



Zrównoważony transport
i współpraca regionalna
wzdłuż III Paneuropejskiego
Korytarza Transportowego

Studia i wyniki



Redakcja

Urząd Miejski Wrocławia, Biuro Rozwoju Wrocławia
ul. Świdnicka 53, PL 50-030 Wrocław

jako Partner Wiodący Programu dla Europy Środkowej
Via Regia Plus – Zrównoważony transport i współpraca regionalna
wzdłuż III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego

Partnerzy projektu

Polska:

- Urząd Miejski Wrocławia
- Urząd Miasta Krakowa
- Górnośląska Agencja Promocji Przedsiębiorczości (GAPP)
- Urząd Miejski w Gliwicach
- Urząd Miasta Opola
- Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego – Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne

Niemcy:

- Saksońskie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych (SMI)
- Ministerstwo Budownictwa, Rozwoju Regionalnego i Transportu Turyngii
- Departament ds. Rozwoju Miejskiego Senatu Berlina
- Miasto Lipsk
- Miasto Drezno

Słowacja:

- Miasto Koszyce
- Agencja na ds. Wsparcia Rozwoju Regionalnego Koszyc

Ukraina

- Miasto Lwów

Czas trwania projektu: 09/2008 – 12/2011

Budżet: 2 682 150,00 EUR, w tym 2 143 757,50 EUR finansowane z funduszu ERDF

Zdjęcia (strona tytułowa):

Berlin Partner / FTB-Werbefotografie; Region Miasta Drezno; Urząd Miejski Wrocławia

Urząd Miasta Krakowa; Miasto Koszyce; IU / Martin Reents



www.viaregiaplus.eu

Niniejszy projekt jest realizowany w ramach Programu dla Europy Środkowej współfinansowanego ze środków EFRR.

Kontakt

Urząd Miejski Wrocławia, Biuro Rozwoju Wrocławia
ul. Świdnicka 53, PL 50-030 Wrocław

Telefon: +48 71 777 86 60

Faks: +48 71 777 86 59

E-mail: brw@um.wroc.pl

www.wroclaw.pl

Zespół redakcyjny:

Martin Reents, INFRASTRUKTUR & UMWELT

Jan Roga / Łukasz Górzyński, Biuro Rozwoju Wrocławia

Układ graficzny:

Instytut Technologii Eksploatacji – Państwowy Instytut Badawczy
w Radomiu, www.itee.radom.pl

Data redakcji:

09/2011

CENTRAL EUROPE to program zacieśniający współpracę pomiędzy krajami Europy Środkowej w celu wzmocnienia poziomu innowacji, dostępności komunikacyjnej, ochrony środowiska, jak również w celu wzmocnienia konkurencyjności i atrakcyjności miast i regionów.

W ramach Programu dla Europy Środkowej przeznaczono 231 milionów EURO na finansowanie międzynarodowych projektów współpracy angażujących publiczne i prywatne instytucje z Austrii, Republiki Czeskiej, Niemiec, Węgier, Włoch, Polski, Republiki Słowackiej i Słowenii.

Program jest finansowany przez Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego i jest wdrażany w latach 2007-2013. Zainteresowane partnerstwa międzynarodowe mogą składać propozycje projektowe w ramach konkursów, których terminy są podawane do wiadomości publicznej.



www.viaregiaplus.eu

Niniejszy projekt jest realizowany w ramach Programu dla Europy Środkowej współfinansowanego ze środków EFRR.

Przedmowa



Via Regia to nazwa korytarza transportowego nawiązującego do historycznego, znanego już w średniowieczu szlaku handlowego. Obecnie, pod nazwą *III Paneuropejski Korytarz Transportowy* znany również jako *Oś Centralna*, łączy europejskie miasta i metropolie, poczynając od Erfurtu, Drezna i Berlina

poprzez Wrocław i Kraków aż do Lwowa. Korytarz *Via Regia* obejmuje obszar gospodarczy zamieszkiwany przez ponad 37 milionów osób i stanowi region o dużym potencjale rozwoju. Jednakże warunkiem jego rozwoju jest wzmocnienie roli miast i regionów metropolitalnych usytuowanych w jego granicach, jako „motorów” rozwoju gospodarczego. Aby obszary te w pełni mogły spełniać swoje funkcje, jako centra regionalne i europejskie, niezbędne jest wsparcie i wykorzystanie ich potencjałów na tle rozwoju całego obszaru korytarza, m.in. poprzez wykreowanie dogodnych połączeń transportowych pomiędzy nimi jak i wewnątrz nich.

Projekt *Via Regia Plus*, finansowany w ramach programu Europa Środkowa, stanowił płaszczyznę realizacji nakreślonej powyżej wizji obszaru dynamicznego rozwoju gospodarczego. Jako wspólne przedsięwzięcie czternastu miast i instytucji z Niemiec, Polski, Słowacji i Ukrainy projekt, pod przewodnictwem Wrocławia, skoncentrował się na realizacji wspólnych przedsięwzięć w aspekcie poprawy dostępności komunikacyjnej obszarów metropolitalnych, wypracowania efektywnych modeli współpracy terytorialnej i zarządzania regionalnego oraz wykreowania oferty turystycznej wzdłuż korytarza *Via Regia*.

Użyczenie nazwy *Via Regia* dla projektu jest podkreśleniem tradycji i uwypukleniem integrującego charakteru szlaku handlowego w przeszłości, a korytarza rozwoju współcześnie.

Uczestnictwo w projekcie *Via Regia Plus* stanowiło znakomitą szansę dla lokalnych i regionalnych instytucji oraz samorządów do wzięcia udziału w strategicznej dyskusji nad kierunkami rozwoju gospodarczego i przestrzennego w III Paneuropejskim Korytarzu Transportowym. Niewątpliwie projekt stworzył również okazję do wypracowania wielu przydatnych analiz i opracowań strategicznych, które z pewnością stanowią będą impulsy do dynamicznego i skoordynowanego rozwoju społeczno – ekonomicznego nie tylko samego korytarza, ale również miast i regionów leżących w jego obszarze oddziaływania.

Oczywistym jest, że pozostaje jeszcze wiele pracy aby korytarz *Via Regia* mógł stać się w pełni dynamicznie rozwijającym się obszarem, szczególnie jeśli chodzi o jakość i standard połączeń komunikacyjnych. Dlatego też, poprzez promocję III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego, jako europejskiej osi rozwoju, możliwe będą zmiany w wielu dziedzinach życia społeczno-gospodarczego.

Nie tylko III Paneuropejski Korytarz Transportowy, ale również i inne obszary współpracy mogą odegrać istotną rolę w poprawie infrastruktury komunikacyjnej w Europie Środkowo-Wschodniej, co może przyczynić się do zwiększenia atrakcyjności warunków lokalizacyjnych dla podmiotów gospodarczych, jak również ułatwienia wymiany kulturalnej. Takie przedsięwzięcia mogą wnieść wkład w działania na rzecz wyrównania warunków życiowych pomiędzy poszczególnymi państwami członkowskimi UE, jak również na rzecz integracji europejskiej.

Wykorzystując okazję chciałbym w tym miejscu podziękować Ministerstwu Spraw Wewnętrznych Saksonii za owocną współpracę przy kontynuacji projektu *Via Regia*. Udało nam się, w oparciu o stworzoną sieć partnerstwa, pogłębić współpracę miast i regionów wzdłuż szlaku *Via Regia*. Wierzę, że również w przyszłości nasza współpraca zaowocuje kolejnymi wspólnymi przedsięwzięciami.

Adam Grehl,
Wiceprezydent Wrocławia

Słowa kluczowe

Poprawa dostępności!

Wzmocnienie miast i regionów metropolitalnych jako „motorów” rozwoju!

Wykorzystanie potencjału turystyki!



Spis treści

I	Poprawa transportu dalekobieżnego i transgranicznego	5
II	Zrównoważony transport w obszarach aglomeracyjnych	23
III	Efektywne zarządzanie przestrzenią i współpraca regionalna	37
IV	Zmiany demograficzne i przyciąganie kapitału ludzkiego	45
V	Aktywizacja potencjału turystyki	55

I

Poprawa transportu dalekobieżnego i transgranicznego



Potencjał dalekobieżnego transportu kolejowego	7
Efekty inwestycji infrastrukturalnych	9
Zintegrowany rozwój infrastruktury i ofert dla podróżnych	11
Poprawa połączeń transgranicznych	12
Transgraniczne ujednolicenie opłat i rozkładów jazdy	14
Dolny Śląsk: Poprawa dostępu do regionów górskich	15
Słowacja Wschodnia/Ukraina: Zwiększenie spójności przestrzennej dzięki połączeniom kolejowym i drogowym	18
Górny Śląsk: System transportu małymi samolotami oraz rozwój lokalnych lotnisk	19
Gliwice/Koszycy: Strategie aktywizacji lokalnych lotnisk	21

Potencjał dalekobieżnego transportu kolejowego

Transport kolejowy w Polsce i na Słowacji znajduje się obecnie w punkcie zwrotnym – z powodu niedofinansowanej infrastruktury i przestarzałego taboru, warunki transportu kolejowego w przeszłości ulegały stopniowej degradacji. Obecnie sytuacja zaczyna się poprawiać: krajowi i regionalni operatorzy transportu kolejowego inwestują w nowoczesny tabor, a operatorzy infrastruktury wykorzystują fundusze strukturalne w celu zmodernizowania sieci kolejowej.

Jaki jest jednak potencjał transportu kolejowego wzdłuż Via Regia i jakie są ewentualne perspektywy przyszłego rozwoju? Aby znaleźć odpowiedzi na te pytania, Biuro Rozwoju Wrocławia oraz Saksońskie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych zleciło przygotowanie analiz mających na celu zdiagnozowanie warunków i stanu infrastruktury kolejowej, dostępnych ofert, jak również dokonało oceny efektów planowanych inwestycji i opracowało plan potencjalnych działań dotyczących transportu kolejowego.

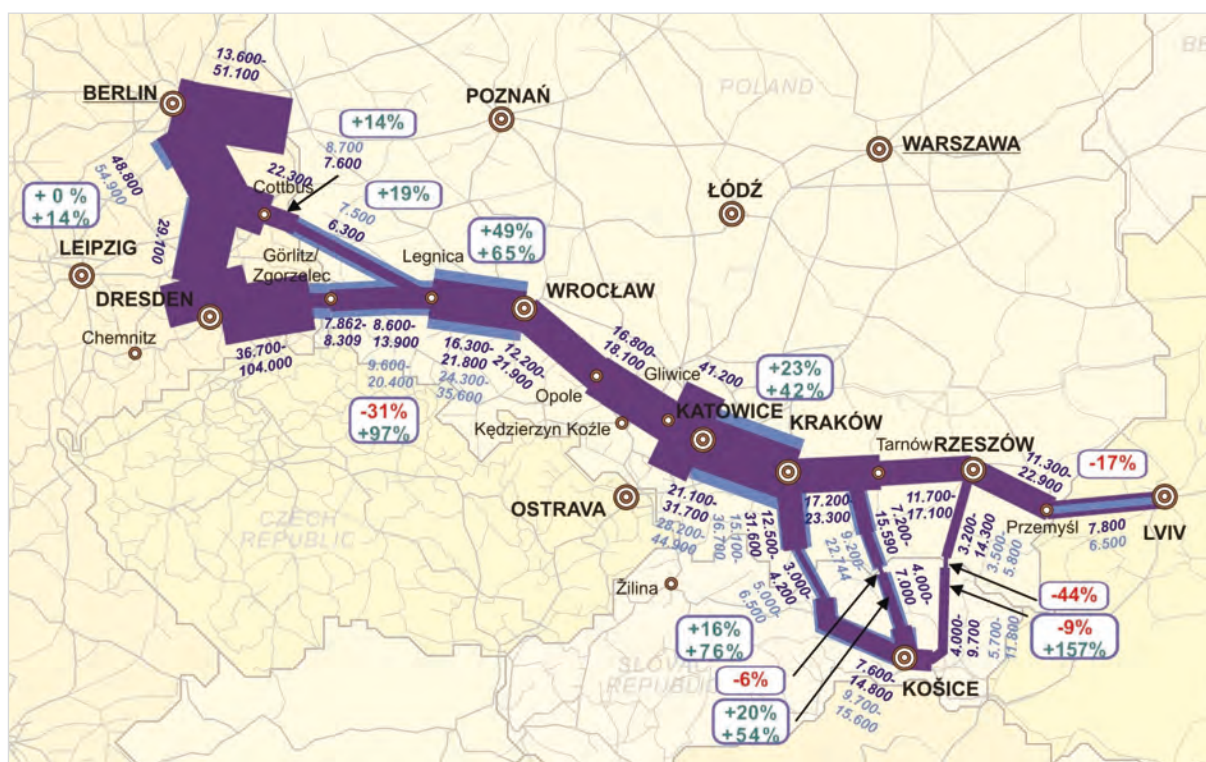
Analiza aktualnych warunków – mocne i słabe strony

Analiza trendów społeczno-gospodarczych, jakość infrastruktury drogowej i kolejowej, aktualna oferta komunikacji drogowej, kolejowej i lotniczej, jak i ocena efektów pod względem konkurencyjności, daje pełny obraz obecnych warunków transportu kolejowego. Mocne strony można podsumować następująco:

- Gęsta sieć linii kolejowych, szeroka oferta komunikacyjna wzdłuż głównych tras.
- Korzystna struktura osadnicza o dużej gęstości gwarantująca potencjalnie wysoki popyt.
- Obszary aglomeracyjne o istotnym znaczeniu z punktu widzenia wzrostu gospodarczego i turystyki.
- Atrakcyjne warunki dla turystyki na obszarach górskich.
- Modernizacja stacji kolejowych w dużych ośrodkach (Polska).



Dzienny przepływ pasażerów w transporcie kolejowym w 2010 r. (źródło: ETC)



Dzienny przepływ pasażerów na autostradach w latach 2005-2010 (źródło: ETC)

Jednakże jest również wiele słabych stron, które niestety stanowią przeciwwagę tych mocnych:

- Ograniczona liczba połączeń, w szczególności transgranicznych, brak koordynacji i integracji różnych środków transportu
- Przestarzały tabor kolejowy niedostosowany do potrzeb, postępująca degradacja infrastruktury jak i brak odpowiednich prac remontowych (Polska)
- Brak funduszy na finansowanie oferty komunikacyjnej, szczególnie w transporcie kolei regionalnych (Polska)
- Niekorzystne uwarunkowania dla organizacji transportu dalekobieżnego (Niemcy)
- Brak jednolitej strategii rozwoju oferty komunikacyjnej oraz transgranicznej koordynacji inwestycji
- Rosnąca konkurencja ze strony firm oferujących transport mikrobusowy (Polska) oraz konkurencja wynikająca z planowanej liberalizacji dalekobieżnych usług firm autokarowych (Niemcy)

Pomimo wymienionych niekorzystnych warunków, popyt na transport kolejowy wzdłuż „kluczowych odcinków” Via Regia z Wrocławia do Krakowa i Rzeszowa utrzymuje się na znaczącym poziomie. Dziennie pomiędzy Opolem a Katowicami ok. 20,000 pasażerów podróżuje pociągiem, a ok. 40,000 pasażerów korzysta z równoległej autostrady A4. W związku z tym z pewnością istnieje odpowiedni potencjał wzrostu popytu na usługi kolejowe pod warunkiem skrócenia czasu podróży i poprawy jej komfortu.

Partner:

Urząd Miejski Wrocławia, Biuro Rozwoju Wrocławia

Kontakt:

Jan Roga, Marek Żabiński

Wsparcie zewnętrzne:

ETC Transport Consultants, Berlin

Efekty inwestycji infrastrukturalnych

Obecnie prowadzone są duże projekty inwestycyjne, realizowane wzdłuż trasy kolejowej E-30, natomiast w przeciągu kilku lat, od granicy niemiecko-polskiej do granicy polsko-ukraińskiej, pociągi będą mogły jeździć z prędkością do 160km/h. W 2011 r. szybkość połączenia z Berlina do Cottbus została zwiększona do 160 km/h, a od 2012 pociągi z Wrocławia będą mogły dojeżdżać do planowanego portu lotniczego Berlin-Brandenburg International.

Aby ocenić wpływ powyższych działań na poprawę dostępności miast i regionów a także ustalić zapotrzebowanie na wzrost prędkości w celu osiągnięcia optymalnych czasów przejazdu, przeanalizowano trzy scenariusze inwestycyjne w perspektywie lat 2020/2030:

- **Scenariusz rozwoju podstawowego** (scenariusz 1): Projekty o potwierdzonej perspektywie realizacji (procedura planowania i finansowania), które mają być wdrożone w najbliższych latach
- **Dalszy rozwój** (scenariusz 2): Projekty przewidziane do realizacji w dalszej perspektywie z punktu widzenia strategicznych planów i programów na poziomie krajowym. Modernizacja i rewitalizacja dodatkowych linii kolejowych istotnych dla obszaru analizowanego w projekcie, szczególnie wspieranych i promowanych przez partnerów
- **Rozwój schematów ponadnarodowej szybkiej kolei** (scenariusz 3): Połączenie krajowych sieci szybkich kolei, prowadzące do zintegrowania międzypaństwowej infrastruktury w korytarzu. Analiza dodatkowych połączeń o istotnym wpływie na zagospodarowanie przestrzenne oraz korzyści ekonomiczne w obrębie korytarza Via Regia, a w wybranych przypadkach ocena alternatywnych opcji inwestycyjnych

Czasy podróży w poszczególnych scenariuszach zostały zestawione w macierzy dostępności węzłów miejskich zlokalizowanych wzdłuż korytarza, jak i na okolicznych terenach. Polski projekt szybkiej kolei „Y” został przedstawiony w scenariuszu 2, w celu osobnej oceny efektów ww. założeń.

Konieczność działań na odcinkach transgranicznych

Wyniki badania zostały przedstawione na kilku mapach i rysunkach. Efekty kalkulacji inwestycji można podsumować następująco:



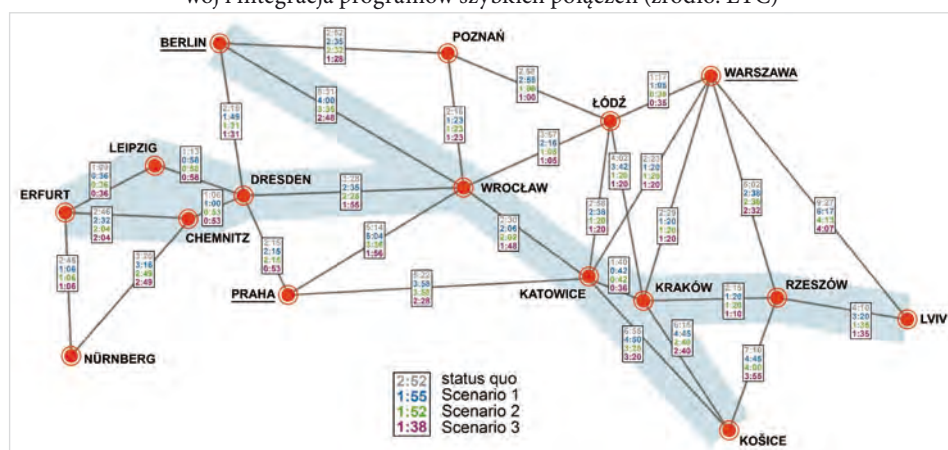
Czasochłonny proces zamiany lokomotyw z powodu braku elektryfikacji – Węgliniec, czerwiec 2011 (źródło: IU / Martin Reents)

- Skrócenie czasów przejazdu wzdłuż najważniejszych tras można osiągnąć już teraz poprzez realizację scenariusza 1. Wobec tego, krótkoterminowe remonty i naprawy sieci kolejowej powinny być traktowane priorytetowo.
- Poszczególne założenia scenariusza 2 mogą poprawić dostępność poszczególnych części obszaru objętego projektem. Dotyczy to w szczególności połączeń transgranicznych, które nie zostały uwzględnione w krajowych planach i programach inwestycyjnych o najwyższym priorytecie.

Rozwój kolei szybkiej prędkości wzdłuż trasy E-30 wydaje się być niewykonalny. Powody są dwójakie: z jednej strony, krajowe projekty kolei szybkiej prędkości w Polsce i Czechach przewidują połączenia alternatywne, które zaniżają wartość dodaną szybkich połączeń wzdłuż Via Regia. Z drugiej zaś strony, struktura przestrzenna wzdłuż Via Regia, obejmująca



Rys. 1: Zakres założeń inwestycyjnych w scenariuszu 2. i 3.: Dalszy rozwój i integracja programów szybkich połączeń (źródło: ETC)



Rys. 2: Wpływ nakładów inwestycyjnych na czas podróży (źródło: ETC)

ca wiele miast i obszarów wielkomiejskich, ogranicza korzyści płynące ze zwiększenia prędkości ponad poziom 160-200 km/h. Koszt inwestycji wzrósłby znacząco, lecz efekty byłyby prawie niezauważalne. Ponadto, rozwój kolei szybkiej prędkości mógłby powodować konflikty z sektorem transportu towarowego.

Partner:

Saksońskie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych (SMI)

Kontakt:

Andreas Kühl, Jörg Kellermann

Wsparcie zewnętrzne:

ETC Transport Consultants, Berlin

Zintegrowany rozwój infrastruktury i ofert dla podróżnych

W celu nakreślenia wizji dotyczącej wydajnego użytkowania zmodernizowanej infrastruktury, przygotowana została prognoza popytu w oparciu o trzy alternatywne scenariusze przyszłego rozwoju: pesymistyczny, optymistyczny i realistyczny. Ostatni z nich zakłada:

- Nieznaczne zmniejszenie populacji i spadek bezrobocia
- Dalszą integrację Europy wraz z rosnącym PKB mającą wpływ na integrację w regionach przygranicznych.
- Możliwości decyzyjne władz samorządowych w kwestii koncentracji zasiedlanych obszarów i inwestycji przynajmniej częściowo wzdłuż linii kolejowych
- Stabilny poziom zmotoryzowania obejmujący 0,4-0,6 samochodu na mieszkańca, co nieznacznie podniesie ceny paliw oraz spowoduje rozbudowę systemu poboru opłat
- Zrównoważone inwestycje w infrastrukturę drogową i kolejową gwarantujące widoczną poprawę transportu aglomeracyjnego

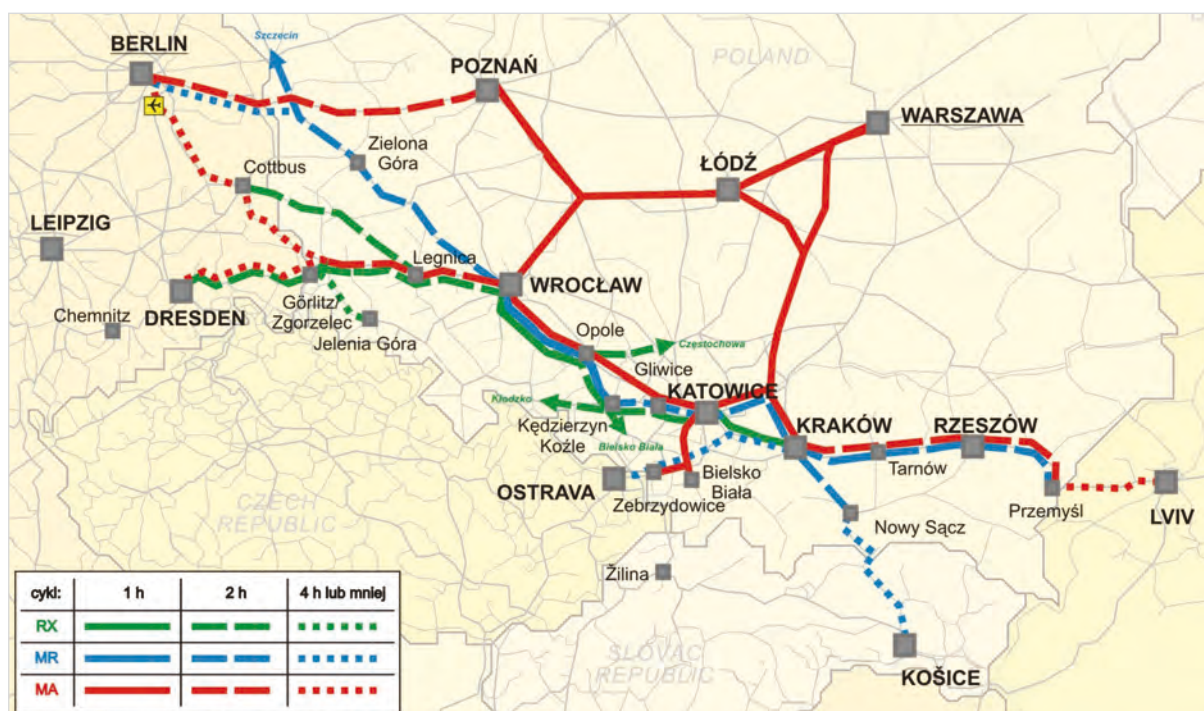
Mimo że scenariusz „realistyczny” prowadzi do znacznie obniżonego popytu na usługi transportowe w relacjach transgranicznych, to wzrastający poziom

integracji stabilizuje popyt nawet na obszarach o malejącej populacji.

Model przyszłego rozwoju

W oparciu o wyniki prognozy popytu, analizę infrastruktury oraz dostępną wiedzę na temat oczekiwanego poziomu usług transportu dalekobieżnego, regionalnego i aglomeracyjnego, opracowana została wizja przyszłego systemu transportu kolejowego wzdłuż korytarza Via Regia.

W oparciu o koncepcję zintegrowanych rozkładów jazdy z regularnymi odstępami pomiędzy połączeniami w określonych węzłach przesiadkowych, do roku 2020 zalecane jest wprowadzenie systemowej oferty pociągów międzyregionalnych, co pozwoliłoby na efektywne wykorzystanie dostępnej infrastruktury. Dzięki wzmożonym pracom remontowym w obszarze infrastruktury kolejowej, do roku 2030 istniejące pociągi międzyregionalne mogą zostać wymienione na pociągi przeznaczone do transportu międzyaglomeracyjnego, gwarantujące nowy poziom komfortu i jakości. Jednocześnie realizacja najważniejszych inwestycji infastrukturalnych po-



Proponowana sieć i zakres połączeń w perspektywie roku 2030 (źródło: ETC)



Tworzenie warunków dla atrakcyjnej i efektywnej oferty – Zmodernizowana linia kolejowa E-30 w Oławie, odnowiony Dworzec Główny we Wrocławiu (źródła: Mirosław Siemieniec / PKP PLK S.A., GRUPA 5 Sp. z o.o.)

zwoliłaby na oddzielenie (powolnego) transportu towarowego i osobowych przewozów regionalnych od (szybkiego) transportu międzyregionalnego i międzyaglomeracyjnego. Dotyczy to przede wszystkim „kluczowych” odcinków Via Regia pomiędzy Wrocławiem i Krakowem, co powinno umożliwić obsługę odpowiedniej jakości dla dużej liczby pasażerów.

Partner:

Urząd Miejski Wrocławia, Biuro Rozwoju Wrocławia

Kontakt:

Jan Roga, Marek Żabiński

Wsparcie zewnętrzne:

ETC Transport Consultants, Berlin

Rozwój połączeń transgranicznych

Transport transgraniczny napotyka na wiele przeszkód, które obniżają jego atrakcyjność. Niejednolite systemy sygnalizacji, systemy bezpieczeństwa, zasilania oraz różne rozstawy szyn ograniczają możliwości poruszania się wagonów przez granice, a rozwiązania stosowane przez operatorów (zmiana pociągu lub lokomotywy na stacjach przygranicznych) powodują dłuższy czas przejazdu oraz zwiększają ryzyko spóźnienia na inne połączenia. W dodatku, z powodu niskiego popytu, często używane są przestarzałe tabor. Przykład połączenia pomiędzy Drezniem i Wrocławiem pokazuje, że czynniki te są niezwykle istotne. Po wprowadzeniu bezpośrednich połączeń obsługiwanych przez lokomotywy spalinowe wzrosła liczba pasażerów, a połączenia poranne i wieczorne usprawniają transport turystyczny i biznesowy.

Perspektywy dla połączenia Berlin-Wrocław

W badaniu opracowanym przez Departament ds. Rozwoju Miejskiego Senatu Berlina przeanalizowano

możliwości wprowadzenia porównywalnej oferty pomiędzy Berlinem a Wrocławiem przy zastosowaniu odnowionej infrastruktury w Brandenburgii (Berlin-Cottbus) i na Dolnym Śląsku (Zgorzelec/Węgliniec-Legnica-Wrocław). Ponieważ możliwych jest kilka tras, dokonano oceny pięciu różnych modułów:

- Moduł 1: Stan obecny, realizacja minimum poprawek
- Moduł 2: Modernizacja i elektryfikacja pomiędzy Hoyerswerdą i Horką, zmiana trasy
- Moduł 3: Elektryfikacja pomiędzy Görlitz i Węglińcem, zmiana pociągu w Cottbus i Görlitz
- Moduł 4: Elektryfikacja pomiędzy Cottbus i Görlitz
- Moduł 5: Kapitałny remont linii łączącej Cottbus, Forst (Lausitz) i Legnicę

Zgodnie z wynikami, możliwe będzie wprowadzenie trzech par pociągów pomiędzy Berlinem, lotniskiem Berlin-Brandenburg International oraz Wrocławiem po modernizacji niemieckiej części linii towarowej E-30 (moduł 2). Dzięki przetaczaniu pociągów za pomocą wielosystemowej trakcji elektrycznej, pomiędzy Cottbus a Wrocławiem, czas podróży będzie możliwy do zredukowania poniżej 3:45 godz.

Oferta będzie możliwa do wprowadzenia w pociąg kilku lat, zastępując obecne bezpośrednie po-



We wrześniu 2011 r. odremontowana linia kolejowa Berlin-Cottbus została ponownie uruchomiona (źródło: DB AG / Christian Bedeschinski)



Przyjazd bezpośredniego pociągu z Drezna do Wrocławia (źródło: BRW / Łukasz Górzynski)

łączenia wymagające czasochłonnej dwukrotnej zmiany lokomotyw, bądź wprowadzając ewentualne rozwiązania przejściowe obsługiwane przez lokomotywy spalinowe. Warunkiem koniecznym jest odpowiednia modernizacja linii towarowej Knapenrode-Hoyerswerda-Horka, która została uzgodniona w roku 2003 i potwierdzona przez rządy Polski i Niemiec w czerwcu 2011 r.

Rozwój sieci regionalnej

Po ukończeniu niezbędnej inwestycji średnioterminowych dostępnych będzie kilka kolejnych opcji dotyczących dalszych udoskonaleń. Obejmują one elektryfikację tras pomiędzy Cottbus-Görlitz a Görlitz-Węgliniec w celu skrócenia czasu podróży i rozbudowy węzła Görlitz/Zgorzelec.



Opcje (moduły) redukcji czasu podróży pomiędzy Berlinem a Wrocławiem (źródło: ETC)

Jednak trasa przez Forst (Lausitz)-Legnica oferuje również ciekawe perspektywy, wynikające z faktu, że trasa ta jest krótsza. Po przeprowadzonej modernizacji już dziś pociągi obsługiwane przez lokomotywy spalinowe mogą stanowić konkurencyjną ofertę, a w dalekiej perspektywie trasa może zapewnić rezerwową przepustowość w przypadku rosnącego popytu.

Partner:

Departament ds. Rozwoju Miejskiego Senatu Berlina

Kontakt:

Dr. Jürgen Murach, Gerd Müller

Wsparcie zewnętrzne:

ETC Transport Consultants, Berlin

Transgraniczna integracja opłat i rozkładów jazdy

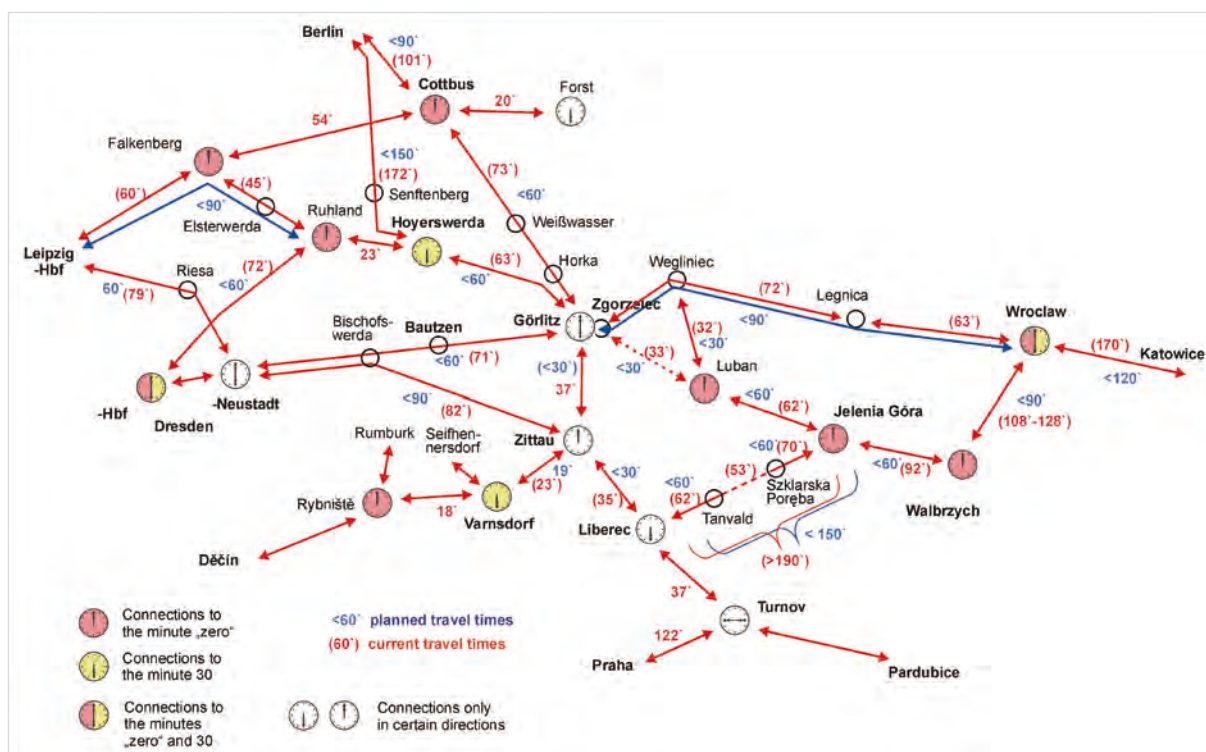
Prócz barier natury technicznej, transgraniczny transport kolejowy napotyka również na problemy natury organizacyjnej. Rozkłady jazdy koordynowane są w perspektywie długoterminowej, a elastyczne korekty, np. z powodu krótkoterminowych założeń konstrukcyjnych, są niemal niemożliwe. Jeśli komunikacja transgraniczna nie jest dostatecznie rozwinięta, to w razie opóźnienia pasażer nie ma szans zdążyć na przesiadkę, a zakup biletu po atrakcyjnej cenie nieraz, prócz umiejętności językowych, wymaga wiedzy fachowej.

Saksońskie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych oraz Departament ds. Rozwoju Miejskiego Senatu Berlina opracowały dwie analizy dotyczące możli-

wości zniwelowania powyższych niedogodności: Propozycję transgranicznej integracji rozkładów jazdy oraz studium na temat poprawy warunków podróży pasażerów korzystających z pociągów międzynarodowych.

Zsynchronizowane rozkłady jazdy w trójkącie saksońsko-polsko-czeskim

Ze względu na ścisły związek pomiędzy infrastrukturą i taborem kolejowym oraz na konieczność analizy przepustowości tras, połączenia kolejowe należy planować i wdrażać w perspektywie długoterminowej. W myśl aktualnego planu synchronizacji



Proponowany system węzłów z uwzględnieniem rozkładów jazdy w transporcie regionalnym i transgranicznym (źródło: ISUP / LUB)

rozkładów jazdy, węzły sieci kolejowej są wyznaczane i łączone ze sobą pod względem odpowiedniej jakości i czasu podróży. Daje to w rezultacie zintegrowaną ofertę optymalnych połączeń.

W aspekcie synchronizacji rozkładów jazdy transgraniczna integracja sieci stanowi zarazem szansę jak i wyzwanie. W celu realizacji wspólnego zamierzenia należy dokonać harmonizacji regionalnych i krajowych polityk w obszarze infrastruktury oraz szczegółowo sformułować porozumienia gwarantujące solidną bazę pod inwestycje.

Mając na względzie powyższe założenia, autorzy opracowania przygotowanego przez Saksońskie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych zdiagnozowali obecny stan infrastruktury w trójkącie saksońsko-polsko-czeskim oraz wskazali propozycję systemu węzłów rozkładowych wskazującego połączenia zdefiniowane. Planowane inwestycje zebrano w opracowaniu strategicznym, które opisuje potencjalne ramy przygotowań wspólnych działań. Wdrożenie koncepcji wymaga uzgodnienia docelowych czasów podróży między Dreznem, Cottbus i Wrocławiem.

Pokonywanie barier organizacyjnych w transgranicznym transporcie kolejowym

Istnieje wiele możliwości podniesienia poziomu usług dla pasażerów podróżujących z Saksonii i Berlina-Brandenburgii na Dolny Śląsk:

- Dzięki lepszej koordynacji rozkładów jazdy można uruchomić atrakcyjne połączenia z Berlina i Drezna do Jeleniej Góry oraz dalej w Karkonosze
- Prosta oferta gastronomiczna może polepszyć ogólne wrażenia z podróży pociągiem Eurocity Hamburg-Kraków na odcinkach pozbawionych wagonów restauracyjnych
- Bilety zintegrowane mogą zmniejszyć ryzyko nadmiernych kosztów oraz ułatwić dostęp do ofert ra-



Brama do Dolnego Śląska: Görlitz (źródło: Andreas Köhl)

batowych niedostępnych w standardowych kanałach dystrybucji

- Dostęp do atrakcji turystycznych Polski południowej można poprawić poprzez umieszczenie rozkładów jazdy autobusów w wyszukiwarkach

W celu ułatwienia realizacji praktycznych udogodnień Departament ds. Rozwoju Miejskiego Senatu Berlina uruchomił wraz z zainteresowanymi podmiotami zrównoważony proces identyfikacji barier spowodowanych np. konfliktem interesów, wskazujący możliwe rozwiązania.

Partnerzy:

Saksońskie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych (SMI);
Departament ds. Rozwoju Miejskiego Senatu Berlina

Kontakt:

Andreas Köhl, Jörg Kellermann; Dr. Jürgen Murach,
Gerd Müller

Wsparcie zewnętrzne:

ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung
GmbH, Dresden / LUB Consulting GmbH, Drezno

Dolny Śląsk: Poprawa dostępu do regionów górskich

Lańcuch Sudetów stanowi bramę do bardzo atrakcyjnych, pod względem turystycznym obszarów na granicy polsko-czeskiej, jednakże jest on również naturalną granicą utrudniającą dostęp do regionu przygranicznego. W związku z tym południowe obszary Dolnego Śląska i Województwa Opolskiego charakteryzują się peryferyjnym położeniem, co powoduje konieczność ich aktywizacji społecznej

i gospodarczej pod kątem wzrostu i szansy rozwoju.

Infrastruktura transportowa znajdująca się na tych obszarach pełni dwie funkcje: Z jednej strony zapewnia ona dostęp do rynku wewnętrznego i poprawia warunki rozwoju turystyki. Z drugiej zaś stawia wymóg wzrostu handlu i wymiany z Czechami, co wspiera rozwój gospodarczy.

Rozwój strategiczny sieci dróg dzięki inwestycjom skoordynowanym

Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu (WBU) przygotowało opracowanie, którego celem jest określenie drogi integrującej południowe obszary Dolnego Śląska z uwzględnieniem udoskonalenia połączeń północy z południem. W pierwszym rzędzie przeprowadzono kompleksową analizę regionu obejmującą warunki geograficzne i wymogi wynikające z konieczności ochrony obszarów o dużej wartości przyrodniczej.

W oparciu o wyniki analizy ustalono trzy alternatywne trasy z wykorzystaniem istniejących dróg. W celu określenia priorytetowych rozwiązań, poszczególne opcje zostały porównane pod względem wyników ekonomicznych, wpływu na obszary chronione lub wrażliwe, szacowanych kosztów inwestycji, stopnia zgodności z aktualnymi programami inwestycyjnymi, jak i przewidywanych korzyści dla transportu multimodalnego i rozwoju turystyki.

Podejście metodyczne oraz wyniki opracowania zostały szczegółowo przedyskutowane z zainteresowanymi instytucjami w celu osiągnięcia pełnego porozumienia w tej kwestii. W efekcie sporządzono dokument palniastyczny, usprawniający strategiczną koordynację w zakresie zdecentralizowanych inwestycji w obszarze regionalnej infrastruktury drogowej.

Określenie procesu decyzyjnego w kwestii modernizacji infrastruktury kolejowej

Urząd Miejski Wrocławia dokonał analizy możliwości stworzenia równoległej trasy kolejowej z Wrocławia do Wałbrzycha, Jeleniej Góry i Zgorzelca, zbudowanej w latach 1843-1867. Z powodu braku inwestycji infrastruktura ta ulega stałej degradacji, przez co czasy przejazdu są coraz dłuższe z każdym rokiem. Jednocześnie trasa ta ma znaczenie dla transportu towarowego ze względu na przewóz żwiru do budowy dróg.

Przedmiotem opracowania była diagnoza aspektów technicznych, którego pierwsza część dotyczyła analizy stanu infrastruktury kolejowej uwzględniając obecnie osiąganą prędkość. W drugiej części rozważono trzy scenariusze modernizacji:

- Scenariusz I: Przywrócenie oryginalnych parametrów technicznych linii kolejowej

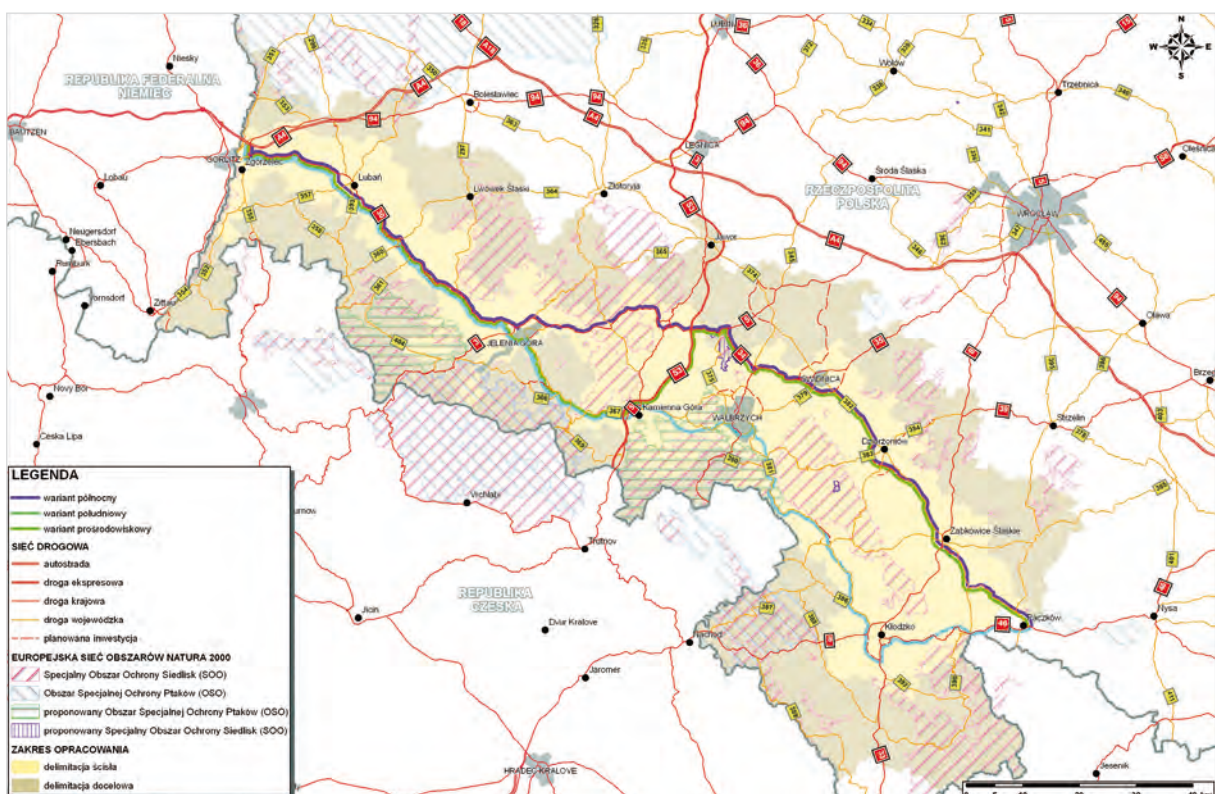


Udział stron zainteresowanych: Warsztaty regionalne w Karpaczu (czerwiec 2010), publiczna prezentacja wyników we Wrocławiu (grudzień 2010, źródło: WBU)

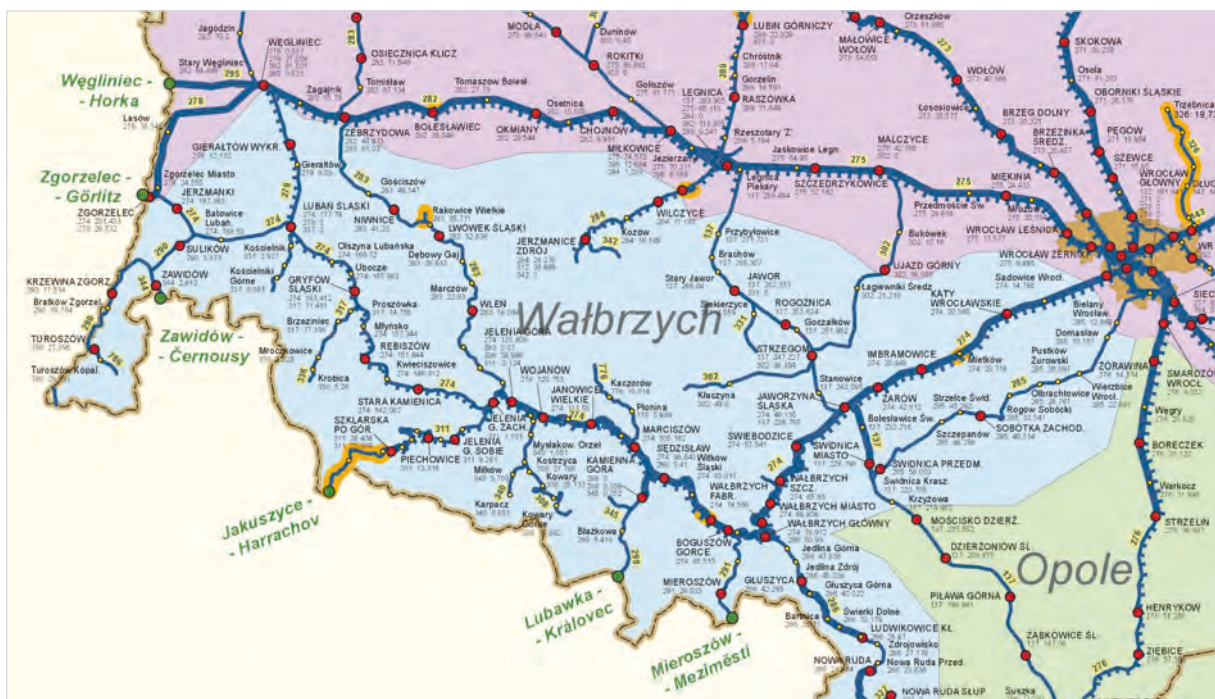
- Scenariusz II: Modernizacja w celu osiągnięcia prędkości na poziomie 120 km/h
- Scenariusz III: Modernizacja w celu osiągnięcia prędkości na poziomie 160 km/h na odcinku Wrocław-Marciszów (120 km/h na pozostałych odcinkach)

Scenariusz III zawiera kilka podscenariuszy dotyczących częściowej relokacji torów na odcinkach o niekorzystnym położeniu.

Zgodnie z wynikami, realizacja założeń przewidzianych w scenariuszu I umożliwiłaby skrócenie czasu podróży z Wrocławia do Jeleniej Góry z 3:23 do 1:53 godz., a z Jeleniej Góry do Zgorzelca z 1:40 do 1:04 godz. W scenariuszu II możliwe byłoby uzyskanie odpowiednio poziomu 1:33 i 0:54 godz., natomiast biorąc pod uwagę zdecydowanie większe nakłady inwestycyjne w scenariuszu III, na odcinku pomiędzy Wrocławiem a Jelenią Górą technicznie możliwe byłoby skrócenie czasu podróży do 1:03 godz.



Alternatywne trasy dróg łączących południowe obszary Dolnego Śląska (źródło: WBU)



Linia kolejowa 274 Wrocław-Wałbrzych-Zgorzelec (źródło: PKP PLK)

Pomimo że nie określono priorytetowego scenariusza, opracowanie to stanowi kompleksową bazę do dalszej dyskusji na temat perspektyw rozwoju analizowanej linii kolejowej, która ma szczególne znaczenie dla rozwoju regionalnego oraz zapewnienia dostępu do korytarza E-30.

Partnerzy:

Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu (WBU); Urząd Miejski Wrocławia; Biuro Rozwoju Wrocławia

Kontakt:

Rajmund Nowicki, Aleksandra Sieradzka-Stasiak; Jan Roga, Marek Żabiński

Wsparcie zewnętrzne:

EKKOM Sp. z o.o., Kraków; ARCADIS Sp. z o.o., Biuro Infrastruktury Kolejowej, Wrocław

Słowacja wschodnia/Ukraina: Zwiększenie spójności przestrzennej dzięki połączeniom kolejowym i drogowym

Zewnętrzna granica UE ma znaczący wpływ na możliwości rozwoju regionów położonych we wschodniej Polsce, wschodniej części Słowacji oraz na Ukrainie. Handel i wymiana poddawane są intensywnym kontrolom granicznym, a „gospodarka przygraniczna” ograniczona jest do działalności generującej raczej ograniczony zysk.

Transport drogowy na Ukrainę i z powrotem jest możliwy, ale z powodu długiego czasu oczekiwania na granicy w niekomfortowych warunkach oraz silnej presji psychicznej, nie jest atrakcyjny. Zaprzestano podróży lokalnymi pociągami ze względu na dewastację taboru kolejowego (przemyt alkoholu i papierosów), wobec czego podróże koleją ograniczają się do dalekobieżnych pociągów nocnych. Wobec powyższego, najatrakcyjniejszą opcją pozostaje transport powietrzny.

Transgraniczne punkty łączności na przygranicznym obszarze Polski i Słowacji

Poziom dostępności wschodniej Słowacji zależy od kierunku – połączenia z Bratysławy i Budapesztu są na wysokim poziomie: autostrady już działają lub są w fazie budowy, a regularne połączenia kolejowe obsługują komfortowe pociągi do Pragi, Ostrawy i Wiednia. Jednak podróż do Polski, Rumunii i na Ukrainę jest wciąż utrudniona – sieć dróg ogranicza się do krajowych i regionalnych, natomiast połączenia kolejowe niemal nie istnieją.

W związku z tym sprawą priorytetową jest rozbudowa multimodalnego korytarza biegnącego z kierunku regionu państw bałtyckich poprzez Polskę



Stacja kolejowa Koszyce (źródło: IU / Martin Reents)

i Słowację do Europy południowo-wschodniej, drogą z Białegostoku przez Lublin, Rzeszów i Koszyce dalej do Miskolc i Bukaresztu oraz koleją przez węzeł warszawski i krakowski.

Na poziomie regionalnym i lokalnym wiele połączeń transgranicznych zapewnia dostęp do wschodniej Słowacji. Obecnie budowane są międzynarodowe ścieżki rowerowe, a linie kolejowe z Rzeszowa i Tarnowa do Koszyc umożliwiają lepszy dostęp do regionów górskich. Konieczna jest jednak rewitalizacja transgranicznego transportu pasażerskiego, gdyż obecnie nie działają żadne regularne połączenia.

Przełomem mogłby być planowany remont linii kolejowej z Krakowa do Zakopanego, obejmujący budowę nowego toru między Podlężem i Piekiełkiem, gdyż mogłby on dać nowe możliwości wspólnej promocji potencjału rynkowego. W rezultacie na mapie turystycznej Europy Północnej i Zachodniej wyraźnie zostałaby zaakcentowana obecność Słowacji wschodniej.

Rozwój Lwowa jako węzła intermodalnego oraz ośrodka relacji UE - Ukraina.

W przypadku Ukrainy perspektywy przyszłego rozwoju zależą głównie od działań politycznych. W przypadku poprawy stosunków pomiędzy UE a Ukrainą można by uprościć przepisy regulujące wymianę osób, usług i towarów, co spowodowałoby rozwój handlu i poprawę sytuacji materialnej regionów przygranicznych.



Nocny pociąg do Lwowa gotowy do odjazdu z Wrocławia (źródło: IU / Martin Reents)

Rosnący poziom życia mógłby spowodować zmianę charakteru transportu transgranicznego, co ułatwiłoby również realizację bardziej ambitnych celów.



W perspektywie średnioterminowej Lwów mógłby stać się ośrodkiem handlu, gospodarki i turystyki, łączącym przestrzeń kulturalną i gospodarczą pomiędzy Europą Zachodnią i Wschodnią. Budowa europejskiej kolei normalnotorowej w kierunku granicy polsko-ukraińskiej stanowiłaby wsparcie dla tej wizji rozwoju oraz poprawiłaby, dziś mocno ograniczoną, funkcjonalność granicy jako bramy na wschód.

Partnerzy:

Agencja ds. Wsparcia Rozwoju Regionalnego Koszyc;
Miasto Lwów

Kontakt:

Ján Dzurdženík, Jaroslav Tešliar

Górny Śląsk: System transportu małymi samolotami oraz rozwój lokalnych lotnisk

Rozwój transportu małymi samolotami (SAT) może poprawić mobilność międzyregionalną oraz zwiększyć lokalną dostępność w regionach o słabo rozwiniętej sieci transportowej. Wprowadzenie systemu planowych i pozaplanowych lotów małymi samolotami mogłoby stanowić dodatkowy komponent systemu transportu, wypełniający niszę pomiędzy transportem drogowym a regularnym transportem powietrznym. Ponadto, daje lokalnym lotniskom i obszarom wokół nich szansę na rozwój gospodarczy.

Potencjał transportu małymi samolotami

W celu zdiagnozowania możliwości wprowadzenia systemu SAT w Polsce i krajach sąsiadujących, Górnośląska Agencja Promocji Przedsiębiorczości zleciła przygotowanie opracowania na temat potencjalnych kierunków rozwoju lokalnych lotnisk. Opracowanie zawiera analizę sieci lotnisk obejmującą ocenę ich aktualnego poziomu użytkowania, jak i potrzeby oraz perspektywy turystyki biznesowej



Konferencja na temat rozwoju nowoczesnych usług lotniczych i małych lotnisk (wrzesień 2009, źródło: GAPP)

opartej na usługach lotniczych.

Jak pokazują wyniki – biorąc pod uwagę niedostateczną jakość dróg i infrastruktury kolejowej – do obsługi podróży służbowych, szczególnie na trasach o ograniczonym popycie, potrzebne są innowacyjne rozwiązania komunikacyjne w zakresie od 200 do 1400 km. System SAT może stanowić odpowiedź na powyższe wymogi pod warunkiem wprowadzenia optymalnego systemu lotnisk, odpowiedniej floty samolotów oraz efektywnego systemu zarządzania

trasami.

W celu zwiększenia funkcjonalności systemu nieunikniona jest ścisła współpraca i koordynacja działań z sąsiadującymi państwami, gdyż jego sukces ekonomiczny zależy od odpowiedniej liczby lotów na odległości kilkuset kilometrów. W trakcie trwania projektu nawiązano pierwsze kontakty z partnerami ukraińskimi, jednak przewiduje się, że jedynie szeroki zakres działania na skalę europejską zapewni odpowiedni popyt.

Strategie rewitalizacji lokalnych lotnisk

W celu stworzenia warunków dla wprowadzenia systemu SAT oraz wykreowania nowych perspektyw rozwoju, również dla rozwoju gospodarczego, GAPP wraz z lokalnymi partnerami opracowała zestaw czterech koncepcji modernizacji śląskich lotnisk. Działania na rzecz regionalnej polityki modernizacji lotnisk zaowocowały przygotowaniem projektów technicznych następujących obiektów:

- Rybnik-Gotartowice: Obecnie pełni funkcję lotniska sportowego; rozbudowa dla celów lokalnego lotniska obsługującego podróże służbowe oraz rozwój komer-



Koncepcja rozbudowy lotniska w Rybniku łącznie z rozwojem sąsiadujących terenów przemysłowych (źródło: Susuł & Strama Architekci)



Modernizacja lotniska w Rybniku – Wizualizacja (źródło: Susuł & Strama Architekci)

cyjny okolicznych obszarów

- Częstochowa: Odbudowa i modernizacja dawnego lotniska wojskowego w celu obsługi m.in. lotów czarterowych, rozwoju multimodalnego centrum logistycznego
 - Czechowice-Dziedzice: Rozbudowa lotniska dla celów specjalnych służących przemysłowi lotniczemu, wyposażonego w urządzenia testowe, laboratoryjne i nawigacyjne
 - Bielsko-Biała: Rozbudowa dla celów lokalnego lotniska obsługującego podróże służbowe, dodatkowa funkcja: organizacja koncertów i innych imprez
- Zdiagnozowanie okresloncych funkcji każdego lotniska pozwoliło zwiększyć wartość dodaną po-

wyższych projektów, jak również umożliwiło opracowanie koncepcji zagospodarowania okolicznych obszarów.

W celu podjęcia kolejnych kroków dotyczących dalszego wdrożenia i finansowania inwestycji, niezbędne jest wykonanie studium wykonalności proponowanych założeń z uwzględnieniem wielu oczekiwanych działań i możliwych ograniczeń spowodowanych konfliktem interesów związanym z zagospodarowaniem sąsiednich obszarów. Ponadto należy ustalić sposoby finansowania ich nieprzerwanego działania, gdyż lokalne lotniska wyposażone w nowoczesne urządzenia nie mogą być obsługiwane bez wsparcia zewnętrznego.

Partner:

Górnośląska Agencja Promocji Przedsiębiorczości (GAPP)

Kontakt:

Bartłomiej Płonka

Wsparcie zewnętrzne:

Instytut Lotnictwa, Warszawa / Susuł & Strama Architekci S.C., Oświęcim (Rybnik) / Nizielski & Borys Consulting Sp. z o.o., Katowice (Bielsko-Biała) / Zygmunt Greń Biuro Projektowo - Architektoniczne, Brenna (Czechowice-Dziedzice) / Inco Sp. z o.o., Gliwice (Częstochowa)

Gliwice/Koszyce: Strategie aktywizacji lokalnych lotnisk

Urząd Miejski w Gliwicach zrealizował szczegółowe studium, które, wraz z przeprowadzoną analizą prawną i ekonomiczną, stanowi kompleksowe opracowanie dające podstawy do określenia przyszłego statusu lokalnego lotniska. W przypadku lotniska Koszyce podjęto próbę określenia perspektyw dla regionalnego lotniska, które uzależnione są od regularnych usług lotniczych.

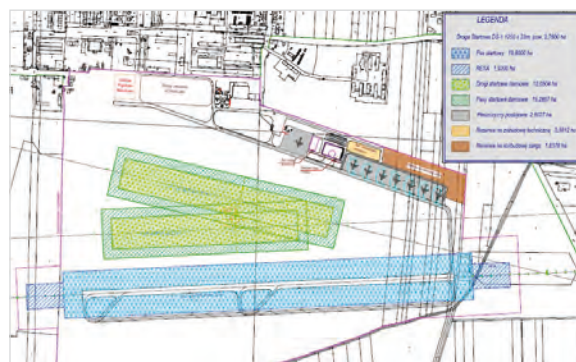
Ocena potencjalnych rezultatów rewitalizacji lotniska

Z lotniska w Gliwicach, którego właścicielem jest miasto, korzysta przede wszystkim lokalny sportowy klub lotniczy. Każdego roku odnotowuje się ok. 7000 startów i lądowań, jednak obecnie nie więcej niż 15% tych działań nastawionych jest na obsługę

turystyczną i biznesową. Co więcej, lotnisko obsługuje lotniczą stację pogotowia ratunkowego.

Koncepcja, zawarta w projekcie, przedstawia warunki niezbędne do przekształcenia niepublicznego lotniska w lotnisko do użytku publicznego. Koszty modernizacji lotniska w celu osiągnięcia pożądanego standardu szacuje się na poziomie ok. 15 mln euro, przy czym oczekiwane roczne koszty operacyjne kształtują się na poziomie ok. 750 000 euro. Inwestycje objęłyby pas startowy, hangary, wieżę kontrolną oraz punkty serwisowe do obsługi małych samolotów pasażerskich i towarowych.

W celu ustalenia warunków ekonomicznych oraz potencjalnego poziomu zysków przygotowano kompleksową analizę zawierającą szacunkowy przewidywany popyt i potencjalne połączenia, docelową liczbę pasażerów i operacji, a także analizę rynku usług



Aktualna funkcja lotniska w Gliwicach oraz koncepcja rozbudowy (źródło: Urząd Miejski w Gliwicach/projekt EMA)

powiązanych: powietrzne usługi taksówkarskie, prywatne przeloty służbowe, szkolenia lotnicze i usługi związane z działalnością lotniska. Jak pokazują wyniki, sukces ekonomiczny lotniska zależy także od prawidłowego rozplanowania sieci regionalnych lotnisk odpowiadającej oczekiwanemu popytowi.

Wzrost znaczenia lotniska jako regionalnego łącznika

Od chwili zamknięcia w 2000 r. taniej linii lotniczej SkyEurope, lotnisko w Koszycach odnotowuje gwałtowny spadek liczby pasażerów. Poza kilkoma codziennymi połączeniami z Pragą, Wiedniem i Bratysławą lotnisko jest używane przede wszystkim do lotów czarterowych, lecz nie wykorzystuje swojego potencjału jako bramy do Słowacji Wschodniej.



Przejazd busem z lotniska w Budapeszcie do (źródło: IU / Martin Reents)

Dla celów aktywizacji marketingowej oraz pozyskania nowych przewoźników i linii lotniczych, Agencja ds. Wsparcia Rozwoju Regionalnego Koszyc przygotowała opracowanie, w którym porównano lotnisko z jednostkami konkurencyjnymi na Słowacji, w Polsce, na Węgrzech i na Ukrainie. Mając na uwadze oczekiwania publicznych i prywatnych podmiotów zaproponowano zalecenia dalszego rozwoju, które powinny ułatwić dostęp do regionu oraz zwiększyć użyteczność dla obsługi ruchu turystycznego.

Partnerzy:

Urząd Miejski w Gliwicach; Agencja ds. Wsparcia Rozwoju Regionalnego Koszyc

Kontakt:

Anna Włodarczak; Jozef Sulak, Jaroslav Tešliar

Wsparcie zewnętrzne:

AD NOTAM Kancelaria Prawna, Warszawa / intelligent aviation, Warszawa / Instytut Lotnictwa, Warszawa

II

Zrównoważony transport w obszarach aglomeracyjnych



Kraków / Gliwice: Badanie potrzeb i oczekiwań pasażerów	25
Kraków: W kierunku szybkiej i zintegrowanej podmiejskiej komunikacji kolejowej	27
Wrocław / Gliwice: Rewitalizacja stacji kolejowych jako ośrodków intermodalnych	28
Opole: Zintegrowany system transportu miejskiego (zarządzanie mobilnością)	30
Wrocław: Elastyczne rozwiązania w transporcie publicznym i prywatnym – projekt Bike & Ride	32
Drezno/Wrocław: Redukcja negatywnego wpływu transportu towarowego	34

Kraków / Gliwice: Analiza potrzeb i oczekiwań pasażerów

Dzięki wzrostowi poziomu dochodów obywatele mogą sami wybrać preferowany środek transportu. W związku z tym sukces komunikacji zbiorowej coraz częściej zależy od poziomu zadowolenia pasażerów. Optymalny czas przejazdu, częste połączenia i odpowiedni komfort – jeśli warunki te nie zostaną spełnione, to z transportu publicznego będą nadal korzystać jedynie pasażerowie nie mający możliwości wyboru innych opcji, często o ograniczonych dochodach i korzystający z ofert rabatowych.

W rezultacie z powodu braku dochodów poziom usług spadnie do minimum, a w krajobrazie miejskim przeważać będzie negatywny wpływ transportu indywidualnego w postaci zanieczyszczeń, hałasu i zatłoczenia. Przestrzeń miejska straci na atrakcyjności, a jakość życia ulegnie pogorszeniu.

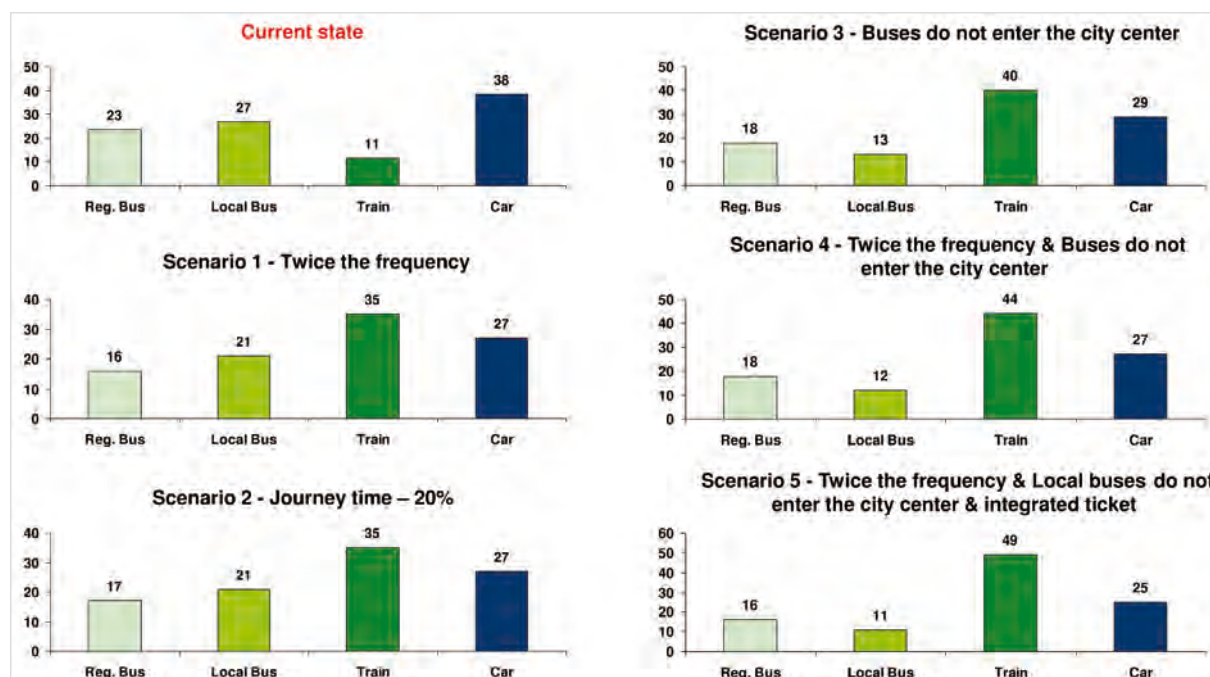
Niemniej jednak, pomimo ograniczeń finansowych, należy zdecydować, które elementy komunikacji publicznej wymagają poprawy w pierwszej kolejności. W tym celu miasto Kraków dokonało analizy potrzeb i oczekiwań pasażerów transportu kolejowego i autobusowego.

Perspektywa zastąpienia transportu drogowego transportem kolejowym

W aglomeracji krakowskiej planowane jest wprowadzenie Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA), która przyczyni się do znacznej poprawy warunków komunikacji publicznej. W celu zbadania obecnego podziału intermodalnego środków transportu, funkcjonalności aktualnej oferty i potencjalnego wpływu systemu SKA, przeprowadzono ankietę adresowaną do mieszkańców obszarów położonych wzdłuż głównych korytarzów kolejowych.

W wyniku przeprowadzonej analizy okazało się, że aktualna oferta komunikacji kolejowej jest słabo rozpowszechniona i w małym stopniu wykorzystywana. Respondenci nie byli w stanie udzielać odpowiedzi na pytania dotyczące czasu podróży oraz liczby połączeń, a jakość oferty została oceniona znacznie gorzej, niż w przypadku pozostałych środków komunikacji publicznej.

Jeśli chodzi o znacznie wyższą jakość usług w systemie SKA, duża część respondentów zadeklarowała gotowość do przyszłego korzystania z transportu kolejowego. Zmiana ta obejmowałaby głównie



Deklarowane zmiany w wyborze środków transportu po usprawnieniu transportu kolejowego (źródło: Jan Friedberg)

istniejące usługi autobusowe i mikrobusowe, a także transport indywidualny. Istotnym warunkiem zmiany byłaby informacja na temat dostępnych usług oraz poprawa dostępu to stacji kolejowych. Obecnie pasażerowie kolei mieszkają przeważnie w odległości do 1 km od stacji kolejowej.

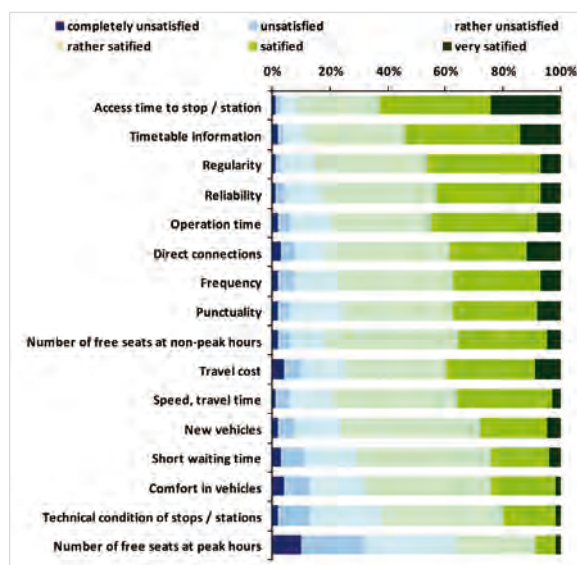
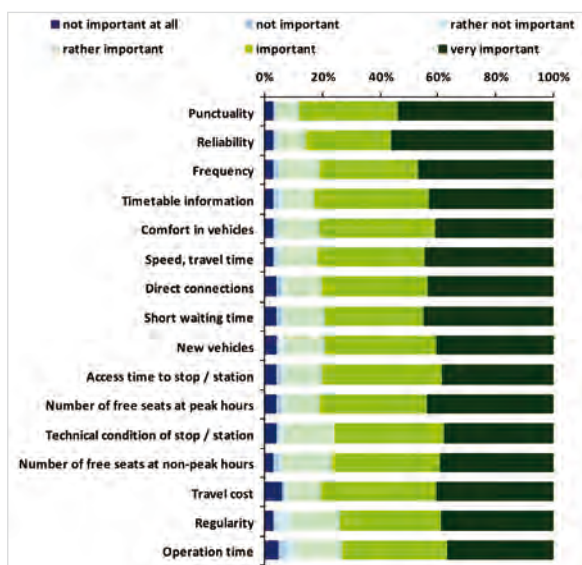
Analiza preferencji pod kątem przygotowania działań inwestycyjnych

W przypadku Gliwic rewitalizacja obszarów w centrum miasta daje szansę weryfikacji strategii rozwoju transportu miejskiego. W związku z powyższym przeprowadzono ankietę skierowaną do mieszkańców i pasażerów, której celem było zbadać nawyków podróżowania, poziomu zadowolenia z transportu publicznego, potrzeb, oczekiwań i opinii na temat konieczności podjęcia odpowiednich działań inwestycyjnych.

Wyniki ankiety wskazały, że ok. 35% mieszkańców regularnie korzysta z lokalnego transportu autobusowego. Najistotniejszymi powodami korzystania z transportu publicznego jest brak możliwości używania własnego samochodu, niskie koszty i krótki czas podróży. Podkreślono konieczność działań w zakresie poprawy częstości połączeń, czasów oczekiwania w węzłach przesiadkowych oraz punktualności.

W perspektywie średnioterminowej zakłada się bardziej kompleksowe cele: zakup nowoczesnych autobusów, nowoczesne przystanki autobusowe, pasy ruchu dla autobusów, automaty biletowe. Co ciekawe, 65% respondentów popiera ideę ograniczenia ruchu samochodowego w centrum miasta.

Opracowanie zainicjowało proces analiz i badań. Jego wyniki powinny zostać wykorzystane do sformułowania hierarchii potrzeb, otwierając drogę niezbędnym decyzjom w kwestii kierunków rozwoju.



Znaczenie (po lewej) i ocena (po prawej) czynników usług transportu publicznego w Gliwicach (źródło: PBS DGA)

Partnerzy:

Urząd Miasta Krakowa; Urząd Miejski w Gliwicach

Kontakt:

Włodzimierz Zaleski; Anna Włodarczak

Wsparcie zewnętrzne:

Jan Friedberg - Projektowanie i doradztwo w zarządzaniu, Wieliczka / Stowarzyszenie Inżynierów Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej, Oddział w Krakowie; PBS DGA Sp. z o.o., Sopot

Kraków: W kierunku szybkiej i zintegrowanej podmiejskiej komunikacji kolejowej

Kompleksowy system transportu publicznego w aglomeracjach wymaga integracji oraz stworzenia sieci wszystkich środków transportu obejmujących: kolej, metro, tramwaje i autobusy, taksówki oraz wspólne korzystanie z samochodów, ruch rowerowy, jak i pieszy. Szczególnie transport kolejowy wymaga działań na rzecz jego aktywizacji: posiada on dużą przepustowość i wpływa na efektywność korytarzy transportowych, mających wpływ na kształtowanie rozwoju terenów osadniczych. Stwarza doskonałe warunki do wykreowania węzłów i stacji komunikacji intermodalnej.

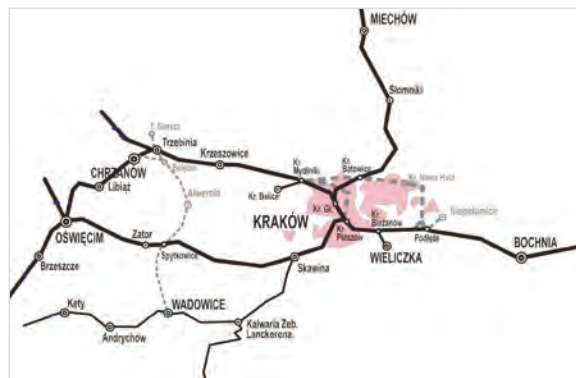
Wobec powyższego, we wszystkich dużych miastach sieci szybkiego regionalnego transportu kolejowego już działają lub są w trakcie budowy. Po niemieckiej stronie obszaru Via Regia najbardziej zaawansowany jest system berliński (obejmujący pociągi regionalne), a systemy w Halle/Lipsku i Dreźnie są w fazie kompleksowych usprawnień. W polskich miastach wdrażanie systemu jest wciąż w fazie początkowej, może za wyjątkiem Warszawy.

Zwiększenie dostępu do systemu kolejowego

Zadania, którym należy sprostać, są bardzo trudne: potężne węzły kolejowe o przestarzałej infrastrukturze wymagają modernizacji obejmującej zmianę struktury torów i dostosowania systemów technicznych do wymogów XXI wieku. Niezbędne są ogromne inwestycje daleko wykraczające poza aktualne remonty i prace modernizacyjne prowadzone w budynkach dworców, m.in. we Wrocławiu i w Katowicach. Należy usunąć tzw. wąskie gardła, jednocześnie zwiększając świadomość zainteresowanych podmiotów i instytucji w aspekcie przewidywanych korzyści, co uzasadni powyższe działania.

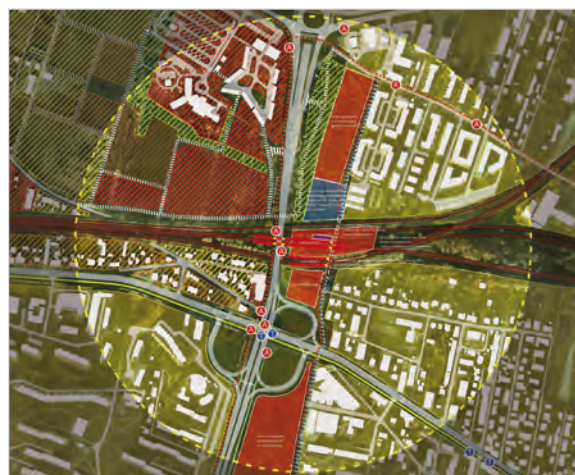
Zadaniem podstawowym jest stworzenie odpowiedniej sieci punktów dostępowych, które znajdują się w pobliżu źródeł, miejsc przesiadkowych i skrzyżowań obejmujących przepływ pasażerów. Na ten cel przygotowano opracowania techniczne i koncepcyjne obejmujące następujące stacje:

- „Złocień” i „Prądnik Czerwony” – położone blisko granic miasta, w pobliżu istniejących i planowanych terenów mieszkalnych i handlowych o niewystarczających usługach komunikacyjnych.



Struktura krakowskiego węzła kolejowego (źródło: Jan Friedberg)

- „Bronowice Nowe” położone w sąsiedztwie istniejących osiedli mieszkalnych i dużych terenów przeznaczonych na cele handlowe. Stacja ta będzie również częścią systemu Park & Ride.



Stacja kolejowa Kraków-Bronowice: Funkcjonalna analiza przestrzenna wraz z wizualizacją (źródło: ALTRANS)

- „Sanktarium” – przede wszystkim do użytku pielgrzymów przybywających do Sanktuarium oraz nowego centrum Jana Pawła II, a także dla klientów dużego centrum handlowego.

W analizie określono położenie i zarys techniczny peronów i połączeń z okolicznymi obszarami (ścieżki dostępu, niezbędne zagospodarowanie gruntów). Wszystkie prace przeprowadzono w ścisłej współpracy z Województwem Małopolskim w roli organizatora usług kolejowych oraz PKP PLK w roli operatora infrastruktury.

Wprowadzenie systemu opłat zintegrowanych

Działania mające na celu wykreowanie stacji kolejowych zostały uzupełnione o analizę dotyczącą integracji systemu opłat w aglomeracji krakowskiej. Biorąc pod uwagę powszechne użytkowanie biletów

miesięcznych w transporcie miejskim i kolejowym, przeanalizowano możliwości i potencjalne efekty zintegrowanego systemu opłat. Analiza obejmuje projekt systemu opłat, aspekty organizacyjne i finansowe oraz ewentualne modele współpracy z władzami miasta i dostawcami usług. Biorąc pod uwagę również oczekiwane wyniki finansowe, powinna ona stanowić podstawę do negocjacji i porozumień z zainteresowanymi podmiotami.

Partner:

Urząd Miasta Krakowa

Kontakt:

Włodzimierz Zaleski

Wsparcie zewnętrzne:

Pracownia Planowania i Projektowania Systemów Transportu ALTRANS - Stanisław Albricht, Kraków

Wrocław / Gliwice: Rewitalizacja stacji kolejowych i centrów intermodalnych

Jak pokazuje historia, dotychczasowe funkcje stacji kolejowych uległy całkowitej przemianie: jako część infrastruktury technicznej budynki dworcowe były niezbędne do organizacji transportu kolejowego i służyły wyłącznie do tego celu. Dziś jednak funkcja ta ogranicza się niemal wyłącznie do roli miejsca zapewniającego dostęp do kolei oraz – o ile to konieczne – miejsca sprzedaży biletów. Główne stacje kolejowe, „żyją” dzięki dużym potokom pasażerskim korzystającym z oferowanych w ich ramach usług, jednak małe stacje często ulegają degradacji. Wobec tego miejsce, które dawniej pełniło ważną funkcję w życiu miasta, może stać się problemem.

Perspektywy rozwoju stacji Wrocław Nadodrze

Dyskusja na temat przyszłości dworca Nadodrze rozpoczęła się w roku 2007 w ramach projektu ED-C III Via Regia poprzez opracowanie pierwszego ogólnego opracowania na temat możliwości rewitalizacji i rozbudowy dworcowego budynku. Z powodu dużego zainteresowania opinii publicznej podjęto decyzję o przygotowaniu szczegółowej analizy obejmującej otoczenie dworca i kładącej większy nacisk na jego strategiczne położenie w strukturze miasta.



Wrocław Nadodrze – Plan sytuacyjny wraz z wizualizacją (źródło: AA Studio)



Konsultacje z lokalną społecznością (źródło: AA studio)

Zorganizowano ogólnodostępne warsztaty na temat kierunków dalszego rozwoju, a następnie przygotowano wstępny projekt parku i placu przed dworcem. Poszerzona koncepcja zawiera obecnie kompleksowe wytyczne właściwe do sprecyzowania procesu rewitalizacji i modernizacji. Tak więc, pod warunkiem wzrastającej świadomości oraz motywacji do działania, będzie można wdrożyć koncepcję akceptowaną przez społeczność.

W rezultacie dworzec kolejowy mógłby odzyskać funkcję łącznika dzielnicy Nadodrze, co wymaga kompleksowych prac modernizacyjnych oraz zaangażowania stron zainteresowanych w proces rewitalizacji. Ponadto, udana, przebudowa budynku dworca pełniłaby rolę działania pilotażowego dla podobnych projektów, również poprzez opracowanie modeli współpracy pomiędzy PKP, władzami publicznymi i stronami zaangażowanymi w kwestii zagospodarowania dworców o ograniczonym potencjale dla funkcji komercyjnych.

Przebudowa dworca kolejowego w Gliwicach

Konieczność rewitalizacji dworca głównego w Gliwicach oraz jego otoczenia doprowadziła do zawarcia w roku 2010 porozumienia pomiędzy Urzędem Miejskim w Gliwicach oraz PKP w sprawie wspólnej koncepcji zagospodarowania przestrzennego.

Celem koncepcji miało być określenie funkcji i wkorzystania gruntów na poszczególnych obszarach oraz wsparcie integracji przestrzennej otoczenia dworca. Poczynając od terenów położonych blisko dworca, ostatecznie porozumienie objęło obszar 40 ha.

„Sercem” nowego centrum komunikacyjnego jest intermodalny węzeł przesiadkowy z zabytkowym dworcem oraz nowym budynkiem, integrującym różne środki transportu i zapewniającym powierzchnię do użytku komercyjnego. Dzięki tym pracom zostanie stworzona przestrzeń publiczna nowej jakości.

W efekcie przewiduje się udostępnienie ok. 160 000 m² powierzchni użytkowej. W procesie tym wspólna koncepcja ma pełnić rolę wytycznych, co umożliwi realizację wszystkich koniecznych założeń w ścisłej współpracy z Urzędem Miejskim w Gliwicach oraz PKP, z pożytkiem dla wszystkich stron.

Partnerzy:

Urząd Miejski Wrocławia, Biuro Rozwoju Wrocławia, Urząd Miasta w Gliwicach

Kontakt:

Jan Roga, Marek Żabiński; Andrzej Karasiński

Wsparcie zewnętrzne:

AA Studio, Wrocław; RA. NOVA S.A.



Wizualizacja koncepcji modernizacji okolic dworca głównego w Gliwicach (źródło: Urząd Miejski w Gliwicach / P.A. NOVA S.A.)

Opole: Zintegrowany system komunikacji miejskiej (zarządzanie mobilnością)

Opole to jedno z miast europejskich, które przeszło wiele istotnych zmian. Jeśli chodzi o branżę transportową, to ogromny wzrost liczby samochodów osobowych jest nowym wyzwaniem dla rozwoju miasta. Do utrzymania wysokiego poziomu życia oraz zwiększenia atrakcyjności przestrzeni publicznej niezbędne są nowe rozwiązania w zakresie zarządzania transportem. Transport publiczny musi być gotowy na nowoczesne rozwiązania, a potencjał korzystnej struktury przestrzennej powinien zostać wykorzystany do promowania ruchu pieszego i rowerowego jako ekologicznych środków transportu.

W celu zmiany podejścia do zarządzania transportem oraz oceny potencjalnych opcji przyszłego rozwoju przygotowano kompleksowy program zintegrowanego systemu komunikacji publicznej (zarządzania mobilnością), rozpoczynając tym samym proces dyskusji z zainteresowanymi instytucjami.

Założenia dotyczące zrównoważonej komunikacji miejskiej

Opracowanie kieruje się założeniami systemowymi. W oparciu o analizę przestrzenną przydzielono poszczególnym obszarom konkretne role: centrum miasta przeznaczono głównie dla ruchu pieszego i komunikacji miejskiej, tereny o gęstej zabudowie, gdzie niezbędny jest transport publiczny o wysokim standardzie oraz pozostałe obszary o rzadszej zabudowie, w obrębie których funkcjonuje nieograniczony transport prywatny.

Dla każdego środka transportu przygotowano listę założeń:

- Ruch pieszego i rowerowy: trasy piesze i rowerowe w centrum miasta, potencjalny wzrost znaczenia ruchu rowerowego w celach dojazdowych
- Autobusy: Wprowadzenie komfortowego systemu



Proponowany system tras pieszych oraz zmian w komunikacji autobusowej (źródło: TRAKO)

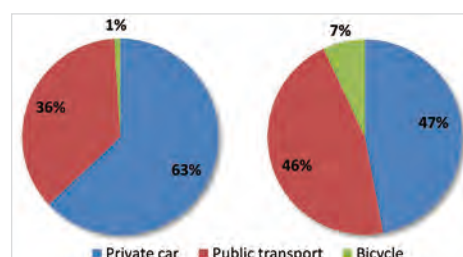
komunikacji o dużej przepustowości, pasy ruchu dla autobusów, transport osób o ograniczonej sprawności ruchowej (PRM), projekty przystanków autobusowych, integracja systemu opłat i rozwój intermodalności

- Komunikacja prywatna: pasy jednokierunkowe oraz ograniczenia parkingowe w centrum miasta w celu zwiększenia przestrzeni dla ruchu pieszego i rowerowego, polityka parkowania obejmująca system Park & Ride

Wszystkie założenia dopasowano do potrzeb miasta oraz w poszczególnych przypadkach opracowano wizualizację planowanych rozwiązań przestrzennych. Po zmianie położenia stacji kolej regionalne mogłyby zasilić system komunikacji publicznej w zakresie połączeń podmiejskich i regionalnych. Rozważano także wprowadzenie systemu tramwajowego.

Wymagania wdrożeniowe oraz podbudowa instytucjonalna

Dla celów wdrożenia programu określono pożądany scenariusz, który można zrealizować za pomocą kompleksowego systemu działań. Dla usprawnienia realizacji sporządzono listę wskaźników ilościowych służących do oceny procesu zmian.



Expected development of the modal split as result of the proposed measures (source: TRAKO)

Obszar	Wskaźnik	2010	Docel.
RUCH PIESZY	Długość stref ruchu pieszego [km]	1	2,5
	Długość tras spacerowych z odnowionymi chodnikami [m]	0	1620
	Liczba kładek dla pieszych i rowerzystów [szt.]	2	3
RUCH ROWEROWY	Długość oznaczonych tras rowerowych [km]	20,8	100,6
	Liczba służ rowerowych (Advanced Bicycle Stop Lines) [szt.]	0	15
	Liczba miejsc parkingowych typu B+R [szt.]	0	3
	Liczba podniesionych tarcz skrzyżowania [szt.]	0	15
	Liczba progów zwalniających w formie wysp [szt.]	0	42
	Liczba przejazdów rowerowych o wysokich krawężnikach [szt.]	56	0
OPLATY	Liczba nowych stojaków na rowery [szt.]	0	1000
	Odsetek linii regionalnych w systemie opłat zintegrowanych w Opolu [%]	0	100
AUTOBUSY	Długość pasów ruchu dla autobusów	0	6,17
	Odsetek skrzyżowań z sygnalizacją świetlną do użytku transportu publicznego, z pierwszeństwem dla autobusów [%]	0	100
	Liczba nowo zakupionych autobusów [szt.]	0	70
	Odsetek autobusów niskopodłogowych spośród autobusów zarejestrowanych [%]	53	100
	Liczba zintegrowanych przystanków przesiadkowych [szt.]	0	1
	Liczba przystanków wyremontowanych [szt.]	0	40
	Liczba stacyjnych automatów biletowych [szt.]	0	20
	Liczba tablic elektronicznych wyświetlających aktualne informacje dla pasażerów [szt.]	0	40
PARKINGI	Liczba parkingów wielopoziomowych [szt.]	1	4
	Liczba parkingów typu P+R [szt.]	0	3
PODZIAŁ INTERMODALNY ŚR. TRANSPORTU	Odsetek komunikacji publicznej wykorzystywanej w granicach miasta	36	46
	Odsetek rowerów używanych w granicach miasta [%]	1	7
	Odsetek samochodów używanych w granicach miasta [%]	63	47

Proponowana lista wskaźników oraz potencjalne wartości docelowe (źródło: TRAKO)

Ponadto zaproponowano powołanie zespołu ds. zarządzania ruchem, którego zadaniem będzie koordynacja i realizacja zadań związanych z monitoringiem i nadzorem.

Eksperti, którzy przygotowali niniejszy raport, przewidują, że w przypadku realizacji „podstawowej listy” założeń będzie miała miejsce następująca zmiana w podziale intermodalnym środków transportu: ze zmotoryzowanej komunikacji prywatnej (63% → 47%) na komunikację publiczną (36 % → 46 %) i rowerową (1 % → 7 %), co znacznie zwiększy efektywność transportu miejskiego.

Partner:

Urząd Miasta Opolu

Kontakt:

Danuta Wesołowska, Krzysztof Początek

Wsparcie zewnętrzne:

TRAKO Marek Wierzbicki, Wrocław

Wrocław: Elastyczne rozwiązania w transporcie publicznym i prywatnym – projekt Bike & Ride

Choć nie jest to zauważalne jeszcze w statystykach, to zaobserwować można to w krajobrazie miejskim – ruch rowerowy stanowi obecnie spory odsetek komunikacji miejskiej we Wrocławiu. A jego rola będzie rosła – miasto planuje zwiększyć udział ruchu rowerowego z obecnych 1-2% do 15% w roku 2020. Ważnym przedsięwzięciem zmierzającym do realizacji tego celu było wyznaczenie oficera ds. ruchu rowerowego nadzorującego koordynację lokalnych działań, jak i niedawne wprowadzenie miejskiego systemu wynajmu rowerów.

W celu rozwoju programu oraz zwiększenia udziału rowerów w celach dojazdowych i rekreacyjnych w całej aglomeracji, Biuro Rozwoju Wrocławia przygotowało opracowanie, którego celem jest włączenie stacji kolejowych do systemu Bike & Ride (B&R).

Analiza perspektyw oraz charakterystyka warunków technicznych

W pierwszej fazie przeprowadzono ankietę w celu wyznaczenia linii kolejowych, na których pasażerowie wyrazili największe zainteresowanie systemem B&R. Po dołączeniu analizy przestrzennej i infra-

strukturalnej określono trzy linie kolejowe, w obrębie których przewiduje się największy popyt na usługi B&R.

W drugiej fazie każda ze stacji na wybranych liniach została poddana szczegółowej analizie. Przeanalizowano i oceniono dostęp do peronów, dostępny sprzęt, częstotliwość użytkowania, perspektywy inwestycyjne, planowany zakres usług oraz dojazd drogami lokalnymi i wyznaczonymi ścieżkami rowerowymi. W etapie końcowym dla każdej stacji opracowano rozwiązania dotyczące systemu B&R, które obejmują projekt zagospodarowania terenu uwzględniający drogi dojazdowe i propozycję instalacji urządzeń parkingowych.

System Bike&Ride to więcej, niż miejsca parkingowe dla rowerów

W opracowaniu zaproponowano dwie opcje wdrożenia: wariant minimalny, polegający na zbudowaniu miejsc parkingowych oraz wariant docelowy, obejmujący także dodatkowe inwestycje w obszarze dróg i ścieżek dostępu. Okazuje się, że choć koszty miejsc parkingowych są stosunkowo niskie, to stworzenie optymalnej infrastruktury rowerowej



Analizowany obszar oraz linie kolejowe o dużej szansie powodzenia systemu Bike&Ride (źródło: TRAKO)



Stacja B&R oraz miejski punkt wynajmu rowerów (źródło: Urząd Miejski Wrocławia)

wymaga znacznych nakładów. Istnieją małe szanse, aby system B&R został zaakceptowany przez użytkowników bez tych inwestycji.

Wobec powyższego pojawiają się dwojaki, blisko powiązane ze sobą cele: należy zachęcić obywateli, aby komunikacja rowerowa stała się jednym z ich środków transportu, natomiast władze lokalne muszą dokonać niezbędnych inwestycji zgodnie ze wspólną strategią oraz fachowo określonymi standardami jakości. Jeśli B&R odniesie sukces, to może on przyczynić się do powstania bardziej elastycznego i oszczędnego systemu komunikacji miejskiej w aglomeracji wrocławskiej.

Partner:

Urząd Miejski Wrocławia, Biuro Rozwoju Wrocławia

Kontakt:

Jan Roga, Marek Żabiński

Wsparcie zewnętrzne:

TRAKO Marek Wierzbicki, Wrocław

Drezno/Wrocław: Redukcja negatywnego wpływu transportu towarowego

Drogowy transport towarowy to obciążenie dla każdego miasta. Hałas, emisja spalin, ryzyko wypadków i wyższe koszty utrzymania nawierzchni pobudzają konieczność opracowania nowych strategii redukujących wpływ transportu towarowego na środowisko miejskie. Jednocześnie rosnący podział pracy oraz produkcja dokładnie na czas (just-in-time production) generuje zapotrzebowanie na transport, co wymaga łatwego dostępu do terenów miejskich. W celu rozwiązania tego dylematu Drezno i Wrocław opracowały różne podejścia dla rozwiązania powyższego problemu.

Rozwiązania dla transportu towarowego dzięki efektywnemu systemowi kierowania ruchem

W aglomeracji Drezna działa system nawigacji dla samochodów ciężarowych, obejmujący kilka elementów:

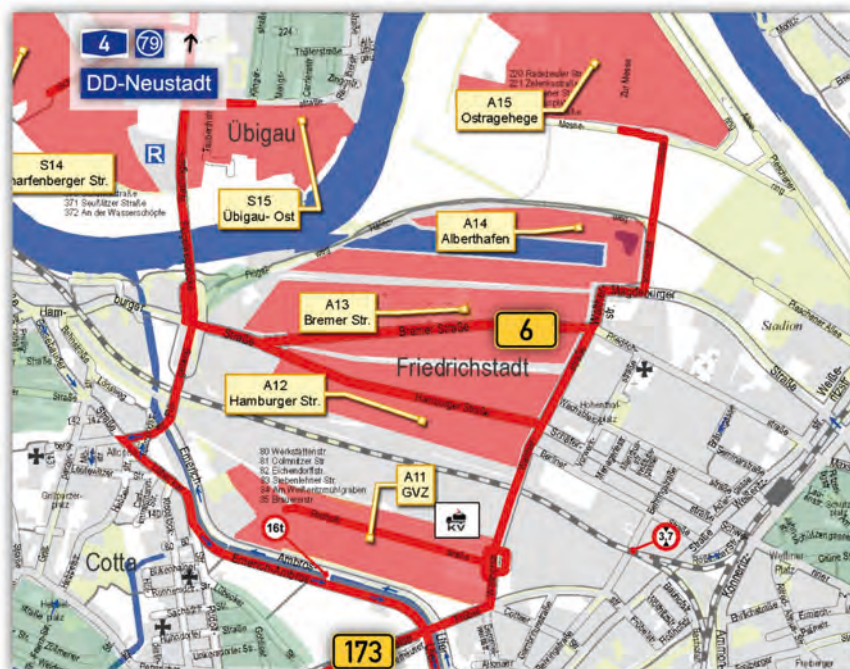
- Mapa dla ciężarówek kierująca ruchem towarowym przez miasto
- System znaków drogowych kierujących ciężarówką do gł. węzłów transportowych i stref przemysłowych.
- Oferty interaktywne dostępne przez Internet.



Transport towarowy na drogach miejskich
(źródło: Miasto Drezno)

Narzędzia te powinny wpłynąć zarówno na dalekobieżny, jak i na lokalny transport towarowy dzięki kierowaniu pojazdów na trasy przystosowane do transportu ciężkiego, mające niewielki wpływ na środowisko miejskie.

W projekcie przedstawiono propozycję zastosowania narzędzia do kierowania ruchem, które wykorzystuje informacje z systemu kierowania ruchem ciężarowym oraz może być rozprowadzane w ramach systemów nawigacyjnych. Korzyści są jednoznaczne: Ponieważ większość kierowców używa sys-



Przełożenie koncepcji kierowania ruchem ciężarowym na narzędzia kierowania ruchem: Przykładowa mapa miasta dla ciężarówek (źródło: Miasto Drezno)

temów nawigacji, narzędzie takie mogłoby wywołać ich natychmiastową reakcję bez żadnych barier językowych. Jednocześnie jednak jakość systemu nawigacji wymaga udoskonalenia, ponieważ standardowym systemom brakuje funkcji dla kierowców ciężarówek (np. informacji na temat wysokości tuneli i mostów).

Kluczowym środkiem do wypromowania tego niezwykle innowacyjnego podejścia będzie wprowadzenie standardów europejskich oraz metod sporządzania i przekazywania danych związanych z ruchem ciężarowym, służących również do celów efektywnego kierowania. W przypadku udostępnienia danych w otwartych bazach, realny stałby się obowiązek korzystania z systemu.

Dialog regionalny na temat wyzwań związanych z rozwojem infrastruktury

Natężenie transportu w aglomeracji wrocławskiej wyraźnie wzrasta, co przekłada się na ciągłe prace remontowe i modernizacyjne przede wszystkim infrastruktury drogowej. Nawet po otwarciu autostradowej obwodnicy znaczna ilość towarów musi zostać wwieziona do zakładów produkcyjnych na terenie aglomeracji i wywieziona z powrotem.

W tej sytuacji efektywniejsza koordynacja tras transportowych i inwestycji w infrastrukturę, jak i lepsza koordynacja funkcjonowania firm transportowych mogłaby wyraźnie przyczynić się do poprawy jakości życia i gospodarczej atrakcyjności regionu. W celu zbadania aktualnej sytuacji opracowano dwie analizy:

- Badanie wąskich gardeł w infrastrukturze transportowej i analiza programów inwestycyjnych dla wszystkich środków transportu
- Badanie zmian wielkości transportu ładunków (import i eksport do i z aglomeracji oparty na międzynarodowych korporacjach)



Wizyta studyjna w Dreźnie, Lipsku i Halle, której celem było poznanie najlepszych praktyk i wymiana doświadczeń (źródło: Urząd Miejski Wrocławia)

Aby poprawić proces komunikacji pomiędzy zainteresowanymi podmiotami a administracją publiczną, powołano Wrocławskie Aglomeracyjne Forum Logistyczne pełniące funkcję nieformalnego organu doradczego. W jego skład wchodzi przedstawiciele administracji publicznej, operatorzy infrastruktury transportowej, organizacje logistyczne i transportowe, izby handlowe oraz szkoły wyższe oferujące kierunki związane z transportem.

Partnerzy:

Miasto Drezno, Urząd Regionu Miasta Drezno, Urząd Miejski Wrocławia, Biuro Rozwoju Gospodarczego

Kontakt:

Mathias Mohaupt; Witold Wiński, Tomasz Stefanicki

Wsparcie zewnętrzne:

PTV Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe; Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu, Wrocław / Agencja Rozwoju Aglomeracji Wrocławskiej, Wrocław



Efektywne zarządzanie przestrzenią oraz współpraca regionalna



Halle/Lipsk: Zarządzanie przestrzenią dla celów komercyjnych w regionach miejskich	39
Wrocław/Kraków: Koordynacja systemu planowania przestrzennego i komunikacyjnego	40
Dolny Śląsk: Wzmacnianie współpracy poprzez wymianę informacji dotyczących zagospodarowania przestrzennego	41
Saksonia: Zwiększenie konkurencyjności w małych i średnich ośrodkach	43

Halle/Lipsk: Zarządzanie przestrzenią dla celów komercyjnych w regionach miejskich

W ostatnich latach region Halle/Lipsk poczynił znaczące postępy w zakresie rozwoju. Wokół wspólnego portu lotniczego powstał jeden z głównych węzłów logistycznych, a także zbudowano potężne zakłady produkcyjne, głównie dla branży motoryzacyjnej.

Jednak pomimo dużych zasobów gruntów niewykorzystanych lub opuszczonych (ok. 2000 ha) zaobserwowano znaczny kontrast pomiędzy wysoką podażą jakościową a aktualnym popytem o szczególnych zapotrzebowaniach ilościowych. Pomimo tego, że przyszły popyt trudno przewidzieć, szacuje się, że pod względem ilościowym i jakościowym, w ciągu najbliższych 10-15 lat, niemal wszystkie wnioski inwestorów o grunty komercyjne lub przemysłowe zostaną rozpatrzone pozytywnie, przynajmniej na poziomie regionu.

W tej sytuacji brak wydajnych struktur regularnej współpracy miast i otaczających je samorządów może doprowadzić do zagospodarowania gruntów

w sposób zarówno nieekonomiczny, jak i ekologicznie nie zrównoważony. Z tego powodu miasta Lipsk i Halle (Saale) zdecydowały się zainicjować dialog pomiędzy zainteresowanymi podmiotami w celu rozpoczęcia skoordynowanego rozwoju terenów komercyjnych.

Proces dobrowolnej współpracy

Dla celów jednakowego podejścia w zarządzaniu przestrzenią rozpatrzono dwie najważniejsze kwestie:

- Konieczność ustalenia organizacji współpracy z uwzględnieniem faktu, że omawiany obszar obejmuje zarówno poziom międzymiastowy, jak i teren dwóch krajów związkowych (Saksonia i Saksonia-Anhalt) o pewnych różnicach administracyjnych.
- Informacje na temat ilości i jakości terenów komercyjnych zebrano w regionalnej bazie, co umożliwiło ocenę dostępnej oferty



Obszar badań (źródło: IÖR)

Od samego początku zarówno główni zainteresowani, jak i decydenci działali w ramach regionalnych warsztatów na jednakowych poziomach współpracy. Dzięki temu równolegle przeprowadzono analizę merytoryczną, jak i proces dyskusyjny. Działaniom przewodniczyła regionalna grupa sterująca, która wykazała się efektywnością w roli organu do wymiany informacji i koordynacji.

Perspektywy przyszłych działań

W listopadzie 2010 r. podpisano wspólną deklarację potwierdzającą chęć kontynuacji współpracy. Obok wspólnego projektu systemu do oceny terenów komercyjnych przygotowano narzędzie służące do usprawnienia dialogu na temat perspektyw rozwoju poszczególnych lokalizacji. Obecnie do głównych zadań należy stała aktualizacja regionalnej bazy danych oraz zamieszczenie jej na stronie internetowej „Wirtschaftsregion Leipzig/Halle”, a także organizacja systematycznych spotkań grupy sterującej i corocznych konferencji na wysokim szczeblu dla celów określenia kierunków i założeń dalszej współpracy.

Proces przeprowadzony w zakresie gospodarowania gruntami dla celów komercyjnych może w znacznej mierze przyczynić się do instytucjonalizacji regionalnej współpracy regionów Halle/Leipzig. O ile zainteresowanym podmiotom uda się utrzy-



Po podpisaniu wspólnej deklaracji
(listopad 2010 r., źródło: Miasto Lipsk)

mać stworzone dotąd struktury, będzie można także zmierzyć się z kolejnymi wyzwaniami, podnoszącymi konkurencyjność wspólnego regionu miejskiego.

Partnerzy:

Miasto Lipsk, Urząd ds. Miejskiego Planowania Przestrzennego; Miasto Halle (Saale), Urząd ds. Miejskiego Planowania Przestrzennego

Kontakt:

Reinhard Wölpert, Peggy Sacher; Karsten Golnik, Wolfgang Besch-Frotscher

Wsparcie zewnętrzne:

Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung e.V., Drezno (IÖR)

Wrocław/Kraków: Koordynacja systemu planowania przestrzennego i komunikacyjnego

Planowanie przestrzenne może obniżyć natężenie ruchu dzięki redukcji potrzeb komunikacyjnych oraz stworzyć lepsze warunki do korzystania z komunikacji publicznej poprzez skupienie terenów mieszkalnych i usługowych wzdłuż osi infrastrukturalnych. Dotyczy to szczególnie transportu kolejowego. Z powodu zapotrzebowania na wysoki popyt stacje kolejowe powinny być otoczone przez obszary o intensywnym zagospodarowaniu oraz pełnić funkcję węzłów intermodalnych w swoim zasięgu oddziaływania.

W ramach projektu rozpatrzono dwie opcje zorientowane na wzrost popytu na transport kolejowy w obszarach aglomeracyjnych:

- Reaktywacja lokalnej linii kolejowej (Wrocław)
- Koordynacja planowania przestrzennego wzdłuż korytarza transportowego (Kraków)

Studium przypadku: Reaktywacja lokalnej linii kolejowej

W oparciu o kompleksową ocenę infrastruktury kolejowej w aglomeracji wrocławskiej do szczegółowej analizy wytypowano linię nr 285. Łączy ona Wrocław z Sobótką i Świdnicą, a połączeń pasażerskich zaniechano niemal dziesięć lat temu.

Opracowanie obejmuje opis stanu technicznego infrastruktury, analizę funkcjonalno-przestrzenną oraz scenariusze modernizacji i rewitalizacji linii kolejowej. Określono potencjalny standard odbudowy oraz opracowano listę założeń, które miałyby zostać wdrożone przez poszczególne zainteresowane podmioty.



Pomyślna rewitalizacja: Linia kolejowa Wrocław-Trzebnica
(źródło: GRAD)

Koordinacja i planowanie przestrzenne wzdłuż korytarza transportowego (Kraków)

Opracowanie to dotyczyło analizy możliwości zwiększenia poziomu wykorzystania przestrzeni wzdłuż obecnie modernizowanej linii kolejowej nr 8 Kraków-Kielce-Warszawa, na odcinku z Krakowa do Miechowa. Powinna ona być dla lokalnych podmiotów bodźcem do rozpoczęcia rozmów na temat opcji, które należy zrealizować w celu usprawnienia transportu aglomeracyjnego.

Poza zaleceniami zmierzającymi do zharmonizowanej polityki inwestycyjnej, w komunikacji publicznej analizowane są też potencjalne prace adaptacyjne. Obejmują one organizację transportu autobusowego,

wprowadzenie systemu Park & Ride i/lub Bike & Ride, a także ewentualne przeniesienie stacji. W końcowym etapie analizowane są efekty potencjalnych założeń w zakresie czasu podróży, uzyskanej wydajności transportu oraz podziału intermodalnego.

Wnioski: Wydajna komunikacja kolejowa wymaga efektywnej współpracy regionalnej

Wyniki studiów przypadków podkreślają znaczenie wkładu samorządów w sukces strategii, których celem jest bardziej zrównoważony transport miejski. Operatorzy infrastruktury kolejowej i pasażerowie kolei odgrywają oczywiście istotną rolę, np. w kształtowaniu stanowiska o zasadności modernizacji, czy ponownego uruchomienia linii kolejowych. Jednak bez wystarczającego wsparcia lokalnych władz w postaci harmonizacji ich polityki przestrzennej i jednolitego podejścia do komunikacji publicznej trudne będzie osiągnięcie widocznej poprawy.

Partnerzy:

Urząd Miejski Wrocławia, Biuro Rozwoju Wrocławia;
Urząd Miasta Krakowa

Kontakt:

Jan Roga, Marek Żabiński; Włodzimierz Zaleski

Wsparcie zewnętrzne:

WYG International, Warszawa

Dolny Śląsk: Wzmacnianie współpracy poprzez wymianę informacji dotyczących zagospodarowania przestrzennego

Postęp technologiczny ułatwia tworzenie danych przestrzennych i zarządzanie nimi. Obecnie, w wielu dziedzinach życia wykorzystuje się systemy informacji geograficznej (GIS), co oczywiście odnosi się przede wszystkim do procesu planowania przestrzennego.

Szerokie zastosowanie narzędzi GIS otwiera nowe perspektywy, które można też wykorzystać do efektywnego zarządzania przestrzenią. Obecnie, wiele instytucji i stron zainteresowanych prowadzi intensywne prace nad sporządzeniem i zaktualizowaniem danych przestrzennych w interesie realizacji swoich, co prawda w pełni zasadnych, lecz oddzielnych celów.

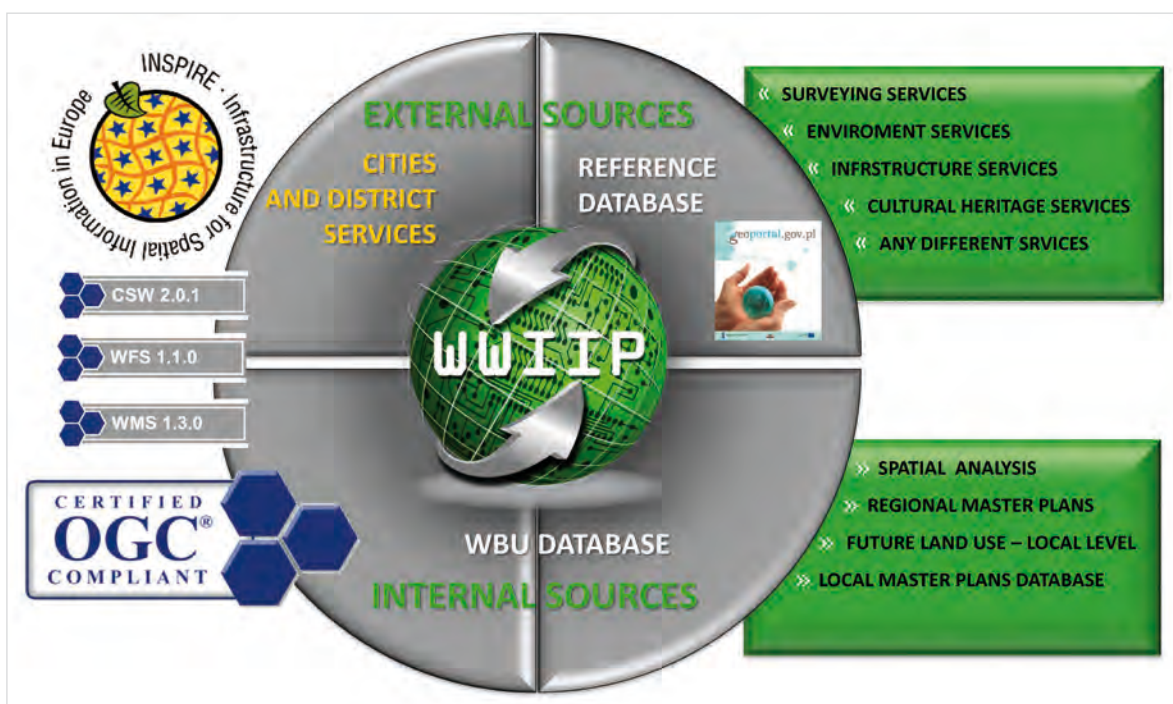
Integracja tych przedsięwzięć mogłaby znacznie podnieść jakość i zasięg przestrzenny danych.

Główne warunki realizacji tego założenia są dwójakie:

- Dane muszą zostać opracowane zgodnie z ogólnie przyjętymi standardami umożliwiającymi ich efektywną wymianę.
- Należy zwiększyć częstość korzystania z narzędzi systemu GIS oraz rozpropagować korzyści z metod planowania przy użyciu GIS.

Rozwój odpowiednio opracowanej technologii

Biorąc pod uwagę powyższe wyzwania, Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne opracowało analizę dotyczącą podstawowych warunków stworzenia regionalnego węzła infrastruktury danych prze-



Poszczególne elementy regionalnego węzła infrastruktury danych przestrzennych (źródło: WBU)

strzennych, stanowiącego platformę koordynującą gospodarowanie gruntami na terenach użytkowych w aglomeracji wrocławskiej. Głównym działaniem było stworzenie narzędzia GIS do przetwarzania danych zgodnie z dyrektywą INSPIRE¹ oraz normami ISO² i OGC³.

Podstawą narzędzia są licencje open source dające bezpłatny dostęp użytkownikom oraz pozwalające zainteresowanym grupom na wprowadzanie poprawek. Równolegle uruchomiono proces gromadzenia i kompilacji danych z różnych poziomów przestrzennych, co zapewniło niezbędne zasoby dla regionalnego węzła infrastruktury danych przestrzennych. Połączenie obu elementów (opracowanie oprogramowania i kompilacja danych) zgodnie z normami europejskimi jest unikalną i bardzo innowacyjną cechą tego przedsięwzięcia.

Propagowanie metod planowania opartych na systemie GIS

Obecnym zadaniem jest rozpowszechnienie i spopularyzowanie tego narzędzia. Niezbędne będzie przekonanie władz publicznych i prywatnych biur ds. planowania przestrzennego, by porzuciły indywidualne podejście do kartografowania na rzecz ujednoliconych metod zarządzania danymi. W tym przypadku pomocne może się okazać oprogramowanie otwarte (open-source approach), co znacznie zmniejsza koszty wejścia na rynek.



Dyskusja podczas publicznej prezentacji wyników (kwiecień 2011, źródło: WBU)

- 1 Dyrektywa 2007/2/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 marca 2007 r. ustanawiająca infrastrukturę informacji przestrzennej we Wspólnocie Europejskiej
- 2 Międzynarodowa Organizacja Normalizacyjna, www.iso.ch
- 3 Wolne Konsorcjum Geoprzestrzenne (OGC), www.opengeospatial.org

Uruchomienie współpracy z władzami publicznymi i instytucjami szkolnictwa wyższego to ważny krok zmierzający do wdrożenia ww. rozwiązań. Ponadto planuje się wykorzystanie wyników do koordynacji interregionalnego studium przestrzennego, w którym przeanalizowana zostanie polska część obszaru przy granicy polsko-niemieckiej. W przyszłości przedsięwzięcie to może nawet umożliwić transgraniczne wdrożenie ww. narzędzia.

Partner:

Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu (WBU)

Kontakt:

Przemysław Malczewski, Aleksandra Sieradzka-Stasiak

Wsparcie zewnętrzne:

GISPartner, Wrocław / Kon-Dor GIS Konsulting, Wrocław

Saksonia: Zwiększenie konkurencyjności małych i średnich ośrodków

Transeuropejskie korytarze komunikacyjne łączą węzły logistyczne, miasta węzłowe i obszary wielkomiejskie. Jednocześnie wpływają one na tereny zlokalizowane między nimi, co generuje koszty ruchu tranzytowego w postaci hałasu, czy emisji spalin, w zamian za lepszą dostępność. Które czynniki decydują o perspektywach tych terenów? Czy powinny one nastawić się na współpracę z dużymi węzłami korytarza, czy stworzyć własne, niezależne sieci?

Trudna sytuacja obszarów wiejskich w następstwie zmian demograficznych

Opracowanie obejmuje zasięgiem region pomiędzy Lipskiem i Drezniem, wchodzący w skład wielkomiejskiego regionu Niemiec Centralnych. Charakteryzuje się on słabą strukturą gospodarczą, a jak potwierdzają wyniki, wpływ korytarza na rozwój regionalny jest dość ograniczony: Efekty „rozłania” centrów Lipska i Drezna ograniczają się do ich otoczenia, a istotne działania gospodarcze koncentrują



Rynek w Oschatz, położonym między Lipskiem i Drezniem (źródło: Stef Pelz / pixelio.de)

się wokół średnich miast i wybranych węzłów komunikacyjnych.

W rzeczywistości perspektywy zależą od zadań wynikających ze zmian demograficznych i zmniejszającej się populacji: Coraz niższe przychody budżetów publicznych oraz malejąca wydajność administracji publicznej, utrata siły nabywczej i brak perspektyw dla pracowników wykwalifikowanych. Wobec tego istnieje potrzeba opracowania nowych rozwiązań na rzecz rozwoju lokalnego i regionalnego.

Wspieranie kultury dialogu na rzecz zintegrowanych strategii regionalnych

Co oczywiste, aktywizacja istniejącego potencjału nie będzie możliwa bez ścisłej współpracy samorządów lokalnych. Opracowanie przedstawia propozycję stworzenia regionalnego partnerstwa, które mogłoby się skupić np. na konsolidacji finansów publicznych, stabilizacji usług publicznych oraz opracowaniu strategicznych miejsc pod inwestycje.

Regionalny dialog strategiczny może ułatwić wymianę informacji i wspomóc zainteresowane instytucje, tworząc jednocześnie obszar bliższej współpracy z sąsiednimi ośrodkami i metropoliami. W celu wdrożenia ww. udoskonaleń należy wprowadzić poniższe zasady:

- Akceptacja różnic kierunków rozwoju między regionami
- Wspieranie rozwiązań integrujących i interdyscyplinarnych
- Powiązanie problemów w podejściu ogólnym i oddolnym
- Zacieśnienie współpracy na poziomie regionalnym i międzymiejstwowym



Propozycja regionalnego dialogu strategicznego (źródło: isw Institut)

- Wspieranie małych i średnich miast odgrywających ważną rolę w świadczeniu usług publicznych
Odpowiednim zasobem są fundusze na rzecz wspierania rozwoju wsi (regiony ILE / LEADER), które mogą również stać się bodźcem do współpracy regionalnej.

Partner:

Saksońskie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych (SMI)

Kontakt:

Dr. Ludwig Scharmann, Christan Glantz

Wsparcie zewnętrzne:

isw Institut für Strukturpolitik und Wirtschaftsförderung gGmbH, Halle (Saale)

IV

Zmiany demograficzne i przyciąganie kapitału ludzkiego



Wrocław, Lwów i Drezno: Migracja zarobkowa i transgraniczna integracja rynków pracy	47
Halle/Lipsk: Wpływ zmian demograficznych na wykwalifikowaną siłę roboczą	49
Drezno: Opracowanie strategii na poziomie regionalnym	50
Opole: Opracowanie strategii na poziomie miasta i dzielnicy	52

Wrocław, Lwów i Drezno: Migracja zarobkowa i transgraniczna integracja rynków pracy

Na przestrzeni wieków, wzdłuż Via Regia widoczne są procesy migracyjne, które – przynajmniej w okresie pokoju – stanowią część stabilnego przepływu osób z uboższych do zamożniejszych regionów Europy. W erze globalizacji tendencje te wciąż są obecne, gdyż mobilność Europejczyków jest coraz większa. Jednakże dynamika i wzorce migracji zarobkowej podlegają ciągłym zmianom.

W celu dokładniejszego zbadania tego zjawiska Biuro Rozwoju Gospodarczego Urzędu Miejskiego Wrocławia w ramach studium porównawczego, częściowo opartego na badaniach ilościowych¹, przeprowadziło analizę postaw wobec migracji zarobkowej w aglomeracjach Wrocławia, Lwowa i Drezna.

¹ CATI (Wywiady telefoniczne wspomagane komputerowo) czerwiec-lipiec 2009, ok. 1000 respondentów w każdej aglomeracji w wieku 18-64 lat.

Oprócz regionalnych profili migracyjnych (patrz poniżej) analiza dostarczyła następujących wyników i informacji istotnych z perspektywy międzynarodowej:

- Migrują młode i aktywne części populacji i, aby wpływać na ich wybory i decyzje, należy stosować strategię ukierunkowaną.
- Język oraz inne warunki zatrudnienia to nadal duże bariery między niemieckim i polskim rynkiem pracy. W szczególności w Niemczech dobra znajomość języka to konieczność do zdobycia wykwalifikowanej i dobrze płatnej pracy. W celu zwiększenia stopnia integracji bariery te należy zredukować.
- Programy wymiany, których zadaniem jest m.in. organizacja staży dla absolwentów uczelni, mogą zmniejszyć ryzyko dewaluacji wykształcenia, co wciąż zdarza się w przypadku Polaków.



Wykształcenie i kwalifikacje jako atuty w globalnej konkurencyjności (źródło: Urząd Miejski Wrocławia)

Profile migracyjne – Wybrane wyniki badań empirycznych

Wrocław

Ogólnie ujmując, mobilność zawodowa i terytorialna polskiego rynku pracy jest stosunkowo niska z powodu systemu edukacyjnego, problemów mieszkaniowych oraz niedostatecznie rozwiniętej komunikacji publicznej i infrastruktury drogowej. W efekcie migracja zagraniczna może być niekiedy łatwiejsza, niż migracja regionalna.

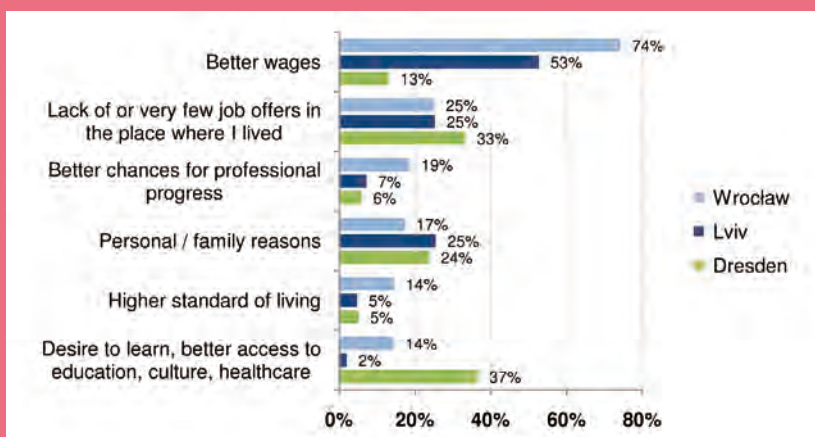
„Typowy” migrant zarobkowy to osoba młoda, bezdzietna i stosunkowo dobrze wykształcona, ale na ogół podejmująca się prac nie wymagających wysokich kwalifikacji. Większość migrantów mieszka za granicą (Wielka Brytania, Niemcy) i na ogół przez krótki czas (wysoki odsetek pracy sezonowej). Ponieważ nie zauważa się niedoboru pracowników wykwalifikowanych, „drenaż mózgów” nie stanowi problemu.

Lwów

Sytuację na Ukrainie można porównać do Polski. Większość migrantów pracuje za granicą, wykonując pracę poniżej swoich kwalifikacji. Migracja zarobkowa jest na ogół krótkoterminowa, a „typowy” migrant to osoba młoda i wykształcona. W przeciwieństwie do Polski „drenaż mózgów” jest tu problemem, gdyż wiele osób o wysokich kwalifikacjach wyjeżdża z kraju w poszukiwaniu wyższych zarobków i satysfakcjonującej pracy. Ponadto szacowany odsetek pracowników nielegalnych jest znacznie wyższy, niż w Niemczech i Polsce.

Drezno

Dynamika oraz przyczyny migracji zarobkowej są zupełnie inne, niż te we Wrocławiu i Lwowie. Poziom mobilności jest wyższy, lecz migranci pozostają w Niemczech i wykonują prace zgodne z ich kwalifikacjami. Migracja ma przede wszystkim charakter długoterminowy, a poza poszukiwaniem lepszej pracy przynajmniej tak samo ważna jest chęć nauki, łatwy dostęp do edukacji, kultury i opieki zdrowotnej.



Przyczyny migracji zarobkowej w ciągu ostatnich 5 lat (źródło: PBS DGA Sp. z o.o.)

Partner:

Urząd Miejski Wrocławia, Biuro Rozwoju Gospodarczego

Kontakt:

Janina Woźna, Małgorzata Golak

Wsparcie zewnętrzne:

PBS DGA Sp. z o.o., Sopot / Human Capital Business Sp. z o.o., Sopot

Halle/Lipsk: Wpływ zmian demograficznych na wykwalifikowaną siłę roboczą

W regionie Halle/Lipsk, szczególnie dotkniętym zmianami demograficznymi, poziom wykształcenia i kwalifikacji ma – poza innymi czynnikami – decydujący wpływ na możliwości zaspokojenia przyszłego zapotrzebowania na pracowników wykwalifikowanych. Szacuje się, że na poziomie regionalnym do roku 2025 populacja w wieku produkcyjnym między 20 a 65 r.ż. spadnie z 1,17 mln do 0,94 mln (-19,7%). W konsekwencji liczba pracowników wykwalifikowanych zmniejszy się pomimo jednakowo wysokiego popytu. W celu zbadania tego zjawiska Miasto Lipsk zleciło przeprowadzenie analizy regionu Halle/Lipsk, obejmującej przewidywany popyt i podaż wykwalifikowanej siły roboczej według sektorów gospodarczych i różnych scenariuszy przebiegu procesu. Dzięki podejściu regionalnemu analiza dostarczyła nowej wiedzy na temat wspólnego rynku pracy, podlegającego systemowi administracyjnemu dwóch krajów związkowych.

Brak równowagi między podażą i popytem

Aktualna sytuacja ogólnie charakteryzuje się wysokimi wymogami i standardami kwalifikacyjnymi na stanowiskach pracy oraz spadającym zapotrzebowaniem na pracowników o niskich kwalifikacjach.

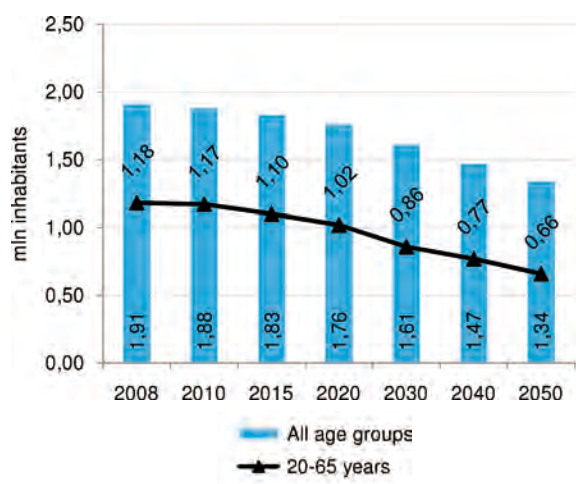
W wyniku tego z jednej strony pojawia się duży problem z obsadzeniem miejsc pracy oraz ryzyko bezrobocia, a z drugiej utrzymuje się wysoki popyt na pracowników wykwalifikowanych.

Scenariusze na lata 2020 i 2025 pokazują, że – oprócz obecnego niedoboru lekarzy i informatyków – sytuacja może stać się krytyczna szczególnie w zawodach technicznych i naukowych. Ogólnie można zauważyć ponadprzeciętne zapotrzebowanie na średnie kwalifikacje, co wynika ze struktury ekonomicznej charakteryzującej się przydzielaniem funkcji kierowniczych poniżej przeciętnych kwalifikacji.

Perspektywy działań na poziomie lokalnym

Wpływ lokalnych władz na podaż pracowników wykwalifikowanych jest niewielki. Mimo to lokalne samorządy odgrywają ważną funkcję w mediacji i koordynacji, co może wpłynąć na ich lokalną pozycję w rosnącej rywalizacji miast i regionów o pracowników wykwalifikowanych. Dotyczy to przede wszystkim dwóch obszarów działań:

- Należy zainteresować absolwentów szkół, stażystów i studentów pozostaniem w regionie, tym samym zwiększając potencjał siły roboczej.
- Już na poziomie wczesnej edukacji należy podjąć



Prognoza wielkości populacji w regionie Halle/Lipsk (źródło: isw Institut)



Przykłady przedsięwzięć promujących szkolenia dla pracowników wykwalifikowanych



Młodzi ludzie wchodzący na rynek pracy: targi ofert szkoleniowych (źródło: Halle Messe GmbH)



działania aktywizujące i motywujące młodych ludzi, np. za pomocą prowadzonych wspólnie przez szkoły i przedsiębiorstwa projektów.

W regionie Halle/Lipsk prognozy te można zmienić poprzez zacieśnienie współpracy regionalnej w zakresie projektów i inicjatyw w tej materii. Granice administracyjne nie powinny być przeszkodą dla edukacji i zdobywania kwalifikacji, ze względu na potrzebę propagowania efektywnych strategii i praktyk na szeroką skalę.

Partner:

Miasto Lipsk, Biuro ds. Miejskiego Planowania Przestrzennego

Kontakt:

Reinhard Wölpert, Peggy Sacher

Wsparcie zewnętrzne:

isw Institut für Strukturpolitik und Wirtschaftsförderung gGmbH, Halle (Saale)

Drezno: Opracowanie strategii na poziomie regionalnym

Już od kilku lat zmiany demograficzne są ważnym tematem politycznym Regionu Miasta Drezno, organu dobrowolnej współpracy między Miastem Drezno i pobliskimi miejscowościami. W związku z tym podjęto decyzję o opracowaniu wspólnego programu działania, według którego określone zostaną przedsięwzięcia i strategię planowane na poziomie lokalnym.

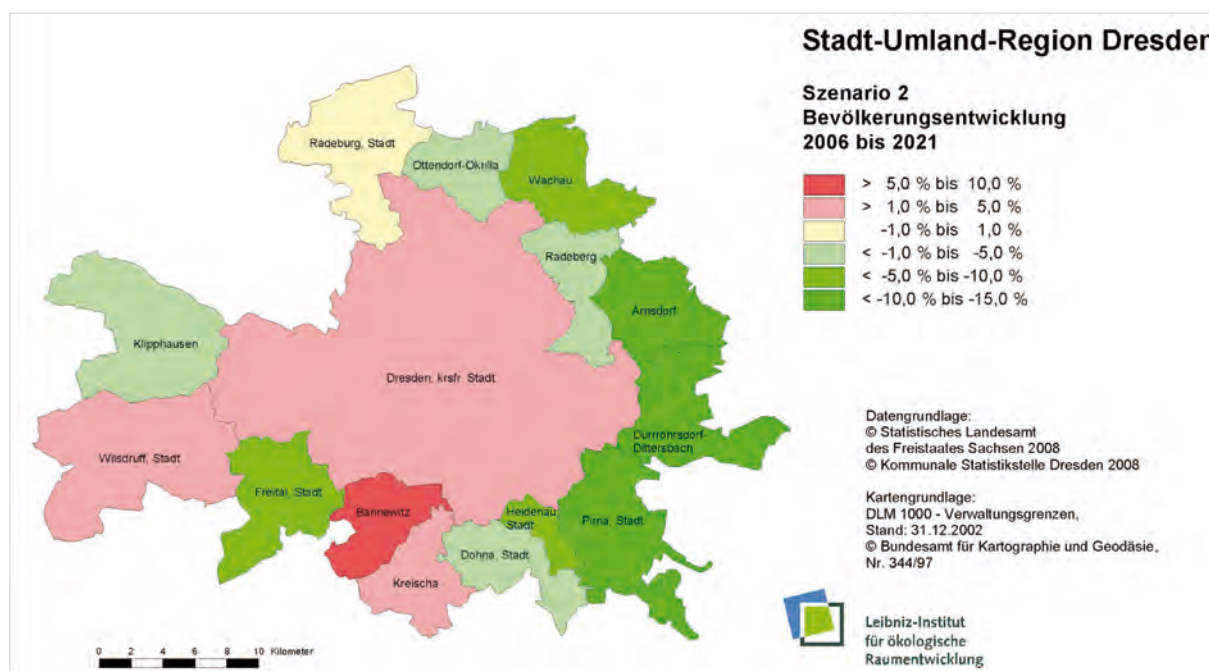
Wspólne określenie obszarów działania

Proces przygotowania programu działania poddano dogłębnej analizie jakościowej i ilościowej. Przeanalizowano prognozę populacji w regionie, jak i aktualne obserwacje na temat zmian demograficznych, przeprowadzono rozmowy z obecnymi interesariuszami i zebrano przykłady dobrych praktyk. W rezultacie otrzymano rzetelną ocenę aktualnej sytuacji w Regionie Miasta Drezno z uwzględnieniem sytuacji demograficznej, a także akceptacji i gotowości interesariuszy do działania.

W następstwie procesu analizy i konsultacji opracowano wspólne podejście regionalne w czterech obszarach działań:

- Ocena podstawowych danych jako warunek zwiększenia świadomości polityków, regionalnych interesariuszy i ludności.
- Jakość życia jako główny czynnik lokalizacyjny dla obecnych i przyszłych mieszkańców, obejmujący m.in. pracowników starszych oraz wysoko wykwalifikowanych.
- Programy prorodzinne w celu przyciągnięcia młodych rodzin, m.in. dzięki ofercie rozrywkowej i rekreacyjnej, a także atrakcyjnym możliwościom edukacyjnym.
- Tożsamość regionalna jako podstawa wspólnych działań zarówno w wymiarze wewnętrznym, jak i zewnętrznym.

Na Konferencji Burmistrzów, organu decyzyjnego Regionu Miasta Drezno, w każdym z wymienionych obszarów określono i uzgodniono kompleksowy katalog działań.



Prognoza populacji w regionie (źródło: IÖR)

Wdrożenie środków pilotażowych

Równoległe do wspólnego programu działania opracowano koncepcję PR w celu poprawy wewnętrznego i zewnętrznego sposobu postrzegania Regionu Miasta Drezno. Jak dotąd, wiedza na temat międzymiastowej współpracy była raczej niska oraz brakowało wspólnej strategii promocji atutów regionu.

W oparciu o ankietę i warsztaty z interesariuszami określono misję i założenia działań marketingowych na poziomie regionalnym. Główne grupy docelowe to obywatele, przyszli mieszkańcy i inwestorzy, urzędy miast i regionalni interesariusze,

tj. przedsiębiorstwa, związki i stowarzyszenia. Już w trakcie wdrażania projektu zrealizowano pierwsze założenia, m.in. stworzono nową nazwę, logo i slogan oraz wydano broszurę z ofertą rozrywkową dla całej rodziny.



Nowa nazwa i logo Regionu Miasta Drezno



Broszura z ofertą rozrywkową dla całej rodziny

Ważnym wynikiem dyskusji na temat wspólnej strategii komunikacyjnej jest wpływ na instytucjonalizację współpracy regionalnej, co określono w misji przedsięwzięcia. Dokument ten, oprócz celów i priorytetów, wyznacza też wytyczne i zasady współpracy, co poszerza ramy wspólnych działań i umożliwia poszerzenie sieci o kolejne miejscowości.

Partner:

Miasto Drezno, Urząd Regionu Miasta Drezno

Kontakt:

Rolf Hermann, Petra Knothe

Wsparcie zewnętrzne:

DISR Deutsches Institut für Stadt und Raum e.V., Berlin / complan Kommunalberatung GmbH, Potsdam / Technische Universität Dresden, Lehrstuhl für Marketing / Werbeagentur Diemar, Jung & Zapfe, Erfurt / Werbeagentur Anigrafik, Dresden

Opole: Opracowanie strategii na poziomie miasta i regionu

Niski wskaźnik urodzeń i wzrastająca średnia długość życia mają wpływ na perspektywy rozwoju również w Polsce. Podczas gdy w dużych miastach efekty zmian demograficznych równoważone są przez procesy migracyjne, miasta średniej wielkości już dziś zauważają nieznaczny spadek liczby mieszkańców. Dotyczy to także Opola, w związku z czym miasto zdecydowało się na zbadanie perspektyw demograficznych oraz wpływu przewidywanych przemian na lokalny rynek pracy.

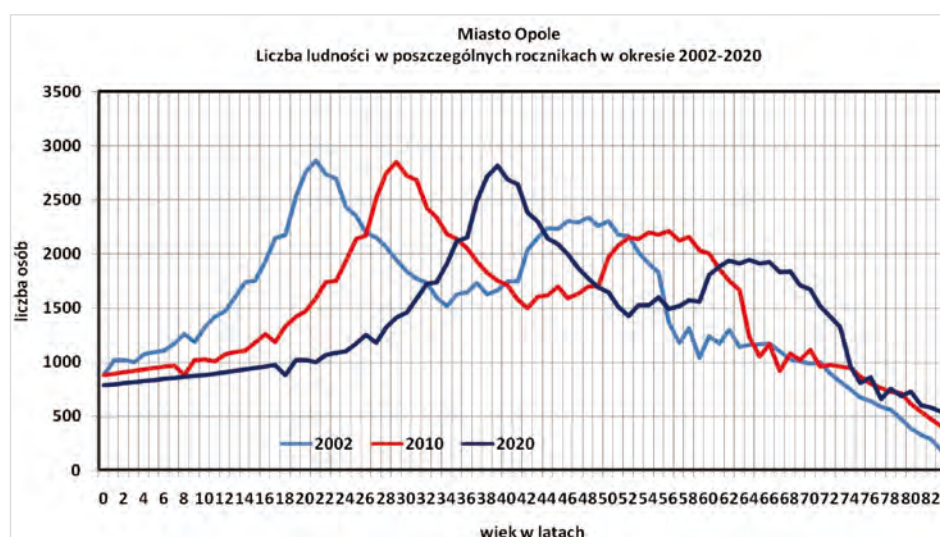
Analiza struktury demograficznej miasta

Co prawda migracja zarobkowa i rozwój przedmieść ma wpływ na liczbę mieszkańców, jaki jest jednak wpływ zmian demograficznych na rynek pracy oraz jakie będą potrzeby ludności w następstwie

zaobserwowanych trendów? Aby odpowiedzieć na te pytania, przygotowano kompleksową analizę obejmującą prognozę populacji do roku 2020, z czego wyłonił się demograficzny obraz Opola na poziomie miasta i dzielnicy.

Szczególnie przydatna okazała się analiza w małej skali, gdyż umożliwiła ona zbadanie kierunków zmian demograficznych w poszczególnych jednostkach przestrzennych. Jak pokazały wyniki, w centrum miasta, z powodu struktury wiekowej, przewiduje się znaczący spadek liczebności populacji. Przemiany te zostaną po części zrównoważone wzrostem liczby mieszkańców w „młodszych” dzielnicach.

Niemniej jednak, przewiduje się, że populacja Opola zmaleje o ok., 8% do roku 2020, w szczególności w obrębie grupy w wieku produkcyjnym.





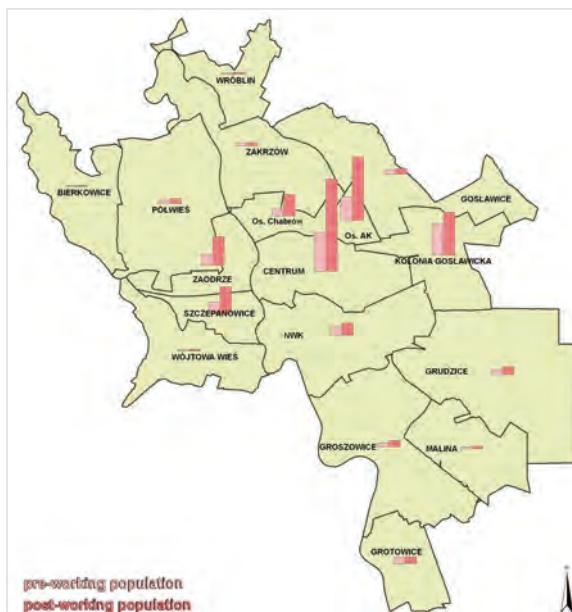
Życie miejskie w Opolu (źródło: Sławoj Dubiel)

Wnioski na temat przyszłego rozwoju

W oparciu o wyniki analizy oraz benchmarking z miastami podobnej wielkości opracowano zalecenia programowe, służące jako wkład w aktualną weryfikację strategii rozwoju miasta:

- Z powodu niskiego wskaźnika urodzeń zmniejszy się popyt na opiekę nad dziećmi i ofertę edukacyjną szkół. Jednocześnie jednak wynikająca z tego zmiana nie powinna spowodować obniżenia jakości usług – programy prorodzinne, wspierające większą aktywność gospodarczą kobiet, muszą stać się sprawą priorytetową
- Liczba młodych ludzi wchodzących na rynek pracy prawdopodobnie spadnie. W celu utrzymania wysokiego poziomu działalności gospodarczej, należy przedłużyć okres aktywności osób starszych oraz zapobiegać zjawisku wcześniejszego przejścia na emeryturę.
- Należy się przygotować na rosnącą liczbę osób na emeryturze, mających zwiększone zapotrzebowanie na opiekę społeczną.
- Rozwój przestrzeni miejskiej (np. tereny mieszkalne i rekreacyjne) powinien zostać przystosowany do potrzeb populacji mieszkającej na poszczególnych terenach.

Jak widać w przypadku Wrocławia, Halle/Lipska i Drezna, umiejętność przyciągania aktywnych grup populacji również w Opolu zadecyduje o perspektywach przyszłego rozwoju. W tym przypadku lokalizacja może być dodatkowym atutem, o ile aglomeracje Wrocławia i obszary przemysłowe Górnego Śląska będą postrzegane jako źródło popytu na towary i usługi oraz jako źródło potencjalnej wewnętrznej migracji w poszukiwaniu lepszych warunków życia i pracy.



Odsetek populacji w wieku przedprodukcyjnym i poprodukcyjnym w latach 2009-2020 według dzielnic miasta (źródło: Urząd Miasta Opole)

Partner:

Urząd Miasta Opola, Wydział ds. Europejskich i Planowania Rozwoju

Kontakt:

Krzysztof Początek, Danuta Wesołowska

Wsparcie zewnętrzne:

Wyższa Szkoła Zarządzania i Administracji w Opolu (WSZiA) / Public Profits Sp. z o.o., Poznań

V

Aktywizacja potencjału turystyki



Via Mobil: 135 dni podróży przez Europę	57
Turyngia: Promocja miasta i turystyki kulturowej	58
Poznawanie Via Regia na rowerze	60
Słowacja Wschodnia: Regionalne trasy kulturowe Transgraniczna promocja ofert	64
Odkrywanie Via Regia koleją i autobusem	65

Via Mobil: 135 dni podróży przez Europę

Aby promować korytarz Via Regia jako obszar współpracy kulturalnej, zrównoważonego rozwoju terytorialnego i spójności społecznej, partnerzy Via Regia Plus wspierali ruchomą wystawę „Via Mobil”, która latem 2010 r. przemierzyła historyczną trasę pielgrzymów z Santiago de Compostela do Kijowa – Drogę Kulturową Rady Europy. Rozpoczęła ona III Saksońską Wystawę Krajową przedstawiającą historię Via Regia jako „800 lat ruchu i mobilności”, trwającą od 21 maja do 31 października 2011 r. w Görlitz.

Przybliżenie ludziom „ducha” Via Regia

Podróż została zrealizowana przez Państwowe Zbiory Sztuki w Dreźnie, organizatora III Saksońskiej Wystawy Krajowej. Partnerzy Via Regia Plus uczestniczyli w przygotowaniach koncepcyjnych, na potrzeby wystawy zapewnili samochód wyposażony w materiały informacyjne na temat projektu oraz pomogli w organizacji podróży po obszarze objętym projektem, od Eisenach do Lwowa.

29.7.-31.7.	Eisenach
1.-2.8.	Gotha
3.-6.8.	Erfurt
7.-8.8.	Weimar
9.-10.8.	Naumburg
11.-12.8.	Weißenfels
13.-16.8.	Leipzig
17.-18.8.	Grimma
19.8.	Oschatz
20.-21.8.	Großhain / Königsbrück
22.-23.8.	Kamenz
25.-26.8.	Bautzen
27.-30.8.	Görlitz / Zgorzelec
1.-3.9.	Lubań
4.-5.9.	Bolesławiec
6.-7.9.	Legnica
8.-11.9.	Wrocław
12.-14.9.	Brzeg
15.-17.9.	Opole
18.-19.9.	Gliwice
20.-22.9.	Bytom
23.-26.9.	Kraków
27.9.	Tarnów
28.9.	Rzeszów
29.-30.9.	Przemyśl
2.-5.10.	Lwów



Wrażenia z Gotha, Bautzen, Wrocławia i Lwowa
(źródło: SKD)

Pojazd „Via Mobil” odwiedził ponad 25 miast, a ponad 20 000 odwiedzających skorzystało z oferty informacyjnej. Pojazd wyposażony był w interaktywną stację medialną, natomiast w kilku miejscach zrealizowano towarzyszące programy wykładów i dyskusji publicznych. Wrażenia z podróży utrwalone zostały na interaktywnym blogu, a ponadto przygotowano film dokumentalny przedstawiający aktualny obraz Via Regia.

Ostatnim przystankiem Via Mobil były targi Eurégia, odbywające się w październiku 2010 r. w Lipsku, w trakcie konferencji śródkresowej Via Regia Plus.

Pogłębianie tożsamości międzynarodowej

Mobilna wystawa zwróciła uwagę społeczeństwa i politycznych interesariuszy na potencjał wspólnego rozwoju. Pomysł na pojazd wystawowy umożliwił dotarcie do szerokiej publiczności, a termin „Via Regia” został pomyślnie wypromowany jako element



www.landesausstellung-viaregia.museum

tożsamości międzynarodowej. W rezultacie zachęcono strony zainteresowane, by zintensyfikowały działania zmierzające do wypromowania Via Regia w roli Drogi Kulturowej, zważywszy na korzyści płynące ze wspólnego podejścia i perspektywy.

Partner:

Saksońskie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych (SMI)

Kontakt:

Andreas Kühl, Dr. Fritz Schnabel

Wsparcie zewnętrzne:

Staatliche Kunstsammlungen Dresden (SKD)

INFRASTRUKTUR & UMWELT, Potsdam

Turyngia: Promocja miasta i turystyki kulturowej

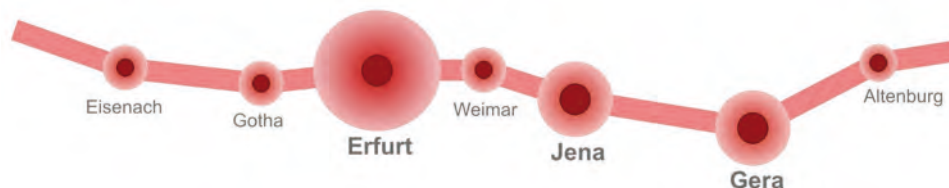
Aby wykorzystać markę „Via Regia” na rzecz rozwoju turystyki, należy określić i opracować kompleksowe strategie marketingowe, które będą służyły międzynarodowej promocji jej potencjału. Jaki powinien być zakres tych strategii? Jakie są grupy docelowe, które oferty można promować na poziomie lokalnym, a które na regionalnym i międzynarodowym oraz jakie narzędzia należy wykorzystać, by dotrzeć do grup docelowych?

By uzyskać odpowiedź na powyższe pytania, Ministerstwo Budownictwa, Rozwoju Regionalnego i Transportu Turyngii, w ścisłej współpracy z ekspertami i interesariuszami, opracowało studium wykonalności na temat turystyki miejskiej i kulturowej wzdłuż Via Regia.

Badanie potencjału

Podejście przyjęte w studium jest dwojakie: po pierwsze, dokonano przeglądu ofert i perspektyw turystyki na trasie Via Regia. Zbadano wszystkie regiony, a następnie wybrano najatrakcyjniejsze oferty o najwyższym potencjale w kontekście wspólnego marketingu i współpracy sieciowej. Po drugie, opracowano szczegółową analizę dla obszaru Turyngii, w której sformułowano wykaz środków aktywizujących potencjał regionu.

Jak się spodziewano, wyniki międzynarodowych badań pokazały, że obszar Via Regia oferuje wiele miejskich i kulturowych atrakcji turystycznych. Każdy region ma swój szczególny potencjał, co widać



Łańcuch miast Turyngii (źródło: FH Erfurt)

było w trakcie podróży trasą Via Regia przez Europę, bogatą w unikalne dziedzictwo relacji międzykulturowych widoczne np. na terenach zabudowanych (zamki i rezydencje, obiekty na liście Światowego Dziedzictwa UNESCO). Mimo to nie jest pewne, czy termin „Via Regia” może stanowić samodzielny temat przewodni, gdyż jego znaczenie obecnie ogranicza się do szlaku handlowego, brakuje natomiast oczywistych powiązań z jego otoczeniem i charakterem.

Określanie założeń pilotażowych

Z tego też powodu propozycje obejmujące region Turynii przede wszystkim polegają na szerzeniu wiedzy i świadomości na temat Drogi Kulturowej, ze szczególnym uwzględnieniem miast Eisenach, Gotha, Erfurt, Weimar, Jena, Gera i Altenburg. Przewodniki w formie audio, materiały drukowane i znaki informacyjne mogłyby zaakcentować obecność Via Regia w przestrzeni publicznej oraz wejść w interakcję z dostępną już ofertą. Jednolita identyfikacja wizualna Via Regia byłaby wsparciem dla ww. działań, a interaktywne gry miejskie, szkolna wymiana i wycieczki klasowe mogłyby zaangażować również uczniów i młodzież.

Proponowane założenia i zalecenia obejmują też wytyczenie międzynarodowej trasy rowerowej łączącej atrakcje i punkty docelowe historycznej drogi, umożliwiając w ten sposób poznanie Via Regia. Z punktu widzenia partnerstwa rozwiązanie to ma duże szanse na wdrożenie, gdyż jest bezpośrednio powiązane z zagadnieniem mobilności i wypełniłoby luki w międzynarodowej sieci tras rowerowych. W związku z tym podjęto kolejne działania, których celem jest przygotowanie systemu informacji przestrzennej dotyczącego trasy rowerowej wzdłuż Via Regia.



Erfurt: Katedra i most Krämerbrücke
(źródło: ETMG / Barbara Neumann)

Partner:

Ministerstwo Budownictwa, Rozwoju Regionalnego i Transportu Turynii (TMBLV)

Kontakt:

Susan Protzel-Graube

Wsparcie zewnętrzne:

IRS CONSULT AG, Monachium

Odkrywanie Via Regia na rowerze

Wzdłuż szlaku Via Regia dostępnych jest kilka tras rowerowych, które służą ekologicznym formom turystyki i rekreacji. Dotąd jednak nie podjęto się stworzenia oferty międzynarodowej, która umożliwiałaby indywidualnym turystom podróżowanie Drogą Kulturową, pomimo coraz większego zainteresowania turystyką rowerową oraz istnienia atrakcyjnych miejsc i dobrych warunków geograficznych.

Przyczyna takiego stanu rzeczy jest oczywista: większość tras rowerowych powstaje dzięki inicjatywom oddolnym. Jedynie kilka tras wspieranych jest, pod względem finansowania oraz spójności wizualnej i organizacyjnej, na poziomie regionalnym. Na poziomie międzyregionalnym trasa, by została zauważona, na ogół musi przebiegać wzdłuż rzeki (np. trasa wzdłuż rz. Łaby, trasa rowerowa Odra-Nysa). Nowoczesne media oferują jednak nowe możliwości.

Platforma do stworzenia sieci ofert: system informacji przestrzennej

Celem podejścia systemu informacji przestrzennej jest stworzenie zintegrowanej bazy danych obejmującej trasę rowerową wzdłuż Via Regia z Frankfurtu nad Menem do Krakowa. Zebrano informacje na temat regionalnych tras rowerowych i zaprezentowano je na portalu internetowym stworzonym do zbierania kolejnych informacji o Drodze Kulturowej.

Jako platforma współpracy sieciowej lokalnych



Prędkość optymalna do poznawania krajobrazu i kultury (źródło: EKT)

i regionalnych inicjatyw, system informacji przestrzennej pozwala na zacieśnienie kooperacji międzynarodowej oraz stworzenie wspólnych strategii marketingowych pomimo ograniczonych funduszy i zasobów interesariuszy. System ten nie zastąpi regionalnych ofert tras rowerowych, lecz pomoże je usprawnić i wypromować, by zyskały większą popularność.

Głównym wyzwaniem dalszych działań i poszerzenia platformy jest stworzenie trwałej sieci wsparcia, dalsza instytucjonalizacja np. w formie wspólnego finansowania oraz porozumienie w sprawie standardów dotyczących np. drogowskazów na trasie rowerowej. Pierwszym kamieniem milowym byłaby integracja inicjatyw Turynii i Saksonii wspieranych przez Miasto Lipsk, które przeprowadziło analizę



Zakres przestrzenny systemu informacji przestrzennej trasy rowerowej Via Regia (źródło: EKT)

potencjału turystyki rowerowej na odcinku Lipsk-Görlitz.

Stworzenie tras regionalnych: Droga św. Jakuba na Dolnym Śląsku

Znaczący wkład w rozwój tras rowerowych wzdłuż Via Regia miało Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu (WBU), które przeprowadziło analizę ścieżek rowerowych na szlaku Drogi św. Jakuba na Dolnym Śląsku. Wyznaczono cztery trasy ścieżek z Görlitz/Zgorzelec do Brzegu, Głogowa, Jeleniej Góry i Sobótki stanowiące „kręgosłup” regionalnej sieci rowerowej.



Logo trasy rowerowej św. Jakuba na Dolnym Śląsku (źródło: WBU)

Drogowskazy na ścieżkach rowerowych w okolicach Siedlęcina (źródło: WBU)



Propozycja sieci rowerowej Via Regia na Dolnym Śląsku (źródło: WBU)



Panorama w pobliżu Pokrzywnika (źródło: WBU)

Wszystkie odcinki poddano analizie w terenie oraz udokumentowano w formie map, profili zawierających dane np. o stanie nawierzchni, zapisy w systemie GPS, a także dodatkowe opisy atrakcyjnych miejsc. W efekcie powstał zarys przestrzenny produktu turystyki regionalnej, który może służyć miejscowej rekreacji, a także transgranicznej promocji oferty. Już w trakcie opracowywania analizy nawiązano pierwsze kontakty z interesariuszami dla celów dalszej realizacji przy wsparciu samorządów lokalnych i zainteresowanych stowarzyszeń.

Partnerzy:

Ministerstwo Budownictwa, Rozwoju Regionalnego i Transportu Turynii (TMBLV); Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu (WBU); Miasto Lipsk, Urząd ds. Miejskiego Planowania Przestrzennego

Kontakt:

Susan Protzel-Graube; Wojciech Maleszka, Aleksandra Sieradzka-Stasiak; Reinhard Wölpert, Peggy Sacher

Wsparcie zewnętrzne:

Europäisches Kultur- und Informationszentrum in Thüringen, Erfurt; Geoplan, Wrocław

Słowacja Wschodnia: Regionalne trasy kulturowe

Obecnie rozwój turystyki na Słowacji Wschodniej opiera się głównie na atrakcjach typu „Słowacki Raj”, czy Tatry. Plany na temat przyszłych kierunków rozwoju tego regionu o bogatym dziedzictwie kulturowym są dość ograniczone – z jednej strony wynika to z położenia na uboczu Europy, ale z drugiej również z powodu braku spójnej wizji stworzenia ambitnej kwalifikowanej oferty tematycznej.

Aby zmienić tę sytuację i zachęcić interesariuszy do przeprowadzenia niezbędnych inwestycji, Samorząd Regionu Koszyce i Agencja Rozwoju Regionalnego Koszyce (ASRD Košice) podjęły próbę stworzenia sieci ofert związanych ze ścieżkami tematycznymi. Część tych działań zyskała uznanie i wsparcie projektu Via Regia Plus.

Otwarcie drogi wsparciu inwestycyjnemu

W wyniku kompleksowej analizy otrzymano zarys ofert i perspektyw dotyczących trzech tras: Trasa Gotycka, Trasa Winna i Trasa Żelazna. Celem był

szczegółowy opis obecnej sytuacji, a następnie stworzenie warunków sprzyjających rozwojowi turystyki kulturowej zgodnie z regionalną polityką rozwoju.

Wyniki wykorzystywane są do stworzenia kolejnego narzędzia w postaci programu TERRA INCOGNITA, którego celem będzie podwyższenie jakości życia i zwiększenie odsetka odwiedzających dzięki rozwojowi zaplecza kulturalnego i szerszej wiedzy, zwiększenia przepustowości i podwyższenia standardu usług oraz modernizacji infrastruktury dla celów turystyki krajowej i zagranicznej. Proponowane oceny atrakcyjnych miejsc i systemu certyfikacji wprowadziły również podstawy systemu prawidłowego zarządzania.

W centrum działań pilotażowych: region wina Tokaj

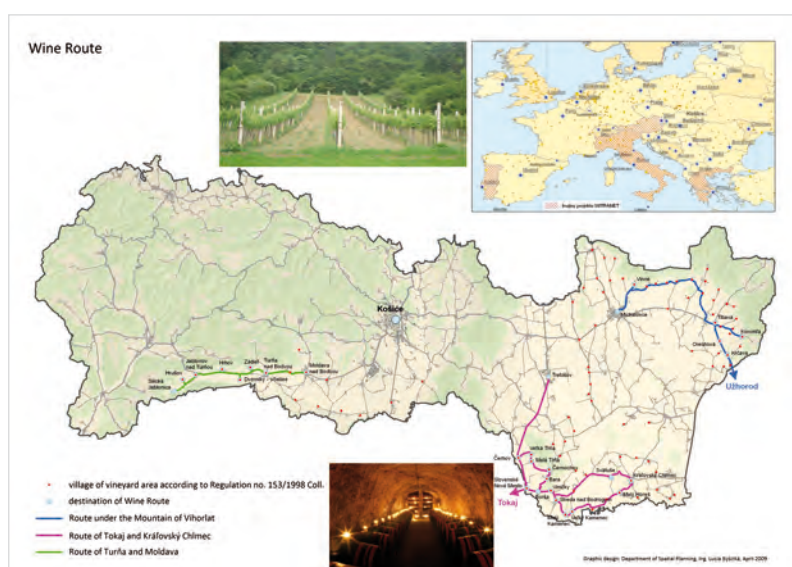
Kolejne kroki w kierunku wdrożenia ww. rozwiązań to dodatkowe działania w regionie, który jest dostatecznie rozwinięty na otrzymanie istotnego



Trasa Gotycka (źródło: ASRD Koszyce)



Trasa Źelazna (źródło: ASRD Koszyce)



Trasa Winna (źródło: ASRD Koszyce)

wsparcia zza granicy: region wina Tokaj. Region Tokaj to obszar położony w południowo-wschodniej Słowacji i na północy Węgier, którego węgierska część znana jest turystom na całym świecie, natomiast część słowacka jest niemal nieznana.

Analiza marketingowa objęła aktualną ofertę i przedstawiła plan rozwoju regionu Tokaj, jako atrakcji turystycznej, w formie założeń i działań, które należy podjąć w celu realizacji określonej wizji. Oprócz tego sporządzono dokumentację techniczną określającą cechy i wymogi powstania punktu informacji turystycznej.

Założenia te, wraz z powyższą analizą, otwierają drogę do stworzenia pilotażowego regionu turystyki kwalifikowanej w Regionie Koszyce, co stanie się wartościowym doświadczeniem przy tworzeniu podobnych ofert.

Partner:

Agencja na Rzecz Wsparcia Rozwoju Regionalnego Koszyc; Miasto Lwów

Kontakt:

Jozef Sulak, Gejza Legen, Jaroslav Tešliar

Transgraniczna promocja ofert

Położenie regionu lub miejsca docelowego na granicy na ogół przynosi dwojakie efekty: z jednej strony położenie przygraniczne utrudnia dostęp do tych miejsc i ogranicza dotarcie do grup docelowych na rynkach krajowych. Z drugiej strony jednak granica ma szansę stać się unikalną wartością, gdyż wybrane miejsca mogą dysponować szerokim wachlarzem ofert, a położenie przygraniczne staje się dodatkową atrakcją.

W dwóch studiach przypadku w ramach Via Regia Plus przeanalizowano możliwości kapitalizacji wymienionych efektów na rzecz rozwoju turystyki.

Rewitalizacja szlaku handlowego na Słowacji Wschodniej

Region Słowacji Wschodniej łączy się ze swoim centrum, miastem Koszyce, Polską, Węgrami, Rumunią i Ukrainą za pomocą Małego Szlaku Bursztynowego. Dzięki wspólnej trasie powstała sieć miast reprezentujących dziedzictwo kulturowe regionu o długiej historii wymiany międzynarodowej. Za czasów Monarchii Austro-Węgierskiej tej części Europy nie przecinały żadne granice.

Nazwa szlaku nawiązuje do bursztynu będącego dowodem działalności handlowej i komercyjnej. W ramach projektu przygotowano broszurę dla celów promocji trasy i nawiązywania nowych kontaktów między lokalnymi władzami. W kontekście Europejskiej Stolicy Kultury 2013, Mały Szlak Bursztynowy może przyczynić się do aktywizacji potencjału turystyki transgranicznej.



Historyczne centrum Koszyc, Abaújszanto
(źródło: Miasto Koszyce)

Promocja atutów turystyki transgranicznej PL-CZ-SK

„Trójstyk” oznacza punkt styczny granicy polsko-czeskiej i polsko-słowackiej w południowej części Województwa Śląskiego. Wraz z gminą Istebna (PL) oraz regionami Jablunkov (CZ) i Kysucký Triangel (SK) tworzy region turystyczny łatwo rozpoznawalny z racji wyjątkowego położenia. Dla celów dalszego rozwoju Górnos Śląska Agencja Promocji Przedsiębiorczości (GAPP), w ścisłej współpracy z lokalnymi interesariuszami, opracowała strategię marketingową.



Logo polskiego, czeskiego i słowackiego obszaru „Trójstyk” (źródło: GAPP)

Mając na uwadze potencjalny popyt oraz szanse regionu na spełnienie potrzeb turystów, strategia proponuje plan działania na rzecz produktu turystycznego „Trójstyk”, który ma zostać wprowadzony drogą wielostopniowego procesu. Hasło przedsięwzięcia, czyli slogan promocyjny („Experience three times more” → „Przeżyj trzy razy więcej”) oraz system identyfikacji wizualnej uzupełniają zestaw narzędzi stworzonych w ramach projektu.



Broszura promocyjna „Trójstyk” (źródło: GAPP)

Szczególną szansę rozwoju stanowi gęsta sieć kolejowa łącząca „Trójstyk” z sąsiednimi aglomeracjami. Może ona zapewnić dużą dostępność regionu przez cały rok, tym samym umożliwiając utrzymanie i ochronę środowiska naturalnego.

Partnerzy:

Miasto Koszyce; Górnos Śląska Agencja Promocji Przedsiębiorczości (GAPP)

Kontakt:

Andrea Gizická, Andrea Rešovská; Zofia Stompor

Wsparcie zewnętrzne:

Collect Consulting Sp. z o.o., Katowice

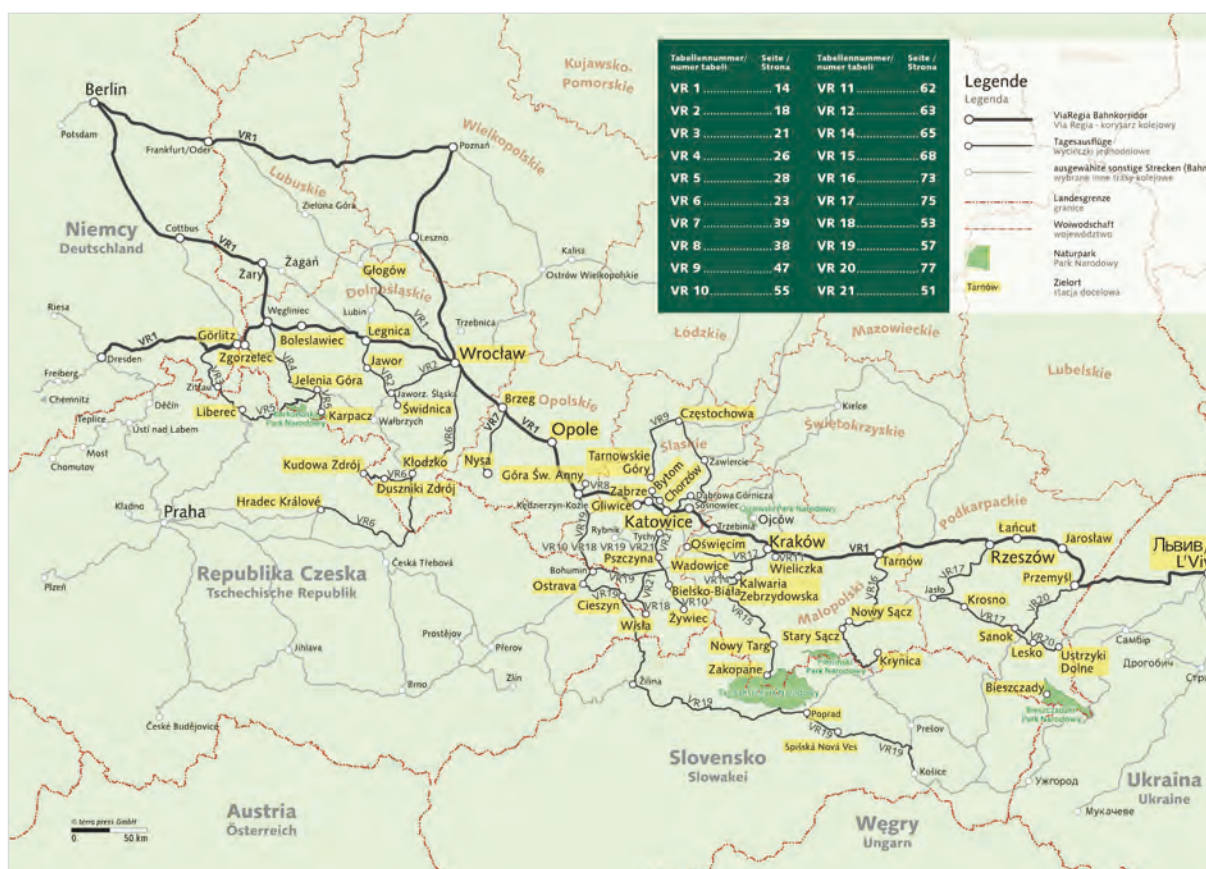
Odkrywanie Via Regia koleją i autobusem

Od roku 2008 Senat Berlina ds. Rozwoju Miejskiego wraz z VCD Verkehrsclub Deutschland (Stowarzyszenie użytkowników transportu) okresowo publikuje przewodnik po podróżach transportem publicznym wzdłuż Via Regia. Pierwsze edycje wydano w języku niemieckim, natomiast od roku 2010 dostępna jest wersja polsko-niemiecka. Przewodniki te należą do cieszących się największą popularnością dokonań poprzedniego projektu ED-C III Via Regia i Via Regia Plus.

Promocja transportu publicznego poprzez lepszą informację

Mimo że Via Regia powstała jako trasa drogowa, to jej charakter uległ zmianie dzięki rozbudowie systemu kolejowego, który dziś wciąż umożliwia dotarcie również w regiony górskie pomiędzy Polską, Czechami i Słowacją. Naturalnie istnieją bariery związane z niedostateczną infrastrukturą i koniecznością modernizacji, ale jedną z największych przeszkód jest brak informacji na temat dostępnej oferty.

Dlatego też przewodnik turystyczny zawiera wszystkie informacje niezbędne do podróżowania



Propozycje tras wycieczkowych w obszarze Via Regia

koleją i autobusem (rozkłady jazdy, ceny) oraz przedstawia sposoby dojazdu w najatrakcyjniejsze miejsca. Można zauważyć, że choć wiele terenów jest łatwo dostępnych, to inne wciąż wymagają dużych nakładów pracy. Obszary wiejskie obsługiwane są jedynie przez nieregularne połączenia autobusowe, a transgraniczne linie kolejowe ograniczają się nieraz do jednego połączenia dziennie.

Informacje dotyczące przesiadek, jak i informacje na temat rabatów są trudno dostępne, a połączenia pociągów dalekobieżnych nie zawsze są zsynchronizowane z pociągami regionalnymi. Z drugiej strony rewitalizacja linii kolejowej między Szklarską Porębą (PL) a Harrachovem (CZ) pokazuje potencjał transportu kolejowego w turystyce transgranicznej.



Wydanie przewodnika turystycznego
Via Regia z roku 2011

Wspieranie wybranych ofert ukierunkowanymi działaniami

Biorąc pod uwagę trudności transportu transgranicznego, promocja istniejących ofert, takich jak Eurocity pomiędzy Hamburgiem, Berlinem i Krakowem (EC Wawel) oraz regionalne pociągi między Wrocławiem a Drezniem, jest sprawą priorytetową. Z tej przyczyny partnerzy podzielili przewodnik na foldery tematyczne, które przedstawiają połączenia i oferty na wybranych trasach. Wymienione przewoźnicy dostarczają informacji przydatnych do planowania podróży, ale również podnoszą jej komfort dzięki informacjom na temat atrakcyjnych miejsc na trasie.

Partnerzy:

Senat Berlina ds. Rozwoju Miejskiego; Saksońskie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych (SMI)

Kontakt:

Dr. Jürgen Murach, Gerd Müller, Andreas Kühl,

Wsparcie zewnętrzne:

VCD Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Nordost e.V., Berlin



Ulotka promocyjna pociągu Eurocity Wawel Hamburg-Kraków



Ulotka promocyjna pociągów regionanych Drezno-Wrocław

