



Regionalna ocena oddziaływania terytorialnego Brandenburgia Wschodnia – Polska Zachodnia na przykładzie transgranicznych połączeń kolejowych

Projekt pilotażowy Ostbahn – Linia kolejowa nr 203

Raport końcowy | Część A

Erich Dallhammer, Roland Gaugitsch, Bernd Schuh · ÖIR GmbH
Michael Göbel · Regionomica GmbH
Peter Ulrich · Universität Potsdam, Kommunalwissenschaftliches Institut

Wiedeń/Berlin/Poczdami, marzec 2023 r.

Zamawiający: Wspólny Wydział Planowania Przestrzennego Berlin-Brandenburgia



Dofinansowanie: „Modelowe Przedsięwzięcia Ładu Przestrzennego (MORO)”, Federalne Ministerstwo Mieszkalnictwa, Rozwoju Miast i Budownictwa, Federalny Instytut Badań Budownictwa, Miast i Przestrzeni





Institut Rozwoju Terytorialnego

Fakty i liczby

Kontekst:	Agenda terytorialna UE (TAEU) 12/2020
Projekt:	Akcja pilotażowa „Regionalna ocena oddziaływania terytorialnego. Lepsze zrozumienie, jak polityki sektorowe wpływają na rozwój przestrzenny. („Region-focused Territorial Impact Assessment – TIA. Understanding how sector policies shape spatial (im)balances”) – wkład we wdrażanie Agendy Terytorialnej 2030 Unii Europejskiej
Lider:	Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej Rzeczypospolitej Polskiej
Akcja pilotażowa:	Ostbahn/Linia 203 – Berlin-Brandenburg-Województwo Lubuskie
Czas realizacji:	1 marca 2022 r. do 31 marca 2023 r.
Dofinansowanie:	Modelowe przedsięwzięcia ładu przestrzennego (MORO)
Zamawiający:	Wspólny Departament Planowania Przestrzennego Krajów Berlin i Brandenburgia
Wykonawca:	Österreichisches Institut für Raumplanung, Regionomica, Peter Ulrich

Cele projektu

- Opracowanie **metodologii** i jej przetestowanie
- Badanie przestrzennego **oddziaływania polityki transportowej** w polsko-niemieckim obszarze powiązań
- Opracowanie **wniosek i rekomendacji działań**
- **Popularyzacja rezultatów** rejonie zasięgu Kolei Wschodniej i linii kolejowej 203 oraz gremiach ponadregionalnych

Terminy wydarzeń

- **Konferencja inauguracyjna:** 03.06.2022 r.
- **Warsztat regionalny 1:** 05.07.2022 r.
- **Warsztat regionalny 2:** 06.9.2022 r.
- **Konferencja:** 24.11.2022 r.

Krótki opis

W polsko-niemieckim regionie Brandenburgia Wschodnia – Polska Zachodnia wyraźnej poprawy wymaga transgraniczna infrastruktura kolejowa a w szczególności między Berlinem a subregionem Gorzowa Wielkopolskiego. Efektywnie zmodernizowane połączenie komunikacyjne z dwoma torami na całej długości i elektryfikacją ma nie tylko efekty transportowe, ale wpływa też na rozwój przestrzenny całego regionu. W celu oceny możliwych efektów Wspólny Departament Planowania Przestrzennego Berlin-Brandenburgia zlecił przeprowadzenie regionalnej oceny oddziaływania terytorialnego (Territorial Impact Assessment, TIA).

W ramach TIA ustala się systematycznie i przedstawia efekty przestrzenne określonego przedsięwzięcia. Zostało to tutaj zrealizowane w ramach akcji pilotażowej wdrażania Agendy Terytorialnej 2030 UE, której liderem jest Polska (Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej).

TIA określa rodzaj i siłę wpływu polityki sektorowej na region w zależności od jego charakterystyki i wrażliwości. Oddziaływania w dziedzinach dostępności transportowej, gospodarki, środowiska, społeczeństwa i współpracy mogą być tą metodą przedstawione w spójny sposób.

Za pomocą analizy określane są potencjalne efekty modernizacji kolei na poszczególne obszary tematyczne. W rezultacie otrzymujemy spójne uzasadnienie dla rozwoju transgranicznej infrastruktury kolejowej. Jest to więc także wkład w realizację „Wspólnej Koncepcji Przyszłości dla polsko-niemieckiego obszaru powiązań – Wizja 2030”. Ocena oddziaływania została przeprowadzona i poddana refleksji z udziałem regionalnych interesariuszy i ekspertów, którzy wnieśli swoją wiedzę podczas kilku wydarzeń regionalnych.

Wstęp

W roku 2020 państwa członkowskie Unii Europejskiej przyjęły odnowioną Agendę Terytorialną 2030. Jej celem jest wzmocnienie spójności terytorialnej w czasach rosnących nierówności oraz wspieranie pozytywnej perspektywy na przyszłość dla wszystkich ludzi i miejsc w Europie. Wraz z rewizją Agendy Terytorialnej wprowadzono instrument działań (akcji) pilotażowych, który ma wspierać realizację celów strategicznych i priorytetów w praktyce. W ich ramach chodzi o zademonstrowanie, opracowanie i przetestowanie sposobów działania w celu stymulowania dalszych projektów i działań w całej Europie.

Pod tytułem „Regionalna ocena oddziaływania terytorialnego (Region-focused Territorial Impact Assessment, TIA)” takie działanie pilotażowe jest realizowane pod przewodnictwem Polski z udziałem Niemiec, Republiki Czeskiej, Słowenii i Holandii. W ramach tej akcji pilotażowej testowane są możliwości analizy wpływu polityk sektorowych na przestrzeń. Z jednej strony ma to na celu zwiększenie konkretnego zrozumienia takich skutków, tak aby lokalne potrzeby mogły być lepiej uwzględniane w kształtowaniu polityki. Z drugiej strony, różne projekty zilustrują również konkretne cechy charakterystyczne różnych rodzajów przestrzeni i kwestii sektorowych oraz określą odpowiednie implikacje dla ocen oddziaływania terytorialnego (TIA).

Generalnie oceny oddziaływania terytorialnego planów i projektów przeprowadza się jako wybiegające w przyszłość analizy *ex-ante* na wczesnym etapie planowania lub jeszcze przedtem, aby móc dokonać odpowiednich wczesnych analiz możliwych efektów działań lub polityk publicznych. W ten sposób można tworzyć merytorycznie przemyślane podstawy do opracowania opcji działania i implementacji.

To, w jaki sposób i jak mocno dane działanie może wpłynąć na region, zależy między innymi od charakterystyki regionu i jego wrażliwości na ustalenia podejmowane w politykach wyższego szczebla. Różne regiony w obrębie jednego obszaru badań są zatem z różną siłą dotknięte przez polityki wyższego szczebla, zarówno w sensie pozytywnym, jak i negatywnym. Oznacza to, że w ramach jednego obszaru można formułować przestrzennie zróżnicowane rekomendacje, co umożliwi doprecyzowanie samego działania i opracowanie działań monitorujących. Takie działania monitorujące powinny przyczyniać się do lepszego wykorzystania potencjału pozytywnego rozwoju, ale również z drugiej strony służyć do łagodzenia negatywnych efektów.

Wyniki oceny oddziaływania terytorialnego dają zainteresowanym regionom pogląd w sprawie potencjalnych, oczekiwanych efektów przedsięwzięcia. Dla instytucji odpowiedzialnej za realizację przedsięwzięcia stanowią one informację zwrotną na temat potencjalnych efektów planowanych przez nią interwencji. Dzięki tym efektom zwrotnym TIA przyczyniają się do lepszego kształtowania polityk. W duchu Agendy Terytorialnej 2030 ocena oddziaływania wpływu terytorialnego może zatem przyczynić się do bardziej sprawiedliwej Europy, która oferuje perspektywę dla wszystkich miejsc i ludzi oraz do zielonej Europy, która chroni wspólne podstawy życia i kształtuje przemiany społeczne.

Niniejsze zadanie skupia się przykładowo na ocenie oddziaływania terytorialnego efektów konkretnej polityki sektorowej (interwencje w transgraniczne sieci infrastrukturalne na przykładzie sieci kolejowej) w konkretnym regionie, a mianowicie w polsko-niemieckim obszarze powiślań.

Ostbahn/Linia kolejowa nr 203 jako połączenie między Berlinem po stronie niemieckiej a Gorzowem Wlkp. i dalej po stronie polskiej w ostatnich latach ponownie zyskuje na znaczeniu. Szczególnymi wyzwaniem są na przykład w dużej mierze jednotorowa linia po stronie niemieckiej oraz brak elektryfikacji tej linii w obu krajach. Badania potencjału infrastrukturalnego modernizacji zostały już przeprowadzone, ale decyzje w sprawie rozbudowy linii jeszcze nie zapadły. W ramach niniejszego projektu zbadano możliwe efekty regionalne na przykładzie hipotetycznej „pełnej przebudowy” Ostbahn/Linii Kolejowej 203, tzn. do stanu linii na całej długości dwutorowej, zelektryfikowanej z połączeniami bezprzesiadkowymi w takcie (najmniej) godzinnym pomiędzy Berlinem a Gorzowem.

W rezultacie projekt stanowi wartość dodaną dla podmiotów regionalnych i w dalszym kontekście przyczynia się do implementacji „Wspólnej Koncepcji Przyszłości dla polsko-niemieckiego obszaru powiślań – Wizja 2030”. Jednocześnie projekt stanowi metodologiczny wkład w dalszy rozwój oceny oddziaływania terytorialnego polityk sektorowych na rozwój regionu.

Projekt obejmował więc dwie zasadnicze płaszczyzny:

- **Poziom 1: Opracowanie metodologii** oceny oddziaływania terytorialnego transgranicznych elementów infrastruktury – właściwej dla danego przykładu na podstawie istniejących założeń i ich udoskonalenia. Obejmuje to przegląd różnych podejść, które zostały już opracowane dla oceny oddziaływania terytorialnego, techniczne przygotowanie podstawowych elementów i wyprowadzenie metodologii dla przykładu zastosowania, jak również przegląd metodologii z uwzględnieniem praktycznych doświadczeń zdobytych w fazie wdrażania.
- **Poziom 2: Przeprowadzenie oceny oddziaływania terytorialnego** dla polsko-niemieckiego obszaru powiązań – na podstawie opracowanej metodologii. Niniejsze studium przestrzenno-analityczne jest zastosowaniem opracowanej metodologii i prowadzi do określenia potencjalnych skutków regionalnych, jak również rekomendacji dotyczących działań dla różnych poziomów organizacyjnych.

Osiągnięte rezultaty stanowią tym samym wkład w realizację „Wspólnej Koncepcji Przyszłości dla polsko-niemieckiego obszaru powiązań – Wizja 2030”, jak również w dalszy rozwój samej metodologii oceny oddziaływania terytorialnego TIA.

Przedmiot badań: Ostbahn/Linia kolejowa nr 203

Przykładem zastosowania opracowanej metodyki jest Ostbahn/Linia kolejowa nr 203, która łączy Berlin z rejonem Gorzowa Wielkopolskiego. Linia ta historycznie stanowiła część Królewsko-Pruskiej Kolei Wschodniej – ważne połączenie Berlina z Prusami Wschodnimi. W wyniku przemian historycznych straciła jednak w międzyczasie prawie całe swoje znaczenie. Po roku 2000 pojawiło się nowe zainteresowanie modernizacją i rewitalizacją.

Historia Ostbahn rozpoczyna się wraz z założeniem Królewsko-Pruskiej Kolei Wschodniej w 1857 r. Główna linia, która łączyła stolicę Prus – Berlin i stolicę Prus Wschodnich – Królewiec (dziś Kaliningrad), łączyła również bardziej rozwinięte przemysłowo regiony zachodnich prowincji państwa z agrarnym wschodem, a także miała gospodarcze i militarne znaczenie strategiczne (por. Musekamp 2010).

Do II wojny światowej Ostbahn, o łącznej długości 740 km, stanowiła ważną europejską magistralę Wschód-Zachód w paneuropejskiej wymianie towarów i ludzi między Paryżem a Petersburgiem, umożliwiając słabym strukturalnie regionom pomorskim i wschodniopruskim położonym wzdłuż trasy przyspieszenie rozwoju gospodarczego i przemysłowego. II wojna światowa, i nowe granice ustalone w jej wyniku, oraz demontaż drugiego toru doprowadziły do upadku linii, spychając ją do znaczenia regionalnego. Dopiero zmiany polityczne po 1989 roku spowodowały ponowne zainteresowanie tą linią kolejową zarówno po stronie niemieckiej jak i polskiej. Od 1999 roku temat reaktywacji linii jest aktywnie podejmowany w ramach Międzynarodowych Rozmów Transportowych Wschodniej Brandenburgii (IOVG), organizowanych m.in. przez Izbę Przemysłowo-Handlową IHK Wschodniej Brandenburgii (por. Ulrich 2017, Musekamp 2010).

W 2006 roku powstało „IGOB Wspólnota Interesów Kolej Berlin – Gorzów” z formą prawną europejskiego ugrupowania interesów gospodarczych (EUIG). Celem IGOB była rewitalizacja linii na 253 kilometrowym odcinku z Berlina do Piły.

W ostatnich latach *kraje związkowe Berlin i Brandenburgia oraz województwo lubuskie* podjęły na

szczeblu regionalnym próby przywrócenia znaczenia tego połączenia jako ponadnarodowej trasy przez Europę Środkową poprzez zakotwiczenie jej w *krajowych i europejskich planach sieci transportowych*. Wcześniejsze próby na szczeblu narodowym w Niemczech zakończyły się na razie niepowodzeniem, gdyż linia Berlin-Küstrin-Kietz nie została uwzględniona w niemieckim, wieloletnim Federalnym Planie Infrastruktury Transportowej, a następnie również nie została uwzględniona w rewizji Transeuropejskiej Sieci Transportowej. Po stronie polskiej plany rozbudowy o elektryfikację na całej długości są bardziej zaawansowane niż po stronie niemieckiej, między innymi dlatego, że odcinek Kostrzyn-Gorzów-Krzyż-Piła został włączony do sieci TEN-T. Jednak koordynacja planowania na poziomie technicznym (w odniesieniu do Ostbahnj/Linii 203) odbywa się obecnie bardzo sporadycznie (por. Filter 2022, Ulrich/Krzymuski 2017).

Po stronie niemieckiej aktualne regionalne plany kraju związkowego Brandenburgia wspierają rozwój osi kolejowej. Istniejące od 2004 roku ukierunkowanie logiki wspierania i rozwoju na wzmocnienie regionalnych rdzeni wzrostu (RWK) zostało w 2021 roku w nowej brandenburskiej Strategii Rozwoju Regionalnego (RES) rozwinięte w kierunku wspierania i rozwoju osi. Decyzją rządu Brandenburgii z listopada 2022 r. ustanowiono wspieranie kilku osi regionalnych, w tym projektu kluczowego „Korytarz rozwoju Kolej Wschodnia – przyjazny dla klimatu – innowacyjny – transgraniczny”, który ma wspierać mobilność przyjazną dla klimatu, umożliwiać nowe możliwości lokalizacji inwestycji dla przedsiębiorstw i start upów. Dlatego kraj związkowy Brandenburgia aktywnie angażuje się we wzmacnianie i wspieranie linii Ostbahn, mimo że nie jest ona częścią programu tras kolejowych i2030 Berlin-Brandenburgia, DB Netze i Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB). VBB bada również perspektywę rozwoju tej linii w ramach projektu RailBLU (por. Staatskanzlei 2021, VBB 2021).

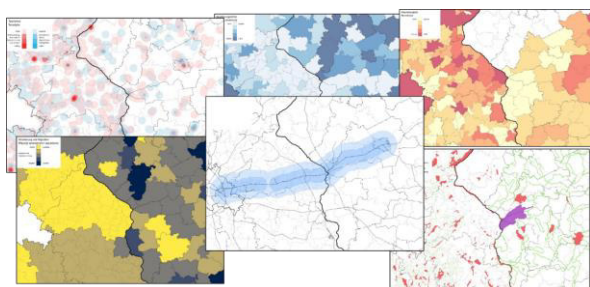
Na najnowszym polsko-niemieckim szczycie kolejowym w dniu 8.2.2023 r. w Poczdamie dyskutowano o Ostbahn i jej perspektywach, a także o różnym statusie włączenia Ostbahn/Linii kolejowej nr 203 w Niemczech i w Polsce do sieci TEN-T.

Metodologia i przebieg prac

Metodologia zastosowana w projekcie została opracowana dla tego specjalnego zastosowania na podstawie istniejących metod TIA. Wykorzystuje ona podejście oparte na danych w połączeniu z udziałem regionalnych interesariuszy w warsztatach, co jest odpowiednie dla uzyskania odpowiedzi na temat szerokich oddziaływań infrastruktury transgranicznej z wystarczającą ostrością przestrzenną. W czterech następujących po sobie krokach wiedza ekspertów jest łączona z wiedzą regionalną i leżącymi u podstaw danymi.

Koncepcja podatności stanowi teoretyczną podstawę metodologiczną oceny oddziaływania terytorialnego w niniejszym projekcie. Zgodnie z tą koncepcją, oddziaływania regionalne opisywane są jako iloczyn ekspozycji regionu na bodziec zewnętrzny i wrażliwości regionu na ten bodziec:

- **Ekspozycja** opisuje siłę i charakter efektów wywołanych przez „bodziec” trafiający na dany region. W tym konkretnym przypadku chodzi o bezpośrednie zmiany w istniejącym układzie regionalnym spowodowane realizacją modernizacji kolei. Bezpośrednio mogą to być (w zależności od konkretnej realizacji) np. skrócenie czasu podróży, zwiększenie przepustowości linii, zmiany cen, (wyjątkowo) zmiany przebiegu linii itp. Pośrednio wywoływane są wtedy oddziaływania na zachowania ludzi w regionie, a tym samym na gospodarkę, transport, środowisko itp.
- **Wrażliwość** opiera się na cechach regionalnych, które odzwierciedlają „receptywność” na „bodziec”. Są to np. gęstość zaludnienia i aglomeracje, regionalna struktura gospodarcza, w tym istnienie miejsc pracy, struktur społecznych itp.



Przetworzone statystyki regionalne i kartografie (heat map)

Efekty regionalne i ich lokalizacja wynikają z połączenia wrażliwości i ekspozycji i mogą mieć różną siłę. Oszacowanie siły, jak również lokalizacji w regionie zostało przeprowadzone metodą półilościową w formie jakościowych ocen eksperckich opartych o bazę/informacje ilościowe (np. w postaci przetworzonych geograficznie statystyk regionalnych lub zregionalizowanych „map ciepła” (heat map) dla zastosowań turystycznych).

Cztery istotne kroki prowadziły od delimitacji (rozgraniczenia) przedmiotu badania, poprzez opracowanie łańcuchów oddziaływania i mapowanie, aż po wnioski, opcje działań i osadzenie ich w szerszym kontekście. Kroki te były realizowane jako naprzemienne cykle przygotowania danych przez zespół projektowy, a następnie analizy i walidacje przez regionalnych interesariuszy podczas warsztatów regionalnych.

Krok 1: Delimitacja i kontekst

Podstawą analiz jest delimitacja obszaru badań oraz podstawowe badanie cech regionalnych istotnych dla analiz. Ponadto zdefiniowano scenariusz do zbadania (w tym przypadku opisywana rozbudowa linii kolejowej), dla którego następnie przeprowadzono ocenę oddziaływania.

Krok 2: Łańcuchy efektów i wskaźniki

W celu zidentyfikowania głównych współzależności pomiędzy modernizacją infrastruktury kolejowej a efektami regionalnymi opracowano przy udziale interesariuszy regionalnych obraz systemu. Na tej podstawie zespół projektowy mógł przygotować dane, które stanowią ilościowy wkład do wstępnej analizy przestrzennych i tematycznych punktów koncentracji efektów. Dane zostały zwizualizowane na mapach tematycznych.

Etap 3: Lokalizacja i sporządzanie map

Efekty przestrzenne w rejonie przygranicznym zlokalizowano poprzez nałożenie ekspozycji i wrażliwości z poprzednich etapów prac. Punkty koncentracji efektów i efekty rozproszone zostały przygotowane w analizie geograficznej w formie mapy (patrz str. 13) i opisane werbalnie.

Krok 4: Wnioski i opcje działań

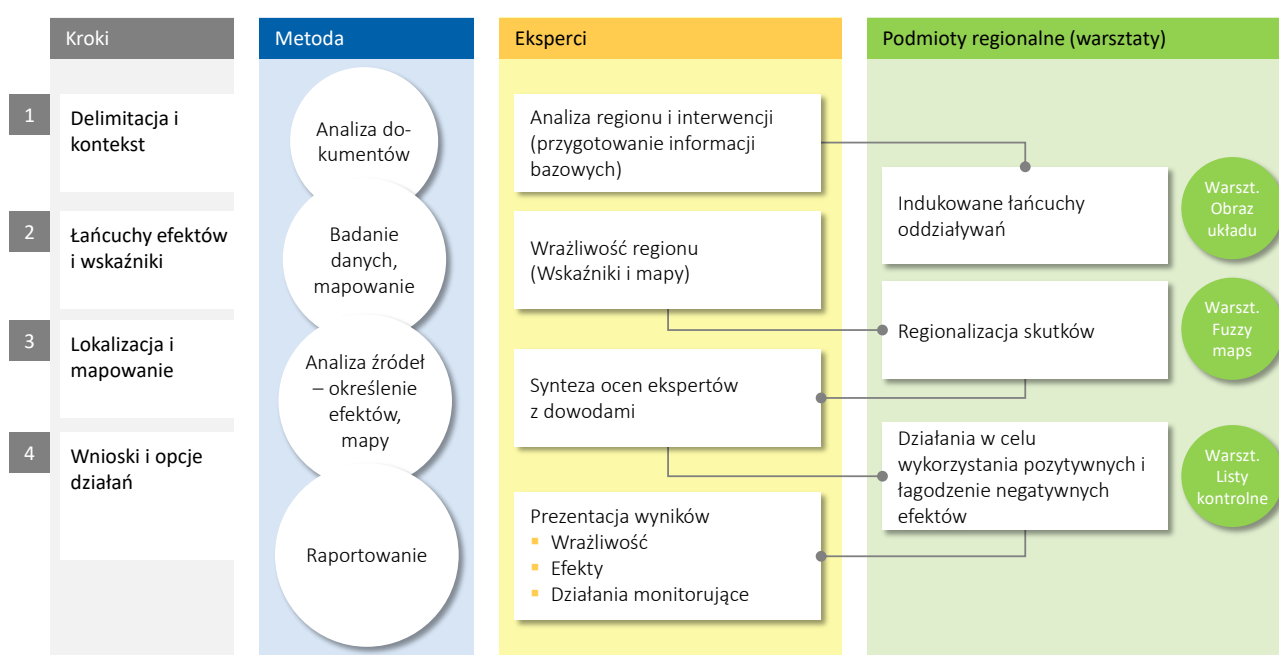
W oparciu o tematyczne i przestrzenne punkty koncentracji efektów sformułowano wnioski dla różnych podmiotów na poziomie regionalnym i ponadregionalnym. Rekomendacje dotyczące działań mających na celu uniknięcie negatywnych efektów oraz (przede wszystkim) wzmocnienie efektów pozytywnych zostały sformułowane przez zespół projektowy i poddane walidacji z interesariuszami.

W ostatnim etapie projektu wyniki są przygotowywane w formie raportu jako ekspercka analiza dla instytucji zaangażowanych w planowanie, jak również dla aktywnych podmiotów regionalnych. Cały proces jest przedstawiony w poniższym diagramie.

Warsztaty służące wyłonieniu „obrazu układu” odbyły się w ramach konferencji inauguracyjnej w czerwcu 2022 r. w Seelow. Warsztaty „Fuzzy maps” i „Checklists” odbyły się jako warsztaty regionalne w lipcu (Müncheberg) i wrześniu (Kostrzyn nad Odrą) 2022 r. W ramach projektu zorganizowano również konferencję regionalną i warsztaty końcowe w Gorzowie Wielkopolskim (PL) w październiku 2022 r. w celu

zebrania interesariuszy i omówienia implikacji działań. Konferencja była uzupełnieniem kroków i warsztatów z poniższego schematu o czwarte spotkanie w regionie.

Metodologia została zoptymalizowana pod kątem konkretnego zastosowania w projekcie. Na tej podstawie można było następnie wypracować zasady metodyki transferowalnej, która wiąże się z mniejszym wysiłkiem dla zaangażowanych interesariuszy (przede wszystkim dzięki mniejszej liczbie warsztatów regionalnych). Szczegółowa prezentacja (transferowalnego) podejścia metodologicznego możliwego do przenoszenia jest przedstawiona w części B raportu końcowego.



Przebieg TIA (źródło: zespół projektowy)

Efekty regionalne

Dla analizowanego przypadku „Elektryfikacja Ostbahn/Linii kolejowej nr 203 pomiędzy Berlinem a rejonem Gorzowa Wielkopolskiego” w projekcie zidentyfikowano szereg oddziaływań, które podzielono na grupy tematyczne: rozwój osadnictwa i struktura przestrzenna, społeczeństwo i demografia, rozwój gospodarczy, turystyka, środowisko i zarządzanie. Szczególnie w tematach rozwoju osadnictwa, demografii i turystyki należy podkreślić pozytywne efekty. Jako centralny element oceny oddziaływania terytorialnego potencjalne oddziaływania są nie tylko merytorycznie omówione, ale także zlokalizowane przestrzennie na ilustracji kartograficznej (str. 12). Wyniki analizy szczególnie podkreślają znaczenie działań towarzyszących oprócz technicznej modernizacji infrastruktury kolejowej

Infrastruktura transportowa wpływa przede wszystkim na dostępność regionu – ale wiąże się z nią szeroki zakres efektów wtórnych. Korzyści dla środowiska wynikają z ograniczenia ruchu pojazdów samochodowych lub zmiany technologii napędów. Poprawa dostępności i lepsze możliwości korzystania z transportu publicznego wywołują efekty regionalne. Na przykład, aktywność gospodarcza w regionie może być indukowana poprzez lokalizację inwestycji i związane z tym miejsca pracy. Przeniesienie punktów koncentracji miejsc zamieszkania w regionie może mieć wpływ na odprężenie sytuacji na rynkach mieszkaniowych w większych ośrodkach. W związku z tym można realizować cele planistyczne, np. dotyczące budownictwa optymalnie wykorzystującego tereny, w miejscach dobrze dostępnych publicznym transportem zbiorowym. Ale mogą z tym być też ewentualnie związane efekty negatywne, takie jak zwiększona emisja hałasu w pewnych lokalizacjach, wzrost kosztów dla samorządów czy tworzenie „podmiejskich sypialni”.

Inwestycja w infrastrukturę kolejową może więc potencjalnie przynieść pozytywne efekty, jednak nie wszystkie struktury przestrzenne i osadnicze są odpowiednie do wywołania tych efektów. Biorąc pod uwagę granicę państwową między dwoma częściami obszaru objętego projektem oraz peryferyjne położenie, mimo bezpośredniego sąsiedztwa metropolii berlińskiej i stolicy województwa – Gorzowa Wielkopolskiego, można oczekiwać szeregu efektów w związku z rozbudową przedmiotowej linii kolejowej (przebudowa do linii w pełni dwutorowej, zelektryfikowanej, z bezprzesiadkowymi połączeniami). Efekty te dzielą się na sześć grup tematycznych:

- rozwój osadnictwa i struktura przestrzenna
- społeczeństwo i demografia
- rozwój gospodarczy
- turystyka
- środowisko
- zarządzanie

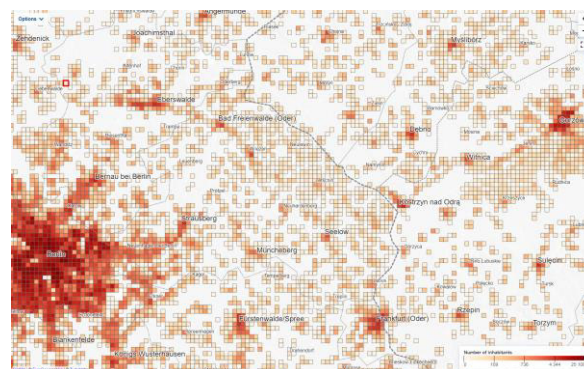
¹ Uwaga: Mapa opiera się na źródle, które w czasie warsztatów nie było jeszcze dostępne. Na samym warsztacie zaprezentowano inną mapę gęstości zaludnienia.

Należy spodziewać się zarówno efektów na obszarze opracowania, które można zlokalizować przestrzennie, jak i efektów „rozproszonych”, których nie można konkretnie określić przestrzennie lub których nie da się dobrze zlokalizować.



Rozwój osadnictwa i struktura przestrzenna

Dwa czynniki przy przedmiotowej linii kolejowej oddziałują silnie na strukturę przestrzenną: położenie w regionie metropolitalnym oraz połączenie przez granicę wyznaczającą obszary o znacznych różnicach w zarobkach i sile nabywczej. Ta szczególna sytuacja prowadzi do wyraźnych punktów ciężkości w efektach przestrzennych, jak również do zróżnicowania między niemieckimi i polskimi obszarami regionu.



Gęstość zaludnienia wg komórek 25 km² – ciemna barwa = duża gęstość, wartość maksymalna 13.000 j/m w Berlinie (por. Eurostat 2023).¹

W przypadku obszaru niemieckiego można oczekiwać wpływu na rozwój osadnictwa wzdłuż trasy, przy czym ze względu na mniejszą odległość w powiązaniu z większą częstotliwością kursowania i krótszym czasem przejazdu można stwierdzić koncentrację na obszarze od Berlina do Müncheberga. Gminy w tym obszarze wydają się atrakcyjne dla osadnictwa ze względu na stosunkowo niskie ceny w porównaniu z innymi



Efekty społeczne i socjalne

gminami w otoczeniu Berlina. Należy się spodziewać odpowiedniego wzrostu aktywności budowlanej i rozszerzenia istniejących obszarów osadniczych (por. Rohs et. Al. 2022). Zmiany te mogą przeciwdziałać obecnej tendencji do zmniejszania się liczby ludności (prognozowany rozwój ludności w powiatach: -6% w Märkisch-Oderland i -17% w Oder-Spree, -13% w powiecie gorzowskim i -14% w zielonogórskim do 2050 roku, por. Statistics Poland 2022 i Statistisches Bundesamt 2021).

W przypadku obszaru po polskiej stronie efekty te są bardziej zróżnicowane. Generalnie poprawa połączenia wpływa pozytywnie na warunki lokalizacji dla Kostrzyna nad Odrą, Witnicy i Gorzowa Wielkopolskiego. W szczególności należy podkreślić znaczenie Kostrzyna jako węzła transportowego o zwiększonym znaczeniu, co każe spodziewać się impulsów rozwojowych w różnych dziedzinach (np. gospodarki, turystyki) (por. tamże). Funkcja węzłowa jest ważna zarówno dla połączeń transgranicznych (do Berlina), jak i połączeń krajowych w Polsce na osi północ-południe. Należy podkreślić atrakcyjność dla osób dojeżdżających na tych kierunkach. Na podstawie tych czynników należy spodziewać się wzrostu rozwoju osadnictwa, w szczególności w rejonie Kostrzyna nad Odrą.

W kierunku Gorzowa Wilkp. obszar oddziaływania jest mniej jednoznacznie zareślony i musi być rozpatrywany w szerszym kontekście z otaczającymi ośrodkami i ich rozwojem.

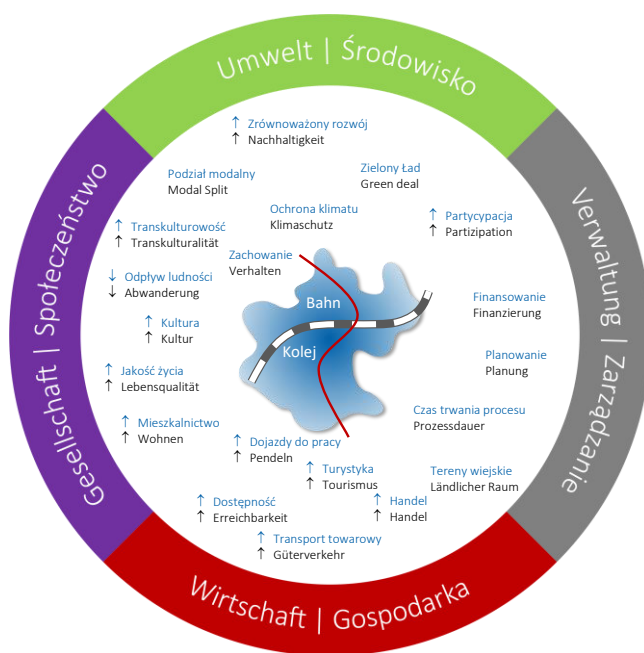
Napływ mieszkańców będzie – zależnie od jego skali – wiązać się ze zmianą istniejącej struktury osadniczej i demograficznej. Należy się spodziewać co do zasady, że ludność napływająca będzie wyraźnie poniżej średniej wieku obecnych mieszkańców i będzie miała ponadprzeciętnie dużo dzieci. Ze względu na dynamikę cen gruntów i usług budowlanych, można założyć, że w wielu obszarach, pomimo uzbrajania terenów budowlanych, będzie występowała stosunkowo gęstsza zabudowa niż na istniejących osiedlach.

Zmiany struktury demograficznej polegające na obniżeniu średniej wieku (obecnie 25% ludności w niemieckiej części regionu i 20% ludności w polskiej części jest w wieku powyżej 65 lat, por. Eurostat 2020, Statistisches Bundesamt 2021, Statistics Poland 2022) i wzroście odsetka dzieci i młodzieży wymagających opieki, będą się rozwijać w regionie zarówno w wymiarze społecznym i niematerialnym, jak i w zakresie konkretnych efektów infrastrukturalnych. Napływ ten szczególnie wpłynie będzie na infrastrukturę komunalną, taką jak przedszkola i placówki edukacyjne dla dzieci i młodzieży. Ponieważ istniejące placówki mogą w wielu przypadkach nie być w stanie zaspokoić dodatkowego popytu, należy spodziewać się ich rozbudowy.

Napływ i odmłodzenie miejscowej ludności wzmocni również potencjał utrzymania istniejącej infrastruktury (organizacje społeczne) i oferty (np. wydarzeń kulturalnych). Takie „niematerialne” efekty nie są przestrzennie definiowalne i zależą w dużym stopniu od specyficznych czynników w danych gminach, a także od napływających osób (por. Ferreira et. Al. 2021).

Poprzez sieciowe powiązania obszarów wiejskich z ośrodkami miejskimi można wzmocnić więź między miastem a wsią w regionie. Obszary, które wcześniej były postrzegane jako „peryferyjne”, mogą być postrzegane jako należące w większym stopniu do regionu

miejskiego, jeżeli poprzez napływ ludzi z obszarów miejskich oraz poprzez powiązania turystyczne powstaną silniejsze związki.



Ogólne oddziaływania inwestycji w transgraniczną infrastrukturę kolejową

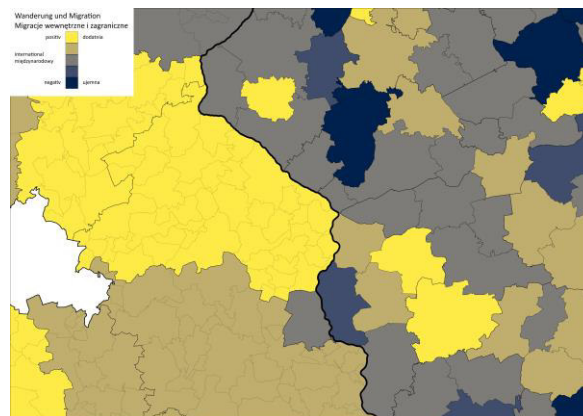


Spodziewane efekty ekonomiczne (por. Ferreira et. Al. 2021) dotyczą stabilizacji działających firm oraz ewentualnie w mniejszym stopniu lokalizacji inwestycji i związanych z tym miejsc pracy oraz osób dojeżdżających do pracy, a także ruchu handlowego i zakupowego. Efekty te nie są bez znaczenia w kontekście regionalnym, również w porównaniu z otaczającymi ośrodkami.

Obecnie można zaobserwować długotrwały pozytywny trend w zakresie kształtowania się stopy bezrobocia, od 2010 r. nastąpił spadek o 10 punktów procentowych (powiat gorzowski) i 6 punktów procentowych (Märkisch-Oderland), co może być dalej wspierane przez omawiane tu efekty ekonomiczne (por. Statistics Poland 2022 i Bundesamt für Arbeit 2022).

Zwłaszcza bliskość aglomeracji zmienia warunki dostępności miejsc pracy, a tym samym osób dojeżdżających. Wyższe prędkości i większa częstotliwość (gęstszy cykl) powodują rozszerzenie zasięgu Berlina i Gorzowa. Efekty przestrzenne rozwijają się inaczej w Niemczech i w Polsce. Dla Berlina i okolic Ostbahn bezpośredni wpływ ma krajowy i transgraniczny ruch dojazdów do pracy, który jest napędzany przez istniejące miejsca pracy. W Kostrzynie nad Odrą i w aglomeracji Gorzowa z jednej strony możliwy jest odpływ pracowników, a tym samym potencjalny niedobór pracowników, a z drugiej strony można spodziewać się wzmożonego ruchu dojeżdżających do pracy z głębi kraju, którzy mogliby wypełnić powstałą „lukę”. Efekty te związane są przede wszystkim z połączeniem kolejnych tras z linią kolejową 203.

Z punktu widzenia gospodarki regionalnej, doświadczenie pokazuje, że takie dojazdy mogą wywołać jedynie niewielki wzrost gospodarczy na poziomie lokalnym (por. Rohs et. Al. 2022). Na podstawie prognoz ruchu w projekcie RailBLU przewiduje się np. dla analizowanej sytuacji (połączenie Gorzów Wielkopolski – Berlin bez przesiadek) znaczny wzrost ogólnej liczby pasażerów (z 1300 do ok. 2300 osób) (por. INTERREG Brandenburg-Polska 2022). Większość z nich podróżuje jednak do Berlina, tylko nieliczni wysiadają na przystankach w regionie. W każdym razie można oczekiwać, że wzrost liczby osób dojeżdżających do pracy będzie miał pozytywny wpływ na średnie dochody mieszkańców.



Międzynarodowe saldo migracji – żółty = pozytywne, granatowy = negatywne (por. Statistisches Bundesamt 2021 oraz Statistics Poland 2022).²

Ponadto można oczekiwać, że większe promienie obszarów dojazdów do pracy będą bodźcem wzrostu istniejących przedsiębiorstw, jak również w mniejszym stopniu lokalizacji nowych inwestycji. Dotyczy to w szczególności przedsiębiorstw, w których osoby dojeżdżające z zagranicy mają duże znaczenie (np. w branżach transportu i logistyki, rolnictwa i leśnictwa oraz motoryzacji), ale także sektora produkcyjnego, który jest szczególnie silny w województwie lubuskim (udział 29,5% zatrudnionych, por. Komisja Europejska 2022). Przestrzennie punkty koncentracji efektów to Kostrzyn nad Odrą, Witnica, Müncheberg i Strausberg oraz Berlin i Gorzów Wielkopolski. Poza punktami koncentracji efektów poszczególne lokalizacje mają znaczenie przede wszystkim w zależności od takich czynników jak dostępność stacji kolejowych bez samochodu.

Bezpośrednie położenie przy kolei jest istotne przede wszystkim dla większych przedsiębiorstw (również w związku z Kostrzyńsko-Słubicką Specjalną Strefą Ekonomiczną). Ponieważ obecnie zainteresowanie bezpośrednim dostępem do bocznic kolejowych jest bardzo małe, samochody ciężarowe pozostaną dominujące w regionalnym transporcie towarowym (na „ostatniej mili”). Połączenie z koleją odbywa się więc najczęściej poprzez regionalne centra przeładunkowe. Ze względu na dominację w ponadregionalnym transporcie towarowym innych linii we Wschodniej Brandenburgii (np. 6153/RE1) i Województwie Lubuskim (E20/3) nie należy spodziewać się znaczących efektów rozbudowy LK 203 w obszarze **lokalizacji nowych lub rozszerzenia działalności istniejących przedsiębiorstw**. W analizie długoterminowej atrakcyjna infrastruktura kolejowa z dostępem do sieci przewozów towarowych stanowi ważny czynnik lokalizacji inwestycji. Zachęty do rozszerzenia działalności dzięki poprawie infrastruktury pojawiają się zatem przede

² Uwaga: Mapa jest różnie skalowana dla poszczególnych krajów ze względu na dwa różne źródła i wymagania dotyczące mapy roboczej podczas warsztatów. "Zdecydowanie negatywne" po stronie polskiej

nie jest określone ilościowo takimi samymi wartościami jak po stronie niemieckiej.

wszystkim w przypadku przedsiębiorstw posiadających już bocznice lub już korzystających z przewozu towarów koleją. Szczególnie w związku z Kostrzyńsko-Słubicką Specjalną Strefą Ekonomiczną dalsza modernizacja połączeń kolejowych tworzy potencjał synergii dla regionalnych łańcuchów produkcji.

Rozbudowa Ostbahn/Linii kolejowej nr 203 poprawia dostępność komunikacyjną ośrodków po obu stronach granicy. Obszar metropolitalny Berlina, w tym port lotniczy w Berlinie, skorzysta na poprawie dostępności dodatkowych klientów krajowych i międzynarodowych. Polskie regiony odniosą korzyści z klientów z sąsiedniego regionu Niemiec, przypuszczalnie szczególnie w obszarze blisko granicy. W tym obszarze istnieje też już znacząca infrastruktura dla transgranicznej mobilności zakupowej (zwłaszcza w Kostrzynie nad Odrą), która może zyskać pozytywną dynamikę dzięki lepszemu połączeniu. Ponadto wzmocniona zostanie funkcja ośrodkowa Kostrzyna jako węzła pomiędzy połączeniem Berlin – Gorzów Wielkopolski a połączeniem Szczecin – Zielona Góra. Pośrednio również Gorzów Wielkopolski korzysta na poprawie połączeń z szerszym obszarem na północ i południe od przedmiotowej linii.

W mniejszym stopniu pozytywnych efektów można spodziewać się także w obszarach bliskich granicy w Niemczech, tu głównym beneficjentem jest Berlin i jego okolice (w tym region wokół berlińskiego lotniska). W Gorzowie pozytywne efekty związane są przede wszystkim w związku ze wzmocnieniem funkcji ośrodkowej w regionie.

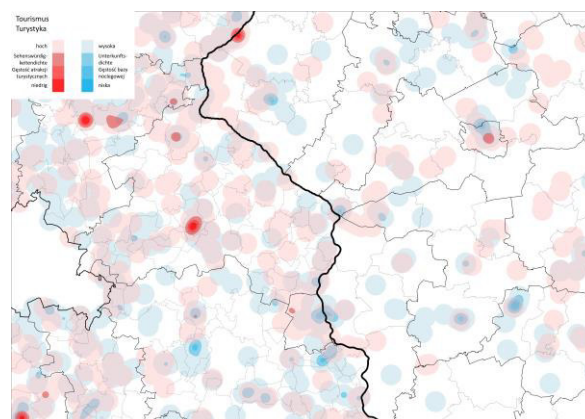


Turystyka

Efekty turystyczne badanych założeń inwestycyjnych są silnie skoncentrowane na istniejącej już turystyce jednodniowej. Obecnie turystyka jednodniowa ma ogólnie duże znaczenie na obszarach słabiej zurbanizowanych (np. 86 mln osób podróżujących jednodniowo w Brandenburgii w 2019 r., z czego ok. 50% poza miastami, por. Bengsch, Sporer, & Rodenkirchen, 2020). Grupą docelową aktywnego wypoczynku są mieszkańcy aglomeracji Berlina i jego najbliższej okolicy oraz Gorzowa i sąsiednich ośrodków regionalnych a także społeczności lokalne. Pozytywne efekty dotyczyć będą zwłaszcza turystyki rowerowej i pieszej, a także turystyki wodnej, która już teraz ma znaczenie w regionie.

W ujęciu przestrzennym efekty będą się koncentrować na głównych punktach w Kotlinie Freienwaldzkiej, Szwajcarii Marchijskiej i Ujściu Warty. Poprawa dostępności oddziaływać będzie również poza samą linią kolejową w głąb regionu i rozwija efekty, zwłaszcza dla turystyki wodnej, aż do Santoka. Dla turystyki pobytowej (z noclegami) ze względu na istniejące uwarunkowania (w

przeszłości nie był to silny region noclegowy, wyraźna dominacja turystyki jednodniowej i niewiele obiektów o działaniu przyciągającym turystów wielodniowych) nie przewiduje się znaczących efektów dla turystyki pobytowej, gdyż byłoby to związane przede wszystkim z turystami podróżującymi z większych odległości. Nie należy spodziewać się znacznego wzrostu tego typu turystyki w związku z analizowaną poprawą sytuacji na przedmiotowej linii, gdyż tutejsze skrócenie czasu podróży ma w łącznym rozrachunku niewielkie znaczenie.



Mapa atrakcji turystycznych (gęstość) (kolor czerwony) i bazy noclegowej (kolor niebieski) (na bazie Openstreetmap)

Należy podkreślić silny potencjał poprawy publicznego transportu zbiorowego, z którego obecnie korzysta jedynie około 15% turystów jednodniowych w regionie – można założyć, że na obszarach słabiej zurbanizowanych odsetek ten jest znacznie niższy.

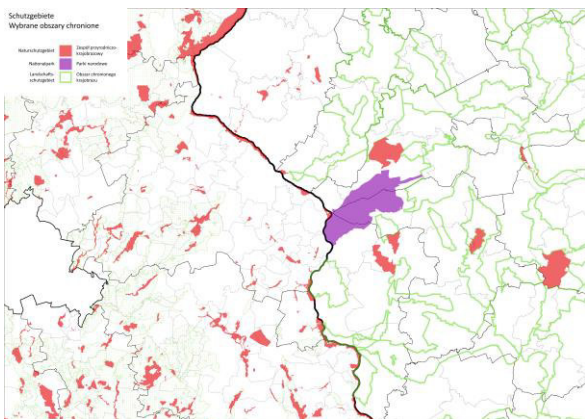
Efekty środowiskowe

Zamiana napędu spalinowego na trakcję elektryczną prowadzi bezpośrednio do zmniejszenia emisji CO₂, jak również do redukcji emisji zanieczyszczeń, której efekty odczuwane są przede wszystkim lokalnie. Nie da się ocenić bezwzględnej emisji, ale należy spodziewać się względnego zmniejszenia emisji w odniesieniu do jakości oferty połączeń i potencjału liczby pasażerów (modele zakładają w przypadku modernizacji linii potencjalny wzrost liczby pasażerów o ponad 100%, por. Interreg Brandenburg-Polska 2022).

Oprócz bezpośrednich efektów związanych z ruchem kolejowym na zmodernizowanej linii, znaczącą rolę odgrywają zarówno w transporcie pasażerskim, jak i towarowym, efekty przeniesienia modalnego. W transporcie pasażerskim należy spodziewać się zwiększonego potencjału w zakresie zamiany samochodu na kolej, zwłaszcza w przypadku osób dojeżdżających do pracy, co prowadzi do oszczędności w zakresie emisji CO₂ i zanieczyszczeń, ale także do zmniejszenia zapotrzebowania na miejsca parkingowe w miejscach docelowych. W transporcie towarowym

podstawowe znaczenie ma efekt przeniesienia przewozów ponadregionalnych na kolej, a także (w mniejszym stopniu) efekty przesunięcia w lokalnych przedsiębiorstwach. Efekty związane z ograniczeniem tranzytowego ruchu samochodów ciężarowych mogą być nawet bardziej znaczące niż w przypadku ruchu docelowego, ponieważ odpowiadające im efekty środowiskowe (emisje, uszkodzenia dróg, zużycie zasobów na remonty dróg, efekty zatorów) są znaczące.

Lokalnie, w szczególności towarowy ruch kolejowy, ale także pasażerskie przewozy cykliczne z większą częstotliwością, mogą prowadzić do zwiększonego obciążenia hałasem dla mieszkańców. Kolejowe przewozy towarowe mają szczególnie negatywny wpływ w tym zakresie ze względu na jego przeważnie nocne prowadzenie (por. Rohs et. Al., 2022).



Zespół przyrodniczo-krajobrazowy (kolor czerwony), park narodowy (kolor fioletowy), obszary chronionego krajobrazu (kolor zielony) (na bazie polskich i niemieckich serwisów GIS)

Kolejne negatywne oddziaływania na środowisko związane są ze wzrostem liczby mieszkańców i ruchami

migracyjnymi „z miasta na wieś”. Nawet jeśli zdecydowana większość dojazdów do pracy odbywa się tu koleją, to struktura obszarów wymaga często wielu podróży samochodem (np. dojazdy po zaopatrzenie, dojazdy rekreacyjne), co może mieć wtórne negatywne efekty dla środowiska.

Zarządzanie










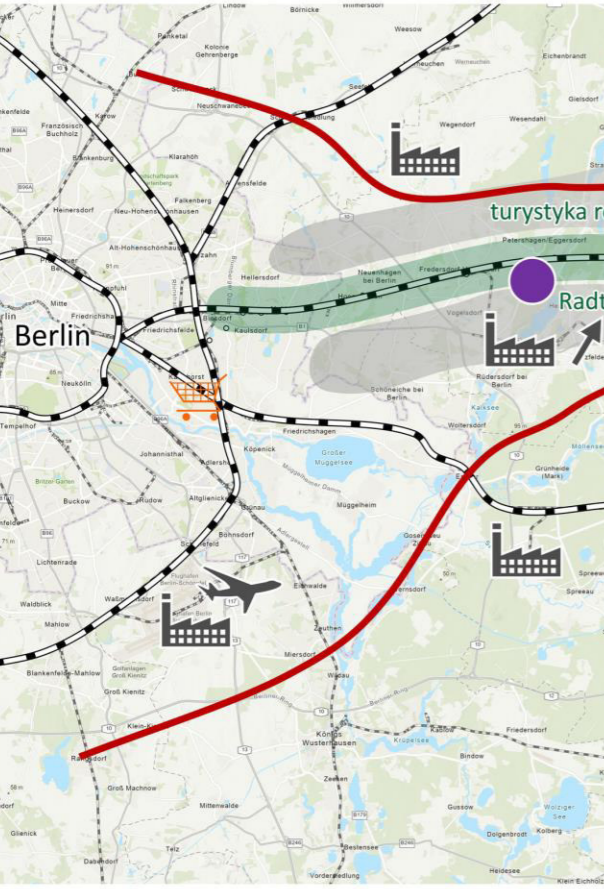
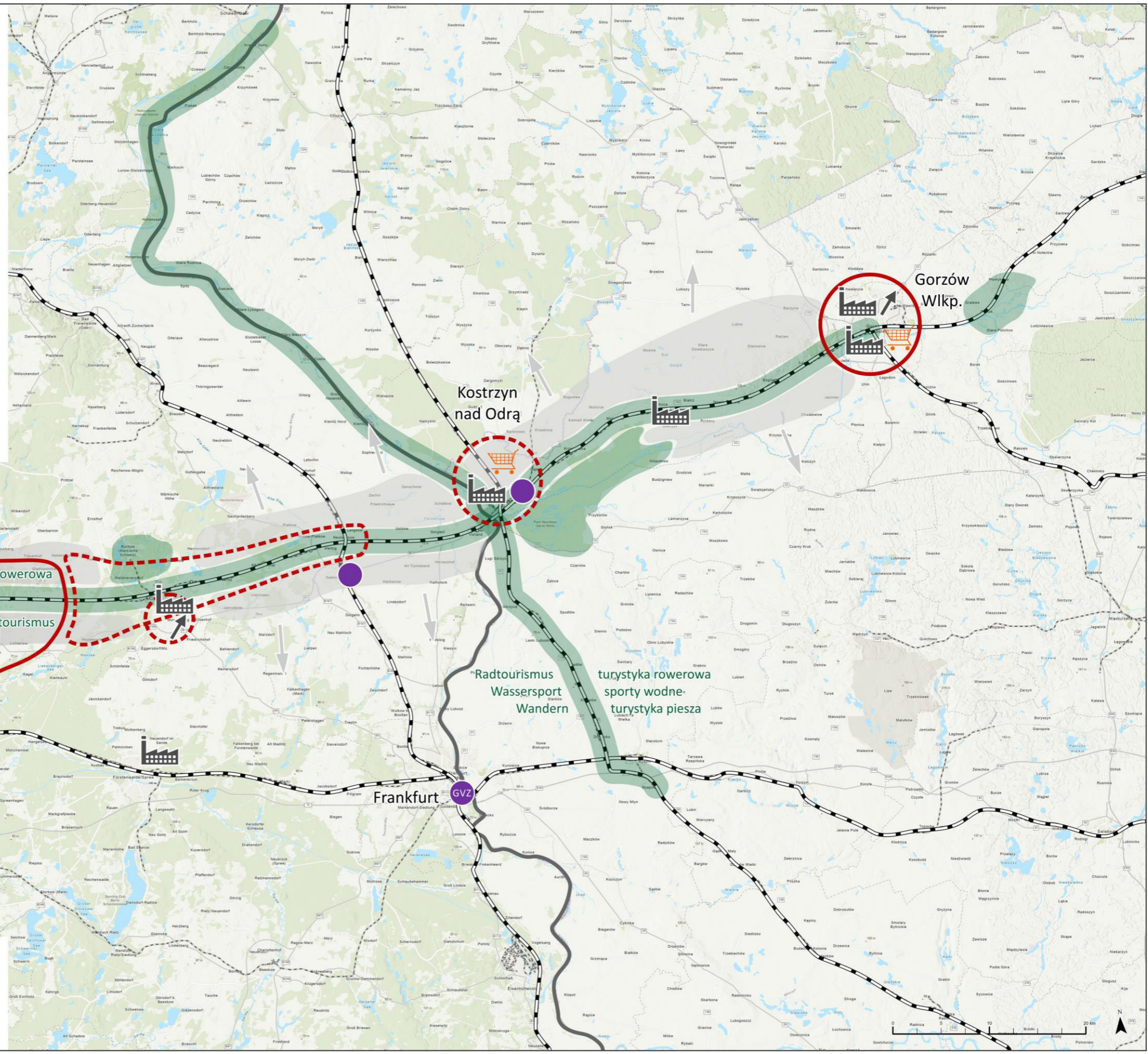
Lokalizacja przedmiotowego połączenia kolejowego na pograniczu Polski i Niemiec wymaga wzmoczonych nakładów koordynacyjnych ponad granicami.

Zaangażowane w tym procesie podmioty są bardzo zróżnicowane i wykraczają poza krąg spółek kolejowych oraz związków komunikacyjnych (operatorów i przewoźników), ponieważ do rozwiązania jest wiele wyzwań technicznych i administracyjnych. Nawiazane lub wzmocnione w tym procesie relacje instytucjonalne mają potencjał oddziaływania wykraczający poza przedmiotowe zastosowanie [w odniesieniu do połączenia kolejowego]. Z jednej strony, zaangażowane instytucje mają doświadczenia na wypadek przyszłych projektów, z drugiej strony wypracowane modele współpracy oddziałują wzorcowo jako model dla innych instytucji.

Jednocześnie, zwłaszcza dla podmiotów regionalnych, takich jak samorządy gminne, powstające koszty mogą być problematyczne. Należy spodziewać się zarówno efektów pośrednich (np. koszty przygotowania i uzbrojenia terenów pod zabudowę, zwiększone zapotrzebowanie na miejsca w przedszkolach), jak i bezpośrednich (np. dodatkowa infrastruktura transportowa i lokalny publiczny transport zbiorowy).

Ostbahn-Linia 203 Raumwirkungen | skutki przestrzenne

-  **Entwicklung Gewerbe- und Industriegebiet**
rozwoj terenów handlowych i przemysłowych
-  **weitere bahninduzierte Entwicklung**
dalszy rozwój wywołany przez kolej
-  **optionale Entwicklung multimodaler Knoten**
opcjonalny rozwój węzłów multimodalnych
GVZ: Güterverkehrszentrum | centrum ruchu towarowego
-  **erhöhte Attraktivität für Wirtschaftsansiedlung**
zwiększona atrakcyjność inwestycyjna dzięki
dostępności kolejowej
-  **Bevölkerungswachstum ohne Bahn**
wzrost liczby ludności bez kolei
-  **weitere Wirkung durch Bahn**
dalszy wpływ poprzez kolej
-  **Entwicklung nachhaltiger Tourismus**
rozwoj zrównoważonej turystyki
-  **Entwicklung Einkaufstourismus**
rozwoj turystyki zakupowej



Dieses Projekt wird im Rahmen des Forschungsfeldes „Modellvorhaben der Raumordnung (MORO)“ des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung gefördert.
Projekt jest finansowany przez Federalne Ministerstwo Mieszkalnictwa, Rozwoju Miast i Budownictwa, Federalny Instytut Badań nad Budownictwem, Urbanistyką i Zagospodarowaniem Przestrzennym w ramach obszaru badań „Modelowe Przedsięwzięcia Ładu Przestrzennego (MORO)“.

November/listopad 2022

ÖIR GmbH im Auftrag der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg
ÖIR GmbH na zlecenie Wspólnego Federalnego Wydziału Planowania Przestrzennego

Wnioski i rekomendacje działań

Działania uzupełniające poza poprawą samego połączenia kolejowego są kluczem do pozytywnych efektów dla rozwoju regionalnego. Należy zwiększyć dostępność stacji kolejowych, które często znajdują się poza centrami miast, poprzez poprawę połączeń, np. poprzez systemy autobusów wahadłowych lub atrakcyjne P&R dla rowerów i samochodów. Ponadto należałoby prowadzić aktywną politykę zagospodarowania gruntów, zwłaszcza w odniesieniu do terenów mieszkaniowych, ale także stref gospodarczych, z uwzględnieniem bliskości kolei. W transporcie towarowym multimodalność i związane z nią terminale przeładunkowe są jednym z kluczowych elementów, które również mogą przyczynić się do osiągnięcia celów środowiskowych. W przypadku turystyki konieczna jest ścisła koordynacja wymagań technicznych dotyczących kolei ze schematami ruchu turystycznego lub celami wycieczek, jak również ukierunkowane podnoszenie świadomości mieszkańców w zakresie oferowanych możliwości. Wreszcie decydujące znaczenie ma koordynacja transgraniczna między Niemcami a Polską, zarówno w zakresie technicznym, jak i dalszych działań w zakresie rozwoju regionalnego.

Sama przebudowa i modernizacja linii kolejowej Ostbahn/Linia kolejowa nr 203 spowoduje szereg efektów regionalnych. Wiele z tych efektów wymaga jednak dalszych działań w regionie, aby w pełni rozwinąć ich potencjał. Ponadto szereg efektów można uzyskać jedynie poprzez uzupełniające działania regionalne.

Rozwój osadnictwa i struktura przestrzenna

W związku z przygotowaniem terenów aktywności gospodarczej, ale przede wszystkim w związku z rozwojem osadnictwa (cele mieszkaniowe), występuje potencjalnie znaczne zużycie terenów. Cele zagospodarowania przestrzennego mogą być realizowane przy uporządkowanym procesie deweloperskim, ale wymagają odpowiednich działań planistycznych i wspierających:

- Planowe zarządzanie zagospodarowaniem terenów i świadome wyznaczenie takich terenów jest podstawowym warunkiem połączenia wymaganych funkcji i dobrej dostępności nowych lub rozszerzanych terenów osadniczych.
- Mając na uwadze cele zagospodarowania przestrzennego, ale także ze względu na przewidywany wzrost cen gruntów budowlanych, w zagospodarowaniu przestrzennym i prawie miejscowym należy preferować zwartą zabudowę na terenach wewnętrznych oraz formy oszczędzające teren, a nie wolnostojące domy jednorodzinne.
- W celu optymalizacji skrócenia czasu podróży należy preferencyjnie wykorzystywać pod zabudowę tereny w pobliżu stacji i przystanków kolejowych. Aktywne zarządzanie przez władze lokalne może zapobiec efektowi inwestorów w „betonowe złoto” i gromadzenia gruntów.
- W przypadku stacji i przystanków kolejowych poza centrum miejscowości decydujący jest nie tylko dworzec, ale także infrastruktura uzupełniająca na potrzeby „ostatniej mili”. Walory historycznych centrów muszą być równoważne z poprawą dostępności terenów w pobliżu kolei, aby uniknąć efektów „podmiejskich sypialni”.

Wdrażanie tych działań leży głównie w rękach władz lokalnych i regionalnych lub organów administracji. Koordynacja międzygminna, w tym transgraniczna, jest niezbędna, aby móc wdrożyć odpowiednie do potrzeb planowanie przestrzenne dla całego regionu.

Efekty społeczne i socjalne

O ile napływ w szczególności młodszych osób prowadzi do utrzymania pewnych infrastruktur ze względu na obowiązki prawne (np. tworzenie przedszkoli), o tyle inne infrastruktury społeczne wymagają dodatkowych działań.

- Oferta kulturalna i społeczna opiera się na różnych elementach. Zaangażowanie społeczności, zaangażowanie firm i wsparcie ze strony samorządów mają decydujący wpływ na realizację odpowiednich działań. Aktywne wspieranie organizacji społecznych czy wydarzeń, np. poprzez udostępnianie lokali, może przyczynić się do zachowania takiej oferty.
- W przypadku ofert komercyjnych w szczególności turystyka stanowi szansę osiągnięcia „masy krytycznej” użytkowników. Projekty w ramach INTERREG mogą stanowić istotną podstawę dla integracji ofert turystycznych i kulturalnych.
- Dla osób, które nie mogą już samodzielnie poruszać się samochodem, szansą na integrację społeczną mogą być, uzupełniając do kolei, dostosowane do potrzeb usługi w gminach (rozwiązania „ostatniej mili”).

Decydujące dla realizacji rekomendacji jest szerokie zaangażowanie podmiotów społeczeństwa obywatelskiego, np. polsko-niemieckich biur kontaktowych, organizacji pozarządowych jako podmiotów realizujących dofinansowywane inicjatywy (np. w sektorze kultury), inicjatyw obywatelskich w transporcie (np. busy obywatelskie).

Działania związane z programem LEADER i INTERREG umożliwiają również wykorzystanie istniejących struktur i dostęp do źródeł finansowania inicjatyw.

Rozwój gospodarczy

Wpływ na warunki dojazdów do pracy jest znaczącym efektem modernizacji transgranicznego połączenia kolejowego. Jednak oprócz szybkiego połączenia z dużą częstotliwością (gęstym cyklem), często kluczowa dla użyteczności jest kwestia „ostatniej mili”. Szczególnie w przypadku stacji poza centrum miejscowości, które są częste na przedmiotowej linii, ważne są działania uzupełniające:

- Tworzenie uzupełniającego transportu publicznego, np. dojazdów wahadłowych, zbiorczych taksówek na telefon lub regularnych połączeń autobusowych (w oparciu o istniejące trasy) – rozkłady jazdy powinny być skoordynowane z godzinami odjazdów i przyjazdów pociągów, a nacisk powinien być położony na godziny szczytu dojazdów do pracy i szkół.
- W przypadku „Park&Ride” dla osób z miejscowości zaleca się tworzenie i utrzymywanie miejsc postojowych dla samochodów, szczególnie w przypadku konieczności pokonywania dłuższych dystansów do miejsc dojazdu.
- Dla „Park&Ride” osób dojeżdżających w zasięgu mobilności rowerowej ważne jest tworzenie i utrzymywanie w dobrym stanie parkingów rowerowych przy dworcu kolejowym. Atrakcyjne i bezpieczne drogi dojazdowe, strefy uspokojonego ruchu w osiedlach mieszkaniowych, a także wydzielone ścieżki rowerowe na głównych drogach wspierają ruch rowerowy.

Zwłaszcza w przypadku transgranicznych dojazdów pracowniczych decydujące znaczenie mają skoordynowane rozwiązania pomiędzy stroną niemiecką i polską. Działania promujące zmianę środka transportu na kolej wiążą się z działaniami w gminach docelowych (np. płatne strefy parkowania), w gminach źródłowych (np. P&R), jak również działaniami samej kolei (np. rozwiązania biletowe dla osób często podróżujących). Rozwiązania „ostatniej mili” wymagają również zazwyczaj dostępności finansowania ze strony władz wyższego szczebla, ponieważ budżety gminne nie są wystarczające do wdrożenia np. dowozów wahadłowych do dworców.

W regionie istnieją dobre warunki dla rozwoju infrastruktury gospodarczej i lokalizacji nowych inwestycji, zarówno jeżeli chodzi o potencjał pracowników, jak i połączenie z ponadregionalnymi sieciami krajowymi i transeuropejskimi.

- Istnieje potencjał dla regionalnych klastrów gospodarczych i regionalnych łańcuchów wartości w oparciu o istniejące specjalizacje i obecną dynamikę w regionie, np. w sektorze motoryzacyjnym. Kwestia tworzenia sieci przedsiębiorstw powinna być promowana nie tylko w odniesieniu do linii kolejowej. Należy również rozważyć potencjał łańcuchów dostaw na małą skalę bez udziału kolei.

- Dla przedsiębiorstw potencjalnie zorientowanych na kolej w transporcie towarowym kluczowe znaczenie ma stworzenie odpowiedniej infrastruktury. Obejmuje to budowę bocznic (np. w Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej) oraz wsparcie terminali multimodalnych również na poziomie regionalnym w celu uniknięcia przeciążenia na trasie z Berlina przez Frankfurt nad Odrą do Poznania.
- Korzystne lokalizacje dla transportu towarowego, jak również dla pracowników dojeżdżających do pracy konkurują z korzystnymi lokalizacjami dla rozwoju osadnictwa. Rozważając te potrzeby, region odnosi korzyści, prowadząc świadome zagospodarowanie przestrzenne, zwłaszcza biorąc pod uwagę odpowiednie emisje hałasu. W ten sposób można chronić obszary osadnicze przed emisjami związanymi z koleją i jednocześnie realizować cele gospodarcze.
- Połączenia przedmiotowej linii z regionalnymi „centralnymi lokalizacjami” Tesla Gigafactory Berlin-Brandenburgia oraz Frankfurtem nad Odrą mają duże znaczenie dla regionalnego rozwoju gospodarczego, wymagają jednak rozbudowy istniejącej infrastruktury kolejowej.

Oprócz biznesu regionalnego istotnymi podmiotami są przede wszystkim zarządcy infrastruktury kolejowej oraz przewoźnicy kolejni (np. dostępność bocznic, przewozy jednowagonowe). W celu wspierania regionalnych klastrów i łańcuchów wartości dodanej istotne jest również planowanie strategiczne na poziomie regionalnym, wojewódzkim i państwowym. Same gminy, jako podmioty polityki zagospodarowania gruntów, są istotne dla sterowania dostępności przestrzeni, zwłaszcza dla firm korzystających z kolei.

Turystyka

Znaczny potencjał może zostać uruchomiony w turystyce krajowej i transgranicznej, zwłaszcza w odniesieniu do jednodniowej turystyki związanej z przyrodą. Efekt ten może być wsparty poprzez:

- transgraniczny marketing regionu ze szczególnym uwzględnieniem turystyki przyrodniczej, „aktywnej” i przyjaznej dla klimatu – jako główne tematy można promować turystykę rowerową, pieszą i wodną w połączeniu z możliwością przyjaznego dla klimatu dojazdu na miejsce. Jako ofertę uzupełniającą można (dalej) rozwijać aspekty wspólnego dziedzictwa kulturowego, wspólnej historii itp. Dobra kultura współpracy istnieje już w ramach istniejących projektów INTERREG.
- opracowanie i wprowadzenie na rynek łatwo dostępnych biletów na transport kolejowy (i ewentualnie na dodatkowe usługi dowozowe), zwłaszcza dla turystyki transgranicznej: marketing jest tu szczególnie istotny, aby stworzyć świadomość ofert

dostępnych w regionie, a tym samym zmniejszyć odczuwalne bariery w przekraczaniu granic.

- rozbudowę sieci ścieżek rowerowych w regionie w oparciu o istniejącą sieć oraz aktywne działania wspierające w infrastrukturze kolejowej i dworcowej dla zabierania rowerów do pociągów – w przypadku turystyki jednodniowej rekomenduje się wzmocnienie wypożyczalni rowerów na „stacjach docelowych”, ponieważ zmniejsza to wysiłek logistyczny związany z zabieraniem rowerów do pociągów i czyni turystykę rowerową bardziej atrakcyjną.

Dla efektywnego rozwoju turystyki decydującymi podmiotami są również inne zakłady komunikacji – poza koleją. Oprócz wymagań technicznych kolei (np. transport większych ilości rowerów) ważna jest dostępność (połączenie, dostępność biletów, szczególnie w transporcie transgranicznym) atrakcji poza linią kolejową. Oprócz lokalnych organizacji turystycznych, dla rozwoju i promocji ofert istotne są również gminy, powiaty, kraje związkowe i urzędy marszałkowskie. Pozytywne efekty może przynieść transgraniczna strategia promocyjna w odniesieniu do zwiększenia atrakcyjności regionu jako celu wycieczek, ale także w odniesieniu do długofalowego rozwoju turystyki. Dla planowania i realizacji infrastruktury turystycznej ważne są również gminy jako podmioty wdrażające lokalne projekty infrastrukturalne, jak również działania w ramach programu INTERREG Polska-Brandenburgia (na lata 2021-2027 na turystykę transgraniczną dostępne jest 33 mln euro).

Efekty środowiskowe

Oczekuje się, że sama elektryfikacja linii będzie miała pozytywne efekty dla środowiska. Ponadto można osiągnąć lub wzmocnić dalsze pozytywne efekty:

- W celu silniejszego ograniczenia emisji przede wszystkim w transporcie towarowym, rozsądne są dalsze działania wspierające przeniesienie transportu z samochodów ciężarowych na kolej. Wymaga to na przykład określonych działań operacyjnych kolei (uproszczenie transportu jednowagonowego), a przede wszystkim rozwoju transportu multimodalnego wraz z odpowiednią infrastrukturą. Oprócz dalszej rozbudowy zintegrowanego centrum towarowego (GVZ) we Frankfurcie nad Odrą należy zbadać potrzebę i możliwość budowy i rozbudowy lokalnych terminali przy przedmiotowej linii Ostbahn/Linii Kolejowej nr 203.
- Synergia z innymi trasami, w tym rozbudowana sieć transportu pasażerskiego poza Gorzów Wlkp. (w kierunku Krzyża, Szczecina i Zbąszynka, będącego węzłem kolejowym w korytarzu Morze Północne-Bałtyk sieci TEN-T) oraz do Berlina, wymaga dalszych działań organizacyjnych (koordynacja połączeń przesiadkowych, sprzedaż biletów), a w niektórych przypadkach działań w infrastrukturze (kolejowej).

Dla zapewnienia pozytywnych efektów ekologicznych szczególnie ważne jest przedstawienie transportu towarowego, zarówno w odniesieniu do niezbędnej infrastruktury (regionalny biznes i zarządcy infrastruktury kolejowej), możliwości bocznic kolejowych (planowanie przestrzenne i transportowe), jak i planowania strategicznego (polityczne działania na rzecz transportu kolejowego). Oprócz infrastruktury technicznej przedstawienie to wymaga również konkretnych decyzji, z jednej strony dotyczących rozbudowy infrastruktury technicznej, a z drugiej strony gotowości firm do korzystania z niej.

Zarządzanie

Nawiązano już szereg kooperacji pomiędzy władzami zaangażowanych państw i regionów, ale mimo to granica państwa nadal determinuje charakter regionu ze względów historycznych, systemowych i strukturalnych. Wspólne projekty mogą pomóc w przełamaniu granic „w głowach” i przejść od połączenia dwóch krajów do połączenia wspólnego regionu.

- Oprócz istniejącej współpracy sektorowej (np. w dziedzinie kolejowej, technicznej), zintegrowane działania mogą otworzyć nowe międzysektorowe, sieciowe możliwości współpracy. W oparciu o INTERREG (nowy horyzont finansowy) i Euroregion a także np. Wspólnotę Interesów IGOB, należy rozszerzyć istniejące kooperacje na rzecz konkretnych potrzeb modernizacji Ostbahn/Linii Kolejowej nr 203.
- Współpraca w zakresie rozwoju osadnictwa i infrastruktury towarzyszącej może pomóc w utrzymaniu stosunkowo niskich kosztów dla gmin i uniknięciu nadmiernej konkurencji między gminami.

W perspektywie długoterminowej konieczna jest koordynacja wymogów technicznych na poziomie UE w celu zapewnienia płynnego ruchu transgranicznego. W przypadku transportu towarowego, ale także pasażerskiego, niezbędne jest strategiczne ustalenie i koordynacja z innymi działaniami w sieci kolejowej, zarówno w przypadku planowania krajowego (np. Federalny Plan infrastruktury Transportowej), jak i planowania europejskiego (TEN).

Koordynacja pomiędzy spółkami kolejowymi, zarówno w zakresie wymagań technicznych, jak i możliwości sprzedaży biletów, jest podstawą wszelkiego rozwoju o znaczeniu ponadregionalnym.

Poza bezpośrednimi potrzebami związanymi z procesami towarzyszącymi modernizacji kolei, współpraca i wspólne uczenie się mogą przyczynić się do zwiększenia odporności całego regionu i ustanowienia struktur współpracy, które przyniosą efekty długoterminowe.

Quellen

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg. (2020). Faltblatt Tourismus 2019. Brandenburg: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg.

Bengsch, L., Sporer, M., & Rodenkirchen, F. (2020). DWIF-TAGESREISENMONITOR Ergebnisse für das Zielgebiet Brandenburg. München: dwif.

Bundesagentur für Arbeit. (06 2021). Pendleratlas – Bundesagentur für Arbeit – Statistik. <https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Statistiken/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html>

Komisja Europejska (2022). Labour market information: Poland. Von https://ec.europa.eu/eures/public/living-and-working/labour-market-information/labour-market-information-poland_en

Eurostat. (28. 04 2022). Eurostat – Data Browser. https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/LFS_T_R_LFE2ECOMM__custom_2782969/default/table?lang=de

Eurostat. (12. 04 2023). Population and housing census 2021: first EU results. <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/DDN-20230330-2>

Ferreira, R., Medeiros, E. et. al. (2021): Boosting cross-border regions through better cross-border transport services. The European case. In: Case Studies on Transport Policy 9 (2021) 291-301.

Filter, M. (2022). Grenzübergreifender Bahnverkehr in der Euroregion Pro Europa Viadrina und entlang der deutsch-polnischen Grenze. In P. Ulrich, & K. Wojciechowski, Wissenschaft und Praxis im Dialog in unsicheren Zeiten. Grenzüberschreitende Daseinsvorsorge in der Euroregion Pro Europa Viadrina und anderen Regionen im Vergleich (str. 23-27). Frankfurt (Oder): B/ORDERS IN MOTION Nr. 11.

Interreg Brandenburg Polen. (12. 12 2022). interreg BB. RailBLu – RailBLu – Poprawa dostępności połączeń transgranicznych pomiędzy Brandenburgią a

Województwem Lubuskim: <https://interregva-bb-pl.eu/85038323-2/> abgerufen

Musekamp. (2010). The Royal Prussian Eastern Railway (Ostbahn) and its Importance for East-West Transportation. In Roth, & Jacolin, Eastern European Railways in Transition. Nineteenth to Twenty-First Centuries (str. 117).

Rohs, M., Flore, G., Lepski, M. (2022): Räumliche Effekte reaktiver Schienenstrecken im ländlichen Raum. BBSR-Online-Publikation.

Staatskanzlei des Landes Brandenburg (2021). Regionaler Zusammenhalt in Brandenburg. Eckpunkte einer Regionalentwicklungsstrategie des Landes Brandenburg. Kabinettsbeschluss: 31.08.2021.

Statistics Poland. (23. 02 2022). BDL. <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/podgrup/temat>

Statistisches Bundesamt. (8. 9 2021). Destatis. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Laender-Regionen/Regionales/Gemeindeverzeichnis/Administrativ/02-bundeslaender.html>

Ulrich, P. (2017). Grenzüberschreitende funktionale Kooperation im deutsch-polnischen Grenzraum am Beispiel des TransOderana EVTZ – Akteure, Strategien und Institutionen. In Krzymuski, Kubicki, & Ulrich, Der EVTZ als Instrument der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit nationaler öffentlicher Einrichtungen in der Europäischen Union (str. 369-416). Baden-Baden: Nomos.

Ulrich, P., & Krzymuski, M. (2017). Zarządzanie terytorialne na obszarze polsko-niemieckiego pogranicza na przykładzie planowanego EUWT TransOderana – podmioty, strategie, instytucje; Zbigniew Kurcz, Redakcja: Polskie pogranicza w procesie przemian. Tom IV, Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego (str. 305 – 335).

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB). (2022). VBB. railblu: <https://www.vbb.de/vbb-themen/forschung-und-projekte/railblu/>

Kontakt i informacje

Wspólny Departament Planowania Przestrzennego Kraju Berlin i Brandenburgia,
Wydział GL2 Europejski Rozwój Przestrzenny

Juergen.Neumueller@gl.berlin-brandenburg.de
Detlef.Herz@gl.berlin-brandenburg.de
Iwona.Pasieka-Goepfert@gl.berlin-brandenburg.de

Projekt ten jest finansowany w ramach obszaru badań „Modelowe przedsięwzięcia tadu przestrzennego (MORO)” Federalnego Ministerstwa Mieszkalnictwa, Rozwoju Miast i Budownictwa, Federalny Instytut Badań Budownictwa, Miast i Przestrzeni