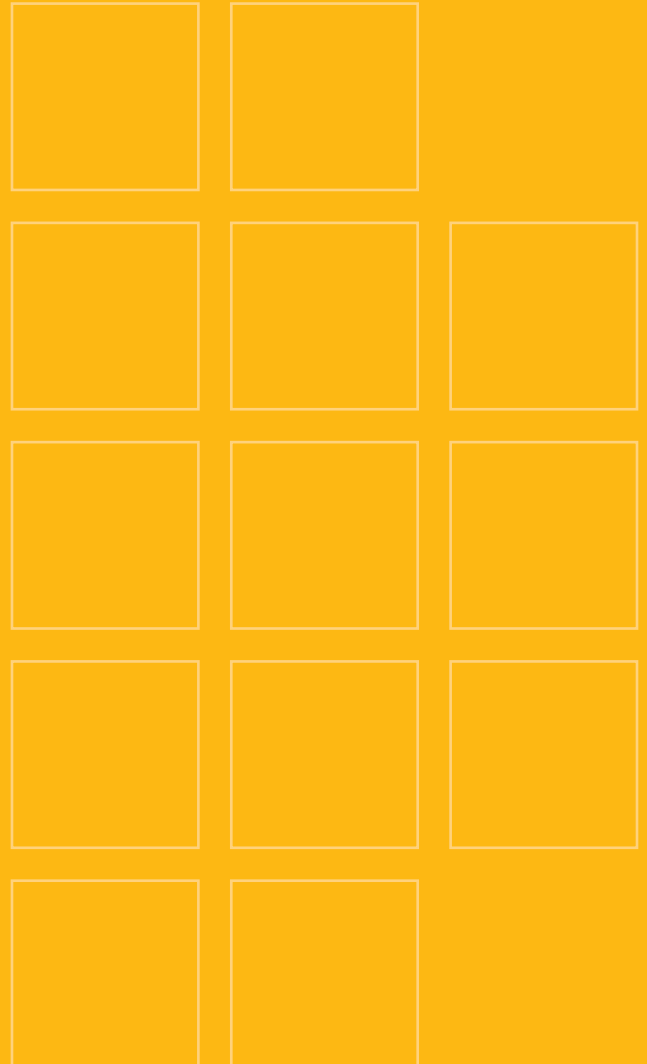




**Wzmacnianie regionów  
miejskich i metropoli-  
talnych na pograniczu  
polsko-niemieckim poprzez  
polepszenie ich wzajemnej  
dostępności transportowej**

**Inicjatywa w ramach projektu MORO**



## Siła napędowa dla rozwoju na pograniczu polsko-niemieckim

*Kolej odgrywa stosunkowo niewielką rolę jako środek transportowy w polsko-niemieckiej komunikacji transgranicznej. Długi czas podróży, mała częstotliwość kursowania pociągów, niekorzystne połączenia przesiadkowe i brak materiału informacyjnego w języku obcym powodują, że większość podróżujących woli skorzystać z własnego samochodu. Chociaż przykład ekspresu regionalnego między Dreznem a Wrocławiem udowadnia, że dzięki takiego rodzaju nowej i atrakcyjnej ofercie można pozyskać dodatkowych pasażerów. Lepsze połączenia między regionami miejskimi i metropolitalnymi przyczynią się do zbliżenia ludności po obu stronach Odry i Nysy Łużyckiej. Są także decydującym warunkiem dla rozwoju gospodarczego całego obszaru przygranicznego.*

Podczas gdy z Berlina odjeżdża przynajmniej co godzinę pociąg w kierunku Hanoweru, w przeciwnym kierunku, czyli do Poznania, istnieją dziennie tylko trzy połączenia. Czas podróży w pociągach relacji Berlin-Hanower wynosi ok. półtorej godziny, dla podobnej odległości do Poznania trzeba się liczyć z podróżą prawie trzygodziną. Przy czym trasa ta będąca częścią europejskiego korytarza transportowego Berlin – Warszawa – Moskwa jest najlepiej rozbudowanym połączeniem kolejowym między Polską a Niemcami.

Najważniejsze miasta i regiony metropolitalne na pograniczu polsko-niemieckim nadal są połączone ze sobą za pomocą kolei w niewystarczający sposób. Dobre połączenia transportowe są jednakże decydującym czynnikiem dotyczącym długotrwałego rozwoju regionu, pomagającym lepiej wykorzystać istniejące potencjały i przyczyniającym się do wzmacniania konkurencyjności. Właśnie w tym miejscu zaczyna swoją działalność projekt MORO "Wzmacnianie regionów miejskich i metropolitalnych". Celem projektu jest ulepszenie wzajemnej dostępności transportowej – przede wszystkim pociągiem – na pograniczu polsko-niemieckim. Chcemy się dowiedzieć, jakie istnieją możliwości efektywniejszego wykorzystywania istniejącej już oraz powstającej obecnie infrastruktury:

- Jak można zmniejszyć czas podróży oraz zwiększyć częstotliwość pociągów?
- Jak można ułatwić przesiadki?
- Gdzie można lepiej dostosować rozkład jazdy autobusów dowożących pasażerów do godzin odjazdów pociągów?
- Jak można ulepszyć obsługę klienta, tak aby mu ułatwić orientację w drugim kraju?
- Jak można lepiej promować istniejące oferty, które obecnie nie do końca są wykorzystywane?

Najbliższe lata niosą ze sobą inne dodatkowe wyzwania. Już samo otwarcie granic po wejściu Polski do układu Schengen spowodowało zwiększenie komunikacji pomiędzy obu krajami. Otwarcie niemieckiego rynku pracy dla osób z nowych państw unijnych, do którego ma dojść w 2011r., spowoduje zwiększenie liczby osób dojeżdżających do pracy z jednego kraju do drugiego. Od jesieni 2011r. nowe megalotnisko Berlin Brandenburg International będzie przyciągać pasażerów nawet z głębi zachodniej części Polski. Na samym końcu trzeba oczywiście wspomnieć o EURO 2012, które m. in. będą się odbywać w Poznaniu oraz Wrocławiu i spowodują ogromny napływ kibiców ze strony Niemiec. Szczególnie ze względów ekologicznych trzeba koniecznie znaleźć rozwiązania na to, jak można skierować na tory przynajmniej część tego wzrastającego ruchu podróży.

### Eksperti z dwóch krajów przy jednym stole

Celem projektu MORO jest wykorzystanie istniejących już pomysłów i propozycji, sprawdzenie, możliwości ich realizacji i wynikające z tego opracowanie konkretnych poleceń do działania. Aby ten cel osiągnąć spotkają się przy jednym stole eksperci: samorządowcy czterech przygranicznych województw i krajów związkowych, przedstawiciele przedsiębiorstw kolejowych i związków komunikacyjnych działających w tym regionie oraz przedstawiciele polskich i niemieckich ministerstw. Wychodząc od wspólnie opracowanych słabych punktów, które zostały wymienione podczas dwóch rozmów ekspertów mających miejsce od momentu rozpoczęcia projektu, zostało wypracowanych kilka konkretnych propozycji ulepszeń w obrębie kolei. W dalszym przebiegu nasze-

go projektu mają one zostać sprawdzone pod względem ich ewentualnej realizacji.

Projekt MORO jest ściśle związany z innymi inicjatywami polsko-niemieckimi, przede wszystkim z Partnerstwem Odry, które zrzesza osiem przygranicznych województw i krajów związkowych. Na ostatnim szczycie Partnerstwa Odry, który się odbył w styczniu tego roku w Poczdamie, w centrum rozmów znalazł się temat ulepszenia połączeń transportowych. Do następnego spotkania jesienią tego roku mają zostać opracowane konkretne propozycje działań. Proces dyskusyjny toczący się w ramach projektu MORO może służyć temu celowi cennymi impulsami.

Podczas dotychczasowych dyskusji wymieniono liczne problemy transportu kolejowego:

- Częściowo trzeba kilkakrotnie wymienić tabor trakcyjny przy granicy, co automatycznie przedłuża czas trwania podróży.
- Dużo połączeń przesiadkowych jest mało atrakcyjnych ze względu na dużą ilość czasu związaną z czekaniem na następne połączenie.
- Często rozkłady jazdy autobusów i pociągów nie są do siebie dopasowane.
- Często brakuje informacji o połączeniach kolejowych w językach obcych.
- Często brak dopasowania do siebie taryf, co powoduje, że na niektórych transgranicznych trasach nie można korzystać z biletów bezpośrednich.
- Dla części polskich klientów niemieckie ceny są za wysokie, dlatego wolą skorzystać z tańszej oferty autobusowej.
- Korzystne oferty są jeszcze za mało znane: z biletu Brandenburg-Berlin-Ticket może np. skorzystać do pięciu osób na trasie z Berlina do Szczecina i z powrotem, przy tym korzystając w obu miastach z miejskiego transportu

- publicznego płaćąc za ten bilet 27 Euro.
- W Polsce i Niemczech istnieją różne systemy elektryfikacji i SRK oraz różne wymagania dot. dopuszczania taborów/pociągów do użytku utrudniające wprowadzenie nowych i szybszych ofert kolejowych
- Od połowy lat 1970 liczba połączeń w transgranicznym transporcie dalekobieżnym między Polską a Niemcami spadła - z kiedyś istniejących 16 połączeń w roku 1972 do dziś pozostało tylko sześć.

Skutkiem wymienionych słabych punktów jest małe znaczenie, jakie kolej odgrywa w transgranicznym transporcie. Udział kolei w Niemczech wynosi w komunikacji transgranicznej zaledwie 3-4 proc, a w komunikacji transgranicznej między Polską i Niemcami tylko 2 proc. Zarówno komunikacja samolotowa (3 proc.) jak i autobusowa (8 proc.) mają większy udział, a dominującym środkiem komunikacyjnym z 87 proc. jest samochód. Jeżeli spojrzymy wyłącznie na polsko-niemiecki region przygraniczny, to okazuje się, że zwiększa się jeszcze dominacja samochodu. Udział kolei wynosi tutaj tylko 1 proc., autobusów 5 i samochodów 94 proc.

**Za długi czas podróży, za mało połączeń**

Na pojedynczych trasach stwierdzono deficyty w różnych zakresach. Np. podróż między obu największymi miastami w północnym regionie przygranicznym, czyli Szczecinem i Rostockiem, jest możliwa tylko z przesiadkami, czas podróży wynosi 3godz. 30min i jest w porównaniu do jazdy samochodem na autostradzie A 20 za długa. Między Lubeką a Szczecinem istnieje wprawdzie połączenie kursujące co dwie godziny, lecz także w tym przypadku czas

podróży wynoszący 4 godz. 35 min. jest w porównaniu do jazdy samochodem stosunkowo za długi. Między Berlinem i Szczecinem pociągi kursują stosunkowo często, w zasadzie trzeba się jednak przesiadać w Angermünde, a czas podróży wynoszący dwie godziny także jest mało konkurencyjny.

W przypadku relacji Berlin – Frankfurt n.O. – Poznań do Warszawy czas podróży w porównaniu do jazdy samochodem jest krótszy, kursują na tej trasie jednak tylko trzy pary pociągów bezpośrednich (Berlin-Warszawa-Express) dziennie. Dla podróżujących z Poznania czas podróży jest mało korzystny, ponieważ nie ma żadnych połączeń typu rano-wieczorem. Oprócz tego brakuje na tej trasie połączeń przesiadkowych w stronę Zielonej Góry.

Między obu największymi miastami w całym regionie przygranicznym, czyli między Wrocławiem i Berlinem, istnieje tylko jedno połączenie bezpośrednie i czas podróży wynosi prawie sześć godzin, więc jest to w porównaniu do jazdy samochodem mało konkurencyjna oferta. Już trochę lepiej wygląda między Dreznem a Wrocławiem. W zeszłym roku zainicjowano bezpośrednie połączenie z trzema parami pociągów ekspresu regionalnego dziennie. Czas podróży wynosi obecnie 3 godz. 30 min. Po stronie polskiej trasa niebawem zostanie zmodernizowana do prędkości



160km/godz. Po stronie niemieckiej trasa jeszcze nie została zmodernizowana i brakuje elektryfikacji. Aby pociągi mogły bez modernizacji trasy szybciej jechać potrzebne były by specjalne tabory.

Bardzo źle dostępne pociągami są Karkonosze. W tym zakresie działają regionalne inicjatywy, które mają na celu polepszenie połączeń kolejowych ze strony Görlitz, aby ten turystycznie bardzo atrakcyjny region lepiej połączyć z niemieckim regionem przygranicznym.

Najwięcej połączeń istnieje między polską i niemiecką częścią wyspy Uznam. Pociągi Uznamskiej Kolei Nadmorskiej kursują tutaj co godzinę, latem co pół godziny. Co godzinę kursują pociągi Niederbarnimer Eisenbahn z Berlina do Kostrzyna n. O. Nie odjeżdżają jednak z centrum Berlina lecz z dworca Berlin-Lichtenberg. Po drugiej stronie brakuje bezpośredniego połączenia do Gorzowa Wielkopolskiego.

## Celem projektu MORO jest zwiększenie ruchu kolejowego

Aktualne doświadczenia udowadniają, że zapotrzebowanie rośnie dzięki ulepszonej ofercie kolejowej. Według informacji DB uruchomione w marcu 2009r. połączenie kolejowe Regionalexpress z Drezna do Wrocławia dotychczas sprostało wszystkim oczekiwaniom a nawet je przerosło. W ciągu pierwszego roku 46 000 pasażerów skorzystało z tego połączenia. W roku 2008 trzeba było jeszcze przesiadać się w Görlitz, wynikiem czego było wydłużenie czasu podróży. Na tej trasie podróżowało zaledwie 12 000 osób. Dotychczas opracowano również, jak można uatrakcyjnić połączenia kolejowe w innych korytarzach transportowych. W ramach projektu MORO ma zostać sprawdzona możliwość ich realizacji.

Istniejące połączenia kolejowe między Polską i Niemcami często nie odpowiadają głównym osiom komunikacyjnym, łączącym regiony metropolitalne ze sobą, lecz kierują się bardzo uwarunkowaniami narodowymi i stanem techniki kolejowej w danym kraju. Tak więc np. wiele połączeń transgranicznych kończy się dotychczas w mniejszych węzłach kolejowych jak np. Angermünde, Kostrzyn lub Rzepin, które nie są właściwymi celami podróży pasażerów. Spowodowane przez to przesiadanie się na stacjach kolejowych, które często nie są za bardzo komfortowo wyposażone, okazuje się dla podróżujących znaczną przeszkodą, zwłaszcza gdy nie znają języka danego kraju.

Najczęstsze połączenia kolejowe istnieją dotychczas na trasach o raczej regionalnym znaczeniu jak np. Stralsund – Świnoujście lub Berlin – Kostrzyn a nie między dużymi centrami regionu. Dlatego należy uzupełnić istniejące połączenia regionalne o szybkie połączenia bezpośrednie między centrami regionu przygranicznego, ponieważ właśnie w tym leżą największe potencjały dla rozwoju transportu. Podczas dotychczasowej dyskusji toczącej się w ramach projektu MORO opracowano kilka konkretnych pomysłów na różne korytarze. Mają one teraz zostać skonkretyzowane i sprawdzane pod względem ich ewentualnej realizacji.

### Uwagi dot. korytarza Berlin – Szczecin (– Gdańsk)

Między Szczecinem i Berlinem istnieje stosunkowo dużo połączeń kolejowych. Mamy tutaj do czynienia również z atrakcyjnymi taryfami, które często są nawet tańsze niż rzekomo korzystne mikrobusy. To dotyczy szczególnie tzw. Brandenburg-Berlin-Ticket, na którym może podróżować aż pięć osób również w pociągach

InterCity na tej trasie jak i korzystać z miejskiego transportu publicznego w Szczecinie i Berlinie. Liczba pasażerów wynosząca mniej niż 500 dziennie jest jednak stosunkowo niska. Z jednej strony fakt ten jest spowodowany przez stosunkowo długi czas podróży (ok. 2godz.), przede wszystkim jednak przez mało atrakcyjną dla podróżujących konieczność przesiadki w Angermünde.

Przyczyną brakujących połączeń i długiego czasu podróży jest brak elektryfikacji na odcinku między Passow i Szczecinem. Federalny Plan Rozbudowy Dróg (Bundesverkehrswegeplan) przewiduje rozbudowę i elektryfikację tego odcinka, nie ma jednak jeszcze terminarza realizacji tego przedsięwzięcia.

Więcej połączeń bezpośrednich między Szczecinem i Berlinem oraz zmniejszenie czasu podróży poniżej 2 godzin powinno jednak być osiągalne w krótkim czasie nawet bez elektryfikacji. Oprócz tego pojedyncze połączenia powinny zostać przedłużone poza Szczecin do wybrzeża Bałtyku. DB Regio razem z PKP InterCity zamierzają wprowadzić nowe połączenie bezpośrednie z Berlina do nadbałtyckiego kurortu Kołobrzeg jeszcze w tym roku.

Impulsem do krótkoterminowej realizacji nowych połączeń bezpośrednich powinien być fakt, iż w Szczecinie kończy bieg wiele pociągów dalekobieżnych z Gdańska. Pojedyncze pociągi kursujące rano i wieczorem mogłyby jechać dalej przez Szczecin do Berlina. Taka oferta



połączyłaby nie tylko Berlin ze Szczecinem i miastem EURO2012 Gdańsk, ale też z takimi uzdrowiskami nadmorskimi jak np. Darłowo, Ustka i Łeba. Aby zagwarantować łatwą dostępność tych kurortów nadmorskich, trzeba by dopasować do siebie rozkład jazdy w poszczególnych dworcach węzłowych i zaoferować bilety bezpośrednie. Oferty integrujące nocleg i dojazd mogą oprócz tego podwyższyć prestiż tego połączenia.

Oferta na tej trasie zostanie od jesieni 2010r. uzupełniona o parę pociągów EC kursujących z Pragi przez Drezno i Berlin do Szczecina. Aby rozpowszechnić wiedzę o cenowo korzystnych ofertach jak np. Brandenburg-Berlin-Ticket i zredukowane taryfy DB „Spartarif“, potrzebny jest lepszy marketing. Średnioterminowo należy jednak zmodernizować trasę, aby skrócić czas podróży do mniej niż 90 minut.

### Uwagi dot. korytarza Berlin – Poznań (Zielona Góra)

Licząc 1000 podróżujących dziennie most nad Odrą koło Ślubic jest najczęściej wykorzystywanym kolejowym przejściem granicznym między Polską i Niemcami.

Ten korytarz o międzynarodowym znaczeniu między Warszawą, Poznaniem i Berlinem ma jednak jeszcze o wiele większe potencjały. Chociaż infrastruktura tej trasy została w ostatnich latach rozbudowana po obu stronach Odry, jednak liczba oferowanych połączeń pozostała od połowy lat 1990 prawie niezmienną. W związku z tym, korytarz ten jest dobrym przykładem na to, że rozbudowa infrastruktury i rozwój ofert kolejowych jest nadal w polsko-niemieckim regionie przygranicznym skoordynowany w sposób niewystarczający.

Ponieważ czas odjazdu pociągów jest przede wszystkim dla polskich podróżujących mało korzystny, Województwo Wielkopolskie już od dłuższego czasu planuje wprowadzenie nowego połączenia rano/wieczorem z Poznania do Berlina. Połączenie to powinno przede wszystkim ułatwiać biznesmenom z Poznania podróż do Berlina tam i z powrotem w ciągu jednego dnia, a oprócz tego również być atrakcyjną ofertą dla młodych ludzi i turystów z Polski. Właśnie z polskiego punktu widzenia, cena jest decydującym kryterium akceptacji danego połączenia kolejowego. Dlatego organizatorzy nowego połączenia starają się, żeby maksymalna cena za przejazd nie przekroczyła 15 Euro, suma ta jest tym samym korzystniejsza cenowo niż najkorzystniejsze bilety w pociągach Berlin-Warszawa-Express. Aby ominąć zmiany taboru przy granicy i tym samym zredukować czas podróży do 3 godzin, ma zostać podstawiony tabor, który jest dopuszczony do użytku w obu systemach kolejowych.

Warto rozważyć stworzenie także dodatkowych możliwości dosiadanania się w innych miastach wielkopolskich i lubuskich. Poważne przeszkody utrudniające wprowadzenie tego dodatkowego połączenia regionalnego, zostały usunięte. Średnioterminowo należy rozszerzyć ofertę kolejową między tymi dwoma ważnymi centra-

mi tak, aby można podróżować bardziej elastycznie w ciągu całej doby.

Celem dalszych rozważań jest optymalizacja połączeń do Zielonej Góry w węzle kolejowym Rzepin i stworzenie połączenia bezpośredniego z Zieloną Górą przez Rzepin i Frankfurt n.O. do Berlina. Ponieważ do tej pory nie przewidziano odnowienia infrastruktury kolejowej między Rzepinem i Zieloną Górą, czas podróży między Zieloną Górą i Frankfurtem n.O. jest na razie bardzo długi. Dlatego połączenia autobusowe ze Świebodzina do Zielonej Góry mogłoby krótkoterminowo uzupełnić ofertę kolejową. Aby zagwarantować atrakcyjność takich połączeń przesiadkowych, należy optymalizować dojazdy autobusów oraz zaoferować bilety bezpośrednie.

#### Uwagi dot. korytarza Drezno – Wrocław

Od marca 2009r. znowu kursują pociągi bezpośrednie na trasie Drezno – Wrocław. Pociąg ekspres regionalny 100 kursuje między obu miastami trzy razy dziennie, a podróż trwa 3 i pół godziny. Przed otwarciem tego połączenia trzeba było się przesiadać w Görlitz, czas podróży wynosił ok. 5 godzin. Nowe i szybsze połączenie umożliwia również wycieczki jednodniowe do obu miast. Jednocześnie z otwarciem połączenia zostały wprowadzone atrakcyjne taryfy jak np. Dresden-

Wrocław-Spezial. Oferta została bardzo dobrze przyjęta przez podróżnych. Liczba pasażerów w ciągu pierwszego roku wzrosła z 12 000 do 46 000, pomimo oddania do użytku w tym samym czasie ostatniego odcinka autostrady łączącej oba miasta.

Nowa oferta jest dobrym początkiem na drodze do uatrakcyjnienia połączeń kolejowych w tym europejskim korytarzu transportowym. Następnym krokiem powinno być zwiększenie częstotliwości pociągów i zaoferowanie więcej miejsc siedzących na odcinkach o większym zainteresowaniu dla klientów (szczególnie między Wrocławiem i Legnicą). Do połowy 2011r. mają się skończyć prace budowlane na polskim odcinku, czego wynikiem będzie skrócenie czasu podróży do ok. 3 godzin. Średnioterminowo powinny zostać oddane do użytku bardziej komfortowe pojazdy, które odpowiadałyby różnym wymaganiom technicznym po stronie polskiej i niemieckiej oraz zostać uwzględnione cele leżące poza Dreznem i Wrocławiem.

Aby móc efektywnie korzystać ze środków finansowych trzeba zaplanować brakującą modernizację trasy po stronie niemieckiej oraz sposób użycia taboru pod jedną egidą na całej trasie.

Przedstawiciele gmin karkonoskich i Ziemi Kłodzkiej angażują się na rzecz bezpośredniego połączenia z Drezna przez Görlitz do Jeleniej Góry i dalej przez Wałbrzych do Kłodzka. Tym samym ma



Korytarz Berlin – Poznań (– Zielona Góra)



Korytarz Drezno – Wrocław (– Jelenia Góra – Wałbrzych)

zostać ulepszona dostępność dla turystów z Niemiec tego turystycznie atrakcyjnego regionu, w którym znajduje się wiele znanych kurortów. Aby to osiągnąć można rozważyć otwarcie odgałęzienia istniejącego połączenia od Görlitz przez Lubań do Jeleniej Góry. Z powodu częściowo złej infrastruktury czas podróży między Dreznem i Jelenią Górą wynosiłby prawie 3 godzin, w porównaniu z obecnym stanem oznaczałoby to, że połączenie i tak jest o wiele szybsze i tylko nieznacznie wolniejsze niż podróż samochodem. Po modernizacji takich odcinków, na których pociągi obecnie muszą wolno jeździć, czas podróży byłby o 30 min. krótszy, po modernizacji całej trasy czas podróży wynosiłby nawet mniej niż 2 godziny.

#### Uwagi dot. korytarza Berlin – Kostrzyn – Gorzów Wlkp.

Na trasie Kostrzyn-Berlin już teraz istnieje dobra oferta kolejowa z pociągami Oderlandbahn co godzinę. Zarówno po polskiej jak po niemieckiej stronie trasa zostanie w ciągu przyszłych lat zmodernizowana do prędkości 120 km/godz. Niezwykłość tej trasy, która także zwana jest „Ostbahn“, jest „Wspólnota Interesów Kolei Berlin-Gorzów – Interessengemeinschaft Eisenbahn

Berlin-Gorzów IGOB“. Jest to zrzeczenie samorządów, instytucji oraz osób fizycznych z obszaru Ostbahn, którzy w sposób aktywny wspierają rozbudowę i marketing tego połączenia kolejowego. Dla relacji Berlin – Gorzów Wielkopolski oferowane są bilety bezpośrednie, które upoważniają również do skorzystania z publicznej komunikacji miejskiej obu miast.

Od czerwca 2010r. ma zostać uruchomione nowe połączenie szynobusem z Kostrzyna przez Gorzów do Poznania. Dodatkowe połączenie wieczorne ma podróżującym przyjeżdżającym w pociągach Oderlandbahn z Berlina do Kostrzyna umożliwić dalszą podróż do Wielkopolski oraz dojazd do Krzyża Wlkp. na nocny pociąg do Warszawy.

Stworzenie połączeń bezpośrednich między Gorzowem i Berlinem ma być następnym krokiem w drodze do podniesienia atrakcyjności tej trasy. Najpierw trzeba jednakże uzyskać zgodę na dopuszczenie do użytku pociągów na kraj sąsiedni poza strefę przygraniczną, dotychczas nie udało się tego jeszcze osiągnąć. Ponadto można przedłużyć pojedyncze połączenia poza Gorzów, np. do Torunia. Średnioterminowo należy także przedłużyć połączenie w Berlinie z Berlin-Lichtenberg do centrum miasta.

#### Uwagi dot. korytarza Lubeka/Rostock – Szczecin

Stosunkowo długi czas podróży między tymi ważnymi leżącymi na północ miastami można by zmniejszyć przez skomunikowanie połączeń (m. in. z Rostock, Stralsund i Greifswald) na dworcu węzłowym Pasewalk. Temu celowi służy także planowana modernizacja trasy Lubeka – Szczecin do prędkości maks. 120 km/godz. Proces przesiadania się w Pasewalk należy usprawnić poprzez zagwarantowanie połączeń oraz zapowiedzi pociągów w wielu językach.

#### Uwagi dot. korytarza Berlin – Wrocław (– Kraków)

Już teraz istnieje wiele politycznych inicjatyw, których celem jest polepszenie połączeń kolejowych między tymi największymi miastami w polsko-niemieckim regionie przygranicznym. Szczególnie projekt ViaRegia wziął sobie realizację tych polepszeń za cel główny. Aby nie doszło do powtórzenia prac dot. relacji Wrocław-Berlin, projekt MORO będzie uwzględniał w dyskusji przede wszystkim wyniki projektu ViaRegia i innych projektów.

Istnieją różne opcje rozwoju na ten korytarz, które przewidują różne przebiegi trasy przez Poznań, Zieloną Górę, Cottbus – Żary lub Horka/Görlitz. W przypadku wszystkich możliwych wariantów czas podróży byłby bardzo długi. Z powodu trwających działań modernizacji w Polsce i Niemczech czas podróży skróci się jednak znacznie w ciągu przyszłych lat. Trzeba potem wprowadzić stopniowe polepszenia koncentrując się na odpowiednich koncepcjach ofertowych i znalezieniu odpowiedniego taboru dopasowanych do wymagań tej nowej infrastruktury.

## Program I konferencji regionalnej w Słubicach

Po dwóch rozmowach ekspertów, w których wzięli udział przedstawiciele samorządów przygranicznych województw i krajów związkowych oraz polskich i niemieckich przedsiębiorstw kolejowych, chcemy w Słubicach zaprezentować pierwsze wyniki naszego projektu większej publiczności i dyskutować z przedstawicielami świata politycznego, gospodarczego i samorządowego oraz przedstawicielami stowarzyszeń pozarządowych. Wyniki tej dyskusji mają wpłynąć na dalszy przebieg pracy w ramach projektu MORO. Po dalszych rozmowach ekspertów chcemy w ramach drugiej konferencji regionalnej zwieńczającej cały projekt, która ma się odbyć na początku września 2010r., zaprezentować konkretne wyniki projektu MORO.

### Program konferencji regionalnej

- 11.30 **Otwarcie sali**
- 12.00 **Rozpoczęcie I konferencji regionalnej**, Klaus Klöppel, team red Deutschland GmbH
- 12.05 **Informacje na temat projektu MORO**, Jens Kurnol, Kierownik Projektu przy BBSR
- 12.15 **Wymagania wobec rozwoju transgranicznego transportu kolejowego na korytarzu Berlin – Frankfurt/Oder – Poznań (Zielona Góra)**  
*Tomasz Hałas, Członek Zarządu Województwa Lubuskiego*  
*Detlef Höpfe, Ministerstwo Infrastruktury i Rolnictwa, Brandenburgia*  
*Dr. Jürgen Murach, Administracja Senatu ds. Rozwoju Miasta, Berlin*  
*Jerzy Kriger, Dyrektor Departamentu Transportu, Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego*
- 13.00 **Możliwości rozwoju mające wpływ na polepszenie transportu kolejowego w polsko-niemieckim regionie przygranicznym, szczególnie na korytarzach Berlin – Szczecin, Berlin – Poznań i Drezno – Wrocław. Analizy i wyniki dotychczasowych rozmów ekspertów**, Torsten Perner, ETC Transport Consultants GmbH
- 13.20 **Pytania i Dyskusja**
- 13.45 **Przerwa obiadowa w foyer przed dużą aulą i lunch prasowy**
- 14.30 **Wymagania wobec rozwoju transgranicznego transportu kolejowego z punktu widzenia klientów**  
*Robert Radzimanowski, IHK Ostbrandenburg, Frankfurt (Oder)*  
*Stanisław Owczarek, Dyrektor Zachodniej Izby Przemysłowo-Handlowej, Gorzów Wielkopolski*  
*Jan Wawrzyniak, Dyrektor Polskiego Ośrodka Informacji Turystycznej w Niemczech*  
*Filip Bebenow, Stowarzyszenie Mobilny Poznań*  
*Matthias Gibtner, Interessengemeinschaft Eisenbahn, Nahverkehr und Fahrgastbelange Berlin e.V. (IGEB)*
- 15.15 **Inicjatywy polepszenia połączeń transportowych w polsko-niemieckim regionie przygranicznym**  
**Opiniowania przedstawicieli poszczególnych regionów i przedsiębiorstw kolejowych**
- **Dotychczasowe doświadczenia z przedłużoną do Świnoujścia trasą Uznamskiej Kolei Nadmorskiej (UBB)**  
*Jürgen Boße, Prezes Zarządu UBB*  
*Andrzej Szczodry, Wiceprezydent miasta Świnoujście*
  - **Rozwój tzw. Ostbahn (Berlin - Gorzów - Piła) jako europejski region korytarza modelowego Kolej Wschodnia**  
*Urszula Stolarska, Wiceprezydent miasta Gorzów Wielkopolski*  
*Karl-Heinz Boßan, Prezes Zarządu IGOB Wspólnotwa Interesów Ostbahn EWIV*
  - **Dotychczasowe doświadczenia z nowym połączeniem kolejowym Drezno – Wrocław; Możliwości rozszerzenia oferty i stworzenia dodatkowego połączenia z Görlitz do Gór Izerskich, Karkonoszy i Ziemi Kłodzkiej.**  
*Christoph Mehnert, Związek Przedsiębiorstw Komunikacyjnych Górnych Łużyc i Dolnego Śląska (ZVON)*  
*Dr. Maciej Zathę, Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu*  
*Dr. Markus Löw, DB Regio AG*
- 16.15 **Pytania i Dyskusja**
- 16.45 **Streszczenie dyskusji**, Dr. Katharina Erdmenger, Kierownik Referatu, BMVBS
- 17.00 **Zakończenie konferencji**

**Zleceniodawca**

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

**Nadzór naukowy**

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

**Organizacja i realizacja projektu**

ETC Transport Consultants GmbH  
Am Karlsbad 11, 10785 Berlin  
Tel. 030 25 46 52 26  
Fax 030 25 46 51 03  
www.etc-consult.de  
Torsten Perner  
torsten.perner@etc-consult.de  
Ingolf Berger  
ingolf.berger@etc-consult.de

team red Deutschland GmbH  
Klaus Klöppel  
Prinzessinnenstr. 30  
10969 Berlin  
Tel. 030 61 39 36 15  
Fax 030 61 39 36 18  
klaus.kloeppe@team-red.net  
www.team-red.net

Jens Kurnol  
Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und  
Raumforschung (BBSR)  
Deichmanns Aue 33-37  
53179 Bonn  
Tel. 0228 99 401 2304  
Fax 0228 99 10 401 2304  
jens.kurnol@bbr.bund.de  
www.bbr.bund.de

ISSN 1614-8908

**Układ i Skład**

team red Deutschland GmbH

**Druk**

X-Media  
Prinzessinnenstr. 26  
10969 Berlin

**Zamówienia**

beatrix.thul@bbsr.bund.de

Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. W przypadku przedruku prosimy o przesłanie dwóch egzemplarzy.

**Wszelkie prawa zastrzeżone**

© BBSR, Bonn 2010



Dalsze informacje:  
www.bbsr.bund.de