

<p>Opracowanie w ramach przygotowania forów z okazji konferencji ekonomicznej Regionu Odry 05. kwietnia 2006</p>	
<p><b>Forum</b></p>	<p><b>Transport/Logistyka</b></p>
<p><b>członkowie grupy przygotowującej</b></p>	<p>pani Danuta Wujaszek, pani Terra Klonecka-Olech</p>
<p></p>	<p>e-mail: 0048-68-4565-394 (Pani Klonecka-Olech)</p>
<p></p>	<p>pan Jürgen Murach</p>
<p></p>	<p><a href="mailto:dr.murach@senstadt.verwalt-berlin.de">dr.murach@senstadt.verwalt-berlin.de</a>, 0049-30-9025.1725</p>
<p><b>pozostali członkowie</b></p>	<p>pan Lutz Wunder</p>
<p></p>	<p><a href="mailto:lutz.wunder@mir.brandenburg.de">lutz.wunder@mir.brandenburg.de</a> 0049-331-866-</p>

<p><b>Przebieg forów</b></p>	
<p><b>Moderator</b></p>	<p><b>Pan Basil Kerski</b> <i>Redaktor naczelny DIALOG – magazyn polsko-niemiecki</i></p>
<p>Przedstawienie opracowania założeń</p>	<p><b>Pani Danuta Wujaszek</b> <i>Dyrektor Urzędu Marszałkowskiego woj. Lubuskiego</i></p> <p><b>Sekretarz stanu, pani Hella Dunger-Löper,</b> <i>Zarząd Senatu ds. Rozwoju Miasta w Berlinie</i></p>
<p>Przykład: best practise</p>	<p><b>JoiTraM – Joint Transport Management Brandenburg-Lubuskie</b> <b>Pan Joachim Roß</b> <i>Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg</i></p>
<p></p>	<p><b>Kammerunion Elbe Oder</b> <b>Pan dr Zbigniew Sebastian</b> <i>Prezes Dolnośląskiej Izby Gospodarczej</i></p>
<p></p>	<p><b>Inicjatywa logistyczna Berlin-Brandenburg</b> <b>Pan Prof. Dr.-Ing. Herbert Sonntag</b> <i>Wiceprezydent Technicznej Szkoły Wyższej Zawodowej Wildau</i></p>

<b>strony mocne (strengths)</b>	<b>strony słabe (weaknesses)</b>
centralne położenie geograficzne w Europie; wzrost przepływu ruchu i towarów, szczególnie w kierunku Europy wschodniej	Położenie wykraczające poza aktualnie ekonomicznie silne regiony w Europie
Tradycyjnie dobrze rozwinięte połączenia komunikacyjne w regionie	Zaniechanie inwestycji; konieczność renowacji; jakość dróg komunikacyjnych, w szczególności wykraczających poza transeuropejską sieć transportową / drogi główne; „wąskie gardła” utrudniają transport towarów między modułami (np.: połączenie między portem szczecińskim a autostradą samochodową; połączenie kolejowe z portem w Schwedt)
Dobre oferty po stronie niemieckiej w zakresie komunikacji miejskiej dróg szynowych, np.: ruch taktowy; połączenie sieciowe między ruchem autobusowym i kolejowym; dobrze wykorzystane ośrodki transportu towarowego w Berlinie i Brandenburgii	Problemy porozumiewawcze między polską i niemiecką stroną w procesach planowania, powstałe na skutek różnorodnych struktur i kultur administracyjnych i organizacyjnych
Aktualna rozbudowa głównych żył transportu (autostrad Berlin-Poznań-Warszawa; Berlin-Wrocław), jak również odcinka dróg kolejowych Berlin-Poznań-Warszawa	Zawężenie możliwości w transporcie transgranicznym (niska liczba przejść granicznych nad rzeką Odrą; wybrakowana integracja znacznej ilości podmiotów odpowiedzialnych za transport; wymagające renowacji mosty)
Lotniska Berlińskie przejęły wstępnie rolę włączenia Regionu Odry w międzynarodowy ruch powietrzny	Brak lotniska pełniącego rolę hubu przesiadkowego w Regionie Odry
Gęsta sieć śródlądowych dróg wodnych	Ograniczona możliwość użytkowania dróg wodnych; niekorzystna pozycja w stosunku do konkurencyjnych portów śródlądowych i morskich w regionie
Od momentu przystąpienia Polski do Unii Europejskiej szybkie odprawy środków transportu drogowego	Długi czas odpraw środków transgranicznego transportu kolejowego
<b>szanse (opportunities)</b>	<b>ryzyka (threats)</b>
Wola wzmocnienia transgranicznej kooperacji na płaszczyźnie politycznej i gospodarczej	Brak porozumienia podmiotów publicznych i prywatnych w sektorze transportu
Rozbudowa infrastruktury transportu wspomaga połączenia między obszarami wiejskimi a regionalnymi centrami	Obszary wiejskie są zaniedbane pod względem infrastruktury. Ma to negatywny wpływ na rozwój gospodarczy i strukturę zaludnienia
Rozkłady jazdy, dostosowane do siebie nawzajem ogólne warunki techniczne i przebieg eksploatacji	(sama w sobie słuszna) prywatyzacja podmiotów odpowiedzialnych za transport powoduje rozbieżności i brak dopasowania ofert i rozkładów jazdy
Wspólny lobbying regionalnych podmiotów wobec organów decyzyjnych i Unii Europejskiej	Niski wpływ podmiotów regionalnych na planowanie na płaszczyźnie państwowej; walka między transgranicznymi a

	państwowymi projektami infrastrukturalnymi o znikome środki finansowe
Najbardziej korzystne czasowo połączenia kolejowe dla podróżujących definiują zintegrowany obszar gospodarczy po obu stronach Odry; realizacja ruchu taktowego regionalnego i dalekobieżnego	Niska gotowość inwestowania w sieci transportu i rozszerzenia ofert komunikacji na rzecz wzrostu popytu (w przyszłości).
Większa liczba / większa wydajność przejść granicznych przyspieszają ruch komunikacji osobowej i transportu towarów i przyczyniają się do ekonomicznej integracji regionu.	Brakujące przejścia graniczne hamują integrację gospodarczą
Duży port lotniczy: Berlin Brandenburg International przejmuje rolę hubu przesiadkowego dla całego regionu	Opóźnienie inwestycji w nowy konkurencyjny, międzynarodowy port lotniczy
Porozumienie w sprawie rozbudowy śródlądowych dróg wodnych w regionie; ulepszona współpraca między portami umacnia region jako ośrodek logistyki; komunikacja mieszana; inwestycje w infrastrukturę otwierają możliwości na wzrastające segmenty rynku	różnorodne gospodarcze / regionalne polityczne korzyści hamują współpracę między portami
Powstające sieci kooperacji w dziedzinie logistyki; współpraca przyczynia się do optymalizacji procesów transportowych	Brak reakcji na wymogi rynku zorientowanej na potrzeby klientów ze strony podmiotów odpowiedzialnych za transport

<b>Cele rozwoju Regionu Odry</b>	
długoterminowe	szybka osiągalność miejskich centrów (między sobą, jak również na skalę międzynarodową) oparta na innowacyjnym i oszczędnym dla zasobów systemie komunikacji
	Związek przedsiębiorstw komunikacyjnych Regionu Odry zapewni połączenie między obszarami wiejskimi a ośrodkami miejskimi, przyczyniając się do zrównoważonego rozwoju regionu
	Wspólne, międzynarodowe wprowadzenie Regionu Odry na rynek jako ośrodka logistyki przyczyni się do wzrostu gospodarki i zatrudnień
krótkoterminowe (2 lata)	Optymalizacja połączeń ruchu w obszarze przygranicznym
	Udoskonalenie struktur komunikacyjnych mających na celu polepszenie ofert transportu i taryf, bez konieczności czynienia wysokich inwestycji

<b>Przykładowe inicjatywy w regionie</b>	
Przykład nr 1:	<b>Wystawy „160 lat połączeń kolejowych Berlin – Szczecin“ względnie „Berlin –</b>

	<b>Wrocław“</b>
Partnerzy regionalni	Zarząd Miejski i Landowy, partnerzy gospodarczy (IHK = Izba Przemysłowo-Handlowa) i przedsiębiorstwa transportowe
Możliwość zastosowania dla całego regionu	Docierające do publiczności imprezy, które będą przyczyniać się do redukcji „odczuwanej odległości” w regionie. Zwrócenie uwagi na geograficznie bliskie, lecz dla znacznej części populacji nieznanne, cele, atrakcyjne pod względem gospodarczym i turystycznym. W ten sposób zostanie dokonany wkład na rzecz integracji regionu.
Przykład nr 2:	<b>Inicjatywa logistyczna z Berlina-Brandenburgii</b>
Partnerzy regionalni	Partnerzy ze świata nauki, związki i stowarzyszenia, spedycje i przedsiębiorstwa załadunkowe z Berlina i Brandenburgii
Możliwość zastosowania dla całego regionu	Niedawno utworzona sieć jest otwarta na kooperacje wychodzące poza obszar Berlina i Brandenburgii. Celem inicjatywy jest wykorzystanie możliwości związanych z gospodarką logistyczną, jako branżą wzrostu, poprzez ściśłą współpracę między światem nauki i ekonomii. Współpraca ta (szczególnie ze względu na specjalizację regionalną) mogłaby przyczynić się do optymalizacji transgranicznego przepływu transportu towarowego.
Przykład nr 3:	<b>JoiTraM – Joint Transport Management Brandenburg-Lubuskie</b>
Partnerzy regionalni	Kraj związkowy Brandenburgii, Województwo Lubuskie, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
Możliwość zastosowania dla całego regionu	Badania w następujących zakresach: - transgraniczny koncept komunikacyjny - badania wybranych połączeń kolejowych - organizacja i management Przed wszystkim opracowywanie konceptów jak i przemyślenia na temat stworzenia płaszczyzny kierującej dla SPNV po stronie polskiej są zasadniczo możliwe do zrealizowania również i w innych regionach Polski.
Przykład nr 4:	<b>Kammerunion Elbe Oder</b>
Partnerzy regionalni	Izby przemysłowo-handlowe na wschodzie Niemiec, zachodzie Polski i północy Czech
Możliwość zastosowania dla całego regionu	Izby przemysłowo-handlowe tych regionów utworzyły już w kwietniu 2000 r. Unię Izb Łaba/Odra (KEO), w celu wspierania

	<p>integracji gospodarczej i wspólnego reprezentowania interesów gospodarki regionalnej.</p> <p>Niezbędnym budulcem integracji europejskiej i wzrostu gospodarczego jest rozbudowa infrastruktury transportu. Należy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• usunąć „wąskie gardła” mocno obciążonych odcinków tranzytowych oraz</li> <li>• stworzyć nowe połączenia, przede wszystkim na trasach wschód-zachód, jak również północ-południe;</li> </ul> <p>Najważniejsze projekty infrastrukturalne streszczone zostały we wspólnym opracowaniu „Mosty nad Łabą i Odrą”</p>
--	--

<b>Projekt wiodący 1</b>	
Tytuł projektu	<b>Okrągły stół ÖPNV/ SPNV</b>
Odnosnia do analizy SWOT	Ogólnie wyrażona wola wzmocnionej transgranicznej kooperacji w zakresie polityki i gospodarki zostanie wdrożona w życie; Zostanie powołane forum, na którym będą mogły być skoordynowane procesy planowania.
Wkład do rozwoju Regionu Odry	<p>Współpraca podmiotów na płaszczyźnie regionalnej powinna wpłynąć na urozmaicenie ofert:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozwój wspólnych lub wzajemnie uzupełniających się ofert i produktów komunikacji regionalnej</li> <li>▪ Uzgodnienie rozkładu jazdy</li> <li>▪ Ulepszona, dwujęzyczna informacja dla pasażerów (Internet i druk, również w połączeniu z informacjami turystycznymi)</li> <li>▪ Stworzenie lub rozwinięcie możliwości zabierania w podróż roweru</li> <li>▪ Obustronne uznawanie biletów z perspektywą stworzenia związku taryfowego (włącznie z ofertami komunikacji miejskiej); „Bilet Regionu Odry”</li> </ul>
Podmioty	Administracje regionalne, przedsiębiorstwa komunikacji (DB, PKP, PKS Niederbarnimer Eisenbahn itp.), stowarzyszenia osób podróżujących
Stać przygotowań	Szkic projektu zostanie przygotowany przez Zarząd Senatu ds. Rozwoju Miasta w Berlinie w porozumieniu z VBB (Verkehrsverbund Berlin Brandenburg) i MIR (Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung)
Kolejne kroki	Wola polityczna podmiotów
Okres czasu realizacji	Stworzenie sieci osób kontaktowych w drugim kwartale 2006, dążenie do rozpoczęcia czynności operatywnych w trzecim kwartale 2006; ulepszenia powinny zostać zastosowane w praktyce w chwili

	zmiany rozkładu jazdy 2006/2007
Partnerzy do zwerbowania	jak powyżej

<b>Projekt wiodący 2</b>	
Tytuł projektu	<b>Ustalenie priorytetów odnośnie rozbudowy infrastruktury</b>
Odnosnia do analizy SWOT	Porozumienie projektów mających na celu przyspieszenie rozbudowy infrastruktury i wydajnego wykorzystania zasobów
Wkład do rozwoju Regionu Odry	
Podmioty	Administracja państwowa i regionalna
Stań przygotowań	
Kolejne kroki	Porozumienie co do regularnej wymiany informacji z włączeniem korporacji prawa publicznego i podmiotów odpowiedzialnych za transport
Okres czasu realizacji	
Partnerzy do zwerbowania	

<b>Projekt wiodący 3</b>	
Tytuł projektu	<b>Optymalizacja międzynarodowego ruchu kolejowego osobowego w Regionie Odry</b>
Odnosnia do analizy SWOT	Rozbudowa infrastruktury kolejowej wspiera połączenie obszarów wiejskich i centrów regionalnych. Najbardziej korzystne czasowo połączenia kolejowe dla podróżujących definiują zintegrowany obszar gospodarczy po obu stronach Odry. Ruch taktowy komunikacji regionalnej i ruchu alekobieźnego jest realizowany.
Wkład do rozwoju Regionu Odry	W międzyregionalnym ruchu kolejowym osobowym można osiągnąć znaczne ulepszenia ofert, nawet bez konieczności czynienia zbyt wysokich inwestycji finansowych. Obejmuje to ulepszenia organizacyjne jak również mniejsze, efektywniejsze środki (zamykanie luk). Umożliwia to kontakty gospodarcze, podwyższa liczbę ofert turystycznych i w ten sposób przyczynia się do zespolenia regionu.
Podmioty	Zarządy regionalne, przedsiębiorstwa przewozowe (DB, PKP, PKS, Niederbarnimer Eisenbahn u.a.), stowarzyszenia osób podróżujących
Stań przygotowań	Propozycje odnośnie poprawy międzynarodowej komunikacji osobowej zostały przedłożone
Kolejne kroki	Rozmowy na temat realizacji tych propozycji
Okres czasu realizacji	Pierwsze ulepszenia mają zostać zrealizowane ze zmianą rozkładu jazdy 10.12.2006
Partnerzy do zwerbowania	Jak powyżej