryc. 25:
Paneuropejski Korytarz
Transportowy III [Źródło:
Komisja Europejska]



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

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

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

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

4.2 Warunki ramowe rozwoju transportu

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

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

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

Działania wspierające Transeuropejskie Sieci Transportowe zostały zrealizowane na poziomie UE. Jednak z 21 planowanych projektów infrastrukturalnych w 15 starych krajach Unii ukończono realizację tylko trzech, realizacja kolejnych czterech jest daleko zaawansowana. Za opóźnienia odpowiedzialne są przede

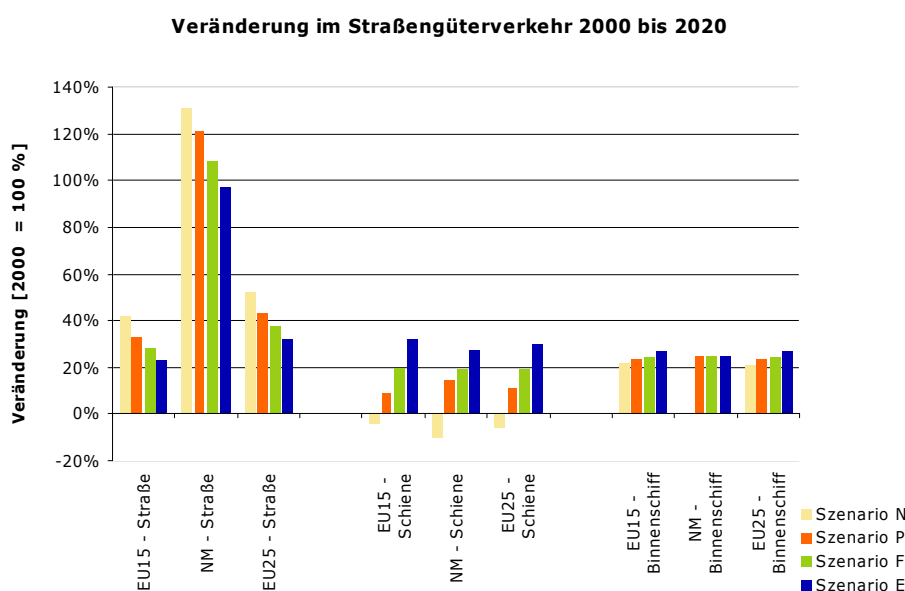
Raport końcowy – Zadania 1 do 4

wszystkim kraje członkowskie, które nie były w stanie przeznaczyć odpowiednich środków na inwestycje, i to pomimo że UE w znaczący sposób wspiera TEN.

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

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

Ryc. 26:
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.

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

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 wzmocniane 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.

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

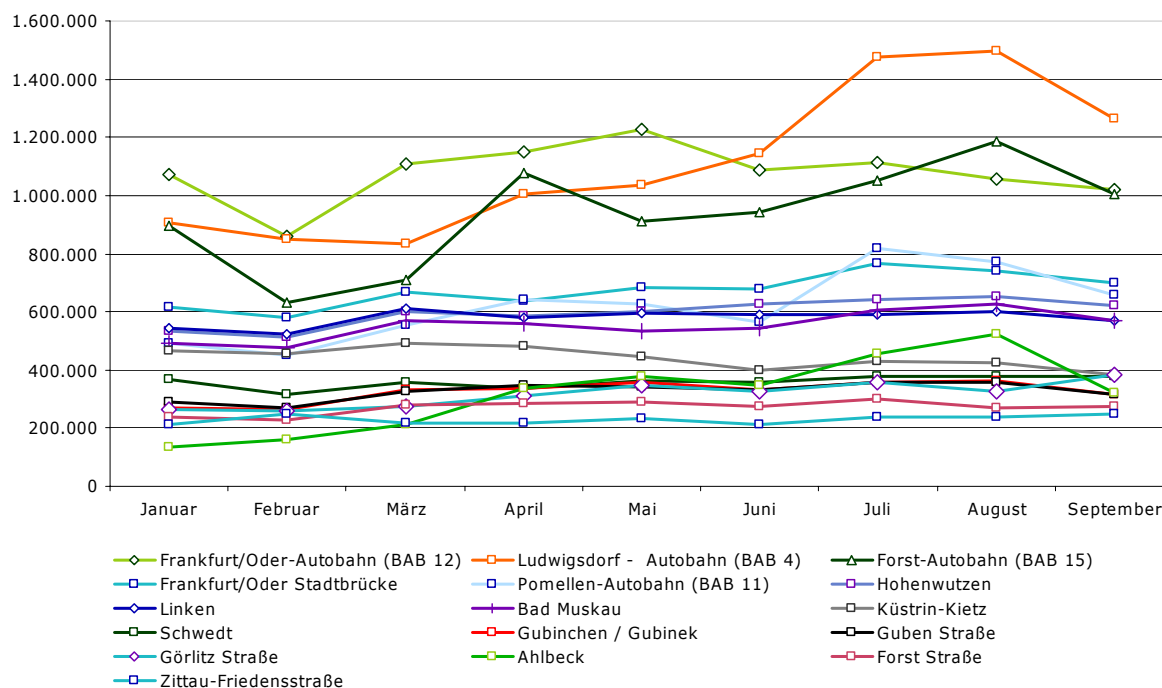
ROZWÓJ LICZBY PODRÓŻUJĄCYCH NA PRZEJŚCIACH GRANICZNYCH W OBSZARZE DPERON

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

Aktualne statystyki policji federalnej wykazują różny rozwój liczby przekraczających granicę w DPERONie na poszczególnych przejściach (od stycznia do września 2007). Ogółem granicę na polsko-niemieckich przejściach granicznych od stycznia do września 2007 roku przekroczyło (w obie strony) 83.437.150 osób. Największą frekwencję notują przejścia graniczne na autostradach. Przejście BAB 4 koło Görlitz jest najpopularniejsze (jeśli obliczyć sumę wjazdów i wyjazdów), do czerwca 2007 r. pozycję tę zachowywało przejście w Świecku (BAB12). Na trzecim miejscu znajduje się przejście graniczne w Forst (BAB15), za nim jest przejście Frankfurt/Słubice, a potem czwarte przejście na autostradzie, czyli Kołbaskowo (BAB11). Widać wyraźnie, że przejście graniczne we Frankfurcie i Słubicach ma większe znaczenie niż to w Kołbaskowie: We Frankfurcie/Słubicach w pierwszych dziewięciu miesiącach roku 2007 miało miejsce 6.066.000 przekroczeń granicy, podczas gdy w Kołbaskowie było ich o pół miliona mniej (5.586.000).

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Grenzübergänge Straße
Entwicklung der Reisendenzahlen 2007
 (Januar bis September)



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

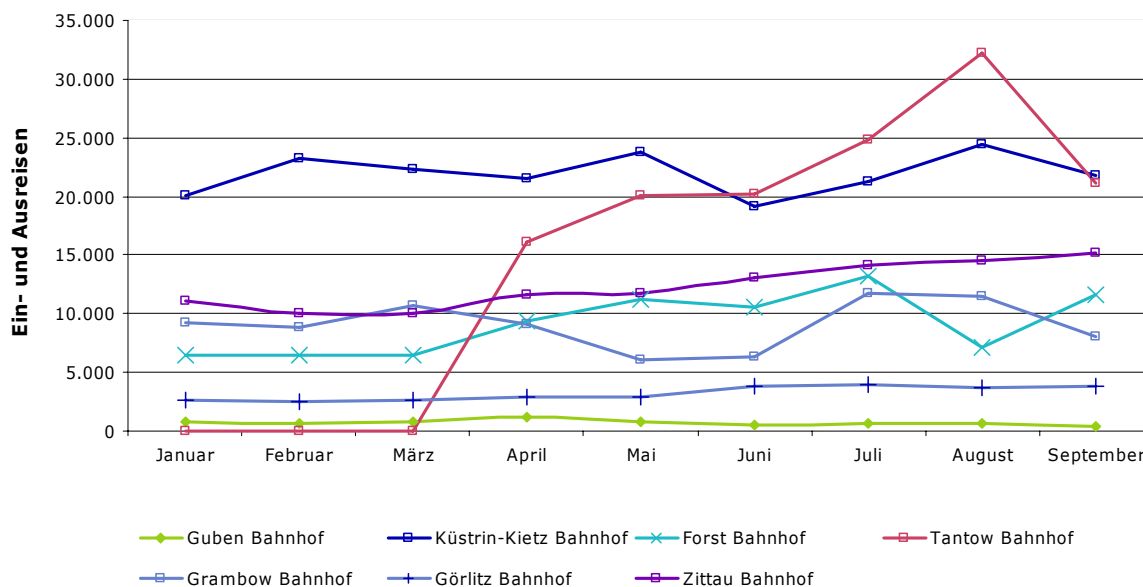
Bardzo niska atrakcyjność połączeń kolejowych - dominacja indywidualnego transportu samochodowego

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

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

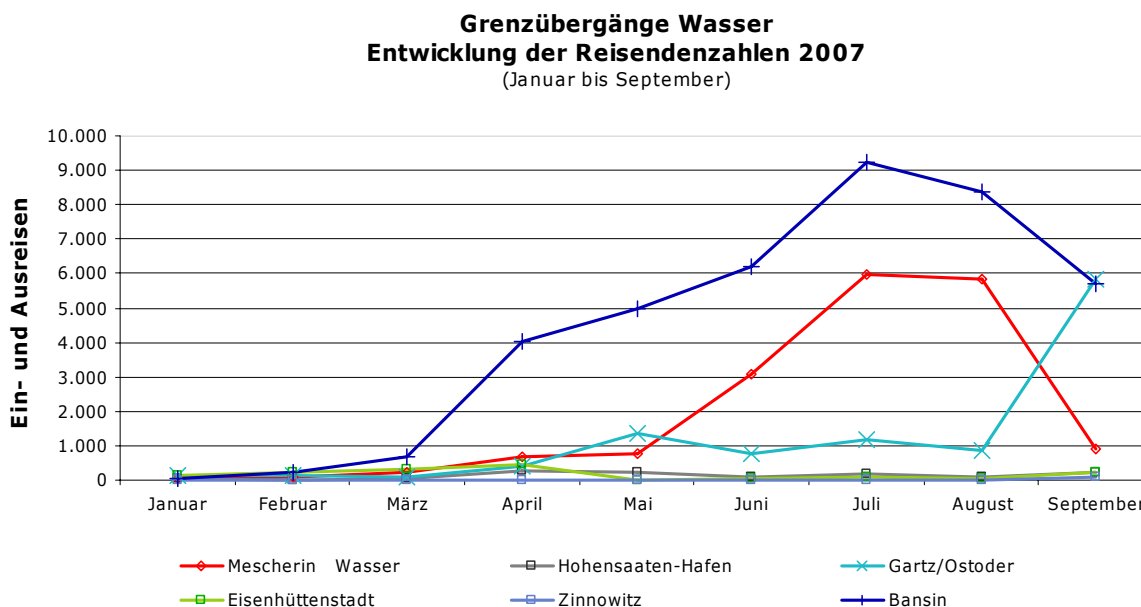
Grenzübergänge Eisenbahn
Entwicklung der Reisendenzahlen 2007
 (Januar bis September)



Ryc. 28: Rozwój liczby podróżujących na kolejowych przejściach granicznych, styczeń do września 2007 [Źródło: Bundespolizeidirektion Koblenz, Lage- und Auswertungszentrum für die Bundespolizei]

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

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Ryc. 29: Rozwój liczby podróżujących na wodnych przejściach granicznych, styczeń do września 2007 [Źródło: Bundespolizeidirektion Koblenz, Lage- und Auswertungszentrum für die Bundespolizei]

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

4.3 Podsumowanie zasadniczych oczekiwań wobec transgranicznej infrastruktury transportowej

Partnerstwo Odrzańskie formułuje istotne oczekiwania wobec infrastruktury transportowej

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

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

współpracy instytucjonalnej. W tym celu niezbędna jest **ściśła i skuteczna współpraca** władz politycznych, odpowiedzialnych za transport władz administracyjnych oraz przedsiębiorstw transportowych.

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

Dla poszczególnych rodzajów transportu sformułowano następujące konkretne działania:

• TRANSPORT KOLEJOWY

- Niezbędna dla rozwoju Regionu Odrzańskiego jest **poprawa dostępności**, ew. **skrócenie czasu przejazdów**, szczególnie między polskimi i niemieckimi ośrodkami miejskimi. Rozbudowany, skoordynowany na poziomie ponadregionalnym transport lokalny o **przejrzystej strukturze taryfowej** zapewni połączenie terenów wiejskich z miejskimi.
- Należy dążyć do:
 - 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.

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

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

• TRANSPORT LOTNICZY

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

• LOGISTYKA

- Rozwój infrastruktury i **poprawa współpracy** między instytucjami stanowi jednocześnie wkład w rozwój regionu jako centrum logistycznego.
- **Specjalizacja** polskich i niemieckich **przedsiębiorstw logistycznych** przyczynia się do zwiększenia konkurencyjności tej branży po obu stronach Odry.

5 Infrastruktury komunikacyjne – „Baza projektów” DPERON

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

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

OBJAŚNIENIA DO TABELI

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

Status poszczególnych projektów uporządkowano w sposób następujący:

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

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

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

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

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

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 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. Wybór projektów do pogłębionej prezentacji opiera się systematyce przedstawionej w ryc. 30

Ryc. 30:
Kryteria wyboru projektów do
pogłębionej prezentacji w
kartach projektów

**STAN BAZY PROJEKTÓW (PROJEKTPOOL)**

Na dzień 20 grudnia 2007 stan bazy przedstawia się następująco:

- Łącznie zebrano dotychczas 559 projektów komunikacyjnych.
- W 99 przypadkach wykonano prace pogłębione w formie kart projektów.

5.1 Drogi lądowe

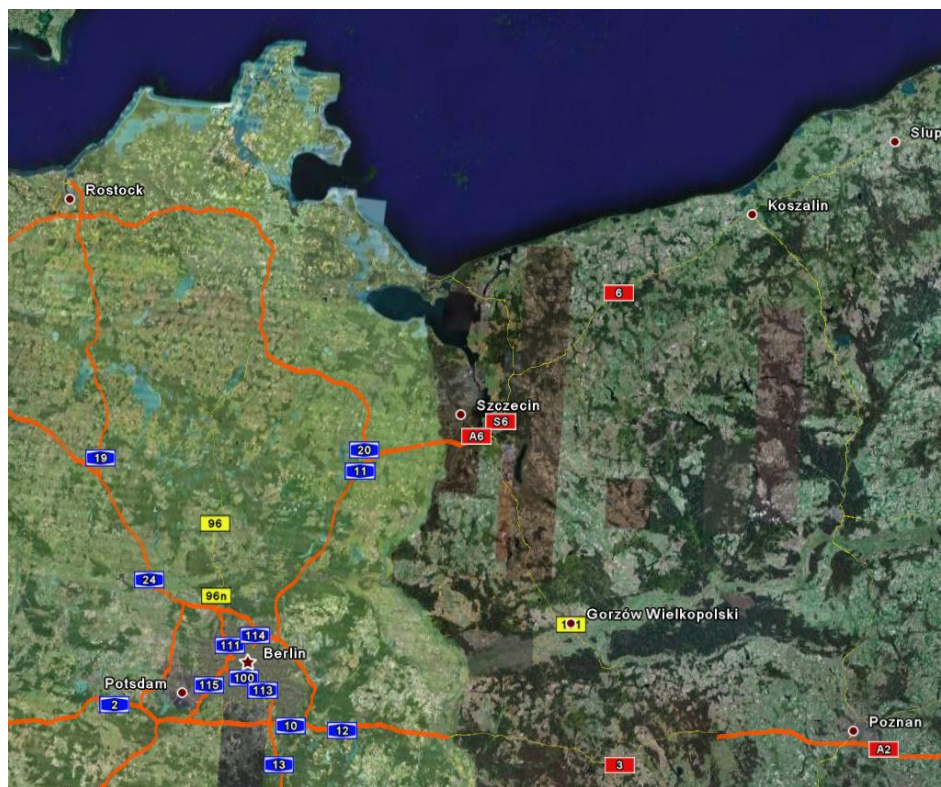
5.1.1 Część 1

AKTUALNA SYTUACJA

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

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

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



Sieć dróg o istotnym znaczeniu komunikacyjnym (drogi federalne / drogi wojewódzkie) jest po stronie niemieckiej wyraźnie bardziej zagęszczona niż po stronie polskiej, gdzie brakuje szczególnie w pełni przepustowego połączenia autostradowego ze Szczecina w kierunku Poznania i Warszawy. Istnieje wprawdzie autostrada ze Szczecina do Berlina (A11), jednak odcinek od węzła

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Kreuz Uckermark (zjazd A20) aż do przejścia granicznego jest w bardzo złym stanie technicznym, przez co podczas jazdy można tam rozwijać jedynie stosunkowo niskie prędkości.

ISTNIEJĄCE PRZEJŚCIA GRANICZNE

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

Tabela 3:
Istniejące przejścia graniczne drogowe

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

PLANY

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

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

Nr	NAZWA	PRZE- WOŹNIK	ZRÓDŁO	STATUS				ODNIESIENIE PRZE- STRZENNE			PRIORYTET REALIZATORA PRZEDSIĘWZIE CIA			PRZYPORZĄDKOWANIE				UWAGI	
				W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omysł	D	PL	granica	wysoki	średni	niski	Drogi feder. pełne potrzeby	Drogi feder. dalsze potrzeby	Plany landowe	Lista prioryteto- wa mostów gr.		Plany/wizje regionów i gmin
24	BAB S3: Szczecin-Lubawka, nowa	S	GDDKIA			x													
25	BAB S3: Szczecin-Swinoujście nowa	S	GDDKIA	x															

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

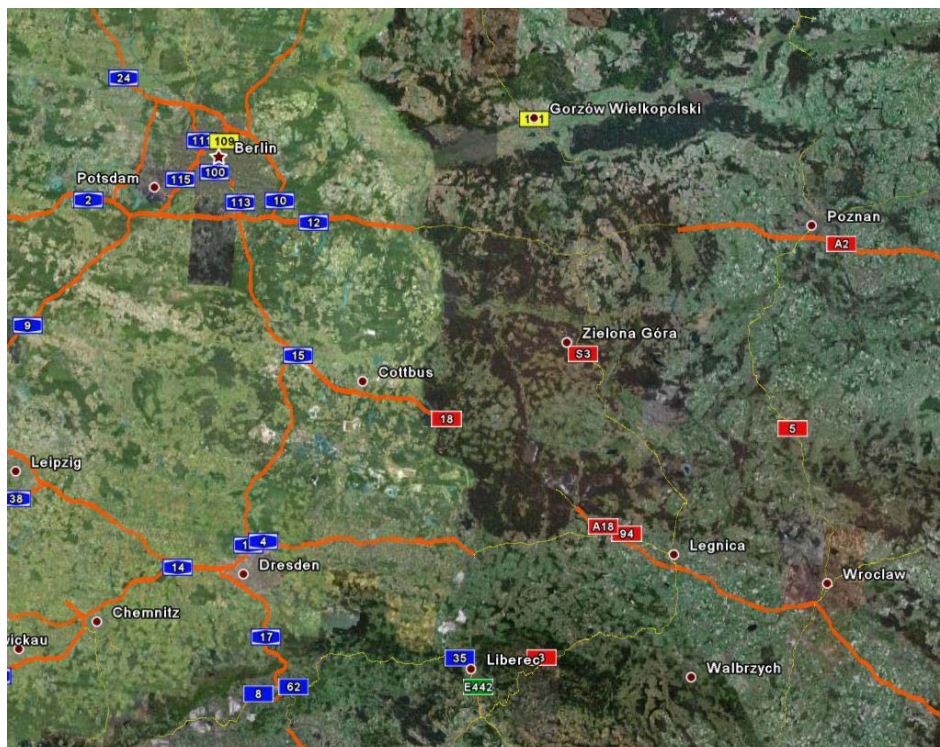
Nr	NAZWA	PRZE- WOŹNIK	ZRÓDŁO	STATUS				ODNIESIENIE PRZE- STRZENNE			PRIORYTET REALIZATORA PRZEDSIĘWZIE CIA			PRZYPORZĄDKOWANIE				UWAGI	
				W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omyśl	D	PL	granica	wysoki	średni	niski	Drogi feder. pilnej potrzeby	Drogi feder. dalszej potrzeby	Plany landowe	Lista prioryteto- wa mostów gr.		Plany/wizje regionów i gmin
26	BAB	S6: Szczecin-Gdańsk nowa	S	GDDKIA			X												
30	BAB	S3: obwodnica Międzyzdroje	S	GDDKIA	X														
33	BAB	S6: obwodnica Szczecin	S	GDDKIA		X													Działanie kluczowe kompleks działań III-1 w EHK-P
35	BAB	S10: obwodnica Stargard Szczeciński	S	GDDKIA		X													Działanie kluczowe kompleks działań III-1 w EHK-P
40	B	B96: rozbudowa Neubrandenburg-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
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								

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.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

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



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

ISTNIEJĄCE PRZEJŚCIA GRANICZNE

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

Tabela 4:
Istniejące przejścia graniczne
drogowe

BEZEICHNUNG	ZUGELASSENE VERKEHRSARTEN
Küstrin - Kietz - Kostrzyn (B1)	▪ ruch osobowy i towarowy (maks. 3,5 t)
Frankfurt nad Odrą-Świecko (BAB12/A2)	▪ ruch osobowy i towarowy
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–Radomierzyce (B99)	▪ ruch osobowy

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

BEZEICHNUNG	ZUGELASSENE VERKEHRSARTEN
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.

PROJEKTY KOMUNIKACYJNE WYMAGAJĄCE POGŁĘBIONYCH PRAC CZĘŚĆ 2 – AUTOSTRADY

Nr	NAZWA	PRZE- WOZ- NIK	ŹRÓD- ŁO	STATUS				ODNIESIENIE PRZE- STRZENNE			PRIORYTET REALIZA- TORA PRZED- SIĘWZIE-CIA			PRZYPORZĄDKO- WANIE				UWAGI	
				W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omysł	D	PL	granica	wysoki	średni	niski	Drogi feder. pilnej potrzeby	Drogi feder. dalszej potrzeby	Plany landowe	Lista priorytetowa mostów gr.		Plany/wizje regionów i gmin
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. zachodnio-pomorskie – 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								

Raport końcowy – Zadania 1 do 4**PROJEKTY KOMUNIKACYJNE WYMAGAJĄCE POGŁĘBIONYCH PRAC CZĘŚĆ 2 – DROGI FEDERALNE**

Nr	NAZWA	PRZEWOZNIK	ŹRÓDŁO	STATUS				ODNIENIE PRZESTRZENNE			PRIORYTET GŁÓWNEGO PARTNERA PROJEKTU			PRZYPORZĄDKOWANIE				UWAGI			
				W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omyśl	D	PL	granica	wysoki	średni	niski	Drogi feder. pilnej potrzeby	Drogi feder. dalszej potrzeby	Plany landowe	Lista priorytetowa mostów gr.		Plany/wizje regionów i gmin		
75	B	B112: obwodnica Frankfurt n. O., 3. odcinek	S	BVWP/ IRP-B	x						(x)	X									
77	B	B112: obwodnica Brieskow – Finkenheerd / Wiesenau	S	BVWP/ IRP-B	x						(x)	x									
109	B	B167: obwodnica Neuhardenberg	S	BVWP									X								
110	B	B167: obwodnica Plätkow / Gusow	S	BVWP								x									
111	B	B167: obwodnica Dolgelin / Libbenichen	S	BVWP								X								Postępowanie dot. procedury planowania	
112	B	B168n: Pfaffendorf	S	BVWP		x						x				x				Konferencja dot. procedury planowania przestrzennego	
113	B	B168n: Groß Rietz	S	BVWP		x						X				X				Konferencja dot. procedury planowania przestrzennego	
127	B	B112: obwodnica Eisenhüttenstadt	S	BVWP/ IRP-B	X						(x)	x				X					
136	B	B246-B112: granica D/PL, przejście Eisenhüttenstadt	S	BVWP	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					
149	B	B6/B96: obwodnica zachodnia Bautzen	S	BVWP/ FEV	x							x				x					
151	B	B97: przełożona Bernsdorf – Lauta	S	FEV		x									x		x				
152	B	B98: obwodnica Bischofswerda	S	BVWP	x							x				x					
158	B	B156a: Hoyerswerda – Weißwasser	S	FEV		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					
161	B	B178: odcinek Löbau – Obercunnersdorf	S	BVWP	x						(x)	x				x					
162	B	B178: odc. Obercunnersdorf – Niederoderwitz	S	BVWP	x							x	x			X					
163	B	B178: odc. Niederoderwitz – Oberseifersdorf	S	BVWP	x							x	x			x					
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				Wg planu potrzeb dróg landowych zakwalifikowana

PROJEKTY KOMUNIKACYJNE WYMAGAJĄCE POGŁĘBIONYCH PRAC CZĘŚĆ 2 – DROGI LANDOWE

Nr	NAZWA	PRZEWOZNIK	ŹRÓDŁO	STATUS				ODNIENIE PRZESTRZENNE			PRIORYTET REALIZATORA PRZEDSIĘWZIĘCIA			PRZYPORZĄDKOWANIE				UWAGI			
				W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omyśl	D	PL	granica	wysoki	średni	niski	Drogi feder. pilnej potrzeby	Drogi feder. dalszej potrzeby	Plany landowe	Lista priorytetowa mostów gr.		Plany/wizje regionów i gmin		
219	L	S 106/S111: objazd Bautzen	S	FEV													X				
221	L	S111a: obwodnica pld.-zachodnia Görlitz	S	FEV								X					X				
223	L	S121: Niesky – Rothenburg	S	FEV								x					X				

Raport końcowy – Zadania 1 do 4**5.2 Koleje****5.2.1 Część 1****AKTUALNA SYTUACJA**

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

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

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

ISTNIEJĄCE PRZEJŚCIA GRANICZNE

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

Tabela 5:
Istniejące przejścia graniczne kolejowe

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

PLANY

W najbliższych latach planowane są następujące projekty dotyczące infrastruktury kolejowej:

PROJEKTY KOMUNIKACYJNE WYMAGAJĄCE POGŁĘBIONYCH PRAC CZĘŚĆ 1 – KOLEJE

Nr	NAZWA	PRZEWOZNIK	ŹRÓDŁO	STATUS				ODNIESIENIE PRZE-STRZENNE	PRIORYTET REALIZACJA PRZEDSIĘWZIĘCIA			PRZYPO- RZĄD- KO- WANIE				UWAGI			
				W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omysł		D	PL	granica	wysoki	średni	niski	Drogi feder. pilnej potrzeby		Drogi feder. dalszej potrzeby	Plany landowe	Lista priorytetowa mostów gr.
310	Modernizacja odcinka Berlin – Pasewalk – Stralsund	SC	BWVP		x														Działanie kluczowe kompleks działań III-1 w
311	Modernizacja odcinka Saßnitz -Bergen – Stralsund	SC	EHK-P	x			X			x									Działanie kluczowe kompleks działań III-1 w

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Nr	NAZWA	PRZEWOZNIK	ŹRÓDŁO	STATUS				ODNIENIE PRZESTRZENNE			PRIORYTET REALIZATORA PRZEDSIĘWZIĘCIA			PRZYPO- RZĄDKO- WANIE				UWAGI
				W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omysł	D	PL	granica	wysoki	średni	niski	Drogi feder. pilnej potrzeby	Drogi feder. dalszej potrzeby	Plany landowe	Lista priorytetowa mostów gr.	
313	Publiczny osobowy transport podmiejski - połączenie Ahlbeck –	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								
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 rozgałęziona 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

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.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Ważne warunki ramowe:
optymalizacja połączenia przed
modernizacją odcinka

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

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

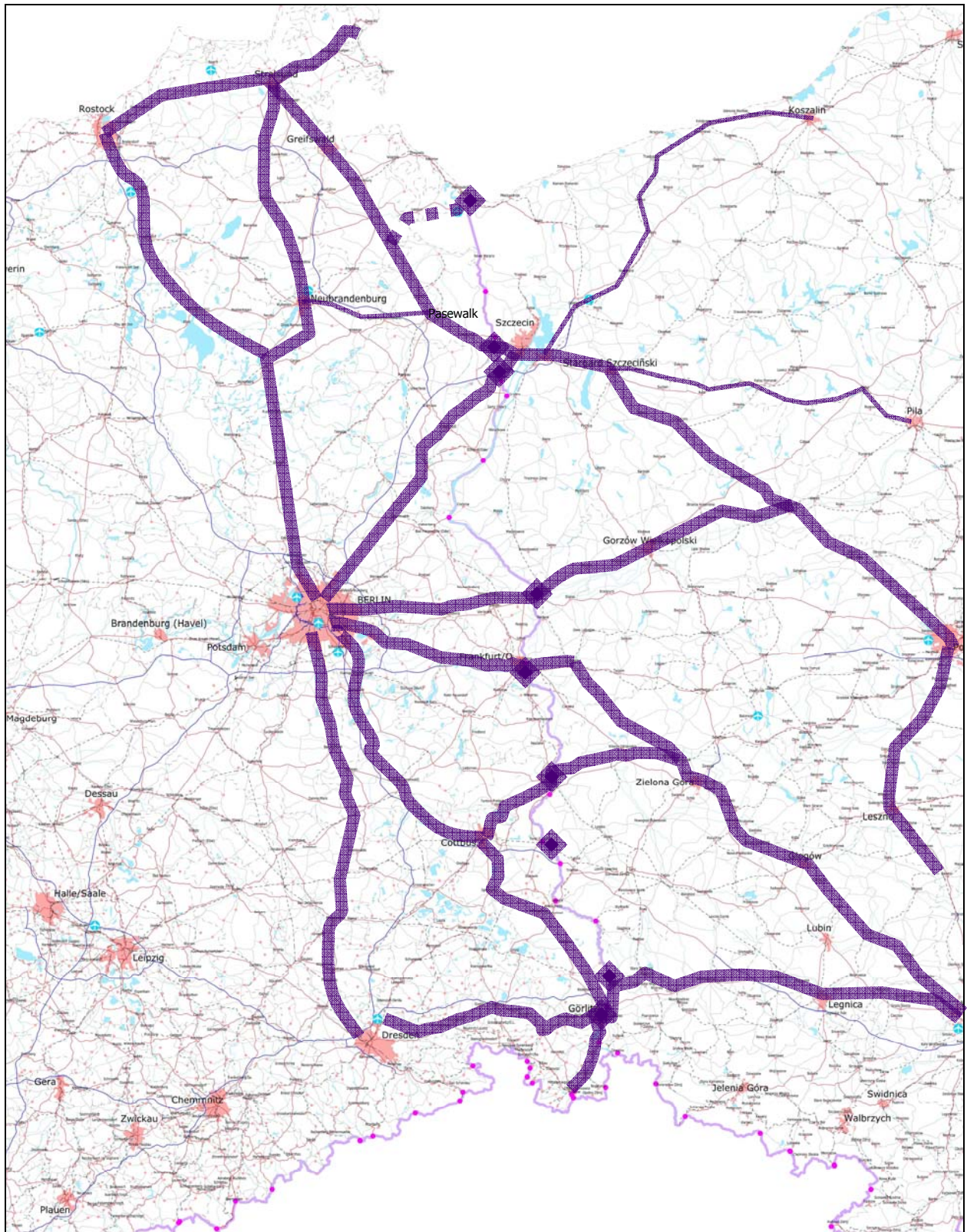
W celu przekroczenia granicy można obecnie korzystać z sześciu przejść granicznych.

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 - Węglińiec	▪ ruch towarowy
Görlitz - Zgorzelec	▪ ruch osobowy i towarowy

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Ryc. 33: Ważne odcinki kolejowe z przejściami granicznymi (w ruchu pasażerskim) na terenie Niemiec i Polski



Raport końcowy – Zadania 1 do 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			PRZYPO-RZADKOWANIE					UWAGI	
				W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omyśl	D	PL	granica	wysoki	średni	niski	Drogi feder. pilnej potrzeby	Drogi feder. dalszej potrzeby	Plany landowe	Lista priorytetowa mostów gr.	Plany/wizje regionów i gmin		
315	Modernizacja CE 59 Szczecin - Wrocław	SC	PKP PLK	X				x		x										
325	Odcinek Hoyerswerda -Horka -państwa		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 Kun Rzepin		PKP PLK	X				x		x										
336	Rozbudowa linii nr 367 Zbąszy Gorzów Wlkp.		RBWP	X				x			x									
337	Rozbudowa linii nr 358 – Czern Zbąszynek		RBWP	X				x			X									
339	Rozbudowa linii nr 278, część B Węgliniec – Jędrzy- chowice – Görlitz		RBWP	X				x			X									
341	Rozbudowa linii nr 295 – Węgl Bielawa - Horka		RBWP				x	x			X									

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.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

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
Altwarp – Nowe Warpno (jez. Neuwarper See)	▪ ruch osobowy
Mescherin – Gryfino (rz. Odra)	▪ ruch osobowy i towarowy
Gartz – Widuchowa (rz. Odra)	▪ ruch towarowy i towarowy
Hohensaaten – Osinów Dolny	▪ ruch osobowy i towarowy
Güstebieser Loose – Gozdowice	▪ ruch osobowy i towarowy ▪ otwarcie nastąpi wkrótce

PROJEKTY KOMUNIKACYJNE CZĘŚĆ 1 – DROGI WODNE

Nr	NAZWA	PRZEWOŹNIK	ŹRÓDŁO	STATUS				ODNIESIENIE PRZE-STRZENNE			PRIORYTET REALIZACJA PRZEDSIĘWZIĘCIA			PRZYPORZĄDKOWANIE					UWAGI		
				W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omysł	D	PL	granica	wysoki	średni	niski	Drogi feder. pilnej potrzeby	Drogi feder. dalszej potrzeby	Plany landowe	Lista priorytetowa mostów gr.	Plany/wizje regionów i gmin			
352	Szlak wodny Hawela-Odra: modernizacja dla statków towarowych z silnikami dużej mocy o zanurzeniu 2,20 m, podnośnia statków w Niederfinow	W	BVWP IRP-W	x	x			x		(x)	x				x						
353	Szlak wodny Hohensaaten-Friedrichsthaler: modernizacja dla statków kabotażowych o zanurzeniu 3,50 m	W	BVWP/ IRP-W / EHK-P	x	x			x		(x)	x			x							
407	Połączenie promowe Świnoujście – Szczecin	W	EHK-P					x	x	x	x									x	

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

5.3.2 Zadanie 2**AKTUALNA SYTUACJA**

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

Stan prac: 20 grudnia 2007 r.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

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

PROJEKTY KOMUNIKACYJNE WYMAGAJĄCE POGŁĘBIONYCH PRAC ZADANIE 2 – DROGI WODNE

Nr	NAZWA	PRZEWOŹNIK	ŹRÓDŁO	STATUS				ODNIENIE PRZESTRZENNE			PRIORYTET REALIZATORA PRZEDSIĘWZIĘCIA			PRZYPORZĄDKOWANIE				UWAGI
				W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omyśl	D	PL	granica	wysoki	średni	niski	Drogi feder. pilnej potrzeby	Drogi feder. dalszej potrzeby	Plany landowe	Lista priorytetowa mostów gr.	
284	G	Lebus-Górzycza-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	pierwszeństwo do wsparcia wg listy priorytetowej		

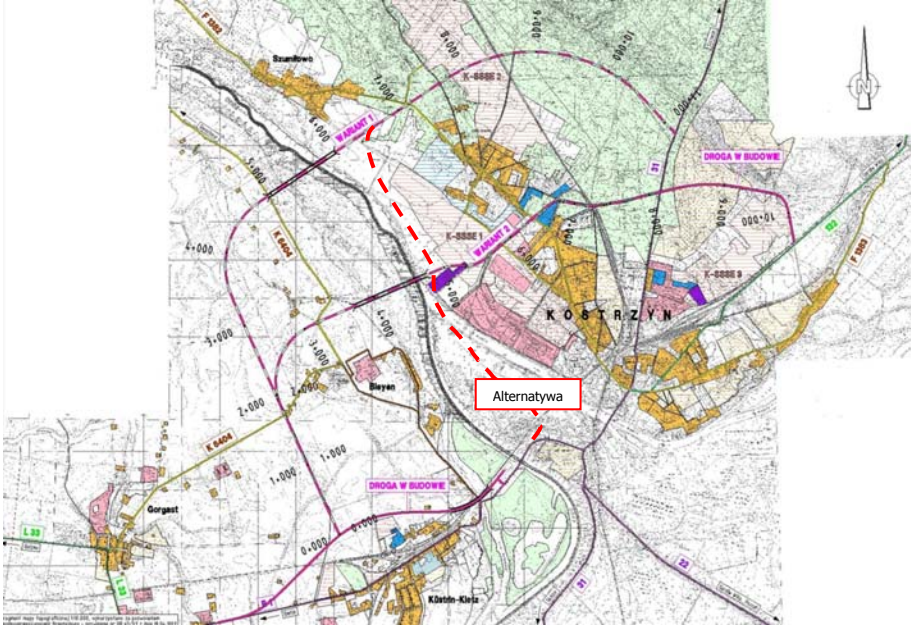
5.4 Drogi powietrzne**5.4.1 Zadanie 1****AKTUALNA SYTUACJA**

Z lotnisk w Gütthin (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 należą międzynarodowe lotnisko w Goleniowie.

5.5 Opisy projektów – „Karta wzorcowa projektu”

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

PROJEKT 72: OBJAZD KOSTRZYNA N31

OPIS	TREŚĆ
OPIS PROJEKTU	
	
TYTUŁ PROJEKTU	OBJAZD KOSTRZYNA N31
KRÓTKI OPIS PROJEKTU	<ul style="list-style-type: none"> • krótki opis w punktach <ul style="list-style-type: none"> – przebieg trasy na północ od Kostrzyna – obecnie dyskusja nt. dwóch wariantów, jedno rozwiązanie alternatywne zostanie przeanalizowane – obiekty specjalne: nowy most nad Odrą, na północ od istniejącej lokalizacji • cele projektu: <ul style="list-style-type: none"> – optymalne włączenie specjalnej strefy ekonomicznej w regionalne i ponadregionalne sieci komunikacyjne – odciążenie obszaru miejskiego Kostrzyna od ruchu tranzytowego – budowa nowego połączenia transgranicznego, a przez to odciążenie istniejącego przejścia granicznego • włączenie do strategii nadrzędnej: do wyjaśnienia • zależność od innych projektów: <ul style="list-style-type: none"> – B1: objazd Kietz/Küstrin – most na Odrze • zgodność z kierunkami rozwoju przestrzennego dla obszarów wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: <ul style="list-style-type: none"> – 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.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

OPIS	TREŚĆ								
REALIZATOR PROJEKTU	<ul style="list-style-type: none"> • podmiot ponoszący koszty budowy: do wyjaśnienia • osoby kontaktowe: do wyjaśnienia 								
PRIORYTET W SKALI LANDU	<table border="1"> <tr> <td>• D</td> <td>• <input type="checkbox"/> wysoki</td> <td>• <input type="checkbox"/> średni</td> <td>• <input type="checkbox"/> niski</td> </tr> <tr> <td>• PL</td> <td>• <input checked="" type="checkbox"/> wysoki</td> <td>• <input type="checkbox"/> średni</td> <td>• <input type="checkbox"/> niski</td> </tr> </table>	• D	• <input type="checkbox"/> wysoki	• <input type="checkbox"/> średni	• <input type="checkbox"/> niski	• PL	• <input checked="" type="checkbox"/> wysoki	• <input type="checkbox"/> średni	• <input type="checkbox"/> niski
• D	• <input type="checkbox"/> wysoki	• <input type="checkbox"/> średni	• <input type="checkbox"/> niski						
• PL	• <input checked="" type="checkbox"/> wysoki	• <input type="checkbox"/> średni	• <input type="checkbox"/> 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	<p>konieczne: <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie</p> <p>dokonano: <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie</p> <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 PLANOWANIU / REALIZACJI	<ul style="list-style-type: none"> • z powodu przesuniętej w czasie fazy planowania objazdu Kietz/Küstrin i objazdu Kostrzyna nie było dotychczas możliwe optymalne uzgodnienie planów. W ramach dalszego planowania poszukuje się zadowalających obie strony rozwiązań. • przyczyny: wszelkie plany dot. objazdu Kietz/Küstrin podejmowano zawsze w porozumieniu ze stroną polską. Poprzez wydzielenie specjalnej strefy gospo darczej po stronie polskiej działania planowania dot. objazdu Kostrzyna 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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		SKUTEK				UZASADNIENIE
		WYSOKI	ŚREDNI	NISKI	BRAK OCENY	
						całości obszaru określono jako średni.
	<ul style="list-style-type: none"> poprawa dostępu do planowanej ważnej gos-podarczo infrastruktury 				X	<ul style="list-style-type: none"> brak informacji o planowanej, istotnej gospodarczo infrastrukturze
	<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.
	<ul style="list-style-type: none"> poprawa połączeń z sieciami trans-europejskimi 		X			<ul style="list-style-type: none"> połączenie z Korytarzem Transeuropejskim 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 zmniejszanie 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
	<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.
	<ul style="list-style-type: none"> wzrost bezpieczeństwa komunikacyjnego 	X				<ul style="list-style-type: none"> odciążenie śródmieścia i stworzenie węzłów komunikacyjnych z

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		SKUTEK				UZASADNIENIE
		WYSOKI	ŚREDNI	NISKI	BRAK OCENY	
						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						
Deficyty - podsumowanie	<ul style="list-style-type: none"> w zakresie komunikacji <ul style="list-style-type: none"> uzgodnienie wspólnej lokalizacji mostu w zakresie procedur <ul style="list-style-type: none"> kontynuacja uzgodnień bilateralnych 					
Konieczne działania dotyczące projektu	<ul style="list-style-type: none"> bezwzględna konieczność kontynuacji uzgodnień dążenie do ciągłości, potrzeba długoplanowych działań 					

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

OCENA					
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	SKUTEK				UZASADNIENIE
	WYSOKI	ŚREDNI	NISKI	BRAK OCENY	
					▪ bardzo uzasadnione jest działanie transgranicznej grupy roboczej

5.6 Mocne strony i słabe strony istniejących elementów infrastruktury komunikacyjnej

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

Tabela 9:
Pierwsze zestawienie mocnych i słabych stron badanego obszaru

GAŁĄŻ TRANSPORTU	MOCNE STRONY / SZANSE	SŁABE STRONY / RYZYKO
DROGI LĄDOWE	<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 póln.-płd. połączeń po stronie polskiej i obecnie także po stronie niem. (na terenie Brandenburgii sytuacja poprawi się w momencie ukończenia budowy szlaku Odra-Łużyce ▪ stan techniczny części odcinków (np. A11 do Kołbaskowa) ▪ zaległości w pracach naprawczych ▪ rzadka sieć komunikacyjna po polskiej stronie ▪ obecnie długie czasy oczekiwania podczas odpraw granicznych, nieaktualne po przystąpieniu Polski do obszaru Umowy z Schengen
DROGI KOLEJOWE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ efektywna sieć istnieje po stronie niemieckiej, po polskiej stronie powstanie w wyniku różnych działań inwestycyjnych ▪ modernizacja odcinka Berlin-Frankfurt n.O. prawie ukończona ▪ przepustowa trasa Berlin-Frankfurt n. O. - Warszawa 	<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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

GAŁĄŻ TRANSPORTU	MOCNE STRONY / SZANSE	SŁABE STRONY / RYZYKO
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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"> ▪ deficyty w zakresie międzyoperacyjności bezpieczeństwa szlaków kolejowych i ich sterowania ▪ obecnie długie czasy oczekiwania podczas odpraw granicznych ▪ konieczność wymiany pojazdów trakcyjnych na granicy w przypadku, gdy posiadają one inny napęd niż napęd diesla ▪ brak wspólnego związku taryfowego ▪ zmniejszająca się oferta komunikacji publicznej, w szczególności na terenach wiejskich
DROGI WODNE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ dostępność Berlina od strony Bałtyku i Odry poprzez dwa szlaki wodne ▪ dostępność dużych, znaczących portów morskich nad Bałtykiem 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ dostęp do Bałtyku tylko Odrą ▪ urzędnictwa portowe i możliwości dostępu częściowo niewystarczającej wielkości) ▪ połączenia ważnych portów z infrastrukturą w głębi lądu (np. Szczecin) ▪ obecnie zbyt mała głębokość i szerokość torów wodnych dla większych statków śródlądowych ▪ stare śluzy „limitują” wymiary statków śródlądowych
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 tracą na znaczeniu regionalne lotniska

6 Zintegrowana koncepcja komunikacyjna (zadanie 4)

6.1 Zróżnicowane poziomy rozważania

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

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

Zbiór projektów w „puli
projektów” (patrz załącznik A2)

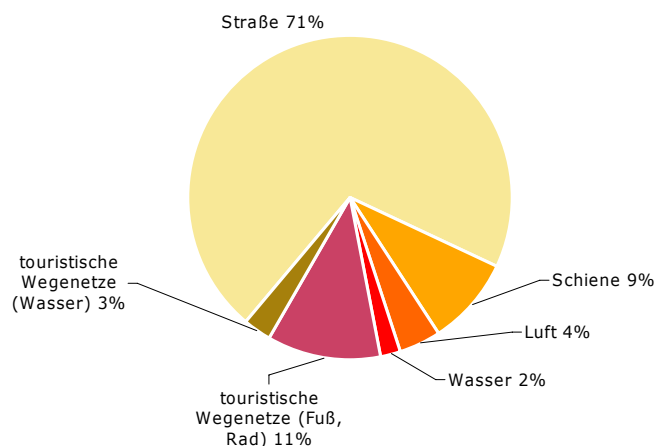
Do koncepcji komunikacyjnej wpłynęły wszystkie projekty infrastruktury komunikacyjnej udostępnione do badań bądź wskazane w terminie prezentacji tymczasowej w dniu 7 listopada 2007. Projekty wskazane jako istotne dla projektu DPERON po tym terminie nie wpłynęły do analizy koncepcji komunikacyjnej. Projekty te zostały ujęte w puli projektów (patrz załącznik A1). Wskazane jest, aby ww. pula projektów była prowadzona dalej i aktualizowana także po przedłożeniu raportu końcowego do projektu DPERON.

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Ryc. 34:
Rozkład poszczególnych
projektów na środki transportu

**VERTEILUNG DER EINZELPROJEKTE AUF DIE
VERKEHRSTRÄGER**



Rozpatrywane projekty posiadają bardzo zróżnicowany stan planowania. Szereg projektów znajduje się już na przykład w konkretnym planowaniu (np. połączenie lokalnej komunikacji publicznej z uzdrowiska Ahlbeck do Świnoujścia (nr 313) lub zachodnia obwodnica Szczecina (nr 33)), podczas gdy inne projekty są sformułowane jako idea np. w koncepcji rozwoju i działania Euroregionu Pomierania 2007-2013 bądź nie są jeszcze trwale zapisane w planach inwestycyjnych gmin na szczeblu krajów związkowych i federacji (np. rozbudowa drogi B96 z Saßnitz do Bergen (nr 56) lub budowa stałego połączenia/tunelu między Uznam a Świnoujściem (nr 477)).

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

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

6.2 Struktura przestrzenna jako podstawa koncepcji komunikacyjnej

Centralne miejscowości jako
„podstawowy szkielet”

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

„Główny szkielet” jako
podstawa wspólnego obszaru

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

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

Hierarchia sieci osadniczej składa się z następujących poziomów:

Tabela 10:
Centralne miejscowości
Pomerania

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

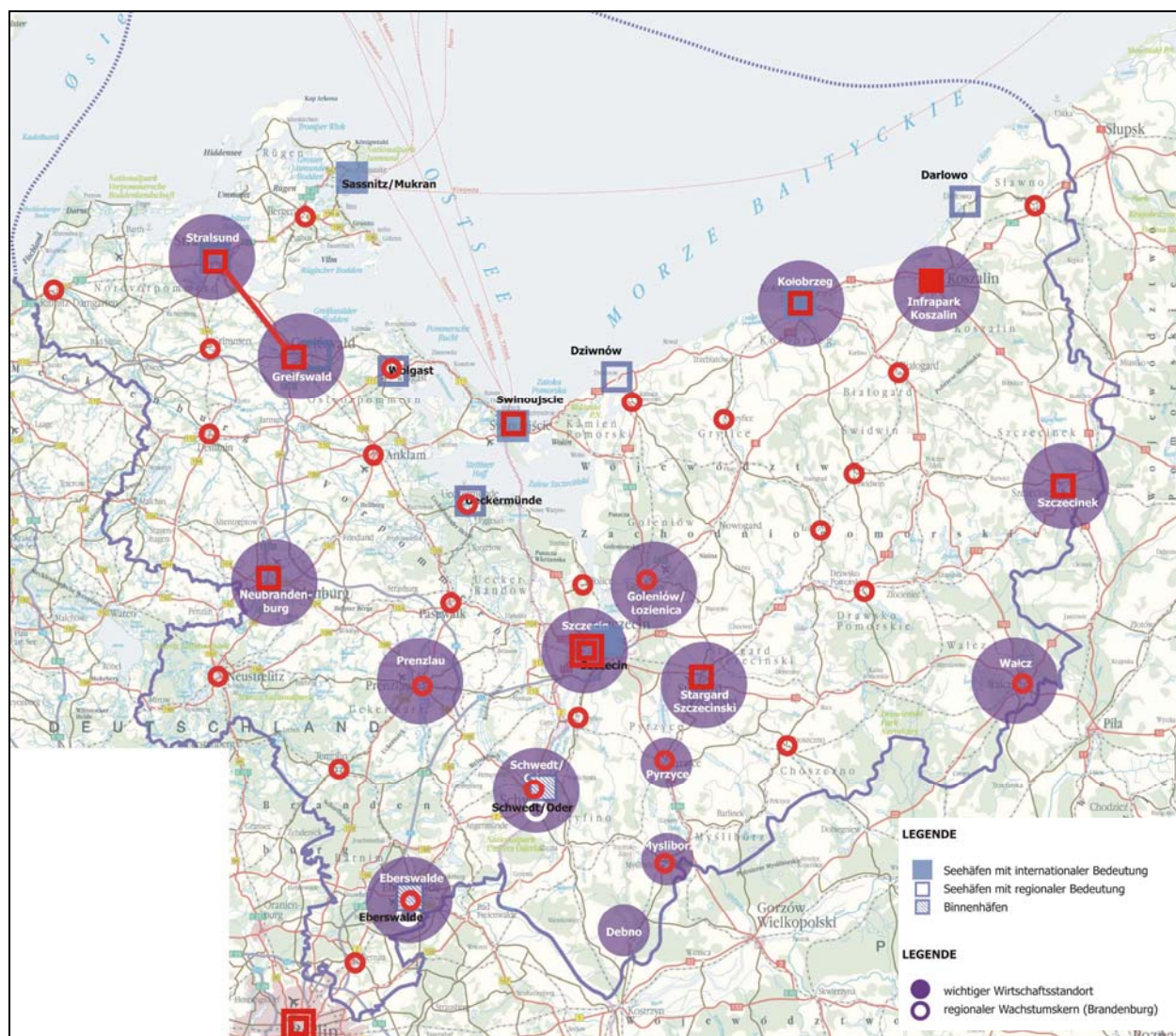
Ryc. 35: Euroregion Pomerania, niemiecka i polska część, przedstawienie centralnych miejscowości [źródło: Euroregion Pomerania, własna prezentacja]

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

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

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

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Ryc. 36: Euroregion Pomerania, niemiecka i polska część, przedstawienie centralnych miejscowości [Źródło: Euroregion Pomerania, własna prezentacja]

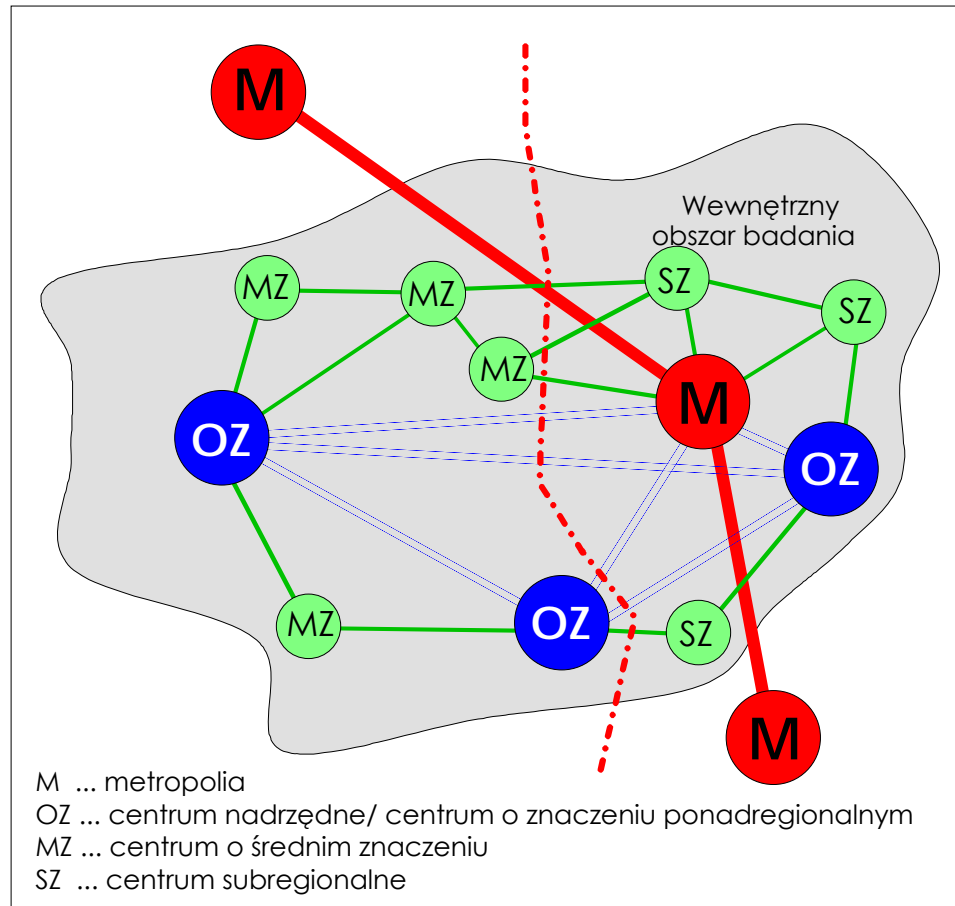
Do celów analizy sieci infrastruktury turystycznej na sieć centralnych miejscowości nakładane są lokalizacje istotne pod względem turystycznym. Ze względu na położenie Euroregionu rozwój turystyki dotyczy głównie lokalizacji turystycznych położonych na wybrzeżu i w pobliżu. Oprócz tego istotne są geoparki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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Trzy poziomy hierarchii -
wymagania i funkcjonalność

Ze względu na różne komunikacyjne wymagania i funkcjonalność poszczególnych elementów całościowej sieci komunikacyjnej konieczne jest zdefiniowanie dla rozważań trzech istotnych poziomów hierarchii sieci komunikacyjnej. Najwyższy poziom hierarchii („sieć czerwona”) stanowi przy tym połączenia zewnętrznego skomunikowania regionu, tzn. połączenia komunikacyjne między metropolią w obrębie Euroregionu a sąsiadującymi metropoliami (por. Ryc. 38).

Ryc. 38:
Schemat istotnych relacji
[źródło: własna prezentacja]



„Niebieska i zielona sieć” służy
do wewnętrznego
skomunikowania regionu

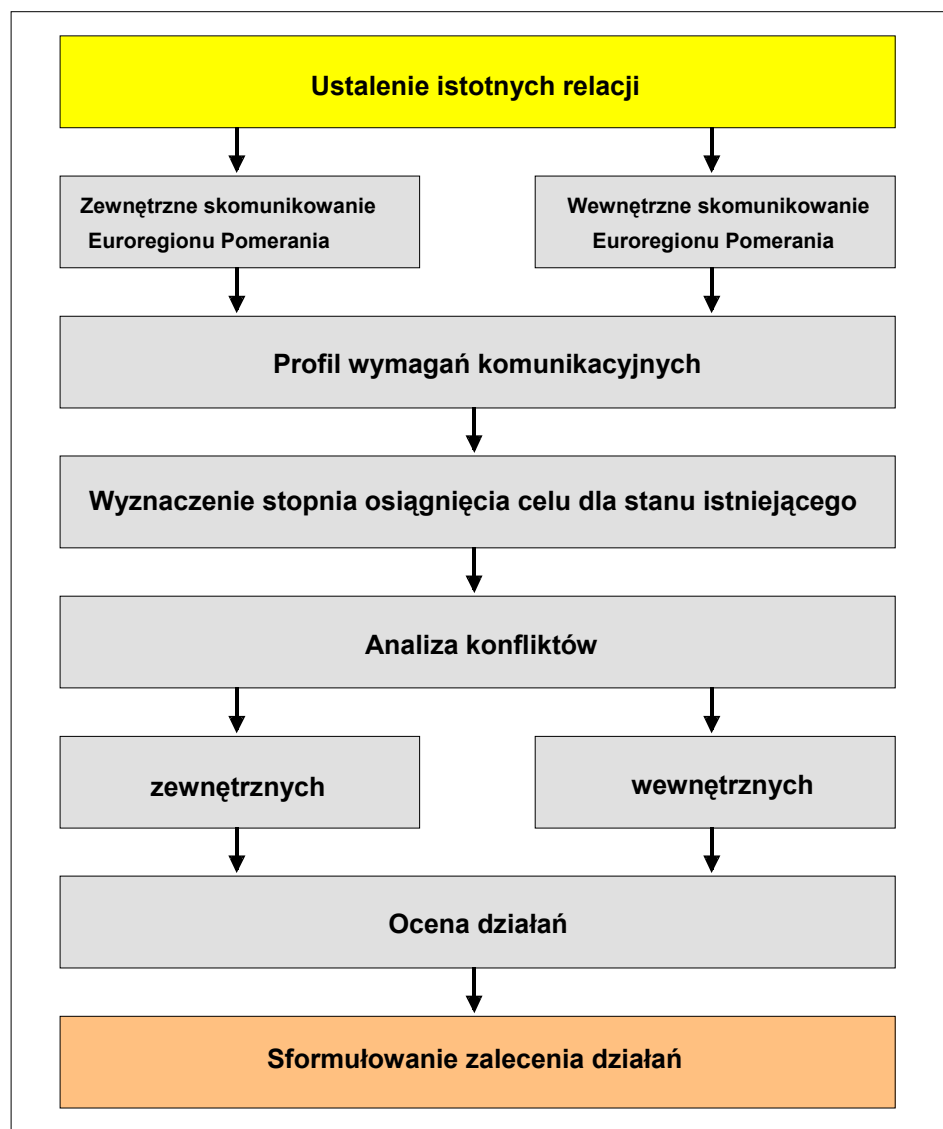
Drugi i trzeci poziom hierarchii sieci komunikacyjnej służy do wewnętrznego skomunikowania regionu. Drugi poziom („sieć niebieska”) obejmuje przy tym wszystkie połączenia między centrami nadrzędnymi i subregionalnymi centrami regionu, trzeci poziom („sieć zielona”) połączenia komunikacyjne między sąsiadującymi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

Definicja profili wymagań -
wytyczony cel

Dla zdefiniowanych istotnych relacji nastąpiło zdefiniowanie **profilu wymagań** komunikacyjnych (por. Ryc. 39) w zależności od hierarchii sieci i geograficznego położenia początkowych i docelowych punktów podróży. Profile wymagań dostarczają informację o tym, które kryteria powinny być spełnione dla poszczególnych połączeń komunikacyjnych dla konkretnego środka transportu, aby przyczynić się do **trwałego gospodarczego i turystycznego rozwoju Euroregionu i obszaru przygranicznego** poprzez ulepszoną jakość lokalizacyjną i jakość życia (wytyczony cel).

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Ryc. 39:
Koncepcja komunikacyjna
Euroregionu Pomerania,
podejście



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

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

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

Warunki ramowe dla profili wymagań

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

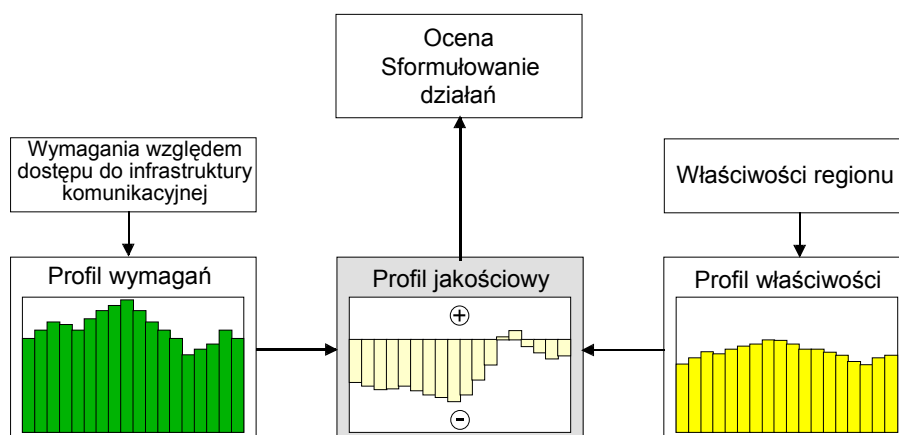
- dyrektywy i zalecenia,
- uwzględnienie informacji z istotnych ekspertyz i projektów badawczych,
- założenia polityczne.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Nałożenie profilu wymagań ⇔
profilwłaściwości komunikacyjnych
⇒ profil jakościowy

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

Ryc. 40:
Związek między profilem
wymagań, profilem właściwości
a profilem jakościowym
[źródło: własna prezentacja]



Profil jakościowy bądź stopień
osiągnięcia celu jako wskaźnik
deficytów i braków

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

6.4 Istotne relacje

Zgodnie z przedstawionym w rozdziale 6.3 podejściem i w oparciu o strukturę przestrzenną Euroregionu Pomerania w analizie ujęto 49 początkowych i docelowych punktów podróży (por. Tabela 11). Z tych 49 początków i celów 40 miast znajduje się w obrębie Euroregionu, zaś 9 miast położonych poza regionem służy jako cele referencyjne dla zewnętrznego skomunikowania Euroregionu. Zewnętrzne cele referencyjne to najbliższe regiony metropolitalne oraz miasto Gorzów, które ze względu na swą przestrzenne sąsiedztwo z Euroregionem Pomerania i istniejące bliskie powiązania komunikacyjne z południową częścią Euroregionu zostało uwzględnione w rozważaniach.

Tabela 11:
Istotne miejscowości
początkowe i docelowe

L.P.	POCZĄTEK / CEL	KRAJ	CENTRALNOŚĆ / UWAGA	POŁOŻENIE
1	Berlin	Niemcy	metropolia	zewnętrzne

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

L.P.	POCZĄTEK / CEL	KRAJ	CENTRALNOŚĆ / UWAGA	POŁOŻENIE
			subregionalne	
23	Eberswalde	Niemcy	centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne	wewnętrzne
24	Grimmen	Niemcy	centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne	wewnętrzne
25	Neustrelitz	Niemcy	centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne	wewnętrzne
26	Pasewalk	Niemcy	centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne	wewnętrzne
27	Prenzlau	Niemcy	centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne	wewnętrzne
28	Ribnitz-Damgarten	Niemcy	centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne	wewnętrzne
29	Schwedt	Niemcy	centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne	wewnętrzne
30	Templin	Niemcy	centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne	wewnętrzne
31	Ueckermünde	Niemcy	centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne	wewnętrzne
32	Wolgast	Niemcy	centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne	wewnętrzne
33	Białogard	Polska	centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne	wewnętrzne
34	Choszczno	Polska	centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne	wewnętrzne
35	Drawsko Pomorskie	Polska	centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne	wewnętrzne
36	Goleniów	Polska	centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne	wewnętrzne
37	Gryfice	Polska	centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne	wewnętrzne
38	Kamień Pomorski	Polska	centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne	wewnętrzne

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

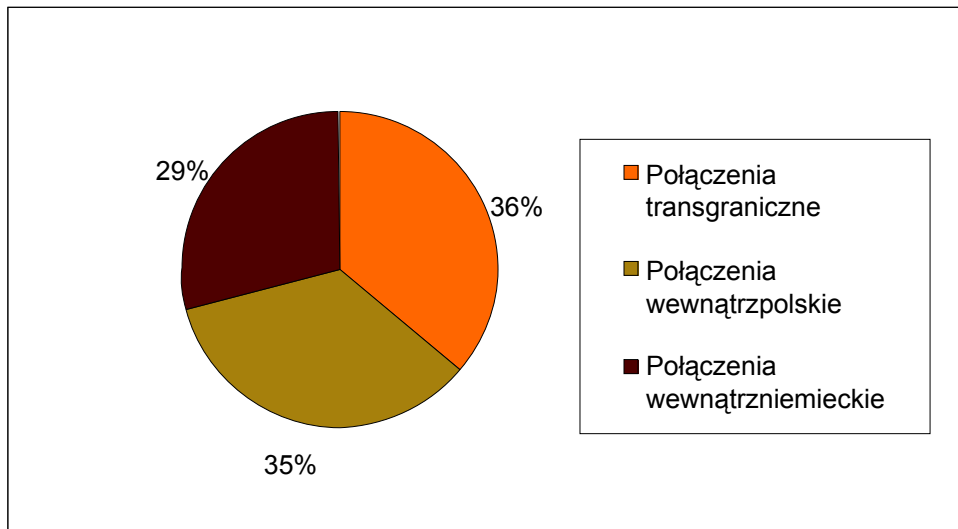
L.P.	POCZĄTEK / CEL	KRAJ	CENTRALNOŚĆ / UWAGA	POŁOŻENIE
39	Łobez	Polska	centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne	wewnętrzne
40	Myślibórz	Polska	centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne	wewnętrzne
41	Police	Polska	centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne	wewnętrzne
42	Pyrzyce	Polska	centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne	wewnętrzne
43	Sławno	Polska	centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne	wewnętrzne
44	Świdwin	Polska	centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne	wewnętrzne
45	Wałcz	Polska	centrum o średnim znaczeniu /centrum subregionalne	wewnętrzne
46	Barth (Darß)	Niemcy	cel specjalny/istotny dla turystyki	wewnętrzne
47	Bansin (Uznam)	Niemcy	cel specjalny/istotny dla turystyki	wewnętrzne
48	Sassnitz (Rugia)	Niemcy	cel specjalny/istotny dla gospodarki	wewnętrzne
49	Binz (Rugia)	Niemcy	cel specjalny/istotny dla turystyki	wewnętrzne

Badanych jest 188 istotnych połączeń komunikacyjnych

Z istotnych miejscowości początkowych i docelowych wynikają rozpatrywane połączenia komunikacyjne. Łącznie występuje tu 188 zewnętrznych i wewnętrznych relacji Euroregionu Pomerania, z czego mniej więcej po jednej trzeciej przypada na wewnątrzniemieckie, wewnątrzpolskie i transgraniczne połączenia (por. Ryc. 41).

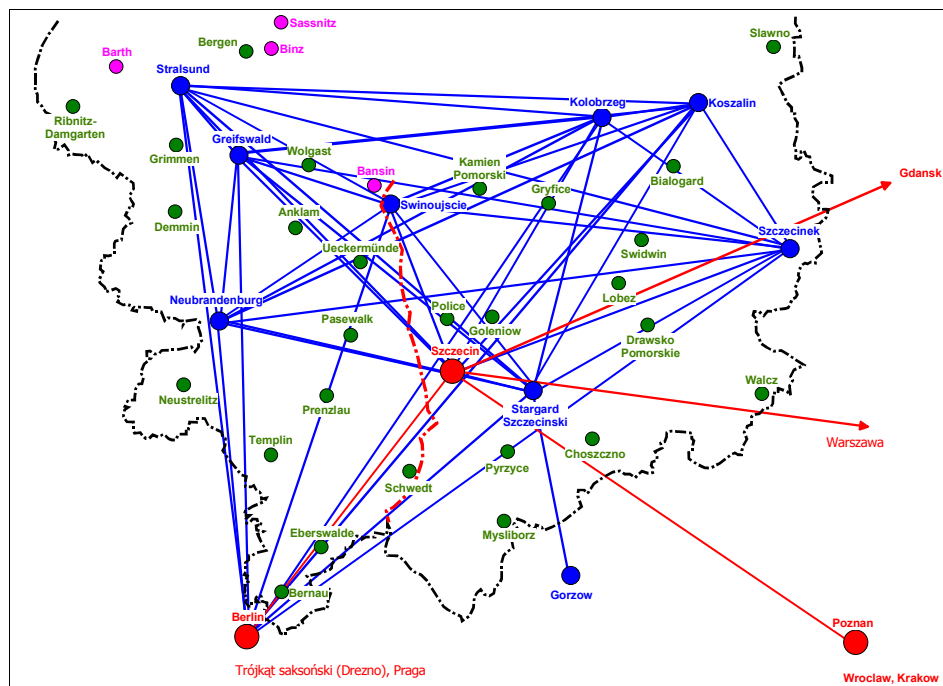
Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Ryc. 41:
Regionalny rozkład ocenianych
relacji ruchu
[źródło: własna prezentacja]



Rozkład poszczególnych połączeń na poszczególne poziomy sieci podano na poniższych ilustracjach - Ryc. 41 i Ryc. 42.

Ryc. 42:
Istotne relacje, 1. poziom sieci
(„sieć czerwona”) oraz 2. poziom
sieci („sieć niebieska”)
[źródło: własna prezentacja]



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

Podstawowe i komfortowe standardy

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

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

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

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

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

6.5.1 Skomunikowanie zewnętrzne Euroregionu Pomerania

Profil wymagań dla zewnętrznego skomunikowania Euroregionu Pomerania (1. poziom sieci komunikacyjnej) zawiera - w zależności od odległości w linii prostej od miejsca początkowego do miejsca docelowego - informacje o minimalnej prędkości w linii prostej dla zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej i komunikacji kolejowej (por. Tabela 12 i Tabela 13) oraz o maksymalnej liczbie koniecznych przesiadek jak również o minimalnej częstotliwości obsługi w komunikacji kolejowej (por. Tabela 14 i Tabela 15).

Tabela 12:
Profil wymagań- minimalna prędkość w linii prostej dla zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej (zewn.)

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Tabela 13:
Profil wymagań - minimalna prędkość w linii prostej dla komunikacji kolejowej (zewn.)

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

Tabela 14:
Profil wymagań - częstotliwość obsługi w komunikacji kolejowej (zewn.)

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

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

Tabela 15:
Profil wymagań - maksymalna częstotliwość przesiadek w komunikacji kolejowej (zewn.)

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

6.5.2 Skomunikowanie wewnętrzne Euroregionu Pomerania

Profil wymagań dla wewnętrznego skomunikowania Euroregionu Pomerania obejmuje - dla 1. i 2. poziomu sieci komunikacyjnej, ponownie w zależności od odległości w linii prostej między odnośnymi miejscowościami początkowymi i docelowymi - informacje o minimalnej prędkości w linii prostej dla zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej (por. Tabela 16 i Tabela 17), o minimalnej prędkości w linii prostej dla komunikacji kolejowej (por. Tabela 18 i Tabela 19), o maksymalnej ilości koniecznych przesiadek (por. Tabela 20) oraz o minimalnej częstotliwości obsługi w komunikacji kolejowej (por. Tabela 21).

Tabela 16:
Profil wymagań- minimalna prędkość w linii prostej dla zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej (wew.)
2. poziom sieci („sieć niebieska”)

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

ZMOT. KOM. IND.	PRĘDKOŚĆ W LINII PROSTEJ	STANDARD PODSTAWOWY	STANDARD KOMFORTOWY
średnia	ponad 150 km (w linii prostej)	60 km/h	80 km/h

Tabela 17:
Profil wymagań- minimalna prędkość w linii prostej dla zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej (wew.)
3. poziom sieci („sieć zielona”)

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

Tabela 18:
Profil wymagań - minimalna prędkość w linii prostej dla komunikacji kolejowej (wew.)
2. poziom sieci („sieć niebieska”)

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

Tabela 19:
Profil wymagań - minimalna prędkość w linii prostej dla komunikacji kolejowej (wew.)
3. poziom sieci („sieć zielona”)

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

Tabela 20:
Profil wymagań - częstotliwość obsługi w komunikacji kolejowej (wew.)

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Tabela 21:
Profil wymagań - maksymalna
częstotliwość przesiadek w
komunikacji kolejowej (wew.)

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

6.6 Ocena istniejącej jakości komunikacji

Porównanie profilu wymagań
i profil właściwości

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

6.6.1 Skomunikowanie zewnętrzne Euroregionu Pomerania

SKOMUNIKOWANIE ZEWNĘTRZNE PRZEZ KOMUNIKACJĘ DROGOWĄ

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

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

W zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej profil wymagań (pożądany do osiągnięcia stan docelowy) **aktualnie nie jest osiągnięty na żadnym z rozpatrywanych połączeń**. Obecnie w zakresie prędkości w linii prostej w zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej można stwierdzić duży „rozrzut” między stopniem osiągnięcia celu wynoszącym tylko ok. 37 % na połączeniu między Sassnitz a Gdańskiem do 97% na połączeniu między trójkąm saksońskim (Drezno) a półwyspem Darß (Barth). Zauważalne jest przy tym stosunkowo **niewielki stopień osiągnięcia celu na wewnątrzpolskich połączeniach** (np. ze Szczecina w kierunku Poznania i Warszawy, por. Tabela 22) z uwagi na brak przepustowych połączeń drogowych. Połączenia ze Szczecina na zachód poprzez niemiecką sieć autostrad wykazują znacznie wyższy stopień osiągnięcia celu.

Tabela 22:
Skomunikowanie zewnętrzne
przez zmotoryzowaną
komunikację indywidualną
(prędkość w linii prostej)
Analiza konfliktów wybranych
relacji ruchu

RELACJA	STOPIEŃ OSIĄGNIĘCIA CELU
Szczecin - Poznań	58%
Szczecin - Warszawa	68%
Szczecin – trójkąm saksoński (Drezno)	87%
Szczecin - Berlin	74%

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Uznam (Bansin) - Gdańsk	49%
Rugia (Binz) - Praga	76%
Darß (Barth) – trójkąt saksoński (Drezno)	97%
Sassnitz - Poznań	51%

6.6.2 Skomunikowanie zewnętrzne przez komunikację kolejową

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

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

Niewielka prędkość w linii prostej ze Szczecina na zachód i południowy zachód (np. w kierunku Berlina i Drezna, por. Tabela 23) wynikają przede wszystkim z kiepskiego stanu szlaku i niewielkiej prędkości szlakowej między Tantow a Szczecinem.

Tabela 23:
Skomunikowanie zewnętrzne przez komunikację kolejową [prędkość w linii prostej]
Analiza konfliktów wybranych relacji ruchu

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

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

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Zbyt mało połączeń bezpośrednich na wewnątrzpolskich relacjach komunikacji kolejowej

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

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

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

Niewielkie stopnie osiągnięcia celu na połączeniach transgranicznych

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

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

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

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

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

Z drugiej strony **profil wymagań** w odniesieniu do prędkości w linii prostej **na niektórych relacjach jest już obecnie osiągnięty lub prawie osiągnięty**. Należą do nich np. idące stosunkowo prostą drogą wewnątrzpolskie połączenia między Drawskiem Pomorskim a Szczecinkiem (stopień osiągnięcia celu 105%)

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

oraz między Kamieniem Pomorskim a Goleniowem (stopień osiągnięcia celu 91%). Po stronie niemieckiej dotyczy to przede wszystkich relacji leżących na trasie przebiegu nowo budowanej autostrady (BAB) A20, na przykład połączeń między Schwedt a Pasewalkiem (stopień osiągnięcia celu 105%) lub między Pasewalkiem a Neubrandenburgiem (stopień osiągnięcia celu 105%).

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

Dla wewnętrznego skomunikowania szczególnie ważna jest osiągalność lotniska w Goleniowie (por. Tabela 24). Najmniejsze prędkości w linii prostej obecnie również tu wynikają z braku bezpośredniego połączenia drogowego między Policami a Goleniowem z kierunku zachodniego.

Tabela 24:
Skomunikowanie wewnętrzne przez zmotoryzowaną komunikację indywidualną [prędkość w linii prostej], analiza konfliktów wybranych relacji ruchu z i do Goleniowa

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

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

SKOMUNIKOWANIE WEWNĘTRZNE PRZEZ KOMUNIKACJĘ KOLEJOWĄ

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

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

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

Znaczne deficyty na relacjach transgranicznych

Także w komunikacji kolejowej przy stopniu osiągnięcia celu wynoszącym tylko 45% najniższa obecnie jakość komunikacji (płynność ruchu) występuje na relacjach transgranicznych. Na tych połączeniach bardzo duża jest również

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

różnica w porównaniu do zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej (57%), podobnie do wewnątrzniemieckich połączeń w komunikacji kolejowej. Stosunkowo niewielka jest natomiast różnica między wewnętrzną jakością (płynnością ruchu) zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej a jakością komunikacji kolejowej na wewnątrzpolskich relacjach wynosząca ok. 3%.

Osiągnięcie celu dla kryterium prędkości w linii prostej wykazuje w komunikacji kolejowej zgodnie z oczekiwaniami znacznie większy rozrzut niż w zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej. Z jednej strony cel zdefiniowany w profilu wymagań jest już dziś osiągnięty na całym szeregu połączeń wewnętrznych. Dotyczy to przede wszystkim relacji na przebiegu głównych linii komunikacji kolejowej. Odnośne przykłady podano w górnej części Tabela 25.

Z drugiej strony niektóre z rozpatrywanych relacji wykazują stopień osiągnięcia celu czasem znacznie niższy niż 50% (por. Tabela 25). Mamy tu do czynienia przede wszystkim z połączeniami z i do Świnoujścia na kierunku zachodnim. Sytuacja ta znacznie się poprawi po zakończeniu budowanego przedłużenia linii kolejowej Usedomer Bäderbahn (łączącej uzdrowiska i kąpieliska na wyspie Uznam). Niewielka prędkość w linii prostej w komunikacji kolejowej jest spowodowana zarówno uwarunkowaniami infrastrukturalnymi jak i w istotnym stopniu obecną ofertą rozkładu jazdy. Konieczne przesiadki, przypadki niedostatecznie uzgodnionego rozkładu jazdy oraz duże objazdy prowadzą do odpowiednio wydłużonego czasu podróżowania. Przykładem tego jest połączenie między Demmin a Greifswaldem, to połączenie kolejowe prowadzi z konieczną przesiadką przez Stralsund.

Tabela 25:
Skomunikowanie wewnętrzne
przez komunikację kolejową
[prędkość w linii prostej],
analiza konfliktów
wybranych wewnętrznych
relacji ruchu

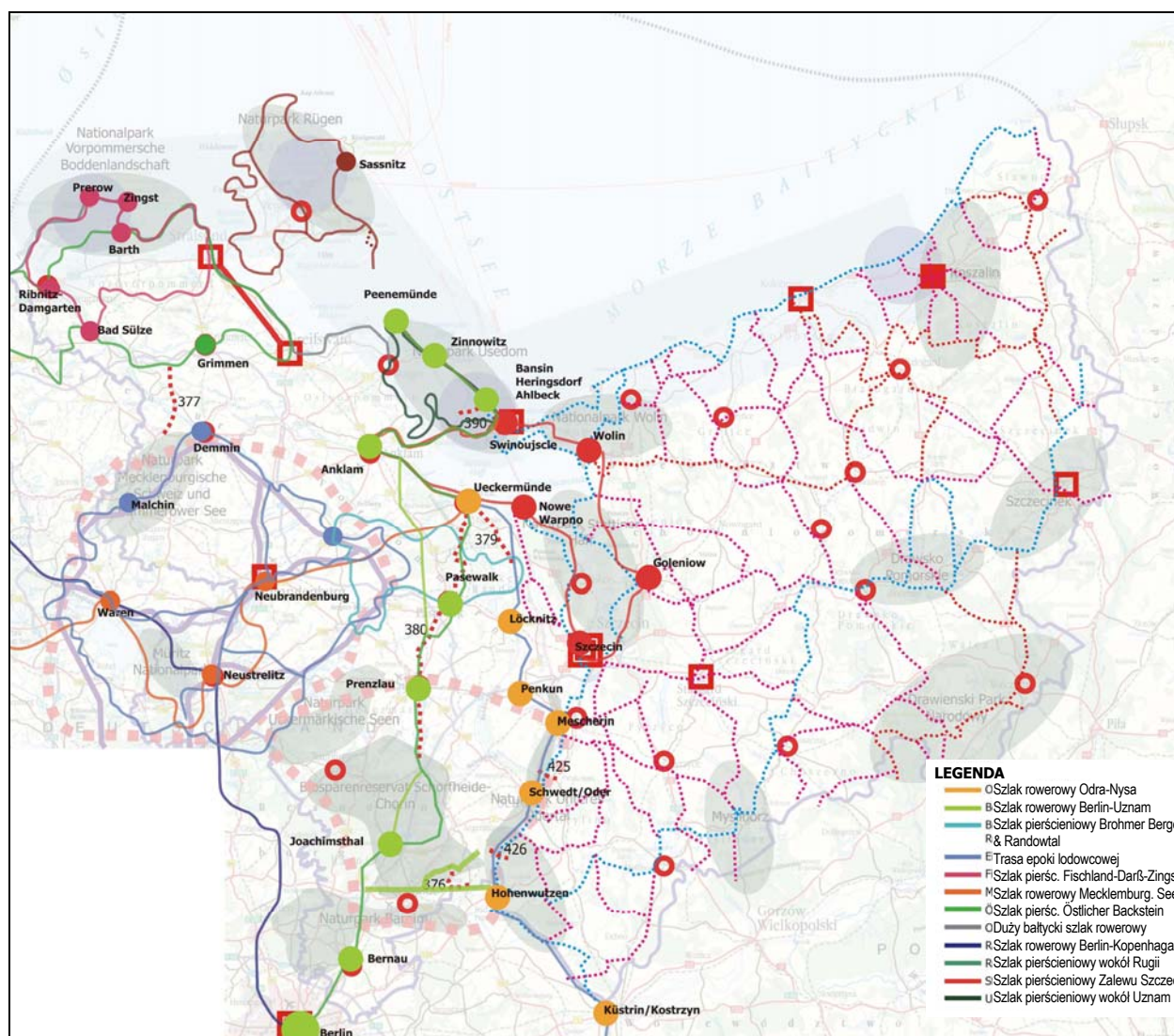
RELACJA	STOPIEŃ OSIĄGNIĘCIA CELU
Anklam - Neubrandenburg	138%
Anklam - Pasewalk	126%
Police - Szczecin	109%
Schwedt - Bernau	102%
Ribnitz - Damgarten - Stralsund	98%
Pasewalk - Neubrandenburg	97%
Demmin - Greifswald	37%
Kamień Pomorski - Gryfice	16%
Wolgast - Świnoujście	10%
Ueckermünde - Świnoujście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

6.7 Sieci infrastruktury turystycznej

Przy rozpatrywaniu sieci infrastruktury turystycznej na pierwszy plan badań wysunęły się rozległe sieci turystyki rowerowej. Interesujące były przy tym mniej towarzyszące drogom ścieżki rowerowe stanowiące połączenia między dwoma centrami, a bardziej szlaki turystyki rowerowej nastawione na

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

użytkowanie typowo turystyczne (częściowo szlaki pierścieniowe, po części trasy połączeniowe). W poprzedzającej analizie stanu istniejącego zestawiono najważniejsze trasy turystyki rowerowej występujące na obszarze Pomierania.



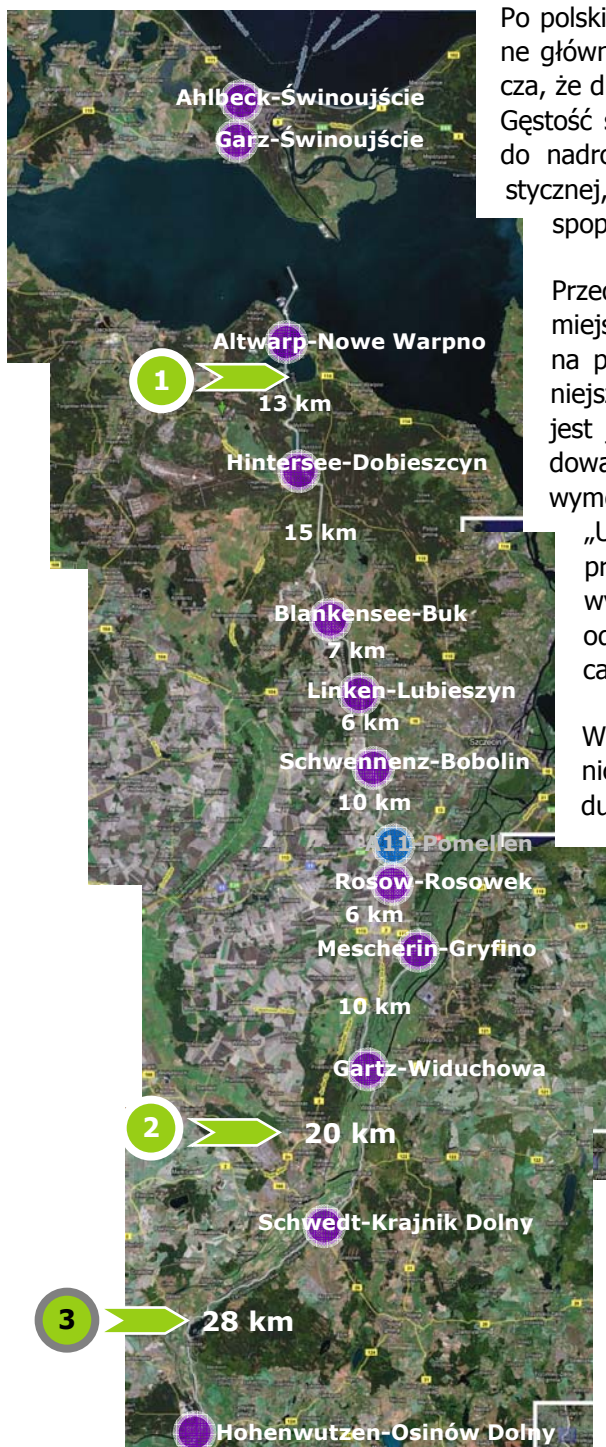
Ryc. 45: Euroregion Pomierania, niemiecka i polska część, przedstawienie celów podróży o ponadregionalnym znaczeniu turystycznym oraz istniejącej sieci turystyki rowerowej [źródło: Euroregion Pomierania, własna prezentacja]

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

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

względem infrastruktury turystycznej (gastronomia, możliwości noclegowe, serwis, naprawa).



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

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

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

Poprzez zaplanowane projekty budowy nowych przejść granicznych w

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

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

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

wartościowe założenia
tematycznych szlaków pieszo-
rowerowych o zasięgu
ponadgranicznym

W ramach Projektu Baltic+ „Włączenie obszaru przygranicznego z Rzeczypospolitą Polską w powiatach Uecker-Randow i Uckermark do turystyki pieszo-rowerowej” opracowano różne ponadgraniczne oferty turystyczne dla turystyki pieszo-rowerowej, które poświęcone są różnym tematom i uzupełniają istniejące oferty. „Duże” szlaki pieszo-rowerowe (Berlin-Uznam i Odrzańsko-Nyski Szlak Rowerowy) tworzą przy tym kręgosłup dla przeprowadzanych szlaków. Oprócz tworzenia dalszych przepraw przez Odrę o przeznaczeniu turystycznym możliwe jest przede wszystkim sformułowanie poniższych zaleceń działań na rzecz regionu turystycznego:

Silniejsze tematyczne
powiązanie szlaków turystyki
rowerowej w jedną sieć

- Forsowanie silniejszego tematycznego powiązania turystycznych tras rowerowych w jedną sieć
Poprzez silniejsze tematyczne powiązanie sieci rowerowych po obu stronach Odry możliwe jest wygenerowanie kolejnych efektów turystycznego wykorzystania. Wskazane byłoby np. powstanie przelotowego szlaku rowerowego wzdłuż wybrzeża Bałtyku - z półwyspu Fischland-Darß-Zingst po Koszalin i Darłowo. W ten sposób można byłoby znacznie mocniej połączyć uczęszczane cele podróży Uznam/Wolin, Rugia i Fischland-Darß-Zingst z krajobrazowo atrakcyjnymi regionami wokół Szczecina aż po Koszalin.

Szlak rowerowy Odra-Nysa mógłby znacznie lepiej wykorzystać zalety rezerwatu przyrody „Unteres Odertal” (Dolina Dolnej Odry) aż po Myślibórz i Pyrzyce, znajdując tam tematyczne nawiązanie w kierunku na Myślibórz. Dodatkowo należy rozwijać połączenie ze Szczecinem jako ważnym ośrodkiem generującym strumienie ruchu.

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

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

- Podnoszenie jakości infrastruktury towarzyszącej
Przez poprawę/podniesienie jakości infrastruktury turystycznej wzdłuż tras rowerowych można wnieść ważny wkład w uatrakcyjnienie tych szlaków. Oprócz punktów gastronomicznych w nie za dużych odległościach należy zapewnić wystarczające możliwości noclegowe. Tylko w ten sposób sieci tras rowerowych mogą przyciągnąć dalszych chętnych poza gronem turystów jednodniowych. Punkty obsługi turystów, jak np. wypożyczalnie rowerów, warsztaty naprawcze i oferta towarzysząca (atrakcje przyrodnicze, ośrodki wellnessu itd.) podnoszą infrastrukturę turystyczną na wyższy poziom. Po niemieckiej stronie w ostatnich latach można w tym względnie zauważyć sporo zmian na lepsze. Różnorodna oferta rozwinęła się głównie wzdłuż osi turystyki kąpieliskowej, na którą istnieje też silny popyt. Po stronie polskiej trwa aktualnie proces nadrabiania zaległości, który ulegnie jeszcze wyraźnemu przyspieszeniu po przystąpieniu Polski do układu z Schengen.
- Podnoszenie standardów wykonania - jakość szlaków
Oprócz ciągłości i konsekwentnego oznakowania tras istotną rolę dla popularyzacji odgrywa też jakość sieci tras turystycznych. Ścieżki rowerowe z dala od głównych arterii komunikacyjnych, dobrze rozbudowane i

Podnoszenie standardów
wykonania - jakość szlaków

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

utwardzone, będą również w przyszłości atrakcyjnymi celami podróży.

Przedstawione sieci szlaków rowerowych po polskiej stronie to głównie ścieżki rowerowe towarzyszące drogom lub ścieżki rowerowe, które dzielą pas drogowy ze zmotoryzowanym indywidualnymi użytkownikami dróg. W tym względzie z punktu widzenia rozwoju wspólnego regionu turystycznego istnieje wyraźna potrzeba nadrobienia zaległości. Wskazane byłoby najpierw zrealizowanie szlaków rowerowych wzdłuż punktów najbardziej atrakcyjnych pod względem turystycznym i połączenie ich w jedną wspólną sieć (np. oś turystyki kąpieliskowej, rezerwat przyrody Dolina Dolnej Odry).

Perspektywa tworzenia nowych przepraw przez Odrę

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

6.8 Wpływ i ocena działań

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

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

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

PRZEGLĄD OCENY DZIAŁAŃ

W ocenach uwzględniono razem 188 połączeń dla zewnętrznego i zewnętrznego skomunikowania Euroregionu (patrz rozdział 6.3). Realizacją poszczególnych działań wpływa z reguły w różnym stopniu na kilka z tych istotnych dla badania relacji. W Tabeli 26 podano przykładowe zestawienie liczby relacji objętych wybranymi działaniami.

Tabela 26:
Liczba relacji ruchu objętych wybranymi działaniami

DZIAŁANIE	LICZBA RELACJI OBJĘTYCH DZIAŁANIAM I
Nr 310: Rozbudowa połączenia Berlin-Pasewalk-Stralsund	75

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

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

Tabela 27 ukazuje na przykładzie działania nr 310 (rozbudowa odcinka Berlin-Pasewalk-Stralsund) ocenę skutku działania. W tym celu ustalono oddziaływanie realizacji inwestycji (poprawa dostępności) na podstawie przedłożonych danych instytucji planującej na odnośne relacje komunikacyjne i obliczono odpowiedni stopień dostępności celu dla zastosowanych kryteriów oceny na chwilę po realizacji inwestycji.

Tabela 27:
Ocena inwestycji, przykład
rozbudowa odc. Berlin-
Pasewalk-Stralsund

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

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

Realizacja inwestycji ma dla relacji

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

Średnie znaczenie występuje, gdy osiąga się skrócenie czasu przejazdu do ok. 30 minut. Jako mająca duże znaczenie oceniana była realizacja inwestycji powodująca oczekiwane skrócenie czasu przejazdu w przedziale od 30 do 60 minut. Bardzo duże znaczenie ma dla połączenia inwestycja, jeśli w wyniku jej

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

realizacji oczekuje się skrócenia czasu przejazdu o ponad 60 minut. Ostatni wariant dotyczy z zasady tylko tych inwestycji, których realizacja umożliwi inny niż obecnie przebieg trasy (np. budowa mostu może prowadzić do znacznego skrócenia drogi a w związku z tym znacznego skrócenia czasu przejazdu). Zestawienie oceny jakościowej znaczenia wszystkich włączonych inwestycji na istotne relacje znajduje się w załączniku A3.1.

Załącznik A3.2 zawiera zestawienie względnego skutku inwestycji dla wszystkich istotnych inwestycji i relacji w odniesieniu do poszczególnych inwestycji. Przeciwstawiono przy tym obecnie osiągalną prędkość w linii powietrznej na poszczególnych relacjach zakładanej prędkości w linii powietrznej z profilu wymogów i prędkości w linii powietrznej w przypadku realizacji inwestycji oraz ustalono zmiany właściwych stopni dostępności celu w przypadku realizacji inwestycji.

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

6.9 Zalecenia działań

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

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

Najpilniejsze pola działań:

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

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

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

północ-południe. Dlatego największe występujące deficyty stwierdzono na relacjach ruchu przebiegających w kierunku wschód-zachód.

Pilna realizacja kolejnych priorytetowych projektów

Realizację prawie wszystkich zbadanych w 1. części projektu działań planistycznych na poziomie władz RFN, Polski, krajów związkowych Meklemburgii-Pomorza Przedniego i Brandenburgii, Województwa Zachodniopomorskiego, powiatów i gmin można przyporządkować w mniejszym lub większym stopniu do wyżej wymienionych czterech istotnych pól działania. W związku z powyższym nie udało się zidentyfikować żadnych pojedynczych projektów, których realizacji nie można byłoby zalecić przy kryteriach uwzględnionych w ramach opracowania projektu. Korzyści wynikające z realizacji działań dla skomunikowania regionu są jednak bardzo zróżnicowane. Dlatego też z eksperckiego punktu widzenia wskazane jest priorytetowe potraktowanie planów, uzgodnień i realizacji poniższych projektów:

- **Rozbudowa połączenia Berlin-Pasewalk-Stralsund (połączenie kolejowe), projekt nr 310**

Poprzez rozbudowę połączenia Berlin-Pasewalk-Stralsund należy oczekiwać skrócenia czasu podróży w różnym zakresie na ok. 40% relacji istotnych dla badania. Realizacja żadnego innego projektu nie jest związana z większą liczbą korzystających na tym relacji ruchu. W związku z tym znaczenie tego projektu dla Euroregionu Pomerania jest bardzo duże.

- **Rozbudowa połączenia Tantow – Szczecin (połączenie kolejowe) "missing link"**

Aktualnie niezadawalający stan szlaku powoduje wydłużenie czasu podróży na dużej liczbie transgranicznych relacji. Podniesienie przepustowości i prędkości szlakowej tego ważnego elementu sieci kolejowej w Euroregionie są bezwzględnie konieczne.

- **Budowa zachodniej obwodnicy Szczecina i podłączenie do B 104 (połączenie drogowe), projekt nr 33**

Na dużej liczbie relacji przebiegających na kierunku wschód-zachód aktualnie konieczny jest przejazd przez obszar Szczecina. Oprócz negatywnych następstw z tego tytułu dla samego miasta również dla drogowej komunikacji pasażerskiej i towarowej pociąga to za sobą znaczne wydłużenie czasu podróży osób i transportu towarów. Budowa zachodniej obwodnicy Szczecina oraz nowej przeprawy przez Odrę między Policami a Świątą jest ważnym wkładem w przepustowe wschodnio-zachodnie połączenie drogowe Euroregionu Pomerania odciążające Szczecin od obcego ruchu nieskierowanego na ten obszar.

Oprócz tego w ramach tych projektów istotne będzie również podłączenie do drogi wojewódzkiej nr 115 w kierunku na przejście graniczne w Hintersee. Priorytetowo należy przy tym potraktować połączenie poprzez S10 i B104, zaś skomunikowanie przez drogę wojewódzką nr 115, przejście graniczne w Hintersee oraz droga krajowa nr 28 powinny mieć drugorzędne znaczenie, ponieważ rozbudowa tego połączenia prowadziłyby do znacznego zwiększenia natężenia ruchu i pociągnęłyby za sobą znaczne inwestycje w rozbudowę dróg. Skomunikowanie poprzez B104 jest w stanie lepiej przejąć te ilości ruchu drogowego - z zastrzeżeniem znajomości stanu rozbudowy. Przejście graniczne w Hintersee powinno być przeznaczone głównie do wykorzystania dla ruchu samochodów osobowych, pieszych i rowerzystów.

- **B96: B96n Bergen - A20, obwodnica Bergen i rozbudowa połączenia Bergen – Sassnitz (połączenie drogowe), projekt nr 42**

Skomunikowanie Rugii, turystycznych celów na tej wyspie, a w szczególności

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

portu promowego Sassnitz/Mukran oraz odciążenie wrażliwych części miejscowości wymaga wydajnego połączenia z siecią drogową, której przepustowość poprawiła się już wraz z uruchomieniem nowej przeprawy przez cieśninę Strelasund w Stralsundzie na wyspę Rugie.

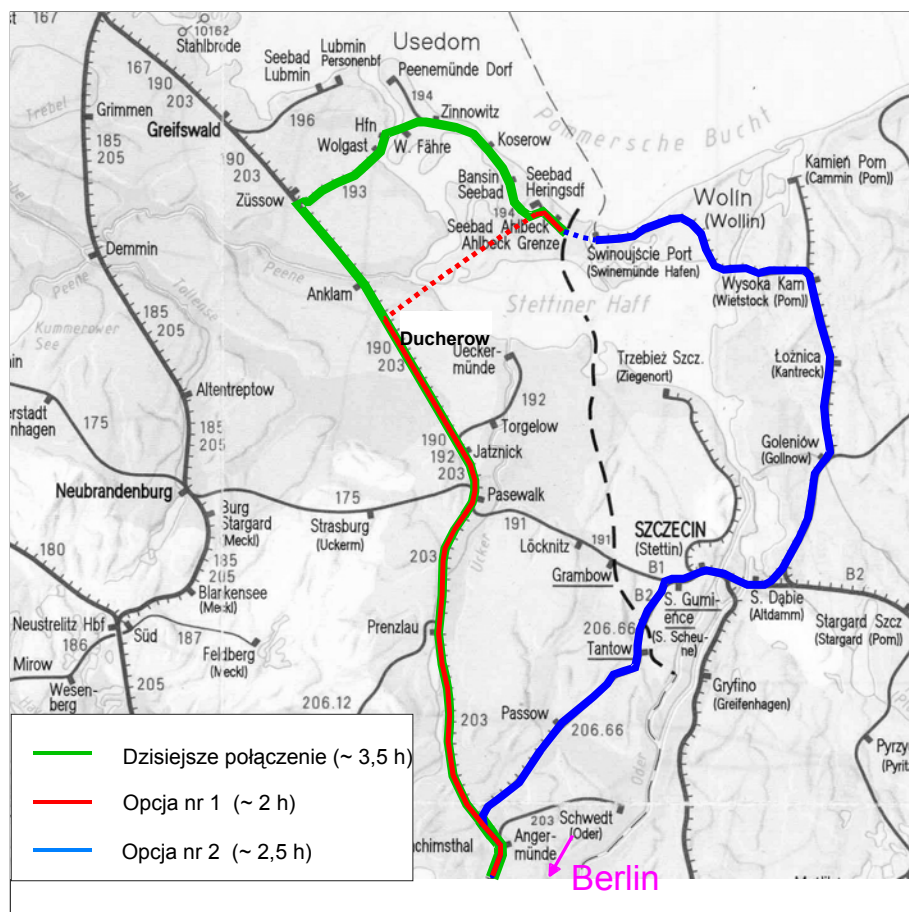
- **Poprawa kolejowego skomunikowania wyspy Uznam (połączenie kolejowe), projekty nr 317, 408 i 477**

Poprawa kolejowego skomunikowania wyspy Uznam ma duże znaczenie przede wszystkim dla turystycznego rozwoju tej wyspy. Dzisiejsze oferty w tym zakresie nie stanowią żadnej alternatywy do zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej. W celu bezpośredniego kolejowego skomunikowania wyspy dyskutuje się nad budową nowego szlaku na Uznam odgałęziającego się od głównej linii Berlin-Pasewalk-Stralsund na wysokości gminy Ducherow (patrz Ryc. 46, **opcja nr 1**). Zasadniczym elementem tego wariantu jest odbudowa podnoszonego mostu w miejscowości Karnin. Przez realizację tego wariantu można będzie zgodnie z dostępnymi szacunkami zredukować czas podróży z Berlina do kąpielisk nad Bałtykiem na wyspie Uznam z obecnych około 3,5 godziny do ok. 2 godzin.

Alternatywnie należy zbadać możliwości zmodyfikowanego poprowadzenia szlaku przez Szczecin i Świnoujście (patrz Ryc. 46, **opcja nr 2**). Ten wariant integruje ww. działanie „Rozbudowa połączenia Tantow – Szczecin” z planowaną przez Województwo Zachodniopomorskie rozbudową trasy między Szczecinem a Świnoujściem. Poprzez takie alternatywne poprowadzenie trasy i jednoczesną realizację rozbudowy linii Berlin-Pasewalk-Stralsund czas podróży między Berlinem a Uznam można będzie zredukować o około 1 godzinę do 2,5 godzin. Jednocześnie można wyraźnie poprawić jakość ruchu na połączeniach w kierunku na Szczecin, Świnoujście i lotnisko w Goleniowie. Podstawowym elementem tych alternatywnych opcji trasy jest konieczna przeprawa przez Świnę w Świnoujściu.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Ryc. 46:
Opcje trasy dla kolejowego
skomunikowania wyspy Uznam
[źródło: własna prezentacja]



- **Rozbudowa / budowa nowego połączenia S6 Szczecin - Gdańsk (połączenie drogowe), projekt nr 26**
Poprzez rozbudowę bądź budowę nowego połączenia S6 oraz jednoczesne zrealizowanie północno-zachodniej obwodnicy Szczecina z nawiązaniem do sklasyfikowanej niemieckiej sieci drogowej (B104) tworzy się konieczne wydajne połączenie drogowe na linii wschód-zachód dla Euroregionu Pomerania.
- **Opracowanie i realizacja koncepcji na rzecz lepszego uzgadniania oferty rozkładów jazdy w komunikacji kolejowej Euroregionu,** przede wszystkim w komunikacji transgranicznej. Dzięki temu zapewniony będzie znacznie lepszy dojazd z metropolii do turystycznych celów nad Bałtykiem, a tym samym nastąpi wzmocnienie ich rozwoju gospodarczego.
- **Tworzenie „przepraw przez Odrę”, projekty nr 424, 425 i 426**
W perspektywie należy sprawdzić wykonalność zamierzonych przepraw przez Odrę. Należy zwłaszcza zbadać możliwość połączeń promowych jako alternatywę do kosztownych obiektów mostowych. Jako pozytywny przykład można wskazać otwarte połączenie promowe przez Odrę w Güstebieser Loose.
- **Rozwój transgranicznych tras turystyki rowerowej**
Duże znaczenie dla przyszłego rozwoju turystycznego będzie mieć tematyczne i przestrzenne łączenie tras turystyki rowerowej w jedną sieć w szczególności wzdłuż wybrzeża Bałtyku oraz wzdłuż rezerwatu przyrody Dolina Dolnej Odry.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

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

Projekty na szczeblu samorządowym -przygotowanie bieżącego okresu inwestycyjnego INTERREG 2007-2013

Na bieżący okres inwestycyjny INTERREG 2007-2013 można zebrać dla obszaru Euroregionu Pomerania wymienione dalej postulowane działania. Postulaty te dotyczą samorządowej infrastruktury komunikacyjnej.

Łącznie wymieniono 51 projektów i przyjęto je do zasobu projektów, które można przyporządkować do szczebla samorządowego. Na mapie (ryc. 47) przedstawione jest tychże 51 projektów, numeracja odpowiada numerowi projektu w zasobie projektów (patrz zał. nr 1)

Rozróżnia się przy tym sensownie między infrastrukturą turystyczną a infrastrukturą drogową i kolejową (ze względu na małą liczbę wymienionych projektów nie można stworzyć w sensowny sposób innych kategorii projektów). W odniesieniu do rozbudowy infrastruktury komunalnej i turystycznej wymienione projekty można przyporządkować do następujących klas priorytetów:

- „bardzo duże” znaczenie
- „duże” znaczenie lub
- „małe” znaczenie.

Tabela 28:
Klasyfikacja projektów samorządowych

PRIORYTET	INFRASTRUKTURA DROGOWA	INFRASTRUKTURA TURYSTYCZNA
bardzo wysoki	<ul style="list-style-type: none"> ▪ bardzo duży wkład w poprawę dostępności w regionie ▪ bardzo duży wkład w poprawę połączenia z lokalizacjami gospodarki i przemysłu ▪ połączenie nowych lokalizacji ze szlakami komunikacyjnymi ▪ wsparcie celów gospodarki przestrzennej ▪ realność realizacji ▪ kwalifikowalność do środków pomocowych 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zamknięcie istniejących luk w sieci w dobrze już rozbudowanych sieciach turystycznych ▪ wsparcie celów gospodarki przestrzennej ▪ realność realizacji ▪ kwalifikowalność do środków pomocowych
wysoki	<ul style="list-style-type: none"> ▪ duży wkład w poprawę dostępności w regionie ▪ duży wkład w poprawę połączenia z lokalizacjami gospodarki i przemysłu ▪ wsparcie celów gospodarki przestrzennej ▪ realność realizacji ▪ kwalifikowalność do środków pomocowych 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ uzupełnienie lub poszerzenie dobrze już rozbudowanych sieci turystycznych
średni	<ul style="list-style-type: none"> ▪ średni wkład w poprawę dostępności w regionie ▪ średni wkład w poprawę połączenia z lokalizacjami gospodarki i przemysłu ▪ wsparcie celów gospodarki przestrzennej 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ uzupełnienie lub poszerzenie innych turystycznych ▪ wsparcie celów gospodarki przestrzennej ▪ realność realizacji ▪ kwalifikowalność do środków pomocowych

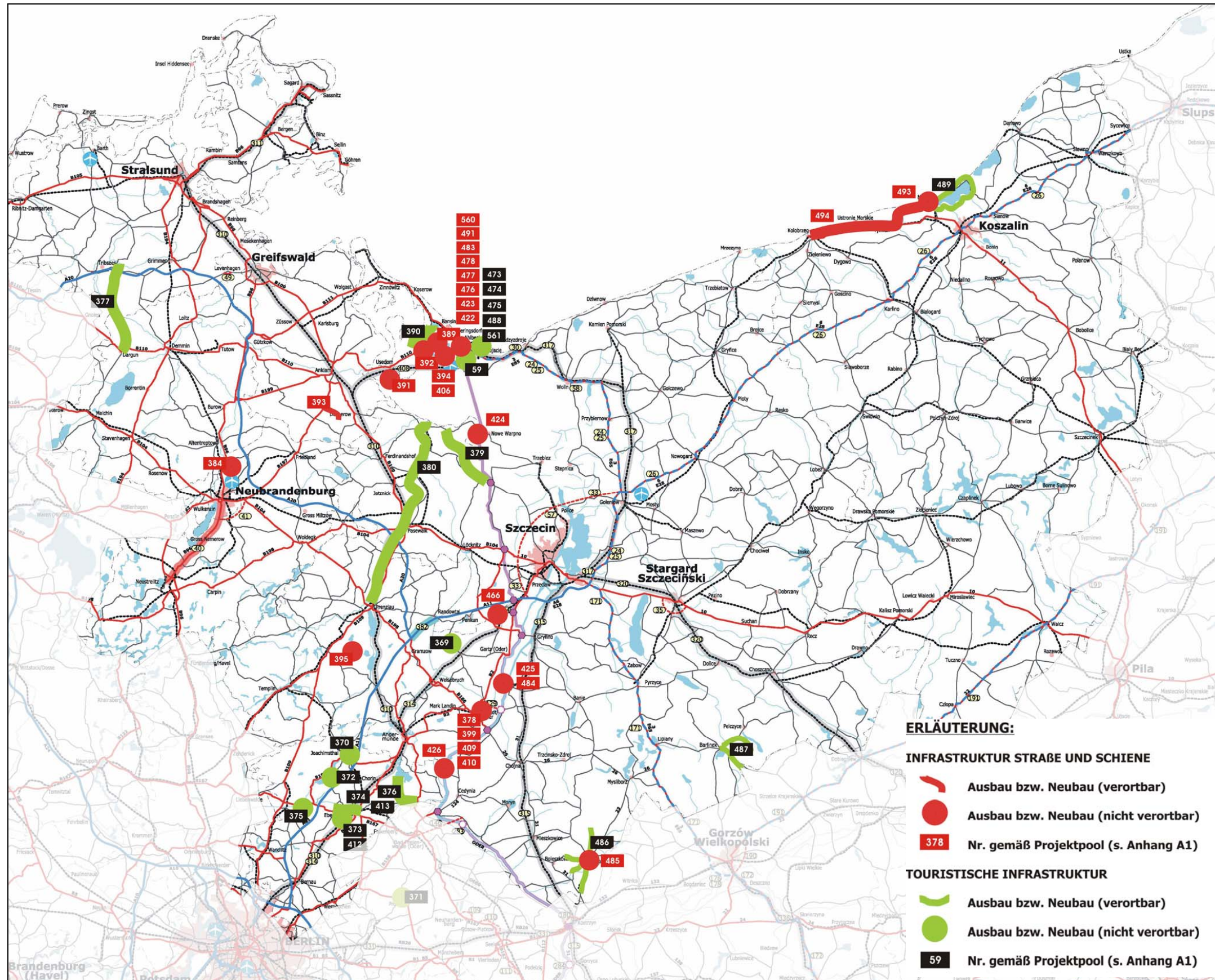
Raport końcowy – Zadania 1 do 4

PRIORYTET	INFRASTRUKTURA DROGOWA	INFRASTRUKTURA TURYSTYCZNA
	<ul style="list-style-type: none">▪ realność realizacji▪ kwalifikowalność do środków pomocowych	

Przedstawiona dalej mapa unaocznia, że obecny stan projektu stanowi zaledwie wycinek wszystkich planowanych projektów na obszarze Pomeranii. Punkt ciężkości znajduje się przy tym w obszarze przygranicznym/transgranicznym. Ze względu na dotychczasowy ograniczony udział szczebla samorządowego pośrednio poprzez grupę sterującą DPERON nie wymieniono jednak w momencie partycypacji dalszych projektów. Proces ten ma być w przyszłości kontynuowany w celu uzupełnienia całości.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Ryc. 47: Projekty samorządowe w Euroregionie Pomerania



Raport końcowy – Zadania 1 do 4Tabela 29: Ocena komunalnych infrastruktur w Euroregionie Pomerania – **Infrastruktura połączeń drogowych i kolejowych**

NR	OZNACZENIE	STATUS				PRIORYTET INWESTOR			PRZYPORZĄDKOWANIE					PRIORYTET W DPERON		
		w realizacji	w planowaniu inwestycyjnym do 2013 r.	w planowaniu inwestycyjnym po 2013 r.	pomysł	wysoki	średni	niski	Plan zapotrzebowania federalne drogi dalekobieżne – zapotrzebowanie priorytetowe	Plan zapotrzebowania federalne drogi dalekobieżne – zapotrzebowanie drugorzędne	Plany krajów związkowych	Lista priorytetów Mosty graniczne	Planowanie/ zyczenia regionów/ samorządów	bardzo wysoki	wysoki	średni
59	Przeście drogowe Garz-Świnoujście			X			X					X	X			
378	Przyłączenie do szlaków komunikacyjnych terenu przemysłowo-gospodarczego (100 ha) Odra-Welse (bei Schwedt/Oder)				X	X							X			
384	Przyłączenie Trollenhagen (lotnisko komunikacyjne i GE) do drogi B96				X	X							X			
389	OVP39: Rozbudowa OD Reetzow (Uznam)				X	X							X			
391	OVP46: Rozbudowa Karnin-Mönchow-Wilhelmsfelde (Uznam)				X	X							X			
392	OVP39: Rozbudowa Katschow-Labömitz-Benz (Uznam)				X	X							X			
393	OVP54: Rozbudowa Rossin-B197				X	X							X			
394	OVP43: Rozbudowa lotniska Zirchow Heringsdorf-Garz (Uznam)				X	X							X			
395	Rozbudowa K7318 od L24 do Potzlow				X	X							X			
399	Stworzenie przyłączenia kolejowego portu Schwedt do sieci DB				X	X				X						
409	Przyłączenie do szlaków komunikacyjnych parku przemysłowego PCK Schwedt n. O.		X			X							X			
410	Rozbudowa terenu gospodarczego Am Hafen (Przy Porcie) w Schwedt n. Odrą		X			X							X			
422	Mosty przez Świnę w Świnoujściu		X			X							X			

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

NR	OZNACZENIE	STATUS				PRIORYTET INWESTOR			PRZYPORZĄDKOWANIE					PRIORYTET W DPERON			
		w realizacji	w planowaniu inwestycyjnym do 2013 r.	w planowaniu inwestycyjnym po 2013 r.	pomysł	wysoki	średni	niski	Plan zapotrzebowania federalne drogi dalekobieżne – zapotrzebowanie priorytetowe	Plan zapotrzebowania federalne drogi dalekobieżne – zapotrzebowanie drugorzędne	Plany krajów związkowych	Lista priorytetów Mosty graniczne	Planowanie/życzenia regionów/samorządów	bardzo wysoki	wysoki	średni	
423	Przebudowa ul. Wybrzeże Władysława IV (w Świnoujściu), na północ od zalewu portowego		X			X							X				
424	Przejście graniczne Rieth-Nowe Warpno		X			X							X				
425	Przejście graniczne Friedrichsthal-Widuchowa			X			X						X				
426	Przejście graniczne Stolpe-Bielinek			X			X						X				
466	Obwodnica miejscowości Rosow w ramach drogi K7311			X				X			X						
476	Przebudowa ul. Wybrzeże Władysława IV (Świnoujście)			X		X							X				
477	Budowa stałego połączenia/tunelu między Uznam i Świnoujściem			X		X							X				
478	Przebudowa mostu przez starą Świnę między Karsiborem i Wolinem			X		X							X				
483	Rozbudowa ul. Wojska Polskiego w Świnoujściu		X			X							X				
484	Rozbudowa Bulwarów Rybackich w Widuchowej			X		X							X				
485	Rozbudowa ul. Grunwaldzkiej w Dębnie		X			X							X				
491	Budowa nowej promenady w Świnoujściu					X	X						X				
493	Rozbudowa sieci dróg w Mielnie					X	X						X				
494	Rozbudowa odcinka drogi Darłowo-Mielno-Kołobrzeg					X	X						X				

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

NR	OZNACZENIE	STATUS				PRIORYTET INWESTOR			PRZYPORZĄDKOWANIE					PRIORYTET W DPERON		
		w realizacji	w planowaniu inwestycyjnym do 2013 r.	w planowaniu inwestycyjnym po 2013 r.	pomysł	wysoki	średni	niski	Plan zapotrzebowania federalne drogi daleko-bieżne – zapotrzebowanie priorytetowe	Plan zapotrzebowania federalne drogi daleko-bieżne – zapotrzebowanie drugorzędne	Plany krajów związkowych	Lista priorytetów Mosty graniczne	Planowanie/życzenia regionów/samorządów	bardzo wysoki	wysoki	średni
560	Skuteczny i ekologiczny dostęp do infrastruktury portowej w Świnoujściu		X			X							X			

Tabela 30: Ocena komunalnych infrastruktur w Euroregionie Pomerania – **Infrastruktura turystyczna**

NR	OZNACZENIE	STATUS				PRIORYTET INWESTOR			PRZYPORZĄDKOWANIE					PRIORYTET W DPERON		
		w realizacji	w planowaniu inwestycyjnym do 2013 r.	w planowaniu inwestycyjnym po 2013 r.	pomysł	wysoki	średni	niski	Plan zapotrzebowania federalne drogi daleko-bieżne – zapotrzebowanie priorytetowe	Plan zapotrzebowania federalne drogi daleko-bieżne – zapotrzebowanie drugorzędne	Plany krajów związkowych	Lista priorytetów Mosty graniczne	Planowanie/życzenia regionów/samorządów	bardzo wysoki	wysoki	średni
369	Budowa szlaków w kierunku Blumberger Mühle		X			X							X			
370	Budowa szlaków do Sperlingsherberge				X	X							X			
371	Budowa szlaków Ihlow-Berge, 1. do 4. BA				X	X							X			
372	Marina Werbellinsee (Altenhof)				X	X							X			
373	Szlak rowerowy Zoo Eberswalde-Spechthausen				X	X							X			
374	Szlaki rowerowe i piesze Finowkanal Ebersw.				X	X							X			
375	Marina Zerpenschleuse				X	X							X			

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

NR	OZNACZENIE	STATUS				PRIORYTET INWESTOR			PRZYPORZĄDKOWANIE					PRIORYTET W DPERON		
		w realizacji	w planowaniu inwestycyjnym do 2013 r.	w planowaniu inwestycyjnym po 2013 r.	pomysł	wysoki	średni	niski	Plan zapotrzebowania federalne drogi dalekobieżne – zapotrzebowanie priorytetowe	Plan zapotrzebowania federalne drogi dalekobieżne – zapotrzebowanie drugorzędne	Plany krajów związkowych	Lista priorytetów Mosty graniczne	Planowanie/życzenia regionów/samorządów	bardzo wysoki	wysoki	średni
376	Szlak rowerowo-pieszy Oderberg-Liepe-Brodowin				X	X							X			
377	Przyłączenie Dargun do sieci szlaków rowerowo-piesznych				X	X							X			
379	Rozbudowa szlaku rowerowego Odra-Nysa Hintersee-Vogelsang-Warsin				X	X							X			
380	Rozbudowa szlaku rowerowo-pieszego wzdłuż Becker				X	X							X			
390	OVP35: szlak rowerowy wzdłuż szosy Sallenthin-Benz-Neppermin (Uznam)				X	X							X			
412	Entwicklung „Erlebnisachse Schwärzeta“ in Eberswalde		X			X							X			
413	Entwicklung Finowkanal Eberswalde		X			X							X			
473	Budowa szlaku rowerowego wzdłuż ul. Barlickiego (Swinoujście)				X	X							X			
474	Budowa szlaku rowerowego w ciągu ul. Krzywej (Swinoujście)				X	X							X			
475	Rozbudowa ul. St. Moniuszki, ul. Prusa, Budowa równoległych szlaków rowerowych				X	X							X			
486	Budowa nowej sieci szlaków rowerowych Dębno-Sarbinowo, Dębno-Oborzany, Dębno-Dargomyśl, Dębno-Grzymiradz				X	X							X			
487	Budowa nowej sieci szlaków rowerowych Barlinek-Krzyńka, Płonno-Barlinek				X	X							X			

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

NR	OZNACZENIE	STATUS				PRIORYTET INWESTOR			PRZYPORZĄDKOWANIE					PRIORYTET W DPERON		
		w realizacji	w planowaniu inwestycyjnym do 2013 r.	w planowaniu inwestycyjnym po 2013 r.	pomysł	wysoki	średni	niski	Plan zapotrzebowania federalne drogi dalekobieżne – zapotrzebowanie priorytetowe	Plan zapotrzebowania federalne drogi dalekobieżne – zapotrzebowanie drugorzędne	Plany krajów związkowych	Lista priorytetów Mosty graniczne	Planowanie/życzenia regionów/samorządów	bardzo wysoki	wysoki	średni
488	Budowa nowego szlaku rowerowego w ciągu ul. Krzywej w Świnoujściu				X	X							X			
489	Budowa nowego szlaku rowerowego wokół jez. Jamno				X	X							X			
561	Budowa transgranicznego szlaku pieszego na wydmie z toaletą i prysznicem plażowym (Świnoujście)				X	X							X			

W odniesieniu do wymienionych priorytetów należy przeprowadzić w ramach dalszego pogłębiania planowania ponadgraniczne uzgodnienia zaproponowanych priorytetów. Ponadto należy zsynchronizować czasowo ustalone priorytety tak, aby szybko można było przejść do fazy realizacji. Poza tym należy także w tym miejscu wskazać na charakter procesu, jaki posiada projekt DPERON, mający za cel kontynuację, skompletowanie i poddawanie dalszej ciągłej ocenie wyników rozpoczętych prac udokumentowanych niniejszym sprawozdaniem.

7 Ujęcie całego obszaru

7.1 Zróżnicowane poziomy ujęcia - Pomerania i „Obszar południowy”

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

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

Ryc. 48:
DPERON z przedstawieniem
Euroregionów
[Zródło: własne]

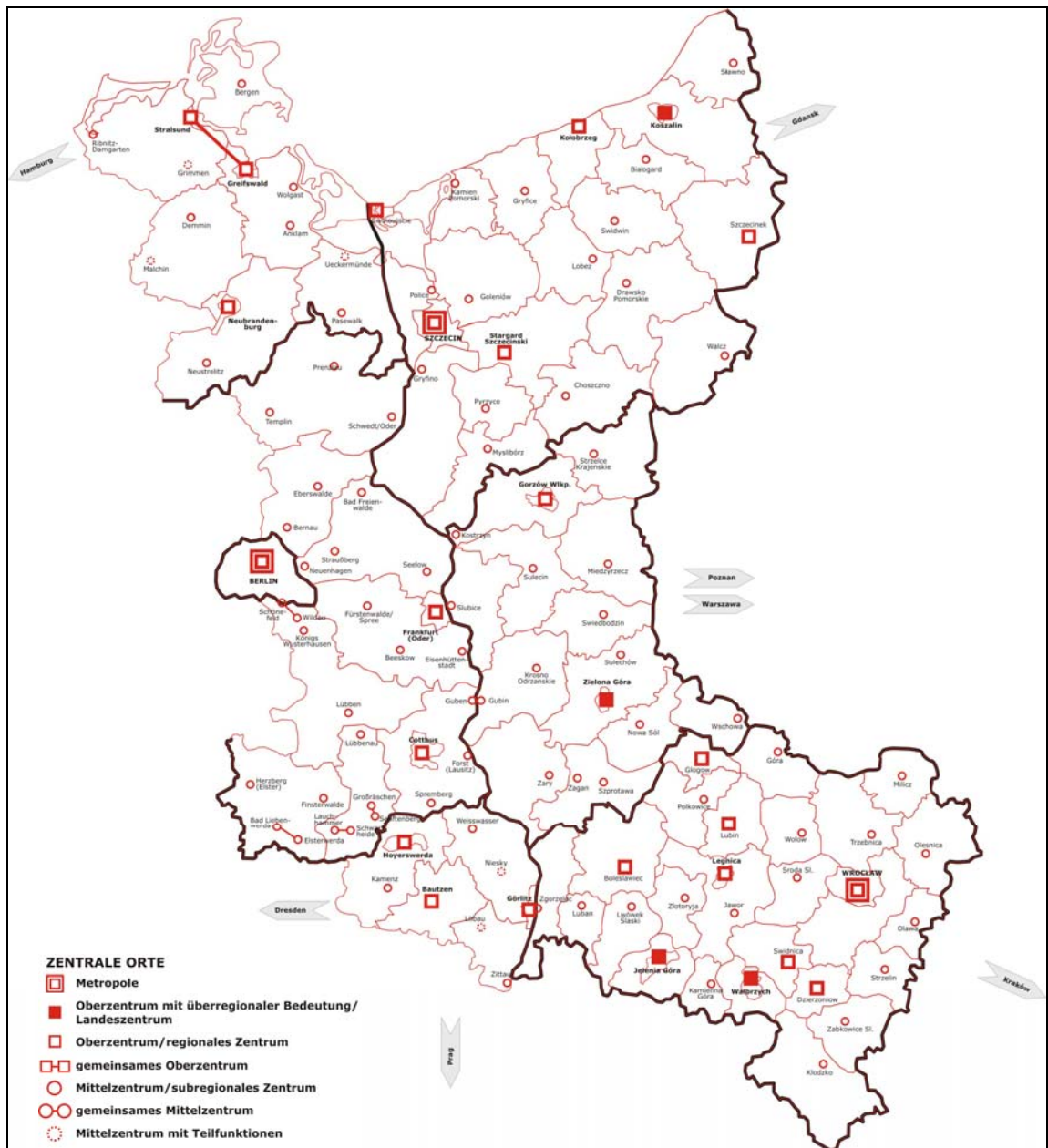


Dla części „Obszaru południowego”, Euroregionów Viadrina (kolor zielony) i Srewnia-Nysa-Bóbr (kolor pomarańczowy) obecnie również jest opracowywana koncepcja komunikacyjna. Przy redagowaniu tego tekstu rezultaty tych prac nie były jeszcze znane. W perspektywie jednak miało dojść do harmonizacji niniejszego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

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

7.2 Struktura obszaru – centralne punkty

W celu ujęcia całego obszaru najpierw zobrazowano strukturę obszaru na podstawie centralnych punktów. Ponadto ważne są również punkty znajdujące się poza obszarem badanym: Hamburg, Drezno, Praga, Kraków, Warszawa, Poznań i Gdańsk. Na poniższym rysunku 49 przedstawiono centralne punkty DPERON oraz cele referencyjne znajdujące się poza obszarem DPERON.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4**7.3 Tworzenie hierarchii sieciowej**

Tworzenie hierarchii sieciowej

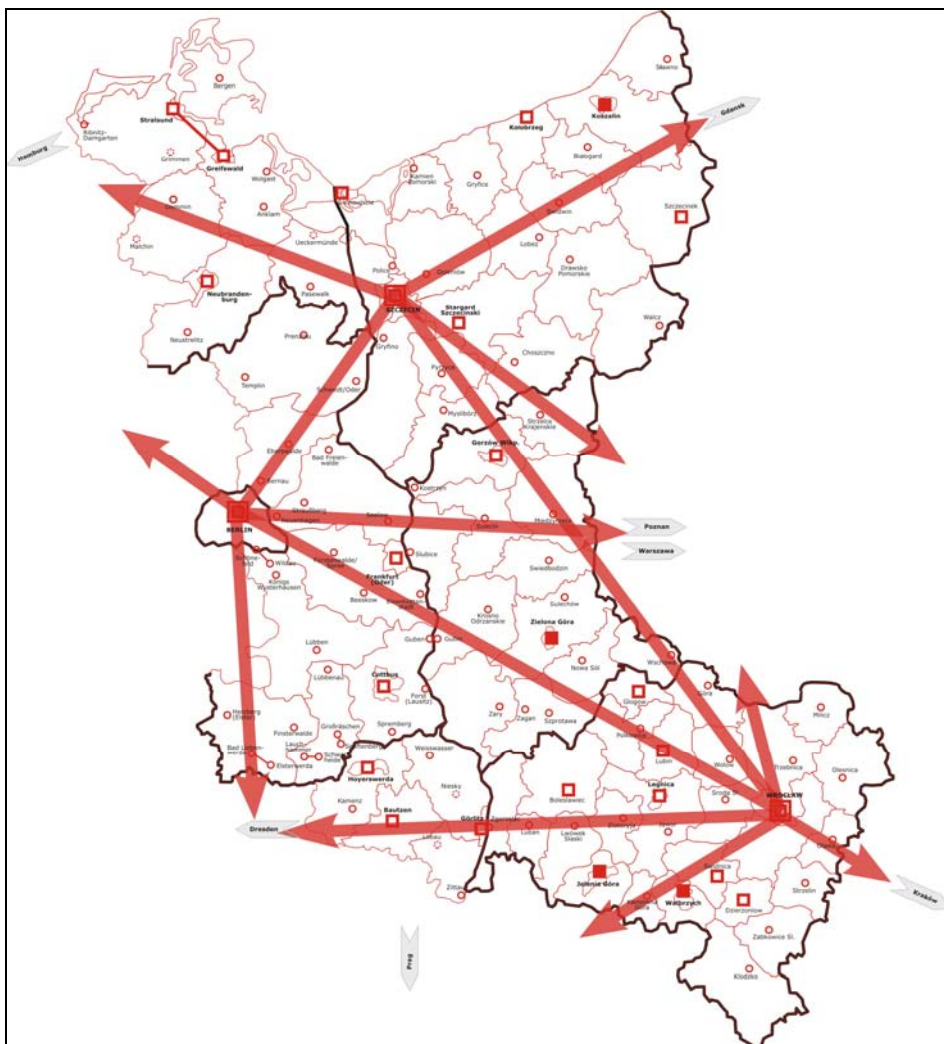
Analogicznie do koncepcji dla Euroregionu Pomerania na podstawie tych struktur obszaru utworzono cztery hierarchie sieciowe dla „Obszaru południowego”:

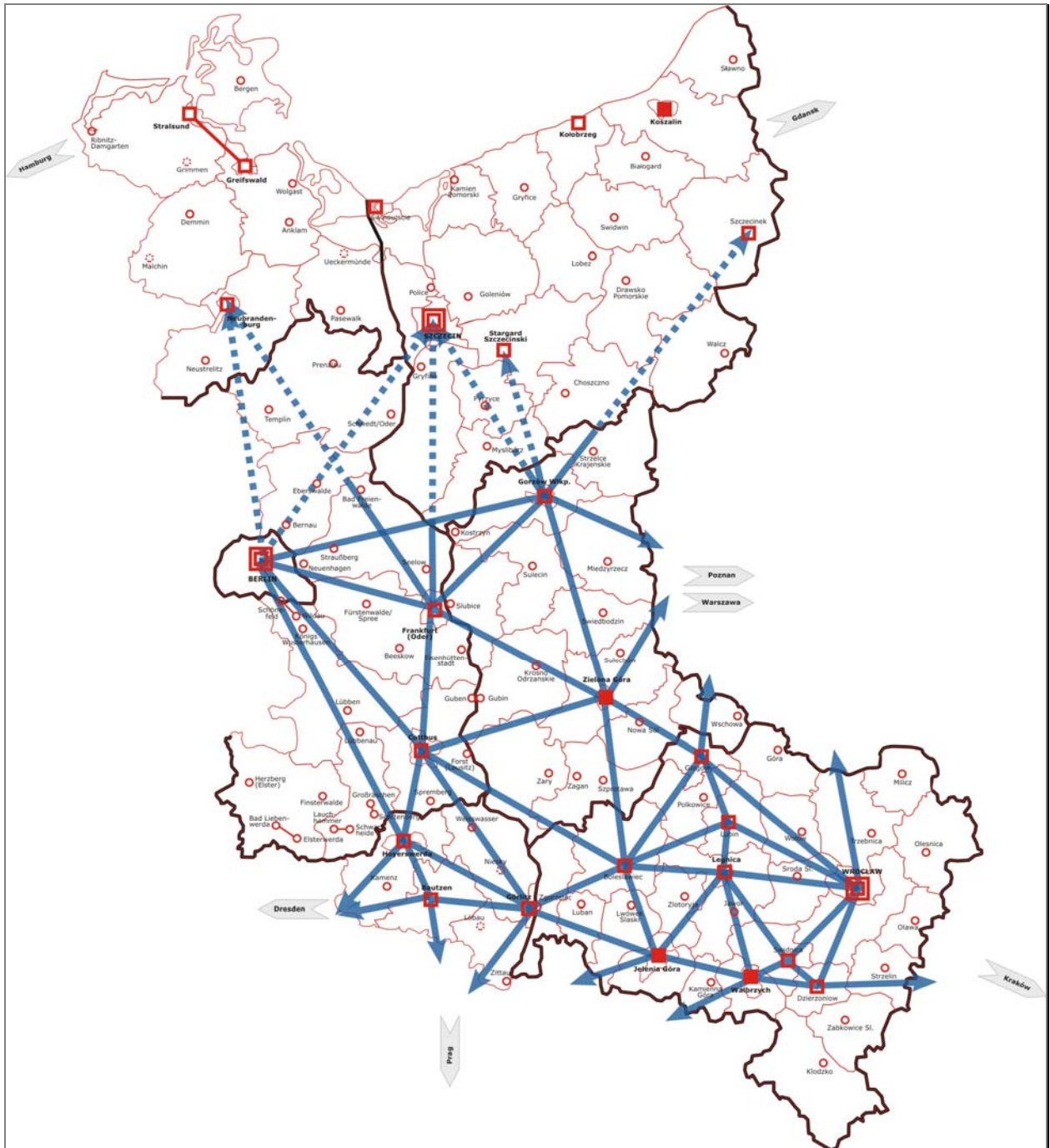
- **Sieć czerwona:** połączenie metropolii
- **Sieć niebieska:** połączenie ośrodków nadrzędnych o znaczeniu ponadregionalnym/ośrodków krajowych, ośrodków nadrzędnych/ośrodków regionalnych bądź wspólnych ośrodków nadrzędnych
- **Sieć zielona:** połączenie centrów średniego znaczenia /subregionalnych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

Sąsiadujące ośrodki tworzą „węzłowe punkty sieciowe”

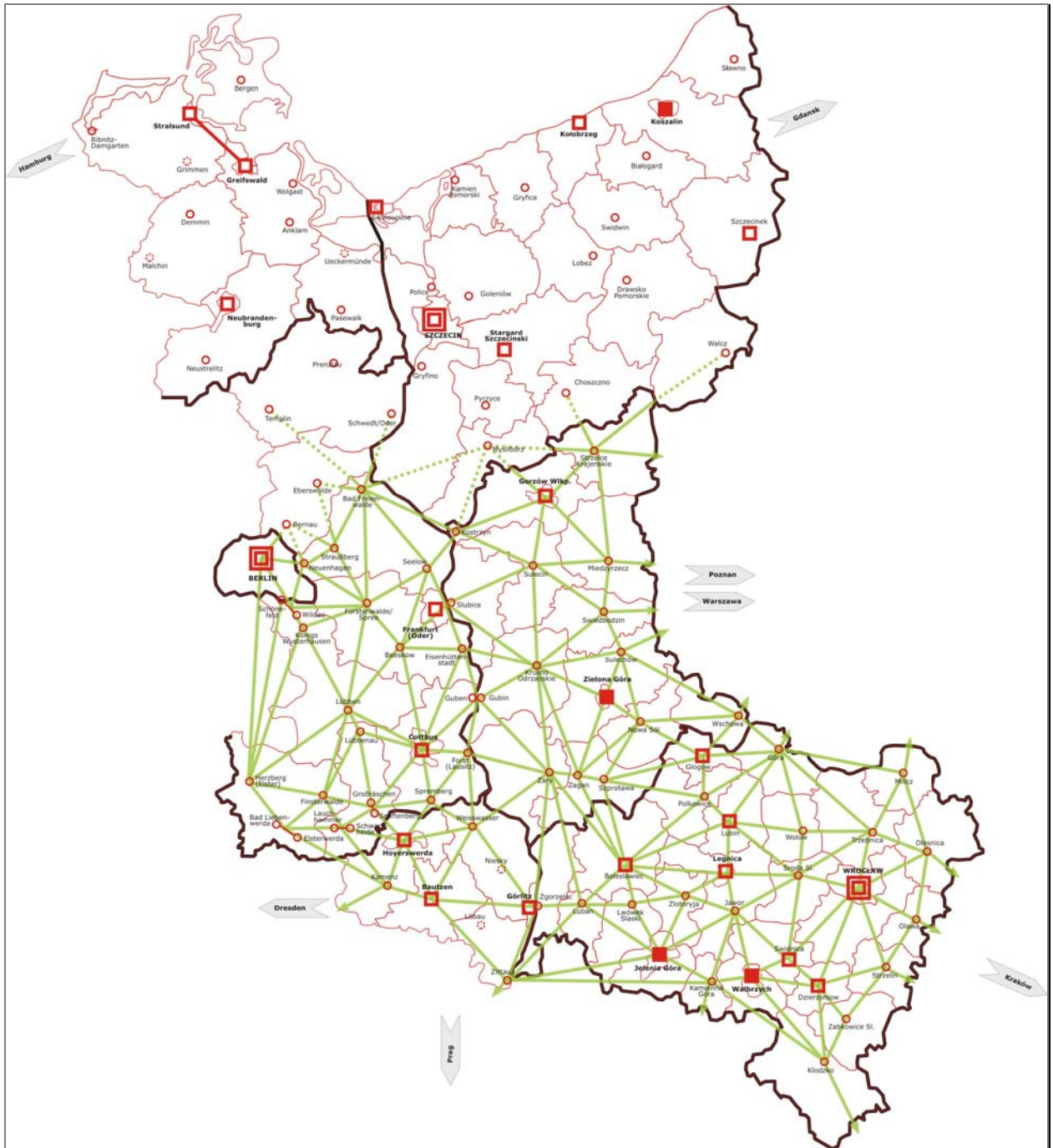
Wzajemne połączenie poszczególnych ośrodków odbywa się na zasadzie „łączenia trójkątów okami sieci”, t.j. poszczególne sąsiadujące ośrodki są ze sobą połączone. W rezultacie powstaje następująca hierarchia sieciowa:

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



Raport końcowy – Zadania 1 do 4

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4**7.4 Jakościowa ocena projektów**

Przyporządkowanie projektów z puli projektów poziomom hierarchii sieciowej

Ocena JAKOŚCIOWA

Projekty z puli projektów zostały następnie każdorazowo przyporządkowane poziomom hierarchii sieciowej (p. załącznik A1). W celu ustalenia orientacyjnej listy priorytetów poszczególnych działań, drugi krok roboczy polegał na ocenie wkładu poszczególnych projektów w poprawę osiągalności. Ponieważ w tym zakresie nie prowadzono szczegółowych badań jak w przypadku obszaru Euroregionu Pomerania, ocena oddziaływania projektu odbyła się na podstawie jakościowej. Oceny tej jednak można dokonać w sposób sensowny tylko w przypadku projektów, dla których dostępne były bliższe informacje na temat samych projektów, t.j. dla wszystkich projektów opisanych bliżej w kartach projektów (p. załącznik A2). Projekty, które tam nie są ujęte, nie mogą być poddane takiej ocenie jakościowej.

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

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

Ocena następuje w trzech kategoriach:

Tabela 31:
Kryteria oceniania

WKŁAD W POPRAWĘ OSIĄGALNOŚCI	KRYTERIA OCENIANIA
<p>bardzo duży</p> <p>Projekty, które mają na celu znaczne podwyższenie prędkości podróżnej a tym samym znaczne zmniejszenie czasu podróży</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projekty mające na celu modernizację np. dwupasmowych jezdnii do przekroju czteropasmowego z bezkolizyjnymi punktami węzłowymi ▪ Projekty prowadzące do znacznego podwyższenia prędkości podróżnej na kolei ▪ Projekty odciążające miasta/miejscowości od długich przejazdów poprzez obwodnice ▪ Projekty znacznie zmniejszające długie objazdy ▪ Projekty znacznie poprawiające połączenie z ważnymi punktami lokalizacji przemysłu ▪ Wysoki stopień wsparcia celów gospodarki przestrzennej ▪ Kwalifikuje się do uzyskania wsparcia ▪ Realność realizacji ▪ Stan planowania
<p>duży</p> <p>Projekty, które mają na celu podwyższenie prędkości podróżnej a tym samym zmniejszenie czasu podróży</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projekty odciążające miasta/miejscowości od długich przejazdów poprzez obwodnice ▪ Projekty prowadzące do podwyższenia prędkości podróżnej na kolei ▪ Projekty poprawiające połączenie z ważnymi punktami lokalizacji przemysłu ▪ Projekty, które dzięki nowym przejściom granicznym poprawiają osiągalność w bezpośrednim obszarze granicznym ▪ Kwalifikuje się do uzyskania wsparcia ▪ Realność realizacji ▪ Stan planowania
<p>średni</p> <p>Projekty, które mają na celu średnie podwyższenie prędkości podróżnej a tym samym lekkie zmniejszenie czasu</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projekty skierowane w sposób priorytetowy na ruch pieszych i rowerzystów ▪ Projekty mające na celu np. rozbudowę krótkich odcinków dojazdowych do ponadregionalnych tras

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

WKŁAD W POPRAWĘ OSIĄGALNOŚCI	KRYTERIA OCENIANIA
podróży	komunikacyjnych <ul style="list-style-type: none"> ▪ Projekty będące konkurencją dla już istniejących, dobrze rozbudowanych dróg komunikacyjnych ▪ Kwalifikuje się do uzyskania wsparcia ▪ Realność realizacji ▪ Stan planowania

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

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

Z takiego sposobu postępowania wynikają następujące rezultaty:

SIEĆ CZERWONA

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

NR. BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS			RAUM BEZUG			PRIORITÄT VORHABENS-TRÄGER	ZUORDNUNG NETZ-HIERARCHIE	BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT ¹⁾			ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN																		
			in Umsetzung	in Investitionsplanungen bis 2013	in Investitionsplanungen nach 2013	Idee	D	in			Grenze	hoch	mittel	gering	ROTES NETZ	BLAUES NETZ	GRÜNES NETZ	TOURISMUS		SEHR HOCH	HOCH	MITTEL	Bedarfsplan	Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätliche Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung für Regionen und Kommunen									
49 B	B109/L26: OU Levenhagen	S	BVWP/MVBL	X				X	X	X						X																					
109 B	B167: OU Neuardenberg	S	BVWP					X			X					X																					
110 B	B167: OU Platkow/Gusow	S	BVWP					X		X						X																					Raumordnungsverfahren ist ausgesetzt
111 B	B167: OU Dolgelin/Libbenichen	S	BVWP					X		X						X																					Linienbestimmung ist erfolgt
148 B	B96: OU Hoyerswerda	S	BVWP, FEV		X			X		X						X																					
149 B	B6/B96: Westtangente Bautzen	S	BVWP, FEV		X			X		X						X																					
151 B	B97: Verlegung Bernsdorf - Lauta	S	FEV			X										X																					
180 B	N 31: OU Kostrzyn	S	GDDKIA		X			X	X	X						X																					
181 B	N 29/31: OU Stubice	S	GDDKIA		X			X	(X)	X						X																					
219 L	S 106/S111: Umfahrung Bautzen	S	FEV			X		X		X						X																					

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

SIEĆ ZIELONA

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

NR. BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS			RAUM BEZUG			PRIORITÄT VORHABENS-TRÄGER	ZUORDNUNG NETZ-HIERARCHIE	BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT ¹⁾			ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN																		
			in Umsetzung	in Investitionsplanungen bis 2013	in Investitionsplanungen nach 2013	Idee	D	in			Grenze	hoch	mittel	gering	ROTES NETZ	BLAUES NETZ	GRÜNES NETZ	TOURISMUS		SEHR HOCH	HOCH	MITTEL	Bedarfsplan	Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Bundesfernstraßen - weiterer Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätliche Grenzbrücken	Planungen/Vorstellung für Regionen und Kommunen									
265 L	Bau der Grenzbücke Pliesk-Deschka	S	IP DS (Ziff.33), Res.A., D-P		X				X	X						X																					s. Nr. 227, zur Eröffnung vorgesehen, Personenverkehr
278 G	Grenzübergang Coschen-Zytowan (Fußgänger, Radfahrer, Warenverkehr 7,5 Tonnen)	S	P-L		X			X	X	X						X																					vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste
311	Ausbau Bahnstrecke Saßnitz-Bergen-Stralsund	SC	EHK-P		X			X		X						X																					Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P, Ausbau auf 160 km/h
313	ÖPNV-Verbindung Seebad Ahlbeck-Swinoujście	SC			X			X	X	X						X																					

Tabela 35: Zestawienie projektów „zielonej sieci”, o bardzo dużym wkładzie w poprawę osiągalności w DPERON

- Do projektów wnoszących duży wkład w poprawę osiągalności na obszarze granicznym zaliczane są szczególnie planowane mosty graniczne na terenie Saksonii.
- Modernizacja federalnej drogi B178 jako połączenie na linii północ-południe od A4 (Saksonia) w kierunku Löbau i Zittau będzie miała szczególne znaczenie dla trójkątu Niemcy-Polska-Czechy.
- Usprawnione połączenie z Neubrandenburgu i Neustrelitz w kierunku BAB20 może odbywać się dzięki rozbudowie drogi B96 z obwodnicą Neubrandenburgu.
- Obwodnica Schwedt nad Odrą wraz z budową nowego mostu granicznego wnosi duży wkład w poprawę osiągalności na obszarze granicznym – w szczególności regionalny ośrodek wzrostu Schwedt nad Odrą będzie lepiej

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS			RAUM BEZUG			PRIORITÄT VORHABENS-TRÄGER	ZUORDNUNG NETZ-HIERARCHIE	BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT ¹⁾			ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN												
				in Umsetzungs-	in Investitions-	in Investitions-	idre	idre	Grenze			hoch	mittel	gering	ROTES NETZ	BLAUES NETZ	GRÜNES NETZ	TOURISMUS	SEHR HOCH		HOCH	MITTEL	Bundesfernstraßen -	Bundesstraßen -	Bundesfernstraßen -	weitere Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste	Planungen/Vorstellung	in Regionalen und	Kommunen	
228	L	S127: Zufahrt GÜG Deschka	S	FEV	X			X	X								X													s. Nr. 263		
229	L	S128: Verbindung zur B99 in Hagenwerder	S	FEV				X	X								X															
280	G	Zelz-Siedlec (Rad- und Fußgängerverbindung)	S	P-L	X		X	X	X	X							X													vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste		
281	G	Forst-Zasieki (Rad- und Fußgängerverbindung)	S	P-L	X		X	X	X	X							X													vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste		
282	G	Ratzdorf-Kosarzyn, Brücke für Fußgänger und Radfahrer	S	P-L	X		X	X	X	X							X													Realisierung nach vorläufigem Beitritt der Republik Polen zum Schengener Abkommen, vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste		
283	G	Neurüdnitz-Stara Rudnica, Brücke für Fußgänger und Radfahrer, alternativ Fährverbindung	S	P-L	X		X	X	X	X							X													vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste		
286	B	B112/B87: Südtangente Frankfurt (Oder)	S	LSBP-BB	X		X		(X)	X							X													gem. Landesstraßenbedarfsplan in den weiteren Bedarf eingestuft		
298	G	Grenzübergang Pechern – Przewoz Potok	S	KGÜ	X		X	X									X															
299	G	Grenzübergang Klein-Priebus/Bucze	S	KGÜ	X		X	X									X															
300	G	Grenzübergang Bad Muskau – Leknica („Engl. Brücke“)	S	KGÜ	X		X	X									X															
301	G	Grenzübergang Rothenburg/Toporow	S	KGÜ	X		X	X									X															
303	G	Grenzübergang Ostritz-Marienthal – Posada („Klosterbrücke“)	S	KGÜ	X		X	X									X															
304	G	Grenzübergang Hirschfelde-Rosenthal – Turoszow	S	KGÜ	X		X	X									X															
305	G	Grenzübergang Hirschfelde – Turoszow („Aschebrücke“)	S	KGÜ	X		X	X									X															
306	G	Grenzübergang Zittau – Porajow („Reißmühle“)	S	KGÜ	X		X	X									X															
307	G	Grenzübergang Zittau – Porajow („Lusatiaweg“)	S	KGÜ	X		X	X									X															
308	G	Dreiländerpunkt Trójstyck-Bod Trojzemi-Zittau-Bogatynia	S	KGÜ	X		X	X	X	X							X															

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

Prioryzacja jako podstawa do dyskusji dalszego procesu DPERON

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

Systematyczna kontynuacja, przekształcenie aktualizacji w monitoring

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

7.5 „Missing Links” w DPERON

po realizacji projektu pozostaje zaledwie niewiele brakujących punktów

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

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Tabela 38:
prezentacja „missing links” w
DPERON

RODZAJ SZLAKU KOM.	KRÓTKI OPIS
droga	<ul style="list-style-type: none"> ▪ dalsze uzgodnienie przebiegu trasy obejścia drogowego Szczecina w celu wyprowadzenia następstw dla połączenia i ew. wymaganej modernizacji B104 (Linken) wzgl. L28 (Hintersee) ▪ przy otwarciu przejścia granicznego Hintersee: modernizacja drogi L28 od Eggesin do granicy polsko-niemieckiej
kolej	<ul style="list-style-type: none"> ▪ modernizacja linii kolejowej z Tantow do Szczecina, do dwutorowej, zelektryfikowanej, prędkość szlakowa 160 km/h
infrastruktura turystyczna	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ponadgraniczne i tematyczne połączenie infrastruktury turystycznej w sieć ▪ poprawa jakości sieci szlaków ▪ poprawa jakości infrastruktury towarzyszącej
organizacja ruchu	<ul style="list-style-type: none"> ▪ opracowanie i realizacja koncepcji poprawy uzgadniania rozkładów jazdy w kolejowych przewozach pasażerskich (sensownie dla poszczególnych regionów) ▪ pozostałe deficyty w interoperatywności

brak istotnych punktów
brakujących w komunikacji
drogowej

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

8 Zalecane działania

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

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

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

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

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

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

8.1 Priorytetowe projekty infrastruktury transportowej

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

przyczynić się do wyraźnej poprawy walorów komunikacyjnych i osiągalności. Poprzez tę alternatywną trasę można byłoby o wiele lepiej połączyć lotnisko w **Goleniowie** z siecią kolejową a w połączeniu z planowanym połączeniem tunelem między Wolinem a Świnoujściem zapewnione byłoby w kierunku wyspy Uznam.

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

W relacjach wschód-zachód połączenie z Cottbus do Poznania przez Zieloną Górę ulegnie znacznej poprawie w wyniku **modernizacji S-12 wzgl. S-27**. W kierunku północ-południe **modernizacja S-3** na południe od Zielonej Góry do Kamiennej Góry przyczyni się istotnie do poprawy osiągalności.

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

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

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

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

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

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

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

8.2 Komunikacja i ciągłość

Deficyty informacyjne i
komunikacyjne w DPERON

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

wstąpienia Polski do UE nie
uwzględniono dotąd w planach

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

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

Deficyty w komunikacji i informacji utrudniają proces DPERON

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

nie przezwyciężono różnic w strukturach kompetencyjno-decyzyjnych

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

różna ranga dokumentów planistycznych

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

rozne znaczenie wspólnej pracy gremialnej – tworzenie społeczności

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

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Agenda dalszego procesu
uzgadniania infrastruktury
transportowej

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

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

Kontynuacja komunikacji –
zgodne oczekiwania

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

8.3 Instrumenty dla DPERON

„MASTERPLAN DPERON”

Ustalenie „Masterplan DPERON”
wiązącym instrument

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

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

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Moduły Masterplanu

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

Niezbędne moduły Masterplanu DPERON:

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

oraz perspektywicznie

- rozwój infrastruktury

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

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

PROGNOZY, SCENARIUSZE I WIZJA

Prognozy i scenariusz wizji

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

OPARTY NA DANYCH LICZBOWYCH MODEL KOMUNIKACYJNY DLA DPERON

Podparcie modelu transportowego danymi ilościowymi

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

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

Stan prac: 20 grudnia 2007 r.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

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

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

Koncepcja działania z
działaniami priorytetowymi –
wątek wiodący dla przyszłego
rozwoju

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

szybki dostęp do ważnych
informacji – wykorzystanie
Internetu

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

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

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

mogą zostać spełnione.

KONTROLA EFEKTÓW - EWALUACJA - MONITORING

Kontynuacja bazy informacji -
Ewaluacja działań i programów
pomocowych - monitoring

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

Spis użytych skrótów

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

Bibliografia

- Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) [2001]: Deutsch-polnisches Handbuch der Planungsbegriffe. Hannover.
- Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) [2006]: Chancen der EU-Osterweiterung für Ostdeutschland. Arbeitsmaterial Heft 321. Hannover.
- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) [2005]: Raumordnungsbericht 2005. Bonn
- Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.) [1995]: Raumordnerische Leitbilder für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze. Bonn.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) [2001]: Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung. München, Freiburg, Essen.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) [2003]: Bundesverkehrswegeplan. Berlin.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) [2004]: Mobilität in Deutschland 2002. Fachkommission „Verkehrsplanung“ des Deutschen Städtetags. Berlin.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) [2006]: Durchführungsbericht für das Jahr 2005 zur Umsetzung des Operationellen Programms „Verkehrsinfrastruktur“. Berlin.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (Hrsg.) [2006a]: Investitionsrahmenplan (IRP) von 2006 bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes. Berlin.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (Hrsg.) [2006b]: Investitionsrahmenplan (IRP) von 2006 bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes - Projektliste. Berlin.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (Hrsg.) [2006c]: Mobilitätsentwicklung bis 2050. Berlin.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (Hrsg.) [2007]: Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen - Stand 1. Januar 2007. Berlin
- CETC (Hrsg.) [ohne Datum]: The CETC Framework Activity Programme 2007. Ohne Ort
- Deutsches Seminar für Städtebau und Wirtschaft (DSSW) im Deutschen Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V. (Hrsg.) [2006]: Abstimmungsprozesse in Grenzregionen. DSSW-Materialien. Berlin.
- Deutsch-Polnische Regierungskommission [2004]: Empfehlungen der Deutsch-Polnischen Regierungskommission für regionale und grenznahe Zusammenarbeit für die Deutsch-Polnischen Regierungskonsultationen am 4. November 2004 in Krakau.
- Deutsch-Polnische Regierungskommission [2005]: Prioritätenliste zur Wiederherstellung kriegszerstörter Grenzbrücken bzw. Neuerrichtung deutsch-polnischer Verbindungen auf kommunaler Ebene.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

- Deutsch-Polnische Regierungskommission, Expertengruppe für Grenzübergänge [2006]:
Protokoll der Sitzung der Kommission der deutschen und polnischen Experten
für Grenzübergänge. Gronow.
- Empfehlungen der Deutsch – Polnischen Regierungskommission für regionale und
grenznahe Zusammenarbeit für die Deutsch Polnischen Regierungskonsultatio-
nen am 4. November 2004 in Krakau
- Europäische Kommission (Hrsg.) [1999]: EUREK Europäisches Raumentwicklungskon-
zept. Luxemburg.
- Freie Universität Berlin, Otto-Suhr-Institut für Politikwissenschaft (Hrsg.) [ohne Datum]:
Die grenzüberschreitende verkehrsinfrastrukturelle Zusammenarbeit in der Eu-
roregion Pomerania. Berlin
- Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg (Hrsg.)
[2006]: Regionalanalyse Berlin-Brandenburg. Potsdam
- Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Hrsg.) [2006]: Der deutsch-polnische
Grenzraum im Jahre 2020 - Entwicklungsszenario und Handlungsempfehlungen.
HWWA-Report 262. Hamburg.
- Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Hrsg.) [2006a]: Analysen und Ent-
wicklungstrends für den deutsch-polnischen Grenzraum. HWWA-Report 263.
Hamburg.
- Institut für ökologische Raumentwicklung e. V.; Instytut Gospodarki Przestrzennej i
Komunalnej Warszawa [2002]: Zur Aktualisierung der Raumordnerischen Leit-
bilder für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze. Dresden, War-
schau.
- Institut für ökologische Raumentwicklung e. V. [2005]: Synopse der deutschen und
polnischen Raumplanungssysteme und -dokumente im Hinblick auf ein Integ-
riertes Küstenzonenmanagement (IKZM) in der Odermündungsregion. Dresden.
- Kommunalgemeinschaft Euroregion Pomerania e. V. (Hrsg.) [Dezember 2003]: Grenz-
räumliche Erschließung für den Fahrradtourismus in den Landkreisen Uecker-
Randow und Uckermark zur Republik Polen. Löcknitz
- Kommunalgemeinschaft Euroregion Neisse e. V. (Hrsg.) [13. März 2007]: Konzeption
Grenzübergänge in der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa. Zittau
- Kommunalgemeinschaft Euroregion Pomerania e. V. (Hrsg.) [August 2006]: Fortschrei-
bung - Grenzüberschreitenden Entwicklungs- und Handlungskonzept der Euro-
region Pomerania für den Zeitraum 2007 - 2013 (EHK). Löcknitz
- Kommunalgemeinschaft Euroregion Spree-Neiße-Bober e. V. (Hrsg.) [2006]: Ent-
wicklungs- und Handlungskonzept Euroregion Spree-Neiße-Bober. Berlin
- Land Brandenburg, Wojewodschaft Lubuskie (Hrsg.) [2007]: Operationelles Programm
zur grenzübergreifenden Zusammenarbeit-Polen (Wojewodschaft Lubuskie) -
Brandenburg 2007-2013 im Rahmen der „Europäischen territorialen Zusam-
menarbeit“. Zielona Góra, Potsdam
- Land Mecklenburg-Vorpommern, Wojewodschaft Zachodniopomorskie (Hrsg.) [2007]:
Operationelles Programm des Ziels 3 Europäische territoriale Zusammenarbeit -
Grenzübergreifende Zusammenarbeit der Länder Mecklenburg-Vorpommern/
Brandenburg und der Republik Polen (Wojewodschaft Zachodniopomorskie)
2007-2013. Ohne Ort

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

- Miecznikowski, Stanisław [Mai 2007]: Transportkorridore: Große Bedeutung für Hafenhinterlandbedienung. In: Internationales Verkehrswesen (59) 5/2007.
- Ministerium für Arbeit und Bau des Landes Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.) [1999]: Raumordnung in Mecklenburg-Vorpommern. Schwerin
- Ministerium für Arbeit, Bau und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.) [2005]: Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern. Schwerin
- Ministerium für Infrastruktur der Republik Polen (Hrsg.) [2005]: Zeitplan für den Bau von Autobahnen und Expressstraßen für die Jahre 2007-2013. Warszawa
- Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (Hrsg.) [2006]: MIR aktuell 2/2006. Potsdam.
- Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (Hrsg.) [Oktober 2006]: Landesstraßenbedarfsplan - Planungsstand. Potsdam
- Ministerium für Verkehr der Republik Polen (Hrsg.) [2007]: Plan für den Bau von Nationalstraßen für die Jahre 2007-2015. Warszawa
- Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg (Hrsg.) [2000]: Luftverkehrskonzeption für das Land Brandenburg. 1. Fortschreibung. Potsdam.
- Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg (Hrsg.) [2002]: Integriertes Verkehrskonzept 2002. Potsdam.
- Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg (Hrsg.) [2002a]: Grünes Licht für Blaues Netz. Potsdam.
- Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg (Hrsg.) [ohne Jahr]: Bahnkonzept 2009. Konzeption des Landes Brandenburg zur Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs. Potsdam.
- Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg (Hrsg.) [2003]: Grenzübergänge. Bundesrepublik Deutschland (Land Brandenburg) - Republik Polen (Wojewodschaften Lebus Land und Westpommern). Potsdam.
- Ministerium für Wirtschaft im Land Brandenburg (Hrsg.) [2005]: Analyse zur sozioökonomischen Lage im Land Brandenburg - Handlungsempfehlungen zum Einsatz der EU-Strukturfonds 2007-2013. Potsdam
- Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (Hrsg.) [8. Januar 2007]: Güterverkehrszentren in Brandenburg und Berlin - Verkehrlicher und logistischer Startpunkt der Eisenbahnverbindung ins Baltikum, Potenziale und Anforderungen. Potsdam
- Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (Hrsg.) [8. Januar 2007]: Grenzüberschreitender Güterverkehr - Ergebnisse, Potenziale und Probleme im Raum Frankfurt (Oder)-Ślubice. Potsdam
- MINISTERKONFERENZ der Raumordnungsminister der Ostseeregion [2005]: Danziger Erklärung. Verabschiedet auf der sechsten Konferenz der Raumordnungsminister der Ostseeregion. Danzig.
- Ministerkonferenz für Raumordnung [2006]: Beschluss der 33. Ministerkonferenz für Raumordnung am 30. Juni 2006 in Berlin. Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland. Berlin.

Raport końcowy – Zadania 1 do 4

- Ministerkonferenz für Raumordnung [2006a]: Beschluss der 33. Ministerkonferenz für Raumordnung am 30. Juni 2006 in Berlin. Förderung der internationalen Zusammenarbeit im Rahmen der EU-Gemeinschaftsinitiative INTERREG III und deren Fortführung im künftigen Ziel 3 „Europäische Territoriale Zusammenarbeit“. Berlin.
- Regionaler Planungsverband Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte (Hrsg.) [1998]: Regionales Raumordnungsprogramm Mecklenburgische Seenplatte. Neubrandenburg
- Regionaler Planungsverband Planungsregion Vorpommern (Hrsg.) [1998]: Regionales Raumordnungsprogramm Vorpommern. Greifswald
- Regionaler Planungsverband Planungsregion Vorpommern (Hrsg.) [2007]: Regionales Raumordnungsprogramm Vorpommern - Entwurf. Greifswald
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (Hrsg.) [ohne Datum]: Aktivitäten in Mittel- und Osteuropa der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. Berlin
- Shell Deutschland Oil, External Affairs Central Europe (Hrsg.) [ohne Jahr]: Shell Pkw-Szenarien bis 2030. Flexibilität bestimmt Motorisierung. Hamburg.
- Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (Hrsg.) [ohne Datum]: JoiTraM - Schlussbericht zum Projekt JoiTraM. Berlin
- Wojewodschaft Dolnośląskie (Hrsg.) [ohne Datum]: Anlage 9 zum Haushaltsbeschluss der Wojewodschaft Dolnośląskie für das Jahr 2007. Wrocław
- Wojewodschaft Dolnośląskie (Hrsg.) [ohne Datum]: Anlage 1 zum Beschluss Nr. XII/117/07 des Wojewodschaftstages der Wojewodschaft Dolnośląskie vom 28. Juni 2007. Wrocław
- Wojewodschaft Dolnośląskie (Hrsg.) [ohne Datum]: Mehrjahres-Investitionsplan für die Wojewodschaft Dolnośląskie für die Jahre 2007-2013 zur Umsetzung durch die Selbstverwaltung der Wojewodschaft - Prioritäre Aufgaben. Wrocław
- Wojewodschaft Dolnośląskie (Hrsg.) [Juni 2004]: Mehrjahres-Investitionsplan der Stadt Wrocław für die Jahre 2007-2011 (Anlage zum Beschluss Nr. X/201/07 der Stadtverordnetenversammlung von Wrocław vom 14. Juni 2007). Wrocław
- Wojewodschaft Lubuskie (Hrsg.) [ohne Datum]: Zeitplan der geplanten Bau- und Umbaumaßnahmen zur Umsetzung aus dem Haushalt der Wojewodschaft Lubuskie für die Jahre 2007-2013. Zielona Góra
- Wojewodschaft Zachodniopomorskie (Hrsg.) [September 2006]: Plan der Investitionsaufgaben im Wojewodschaftsstraßennetz für die Jahre 2007-2013 (Anlage zum Beschluss Nr. XXXII/376/06 des Wojewodschaftstages der Wojewodschaft Zachodniopomorskie vom 18. September 2006). Szczecin

A1 Pula projektów DPERON

A2 Karty wybranych projektów

A2.1 Projekty Mecklenburg-Vorpommern

A2.2 Projekty Brandenburg

A2.3 Projekty Berlin

A2.4 Projekty Sachsen

A2.5 Projekty Zachodniopomorskie

A2.6 Projekty Lubuskie

A2.7 Projekty Dolnośląskie

A3 Matryca oceny w ramach modelu komunikacyjnego zadanie 4

A3.1 Ocena działań (inwestycje drogowe) Ocena działań (inwestycje kolejowe)

A3.2 Skutki działań

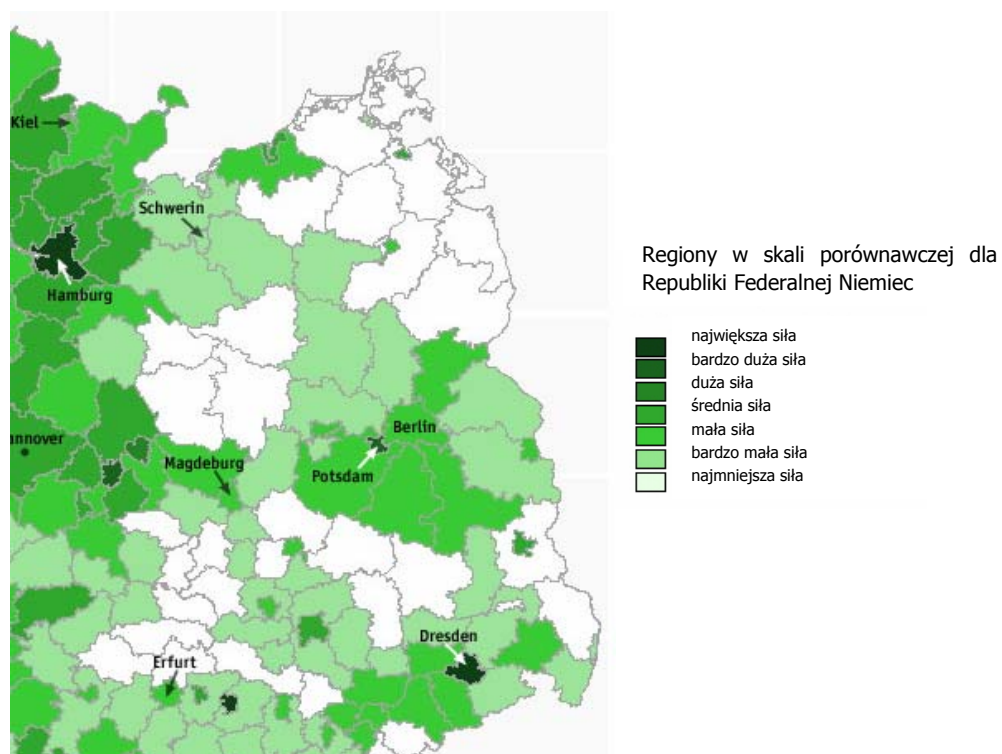
A4 Mapa pogładowa obszaru DPERON Graficzna prezentacja projektów pogłębionych w kartach projektów

A5 Pogłębione informacje o rozwoju gospodarczym

W odniesieniu do niemieckiej części obszaru DPERON można przytoczyć „Atlas przyszłości” [niem. *Zukunftsatlas*], który na podstawie szeregu wskaźników umożliwia stwierdzenia o dotychczasowej dynamice rozwoju gospodarczego a także stwierdzenia o poziomie rozwoju gospodarczego. Interesujący jest przy tym przede wszystkim porównanie wewnątrzniemieckie.

Siła gospodarki została sklasyfikowana jako niska lub bardzo niska. W szczególności w regionach Meklemburgii-Pomorza Przedniego zidentyfikowano regiony o „najmniejszej sile gospodarki”.

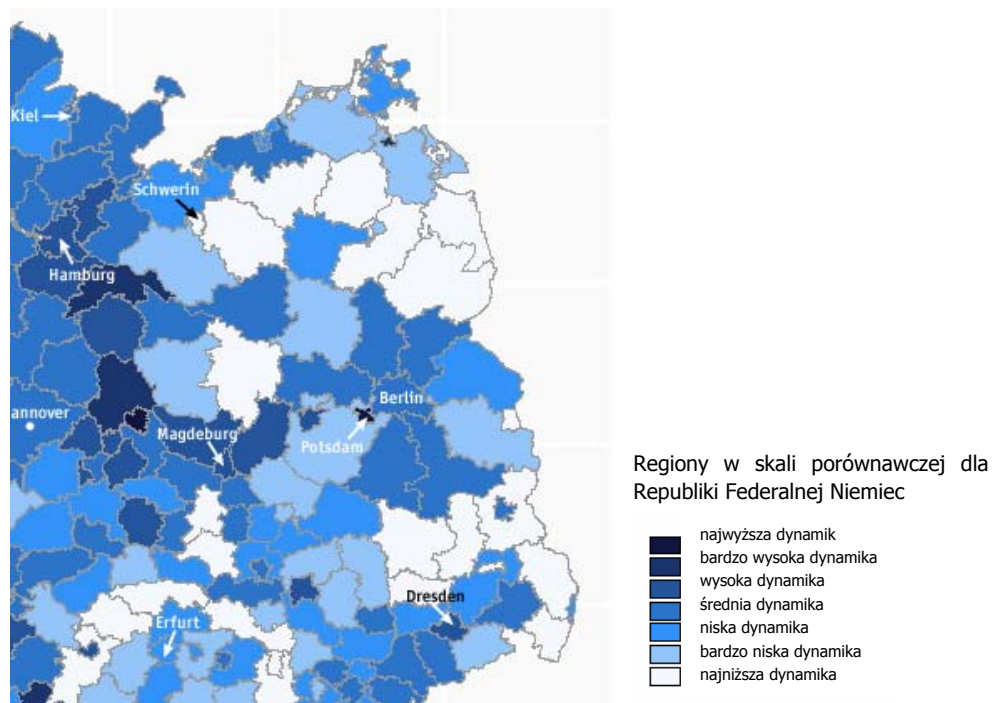
Ryc. 53:
Atlas Przyszłości 2007
[Źródło: Prognos AG]



Jeżeli przeanalizuje się wszystkie wskaźniki w ich trendzie czasowym, przede wszystkim obszary wokół Berlina i Drezna wykazują dynamikę średnią do niskiej. „Obszary pomiędzy” (między Bałtykiem a Berlinem oraz między Berlinem a Dreznem) zostały sklasyfikowane jako obszary z najniższą dynamiką.

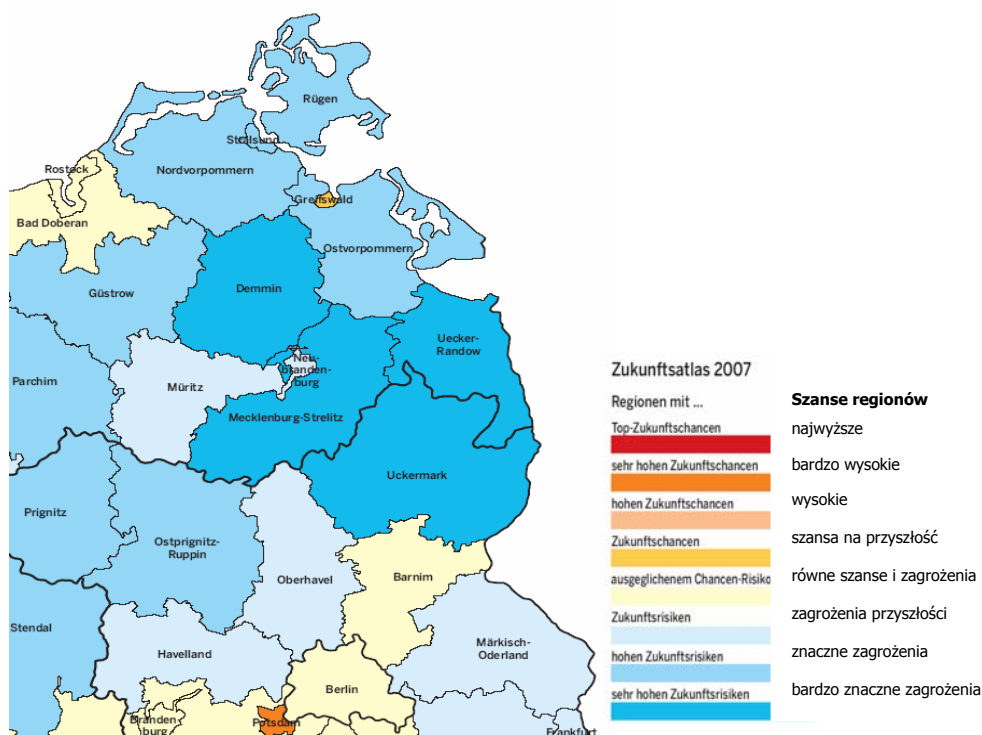
Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Ryc. 54:
Atlas Przyszłości 2007
[Źródło: Prognos AG]



Na podstawie tych dwóch aspektów Atlas Przyszłości formułuje ocenę łączną, przypisującą poszczególnym regionom różne szanse na przyszłość:

Ryc. 55:
Atlas Przyszłości 2007
Mapa wyników – obszar północny
[Źródło: Prognos AG]

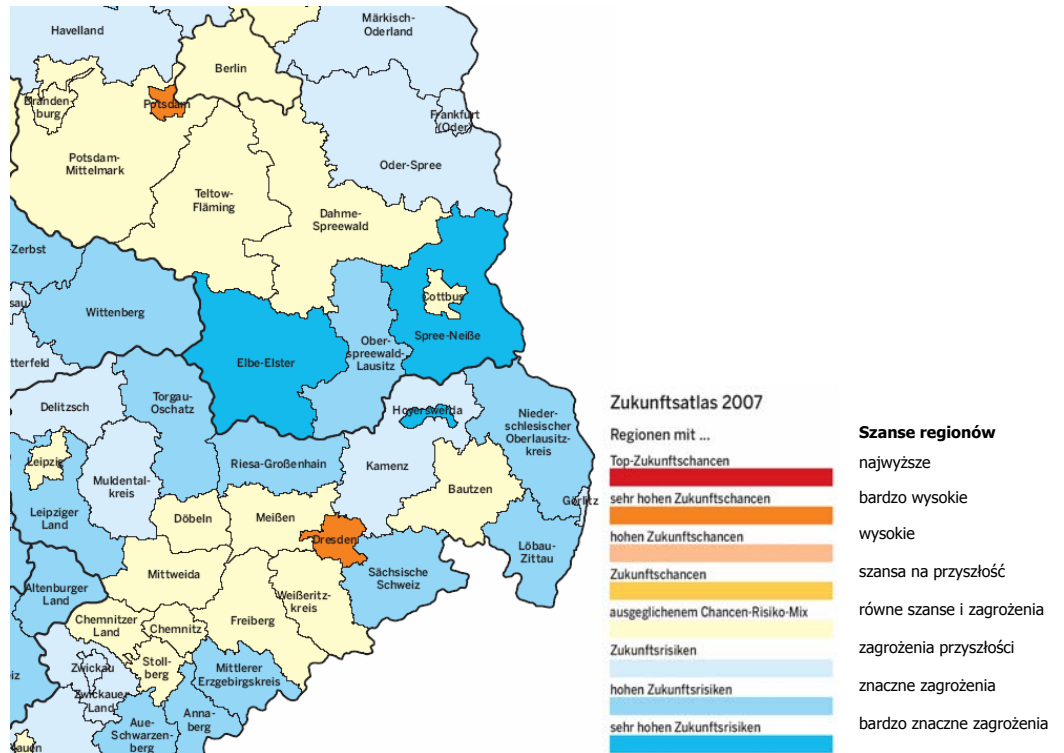


Raport końcowy – Zadania 1 do 4

Dominują regiony z zagrożoną przyszłością

Niemiecka część Euroregionu Pomerania wykazuje w większości znaczne lub bardzo znaczne zagrożenia przyszłości – wyjątek stanowią Powiat Barnim, który oceniono jako region równych szans i zagrożeń, oraz miasto Greifswald, które oceniono jako region z szansami na przyszłość. Ponieważ analiza ta kończy się na granicy Niemiec, nie zostały uwzględnione potencjalne bodźce rozwojowe metropolii szczecińskiej w kierunku Meklamburgii-Pomorza Przedniego i Brandenburgii.

Ryc. 56:
Atlas Przyszłości 2007
Mapa wyników – obszar południowy
[Źródło: Prognos AG]



Berliński i drezdeński „pas tłuszczu” dobrobytu

Powiaty na południe od Berlina wykazują w większości wyrównane szanse i zagrożenia – uwidacznia się tu położenie w „berlińskim pasie tłuszczu”. Dalsze powiaty z podobną klasyfikacją znajdują się na zachód od Drezna – poza obszarem badań. Jedynie Powiat Budziszynski [niem. Bautzen] również uzyskał taką ocenę. „Obszar pomiędzy” (między Berlinem a Dreznem) charakteryzuje się przeważnie wysokim do bardzo wysokiego zagrożenia przyszłości. Oddalenie od metropolii ma zatem bezpośredni wpływ na dane elementy rozwoju i szanse rozwojowe w regionach.

A6 Dane o liczbie ludności, prognozy demograficzne w obszarze badań