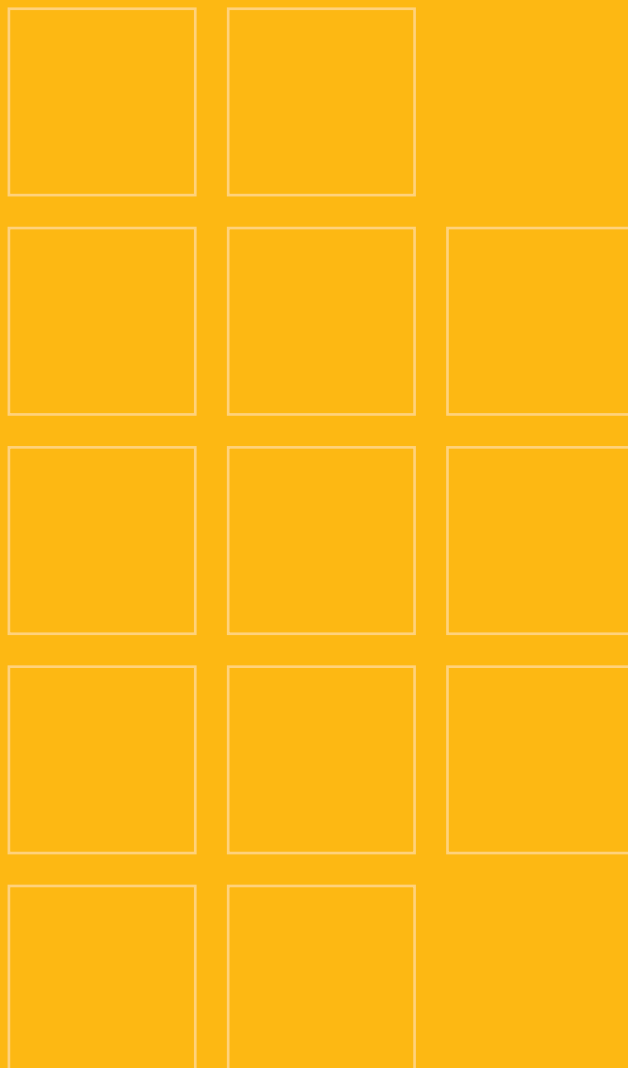




**Wzmacnianie regionów
miejskich i metropoli-
talnych na pograniczu
polsko-niemieckim poprzez
polepszenie ich wzajemnej
dostępności transportowej**

Inicjatywa w ramach projektu MORO



Projekt MORO: Dotychczasowe wyniki oraz założenia na przyszłość

„Wzmacnianie regionów miejskich i metropolitalnych na pograniczu polsko-niemieckim poprzez polepszenie ich wzajemnej dostępności transportowej“ – sam tytuł projektu MORO jest trudny do wymówienia, określa jednakże wyraźnie cel tego przedsięwzięcia: Poprawa połączeń transportowych – w tym przypadku kolejowych – nie jest celem samym w sobie, ale ma się przyczynić do podniesienia znaczenia polsko-niemieckiego regionu przygranicznego i wzmocnienia jego konkurencyjności wobec innych dużych obszarów gospodarczych. Projekt rozpoczął się od I Rozmowy Ekspertów, która się odbyła w styczniu 2010r. W dość krótkim czasie zostało poruszonych bardzo dużo tematów oraz otrzymano nowe impulsy, z których być może w ciągu nadchodzących lat wyniknie poprawa transportu kolejowego.

Podróżującego w Szczecinie na dworcu kolejowym witają duże billboardy prywatnych przedsiębiorców autobusowych. Reklamują one tanie przejazdy do Berlina za minimalną cenę od 10 Euro. Hans-Werner Franz, prezes zarządu Związku Transportowego Berlin-Brandenburgia (VBB) był wśród uczestników II Rozmowy Ekspertów, która miała miejsce w lutym tego roku w Szczecinie. Przyjechał na konferencję także koleją, zobaczył tę agresywną reklamę na dworcu i podczas Rozmowy Ekspertów dowiedział się, że dla wielu polskich pasażerów cena za bilet do Berlina jest za wysoka. Niedługo później VBB razem z miastem Szczecinem ogłosiły, że od dnia 1 sierpnia 2010r. zmniejszy się cena za bilet jednorazowy na trasie Berlin - Szczecin z 16,70 Euro do tylko 10 Euro.

Ta nowa cena ma ułatwić podróżującym skorzystanie z kolei jako środek transportu. Ogłoszono także wprowadzenie innych ulepszeń: Bilet jednorazowy ważny będzie również, tak jak VBB-Tageskarte (bilet całodobowy) na obszarze miasta Szczecin. Oprócz tego od grudnia 2010r. wraz z wprowadzeniem nowego rozkładu jazdy ma być wprowadzone trzecie połączenie bezpośrednie między Berlinem a Szczecinem. To wszystko uatrakcyjni także mieszkańcom Berlina i Brandenburgii wycieczkę do blisko położonego miasta portowego.

„Oba miasta jak i ich mieszkańcy skorzystają na polepszonym połączeniu kolejowym i zblizną się jeszcze bardziej do siebie“, podkreślił Piotr Krzystek, prezydent miasta Szczecina. Prezes VBB ma nadzieję, że z tych bardziej atrakcyjnych ofert wynika również wzrost liczby pasażerów na 1000 dziennie. To byłoby pięć razy więcej niż dotychczas.

Czy wprowadzenie tych polepszeń są bezpośrednim efektem projektu MORO, czy to był tylko zbieg okoliczności jest



Od niedawna można kupić tańsze bilety na relację Berlin – Szczecin (na zdjęciu Rynek Sienny).

sprawą otwartą. Ważne są wyniki, które są dokładnie takie same jak są założenia projektu MORO: Torować drogę ulepszeniom transportowym na bazie istniejącej lub nowo powstającej infrastruktury. Podczas Rozmów Ekspertów oraz I Konferencji Regionalnej zostały wypracowane różne założenia, aby ten cel osiągnąć.

Plany na dodatkowe połączenia oraz konkretne polepszenia

W ramach szczecińskiej Rozmowy Ekspertów padła propozycja, by stworzyć nowe połączenie bezpośrednie z Berlina przez Szczecin do Gdańska i dalej na Mazury. Aby to zrealizować, można by przedłużyć trasy pociągu przyjeżdżającego ze wschodniej Polski do Szczecina dalej do Berlina, skąd następnego poranka mógłby znowu odjechać w kierunku Szczecina. Tym samym nie tylko istniałaby następna para pociągów jadąca bezpośrednio z Berlina do Szczecina ale również atrakcyjne dla turystów z Berlina i Brandenburgii połączenie w kierunku Trójmiasta i Mazur. W dodatku w ten sposób można by stworzyć lepsze połączenia przesiadkowe do nadbałtyckich kurortów w Polsce. Przedstawi-

ciele przedsiębiorstw kolejowych DB i PKP zapowiedzieli sprawdzenie tych propozycji.

Konkretne polepszenia są prawdopodobne na trasie między Berlinem a Poznaniem. Już podjęto decyzję, aby wprowadzić czwartą parę pociągów linii Berlin-Warszawa-Express wraz z

zimowym rozkładem jazdy w grudniu 2010r. Przez użycie wielosystemowego taboru w dodatku stanie się zbędna wymiana lokomotywy w Rzepinie, przejazd skróci się przez to o 10 minut. Z lepszego połączenia skorzysta również Poznań.

Przedstawiciele Województwa Wielkopolskiego podczas Rozmów Ekspertów przedstawili swoje plany na stworzenie nowego połączenia regionalnego między Poznaniem a Berlinem. To połączenie ma być uzupełnieniem pociągu dalekobieżnego Berlin-Warszawa-Express i oferować podróżnym z Wielkopolski i Lubuskiego szybkie i korzystne cenowo połączenia poranno-wieczorne (tam i z powrotem w ciągu jednego dnia). Województwo Wielkopolskie wyraziło gotowość wsparcia tej oferty finansowo. Już istnieją porozumienia z VBB i miastem Poznaniem dotyczące biletu, który ma być ważny również na obszarze miasta i nie kosztować więcej niż 15 Euro.

Wprowadzeniu tej oferty na przeszkodzie stoi jednak obecna sytuacja prawna w Polsce. Według niej województwa nie mają możliwości zorganizowania transgranicznego transportu na własną odpowiedzialność. Zaradzić temu ma nowa ustawa o publicznym transporcie zbiorowym w Pol-

sce, która znajduje się obecnie w fazie projektowej. Do uchwalenia tej ustawy prawdopodobnie ma dojść w przyszłym roku. To właśnie umożliwiłoby Wielkopolsce wspólnie z Lubuskim organizowanie nowych transgranicznych ofert kolejowych.

Już teraz pociągi firmy Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) co godzinę kursują na trasie dawnej Ostbahn z Berlina do Kostrzyna. Przeważająca część pasażerów pochodzi z Gorzowa Wielkopolskiego. Choć od niedawna istnieje wspólny bilet na trasę Berlin – Gorzów, który również ważny jest na obszarze miasta Gorzowa, bezpośredniego połączenia jednak jeszcze nie ma. Zarówno po stronie polskiej jak i niemieckiej zaplanowane są prace modernizacyjne różnych tras, które mają przynieść pozytywne efekty skrócenia czasu przejazdu. Zwłaszcza Gorzów wyraża silne zainteresowanie szybszym i bezpośrednim połączeniem do Berlina i do nowego lotniska Berlin Brandenburg International (BBI).

Nowe połączenie bezpośrednie Wrocław – Drezno sprawdzilo się

Nowy pociąg „Regionalexpress” między Drezniem a Wrocławem kursuje bezpośrednio na tej trasie już od 1 marca 2009r. Trzy pary pociągów zatrzymują się także w ważniejszych średnich miastach jak Budziszyn, Görlitz, Bolesławiec i Legnica. Odkąd znowu istnieje to eksploatowane przez firmę DB Regio połączenie bezpośrednie, liczba pasażerów na tej linii zwiększyła się czterokrotnie. Po zakończeniu prac modernizacyjnych między Legnicą a Wrocławiem wraz z wprowadzeniem zimowego rozkładu jazdy czas przejazdu może zostać zmniejszony o kolejne 15 minut. Oprócz tego dyskutuje się o przedłużeniu połączenia rano-tam/wieczorem-z powrotem do Opola. Można będzie to połączenie zrealizować jednak dopiero

po uchwaleniu nowej polskiej ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Istnienie nowego połączenia bezpośredniego Drezno – Wrocław zapewnione jest na razie na trzy lata do 2011 r. Zarówno Saksonia jak i Dolny Śląsk podkreślają jednak, że mają zamiar zagwarantować ofertę także poza tym terminem.



Wśród uczestników konferencji w Słubicach był również Tomasz Hałas, Wicemarszałek Woj. Lubuskiego (pierw. od pr.).

Największym problemem transgranicznego transportu kolejowego okazuje się być obecnie połączenie Berlin - Wrocław. Między tymi dwoma największymi miastami w regionie przygranicznym kursuje tylko jedna para pociągów dziennie o przeciętnej szybkości 58 km/h, z czego wynika, że czas przejazdu wynosi prawie sześć godzin. Podczas Rozmowy Ekspertów we Wrocławiu przedstawiciele obu zarządców sieci kolejowej DB Netz oraz PKP-PLK przedstawili, jakie alternatywne trasy byłyby możliwe do zrealizowania i jak można by w ten sposób zredukować czas przejazdu.

Można by na przykład po zakończeniu prac modernizacyjnych między Berlinem a

Cottbus przy jednoczesnym skorzystaniu z innego odcinka trasy przez Horkę i Węglińiec już w 2011r. zmniejszyć czas przejazdu o 1,5 godz. do 4.22 godz. Jeszcze krótszy czas przejazdu będzie możliwy po zakończeniu modernizacji trasy między Wrocławiem a Legnicą pod koniec 2011r. Czy można będzie skorzystać z ulepszonej oferty transportowej już w czasie EURO 2012, o tym muszą zdecydować przewoźnicy kolejni oraz organizatorzy transportu.

I Konferencja Regionalna wywołała żywy odzew

Projekt MORO przyczynił się do tego, by przywrócić temat transgranicznego transportu do powszechnej świadomości. W I Konferencji Regionalnej w Słubicach uczestniczyło wielu przedstawicieli świata polityki, gospodarki oraz organizacji pozarządowych. W wielu regionalnych mediach obu krajów relacjonowano konferencję. Niektóre z tematów omówionych podczas Rozmów Ekspertów będą kontynuowane na różnych innych szczeblach. Wspólnota Zainteresowań Ostbahn angażuje się na przykład na rzecz lepszych połączeń na trasie Berlin – Gorzów. Inicjatywy oraz politycy regionalni angażują się na rzecz bezpośredniego połączenia z Berlina do Świnoujścia oraz na rzecz kolei podsudeckiej z Görlitz przez Jelenią Górę do Kłodzka.

Nie należy lekceważyć faktu, iż kontakty między ekspertami polskimi i niemieckimi poprawiły się z powodu intensywnych Rozmów Ekspertów. Oprócz intensywnych dyskusji w ramach tych spotkań, eksperci korzystali również z przerw do prowadzenia rozmów między sobą. Projekt MORO stworzył warunki do rozwoju w przyszłości lepszego transgranicznego uzgadniania planów między sobą.

EURO 2012: Propozycje na transgraniczny transport kole- jowy

III Rozmowa Ekspertów odbyła się podczas Mundialu 2010. Ze zrozumiałych więc powodów dyskutowano podczas tego spotkania na temat EURO 2012. W Polsce zakłada się, że podczas Mistrzostw Europy w piłce nożnej w 2012r. do Polski przybędzie około pół miliona gości chcących obejrzeć mecze na stadionach czy w innych miejscach publicznych. Znaczna część z nich przybędzie do Polski z sąsiedniego kraju, czyli Niemiec. Ważną rolę dla polskich miast –gospodarzy mistrzostw (Warszawa, Gdańsk, Poznań i Wrocław) odgrywa kwestia dojazdu do nich oraz do stadionów środkami transportu publicznego. Polscy i niemieccy zarządcy sieci kolejowej już opracowali różne propozycje, w jaki sposób więcej niemieckich kibiców może wygodnie przyjechać koleją do Polski.

Dla Polski Mistrzostwa Europy w piłce nożnej są równoznaczne ze wzrostem inwestycji. W ramach przygotowań do EURO 2012 powstają nie tylko nowe stadiony i hotele dla kibiców, drużyn oraz ekip towarzyszących. Płyną również ogromne środki finansowe przeznaczone do poprawy infrastruktury transportowej. Ostatni odcinek autostrady A 4 z Frankfurtu nad Menem przez Drezno do Wrocławia i Krakowa już został oddany do użytku, autostrada A 2 ma być przejezdna z Berlina do Warszawy w roku 2012. Powstają nowe drogi ekspresowe i obwodnice, prawie wszystkie lotniska pasażerskie zwiększają swoją przepustowość.

Pokaźne środki finansowe zostały także przeznaczone do rozbudowy transportu kolejowego. Do 2012 r. czas przejazdu między Gdańskiem i Warszawą, miastami, w których odbędą się mistrzostwa, ma być zmniejszony o 2 godz. przez modernizację trasy. Również rozbudowa linii kolejowej E 30 między Legnicą a Wrocławiem ma zostać zakończona na czas, przed mistrzostwami i będzie wtedy umożliwiać maksymalną prędkość 160 km/h. Oprócz tego PKP planuje modernizację 77 dworców i stacji kolejowych. Za ok. 80 mln Euro zabytkowy Dworzec Główny we Wrocławiu ma na przykład zostać całkowicie odnowiony do czasu otwarcia Mistrzostw.

Zarządcy sieci kolejowej proponują dodatkowe połączenia

Już teraz obaj zarządcy sieci, polska spółka PKP-PLK S.A. oraz niemiecka DB-Netz AG, rozważyli możliwości wprowadzenia dodatkowej transgranicznej oferty kolejowej na EURO 2012.

Według ich rozważań mogłoby na przykład kursować włącznie pięć par pociągów Berlin-Warszawa-Express z Berlina

przez Poznań do Warszawy. Obecnie jest ich trzy, razem z nowym rozkładem jazdy od grudnia 2010r. ma być wprowadzona czwarta para pociągów.

Z punktu widzenia zarządców sieci kolejowej można by zrealizować również więcej połączeń z Berlina do Szczecina oraz podstawić bezpośredni pociąg nocny z Berlina przez Szczecin do Gdańska i Olsztyna. Mógłby on nie tylko przewozić kibiców do gdańskiego stadionu, ale także turystów z regionu Berlina na Mazury.

Po zakończeniu prac modernizacyjnych między Berlinem a Cottbus oraz między Legnicą a Wrocławiem pociągi mogłyby pokonać trasę Berlin-Wrocław przez Horkę przynajmniej o 1,5 godz. szybciej niż dotychczas a tym samym stać się również atrakcyjną ofertą dla kibiców z aglomeracji berlińskiej. Pociąg Eurocity Wawel w ten sposób stałby się również dla podróżujących z Hamburga bardziej atrakcyjny. Oprócz tego zarządcy sieci kolejowej proponują wprowadzenie nowego połączenia nocnego z Lipska przez Wrocław do Krakowa. To również nie byłaby tylko oferta dla kibiców, ale mogłaby ona także być atrakcyjna dla turystów oraz biznesmenów z obu państw.

EURO 2012 mogłoby być do brym „testem“ na dodatkowe oferty w zakresie transportu kolejowego, które również po zakończeniu mistrzostw mogłyby dalej istnieć. O tych możliwych trasach z a d e c y d o w a ć muszą teraz jednak najpierw przewoźnicy oraz organizatorzy transportu.

Wrocław stawia podczas EURO 2012 na zbiorowy transport publiczny

W miastach-gospodarzach mistrzostw osoby odpowiedzialne również zastanawiają się, jakie istnieją koncepcje mobilności, aby móc przewozić kibiców bezpiecznie, szybko i jak najbardziej przyjaźnie dla środowiska do stadionów i stref kibiców. Hanna Domagała, Dyrektor wrocławskiego Biura ds. EURO 2012, podczas III Rozmowy Ekspertów we Wrocławiu przedstawiła adekwatne rozważania. Po przeprowadzeniu różnych gier symulacyjnych przewiduje się przyjazd około 100 000 i 130 000 kibiców. Blisko dwie trzecie z nich przyjedzie z zagranicy. Zależnie od tego, jakie drużyny ze sobą będą, zakłada się, że przybędzie aż do 37 000 osób przyjeżdżających w dniu meczu koleją, wśród nich będzie także kilka tysięcy gości z Niemiec.

Osoby odpowiedzialne spodziewają się, że przeważająca część tych gości przyjedzie środkami transportu publicznego do stadionu. Z Dworca Głównego do stadionu mają co 10 minut kursować pociągi, oprócz tego będzie istnieć gęsta sieć tramwajów i linii autobusowych.



Model nowego stadionu we Wrocławiu.

Lotnisko BBI spodziewa się 2,5 Mio pasa- żerów z za- chodniej Polski

Niedawno temu zarządca lotniska Berlin-Brandenburg International (BBI) wybrał się na podróż promocyjną do Szczecina, Poznania, Wrocławia i Gdańska. Nie ma wątpliwości, że rynek polski ma duże znaczenie dla tego lotniska. Już teraz co dziesiąty pasażer odlatujący z Berlin-Schönefeld pochodzi z Polski. Także po zakończeniu przebudowy lotniska w Schönefeld i otwarciu BBI liczy się z blisko 10 proc. polskich pasażerów. Tuż po otwarciu ok. 22 mio pasażerów ma skorzystać z nowego lotniska. Po planowanej rozbudowie liczba ta mogłaby w przyszłości wzrosnąć nawet do 45 mio. Według założeń firm planujących lotnisko BBI połowa tych pasażerów ma przyjeżdżać i odjeżdżać środkami transportu publicznego. O połączeniach do miast polskich obecnie jeszcze się dyskutuje.

Nowe megalotnisko na południowym krańcu miasta Berlin ma zostać uruchomione w dniu 3 czerwca 2012r. Jego maksymalna przepustowość będzie wynosić na razie 27 mio pasażerów rocznie. Celem BBI jest osiągnięcie trzeciego miejsca wśród niemieckich portów lotniczych po lotniskach we Frankfurcie nad Menem i Monachium. Ma on właśnie zostać motorem rozwoju dla całego regionu i stworzyć ok. 40 000 nowych miejsc pracy.

Dla nowego lotniska rynek polski ma ogromne znaczenie. Według prognozy zarządcy lotniska wśród 22 Mio pasażerów korzystających rocznie z lotniska znajdować będzie się aż do 2,5 mio osób pochodzących z Polski. W porównaniu z tym łączna liczba pasażerów trzech zachodniopolskich lotnisk w Szczecinie, Poznaniu i Wrocławiu wyniesie trochę więcej niż 3 mio osób. Ponieważ lotniska te posiadają tylko niewiele połączeń rejsowych i czarterowych, według ich opinii nowe lotnisko BBI nie stanie się konkurencją dla nich, lecz raczej niesie ze sobą szansę współpracy.

W samych tylko czterech przygranicznych województwach żyje ok. 9 mio osób. Dla większości z nich dojazd do nowego megalotniska BBI jest krótszy niż do największego portu lotniczego Polski w Warszawie Okęcie. Dla zachodniego regionu Polski BBI stałoby się bramą do świata. Już teraz w letnim rozkładzie berlińskich lotnisk figuruje 166 celów, jest to znacznie więcej niż w warszawskim rozkładzie lotów.

Połowa wszystkich pasażerów ma korzystać ze środków transportu publicznego

Otwarcie nowego megalotniska na południowym krańcu miasta Berlina zbiegnie się według wszelkich zapowiedzi, z otwarciem ostatniego odcinka autostrady A2 między Berlinem a Warszawą. W ten sposób nowe megalotnisko będzie miało



Model nowego terminalu lotniska Berlin-Brandenburg International.

dobre połączenie drogowe z Polską. Megalotnisko będzie łatwo osiągalne samochodem autostradą ze stron Szczecina, Poznania i Wrocławia. Już teraz wielu polskich pasażerów dojeżdża mikrobusem na berlińskie lotniska. W ciągu jednego dnia można aż 12 razy za niewielką sumę dojechać na Schönefeld i Tegel. Również ze strony Poznania, Wrocławia i innych miast leżących w regionie przygranicznym przyjeżdża regularnie wielu pasażerów.

Dziennie spodziewa się 33 000 osób przesiadających się z kolei na samolot

Aby móc poradzić sobie ze wzrastającą liczbą pasażerów z aglomeracji berlińskiej oraz dalej położonych regionów środkom transportu publicznego przypisuje się ogromne znaczenie. Połowa wszystkich pasażerów lotniczych dojeżdżających na Schönefeld ma skorzystać ze środków transportu publicznego. Do infrastruktury nowego lotniska należy podziemna stacja kolejowa z 6 torami. Projektanci spodziewają się tutaj codziennie aż do 33 000 pasażerów przesiadających się z samolotu na kolei i odwrotnie. Krótka dystans od torów do odprawy lotniczej ma uatrakcyjnić dojazd koleją.

Przeważająca część pasażerów będzie przyjeżdżała z Berlina lub będzie tam chciała dojechać. Początkowo czas przejazdu pociągiem „Airport-Express” z Dworca Głównego (Hauptbahnhof) do Dworca

BBI będzie wynosił 29 min i zostanie skrócony do 20 min jak tylko będzie można skorzystać z krótszego połączenia z dworca Südkreuz trasą Kolei Drezdeńskiej (Dresdner Bahn). Z powodu opóźnień w związku z procedurami planowania i wydania zezwolenia nie można się jednak spodziewać dokończenia tej trasy przed 2014r.

W wyniku przesunięcia terminu otwarcia lotniska na rok 2012 można się spodziewać, iż oprócz połączenia zachodniego zostanie dokończony również połączenie wschodnie i że nowa stacja tym samym od samego początku będzie funkcjonowała jako dworzec przelotowy.

Podczas I Konferencji Regionalnej w Słubicach przedstawiciele gospodarki polskiej podkreślili znaczenie, jakie ma dobre połączenie do nowego lotniska dla Polski. Przedstawiciel Izby Przemysłowo-Handlowej z wielkim naciskiem podkreślił, że jego zdaniem dla rozwoju całego regionu i działających tu przedsiębiorstw możliwość szybkiego i wygodnego dojazdu koleją do lotniska z Gorzowa i w ten sposób zdążenia na lot do Chin lub do Stanów Zjednoczonych, jest bardzo istotna. Według dotychczasowych planów dojazd z Gorzowa do BBI możliwy byłby tylko z kilkukrotną przesiadką a czas przejazdu wynosiłby ok. 3 godz. Oprócz Gorzowa także w innych polskich miastach jak Szczecin, Poznań i Wrocław ma się nadzieję, że wprowadzone zostanie bezpośrednie i szybkie połączenie z nowym megalotniskiem BBI.

Ekskurs: Mobilność bez granic w Trój- kącie Niziny Górnoreńskiej

„Mobilność bez granic“, tak nie tylko brzmi slogan reklamowy w trójnarodowym Eurodistrict Basel ale jest to także stałym punktem codziennego życia. W regionie przygranicznym Francji, Szwajcarii i Niemiec publiczny transport zbiorowy planuje się wspólnie. Od czerwca 2010r. powstaje w ramach tej istniejącej już od lat kooperacji nowa marka „triregio“, której celem jest lepsza promocja oferty transgranicznej. Razem z rozbudową oferty taryfowej zostaje również poprawiona oferta transgranicznych połączeń. Z jakich doświadczeń w Nizinie Górnoreńskiej mógłby skorzystać polsko-niemiecki region przygraniczny? Tą tematyką będziemy się także zajmować w Görlitz.

W aglomeracji bazylejskiej rozciągającej się też na tereny nadgraniczne Niemiec i Francji żyje ok 850 000 osób. W zaprojektowanym trójnarodowym Regionie Metropolitalnym Nizina Górnoreńska, który znajduje się między Karlsruhe i Bazyleą żyje ok. 6 mio osób. Na tym terenie współpraca transgraniczna istnieje już od dawna. Już w 1991r, obradowała po raz pierwszy Konferencja Górnego Renu. Poza tym w 1998r. powstała Rada Górnego Renu będąca instancją polityczną. W ramach tego gremium przedstawiciele Niemiec, Francji i Szwajcarii informują siebie wzajemnie o planach i zawierają porozumienia. Rzecz jasna, że transgraniczny transport odgrywa przy tym ważną rolę. 90 000 osób w tym regionie codziennie wyjeżdża do pracy do krajów sąsiednich. Przejazd przez granicę stał się dla mieszkańców tego regionu jednak czymś oczywistym, czy żeby robić zakupy, czy aby odpocząć lub uczestniczyć w kulturze.

19 mio pasażerów rocznie korzysta z kolei Regio-S-Bahn

Duże znaczenie dla transgranicznej mobilności w bazylejskim regionie metropolitalnym ma kolej aglomeracyjna Regio-S-Bahn, która obecnie przewozi więcej niż 19 mio pasażerów rocznie. Z inicjatywy gremiów politycznych już w 1986r. grupa robocza z udziałem trzech państwowych przedsiębiorstw kolejowych SBB, SNCF i DB wypracowała pierwsze propozycje na realizację transgranicznego transportu regionalnego. Jednak dopiero w roku 1997 została otwarta pierwsza transgraniczna linia, czyli S 1 prowadząca z szwajcarskiego miasteczka Frick przez Bazyleę do francuskiej Miluzy. Po kolejnych pięciu latach, czyli w roku 2002, zostało otwarte pierwsze połączenie bezpośrednie z Niemiec do Szwajcarii, łączące wtedy jako linia S 4 Fryburg Bryzgowijski z Bazyleą.



Reklama transgranicznego transportu w aglomeracji bazylejskiej.

Do sieci Regio-S-Bahn należy obecnie osiem linii, z których dwie leżą wyłącznie na terenie Szwajcarii i jedna wyłącznie na terenie Niemiec. Oprócz wyżej wymienionej linii S 1 istnieje jeszcze transgraniczne połączenie łączące Bazyleę z niemieckimi miastami Lörrach i Zell. Były S 4 jest obecnie eksploatowana przez DB jako Rheintalbahn i należy zarówno jak Hoahrheinbahn prowadząca z niemieckiego Waldshut do Bazylei, do rozszerzonego transportu regionalnego regionu bazylejskiego.

W ciągu ostatnich lat z udziałem regionalnych przedsiębiorstw i związków transportowych zoptymalizowany został transgraniczny system taryfowy, którego oferta obejmuje zarówno bilety jednorazowe i całodobowe jak i abonamenty miesięczne i roczne. Dla tych, którzy chcą się na przykład wybrać na wycieczkę jednodniową na terenie związku transportowego istnieje specjalna oferta biletu jednodniowego za 14,50 Euro, który jest ważny we wszystkich autobusach, tramwajach oraz pociągach.

Dla osób przyjeżdżających codziennie do pracy i dla studentów istnieją specjalne abonamenty miesięczne i roczne ważne w Niemczech i Szwajcarii. Również z Francją istnieją pewne kooperacje taryfowe.

Nowa marka parasolowa promuje mobilność bez granic

Aby lepiej móc promować tę atrakcyjną ofertę zostaje wprowadzona nowa marka parasolowa „triregio“, z udziałem regionalnych związków transportowych z Niemiec, północnej Szwajcarii oraz organizatorów publicznego transportu zbiorowego w Alzacji. Kampania komunikacyjna oraz dwujęzyczny wspólny portal internetowy mają zwrócić uwagę publiczności na ofertę publicznego transportu zbiorowego obejmującą również transgraniczne linie autobusowe i tramwajowe. Istniejące cyfrowe wyszukiwarki połączeń mają zostać ze sobą połączone do 2011r., wprowadzona ma zostać internetowa wyszukiwarka transgranicznych połączeń „z adresu do adresu”. Bilety „transgraniczne“ mają być dostępne wszędzie na terenie transgranicznego związku transportowego w biletomatach, w których można płać w EURO, Frankach Szwajcarskich lub kartą płatniczą.

Już teraz oferta cieszy się wzrastającym zainteresowaniem. W roku 2009 zostało na przykład sprzedane prawie 50.000 transgranicznych abonamentów miesięcznych, jest to prawie cztery razy więcej niż 10 lat temu.

O tym, jak to się udało stworzyć transgraniczny system transportowy w Trójkącie Bazylejskim mimo różnych sytuacji prawnych i warunków technicznych poinformuje podczas konferencji w Görlitz pani Antje Hammer, kierownik projektu „Strategia mobilności“ przy Administracji Kantonu Bazylea-Miasto.

Program II Konferencji Regionalnej w Görlitz

Podczas trzech Rozmów Ekspertów z udziałem przedstawicieli samorządów przygranicznych krajów związkowych i województw, związków transportowych i przedsiębiorstw kolejowych oraz podczas I Konferencji Regionalnej w Słubicach dyskutowaliśmy na temat możliwości poprawy transgranicznego transportu kolejowego. Wypracowano szereg propozycji, z których pojedyncze już są realizowane. W innych miejscach dyskusje toczą się dalej. Podczas II Konferencji Regionalnej w Görlitz chcemy przedstawić dotychczasowe wyniki projektu MORO przedstawicielom ze świata polityki, samorządów, gospodarki, związki i mediów oraz dyskutować o dalszym postępowaniu.

Program II Konferencji Regionalnej w Görlitz, 7 września 2010r.

- godz. 10.00: **Wstęp**
- godz. 11.00: **Rozpoczęcie II Konferencji Regionalnej**, *Klaus Klöppel, team red Deutschland GmbH*
- godz. 11.10: **Przemówienie powitalne**
- godz. 11.20: **Prezentacja projektu MORO, jego dotychczasowych wyników i ewentualnych pól działań na przyszłość**
Wprowadzenie: Rainer Pohlmann, ETC Transport Consultants GmbH
Stanowiska zaangażowanych w projekcie województw i krajów związkowych.
Jadwiga Rajkiewicz, Stanisław Dendewicz, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego
Detlef Herz, Wspólne Planowanie Krajowe Berlin-Brandenburgia
Władysław Korcz, Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego, Dep. Gospodarki i Infrastruktury
Jerzy Kriger, Urząd Województwa Wielkopolskiego, Dep. Transportu
Dr Jürgen Murach, Administracja Senatu ds. Rozwoju Miasta, Berlin
Petra Schmidt, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Krajowego, Meklemburgia-Pomorze Przednie
Dr. Fritz Schnabel, Saksońskie Ministerstwo Stanu ds. Wewnętrznych, Dział Europejski Ład Przestrzenny
Dr Maciej Zathej, Wojewódzkie Biuro Urbanistyki, Wrocław
- godz. 12.30: **Dyskusja**
- godz. 13.00: **Przerwa obiadowa**
- godz. 13.15: **Rozmowa prasowa w Bräustübl**
- godz. 14.15: **Szanse dla transgranicznego transportu kolejowego – Doświadczenia ze współpracy w trójkącie Niemcy – Francja – Szwajcaria**
Antje Hammer, Kierownik Projektu „Strategia mobilności“, Dep. Budowy i Transportu, Kantonu Bazylea-Miasto
- godz. 14.40: **Rozwój transgranicznego transportu w trójkącie Niemcy – Polska – Czechy**
Christoph Mehnert, Związek Przedsiębiorstw Komunikacyjnych Górnych Łużyc i Dolnego Śląska (ZVON)
- godz. 14.55: **Zmniejszenie przeszkód w dostępie do zbiorowego transportu kolejowego – Informacja na temat unijnego projektu kooperacyjnego INTER-Regio-Rail**
Ludger Sippel, Federalna grupa robocza organizatorów zbiorowego publicznego transportu kolejowego
- godz. 15.05: **Perspektywy na przyszłość: Plany na połączenie zachodniopolskich miast i regionów metropolitalnych z nowym megalotniskiem Berlin Brandenburg International (BBI)**
Christian Spaak, Flughafen Berlin Schönefeld GmbH
- godz. 15.25: **Szanse na wzmacnianie polsko-niemieckiego regionu przygranicznego przez poprawę dostępności Ocena wyników projektu MORO i Dyskusja nad tematem perspektyw transgranicznego transportu kolejowego. Dyskusja Panelowa z udziałem publiczności**
Robert Bajczuk, Generalny Dyrektor, Generalne Przedstawicielstwo PKP S.A. w Niemczech
Hans-Werner Franz, Prezes Zarządu Związku Komunikacji Berlin-Brandenburgia (VBB)
Prof. Holm Große, Prezes Zarządu Związku Rozwoju Marketingowego Górne Łużycy - Dolny Śląsk
Antje Hammer, Dep. Budowy i transportu miasta Bazylei
Grzegorz Roman, Wicemarszałek Województwa Dolnośląskiego
Moderacja: Dr. Hans-Peter Gatzweiler, Zastępca Kierownika BBSR
- godz. 16.20: **Przemówienie końcowe**
- godz. 16.30: **Zakończenie konferencji**

Wydawca

Federalne Ministerstwo Transportu,
Budownictwa i Rozwoju Miast
(BMVBS), Berlin

Opracowanie naukowe:

Federalny Instytut ds. Badań
Budownictwa, Miast i Przestrzeni
(BBSR) we Federalnym Urzędzie ds.
Budownictwa i Ładu Przestrzennego
(BBR), Bonn

Opracowanie

ETC Transport Consultants
GmbH, Berlin
Rainer Pohlmann (Kierownik)
Ingolf Berger

team red Deutschland
GmbH, Berlin
Klaus Klöppel

Federalny Instytut ds. Badań
Budownictwa, Miast
i Przestrzeni (BBSR), Bonn
Jens Kurnol

Redakcja

Federalny Instytut ds. Badań
Budownictwa, Miast
i Przestrzeni (BBSR), Bonn
Nina Wilke

Zdjęcia

str. 2,3: team red Deutschland
GmbH

str. 4: JSK Architekci sp.z.o.o

str. 5: gmp Architekten, JSK Inter-
national, Visualisierung: Björn Rolle

Układ i skład

team red Deutschland GmbH,
Berlin

Druk

Federalny Urząd ds. Budownictwa i
Ładu Przestrzennego, Bonn

Zamówienia

beatrix.thul@bbr.bund.de

Przedruk i powielanie

Wszelkie prawa zastrzeżone.
Przedruk dozwolony tylko za poda-
niem źródła oraz prosimy o
wysłanie dwóch egzemplarzy.

