

ROZWÓJ PONADREGIONALNEJ
INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ
W OBSZARZE
PARTNERSTWA ODRY

*(polskich województw: zachodniopomorskiego, lubuskiego,
dolnośląskiego i wielkopolskiego
oraz krajów związkowych RFN: Meklemburgii-Pomorza Przedniego,
Berlina, Brandenburgii i Wolnego Państwa Saksonii)*

*Polsko – Niemiecka Komisja Międzyrządowa
do Spraw Współpracy Regionalnej i Przygranicznej*

Polsko – Niemiecki Komitet ds. Gospodarki Przestrzennej

wrzesień 2010 r.

Spis treści

- 1. Wprowadzenie*
- 2. Ramy i Kompetencje*
- 3. Mapa*
- 4. Opis Mapy*
- 5. Rekomendacje*

1. Wprowadzenie

W dn. 13 stycznia 2010 r. w Poczdamie odbyło się II Spotkanie na Szczycie w ramach Partnerstwa Odry. Partnerstwo Odry jest inicjatywą współpracy województw, krajów związkowych i wybranych miast położonych w obszarze pogranicza Polski i Niemiec. Przed spotkaniem w styczniu 2010 r. opracowany został dokument „Osiem regionów – wspólny obszar transportowy” stanowiący przedmiot dyskusji.

Partnerstwo Odry przekazało brandenburską wersję dokumentu „Osiem regionów – wspólny obszar transportowy” oraz stanowiska województw dolnośląskiego i zachodniopomorskiego przewodniczącym Polsko-Niemieckiej Komisji Międzyrządowej ds. Współpracy Regionalnej i Przygranicznej z propozycją, aby tematem tym zajęł się, działający w ramach Komisji, Polsko-Niemiecki Komitet ds. Gospodarki Przestrzennej.

Komitet ds. Gospodarki Przestrzennej w dniu 25 lutego 2010 r. podjął decyzję o przygotowaniu mapy przedstawiającej postulaty przedstawione w dokumencie „Osiem regionów – wspólny obszar transportowy” w celu przestrzennego zidentyfikowania tych postulatów.

Mapa została wykonana na zlecenie polskiego Ministerstwa Infrastruktury oraz niemieckiego Federalnego Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast, jako materiał roboczy dla prac Polsko-Niemieckiego Komitetu Gospodarki Przestrzennej – w oparciu o dane z wojewódzkich biur planowania przestrzennego i cyfrowy model krajobrazu Federalnego Urzędu Geodezji i Kartografii oraz inne dane urzędów federalnych i landowych.

Mapa nie pokazuje wszystkich inwestycji infrastrukturalnych w obszarze „Partnerstwa Odry”, a także nie formułuje kierunków zagospodarowania przestrzennego regionu. Mapa zawiera także uzupełnienia zgłaszane przez niektóre regiony po rozpoczęciu prac przez Komitet ds. Gospodarki Przestrzennej.

2. Ramy i kompetencje

Rozwijając ponadregionalną infrastrukturę transportową w obszarze Partnerstwa Odry należy uwzględnić, że w każdym z obydwu krajów sąsiedzkich istnieją jasno określone ramy prawne, określające w sposób obowiązujący instytucje mające obowiązek planowania poszczególnych szlaków komunikacyjnych i ich rozbudowy, a także realizujące i finansujące budowę i rozbudowę tych szlaków.

Kompetencje te w ostatnich latach zostały częściowo ustalone w nowy sposób z myślą o umożliwieniu i zintensyfikowaniu konkurencji pomiędzy prywatnymi przewoźnikami. W związku z tym o oferowanych na szlakach komunikacyjnych połączeniach nie decydują wyłącznie instytucje państwowe, regionalne czy samorządowe.

Infrastruktura transportowa stanowi ważny czynnik decydujący o rozwoju regionów. W szczególnej mierze dotyczy to regionów przygranicznych i peryferyjnych. Poprzez przyjęcie Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej i stosowanie Umowy z Schengen w odniesieniu do granicy polsko-niemieckiej otworzyły się nowe perspektywy dla obszaru po obu stronach Odry i Nisy. Obszar ten może odnosić korzyści z ogólnoeuropejskich połączeń zarówno Wschód-Zachód jak i Północ-Południe. Rozwój ponadregionalnej infrastruktury transportowej stanowić będzie wkład do jego rozwoju i zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej.

Mając powyższe na uwadze wydaje się uzasadnione, aby postrzegać rozwój infrastruktury transportowej w obszarze po obu stronach Odry i Nisy w nadrzędnym kontekście gospodarki przestrzennej. Poszczególne rodzaje transportu należy przy tym rozpatrywać nie tylko sektorowo, lecz także we wzajemnym współdziałaniu.

W ten sposób tworzenie wspólnej przestrzeni transportowej w obszarze polsko-niemieckiego pogranicza wpisuje się w cele „Agendy terytorialnej UE” przyjętej przez wszystkie państwa członkowskie UE, skierowanej na wspieranie rozwoju policentrycznego oraz siatki połączeń pomiędzy miastami i regionami.

4. Opis Mapy

Polsko-Niemiecki Komitet ds. Gospodarki Przestrzennej porozumiał się co do tego, że przedsięwzięcia o znaczeniu ponadregionalnym wymienione w dokumencie stanowiącym przedmiot dyskusji Partnerstwa Odry zostaną przedstawione na jednej mapie: **„Rozwój ponadregionalnej infrastruktury transportowej w obszarze Partnerstwa Odry”**. Mając na uwadze jasno zdefiniowane właściwości i kompetencje Polsko-Niemieckiego Komitetu ds. Gospodarki Przestrzennej nie dokonuje się uszeregowania przedsięwzięć infrastrukturalnych według priorytetów.

Mapa ma zobrazować fakt, że rozwój obszaru pogranicza Polski i Niemiec w interesie zrównoważonego rozwoju i zwiększenia konkurencyjności międzyregionalnej w ramach UE wymaga prac nad wspólną, skoordynowaną koncepcją rozwoju przestrzennego. W tym zakresie mapa może stanowić narzędzie, którym będą mogły się posługiwać właściwe podmioty podejmując rozważania dotyczące rozwoju wspólnego obszaru transportowego.

Przedsięwzięcia przedstawione na mapie dzielą się według:

1. stanu realizacji poszczególnych przedsięwzięć w trzech kategoriach, to jest :
 - a. istniejącej sieci kolejowej, drogowej, dróg wodnych,
 - b. przedsięwzięć w obszarze infrastruktury w trakcie budowy (decydujące dla przyjęcia danego przedsięwzięcia do niniejszego kryterium jest podpisanie umowy o rozbudowie oraz że jest to przedsięwzięcie inwestycyjne, nie zaś działanie mające na celu utrzymanie dobrego stanu),
 - c. przedsięwzięć w obszarze infrastruktury w trakcie planowania (decydujące dla przyjęcia danego przedsięwzięcia do niniejszego kryterium jest to, że stanowi ono element wiążącego dokumentu planistycznego zaangażowanych polskich i niemieckich partnerów, np. niemiecki Federalny Plan Dróg Transportowych, Program Budowy Dróg Krajowych i Autostrad w Polsce na lata 2008 – 2012, Program Rozwoju Kolei w Polsce).
2. dalej idących propozycji, dla których postulowany jest rozwój infrastruktury transportowej, to jest :
 - a. propozycji dotyczących dróg i kolei zawartych w dokumencie „Osiem regionów – wspólny obszar transportowy” stanowiącym przedmiot dyskusji w ramach Partnerstwa Odry,
 - b. propozycji dotyczących dróg wodnych zawartych w dokumencie „Osiem regionów – wspólny obszar transportowy “ stanowiącym przedmiot dyskusji w ramach Partnerstwa Odry,
 - c. przedsięwzięć zgłoszonych po rozpoczęciu prac Komitetu ds. Gospodarki Przestrzennej nad opracowaniem mapy, jako uzupełnienia dokumentu stanowiącego przedmiot dyskusji,

Wybór przedstawionych przedsięwzięć uwzględnia ponadto cel, aby mapa była czytelna. Zatem istnieje kilka ważnych przedsięwzięć np. w Berlinie, służących optymalizacji połączeń transportowych z międzynarodowym portem lotniczym BBI, nieprzedstawionych z powodów ograniczonych możliwości graficznych.

Nie zostały również przedstawione zamiary dotyczące lokalnych ofert transportowych, w zakresie budowy dróg i tras rowerowych służących rozwojowi ofert turystycznych. Powód nieuwzględnienia to ograniczone możliwości graficzne.

Na mapie przedstawiono miasta o znaczeniu ponadregionalnym, stanowiące centra rozwoju obszaru pogranicza Polski i Niemiec, jak również Berlin – metropolię o znaczeniu europejskim jako uzupełnienie przedsięwzięć w zakresie infrastruktury transportowej.

Wartością dodaną mapy jest wykazanie różnorodności zagadnień transportowych zgłoszonych do dokumentu „Osiem regionów – wspólny obszar transportowy” stanowiącego dokument do dyskusji. Fakt, że w treści mapy pominięte zostały istotne z punktu widzenia regionalnego lub lokalnego inwestycje, powinien być elementem rozważań prowadzonych podczas sporządzania wspólnego studium zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej. Komitet ds. Gospodarki Przestrzennej zwraca uwagę na podjęte już działania przygotowawcze do sporządzenia wspólnego studium. Należą do nich między innymi następujące prace podjęte w ostatnim czasie:

- opracowanie mapy zamierzeń inwestycyjnych polskiego obszaru pogranicza położonego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej,
- kontynuowanie prac nad odpowiednią mapą dla niemieckiego obszaru pogranicza wzdłuż granicy niemiecko-polskiej,
- podpisanie porozumienia pomiędzy Ministrem Infrastruktury RP a Marszałkami województw dolnośląskiego, lubuskiego i zachodniopomorskiego w sprawie sporządzenia Studium integracji przestrzennej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec.

Szczególnie wrażliwą sferę zagadnień stanowią problemy wskazane na mapie i zaznaczone jako tematy wymagające dalszych dyskusji. Są to zagadnienia z zakresu inwestycji infrastrukturalnych, co do których istnieje rozbieżność poglądów lub nie ustalono jeszcze rozwiązania przestrzennego i technicznego problemu.

5. Rekomendacje

Patrząc z nadrzędnej perspektywy gospodarki przestrzennej należy dążyć do zrównoważonego rozwoju obszaru przygranicznego Polski i Niemiec i do lepszego włączenia go do ogólnoeuropejskiego obszaru gospodarczego. W ten sposób będzie można generować impulsy ekonomiczne, optymalnie wykorzystywać regionalny potencjał i polepszać atrakcyjność inwestycyjną miast i regionów.

Mając na uwadze poszczególne przedsięwzięcia ujęte na mapie, Komitet wskazuje na przedsięwzięcie „Central European Transport Corridor (CETC)“ integrujący różne gałęzie transportu na osi północ – południe wzdłuż Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz na europejską inicjatywę w zakresie rozwoju przestrzennego „Korytarz Bałtyk-Adriatyk“, przekładające się na konkretne projekty europejskie „South-North-Axis (SoNorA)“ oraz „Scandinavian-Adriatic Corridor for Growth and Innovation (Scandria)“. Obie inicjatywy zmierzają do stworzenia atrakcyjnej infrastruktury transportowej. Celem jest ponadto podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej miast i regionów położonych wzdłuż korytarza i lokalizacja związanych z transportem lub innych innowacyjnych gałęzi gospodarki.

W dłuższej perspektywie oś rozwojowa Północ-Południe może stać się atrakcyjnym regionem europejskim, podobnie jak zachodnia oś rozwojowa Londyn-Mediolan. W tym zakresie znaczące są również takie projekty i inicjatywy, które rozwijają połączenia Wschód-Zachód, jak „Via Regia Plus“, „Rail Baltica Development Corridor“, „Via Hanseatica“.

Obecnie toczą się negocjacje dotyczące przeglądu Transeuropejskich Sieci Transportowych - jednak szczegółowe informacje na ten temat nie są jeszcze dostępne.

Komitet wskazuje na celowość i potrzebę kontynuowania i pogłębienia dwustronnych badań i analiz oraz formułowania inicjatyw rozwoju przestrzennego wspólnych dla obu partnerów. Wspólne planowanie dla regionu transgranicznego powinno kierować się ideą konsensu.