

## **POLSKO – NIEMIECKI OBSZAR ROZWOJU ODRA – NYSA (DPERON)**

Badania z zakresu planowania przestrzennego i infrastruktury komunikacyjnej  
– możliwości realizacji inwestycji transgranicznych

### **OCENA DOTYCHCZASOWEGO PROCESU I WNIOSKI DOTYCZĄCE DALSZEJ WSPÓŁPRACY Z PUNKTU WIDZENIA SĄSIADUJĄCYCH WOJEWÓDZTW**

Schwedt, 24 czerwca 2008 r.

Projekt DPERON zakładał w swojej dość ambitnej specyfikacji zbadanie warunków ramowych determinujących rozwój wspólnego obszaru gospodarczego, obejmującego obszar od morza Bałtyckiego po granicę z Czechami, przy szczególnym uwzględnieniu struktury komunikacyjnej wzdłuż granicy polsko – niemieckiej. Inaczej mówiąc zakładał identyfikację koniecznych przedsięwzięć infrastrukturalnych i potencjalnych działań organizacyjnych z zakresu komunikacji we wspólnym obszarze polsko – niemieckiego pogranicza pod kątem ich znaczenia gospodarczego.

Biorąc pod uwagę skalę, zasięg i złożoność problemu nie można przy obecnym stanie zaawansowania prac dokonać końcowej, kompleksowej oceny procesu. Natomiast nasze uwagi i spostrzeżenia w tym zakresie odnoszące się do obecnego etapu zaawansowania prac zostały przekazane stronie niemieckiej przy pełnej akceptacji i poparciu Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego.

Obszerny zakres zapoczątkowanych badań, inwentaryzacji, analiz i studiów wymaga w naszej ocenie dopracowania, doprecyzowania a w wielu aspektach pogłębienia i uszczegółowienia.

Niemniej jednak wyrażamy przekonanie, że projekt DPERON stanowi duży krok i zarazem poważny wkład w proces dochodzenia do wzajemnego poznania i zrozumienia celów, oczekiwań i priorytetów.

Projekt DPERON jako proces niewątpliwie wpisuje się w określony w Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020 postulat rozwoju współpracy

międzyregionalnej i transgranicznej. DPERON utwierdza nas również w przekonaniu, że wspólnie łatwiej jest poszukiwać nowych wyzwań, kreować nowe przedsięwzięcia, sprostać trudnościom i budować nową rzeczywistość.

W DPERON-ie po raz pierwszy podjęto próbę kompleksowej identyfikacji wyzwań infrastrukturalnych w zakresie komunikacji we wspólnym obszarze przygranicznym. Zakres i głębokość problemów okazały się w naszej ocenie dużo szersze i bardziej złożone niż zakładano na wstępie. Okazało się, że w tak krótkim czasie nie możliwe było osiągnięcie założeń projektu i dopracowanie ustaleń i wniosków końcowych w pełni satysfakcjonujących obie strony. Nie wszystkie problemy udało się poprawnie zidentyfikować, niektóre zostały tylko zasygnalizowane, wielu też nie udało się zdiagnozować.

W lutym 2008 r. po zapoznaniu się z wersją roboczą raportu Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego przekazał stronie niemieckiej na ręce Pana Jürgena Stahla ze wspólnego wydziału planowania Krajów Związkowych Berlina i Brandenburgii - GL6 - uwagi do wstępnej wersji raportu.

Zwrócono wówczas, oprócz szeregu innych kwestii, na te szczególnie ważne, wg naszej oceny nie zidentyfikowane, nie uwzględnione, nie właściwie lub zbyt pobieżnie rozpoznane a stanowiące dla strony polskiej fundament dalszej współpracy w tym obszarze.

Bardzo istotnym dla rozwoju województwa zachodniopomorskiego i całego pogranicza jest kierunek północ – południe, którego osią jest rzeka Odra.

Należy w tym kontekście przede wszystkim wymienić drogę krajową nr 3 stanowiącą część międzynarodowej trasy E 65 z Malmö do miejscowości Chaniá na Krecie, a także szczególną rolę drogi wodnej na Odrze i zespołu portów Szczecin – Świnoujście na osi tej trasy. Międzynarodowa droga E 65 stanowi szkielet konstrukcyjny, główną oś Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego – CETC, którego dalekosiężnym celem jest stworzenie ponad regionalnego pasma rozwoju gospodarczego. Tak więc założenia DPERON-u są w tym aspekcie zbieżne z CETC i wpisują się w tą inicjatywę. Licząc na pełne zrozumienie znaczenia tej kwestii dla naszego jak i sąsiednich regionów przekazaliśmy partnerom z Niemiec nasze najważniejsze cele i priorytety w tym zakresie, w tym oprócz korytarza transportowego CETC na osi północ - południe, założenia uzupełnienia Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T wraz z budową Zachodniego Drogowego Obejścia Miasta Szczecina i przeprawy przez rzekę Odrę. Obejście miasta Szczecina ze stałą przeprawą przez rzekę Odrę na wysokości Polic stanowić będzie jeden z podstawowych elementów układu komunikacyjnego Szczecina, Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego i całego Pomorza, w tym dla jego niemieckiej części.

Zwracaliśmy również uwagę na niezwykle ważny aspekt połączeń transgranicznych w kontekście ich ilości i rodzajów przejść granicznych stanowiących o szczególnej roli województwa i regionu. Fakt, iż mamy do czynienia ze wszystkimi rodzajami przejść granicznych (lądowych – drogowych, kolejowych; wodnych – morskich i rzecznych oraz lotniczym) świadczy o potencjale i możliwościach rozwoju.

Otwarcie granic 21 grudnia 2007 r., które nastąpiło w trakcie prac i formułowania ustaleń raportu wnosi dodatkowo zupełnie nowe i wymagające ponownej dogłębnej analizy aspekty w przedmiocie projektu. Z racji czasu, w jakim następowały powyższe, istotne zmiany uwarunkowań, wnioski w tym zakresie nie mogą być właściwe bo nie mogły być należycie zbadane.

Powyższe uwagi do roboczej wersji raportu zostały również przekazane na ręce Pana Petera Heise - Prezesa niemieckiego Związku Komunalnego Gmin Euroregionu Pomerania. Wszystkie uwagi wraz pismem przewodnim Pana Marszałka zostały również opublikowane na stronie internetowej projektu DPERON ([www.dperon.rbgp.pl](http://www.dperon.rbgp.pl)).

Największą przeszkodą, wg naszej oceny, okazały się przyjęte terminy realizacji poszczególnych etapów projektu, które nie pozwoliły na ostateczną weryfikację rozstrzygnięć i ustaleń raportu.

Wersję roboczą raportu końcowego udostępniono stronie polskiej w końcu maja a więc tuż przed konferencją końcową i ostateczną edycją dokumentu na potrzeby publikacji. W praktyce oznaczało to brak możliwości weryfikacji jego zapisów tym bardziej, że w dokumencie pojawiły się treści wcześniej nam nie prezentowane i nie uzgadniane.

Biorąc powyższe pod uwagę stoimy na stanowisku, iż Raport Końcowy, opisujący stan na dzień 30 kwietnia 2008 r. nie stanowi materiału właściwie i kompleksowo identyfikującego przedmiot projektu, nie może zatem stanowić podstawy do podejmowania wiążących decyzji. Może natomiast stanowić wartościowy materiał wyjściowy do kontynuacji prac badawczych i ewentualnie przyszłych prac projektowych.

Ponieważ przedstawiona ostatecznie wersja raportu końcowego uwzględnia tylko część uwag zgłoszonych przez Marszałka województwa a także zawiera zapisy, które nie były dotychczas prezentowane jego treść wymaga uzupełnienia lub weryfikacji o następujące kwestie:

1. Uwzględnienie w sposób dostateczny celów i priorytetów województwa zawartych w aktualnie obowiązującej Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020.

2. Właściwe uwzględnienie i przedstawienie roli i znaczenia istniejących powiązań komunikacyjnych na osi północ – południe, istotnych dla rozwoju całego pogranicza.
3. Uwzględnienie i właściwe docenienie roli miasta Szczecina jako metropolii a także stolicy województwa i Pomorza oraz właściwe uwzględnienie powiązań komunikacyjnych wynikających z tworzenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w sposób istotny oddziałującego również na część przygraniczną obszaru Niemiec.
4. Właściwe uwzględnienie i docenienie znaczenia istniejących portów dla rozwoju infrastruktury komunikacyjnej nie tylko na terenie województwa zachodniopomorskiego.
5. Uwzględnienie powyższych uwag i wniosków powinno obejmować wszystkie rozdziały raportu końcowego a w szczególności zapisy dotyczące formułowania sieci powiązań komunikacyjnych, w tym również w części graficznej.

Nie uzgadniano między stronami, że proces DPERON należy rozumieć jako ogniwo łączące korytarz Bałtyk – Adriatyk z korytarzem CETC. Nie uzgadniano również ścisłej współpracy działań w ramach DPERON-u z działaniami podejmowanymi w ramach obydwu korytarzy a tym bardziej tego, że dalsze działania np. w Partnerstwie Odrzańskim będą odgrywały szczególną rolę w procesie DPERON – kwestie te jako nie uzgodnione nie powinny znaleźć się w raporcie.

**Dlatego też zwróciliśmy się do naszych partnerów o zamieszczenie w raporcie klauzuli w brzmieniu jakie przesłaliśmy wszystkim partnerom projektu i zamieściliśmy na stronie internetowej projektu.**

Wyniki procesu DPERON powinny stanowić ilustrację możliwości rozwojowych i potrzeb infrastrukturalnych partnerów po obu stronach granicy. Muszą one jednak uwzględniać uwarunkowania administracyjne wynikające z różnicy w kompetencjach uczestników procesu po stronie polskiej i niemieckiej i być zgodne ze strategicznymi dokumentami poziomu regionalnego i krajowego co będzie warunkiem współfinansowania ewentualnych zadań ze środków unijnych.

Zakładamy i przyjmujemy to jako przyczynek do kontynuacji współpracy, że proces DPERON i raport z zakończonego właśnie pierwszego etapu prac stanowi początek większego procesu i dialogu, który jesteśmy zdecydowani kontynuować we współpracy z partnerami z Niemiec i Polski. Widzimy bezdyskusyjną potrzebę kontynuacji procesu mając

jednocześnie świadomość jak wiele już wykonano a w szczególności jak wiele jest jeszcze do zrobienia dla lepszego zrozumienia wzajemnych celów i oczekiwań.

Wszystkie województwa polskiego pogranicza są obecnie w trakcie aktualizacji swoich strategicznych dokumentów planistycznych tj. planów zagospodarowania przestrzennego, jak również strategii branżowych, w tym transportowych. Zdefiniowane w tych dokumentach kierunki, cele i priorytety uwzględniające aktualne uwarunkowania rozwoju będą wymagały uwzględnienia w dalszych etapach procesu DPERON.

Za kontynuacją prac przemawiają również wypracowane wspólnie wartości dodane projektu i przyszłe korzyści wynikające z jego realizacji. Najważniejsze z tych, które zapisaliśmy w publikacji prezentującej zakończony etap projektu, to:

1. Wielopłaszczyznowa intensyfikacja działań na rzecz zbudowania wspólnego obszaru programowego wzdłuż Odry i Nysy w celu podniesienia konkurencyjności gospodarczej tego obszaru.
2. Stworzenie roboczej platformy porozumienia i komunikacji dla wielowątkowej obserwacji i badań tego obszaru w odniesieniu do planowania przestrzennego i infrastruktury w zakresie wszystkich gałęzi transportu.
3. Stworzenie podstaw na potrzeby dalszego wypracowywania priorytetowych działań inwestycyjnych.

Przyszłe korzyści, jakie widzimy w kontynuacji projektu to m.in.:

1. Zorientowanie na wspólne określenie regionalnie istotnych projektów kluczowych infrastruktury komunikacyjnej.
2. Zapewnienie synchronizacji priorytetowych działań infrastrukturalnych.
3. Zwiększenie przejrzystości i efektywności działań partnerów poprzez trwały dialog w zakresie planowania przestrzennego.

Województwo Zachodniopomorskie podtrzymuje i potwierdza zgłoszoną już wcześniej deklarację przyjęcia roli partnera wiodącego projektu. Kwestia formuły kontynuacji prac musi być wspólnie przedyskutowana i ustalona przy uwzględnieniu partykularnych interesów sąsiadujących państw i regionów.

Doskonałą okazją do dyskusji i ustalenia zasad kontynuacji procesu DPERON mogła być zorganizowana w Szczecinie na jesieni tego roku konferencja z udziałem wszystkich partnerów projektu.

Kontynuację procesu DPERON postrzegamy jako ważny wkład w dialog na rzecz równomiernego, zrównoważonego i trwałego rozwoju obszaru pogranicza po obu stronach Odry i Nysy.