



Wykorzystywanie
potencjału

Poprawa dostępności
komunikacyjnej

Wspieranie innowacji

Promocja turystyki

Strategia rozwoju przestrzennego



European
Development
Corridor III
Via Regia

Wydawca

Freistaat Sachsen

Saksońskie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych
Referat ds. europejskiej polityki przestrzennej

Wilhelm-Buck-Straße 4, D-01097 Dresden

jako Partner Wiodący projektu INTERREG III B CADSES

ED-C III Via Regia
European Development Corridor III Via Regia

odpowiedzialny: MR Dr. Edgar Trawnicek



Partnerzy projektu



- Saksońskie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych (D, **Partner Wiodący**)
- Wspólny Wydział Planowania Krajowego Berlina i Brandenburgii (D)
- Ministerstwo Budownictwa i Transportu Kraju Turyngii (D)
- Miasto Cottbus (D)
- Urząd Senatu ds. Rozwoju Miasta Berlin (D)
- Miasto Drezno (D)



- Województwo Dolnośląskie – Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu (PL)
- Województwo Podkarpackie – Podkarpackie Biuro Planowania Przestrzennego w Rzeszowie (PL)
- Miasto Wrocław (PL)
- Miasto Opole (PL)
- Miasto Rzeszów (PL)
- Starostwo Powiatowe w Kłodzku (PL)



- Ústecký kraj (CZ)
- Pardubický kraj (CZ)



- Agentúra na podporu regionálneho rozvoja Košice (SK)



- Uniwersytet Narodowy Politechnika Lwowska (UA)

Koordinacja zewnętrzna

INFRASTRUKTUR & UMWELT

Professor Böhm und Partner

Gregor-Mendel-Straße 9, D-14469 Potsdam

Okres realizacji projektu: 10/2005 – 03/2008



Realizacja projektu została dofinansowana ze środków programu federalnego „Współpraca transnarodowa” Federalnego Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast.



Project part-financed
by the European Union



Słowo wstępne

Strategia rozwoju przestrzennego dla „III Korytarza Europejskiego Rozwoju Via Regia” przedstawiona w niniejszej broszurze jest wizją dynamicznego obszaru wzrostu, rozciągającego się od wschodnich Niemiec poprzez południową Polskę aż po Ukrainę z uwzględnieniem sąsiadujących regionów w Czechach i Słowacji. III Paneuropejski Korytarz Transportowy, który łączy rozwijające się dynamicznie miasta i regiony metropolitalne, stanowi rdzeń kształtującego się obszaru gospodarczego. Korytarz odgrywa pewnego rodzaju płaszczyznę dla wymiany osób, dóbr, wiedzy i kapitału. Bazując na coraz sprawniejszej infrastrukturze, Korytarz Rozwoju wiąże ze sobą regiony między Wschodem i Zachodem oraz stanowi istotny punkt zaczepienia dla znaczących korytarzy rozwojowych Północ-Południe. III Paneuropejski Korytarz Transportowy, wraz ze swoimi obszarami metropolitalnymi, miastami i regionami, przyczynia się tym samym w znacznym stopniu do osiągnięcia spójności terytorialnej oraz dalszej integracji Unii Europejskiej oraz zacieśnienia jej kontaktów i więzów z państwami ościennymi.

W sumie 16 miast i regionów z Niemiec, Polski, Czech, Słowacji i Ukrainy, dzięki współpracy w ramach projektu INTERREG III B ED-C III Via Regia, położyło jeden z wielu kamieni węgielnych aby urzeczywistnić tak szczytny cel. Cieszę się bardzo, że Wolny Kraj Saksonia mógł przy tym przejąć ważną funkcję partnera wiodącego oraz że udało się stworzyć ważne bodźce dla Europejskiego Rozwoju Przestrzennego dla nas oraz dla naszych sąsiadów.

Wolny Kraj Saksonia leży na styku dwóch dynamicznych europejskich korytarzy rozwojowych, które jako gwaranty dostępności komunikacyjnej

Saksonii oraz regionu metropolitalnego „Trójkąt Saksoński” w sercu Europy są zasadniczymi elementami naszej przyszłości. Historyczne i kulturalne dziedzictwo Via Regia jako „przodek” dzisiejszych połączeń między Erfurtem, Dreznem, Berlinem, Wrocławiem, Krakowem, Lwowem i Kijowem stanowi dla nas jednocześnie zobowiązanie, ale i zachętę, ponieważ Via Regia była również zawsze osią europejskiej wymiany kulturowej. Do tej tradycji nawiązuje trzecia Saksońska Wystawa Krajowa, która odbędzie się w 2011 roku w Görlitz i której tematem będzie Via Regia.

Strategia rozwoju przestrzennego pokazuje nam również, jakie zadania stoją przed nami w przyszłości. Z tego względu działa ona jako źródło impulsów do kontynuowania współpracy w nowym okresie 2007-2013 w ramach Europejskiej Współpracy Terytorialnej. Podmioty działające w dziedzinie zagospodarowania przestrzennego oraz planowania w Saksonii również w przyszłości będą miały okazję wnieść istotny wkład do rozpoczętego procesu kooperacyjnego. Wraz z naszymi sąsiadami chcemy zatroszczyć się również o to, aby wspólne tematy i interesy podejmowane były na krajowych i europejskich szczeblach decyzyjnych oraz aby przekształcano je w konkretne działania.

Mając wyznaczone tak istotne cele, cieszę się na kontynuację współpracy w przyszłości w obszarze oddziaływania korytarza transportowego - Via Regia.

dr Albrecht Buttolo

Saksoński Minister Spraw Wewnętrznych



- **European**

Wymiana doświadczeń oraz kooperacja począwszy od Niemiec, poprzez Polskę, aż do Ukrainy

- **Development**

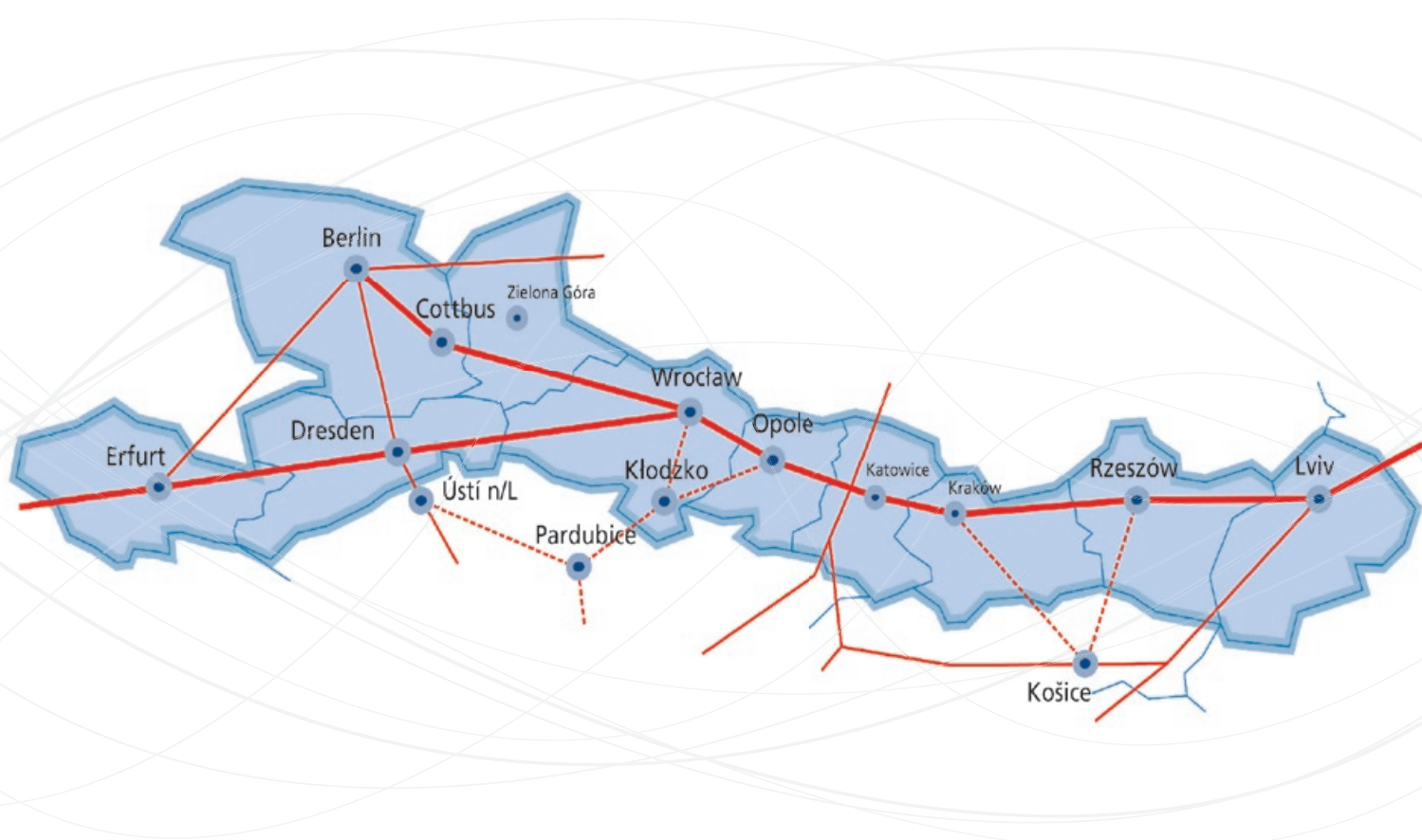
Dynamiczny rozwój gospodarczy wzdłuż starego szlaku handlowego

- **Corridor**

Połączenie Wschód-Zachód z uwzględnieniem regionów sąsiadujących

- **„Via Regia”**

Bogate dziedzictwo kulturowe w sercu Europy



Wprowadzenie: Obszar projektu „Via Regia” – region gospodarczy w sercu Środkowej Europy	4
Cel: Strategia dla Korytarza	6
Analiza: Gdzie znajdujemy się obecnie?	8
Dostępność: Poprawa połączeń między miastami węzłowymi oraz na obszarach przygranicznych	14
Rozwój miast: Wzmocnienie miast jako regionalnych punktów węzłowych	18
Rozwój gospodarczy: Wspieranie innowacyjnych rozwiązań	22
Turystyka: Wykorzystywanie potencjału turystycznego	26
Podsumowanie: Wizja dla Korytarza	30

Wykaz studiów opracowanych przez partnerów projektu / Mapa przeglądowa



Region europejski objęty projektem

Obszar projektu „Via Regia” – region gospodarczy w sercu Środkowej Europy

„III Korytarz Europejskiego Rozwoju Via Regia” pełni ważne funkcje łącznikowe między znaczącymi europejskimi miastami i metropoliami. Obejmuje on obszar gospodarczy zamieszkiwany przez ponad 37 milionów osób i stanowi ważny przyczynek do powstania drugiego istotnego regionu gospodarczego w Europie. Pod względem historycznym nawiązuje on do mającego długie tradycje szlaku handlowego Via Regia, który dziś w swojej nowoczesnej postaci jako III Paneuropejski Korytarz Transportowy łączy wschodnią część Niemiec poprzez południową Polskę z Ukrainą.

Koncepcja drugiego istotnego obszaru gospodarczego w Europie zakłada, iż kręgosłup przyszłego rozwoju drugiego europejskiego regionu gospodarczego tworzą europejskie korytarze transportowe. Region ten uzupełniłby obecny, główny europejski obszar gospodarczy o największej sile gospodarczej i najwyższym dochodzie, obejmujący południową Anglię, kraje Beneluksu, region nadreński oraz północne Włochy („europejski banan”), który na dwudziestu procentach powierzchni z około czterdziestoma procentami mieszkańców wytwarza blisko połowę europejskiego produktu krajowego brutto (PKB). Duży potencjał ludnościowy, powiązane z drugim obszarem gospodarczym obszary metropolitalne, a także wysoki wzrost gospodarczy w nowych państwach członkowskich Unii Europejskiej (UE) sprzyjają tej koncepcji.

Poprawa osiągalności komunikacyjnej stanowi zasadniczy punkt koncepcji drugiego istotnego obszaru gospodarczego. Jej celem jest powiązanie potencjałów danych lokalizacji z rozwojem przestrzennym i transportowym oraz indywidualnymi i zbiorowymi decyzjami działających podmiotów w zakresie mobilności. Sama infrastruktura transportowa jest przy tym tylko jednym z wielu czynników – osiągalność danego miejsca określana jest przede wszystkim przez rozmieszczenie rodzajów użytkowania w przestrzeni.

Od szlaku Via Regia do „centralnej osi”

Znaczenie III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego w przeszłości uległo zmianom: początkowo był on częścią koncepcji ogólnoeuropejskich korytarzy transportowych, która opracowana została na dwóch Konferencjach Ministrów na Krecie (1994) i w Helsinkach (1997) w celu sterowania rozbudową

infrastruktury transportowej w ówczesnych państwach sąsiadujących, w przyszłości stanie się on jako „oś centralna” jedną z pięciu ponadnarodowych osi łączących UE z jej nowymi sąsiadami.¹ Korytarz III posiada połączenie przez Kijów z koleją transsyberyjską i przez Odesę z obszarem Morza Czarnego.



Koncepcja drugiego europejskiego obszaru gospodarczego wzdłuż Korytarza Transportowego Północ-Południe – Morze Bałtyckie-Berlin-Praga-Wiedeń / Bratysława-Budapeszt lub Morze Adriatyckie z projektu INTERREG III B Sustrain Implement Corridor SIC! (www.sustrain-ic.net)

Odróżnia go to od innych Paneuropejskich Korytarzy Transportowych przypisanych w większości do transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T) i pozwala na dalszy wzrost znaczenia strategicznego III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego dla spójności gospodarczej i integracji Unii Europejskiej i jej sąsiadów. Aktywacja wynikających stąd potencjałów i otwarcie tym samym nowego rozdziału w historii sukcesu Via Regia jako połączenia Wschodu z Zachodem jest nadrzędnym celem udokumentowanej tu Strategii rozwoju przestrzennego.

¹ Informacja Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego – rozszerzenie najważniejszych transeuropejskich osi komunikacyjnych na państwa sąsiadujące. Wytyczne dla transportu w Europie i regionach sąsiadujących, KOM(2007) 32, 31.01.2007

Historia i teraźniejszość „Via Regia”



„Via Regia” to historyczny szlak drogowy pomiędzy Paryżem a Kijowem, który na odcinku od Frankfurtu nad Menem do Wrocławia znany jest także jako „Wysoka Droga”. Należy tu podkreślić, że w historiografii znanych jest wiele szlaków o tej nazwie – jednak jedynie nieliczne z nich mogą szczycić się porównywalną historyczną ciągłością.

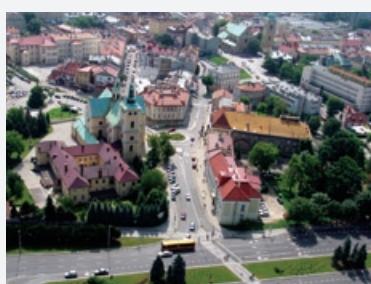
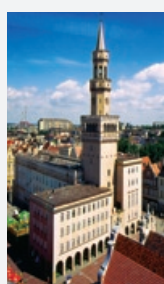
Via Regia od wielu stuleci jest europejską magistralą o ogromnym znaczeniu gospodarczym, kulturalnym, politycznym oraz militarnym. Zarówno jako trakt wojskowy, szlak pątniczy czy handlowy Via Regia wywierała zawsze wpływ na ludzi żyjących w jej zasięgu. Przemieszczali się po niej ludzie, transportowano towary i informacje, ale również broń i choroby. Należało przezwyciężyć niebezpieczeństwa i przeszkody, a czyhający przy drodze rozbójnicy i celnicy żądali od podróżników kontrybucji.

Postać szlaku ulegała przy tym wielokrotnym zmianom – od prawie zupełnie nieutwardzonej drogi gruntowej poprzez drogę średniowieczną aż do połączeń kolejowych i drogowych III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego. To samo dotyczy również przebiegu szlaku, który kształtowany był przez zmiany gospodarcze i polityczne, warunki

naturalne i postęp technologiczny. Stałe pozostały przez długi okres czasu jedynie punkty kluczowe, jak przeprawy przez rzeki lub przełęcze górskie, które wyznaczyła przyroda.

Dziś, w czasach, gdy drogi komunikacyjne i informacyjne od dawna rządzą się innymi prawami, a sposoby podróżowania uległy zdecydowanym zmianom, z Via Regia pozostaje przede wszystkim idea wymiany kulturalnej i porozumienia pomiędzy narodami otwierającej się Europy. Poza tym Via Regia przetrwała w miastach, które łączyła oraz w postaci dróg wędrowek i pielgrzymek służących rekreacji i wewnętrznemu skupieniu.

Miasta Via Regia, u góry: Erfurt, Drezno, u dołu: Wrocław, Opole, Rzeszów, Lwów



Strategia dla Korytarza

Kto choć raz podróżował Via Regia wie, jakie możliwości i potencjały tkwią w tym obszarze. Widać jednak również, że pozostaje jeszcze wiele pracy, poczynając od połączeń komunikacyjnych. Obojętnie czy koleją czy transportem kołowym, podróż trwa dłużej i jest mniej komfortowa niż w innych częściach Europy. Zmiana tego stanu rzeczy jest jednym z zamierzeń niniejszej Strategii rozwoju przestrzennego.

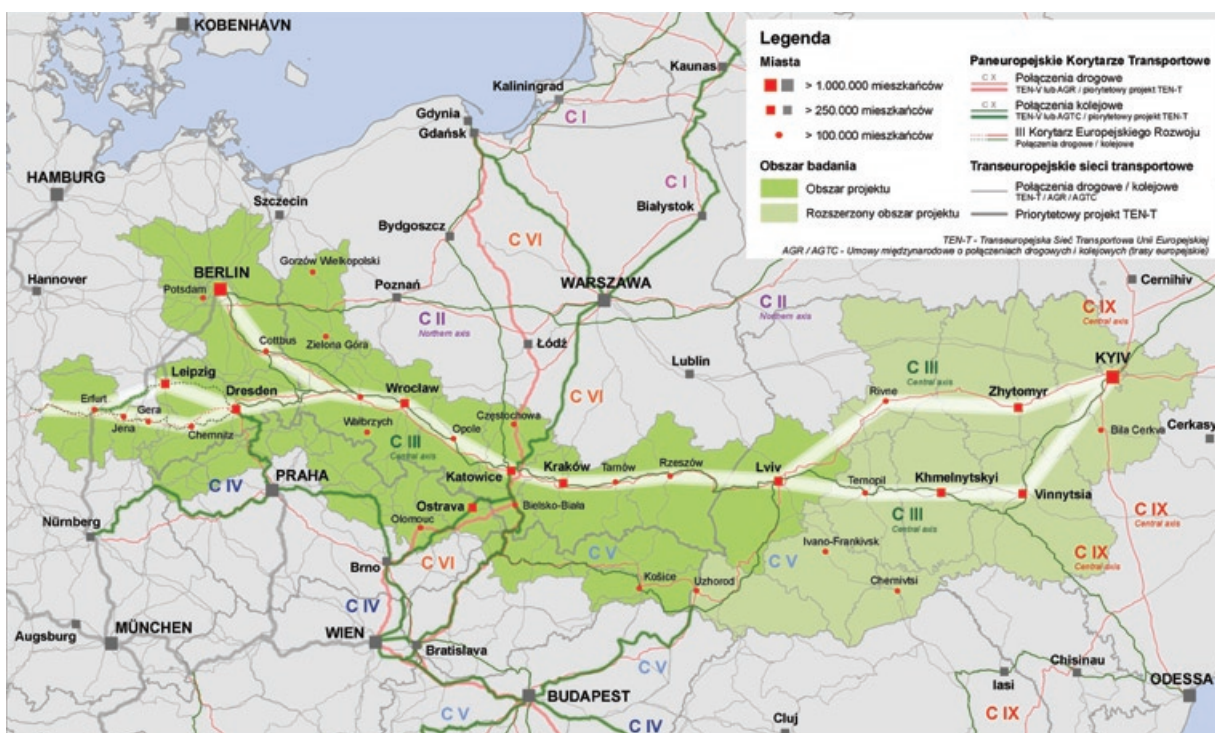
Jakie potencjały wzdłuż III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego można wykorzystać do dalszej współpracy i jakie priorytety należy w związku z tym ustalić na przyszłość, to kwestie stanowiące przedmiot niniejszej Strategii rozwoju przestrzennego. Jako dokument nieformalny ma ona przyczyniać się do pokonania ewentualnych przeszkód w rozwoju i stanowić aktywny wkład w koordynację rozwoju przestrzennego.

Podstawą strategii jest więc wizja obszaru wzrostu o dynamicznym rozwoju gospodarczym i rosnącą wymianą osób, towarów, wiedzy i kapitału od wschodnich Niemiec poprzez południową Polskę aż po Ukrainę z włączeniem sąsiednich regionów w Czechach i Słowacji. Aby wizja ta mogła się urzeczywistnić, miasta i obszary metropolitarne

muszą zostać wzmocnione jako „motor” rozwoju gospodarczego. Jako węzły połączeń z innymi korytarzami i sąsiadującymi regionami potrzebują one odpowiedniej infrastruktury transportowej, która umożliwi i wspomóże założoną wymianę. Strategia ta koncentruje się na obszarach przygranicznych jako miejsc styku, których wzmocnienie leży w szczególnym interesie wszystkich wzdłuż III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego.

Nadrzędne pola działania wypełnione zostają treścią w rozdziałach tematycznych Strategii rozwoju przestrzennego. Strategia powinna przyczynić się także do wzmocnienia świadomości „III Europejskiego Korytarza Rozwoju Via Regia” poprzez lepsze zrozumienie wspólnych problemów i inte-

Transnarodowe sieci komunikacyjne na obszarze III Korytarza Europejskiego Rozwoju Via Regia



resów. Podmioty decyzyjne w polityce i administracji powinny uwrażliwić się na kwestie związane z rozwojem przestrzennym wzdłuż III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego a także, o ile jest to możliwe, należy zwrócić uwagę społeczną na cele współpracy pogłębionej wspólnie zrealizowanym projektem.

W celu wsparcia Strategii rozwoju przestrzennego na szerokich podstawach działania w projekcie odbywały się na kilku płaszczyznach. I tak partnerzy przeprowadzali wspólnie analizy regionalne i opracowali w scenariuszach potencjały i opcje przyszłego rozwoju. Wyniki tych prac stanowią kręgosłup strategii i przewijają się jako istotny wątek przez następne rozdziały.

Dodatkowo partnerzy projektu zbadali w sieciach tematycznych kolejne zagadnienia, jak np. rozwój miast węzłowych i obszarów metropolitalnych oraz przygotowanie działań inwestycyjnych. Udokumentowane razem ze strategią studia przypadku i badania strategiczne ukazują, co można uczynić na szczeblu lokalnym i regionalnym w celu urzeczywistnienia wzdłuż Via Regia wizji obszaru wzrostu o dynamicznym rozwoju gospodarczym.

Podczas całego czasu trwania projektu wymieniano wyniki częściowe i uzgadniano z równolegle realizowanym w ramach programu INTERREG III B projektem EU-CORe III. Partnerzy projektu i wykonawcy opracowań uczestniczyli we wzajemnych spotkaniach. Dzięki koncentracji EU-CORe III na zależności między rozwojem gospodarczym a rozwojem infrastruktury transportowej w obszarze oddziaływania III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego, możliwe było merytoryczne rozdzielenie projektów umożliwiające optymalną realizację obydwu projektów.

Niestety, z dużym opóźnieniem zostało zatwierdzone przez instytucję właściwą dla programu TACIS przyznanie w projekcie środków wsparcia ukraińskiemu partnerowi. Z tego powodu stwierdzenia strategii odnoszące się do ukraińskiej części obszaru projektu przedstawiają stan zaawansowania prac na chwilę publikacji niniejszej broszury.

Wzmocnienie obszaru od wschodnich Niemiec przez południową Polskę aż do Ukrainy jako Europejska Oś Rozwoju

Opracowanie zintegrowanej Strategii rozwoju przestrzennego dla przyszłego rozwoju osi

Wzmocnienie miast węzłowych i obszarów metropolitalnych jako centrów rozwoju ekonomicznego

Koordinacja rozwoju przestrzennego

Poprawa dostępności komunikacyjnej miast węzłowych i obszarów metropolitalnych

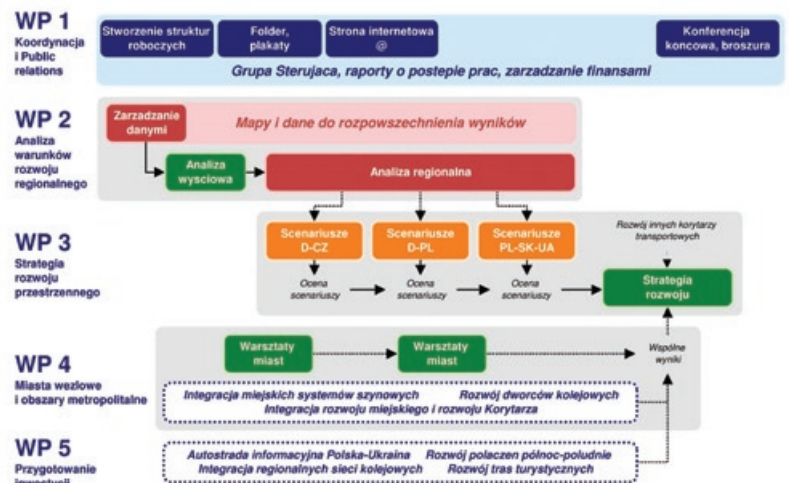
Wzmocnienie kooperacji, określenie potencjału rozwojowego

Integracja miast węzłowych i obszarów metropolitalnych

Wzmocnienie obszarów przygranicznych jako miejsca styku

Wzmocnienie połączeń z sąsiadującymi osiami rozwoju

Cele projektu



Pakiety robocze oraz plan realizacji

Sytuacja wyjściowa: gdzie znajdujemy się obecnie?

Analiza warunków rozwoju regionalnego wykonana w ramach projektu jest pierwszą obszerną analizą tego rodzaju dla obszaru III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego. Wyniki analizy stanowiły podstawę do dyskusji o scenariuszach i opcjach przyszłego rozwoju i wносиły bezpośredni wkład do Strategii rozwoju przestrzennego. Dotyczy to zarówno zbierania danych, ich analizy kartograficznej, oraz danych statystycznych.

Analiza warunków rozwoju regionalnego przebiegała w trzech fazach: analiza wyjściowa warunków rozwoju wzdłuż Korytarza, analizy regionalne i transgraniczne studia w wybranych obszarach przygranicznych.

W ramach **analizy wyjściowej** sporządzono bazę danych GIS, którą udostępniono jako ponadgraniczną podstawę map z danymi o strukturze osadnictwa i infrastrukturze transportowej. Ponadto dokonano analizy publicznie dostępnych danych statystycznych opisujących uwarunkowania przestrzenne i społeczne na obszarze realizacji projektu.

Szczególnym priorytetem była analiza danych dotyczących potencjału dostępności z zakończonego projektu INTERREG III B SIC!, pokrywającego część obszaru realizacji projektu ED-C III Via Regia. Dane te zostały wykorzystane do przeprowadzenia badań

jakości połączeń wzdłuż III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego oraz w wybranych obszarach przygranicznych.

W **analizach regionalnych**, sporządzonych według uzgodnionej metodologii przez partnerów projektu dla ich obszarów właściwości, zbadano łącznie dziewięć regionów. Celem było możliwie kompleksowe zebranie informacji jakościowych i ilościowych na temat struktury osadnictwa, infrastruktury transportowej, badań i rozwoju, gospodarki i infrastruktury turystycznej.

Wybór wyników analiz regionalnych zaprezentowano na następnych stronach. Przedstawiono tam także **studia transgraniczne**, które opracowane zostały na podstawie analiz regionalnych. Są one, jak inne analizy udokumentowane i dostępne na stronie internetowej www.edc-viaregia.eu.

Podział administracyjny obszaru objętego projektem oraz obszar badawczy poddany analizom



Obszar projektu w liczbach

Zestawione tu dane i mapy dotyczące struktury przestrzennej obszaru realizacji projektu ukazują część wyników analizy wyjściowej, która udokumentowana jest w formie raportu zawierającym jedenaście map w skali 1:2.250.000. W sumie obszar projektu obejmuje powierzchnię ok. 230.000 km², na której zamieszkuje 37 milionów ludzi.

- **Gęstość zaludnienia** w poszczególnych regionach wykazuje znaczne zróżnicowanie i zmniejsza się z zachodu na wschód. Priorytetowymi ośrodkami osadnictwa są, obok miast i obszarów metropolitalnych, środkowy obszar Saksonii z regionem metropolitalnym Sachsendreieck-Trójkąt Saksoński (Drezno-Lipsk-Chemnitz) i graniczącymi częściami regionu Ústí, obszar wałbrzyski, Górnośląski Okręg Przemysłowy z sąsiadującymi aglomeracjami wokół Krakowa i Ostrawy.
- Liczba **ludności** nieznacznie spada, przy czym niemieckie części obszaru projektu silniej dotknięte są zmianami demograficznymi. Istotne zwiększenie liczby ludności odnotować można jedynie na wschodzie Polski i Słowacji. Wiele centrów cechuje się procesem suburbanizacji.
- Na całym badanym obszarze peryferyjne obszary wiejskie, regiony górskie i obszary o przestarzałej strukturze przemysłu wykazują wysokie **bezrobocie**. Dotyczy to również ośrodków dotkniętych zmianami strukturalnymi.

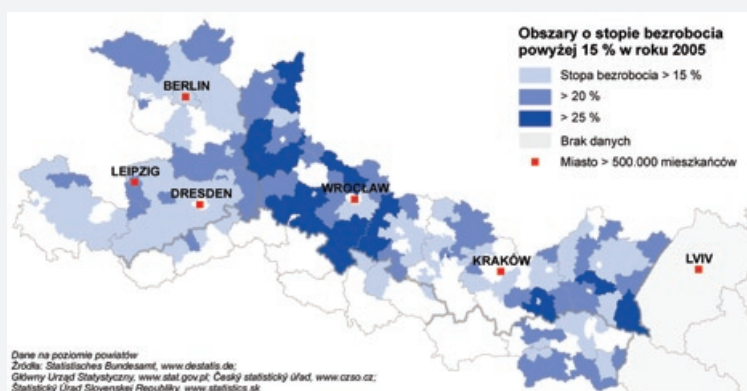
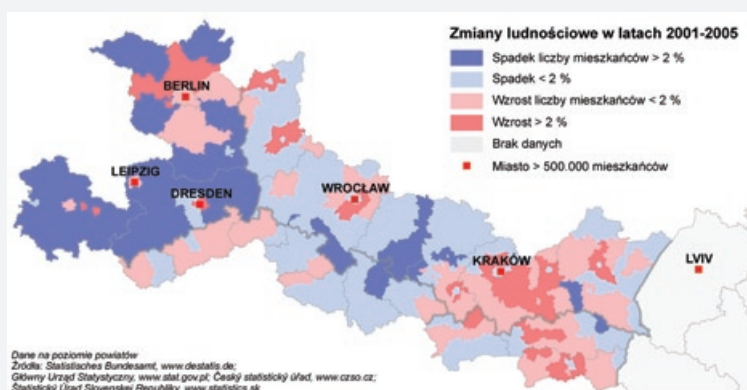
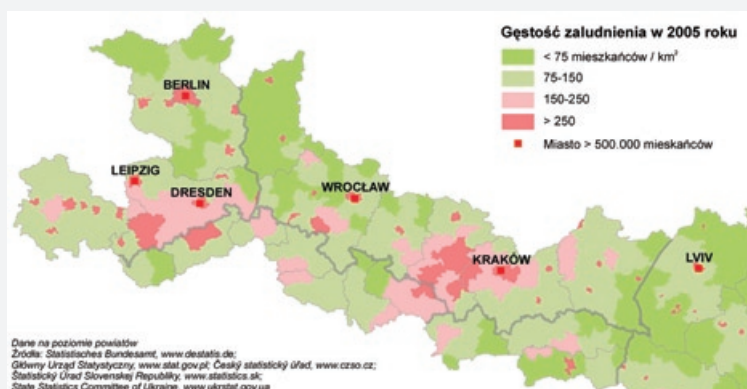
Dalsze wyniki analizy wyjściowej przedstawione są w rozdziałach tematycznych strategii. Przy interpretacji danych należy generalnie zwrócić uwagę na fakt, że pokrywają one tylko okres czasowy do roku 2005. Efekty wywołane np. wzmożoną migracją zarobkową po rozszerzeniu UE nie są więc zawarte w niniejszej analizie.

Miasta > 500.000 mieszkańców

Berlin, Drezno, Lipsk, Wrocław, Kraków, Lwów, Kijów

Miasta > 250.000 mieszkańców

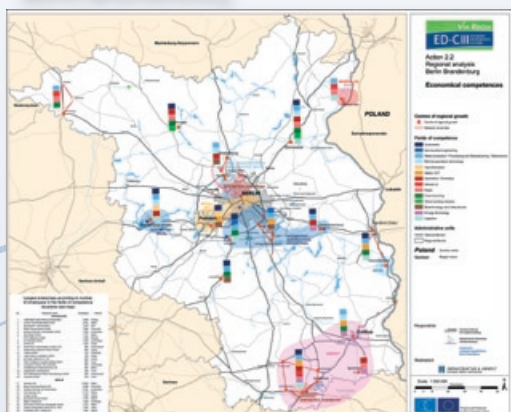
Katowice, Ostrava, Khmelnytskyi, Vinnytsia, Zhytomyr



Kraj	Regiony	Mieszkańcy (mln)	Powierzchnia (km ²)	Gęstość zaludnienia (mieszkańcy / km ²)
D	Berlin-Brandenburg, Saksonia, Turyngia	12,6	64.958	194
PL	Lubuskie, Dolnośląskie, Opolskie, Śląskie, Małopolskie, Podkarpackie	15,0	88.714	169
CZ	Karlovarský, Ústecký, Liberecký, Královéhradecký, Pardubický, Olomoucký, Moravskoslezský	4,5	31.783	142
SK	Žilinský, Prešovský, Košický	2,3	22.533	100
UA	Lwowski	2,6	21.833	120
Obszar projektu		37,0	229.821	161
UA	Zakarpatska, Ivano-Frankivska, Ternopil'ska, Chernivetska, Khmelnytska, Vinnytska, Rivnenska, Zhytomyrska, Kyiv'ska, Kyiv	14,9	174.632	86
Poszerzony obszar projektu*		51,9	404.453	128

* łącznie z regionami środkowej Ukrainy i Kijowem

Berlin-Brandenburg



Województwo Dolnośląskie



Saksonia



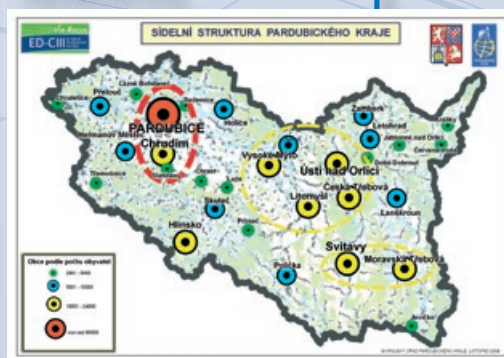
Turyngia



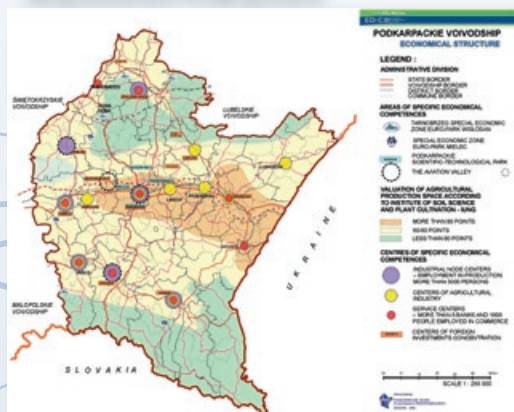
Ústecký kraj



Pardubický kraj



Województwo Podkarpackie



Wyniki analiz regionalnych

Przeważającą część przedstawionych tu przykładowo analiz regionalnych składa się ze sprawozdania syntetycznego oraz kilku map. Wgląd do pełnej dokumentacji wyników uzyskać można pod adresem www.edc-viaregia.eu.

Obwód Lwowski



Košícký kraj



Regiony w liczbach

Region	Mieszkańcy* (mln)	Powierzchnia (km ²)	Gęstość zaludnienia (mieszkańcy / km ²)	Miasta > 50.000 mieszkańców
Saksonia	4,3	18.417	231	Dresden, Leipzig, Chemnitz, Zwickau, Plauen, Görlitz
Berlin-Brandenburg	6,0	30.370	Berlin Brandenburg	3.818 86 Berlin, Potsdam, Cottbus, Brandenburg a.d. Havel, Frankfurt (Oder)
Turyngia	2,3	16.172	143	Erfurt, Gera, Jena, Weimar
Województwo Dolnośląskie	2,9	19.947	144	Wrocław, Wałbrzych, Legnica, Jelenia Góra, Lubin, Głogów, Świdnica
Województwo Podkarpackie	2,1	17.846	118	Rzeszów, Przemyśl, Stalowa Wola, Mielec, Tarnobrzeg
Ústecký kraj	0,8	5.335	154	Ústí nad Labem, Most, Děčín, Teplice, Chomutov
Pardubický kraj	0,5	4.518	112	Pardubice
Košický kraj	0,8	6.752	114	Košice
Obwód Lwowski	2,6	21.833	120	Lviv, Chervonohrad, Drohobych, Stryi

* stan danych: 2005 / 2006

Wyniki analiz obszarów przygranicznych

W ostatniej fazie analizy warunków rozwoju regionalnego na podstawie pojedynczych analiz regionalnych opracowane zostały pod kierownictwem Wspólnego Wydziału Planowania Krajowego Berlina i Brandenburgii studia transgraniczne.

Obejmują one następujące obszary:

- pogranicze niemiecko-czeskie: Turyngia, Saksonia, Ústecký kraj;
- pogranicze polsko-niemieckie: Berlin-Brandenburgia, Saksonia, Województwo Dolnośląskie;
- pogranicze polsko-czeskie: Województwo Dolnośląskie, Pardubický kraj;

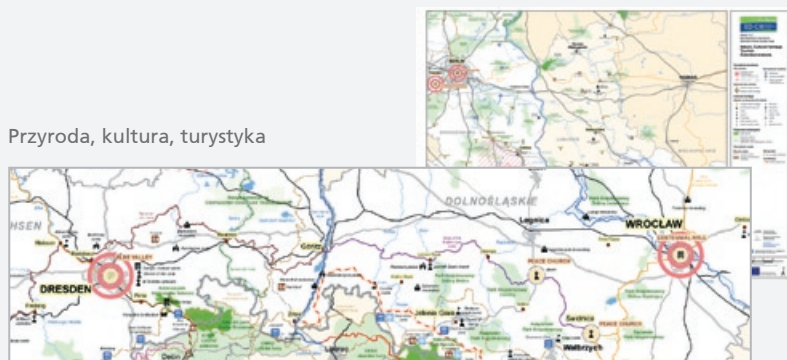
Fragmenty analizy polsko-niemieckiego obszaru granicznego: Struktura zasiedlenia i infrastruktura transportowa



Badania i rozwój, kompetencje gospodarcze



Przyroda, kultura, turystyka



- pogranicze polsko-słowacko-ukraińskie: Województwo Podkarpackie, Košický kraj, Obwód Lwowski.

Rozgraniczenie odpowiada terytorialnej kompetencji uczestniczących partnerów projektu. W celu uzyskania jednolitych prezentacji, dane wyjściowe poszczególnych analiz regionalnych zostały wzajemnie uzgodnione. Rezultatem tej pracy są legendy do studiów transgranicznych.

Wynikiem jest sprawozdanie syntetyczne z czterema kompletnymi map, z których każdy składa się z trzech map w skali 1:750.000 dotyczących struktury osadnictwa i infrastruktury transportowej, badań i rozwoju, kompetencji gospodarczych oraz przyrody, kultury i turystyki. Stan danych odpowiada sytuacji na przełomie lat 2006/2007. Poniższe fragmenty ukazują przykładowo, jakie tematy opracowane zostały na mapach:

- miasta > 5.000 mieszkańców, sklasyfikowane wg liczby mieszkańców,
- sieci transportowe o nadrzędnym znaczeniu, sklasyfikowane wg ich ważności z wybranymi danymi dotyczącymi stanu rozbudowy infrastruktury,
- istotne przejścia graniczne w komunikacji drogowej i kolejowej,
- lotniska międzynarodowe > 50.000 pasażerów rocznie,
- lokalizacje szkół wyższych > 1.000 studentów, lokalizacje ważniejszych instytutów badawczych,
- centra gospodarcze znaczenia regionalnego z podaniem reprezentowanych branż,
- centra logistyczne,
- wybrane miasta i miejscowości o znaczeniu turystycznym,
- wybitne obiekty dziedzictwa kulturowego, w tym obiekty światowego dziedzictwa UNESCO,
- obszary chronione;
- szlaki turystyczne, w tym szlaki rowerowe, piesze, europejskie szlaki piesze i Droga Śródsudecka jako punkt wyjściowy Via Montana.

Wnioski do Strategii rozwoju przestrzennego

Podstawy Strategii rozwoju przestrzennego stworzone zostały w procesie dyskusji bezpośrednio po fazie analiz. Opierając się na wynikach analizy warunków rozwoju regionalnego opracowano i oceniono scenariusze i opcje rozwoju przestrzennego w poszczególnych obszarach przygranicznych. Ponadto określono odpowiednie projekty i działania wspierające realizację strategii.

W celu przygotowania badania scenariuszy i opcji rozwoju przestrzennego, analizy regionalne w kilku obszarach przygranicznych uzupełniono o regiony sąsiadujące, by zappełnić luki terytorialne. Dotyczy to pogranicza polsko-niemieckiego i województwa lubuskiego oraz pogranicza polsko-słowacko-ukraińskiego i regionu Prešov.

W rezultacie powstały różne opracowania ukazujące potencjały współpracy w badanych obszarach przygranicznych. Nie wszystkie z zaproponowanych projektów i działań były istotne dla Strategii rozwoju przestrzennego, wiele z nich można by zrealizować również np. w ramach euroregionów i związanych z nimi programów wsparcia UE z Europejskiej Współpracy Terytorialnej w obszarze współpracy przygranicznej.

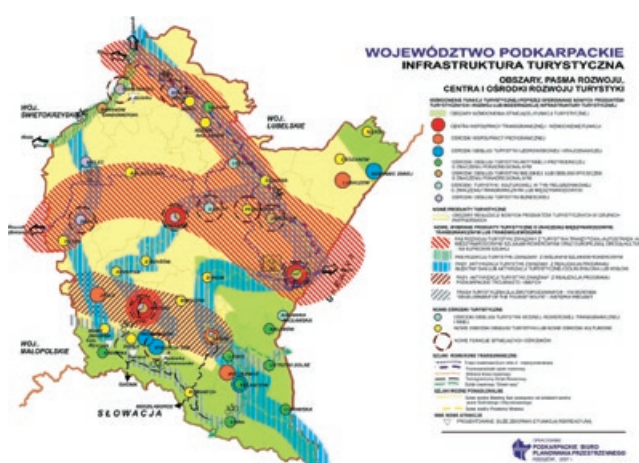
Projekty i działania zapisane w Strategii rozwoju przestrzennego zaprezentowane zostaną razem

z właściwymi studiami przypadku i badaniami strategicznymi partnerów projektu. Nawiązując do sformułowanych celów, przeprowadzonych analiz i wyników scenariuszy **Strategia rozwoju przestrzennego** składa się z czterech rozdziałów tematycznych:

- dostępność,
- rozwój miast,
- rozwój gospodarczy,
- turystyka.

Podział strategii odzwierciedla wszechstronne podejście partnerów projektu do problematyki rozwoju przestrzennego wzdłuż III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego. Jasne jest, że do realizacji strategii niezbędne jest współdziałanie kolejnych podmiotów. Podczas prezentacji rozdziałów tematycznych będą w miarę możliwości przekazywane pierwsze wskazówki dotyczące tych kolejnych partnerów do współpracy.

Zakończenie Strategii rozwoju przestrzennego stanowi jej podsumowanie. Jest w nim wyciągany pierwszy bilans dotychczasowych prac i znajduje się tam zarys sposobu dalszej realizacji strategii. Ponadto studia przypadku i badania strategiczne partnerów projektu ujęte zostały w spisie zawierającym m.in. dane dotyczące pełnych tytułów opracowań i właściwych osób do kontaktu.



Przykładowe wyniki scenariuszy w polsko-niemieckim obszarze granicznym (po lewej) oraz w polsko-słowacko-ukraińskim obszarze granicznym (po prawej)

Poprawa połączeń między miastami węzłowymi oraz na obszarach przygranicznych

Mając na celu optymalne wykorzystanie szansy jaką niesie ze sobą rozwój III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego należy podjąć działania ukierunkowane na radykalną poprawę dostępności całego obszaru korytarza. Dotyczy to zarówno połączeń pomiędzy miastami i regionami III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego, jak i dostępności korytarza łącznie z obszarami przygranicznymi na poziomie międzyregionalnym oraz połączenia go z innymi transeuropejskimi korytarzami transportowymi.

Istniejący do 1989 roku podział Europy oraz ogromne zaniedbania w infrastrukturze transportowej wywarły znaczący wpływ na obecny niekorzystny stan połączeń komunikacyjnych wzdłuż III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego. Fakt ten szczególnie dotyczy transportu szynowego na obszarach przygranicznych, gdzie brak szybkich i wygodnych połączeń oraz niski komfort podróży potęguje tę niekorzystną sytuację.

Celem strategii rozwoju przestrzennego jest wskazanie na możliwości rozwoju wzdłuż III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego zintegrowa-



Zmiana lokomotywy na granicy polsko-niemieckiej

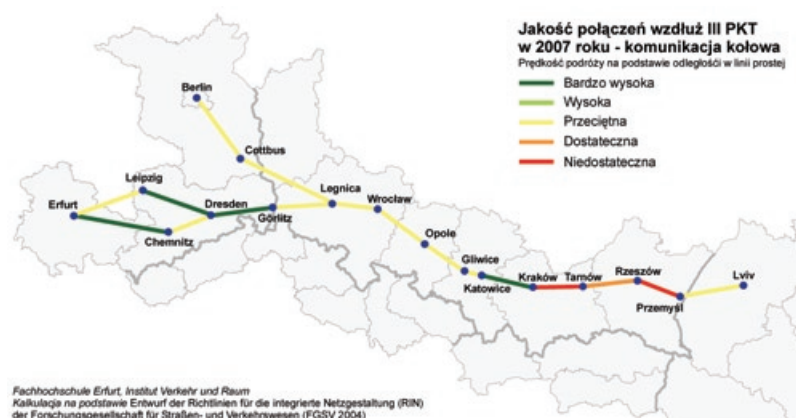
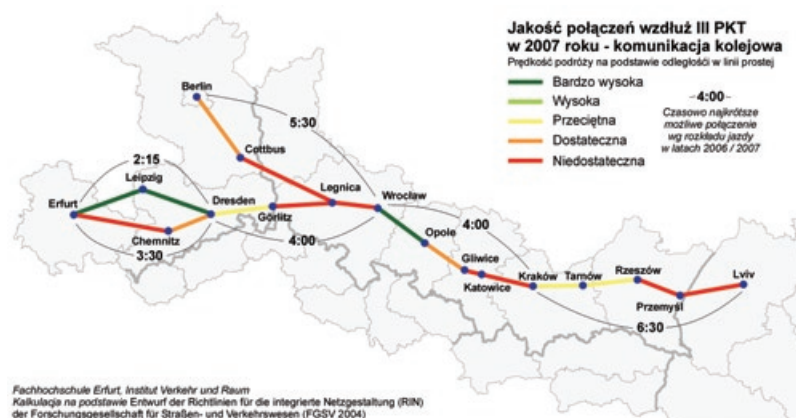
nego i zrównoważonego systemu transportowego, składającego się z następujących elementów:

- bezpośredniego połączenia autostradowego,
- szybkich, częstych i wygodnych połączeń kolejowych charakteryzujących się bogatą ofertą w zakresie podróży biznesowych,
- efektywnej organizacji kolejowego transportu towarowego między centrami logistycznymi,
- skorelowanej z komunikacją kolejową oferty połączeń lotniczych.

Zamieszczona obok wizualizacja wskazuje obszary, na których niezbędne jest podjęcie działań w celu poprawy stanu infrastruktury w transporcie drogowym i szynowym. Podstawą prezentacji jest założenie, że do 2015 roku w pierwszej fazie realizacji

- zbudowana zostanie bezpośrednia autostrada między Berlinem, Erfurtem, Drezniem i Lwowem,
- rozbudowane zostanie połączenie szynowe wzdłuż III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego o prędkości 160 km/h, wraz ze stworzeniem połączenia kolejowego o standardowej szerokości torów aż do Lwowa (projekt EuroRail).

W dłuższej perspektywie czasowej do 2030 roku trasa kolejowa powinna zostać rozbudowana do klasy europejskiej trasy wysokich prędkości ≥ 250 km/h.



Przedsięwzięciom inwestycyjnym związanym z poprawą stanu infrastruktury kolejowej i drogowej towarzyszyć musi również poprawa oferty dla podróżnych. Dotyczy to szczególnie stopniowego wprowadzenia nowych połączeń, a także wprowadzenia nowoczesnego taboru oraz wdrażania odpowiednich strategii w zakresie kształtowania taryf oraz marketingu.

Połączenia na obszarach przygranicznych

Potrzeba poprawy oferty połączeń w obszarach przygranicznych odnosi się przede wszystkim do transportu szynowego. Oprócz kwestii związanych z niezbędnymi inwestycjami (remonty odcinków komunikacyjnych, usunięcie luk w elektryfikacji) należy rozwiązać problemy organizacji, finansowania oraz wprowadzenia transgranicznych ofert na rynek. Zagadnieniem szczególnym jest dopuszczenie pojazdów szynowych do transportu transgranicznego, a także opracowanie rozwiązań dla transportu kolejowego w kwestii różnych systemów zasilania kolejowej trakcji elektrycznej oraz szerokości torów.

Szczególnie palącą kwestią jest wprowadzenie skutecznych i innowacyjnych rozwiązań transportowych na granicy polsko – ukraińskiej, stanowiącej zewnętrzną granicę UE, która po przystąpieniu

Polski do układu z Schengen stała się poważną barierą w swobodnym przepływie osób i towarów pomiędzy UE a Ukrainą. Należy dążyć do wprowadzenia takich rozwiązań, które w znacznym stopniu usprawnią system wydawania wiz dla obywateli Ukrainy oraz ułatwią przekraczanie granicy w obydwu kierunkach, co niewątpliwie leży w interesie nie tylko Ukrainy ale i wszystkich państw UE znajdujących się w orbicie oddziaływania korytarza.



Rozbudowa autostrady A4 w rejonie Legnicy

Połączenia z innymi korytarzami transportowymi

Zaprezentowane połączenia transgraniczne z innymi korytarzami transportowymi poprawią zarówno dostępność miast węzłowych jak i obszarów przygranicznych. Ponadto połączenia kolejowe odgrywają szczególną rolę w transporcie towarów. Trasy szerokotorowe z Ukrainy do Polski oraz na Słowację stanowią potencjał rozwojowy m.in. dla transportu kombinowanego i wymiany towarów z krajami azjatyckimi.



STRATEGIA ROZWOJU PRZESTRZENNEGO
Poprawa połączeń między miastami węzłowymi
oraz na obszarach przygranicznych

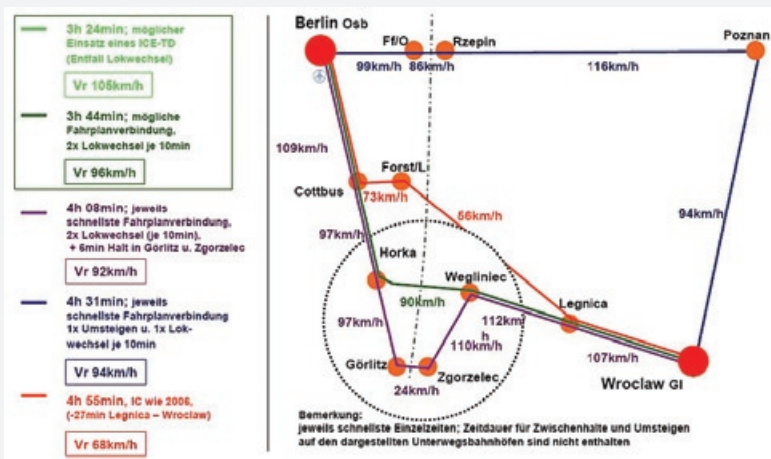
Krótkoterminowa i niskokosztowa poprawa połączeń w dalekobieżnym kolejowym transporcie osobowym

Urząd Senatu Berlina ds. Rozwoju Miasta badał, jak można prostymi środkami poprawić kolejowy transport osobowy pomiędzy Berlinem i Wrocławiem. Wynik:

- Już dziś możliwe są dobre połączenia w godzinach rannych i wieczornych o czasie podróży wynoszącym około pięciu godzin, jeżeli rozkłady pociągów pomiędzy Berlinem, Warszawą i Wrocławiem przez Poznań zostaną lepiej do siebie dopasowane.
- Jeżeli Eurocity „Wawel” do Krakowa poprowadzony zostanie nie przez Forst, a przez Görlitz to możliwe będzie skrócenie czasu podróży i poprawienie jakości połączeń również pomiędzy Dreznem i Wrocławiem.

Studium to pokazuje, że czas podróży pociągów bezpośrednich mógłby zostać skrócony do poniżej czterech godzin, jeżeli planowane inwestycje będą sprawnie realizowane. W połączeniu z polepsze-

Pociąg osobowy do Wrocławia w Görlitz



Studium dot. rozkładu jazdy na rok 2011:

Możliwe czasy przejazdu oraz prędkości między Berlinem i Wrocławiem



Cele wycieczkowe oraz współpraca transgraniczna w zakresie turystyki w polsko-niemieckim regionie przygranicznym

niem ofert stworzyłyby to ważne przesłanki do lepszego wykorzystania potencjału pasażerów podróżujących pomiędzy tymi miastami, który będzie dalej rósł w związku z nowym lotniskiem Berlin Brandenburg International (BBI).

Tworzenie atrakcyjnych ofert w transgranicznej komunikacji publicznej

Impuls do rozwoju transgranicznej komunikacji lokalnej poprzez turystykę regionalną dał Wspólny Wydział Planowania Krajowego Berlina i Brandenburgii w studium „Mobilnie na polsko-niemieckim pograniczu”. Bazując na szerokim zaangażowaniu lokalnych podmiotów szczególnie w Polsce kontynuowano współpracę w celu opracowania scenariuszy rozwoju 2020 dla tego obszaru. W rezultacie ustalono istniejące inicjatywy i kooperacje ponadgraniczne i zidentyfikowano szczególnie interesujące cele wycieczkowe po obu stronach Odry i Nysy, do których można dotrzeć za pomocą ponadgranicznej mapy.

Długofalowym celem jest stworzenie sieci polsko-niemieckich i partnerstw w celu promocji produktów zwłaszcza z dziedziny turystyki oraz zintegrowanych ofert transgranicznej komunikacji lokalnej, tak jak to już z dużym sukcesem zrealizowano w innych miejscach, np. bilet EURO-NYSA w obszarze trójkąta Saksonia-Dolny Śląsk-Liberec lub związek transportowy Egronet pomiędzy Turynią, Saksonią, Bawarią i rejonem Karlowe Wary.

Połączenie w sieć korytarzy transportowych w ruchu drogowym

Przedmiotem opracowania było wskazanie optymalnego korytarza komunikacyjnego dla odcinka polskiej drogi ekspresowej S-5 i czeskiego łącznika R43. Oczekiwanym efektem byłoby stworzenie wysokiej jakości połączenia drogowego pomiędzy czterema paneuropejskimi korytarzami transportowymi: VI, II, III i IV od Grudziądza przez Poznań, Wrocław, Kłodzko, do przejścia granicznego w Boboszowie i dalej poprzez powiązanie do sieci dróg wysokich klas w Czechach do Brna. Realizacja tych odcinków dróg S-5 i R43 w znakomity sposób uzupełni sieć komunikacyjną Europy i stworzy dogodne połączenie transportowe Wrocław-Brno-Wiedeń.

W ramach projektu we współpracy pomiędzy Miastem Wrocławiem, Powiatem Kłodzkim, Wojewódzkim Biurem Urbanistycznym we Wrocławiu oraz regionem Pardubice ustalono możliwy przebieg trasy na odcinku Wrocław-Kłodzko-Lanškroun / Moravská Třebová o długości ok. 160 km.

Dla odcinka polskiego rozważano dwojaki przebieg trasy o różnych oddziaływaniach na sieć drogową oraz środowisko naturalne. Preferowany wariant oferuje optymalne efekty w zakresie odciążenia regionalnej sieci dróg i wykazuje niewielkie konflikty z obszarami chronionymi w Kotlinie Kłodzkiej.

Znalezienie trasy dla odcinka czeskiego wymagało większych nakładów ze względu na górzysty teren. W tym przypadku rozważone zostały trzy warianty wraz z jednym podwariantem. Realizacja każdego z wariantów, w razie rozbudowy trasy do drogi szybkiego ruchu, wymagałaby budowy kosztownego tunelu. Z tego powodu dla odcinków cząstkowych analizowano kolejne warianty o niższym standardzie rozbudowy, które w przypadku preferowanego wariantu południowego opierałyby się na przebiegu dotychczasowych dróg.

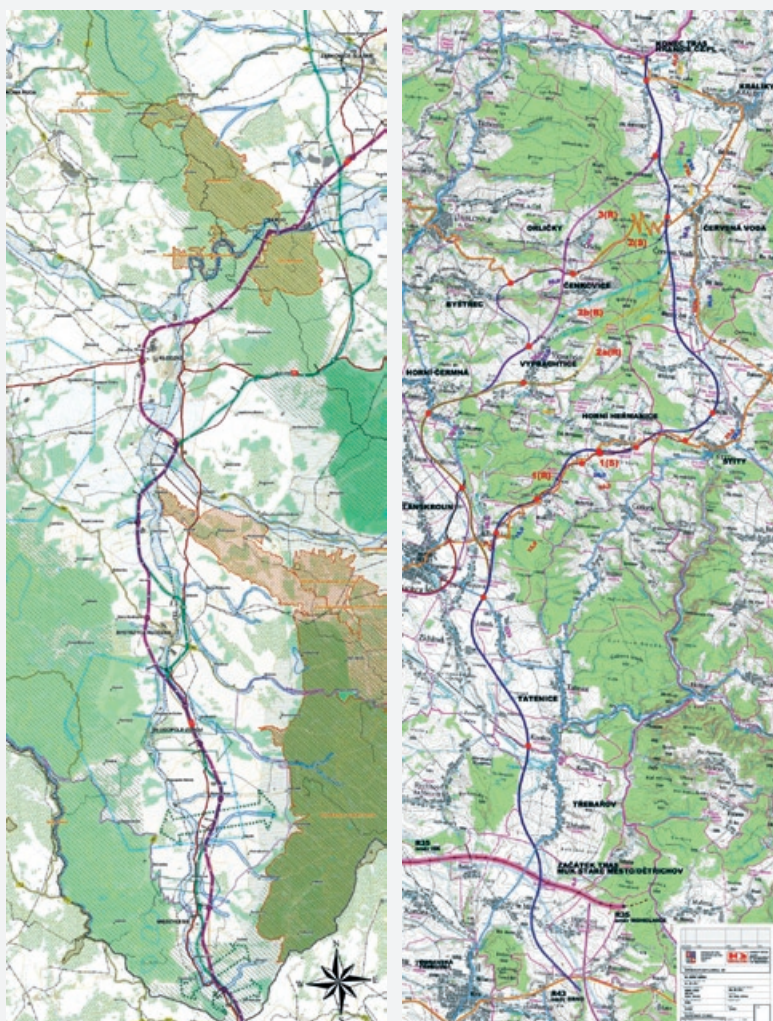
Obecnie połączenie S-5 / R43 nie jest jeszcze uwzględnione w krajowych planach rozbudowy sieci drogowej ani w Polsce, ani w Czechach – między innymi ze względu na dotychczasowy brak dokumentów planistycznych. Lukę tę wypełniły przedłożone studia.



Gotycki most i kościół Franciszkanów w Kłodzku

Proponowane w studium dwa warianty przebiegu drogi S-5 powiązane są z samochodową trasą turystyczną – „Drogą Śródsudecką” na terenie Powiatu Kłodzkiego. Stwarza to doskonałe warunki dla rozwoju wszystkich możliwych komponentów sudeckiego i dolnośląskiego produktu turystycznego.

Proponowane warianty przebiegu drogi S-5 / R43 na obszarze Polski (po lewej, odcinek południowy) i na obszarze Czech (po prawej)



Wzmocnienie miast jako regionalnych punktów węzłowych

Miasta i regiony metropolitalne, zarówno dawniej, jak i dzisiaj, stanowią „motor” rozwoju wzdłuż obszaru Via Regia. Przez stulecia kształtowały one ten obszar i czynią go wyjątkowym w Europie. Aby mogły spełniać swoje funkcje jako centra regionalne i europejskie, muszą wykorzystywać i rozwijać swoje potencjały na tle rozwoju całego obszaru korytarza. Każde z tych miast ma swój niepowtarzalny urok i specyficzne atuty, które poprzez wykreowanie korytarza jako obszaru wzrostu mogą przyczynić się do ich dynamicznego rozwoju.

Wzdłuż III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego w punktach styku z europejskimi osiami północ-południe znajduje się w sumie dziesięć miast węzłowych o znaczeniu europejskim - Kijów, Lwów, Rzeszów, Kraków, Katowice, Wrocław, Drezno, Lipsk, Berlin i Erfurt, które jako intermodalne punkty węzłowe mają szczególne zadania związane z dostępnością komunikacyjną w obrębie Korytarza.

Ponadto jest wiele miast, które spełniają funkcję regionalnych punktów węzłowych i wraz z miastami węzłowymi o znaczeniu europejskim stanowią bieguny wzrostu dla przynależnego im obszaru. Takie miasta jak Opole, Cottbus, Ústí nad Łabą czy Pardubice stoją przed zadaniem zdefiniowania swojej roli wśród metropolii.

Spektrum zadań miast węzłowych jest wielorakie i dotyczy wszystkich zagadnień zawartych w strategii rozwoju przestrzennego, tj.:

- **dostępności komunikacyjnej:** rozwój miast jako „bram” do Korytarza, poprawa punktów styku między środkami transportu, rozwój zintegrowanych europejskich systemów transportowych, współpraca między miastem i jego

otoczeniem w ramach zintegrowanego rozwoju osiedli i transportu;

- **rozwoju gospodarczego i innowacji:** udostępnienie oraz rewitalizacja powierzchni pod inwestycje, wspieranie inicjatyw propagujących badania i rozwiązania innowacyjne, współpraca między miastem i jego otoczeniem w ramach rozwoju działalności gospodarczej, koncepcje logistyki miejskiej i regionalnej, koncepcje zarządzania zmianami demograficznymi, umocnienie funkcji edukacyjnych i podnoszenia kwalifikacji;
- **turystyki i czasu wolnego:** rozwój turystyki kulturalnej i miejskiej, opracowywanie specjalnych ofert turystycznych, stworzenie współpracy w zakresie budowania ofert turystycznych i ich wspólnego wprowadzania na rynek.

Na zlecenie Miasta Drezna opracowano w tym zakresie studium dotyczące potencjałów współpracy i partnerstwa, które analizuje, w zakresie jakich tematów wybrane miasta i regiony mogłyby w przyszłości ze sobą współpracować. Poza tym partnerzy projektu opracowali cały szereg przykładowych zadań, które przedstawione zostaną w kolejnej części niniejszej broszury.



Dworzec główny w Dreźnie (po lewej) i we Lwowie (po prawej)

Wrocław: Rozbudowa zintegrowanych systemów transportowych

Polityka zrównoważonego rozwoju transportu wymaga zaoferowania mieszkańcom na tyle atrakcyjnego systemu transportu zbiorowego, aby stanowił on naturalną alternatywę dla transportu indywidualnego. Warunkiem osiągnięcia tego celu jest zatem maksymalna integracja wszystkich form transportu zbiorowego w miastach i w aglomeracjach miejskich.

Wraz ze zmianami w sposobie zagospodarowania przestrzennego aglomeracji wrocławskiej oraz przy widocznych tendencjach do lokowania miejsc zamieszkania i zatrudnienia poza granicami stolicy aglomeracji coraz większego znaczenia nabiera organizacja dojazdów. To wszystko powoduje, iż w interesie Wrocławia leży utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w obsłudze ruchu dojazdowego do miasta i uzasadnia podejmowanie działań w kierunku poprawy jakości usług transportu zbiorowego na liniach podmiejskich.

Lokalny transport zbiorowy w mieście i regionie

Strategiczne działania w odniesieniu do transportu zbiorowego powinny zakładać zwiększenie udziału podróżujących transportem zbiorowym z intencją zmniejszenia ruchu samochodowego w mieście, w tym szczególnie w centralnej części miasta i na wlotach do niego, zapewnienie wygodnego dojazdu do rejonów przegęszczenia ruchu samochodowego, silniejsze powiązanie miasta z obszarem aglomeracji wrocławskiej oraz integrację wszystkich podsystemów transportu zbiorowego. Dążąc do realizacji tych celów, zdiagnozowano i zidentyfiko-

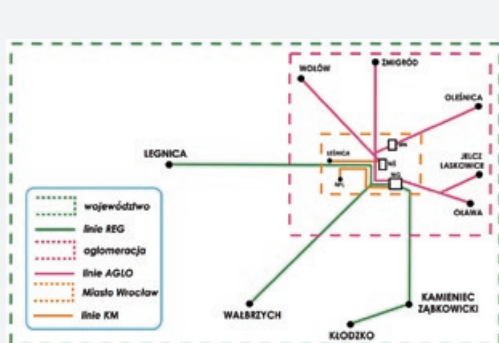
wano prawne i przestrzenne możliwości dla rozwoju trzech podsystemów transportu zbiorowego: tramwajowego, autobusowego i kolejowego m.in. poprzez zlecenie, opracowania analiz dotyczących możliwości funkcjonalno – przestrzennych i prawnych dotyczących integracji miejskiego systemu szynowego.

Rewitalizacja Dworca Wrocław Nadodrze

Do miejsc, które mogą w przyszłości służyć jako punkty styku między różnymi rodzajami przewozu, należy Dworzec Wrocław Nadodrze położony na północ od centrum miasta. W ramach projektu opracowana została koncepcja rewitalizacji stacji kolejowej, w której skoncentrowano się na określeniu roli i miejsca zespołu dworcowego w strukturze miasta jak również podjęto próbę wskazania kierunku rozwoju i przekształceń obiektu kolejowego, który może w przyszłości odgrywać rolę ważnego węzła komunikacyjno-usługowego.

Połączenie z portem lotniczym

Międzynarodowa linia kolejowa E-30 oraz wrocławski port lotniczy są istotnymi elementami struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta i elementami integrującymi w obrębie III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego. W ramach projektu opracowane zostało studium lokalizacyjne, którego celem było uszczegółowienie przebiegu trasy linii kolejowej na odcinku od linii kolejowej E-30 do połączenia z kompleksem portu lotniczego Wrocław z uwzględnieniem istniejących i planowanych elementów struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta.



Struktura połączeń kolejowych we Wrocławiu



Schemat połączenia kolejowego linii E-30 z nowym terminalem portu lotniczego we Wrocławiu



Wizualizacja układu urbanistycznego placu i zespołu dworcowego Wrocław Nadodrze

Łańcuch miast Turyngii: wzmocnienie rozwoju miast oraz turystyki miejskiej

Od listopada 2006 roku do czerwca 2007 roku z inicjatywy Ministerstwa Budownictwa i Transportu Turyngii na czterech warsztatach spotykali się przedstawiciele instytucji lokalnych i regionalnych, aby przedyskutować następujące kwestie:

- Jak można ustabilizować w ich funkcjach miejscowości ośrodkowe wzdłuż Via Regia w Turyngii wobec zmian demograficznych? Jakiej możliwości kooperacji można w tym celu wykorzystać?
- Jakie ustalenia w zakresie sieciowego powiązania przestrzennego, ekonomicznego i komunikacyjnego Turyngii istnieją wzdłuż osi rozwoju Via Regia?

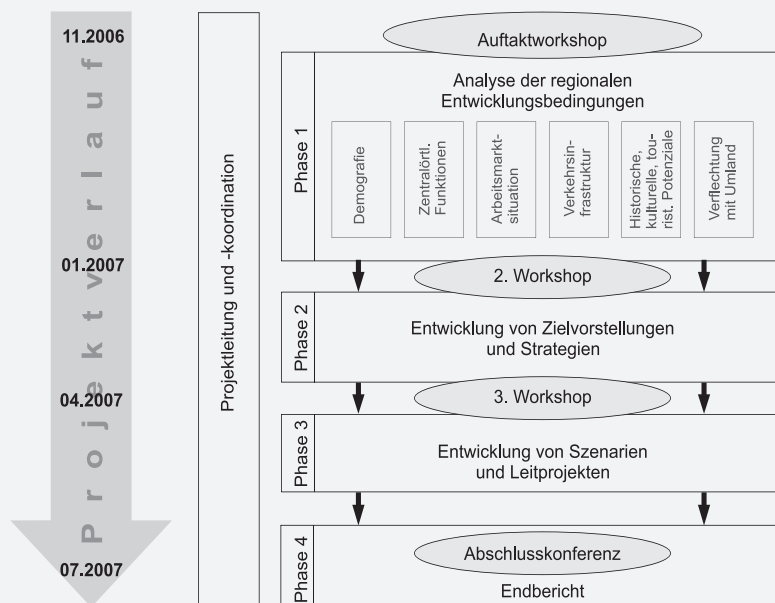


Warsztaty w Erfurcie

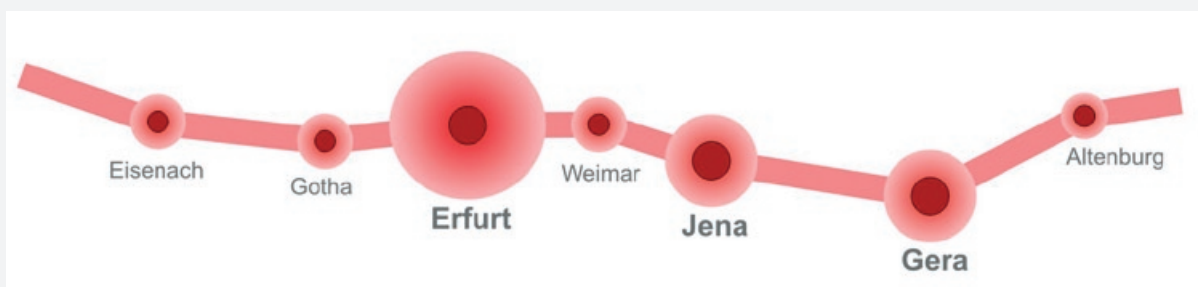
Tak jak w projekcie ogólnym, w pierwszej kolejności przeprowadzono analizę regionalnych warunków rozwoju, która doprowadziła do wypracowania celów i strategii. Na tej podstawie opracowano scenariusze i projekty wiodące, które wykorzystywane mogą być w formie projektów i działań kluczowych jako punkt wyjściowy dla przyszłych działań.

Łańcuch miast Turyngii, na który składają się Eisenach, Gotha, Erfurt, Weimar, Jena, Gera oraz Altenburg rozumiany jest jako przestrzeń działania, z której wychodzić mogą inicjatywy interesujące dla łącznego obszaru Via Regia. W obszarze rozwoju miast dotyczy to np. turystyki kulturowej i miejskiej, wzmocnienia centrów miast, wspierania edukacji i kultury młodzieży, rozwoju dróg rowerowych i szlaków łączących, kształtowania dworców kolejowych jako atrakcyjnych bram do miasta oraz realizacja innowacyjnych koncepcji dla komunikacji publicznej.

W ramach procesu współpracy okazało się, że uczestnicy są bardzo zainteresowani stworzeniem ciągłej kooperacji w celu realizacji zidentyfikowanych projektów i działań kluczowych. Istnieją więc dobre przesłanki ku temu, by wynikające ze spotkań impulsy zostały przyjęte, dalej rozwijane i wdrażane przez potencjalnych partnerów.



Plan realizacji turyńskiej części projektu



Opole: Przekształcenia przestrzeni miasta

Główne działania miasta Opole związane były z następującą problematyką urbanistyczną: uporządkowanie przestrzeni w otoczeniu dworca PKP, określenie głównych kierunków rozwoju przestrzennego centrum oraz wykorzystanie potencjału turystycznego.

Rozwój otoczenia dworca PKP

W celu poprawy funkcji dworca głównego w Opolu jako bramy do miasta ogłoszono konkurs urbanistyczny na opracowanie koncepcji zagospodarowania placu przed dworcem oraz stworzenia ładu przestrzennego w otoczeniu dworca. Z uwagi na brak podjęcia tematu poprawy obsługi komunikacyjnej terenów w sąsiedztwie dworca, nie przyznano pierwszej nagrody. Zamiast tego rozdano dwa równorzędne wyróżnienia.

Rozwój przestrzenny Śródmieścia

Aby zwiększyć atrakcyjność śródmieścia, opracowano koncepcję jego zagospodarowania. Analizowano m.in. funkcjonalno-przestrzenne struktury miejskie, kategorie i rozmieszczenie usług, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań z kolejowym dworcem głównym, system powierzchni zielonych oraz organizację powiązań komunikacyjnych z możliwością podziału na zróżnicowane strefy dostępu. Wypracowane wnioski wykorzystano przy aktualizacji Programu rozwoju miasta, a opracowanie zostanie włączone do Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.

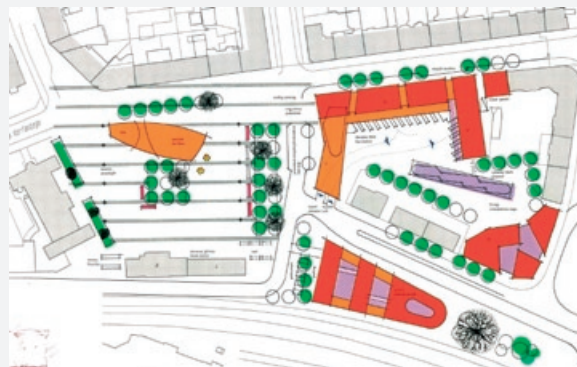
Miasto nad rzeką – „Odra uRzeka w Opolu”

Celem prac było rozpoznanie potencjalnych czynników rozwoju miasta, wynikających z jego położenia nad Odrą. Analizowano możliwości w zakresie turystyki, rekreacji i sportów wodnych, ponownego ożywienia żeglugi oraz alternatywnych rozwiązań ochrony przed powodzią. Nadrzędnym celem w tym aspekcie jest ożywienie obszarów miasta zlokalizowanych wzdłuż rzeki. Wynikiem wykraczającym poza czas trwania projektu będzie

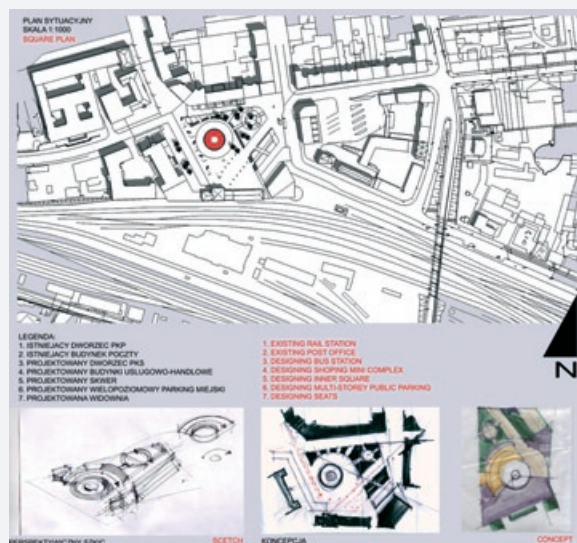
opracowanie szczegółowej koncepcji urbanistyczno-architektonicznej wybranych obszarów nadbrzeżnych w mieście.



„Opolska Wenecja” – nadbrzeże Młynówki



Pierwsza z wyróżnionych prac konkursowych



Dруга z wyróżnionych prac konkursowych

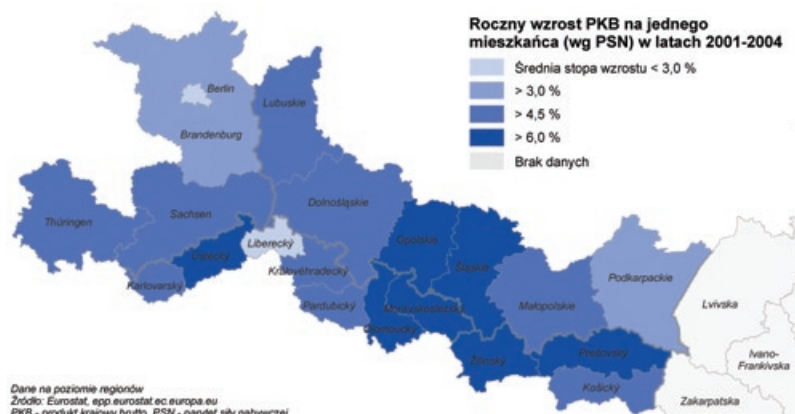
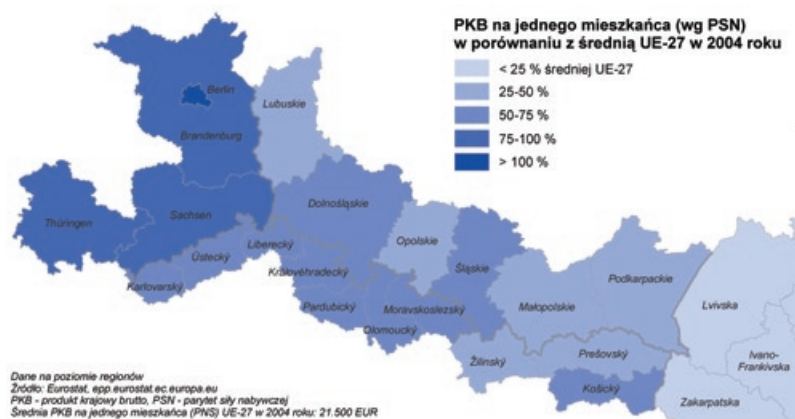
Wspieranie rozwoju gospodarczego oraz innowacyjnych rozwiązań

Szkoły wyższe o długoletniej tradycji, wiodące centra badań i rozwoju oraz ośrodki gospodarcze o znaczeniu europejskim należą do atutów obszaru leżącego wzdłuż drogi Via Regia. Mogą one służyć zbudowaniu rozległych struktur kooperacyjnych oraz pogłębionej współpracy w celu wsparcia rozwoju gospodarczego i innowacji. Ważnym zadaniem staje się międzynarodowa promocja wspólnego obszaru gospodarczego oraz poprawa warunków pozyskania inwestycji w ulegającej globalizacji gospodarce.

Jeszcze przed rozszerzeniem Unii Europejskiej wzdłuż III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego rozpoczął się długofalowy proces wzrostu gospodarczego, który w ciągu ostatnich lat zyskał na dynamice. Podstawowe dane gospodarcze przedstawione na rysunkach poniżej dają pewne wyobrażenie na temat tego zjawiska, ale pokazują również, że warunki wyjściowe w poszczególnych państwach (mierzone według produktu krajowego brutto na mieszkańca) są bardzo zróżnicowane.



Park technologiczny w Berlinie-Adlershof



W miastach i regionach wzdłuż obszaru Via Regia funkcjonują liczne instytucje, które w aktywny sposób przyczyniają się do rozbudowy społeczeństwa informacyjnego. O potencjale obszaru stanowią uniwersytety o długoletniej tradycji znajdujące się w Berlinie, Krakowie, Wrocławiu, Dreźnie, Lipsku, Jenie i we Lwowie oraz duża liczba regionalnych szkół wyższych, z których jako największe wymienić należy uczelnie w Gliwicach, Katowicach, Rzeszowie, Poczdamie, Koszycach i Opolu. W Berlinie i Poczdamie, Jenie i Dreźnie rozwinęły się innowacyjne centra badawcze, w których prowadzone są badania na najwyższym europejskim poziomie w dziedzinie biotechnologii, optyki i mikroelektroniki. Wrocław czyni starania, aby zbudować Europejski Instytut Technologiczny (European Institute of Technology, EIT+), a wiele centrów technologicznych i inkubatorów przedsiębiorczości wspiera i umacnia rozwój gospodarczy również w małych i średnich miastach.

Dla strategii rozwoju przestrzennego znaczenie mają w tym kontekście dwie płaszczyzny działania, które przedstawione zostały na rysunku poniżej:

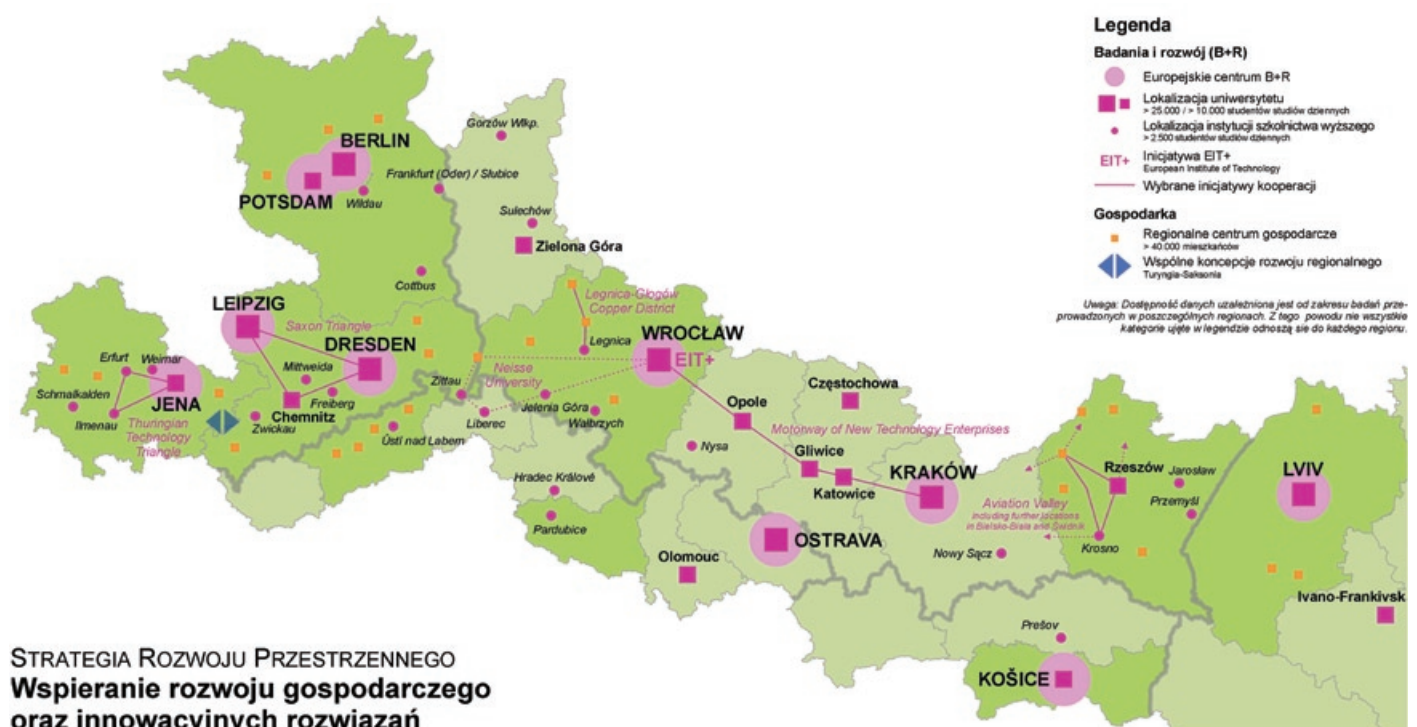
- po pierwsze nadal należy wspierać i ulepszać już istniejący potencjał gospodarczy, jakość lokalizacji oraz kompetencje gospodarcze. Zadanie to skierowane jest przede wszystkim do podmiotów działających w miastach i regionach,
- po drugie regionalne kompetencje oraz atuty lokalizacji powinny zostać bardziej powiązane na poziomie transgranicznym, aby zintensyfikować wymianę wiedzy i informacji oraz wspólnie lansować obszar gospodarczy na rynku zewnętrznym.

W oparciu o istniejące regionalne sieci oraz inicjatywy klastrowe, kooperacja w obrębie obszaru gospodarczego Via Regia powinna zostać wykorzystana do rozbudowy europejskich sieci gospodarczych. Dotyczy to zarówno wybranych branż, jak również współpracy między uniwersytetami i instytucjami badawczymi, oraz struktur kooperacji o dużym i mniejszym zasięgu np. w obszarach przygranicznych. Informację o tym, które z gałęzi gospodarki są wobec tego znaczące, zawierają przeprowadzone analizy regionalne oraz studia transgraniczne.



„Aviation valley” – przemysł lotniczy w południowo-wschodniej Polsce

Wymiana transgraniczna generuje impulsy do dalszego rozwoju w obrębie korytarza związanego ze zmianami w obszarach uprzemysłowionych czy też wzmacnianiem kapitału ludzkiego. Chodzi przy tym np. o kształcenie i podnoszenie kwalifikacji siły roboczej, jak również o stworzenie i utrzymanie atrakcyjnych warunków do życia. Ma to szczególne znaczenie w miastach i regionach, które dotknięte są zmianami demograficznymi oraz problemem emigracji siły roboczej lub w których istnieje duże bezrobocie strukturalne.



Autostrada informacyjna Polska-Ukraina

W ramach tego podprojektu Podkarpackie Biuro Planowania Przestrzennego w Rzeszowie opracowało studium możliwości rozwoju internetu szerokopasmowego w województwie podkarpackim, w tym poprowadzenie kabla światłowodowego o dużej przepustowości wzdłuż planowanej autostrady A4. Inwestycja taka, poprzez poprawę warunków wykorzystania nowoczesnych technologii, powinna spowodować wzrost innowacyjności w tym regionie oraz przyspieszenie procesu tworzenia społeczeństwa wiedzy.

Prace oparte były na przeprowadzonej dogłębnej analizie warunków dostępu do szerokopasmowego internetu w tym regionie, składającej się z kilku części:

- kwestionariusza internetowego do określenia stopnia informatyzacji w gminach oraz powiatach województwa podkarpackiego,
- oceny krajowych oraz regionalnych dokumentów strategicznych dot. problematyki informatyzacji oraz społeczeństwa informacyjnego, zestawienia odpowiednich projektów finansowanych z funduszy strukturalnych,
- pozyskania danych od operatorów sieci,
- analizy dot. zapotrzebowania na szerokopasmowy Internet przeprowadzonej na podstawie



badania regionalnego systemu innowacyjnego, składającego się z charakterystyki infrastruktury systemu innowacyjnego, rozmieszczenia przedsiębiorstw innowacyjnych oraz rozwoju instytucji edukacyjnych i badawczych.

Wyniki analiz, które przeprowadzone zostały we współpracy z regionalnymi uczelniami wyższymi oraz innymi organizacjami zajmującymi się problematyką informatyzacji, zostały uzupełnione poprzez ekspertyzy dot. budowy europejskiego e-regionu w województwie podkarpackim.

Wraz z tymi materiałami do dyspozycji jest obszerne zestawienie technicznych oraz infrastrukturalnych warunków ramowych dla dostępu do wiedzy oraz informacji w polsko-ukraińskim regionie granicznym, który wykorzystany może zostać do eksploatacji planowanego kabla światłowodowego oraz do przyszłej współpracy z partnerami ukraińskimi.

Rozwiązania logistyki miejskiej

W Cottbus, jak i w wielu innych miastach, spada udział dóbr transportowanych pojazdami szybowymi. Aby przeciwdziałać temu trendowi badano, jak można wykorzystać w przyszłości istniejące bocznice kolejowe w celu wspierania przyjaznego dla środowiska transportu towarów.

Punktem wyjściowym badania było, obok spisu-
nia bocznicy, ankietowanie aktualnych i potencjal-
nych użytkowników. Wynik: działające w mieście
przedsiębiorstwa zainteresowane są przede wszyst-
kim zindywidualizowanymi transportami o wysokiej
wrażliwości czasowej, dla których tradycyjny kole-

Lokomotywa jednego z przedsiębiorstw kolejowych na dworcu w Cottbus



jowy transport towarów jest zbyt mało elastyczny i zbyt powolny. Potrzebne są korzystne cenowo, elastyczne i niezawodne rozwiązania transportowe.

Na podstawie wyników ankiety opracowano zalecania dotyczące dalszych działań. Zgodnie z nimi bocznice kolejowe zachować należy przede wszystkim tam, gdzie użytkownik zainteresowany jest nimi długoterminowo lub gdzie możliwe jest, poprzez aktywizację przemysłową i gospodarczą pobliskich obszarów, wygenerowanie nowego popytu na kolejowy transport towarów. Można przy tym zrationalizować eksploatację bocznic, jeżeli nastąpi koncentracja przyłączy.

Szczególny potencjał pozyskania nowych grup klientów tkwi w zastosowaniu innowacyjnych i korzystnych cenowo technik załadunku np. poprzez zastosowanie kontenerów wyposażonych w rolki lub przekładanych nacze. Jeżeli w przyszłości będzie takie zapotrzebowanie, to zbadać można także bardziej kompleksowe formy organizacji transportu, jak stworzenie miejskich platform logistycznych lub zastosowanie np. tramwajów towarowych.

Wspieranie lokalizacji ośrodków badawczych oraz innowacyjnych

Miasto Rzeszów położone jest w ważnym punkcie krzyżujących się połączeń wschód-zachód oraz północ-południe. W tym miejscu łączy się III Paneuropejski Korytarz Transportowy z przyszłą drogą ekspresową S-19, będącą częścią połączenia pomiędzy obszarem nadbałtyckim i południowo-wschodnią Europą. W celu wykorzystania tego położenia, bezpośredniego sąsiedztwa Słowacji i Ukrainy oraz potencjału miasta jako ośrodka uczelnianego dla rozwoju gospodarczego, miasto planuje wspólnie z dwoma sąsiadującymi gminami utworzenie Specjalnej Strefy Ekonomicznej z Parkiem Naukowo-Technologicznym.

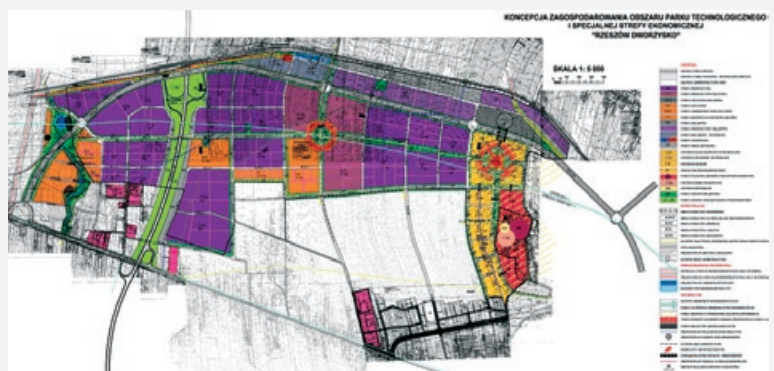
Głównym trzonem Specjalnej Strefy Ekonomicznej jest obszar przemysłowy, który poprzez osiedlenie zakładów przemysłu lotniczego mógłby się stać kolejnym znaczącym ośrodkiem nowych technologii, tzw. „Doliną Lotniczą”. Następnie znajdować się tu będzie

duże centrum logistyczne oraz już wspomniany Park Naukowo-Technologiczny z Centrum Zaawansowanych Technologii oraz Transferu Technologii wraz z ośrodkami badawczymi wyposażonymi w laboratoria, naukowymi oraz szkoleniowymi, jak również Inkubatory Przedsiębiorczości. Tereny wystawienne, muzea, centra informacyjne oraz urządzenia turystyczne powinny zapewnić, że Specjalna Strefa Ekonomiczna stanie się żywą częścią miasta.

Planowana strefa znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej E-30 Kraków-Lwów oraz planowanej drogi ekspresowej S-19, jak również w pobliżu planowanej autostrady A4 i międzynarodowego lotniska Rzeszów-Jasionka. Sprzyjające uwarunkowania, takie jak wysoka jakość dostępności tych terenów oraz struktura własnościowa z dużym udziałem terenów będących własnością publiczną, stwarzają dobre przesłanki do szybkiej realizacji tego przedsięwzięcia.



Schemat oraz plan lokalizacji planowanej specjalnej strefy gospodarczej oraz parku naukowo-technologicznego w Rzeszowie



Wykorzystywanie potencjału turystycznego

Obszar Via Regia posiada bogatą ofertę turystyczną – uprawiać tu można turystykę miejską i kulturową, wędrowki, wspinaczki górskie czy turystykę wodną. Jednak wiele z atrakcyjnych miejsc docelowych, znajdujących się poza dużymi centrami, nie jest w ogóle znana na rynkach turystycznych, a niedostatki w zakresie osiągalności komunikacyjnej utrudniają ich rozwój. Wspólne wykorzystanie potencjału turystycznego leży w interesie wszystkich podmiotów w obszarze Via Regia, im bardziej różnorodna oferta, tym większa jest atrakcyjność całego obszaru jako docelowego regionu turystycznego.

Celem powyższych działań jest uczynienie z drogi Via Regia, dzięki atrakcyjnym ofertom turystycznym, łącznika między miastami i regionami, co zaowocowałoby powiązaniem oraz intensywniejszym wykorzystaniem potencjału turystycznego obszaru III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego. Jednocześnie priorytety rozwoju turystycznego mogą być różne w poszczególnych regionach. Podczas gdy np. w regionach niemieckich chodzi najczęściej o lepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury turystycznej, w regionach nowych krajów członkowskich UE główny wysiłek skierowany jest raczej na stworzenie odpowiedniej infrastruktury.

W ramach strategii rozwoju przestrzennego określono następujące główne zakresy działań:

- europejska turystyka miejska i kulturalna,
- stworzenie sieci ofert turystycznych i
- wprowadzanie na rynek międzynarodowy regionalnych ofert turystycznych.

Europejska turystyka miejska i kulturalna

Wzdłuż obszaru rozwoju Via Regia znajdują się Erfurt, Weimar, Poczdam, Berlin, Lipsk, Drezno, Wrocław i Kraków. Każde z tych miast jest Europejskim ośrodkiem turystyki miejskiej i już dziś może się pochwalić ponad 500.000 wykorzysta-

nych noclegów rocznie. Lwów wraz ze swoim historycznym centrum, znajdującym się na Liście Światowego Dziedzictwa UNESCO, z pewnością mógłby się w przyszłości rozwinąć do takiego ośrodka. Zwłaszcza dla tych miast największe znaczenie ma stworzenie atrakcyjnych i szybkich połączeń wzdłuż Korytarza, ponieważ tylko w ten sposób będzie można w pełni wykorzystać potencjał rynku turystycznego umożliwiając np. wycieczki do kilku miast w krótkim czasie.

Dotyczy to również pozostałych miast, które jako regionalne ośrodki turystyki miejskiej spełniają funkcję bazy turystycznej pozwalając na poznawanie i zwiedzanie swego otoczenia. Stoją one przed zadaniem zdefiniowania i dobitnego podkreślenia swojego profilu turystycznego w związku z ofertami regionalnymi i lokalnymi.

Stworzenie sieci ofert turystycznych

W regionie gór średnich w Europie Centralnej od Lasu Turyńskiego, Rudaw i Sudetów poprzez Karpaty aż do Morza Czarnego znajdują się intensywnie wykorzystywane centra turystyczne, które spełniają ważne funkcje dla miast i regionów metropolitalnych wzdłuż drogi Via Regia. Ponadto poza tymi centrami, głównie w Polsce, Czechach, na Słowacji i Ukrainie,



Od lewej do prawej: Szwajcaria Saksońska koło Drezna, wędrowki w „Słowackim Raju”, drewniany kościółek w Małopolsce

znajdują się niezwykle atrakcyjne pod względem krajobrazowym obszary, które jednak ze względu na swoje peryferyjne położenie nie były dotychczas udostępniane dla ruchu turystycznego. Połączenie tych obszarów ze sobą, a tym samym podniesienie ich atrakcyjności jest ideą przyświecającą stworzeniu szlaku turystycznego „Via Montana”.

Inicjatywa dotycząca rozwoju drogi Via Regia jako europejskiego szlaku kulturowego oraz osi europejskiej wymiany kulturowej stwarza perspektywę dla turystyki w małych i średnich miastach. Wiąże się z tym ściśle takie projekty, jak np. wytyczanie szlaków pielgrzymek oraz idea europejskiego dalekobieżnego szlaku rowerowego wzdłuż Via Regia.

Duże możliwości rozbudowy sieci ofert turystycznych istnieją w zakresie turystyki wodnej m.in. poprzez możliwość uprawiania sportów wodnych czy wędrowek szlakami wodnymi, co niewątpliwie w dużym stopniu wzbogacić może ofertę turystyczną w niemiecko-polskim obszarze przygranicznym.

Wprowadzanie na rynek międzynarodowy regionalnych ofert turystycznych

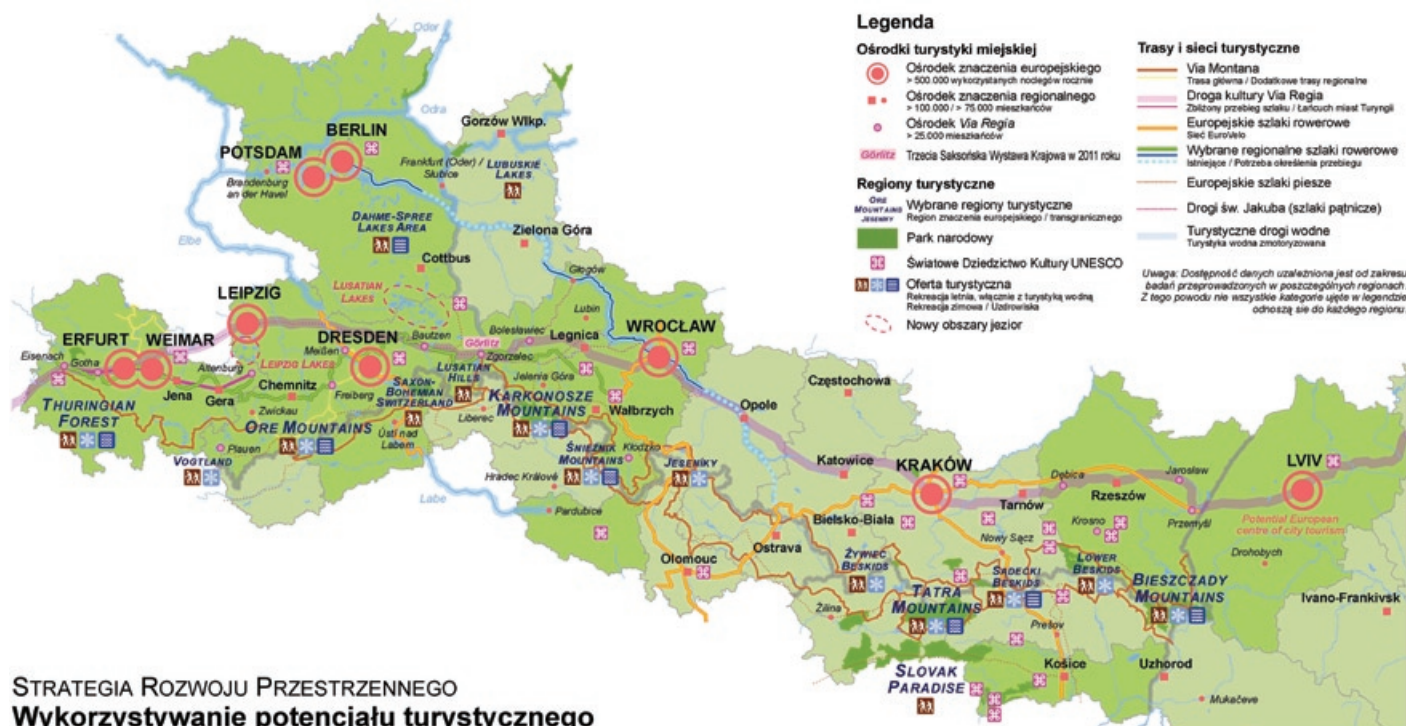
Spektrum ofert turystyki kwalifikowanej wzdłuż Via Regia jest bardzo bogate. Warto wymienić np. turystykę wodną w Szpewaldzie i na Pojezierzu



Teatr w Koszycach (po lewej), zamek w Rzeszowie (po prawej)

Łużyckim (Lausitzer Seenland), turystykę kulturalną w Saksonii i Tyurngii, sporty zimowe w Karpatach, turystykę uzdrowiskową na Dolnym Śląsku, sporty jeździeckie w Pardubicach, wędrowki we wschodniej części Beskidów czy degustację wina w Koszycach.

Aby zwiększyć dostrzegalność tych ofert wśród konkurencyjnych celów turystycznych, można byłoby wprowadzić turystyczną markę „Via Regia”, powiązaną z odpowiednimi standardami jakości oraz ofertami informacyjnymi, której towarzyszyłyby działania w zakresie Public Relations, takie jak organizowanie imprez, umieszczanie szyldów na drogach czy oznaczanie pociągów dalekobieżnych. Poszczególne produkty turystyczne pozostałyby przy tym samodzielne, byłyby jednak uzupełnione o informację dotyczącą ich powiązań przestrzennych.



STRATEGIA ROZWOJU PRZESTRZENNEGO
Wykorzystywanie potencjału turystycznego



Via Regia – Szlakiem Kultury Rady Europy



Via Regia jako najstarsze i najdłuższe połączenie lądowe między Europą Wschodnią a Zachodnią jest specyficznym symbolem kontaktów między narodami Europy. W wielu miejscowościach wzdłuż Via Regia powstały w ostatnich latach inicjatywy wykorzystujące świadomość ten potencjał na rzecz integracji europejskiej. Stopniowo tworzy się sieć ze świadomością obchodzący się z rzeczywistymi wartościami gospodarczymi, turystycznymi i kulturowymi ucieleśnianymi przez Via Regia.

Działania sieci obejmują między innymi organizację wystaw i koncertów, wydawanie publikacji, dokumentowanie przebiegu szlaku Via Regia oraz wspieranie lokalnych i regionalnych atrakcji turystycznych. Ważnym kamieniem milowym było nadanie w 2006 roku tytułu „Major Cultural Road of the Council of Europe” co oznaczało oficjalne przyjęcie Via Regia do kręgu największych szlaków kulturowych Europy.



Małe i średnie miasta wzdłuż szlaku kulturowego Via Regia: Gotha, Görlitz, Legnica, Tarnów (od góry do dołu)

Tak jak w projekcie ED-C III Via Regia działania sieci Via Regia skoncentrowane są w Niemczech, Polsce i na Ukrainie. Ponieważ od strony turystycznej bazuje się przede wszystkim na miastach małych i średniej wielkości wynikają z tego duże efekty synergii w zakresie realizacji Strategii rozwoju przestrzennego. W ramach projektu opracowano element dla znajdującego się w budowie systemu informacji przestrzennej o ciekawych historycznie i istotnych dla gospodarki i planowania przestrzennego treściach.

Odkrywamy Via Regia podróżując autobusem i koleją

Chociaż Via Regia pierwotnie była szlakiem drogowym, eksplorować ją można łącznie z leżącymi na południe od niej górami podróżując środkami komunikacji publicznej. Jak dalece jest to już dziś możliwe badał Urząd Senatu Berlina ds. Rozwoju Miasta. Rezultatem badań jest przewodnik dla turystów zwiedzających południe Polski bez samochodu.

Przewodnik ten obok wskazówek turystycznych zawiera przede wszystkim informacje dotyczące podróżowania autobusem i pociągami (rozkłady jazdy i ceny biletów). Pokazuje on, że dla turystów niezmotoryzowanych dostępne są już częściowo dobre oferty, pokazuje jednak także, że wiele jest jeszcze do zrobienia. Obszary wiejskie są trudno dostępne, a na wielu transgranicznych liniach kolejowych kursuje dziennie jedynie jeden pociąg. Problemem jest także jakość informacji dla turystów o ofertach komunikacyjnych oraz o połączeniach z komunikacją ponadregionalną.

Ustalenia dotyczące deficytów sformułowane podczas opracowywania przewodnika zostały udokumentowane w oddzielnej analizie, którą otrzymać można na zamówienie.

Via Montana – Koncepcja zintegrowanego pasma turystycznego Sudetów i Karpat

„Via Montana” to idea zintegrowanej transeuropejskiej trasy turystycznej, której celem jest ożywienie obszarów zmarginalizowanych, które ze względu na wysokie walory przyrodnicze i krajobrazowe, a także z powodu niezwykle wielonarodowego dziedzictwa kultury ludzi je zamieszkujących wymagają wsparcia społecznego i gospodarczego.

Trasa Via Montana o długości przekraczającej 2.500 km wyznaczona została w paśmie Sudetów i Karpat, po istniejących drogach lokalnych oraz drogach wyższego rzędu na terytorium Polski, Czech, Słowacji oraz wschodniej części Republiki Federalnej Niemiec. Zamiarem trasy jest:

- udostępniać oraz wspierać obszary peryferyjne,
- promować nieodkryte jeszcze miejsca jako alternatywę dla znanych i uczęszczanych ośrodków turystycznych,
- stworzyć alternatywę dla głównych dróg oraz ograniczyć ruch komunikacyjny w obrębie obszarów przyrodniczo najcenniejszych.

Promowanie idei Via Montana oraz jej wdrożenie jako trasy turystycznej otwiera regionom granicznym możliwości przeciwdziałania negatywnym zjawiskom, jakimi są m.in. postępujące starzenie

się społeczeństwa, procesy emigracyjne oraz wysokie bezrobocie. Wyjątkowe walory tego obszaru stwarzają szerokie możliwości rozwoju turystycznego o zróżnicowanym charakterze i formach turystyki. W perspektywie, realizowana idea powinna zaowocować korzystnymi zmianami społeczno-gospodarczymi oraz stworzeniem zintegrowanego produktu turystycznego o dotychczas niespotykanej skali w tej części Europy.

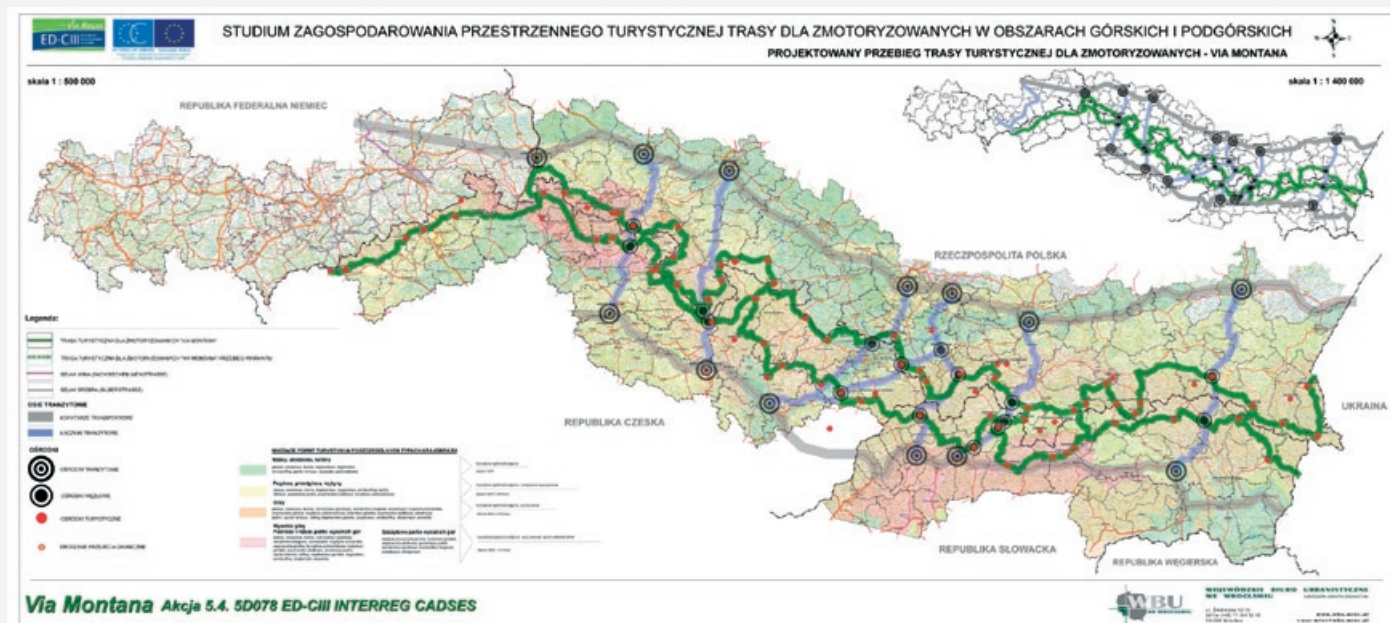
W ramach projektu opracowane zostało przez Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu wnikliwe studium potencjalnego przebiegu trasy oraz strategia działań wdrożenia projektu. Dla zobrazowania przebiegu trasy Via Montana został opublikowany jednocześnie „Atlas trasy turystycznej Via Montana”.



Pieniński Park Narodowy



Widok Beskidu Niskiego w rejonie Gorlic



Wizja dla Korytarza

Strategia rozwoju przestrzennego stanowi kamień milowy we współpracy miast i regionów wzdłuż Via Regia. Pokazuje ona, jakie wspólne interesy istnieją w analizowanym obszarze oraz opisuje możliwości działań potrzebnych do urzeczywistnienia wizji obszaru wzrostu od wschodnich Niemiec poprzez południową Polskę aż po Ukrainę. Jej wdrożenie zależy między innymi od tego, w jaki sposób kontynuowana będzie rozpoczęta współpraca oraz jakie rozwiązania wybierze ten region w związku z przyszłymi wyzwaniami.

W ramach **opracowywania Strategii rozwoju przestrzennego** udało się pogłębić wiedzę na temat transgranicznych warunków ramowych rozwoju regionalnego oraz zidentyfikować pola współpracy, na których mogłyby się rozwinąć wspólne przedsięwzięcia i inicjatywy. Tym samym przedstawione prace przyczyniają się również do realizacji Agendy Terytorialnej na szczeblu regionalnym.

Strategia rozwoju przestrzennego powinna pomóc w przekazaniu tej wiedzy dalszym podmiotom, które dotychczas nie uczestniczyły w tej współpracy oraz dać bodźce do dalszej realizacji zamierzeń nakreślonych w strategii. Instrumenty Europejskiej Współpracy Terytorialnej w okresie 2007-2013 ponownie oferują ku temu wspaniałe warunki.

Rozbudowa i intensyfikacja Europejskiej Współpracy Terytorialnej

W wyniku projektu ED-C III Via Regia powstała żywa, międzynarodowa sieć podmiotów działających w dziedzinie rozwoju przestrzennego, która w przyszłości powinna być rozbudowywana a jej działalność intensyfikowana. Dlatego też pożądanym efektem strategii rozwoju przestrzennego będzie powstanie, na bazie jej poszczególnych obszarów tematycznych, różnych innych **projektów kooperacyjnych**.

Szczególne znaczenie przypisuje się powiązaniu ze sobą różnych płaszczyzn kooperacyjnych. Tak więc kooperacja na szczeblu międzynarodowym otwiera perspektywy na osiągnięcie dobrych rozwiązań w zakresie współpracy transgranicznej oraz zachęca do wykorzystywania znacznych potencjałów rozwojowych poprzez podejmowanie działań organizacyjnych, infrastrukturalnych i informacyjnych. Jednocześnie pomaga ona wskazać związki istniejące na większym obszarze oraz

Pola działania przyszłej kooperacji



jeszcze raz uzmysłowić kluczową rolę obszarów granicznych dla rozwoju całego regionu.

Jako przyszłe pola działań dla kolejnych projektów międzynarodowych zidentyfikowano m.in.:

- wzmocnienie obszarów metropolitalnych oraz ich lepsze połączenie, szczególnie dzięki sprawnym połączeniom kolejowym,
- wspieranie wzrostu gospodarczego dzięki wykorzystaniu poszczególnych, specyficznych potencjałów innowacyjnych,
- inteligentne intermodalne rozwiązania logistyczne,
- udostępnienie dalszych potencjałów turystycznych dzięki marce turystycznej „Via Regia”, czy to w zakresie turystyki miejskiej, jako europejskiego szlaku kulturowego czy też jako szlaku turystycznego.

Każde z tych zagadnień skierowane jest do konkretnego kręgu podmiotów i odnosi się do różnego typu powiązań przestrzennych.

Wyzwania związane z dalszym pogłębianiem integracji europejskiej

Oczekiwana, wzmożona wymiana osób, wiedzy i kapitału, związana z wprowadzeniem pełnej mobilności pracowników w roku 2011, wspiera wizję obszaru wzrostu wzdłuż Via Regia. Nawet jeśli nie da się jeszcze dokładnie przewidzieć skutków regionalno-ekonomicznych, oczywiste jest, że infrastruktura oraz oferta transportowa będą musiały zostać szybko przystosowane do tej intensywniejszej wymiany. Dotyczy to przede wszystkim transportu kolejowego, który zwłaszcza w kontekście relacji transgranicznych będzie musiał zmierzyć się z ostrą konkurencją ze strony transportu drogowego.

Mobilizacja poprzez organizowanie imprez i dużych wydarzeń

Bodźców do zintensyfikowania współpracy w coraz większym stopniu dostarczać będzie również organizacja imprez oraz większych wydarzeń, które w przyszłości coraz częściej odbywać się będą w państwach Europy Środkowej i Wschodniej. Okazją do takiego rozwoju będą Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej w roku 2012 organizowane

w Polsce i na Ukrainie, dzięki którym już dziś skierowana jest uwaga na takie miejscowości, jak Wrocław, Kraków czy Lwów, położonych w obrębie „III Europejskiego Korytarza Rozwoju Via Regia”.

Czasowe oraz przestrzenne zogniskowanie uwagi stwarza dobre warunki do uaktywnienia dodatkowych sił na szczeblu lokalnym i regionalnym, które powinno się wykorzystać na przykład do promowania europejskiej turystyki miejskiej wzdłuż Via Regia. Porównywalne oddziaływanie, nawet jeśli w mniejszej skali, będą mieć imprezy krajowe i regionalne, takie jak np. zakończona już Krajowa Wystawa Ogrodnicza (Bundesgartenschau), która odbyła się w 2007 roku w Gerze i Ronnebergu, czy trzecia Saksońska Wystawa Krajowa planowana w 2011 roku w Görlitz, która poświęcona będzie tematowi „Via Regia”.

Otwarcie Ukrainy na Unię Europejską

Dużym obszarem działań, który w ramach projektu ED-C III Via Regia został jedynie zarysowany, jest przyszłe ukształtowanie stosunków między Unią Europejską i Ukrainą. Wraz z przestrzennym rozszerzeniem traktatu z Schengen między Polską a Ukrainą zaistniała sytuacja, która stwarza konieczność opracowania długoterminowej perspektywy współpracy.

III Paneuropejskiemu Korytarzowi Transportowemu przypisuje się przy tym kluczową rolę, ponieważ jako „oś centralna” jest on jednym z najważniejszych szlaków transportowych między centrami gospodarczymi Unii Europejskiej i Ukrainy. Z tego względu niezbędne jest dążenie do tego, aby III Paneuropejski Korytarz Transportowy włączony został do grupy 30 priorytetowych osi oraz projektów transeuropejskich sieci transportowych.

Wdrożenie wielopłaszczyznowych założeń strategii rozwoju przestrzennego doprowadzi w efekcie do silniejszej wymiany gospodarczej oraz wzrostu.

Decydującym warunkiem stworzenia szans dla rozwoju gospodarczego jest nawiązywanie kontaktów międzyludzkich. Wspieranie i ułatwianie tego procesu jest wspólnym motywem wszystkich elementów strategii rozwoju przestrzennego oraz głównym celem współpracy wzdłuż Via Regia.

Wykaz studiów opracowanych przez partnerów projektu

PP 2
Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg
Ernst-Wilhelm Zühlke, Renate Hoff
renate.hoff@gl.brandenburg.de

Regionalanalyse Berlin-Brandenburg
INFRASTRUKTUR & UMWELT
Potsdam 2006

Zusammenführung der Regionalanalysen zu grenzüberschreitenden Studien
INFRASTRUKTUR & UMWELT
Potsdam 2007

Entwicklungsszenarien im deutsch-polnischen Grenzraum 2020
INFRASTRUKTUR & UMWELT
Potsdam 2007

Mobil im deutsch-polnischen Grenzraum
Bietergemeinschaft IPG GmbH / NPKG
Heike Uhe, Wrocław / Potsdam 2007

PP 3
Thüringer Ministerium für Bau und Verkehr
Dr. Burkhard Gallander, Susan Protzel-Graube
burkhard.gallander@tmbv.thueringen.de

Möglichkeiten zur Funktionsstabilisierung und Kooperation Zentraler Orte entlang der Via Regia vor dem Hintergrund der demografischen Veränderungen
Fachhochschule Erfurt, Fachgebiet Planung und Kommunikation in Kooperation mit dem Institut für Verkehr und Raum an der Fachhochschule Erfurt
Erfurt 2007

Raumordnerische, wirtschaftliche und verkehrliche Vernetzung Thüringens entlang der Entwicklungsachse Via Regia
Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen in Kooperation mit Institut für Verkehr und Raum an der Fachhochschule Erfurt
Erfurt 2007

PP 4
Stadtverwaltung Cottbus, Fachbereich Stadtentwicklung
Thomas Kramer, Norbert Hösel
thomas.kramer@neumarkt.cottbus.de

Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan Cottbus 2020, Teilprojekt: Entwicklung / Einbindung Güterverkehr
PTV Planung Transport Verkehr AG
Karlsruhe / Cottbus 2006

PP 5
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin
Dr. Jürgen Murach, Gerd Müller
gerd.mueller@senstadt.verwalt-berlin.de

Via Regia – Kurzfristige und kostengünstige Verbesserungsmöglichkeiten im Schienenpersonenfernverkehr Berlin-Breslau
IPG GmbH
Potsdam / Berlin 2006

Via Regia – Den Süden Polens mit Bus und Bahn entdecken
Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Nordost e.V.
Berlin 2008

PP 6
Stadtverwaltung Dresden, Stadtplanungsamt
Rolf Hermann, Dr. Ursula Beilke
rhermann@dresden.de

Kooperations- und Partnerschaftspotenziale der Stadt-Umland-Region Dresden mit ausgewählten Städten und Regionen im Korridor III unter dem Aspekt der Entwicklung konkreter Projekte
Technische Universität Dresden, Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung
Dresden 2007

PP 7
Województwo Dolnośląskie, Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu
Ilona Szarapo, dr Magdalena Belof
mbelof@poczta.wbu.wroc.pl

Analizy uwarunkowań rozwoju regionalnego województwa dolnośląskiego
Wrocław 2006

Komunikacyjne studium poszukiwawcze dla drogi ekspresowej (S-5) na odcinku Wrocław (AOW) – Boboszków (granica państwa) – Część analityczna dotycząca zapisów w dokumentach planistycznych na poziomie lokalnym i regionalnym
Wrocław 2007

Studium zagospodarowania przestrzennego turystycznej trasy dla zmotoryzowanych Via Montana
Wrocław 2007

PP 8
Województwo Podkarpackie, Podkarpackie Biuro Planowania Przestrzennego w Rzeszowie
Ewa Młodochowska, Marcin Czarnota
sekretariat@pbpp.pl

Analizy regionalne – województwo podkarpackie
Rzeszów 2006

Scenariusze rozwoju w polsko-słowacko-ukraińskim obszarze przygranicznym – województwo podkarpackie
Rzeszów 2007

Studium możliwości rozwoju Internetu szerokopasmowego w województwie podkarpackim
Rzeszów 2007

PP 9
Urząd Miasta Wrocławia, Biuro Rozwoju Wrocławia
dr Maciej Zathę, Grzegorz Roman
maciej.zathę@um.wroc.pl

Analiza porównawcza (benchmarking) projektów inwestycyjnych w zakresie rozwoju miejskiej komunikacji szynowej na przykładzie miast niemieckich
INERCON Sp. z o.o.
Wrocław 2006

Opracowanie programu działań wdrażających przedsięwzięcia składowe niezbędne dla rozbudowy systemu szynowego transportu we Wrocławiu
IMS Sp. z o.o.
Wrocław / Kraków 2006

Analiza uwarunkowań prawnych możliwości wdrożenia od 1 stycznia 2008 roku systemu przewozów kolejowych pod nazwą Wrocławską Kolej Aglomeracyjną
Zespół Doradców Gospodarczych „TOR”
Warszawa 2006

Analiza możliwości przeprowadzenia LCR przez śródmieście Wrocławia „Transport Consult” Biuro Projektowo-Konsultingowe Maciej Kuszyna
Wrocław 2006

Opracowanie rozkładów jazdy dla pociągów planowanych do uruchomienia w ramach Wrocławskiej Kolei Aglomeracyjnej (WKA)
TC Teresa Wysocka
Wrocław 2006

Koncepcja rewitalizacji stacji kolejowej Wrocław Nadodrze wraz z jej otoczeniem
Inplus – Doradztwo Inwestycyjne
Wrocław 2007

Studium lokalizacyjne dla połączenia kolejowego linii E-30 z nowym terminalem portu lotniczego we Wrocławiu
Elekol Wrocław
Wrocław 2007

Studium poszukiwawcze dla korytarza drogi S-5 łączącej III paneuropejski korytarz transportowy w rejonie Wrocławia z przejściem granicznym w Boboszkowie
Biuro Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego „EKKOM” Sp. z o.o.
Kraków 2007

PP 10
Urząd Miasta Opola, Biuro Urbanistyczne
Małgorzata Maśko-Horyza, Krzysztof Śliwa
malgorzata.maszko@um.opole.pl

Konkurs na opracowanie koncepcji urbanistycznej – architektonicznej placu dworcowego w Opolu – I wyróżnienie
Arch. Eduard Langner
Opole 2006

Konkurs na opracowanie koncepcji urbanistycznej – architektonicznej placu dworcowego w Opolu – II wyróżnienie
Arch. Michał Stangel
Opole 2006

Aktualizacja i uzupełnienie Programu Rozwoju Miasta o aspekty urbanistyczne
Opole 2007

Koncepcja rozwoju przestrzennego Śródmieścia
Opole 2007

“Odra uRzeka w Opolu” – założenia funkcjonalno-przestrzenne
Instytut Geotechniki i Hydrotechniki Politechniki Wrocławskiej
Wrocław / Opole 2007

PP 11
Urząd Miasta Rzeszowa, Biuro Rozwoju Miasta Rzeszowa
Anna Giermańska, Sławomir Szela
agiermanska@erzeszow.pl

Problemy rozwoju miasta Rzeszowa w kontekście rozwoju III Korytarza
Aleksander Noworol Konsulting
Kraków 2006

Koncepcja zagospodarowania i uzbrojenia terenów pod proponowany Park Technologiczny i proponowaną SSE „Rzeszów – Dworzysko”
Pracownia Projektowa ARTPLAN
Rzeszów 2007

P 12
Starostwo Powiatowe w Kłodzku
Małgorzata Krajnik, Katarzyna Małek
krajnik@powiat.klodzko.pl

Studium poszukiwawcze dla korytarza drogi S-5 łączącej III paneuropejski korytarz transportowy w rejonie Wrocławia z przejściem granicznym w Boboszkowie
Biuro Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego „EKKOM” Sp. z o.o.
Kraków 2007

PP 13
Regional Authority of Ústí Region, Regional Development Department
Ing. Josef Svoboda, Ing. Lucie Kuželová
svoboda.j@kr-ustecky.cz

Regional analysis of Ústí region
PhDr. Jan Jílek – Sociofond
Praž 2006

Examination of Sluknovsko quality traffic connection in the relaying of I/13 context
Valbek spol. s r. o.
Ústí nad Labem 2006

Route no I/7 capacities increasing to 4 carriage highway – segment Chomutov CZ/D border
Metropjekt Praha a.s.
Praž 2006

Relocation of the route no I/27 to the trace Litvinov-Duchcov-Teplice
Valbek spol. s r. o.
Ústí nad Labem 2006

PP 14
Regional Authority of Pardubice Region, Department of Strategic Development
Mgr. Miroslav Smejkal
miroslav.smejkal@pardubickykraj.cz

Regional analysis of Pardubice region
Pardubice 2006

Localisation study of corridor for capacity traffic route Dolní Lipka (border with Poland) – Dětřichov (MUK R35/R43)
Ing. Jindřich Kmoníček – Highway design
Hradec Králové 2007

PP 15
Agency for Support of Regional Development Košice
Mgr. Henrieta Kiráľvargová
kiráľvargova@arr.sk

Regional analysis of Košice region
Košice 2007

Complex Analysis of Košice and Prešov Region, Strategic Documents in the Polish – Slovak – Ukraine Border Area and Development of North – South Relations
Pavel Smejkal, Košice 2007

Renewal of Historical Roads in the Region of East Slovakia
Ján Krcho, Košice 2007

Spis rysunków

Tytuł, od góry do dołu: Flughafen Leipzig / Halle GmbH / Uwe Schoßig; DB AG / Claus Weber; Berlin Partner / FTB-Werbefotografie; Martin Reents; 3: INFRASTRUKTUR & UMWELT (IU); 4: SIC! Sustrain Implement Corridor; 5: Thüringer Tourismus GmbH / Barbara Neumann (Erfurt), Region Dresden (Dresden), Urząd Miasta Wrocławia (Wrocław), Urząd Miasta Opola (Opole), Ryszard Świątonowski (Rzeszów), Ex Oriente Lux Reisen GmbH / Thomas Reck (Lviv); 6-9: IU; 12: IU; 13, od lewej do prawej: IU, Podkarpackie Biuro Planowania Przestrzennego (PBPP); 14 u góry: DB AG / Weisflog; 14 u dołu: FH Erfurt, Institut Verkehr und Raum / IU; 15 u góry: Europäisches Kultur- und Informationszentrum in Thüringen; 15 u dołu: IU; 16 po lewej, od góry do dołu: Martin Reents, IPG GmbH; 16 po prawej: Bietergemeinschaft IPG GmbH / NPKG Heike Uhe; 17 u góry: Tomasz Gmerek; 17 u dołu, od lewej do prawej: EKKOM Sp. z o.o., Ing. Jindřich Kmoníček – Highway Design; 18, od lewej do prawej: DB AG / Hans-Joachim Krumnow; Mychajlo; 19, od lewej do prawej: Urząd Miasta Wrocławia, ELEKOL Wrocław, INPLUS Doradztwo Inwestycyjne; 20: FH Erfurt, Fachgebiet Planung und Kommunikation; 21, od góry do dołu: Jaroslav Małkowski, Arch. Eduard Langner, Arch. Michał Stangel et al.; 22 u góry: Berlin Partner / FTB-Werbefotografie; 22 u dołu: IU; 23 u góry: Stowarzyszenie Dolina Lotnicza; 23 u dołu: IU; 24 po lewej: PBPP; 24 po prawej: ptv AG / Huschebeck; 25: Urząd Miasta Rzeszowa / Artplan; 26, od lewej do prawej: Region Dresden, Košický kraj, Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne (WBU); 27 u góry, od lewej do prawej: Košický kraj, Ryszard Świątonowski, 27 u dołu: IU; 28: Europäisches Kultur- und Informationszentrum in Thüringen; 29: WBU; 30: IU

Do rysunków kartograficznych na stronach 3, 6-9, 12, 14-15, 22-23 i 27 wykorzystano dane w oparciu o licencję © Eurogeographics.



Kontakt

Saksońskie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych Referat ds. europejskiej polityki przestrzennej

Wilhelm-Buck-Straße 4, D-01097 Dresden
MR Dr. Edgar Trawnicek, Andreas Kühl, Jörg Kellermann

Telefon: +49 351 564-3456
Faks: +49 351 564-3459

Adres e-mail: fachplanung-eu@smi.sachsen.de
www.smi.sachsen.de
www.landesentwicklung.sachsen.de
www.edc-viaregia.eu

INFRASTRUKTUR & UMWELT Professor Böhm und Partner

Dr. Jürgen Neumüller, Martin Reents
Gregor-Mendel-Straße 9, D-14469 Potsdam

Telefon: +49 331 50581-0
Faks: +49 331 50581-20

Adres e-mail: mail@iu-info.de
www.iu-info.de

Transport – konsultacja naukowa:	Fachhochschule Erfurt, Institut Verkehr und Raum Prof. Dr. Matthias Gather, Mathias Wilde www.verkehr-und-raum.de
Tłumaczenia:	Regina Solová, Aldona Kozar, Wrocław (PL) PRO LINGUA Grzegorz Załoga, Gorzów Wielkopolski (PL) John Steele, Darmstadt (EN)
Projekt i grafika:	MEDIENGESTALTUNG Dittmar Apel, Darmstadt
Druk:	Brandenburgische Universitätsdruckerei, Potsdam
Zakończenie redakcji tekstu:	styczeń 2008
Nakład:	3.000
Języki:	niemiecki, polski, angielski

Copyright: Niniejsza broszura chroniona jest prawami autorskimi. Wydawca zastrzega sobie wszelkie prawa do wykorzystywania tekstów i zdjęć, również we fragmentach, oraz do ich opracowywania w systemach elektronicznych. Przedruk, również tylko częściowy, dozwolony jest jedynie po uzyskaniu uprzedniej zgody wydawcy. Broszura opracowana została z możliwie największą starannością. Wydawca nie ponosi odpowiedzialności prawnej za jej treść i poprawność!

Wskazówka dotycząca dystrybucji: Niniejsza broszura udostępniana jest bezpłatnie i nie jest przeznaczona na sprzedaż. Nie może być wykorzystywana do celów kampanii wyborczej. Nie wolno jej również wykorzystać także w okresie międzywyborczym w sposób, który mógłby być rozumiany jako poparcie wydawcy dla poszczególnych ugrupowań politycznych.



Projekt współfinansowany
przez Unię Europejską

Freistaat Sachsen

Staatsministerium des Innern



Wspierane przez:



Koordinacja zewnętrzna:

