



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU

Dokumentacja Polsko-Niemieckiej Konferencji „Przestrzeń bez granic”

w dniu 15.10.2014 w Federalnym Ministerstwie Transportu
i Infrastruktury Cyfrowej w Berlini



Bundesinstitut
für Raum- und
Raumforschung
in Berlin und Bonn
und Umgebung

Plenum

Powitanie i wprowadzenie

dr Marzena Guz-Vetter

Komisja Europejska – Przedstawicielstwo w Niemczech

Prowadząca posiedzenie plenarne wita obecnych i wyjaśnia kontekst konferencji będącej potkaniem końcowym powołanego do życia w 2011 r. przedsięwzięcia modelowego ładu przestrzennego „Konkurs na modelowe projekty współpracy polsko-niemieckiej”. Zwraca uwagę na rolę Polski w wydarzeniach, które 25 lat temu doprowadziły do upadku muru berlińskiego i wyraża nadzieję, iż dzisiejsze spotkanie pozwoli wyzwolić ważne impulsy związane z kształtowaniem przyszłej współpracy w zakresie gospodarki przestrzennej między Polską a Niemcami również w ramach INTERREG V.



Powitanie

Katherina Reiche, Posel do Parlamentu Federalnego, Parlamentarna Sekretarz Stanu przy Federalnym Ministerstwie Transportu i Infrastruktury Cyfrowej (BMVI) przedstawia cel spotkania: chodzi przede wszystkim o wspólne spojrzenie w przyszłość i wypracowanie wizji – gospodarka przestrzenna zawsze przewiduje. Dobrze jest przy tym przypomnieć sobie historię polsko-niemieckiej współpracy w zakresie gospodarki przestrzennej od lat 90-tych XX wieku. Dostrzeżono



szanse wspólnego przewycięzania problemów po obu stronach Odry i Nysy Łużyckiej. Mimo bariery językowej istnieje już szeroki fundament skutecznej współpracy, partnerstwa i przyjaźni. Była to wspaniała pionierska praca, za którą przemawiająca podziękowała wszystkim uczestnikom i wyraziła im swój szacunek.

Warunki ramowe współpracy są dziś o wiele korzystniejsze, niż na początku lat 90-tych minionego wieku. Polska i Niemcy są równoprawnymi członkami Unii Europejskiej. Swobodny przepływ towarów i usług zmienił struktury osadnicze. Po obu stronach granicy stwierdza się przy tym podobne zmiany. I tak na przykład projekt ESPON pokazał, że z większości obszarów polsko-niemieckiego pogranicza wyjeżdżają młode kobiety – nie dzieje się tak jedynie w Berlinie i

Szczecinie. Ważnym jest uświadomienie sobie takich faktów i wykorzystanie ich w dalszych procesach planowania. Ten, kto chce skutecznie rozwijać swój region, musi - celem pełnego rozeznania potencjałów - myśleć w kategorii powiązań funkcjonalnych i dostrzegać również i to, że takie powiązania funkcjonalne istnieją również w układzie transgranicznym. Miasta i ich otoczenie mogą ze sobą współpracować również, jeżeli położone są w dwóch różnych państwach. W regionach metropolitalnych, które powstały już na obszarze pogranicza zidentyfikowano takie transgraniczne obszary funkcjonalne. To wszystko nie jest czysto akademickim ćwiczeniem, lecz przyczynia się bezpośrednio do tego, aby codzienność mieszkańców regionu pogranicza uczynić tak łatwą, jak jest to tylko możliwe.

Wyniki badawcze z sieci obserwacji przestrzeni ESPON stanowią poza tym ważną podstawę nowych wspólnych projektów. Pokazują one większe tendencje rozwojowe, do których można przypisać polsko-niemiecki region graniczny. Uzyskana w ten sposób wiedza pomaga rozpoznawać nowe możliwości i szanse – jakie tematy są szczególnie opłacalne dla współpracy i jakie instrumenty są szczególnie korzystne.

Konkurs na modelowe projekty współpracy polsko-niemieckiej pokazał, iż powiązania funkcjonalne w układzie ponad granicą są już głęboko zakotwiczone w myśleniu, planowaniu i działaniu poszczególnych podmiotów. Z drugiej jednak strony instrumenty, które mogą być pomocne przy podejmowaniu transgranicznych wyzwań stosowane są na polsko-niemieckim pograniczu jeszcze w małym stopniu. Dotyczy to na przykład Europejskiego Ugrupowania Współpracy Terytorialnej (EUWT). Również w tym zakresie tematycznym zrealizowano przedsięwzięcie modelowe ładu przestrzennego BMVI oraz stworzono wytyczne.

Programy INTERREG współpracy transgranicznej i transnarodowej stanowią chyba największą szansę wspólnego rozwiązywania problemów transgranicznych. Giełda partnerstw, która odbyła się poprzedniego dnia, pozwala mieć nadzieję na nowe koncepcje projektów i partnerstwa.

Z konferencją i warsztatami organizatorzy wiążą nadzieję zdobycia wiedzy o tym, co jest przedmiotem dyskusji na najniższym poziomie, jakie są pomysły, dokąd zmierzamy i co może być na tej drodze przeszkodą. Wyniki będą miały wpływ na dalszą współpracę na poziomie obu ministerstw oraz krajów związkowych i województw, w szczególności na współpracę na forum Polsko-Niemieckiego Komitetu Gospodarki Przestrzennej.

Paweł Orłowski, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju (MIR) przypomniał również wydarzenia sprzed 25 lat i podkreślił przy tym znaczenie, jakie dla budowy wspólnej Europy miała wtedy i ma dziś solidarność między Polską a Niemcami. 10 lat członkostwa Polski w Unii Europejskiej jeszcze bardziej zbliżyły do siebie oba kraje, a wspólne przedsięwzięcia przyczyniły się do budowy wzajemnego zaufania. W szczególności w zakresie transgranicznego planowania przestrzennego istnieje nadal wiele znaczących wyzwań.



Pogranicze z Niemcami zajmuje w Polsce szczególne miejsce z uwagi na swój potencjał gospodarczy, wzrost oraz kulturową bliskość z krajem sąsiada. Tu istnieją najbardziej intensywne kontakty, największy ruch transgraniczny, największe obroty i zyski w handlu granicznym oraz najbardziej intensywne formy współpracy samorządów terytorialnych. Krajowa polityka przestrzenna oraz Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju mówią o tym, iż jest to obszar dodatkowych impulsów rozwojowych. Dlatego ważnym jest wykorzystanie istniejących tu potencjałów. Również poprzez działania wielu zaangażowanych podmiotów i inicjatywy takie, jak konkurs MORO, polsko-niemiecka współpraca w zakresie planowania i rozwoju przestrzennego może stać się modelem dla innych obszarów przygranicznych.

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Rzeczypospolitej Polskiej (MIR) odpowiada dziś za całość kwestii związanych z planowaniem i wykorzystaniem przestrzeni od poziomu lokalnego, poprzez regionalny do ogólnokrajowego, co z kolei jest nierozzerwalnie związane z kwestiami polityki regionalnej. Pozwala to na bardziej efektywne reagowanie na wyzwania związane z planowaniem i rozwojem przestrzennym poprzez zintegrowane działanie. Połączenie reagowania na potrzeby lokalne z kompleksowym strategicznym podejściem do zagadnień rozwoju przestrzennego znajduje również swój wyraz w projektach, które zwyciężyły w konkursie MORO - takich, jak na przykład Europejski Związek Parków Łużyckich, Bilet Euro-Nysa oraz projekt „Wspólnie dla pogranicza Dolny Śląsk - Saksonia”.

Minister Orłowski cieszy się na impulsy płynące z wizji i fantazji pokazanej przez studentów w ramach konferencji, które też przyczynią się do wzbogacenia polsko-niemieckiej współpracy o właśnie taką strategiczną długofalową perspektywę, o którą trudno w bieżących działaniach. Ponieważ Niemcy mogą wskazać na wiele bardzo dobrych przykładów współpracy miastotoczenie, której w dużym stopniu brakuje jeszcze w Polsce, jest on również ciekawym wynikiem prac związanych z Transgranicznym Regionem Metropolitalnym Szczecina. Może być to też dobra inspiracja dla przewidzianego w ramach Krajowej Polityki Miejskiej w okresie programowania 2014-2020 wprowadzenia funkcjonalnego planowania dla obszarów miast wojewódzkich w Polsce.

Ponieważ w rozwoju przestrzennym spotykają się efekty wszystkich polityk - tym samym powinny one znaleźć swój wyraz w planowaniu przestrzennym - Polsko-Niemiecki Komitet do spraw gospodarki przestrzennej jest platformą wymiany doświadczeń i koordynacji dla wielu kwestii, nie

tylko planowania przestrzennego w ścisłym rozumieniu, ale też na przykład dla kwestii ocen oddziaływania na środowisko i gospodarki morskiej. Poprzez zintegrowaną pracę Komitet skutecznie wspiera rozwijanie wspólnych polityk w kierunku „przestrzeni bez granic”, która w przedstawionych projektach stała się już rzeczywistością.

Liczba partnerów oraz różnorodność zebranych doświadczeń pozwala z nadzieją spojrzeć w przyszłość i jest świadectwem tego, iż polsko-niemieckie pogranicze może stać się jednym z najbardziej dynamicznych i najważniejszych obszarów funkcjonalnych w Europie.

Dr Marzenna Guz-Vetter

Posiłkując się swoją pracą doktorską obronioną na Uniwersytecie we Wrocławiu,¹ przypomniała początki polsko-niemieckiej gospodarki przestrzennej i transgranicznego planowania po 1990 r. I tak tylko po stronie niemieckiej pomiędzy 1990 a 1992 r. sformułowano 5 propozycji intensyfikacji współpracy na polsko-niemieckim pograniczu. Pierwszy wspólny projekt gospodarki przestrzennej, Studium kierunkowego zagospodarowania przestrzennego wzdłuż granicy polsko - niemieckiej, został przedłożony w 1995 r. przez Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej z Warszawy pod kierownictwem prof. Tadeusza Sumienia i firmę Planco Consulting GMBH Essen pod kierownictwem dr Holgera Platza.

Z uwagi na znaczące środki, które Unia Europejska przeznaczyła w okresie planowania 2014-2020 w szczególności dla Polski, ważnym jest planować transgranicznie i pamiętać o nadrzędnych kontekstach.

1 <http://www.isp.org.pl/files/1712307450425114001127479636.pdf> (po polsku)
<http://www.isp.org.pl/files/12626021740245871001118135825.pdf> (streszczenie w języku niemieckim)

Referaty specjalistyczne dotyczące transgranicznego polsko-niemieckiego rozwoju przestrzennego

Przedstawione po słowach powitania sekretarzy stanu referaty specjalistyczne zostaną przedstawione poniżej. Prezentacje do tych referatów dostępne są online pod adresem: <http://www.raum-ohne-grenzen.de/programm/?lang=pl>

Kierunki rozwoju i strategie działania gospodarki przestrzennej w Niemczech

Dr Veit Steinle, Dyrektor Departamentu Kwestii Zasadniczych w Federalnym Ministerstwie Transportu i Infrastruktury Cyfrowej (BMVI), zwrócił na wstępie uwagę na to, iż gospodarka przestrzenna i polityka regionalna dotyczą nie tylko spraw krajowych, ale mają również znaczenie transgraniczne jako warunki ramowe do rozwiązywania wielu wyzwań. Dlatego też jeszcze bardziej, niż do tej pory, należy się przyjrzeć zależnościom regionalnym oraz konieczności



silniejszego usieciowienia i współpracy. Współpraca polsko-niemiecka jest już w wielu dziedzinach głęboko zakorzeniona i może pochwalić się wieloma innowacyjnymi rozwiązaniami w zakresie rozwoju przestrzennego. W oparciu o doświadczenia na granicach zachodnich Niemiec - tam, gdzie współpraca transgraniczna rozpoczęła się już 65 lat temu i doprowadziła do wielu powiązań transgranicznych i stosunków dobrosąsiedzkich - można mówić o pozytywnej prognozie dalszego rozwoju współpracy na granicach z Polską i Czechami, jeżeli nadal będzie wola kontynuacji i rozbudowy kooperacji. Niekiedy potrzeba do tego również dużo cierpliwości, ponieważ niektóre problemy da się rozwiązać jedynie w dłuższym czasie tak, jak na przykład dwutorowa rozbudowa mostu kolejowego pomiędzy Strasburgiem a Kehl. Dopiero po 60 latach udało się doprowadzić do takiego stanu. Jednak przy koniecznym optymizmie można osiągnąć wspaniałe wyniki współpracy, które przyczyniają się do budowy lepszego wzajemnego zaufania.

Po odniesieniu się do sukcesów i perspektyw transgranicznego planowania przestrzennego pan **dr Veit Steinle** przedstawił tok rozwojowy wzorców rozwojowych i strategii działania w niemieckiej gospodarce przestrzennej z grubsza:

- 1993: W życie wchodzi „Orientacyjne ramy polityki porządku przestrzennego“. Zawierają one pięć wzorców rozwoju przestrzennego w Niemczech: „struktura osadnicza“, „środowisko naturalne i użytkowanie przestrzeni“, „komunikacja i transport“, „Europa“ i „porządek i rozwój“.
- 1995: Konferencja Ministrów Gospodarki Przestrzennej uchwała ramy działania, które konkretyzują wzorce rozwojowe ram orientacyjnych.

- 2006: Uchwalone zostają „Wzorce i strategie działania rozwoju przestrzennego w Niemczech“. Obejmują one trzy wzorce kierunkowe:
 - „Wzrost i innowacja“
 - „Zapewnienie usług publicznych“
 - „Zachowanie zasobów, kształtowanie krajobrazów kulturowych“.

Wzorce rozwojowe konkretyzują cele, zasady i idee rozwojowe w gospodarce przestrzennej oraz zastępują ramy orientacyjne i działania.

Od połowy 2013 r. instytucje gospodarki przestrzennej na poziomie federacji i krajów związkowych dyskutują o dalszym rozwoju wzorców i strategii działania.

W dyskusjach tych podejmowane są obszary i strategie działania, które nie zostały uwzględnione we wzorcach z 2006 r.

Przykładami takich tematów są:

- Zapewnienie mobilności i logistyka
- Kwestie infrastruktury cyfrowej
- Partnerskie współistnienie regionów miejskich i obszarów wiejskich
- Wymogi planowania przestrzennego w kontekście ochrony klimatu
- Przemiany w polityce energetycznej Niemiec
- Gospodarka przestrzenna na obszarach morskich i
- Wykorzystanie przestrzeni pod ziemią

Głównym punktem odniesienia pozostają nadal wyżej wymienione trzy priorytety, częściowo pod zmienionymi tytułami. Obejmują one następujące aspekty transgraniczne:

- „Wzmocnienie konkurencyjności“
 - Aktywizacja i rozwój mocnych stron między innymi we wszystkich częściach coraz większych obszarach powiązań oraz w regionach transgranicznych,
 - jednocześnie wspieranie przestrzeni wymagających szczególnych działań strukturalnych.

- „Zapewnienie usług publicznych“
 - Wzmocnienie współpracy międzygminnej i regionalnej – również w układzie transgranicznym – oraz współdziałania instytucji publicznych, gospodarki prywatnej i zaangażowania w układzie społeczeństwa obywatelskiego.
- „Zarządzanie z wykorzystaniem przestrzeni“
 - Tworzenie wspólnego wkładu w morską gospodarkę przestrzenną dla Bałtyku,
 - Rozwój współpracy transgranicznej w zakresie ochrony przeciwpowodziowej,
 - Regionalne transgraniczne wzorce kierunkowe na rzecz zachowania i rozwoju krajobrazów kulturowych.

Projekt skierowano do dwustopniowej procedury konsultacyjnej:

- Faza 1: bezpośrednie zwrócenie się do szerokiej branżowej opinii publicznej i do państw sąsiednich,
- Faza 2: konsultacje internetowe w szerokim kręgu adresatów publicznych.

Przedłożone zostało między innymi stanowisko MIR. Główne elementy projektu – takie, jak zachowanie podstawowego ukierunkowania tematycznego trzech wzorców rozwojowych oraz uzupełnienia tematyczne – spotkały się wielokrotnie z pozytywnym odbiorem. Uwagi krytyczne dotyczą między innymi postulatów:

- jeszcze mocniejszego ukierunkowania na interes ochrony środowiska i przyrody,
- zajęcia bardziej wyraźnej pozycji dotyczącej podejścia do konfliktu pomiędzy celami / funkcjami,
- wprowadzenia czwartego wzorca rozwojowego „przemiany klimatyczne, przemiany energetyczne“.

W chwili obecnej następuje ocena i opracowywanie stanowisk celem przedłożenia Konferencji Ministrów ds. porządku przestrzennego rzetelnych podstaw do dyskusji i podejmowania decyzji w dalszym procesie.

Wyzwania związane ze współpracą w planowaniu przestrzennym na pograniczu Polski i Niemiec

Dr Maciej Zathej, Dyrektor Departamentu Rozwoju Regionalnego w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Dolnośląskiego przedstawił swój

pogląd na aktualny stan i perspektywy współpracy w zakresie planowania przestrzennego na polsko-niemieckim pograniczu. Na początku przedstawił stan polsko-niemieckiej współpracy w zakresie gospodarki przestrzennej po 10 latach od przystąpienia Polski do Unii Europejskiej.



Do dokonań współpracy zalicza:

- Nowoczesne dokumenty planistyczne po stronie niemieckiej, jak i polskiej opierające się o założenie terytorialności i umocowane w Agendzie Terytorialnej Unii Europejskiej,
- Gremia formalne takie, jak Polsko-Niemiecki Komitet do spraw Gospodarki Przestrzennej i Polsko-Niemiecka Komisja Międzyrządowa,
- Równolegle opracowywane mapy przedsięwzięć inwestycyjnych dla polskiej i niemieckiej części polsko-niemieckiego pogranicza,
- Planowanie zgodnie z 11 celami tematycznymi polityki spójności Unii Europejskiej, które obowiązują w Polsce, jak i w Niemczech.

Jednak problem polega na tym, iż planujemy obok siebie, a nie wspólnie, co na przykład dobrze widać na mapach przedsięwzięć inwestycyjnych. Wyzwanie polega więc na tym, aby stworzyć wspólną wizję rozwoju pogranicza.

Rozpoczęty w 2006 r. pod nazwą „Partnerstwo-Odra” nieformalny proces tworzenia wspólnego obszaru współpracy uwidocznili znaczące dysparytety pomiędzy kompetencjami niemieckich krajów związkowych a polskich samorządów województw. Utrudnia to dialog i znajdowanie wspólnych rozwiązań, ponieważ każdorazowo włączane muszą być również ministerstwa na poziomie krajowym.

Pozytywnym przykładem mającej mimo wszystko miejsce współpracy jest mapa „Rozwój Ponadregionalnej Infrastruktury Transportowej w Obszarze Partnerstwa Odry”,² która pokazuje przedsięwzięcia inwestycyjne w dziedzinie infrastruktury transportowej na obszarze Partnerstwa Odry. Mapa ta po przyjęciu na forum Komitetu do spraw Gospodarki Przestrzennej została przez

² http://www.stk.brandenburg.de/media_fast/lbm1.a.4856.de/oder_partner.pdf

Polsko-Niemiecką Komisję Międzyrządową uznana za podstawę przyszłych polsko-niemieckich uzgodnień w zakresie transportu. Jest ona przykładem tego, że możliwe jest szybkie i efektywne wspólne działanie. Faktycznie jest to więcej niż tylko mapa, która odzwierciedla przedsięwzięcia i zamiary. Jest to graficzny wyraz intensywnej pracy planistycznej. Wspólne planowanie jest definicją kierunków rozwojowych w oparciu o zasoby i uwarunkowania. Tego rodzaju prace planistyczne wymagane są, aby sprostać sytuacjom takim, jakie mają miejsce na przykład w odniesieniu do połączenia kolejowego Berlin-Wrocław.

Kolejnymi koniecznymi krokami prowadzącymi do bardziej efektywnego planowania przestrzennego byłyby wspólne plany rozwojowe, które uwzględniają zarówno rozwój społeczny, gospodarczy, jak i przestrzenny. Pierwszym krokiem w kierunku integracji planowania rozwoju i planowania przestrzennego w Polsce miał już miejsce poprzez utworzenie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Następny krok, to stworzenie jednolitej podstawy prawnej służącej przewycięzeniu dychotomii obu zakresów planowania. Wynika to z założeń Unii Europejskiej dotyczących podejścia terytorialnego. Przykładem braku integracji polityki rozwojowej i planowania przestrzennego jest brak powiązania Programów INTERREG A z systemem planowania przestrzennego. Dla bardziej efektywnego planowania także ważnym jest, aby przestrzeń rozpatrywać jako wyczerpywalny, trudno regenerujący się zasób.

Dostępne w chwili obecnej instrumenty transgranicznego planowania przestrzennego mają wszystkie charakter nieformalny i obejmują:

- nieformalne planowanie, na przykład
 - Projekty INTERREG takie, jak Via Regia (wizja, nie wiążący),
 - Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina,
 - IPPON (w Polsce),
 - MORO, np. „Kooperacja i usieciowienie na północnym wschodzie“ / „Region Metropolitalny Trójkąt Saksoński“ (w Niemczech).
- Nieformalne fora wymiany doświadczeń, na przykład
 - Polsko-Niemiecki Komitet do spraw Gospodarki Przestrzennej,
 - Partnerstwo-Odra.

Na przykładzie takich projektów, jak IPPON i MORO, w przypadku których brakuje odpowiednika po drugiej stronie granicy, widać wyraźnie, jak ważne jest budowanie wspólnych wizji, zamiast planowania obok siebie, nawet jeżeli ma to miejsce ze zwróceniem uwagi na to, co dzieje się w kraju sąsiada.

Środki Unii Europejskiej mogą zostać wykorzystane na opracowanie transgranicznych koncepcji. Jednak nie ma żadnej instytucji, która miałaby prawo podjęcia transgranicznych działań

planistycznych. Zarówno biura gospodarki przestrzennej województw, jak i odpowiednie instytucje w krajach związkowych nie mają takich kompetencji, zobowiązań i zakresów odpowiedzialności. Powodem jest brak odpowiednich podstaw prawnych zarówno w polskim, jak i w niemieckim prawodawstwie. Należy zwrócić uwagę na fakt, iż w niemieckim prawie są wprowadzone regulacje transgranicznego planowania przestrzennego w układzie morskim, ale brak takowych w zakresie wspólnych planów na lądzie. Należy to przewidywać.

Poprzez odpowiednie przepisy można by stworzyć możliwość rozpoczęcia wspólnej pracy nad wizjami oraz strategią rozwoju polsko-niemieckiego pogranicza tak samo, jak i nad unormowaniem i usankcjonowaniem nieformalnych prac w ramach Partnerstwa Odry.

Dlatego też wizją na rok 2030 jest wspólne planowanie: wspólnie zamiast obok siebie.

Dr Marzena Guz-Vetter stwierdziła, iż wprowadzone dokumenty programowe na okres programowania 2014-2020 zostały już sporządzone, jednak z punktu widzenia Komisji Unii Europejskiej nie ma zastrzeżeń przeciwko uwzględnieniu wzorców rozwojowych itd. w realizacji projektów w ramach tych programów.

Przedsięwzięcia modelowe jako instrument rozwoju przestrzennego

Dr Wilfried Görmar referował w zastępstwie *pana Harald Herrmanna, Dyrektora i profesora Federalnego Instytutu ds. Badań Budownictwa, Miast i Przestrzeni (BBSR)*, na temat przedsięwzięć modelowych ładu przestrzennego MORO i ich znaczenia dla współpracy transgranicznej w zakresie rozwoju przestrzennego.



Program działania „Przedsięwzięcia modelowe ładu przestrzennego” - MORO – jest ważnym instrumentem wdrażania w Niemczech procesów planowania zorientowanych bardziej na procesy, działania i projekty. Jako praktyczny, innowacyjny i oparty o współpracę instrument polityki rozwoju przestrzennego, stał się on swoistą marką. Jest wyrazem zmiany paradygmatu w gospodarce przestrzennej: programy i plany uzupełniane są działaniami i projektami.

Przedsięwzięcia modelowe ładu przestrzennego są tematem niniejszej konferencji również z uwagi na kontekst, który tworzą z projektami INTERREG. Projekty transnarodowe, to quasi europejskie przedsięwzięcia modelowe, które tworzą przykładowe rozwiązania w układzie ponad państwami.

Celem programu MORO jest wdrożenie wspólnie z gminami i regionami dobrych pomysłów na trwałą rozwój regionalny oraz lepszą jakość życia, jak i wspieranie spójności społecznej. BMVI wspiera tym programem praktyczne wypróbowanie i wdrożenie innowacyjnych prób działań w zakresie gospodarki przestrzennej oraz instrumentów wspólnie z podmiotami na najniższym poziomie w regionach. Przedsięwzięcia modelowe w regionach pokazują, w jaki sposób

przedstawione przez pana *dra Veita Steinle* wzorce i strategie działania rozwoju przestrzennego wypełniane są życiem.

Pan *dr Wilfried Görmar* przedstawił następnie cechy charakterystyczne i tematy przedsięwzięć modelowych ładu przestrzennego na przykładzie trzech przedsięwzięć modelowych ładu przestrzennego, które zainicjował Instytut BBSR w ostatnich latach na zlecenie Federalnego Ministerstwa Transportu:

1. Partnerstwa miejsko-wiejskie
2. Regionalne usługi publiczne
3. Regionalne koncepcje energetyczne

1. Partnerstwa miejsko-wiejskie w projekcie MORO ukierunkowane są na to, aby wszyscy partnerzy w oparciu o swoje mocne strony przyczyniali się do większego wzrostu gospodarczego i wyższej jakości życia na całym obszarze. Jednocześnie wszyscy partnerzy mają odnieść korzyści z tego zwiększenia wzrostu gospodarczego i jakości życia. W 8 regionach – w tym regionie metropolitalnym środkowych Niemiec – wdrożono ponad 40 projektach cząstkowych dotyczących, między innymi, takich tematów jak: lepsze połączenia transportowe, turystyka, klastry i sieci przedsiębiorstw bądź instytucji naukowych, usługi publiczne.

O wynikach:

<http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Sonderveroeffentlichungen/2012/StadtLandPartnerschaften.html>

2. W programie działania MORO „Regionalne usługi publiczne“ - www.regionale-daseinsvorsorge.de – 21 regionów modelowych opracowało długofalowe koncepcje dostosowania do przemian demograficznych. Wśród nich znajdowały się Urząd Rejonowy Peenetal/Loitz na Pomorzu Przednim oraz Powiat Uckermark i Region Nadodrzański (Oderlandregion) w Kraju Związkowym Brandenburgia. Podstawą prac w utworzonych przez różne podmioty regionalne grupach roboczych była prognoza demograficzna dla danego regionu oraz dokładna ocena stopnia, w którym już dziś, jak i w przyszłości problemy demograficzne dotkną placówki świadczące usługi publiczne. Zajmowano się między innymi tematami edukacji, zdrowia, ratownictwa medycznego, ochroną przeciwpożarową, gospodarką odpadami. Koncepcje dostosowawcze zostały rozpisane na projekty wdrożeniowe i w większości regionów przyjęte jako wiążące koncepcje działania.

3. Przedsięwzięcie modelowe „Regionalne przedsięwzięcie energetyczne jako strategiczny instrument planowania krajowego i regionalnego“ polegało na tym, że opracowanie regionalnych koncepcji energetycznych było monitorowane i analizowane przez Regionalne Zrzeszenie Planistyczne Pojezierza Meklemburskiego (Mecklenburgische Seenplatte), Agencję Energetyki Powiatu Budziszyn (Bautzen) oraz trzy inne regionalne podmioty planistyczne w różnych regionach Niemiec. Regionalne koncepcje energetyczne, to instrumenty planistyczne, które poza wskazaniem potencjalnego rozwoju energii odnawialnych zawierają również zalecenia dotyczące oszczędzania energii i większej efektywności energetycznej. Instytucjom planowania regionalnego przypada przy

tym nie tylko rola wyznaczania koniecznych terenów, lecz również pośrednika pomiędzy interesem samorządów a nadrzędnymi celami całej federacji i krajów związkowych. Wyniki przedsięwzięcia modelowego będą niedługo dostępne w internecie pod adresem www.regionale-energiekonzepte.de. Jak już pobrzmiwało to w referacie **dr Maciej Zathej**, ogromne znaczenie zyskuje zajmowanie się tematyką energetyki na łądzie, z uwagi na konieczność rozbudowy sieci przesyłania energii.

Reasumując, pan **dr Wilfried Görmar** zwrócił uwagę na to, iż przedsięwzięcia modelowe nie mogą zastąpić formalnego uzgadniania planów. Stanowią uzupełnienie i w szczególności we współpracy transgranicznej doskonale nadają się do tego, aby wspierać prace merytoryczną, wzajemne zrozumienie i komunikowanie się. Stanowią również przykład wspólnego uczenia się, wzmacniania zasady oddolności, subsydialności oraz strategii Trial-and-Error, jak i innowacji. Wyzwalają siły, które wspierają współpracę w kontekście transgranicznym.

Sukces takiej integracji pokazują statystyki mówiące o rozwoju regionów granicznych w kontekście rynków pracy, gospodarki, dostępności i infrastruktury. Pokazują one również na czym polegają przeszkody i gdzie potencjały zostają niewykorzystane. Aby przeanalizować transgraniczne oddziaływania wzajemne wymagana jest dużo szersza baza, niż do tej pory oraz dobry zestaw wskaźników. Na Niemcy nie wolno patrzeć jak na wyspę, lecz zorganizować obserwację przestrzeni w układzie transgranicznym. Przy pomocy przedsięwzięcia modelowego ładu przestrzennego Instytut BBSR chce też dlatego też w roku 2015 rozszerzyć zasoby danych tak, aby jeszcze lepiej móc analizować transgraniczne powiązania wzajemne.

Dr Marzenna Guz-Vetter podkreśliła, iż cały szereg tematów, które były przedmiotem przedsięwzięć modelowych ładu przestrzennego również w przyszłości będą miały szczególne znaczenie dla poszczególnych polityk Unii Europejskiej, na przykład usługi publiczne i zaopatrzenie w energię. Sama pani Guz-Vetter przyjmuje sugestię, aby zaprosić Instytut BBSR na spotkania z interesariuszami, które od listopada odbywać się będą podczas wizyt nowych komisarzy Unii Europejskiej w Berlinie.

Polsko-niemiecki region przygranicza w kontekście europejskim

Ann-Gritt Neuse, ESPON Coordination Unit, w swoim wystąpieniu spojrzała na regiony graniczne z perspektywy europejskiej. W oparciu o wyniki projektów ESPON odniosła się do ich znaczenia, a w szczególności do tej jej części, która zajmuje się tematem „Regiony metropolitalne na pograniczach”. Na zakończenie przedstawiła projekt ESPON ET 2050, zajmujący się scenariuszami i wizją drogi Europy w kierunku roku 2050.



ESPO, to Europejska Sieć Obserwacyjna Rozwoju Terytorialnego i Spójności Terytorialnej. Celem jest dostarczenie decydentom politycznym na wszystkich poziomach faktów i danych o

strukturach terytorialnych, trendach i perspektywach w ich miastach i regionach. Grupą docelową są podmioty na wszystkich szczeblach ze wszystkich państw członkowskich Unii Europejskiej oraz krajów partnerskich Islandii, Norwegii, Księstwa Liechtenstein i Szwajcarii, zajmujące się rozwojem przestrzennym. ESPON finansowany jest ze środków EFRR oraz przez państwa członkowskie Unii Europejskiej i państwa partnerskie.

Ramy polityczne działań związanych z ESPON, to przede wszystkim strategia EUROPA 2020, jej priorytety - wzrost i zatrudnienie. Kolejnymi priorytetami są kwestie dostępności, dostępu do usług publicznych oraz funkcje regionów zurbanizowanych, które odgrywają dla spójności terytorialnej i rozwoju policentrycznego przestrzeni europejskiej ważną rolę.

O wynikach:

Programy Unii Europejskiej na Rzecz Współpracy Transgranicznej wspierają rozwój rejonów granicznych. Ich celem jest przezwyciężenie negatywnych konsekwencji granic administracyjnych, prawnych i fizycznych oraz rozwiązywanie wspólnych problemów i wykorzystywanie wspólnych potencjałów.

Wyniki projektu ESPON TERCO pokazują, iż regiony mają różne preferencje w zakresie wyboru rodzaju współpracy. Podczas gdy północ i zachód kontynentu w roku 2011 preferowały INTERREG, w państwach Europy Środkowej i Wschodniej były to partnerstwa miast. W przypadku INTERREG B i C intensywność współpracy, w szczególności w peryferyjnie położonych regionach oraz takich o szczególnych cechach charakterystycznych jest duża, w tym w regionie Morza Bałtyckiego. Z drugiej strony, w szczególności na granicy polsko-niemieckiej jest wiele regionów, które charakteryzują się niewielką intensywnością kooperacji.

W ramach projektu ESPON ULYSSES zbadano plany decentralnego rozwoju przestrzennego w 6 regionach przykładowych, w tym Euroregionie Pomerania wraz z ówczesną częścią szwedzką. Stwierdzono regionalnie bardzo odmienny rozwój demograficzny. Liczba ludności wzrasta w powiecie Barnim, w Szczecinie oraz jego okolicach oraz w regionie Skanii. W przeciwieństwie do powyższego, w latach 2001-2009 wszystkie inne regiony charakteryzowały negatywne tendencje demograficzne. Liczba urodzeń we wszystkich częściach polsko-niemieckiej granicy wykazywała tendencję spadkową. W bardzo specyficznych częściach obszaru pogranicza odnotowywano jednak wzrost liczby ludności.

Na opracowanej mapie widać efekty granicy, które są wynikiem odmiennych struktur politycznych. Wskaźniki objęte analizą dotyczą między innymi: systemu planowania, barier językowych, udziału w projektach INTERREG oraz transgraniczne przestrzenne strategie rozwoju. Pokazane na mapie badane regiony graniczne wykazują duże różnice, w szczególności w odniesieniu do formy ustrojowej oraz instrumentów zarządzania. Badania wykazały również, iż zinstytucjonalizowana transgraniczna współpraca może odbywać się w szerokich ramach działania, a socjoekonomiczny stan rozwoju regionu nie jest jedynym decydującym wskaźnikiem jego zdolności do działania.

Kolejny projekt ESPON odnoszący się do pogranicza, to projekt METROBORDER zajmujący się transgranicznymi regionami metropolitalnymi z uwzględnieniem policentrycznego rozwoju

przestrzennego. Dla regionu Górnego Renu i regionu Großregion/Grande Region przedstawiono potencjały, praktykowane działania i strategie rozwoju w ujęciu multi level governance approach (układ planowania i administrowania obejmujący wszystkie poziomy). Aspekt governance jest decydującym dla skutecznej współpracy transgranicznej. Obejmuje on różne przestrzenne poziomy pionowe – krajowy, regionalny, lokalny – tak samo, jak różne sektory na poziomie horyzontalnym. Ponieważ governance, to trudny temat chociażby tylko wewnątrz jednego kraju, tym ważniejsze jest omawianie takich tendencji rozwojowych w kontekście współpracy transgranicznej.

Pani *Ann-Gritt Neuse* jako przykład podała potoki osób przemieszczających się każdego dnia z miejsca zamieszkania do pracy i z powrotem w regionie Górnego Renu i Grande Region, gdzie są one transgranicznie duże i mogą być oceniane jako wyraz skutecznych procesów integracyjnych o pozytywnych konsekwencjach dla rynku pracy.

Projekt GEOSPECS jest kolejnym projektem ESPON odnoszącym się do obszarów pogranicza. W toku analizy przypadku w trójkącie państw Czechy-Polska-Niemcy, który ze względu na negatywne skutki funkcjonowania przemysłu ciężkiego i górnictwa, jeszcze niedawno nazywany był „czarnym trójkątem”, stwierdzono znaczące różnice ekonomiczne i charakterystyczne demograficzne tendencje rozwojowe, w tym duży spadek liczby ludności. Od 1990 r. osiągnięto duże sukcesy w zakresie poprawy stanu środowiska naturalnego, do czego od połowy lat 90-tych ubiegłego wieku w dużym stopniu przyczyniła się współpraca transgraniczna. Stworzono model, który pozwala na dokładne obliczenie dla tego regionu przeszkód i możliwości przyszłego rozwoju w oparciu o konkretny model, uwzględniono przy tym również zasłości historyczne.

W ramach projektu ESPON BSR TeMo stworzono terytorialny instrument do obserwacji regionu Morza Bałtyckiego. Znaczące dysproporcje w wielkości produktu krajowego brutto i salda emigracyjnego, pokazują różnice pomiędzy regionami granicznymi w Polsce i w Niemczech.

Reasumując można powiedzieć, iż regiony transgraniczne, w szczególności takie, które wykazują funkcje miejskie, są bardzo ważne dla rozwoju terytorialnego obszaru Europy, ponieważ poprzez impulsy wzrostu i innowacyjności wspierają wyjście z kryzysu gospodarczego, a tym samym mogą przyczynić się do osiągnięcia celów strategii Europa 2020.

Potrzebne są dalsze dowody i informacje mówiące o istniejących strukturach, potencjałach i przeszkodach dalszego rozwoju regionów granicznych tak, aby można było sformułować właściwe dla tych regionów zalecenia działania.

Aspekt governance jest bardzo ważny i powinien przez zaangażowane podmioty od początku zostać uwzględniony w działaniach dotyczących koordynacji projektów. Aby procesy te zakończyły się sukcesem i wszyscy odnieśli z nich korzyści należy w nie zaangażować właściwe podmioty. Dotyczy to gremiów politycznych, administracyjnych, mieszkańców, przedsiębiorców. Informowanie o tych działaniach jest również bardzo ważne.

Projekt European Territory 2050 (ET2050) został zlecony przez 31 państw członkowskich ESPON celem nakreślenia scenariuszy i wizji rozwoju przestrzennego Unii Europejskiej do roku 2050. Ma on:

- uwzględniać wszystkie wyzwania, które stoją przed miastami i regionami,
- wskazać logiczne i długofalowe ramy działania,
- określić strategię uwzględniającą różne poziomy decyzyjne i sektory.

W rzeczywistości z uwagi na mnogość aspektów, które należało uwzględnić, projekt stał się bardzo złożony. Właściwy moment na opracowanie terytorialnej wizji do roku 2050 jest teraz, ponieważ:

- świat jest coraz bardziej usieciowiony. Przybiera to postać wymiany informacji, dóbr, energii, i innych zasobów,
- udział Europy w tych przepływach maleje procentowo,
- opracowanie scenariusza jest konieczne, aby poprawić warunki życia i pracy i jakość życia mieszkańców,
- kryzys gospodarczy doprowadził w wielu krajach Europy do działań konsolidacyjnych i oszczędnościowych, co utrudnia osiągnięcie celów strategii Europa-2020,
- wiele krajów stworzyło już własne wizje i scenariusze,
- mimo odmiennych ram i instrumentów planistycznych widać wspólne podejście faworyzujące struktury policentryczne, co stwarza odpowiednie podstawy do przyjęcia wspólnych założeń.

Po analizie sytuacji terytorialnej zespół projektowy opracował scenariusz podstawowy oraz trzy scenariusze terytorialne w horyzoncie czasowym do 2030 roku, które przedstawiają alternatywne wersje rozwoju. Jeden scenariusz jest ukierunkowany rynkowo i faworyzuje duże metropolie. Drugi jest ukierunkowany na sieci „secondary cities“ (miast drugorzędnych), a trzeci przedstawia cel zrównoważony przy silniejszych społecznych i regionalnych procesach podziału wysuwających się na plan pierwszy. Dla horyzontu czasowego 2050 r. scenariusze te zostały bardziej skonkretyzowane terytorialnie: A – Europejskie regiony metropolitalne, B – Wzmocnienie miast oraz C – Sieci miast oraz małych miast i mniej rozwiniętych regionów. Modelowanie pokazało, iż procesy podziału na poziomie regionalnym mogą w znaczący sposób przyczynić się do zmniejszenia dysproporcji bez jednoczesnego spowolnienia wzrostu w ujęciu ogólnogospodarczym.

Wizję opracowano w procesie partycypacji, przy uwzględnieniu członków Parlamentu Europejskiego, Komitetu Regionów, Komisji Unii Europejskiej i Komitetu Monitorującego ESPON. Wizja pokazuje zrównoważony wzrost we wszystkich regionach Europy. Modelowanie pokazało przy tym, że średni wzrost nie zostanie zmniejszony przez wprowadzenie działań politycznych mających na celu odpowiednie podziały.

Pokazano priorytety działań prowadzące do realizacji tej wizji, na przykład dla:

- połączenia Europy ze światem,

- współpracy rozwojowej z regionami sąsiednimi poza Europą,
- Wsparcie zrównoważonych struktur miejskich.

Wynik końcowy obejmuje:

- policentryczną sieć miast, która pokrywa cały obszar Europy,
- interkontynentalne połączenia transportowe i energetyczne,
- dalszy rozwój krajobrazów przyrodniczych i kulturowych celem dalszego wzmocnienia bioróżnorodności i odporności Europy.

Więcej informacji online pod adresem

http://www.espon.eu/main/Menu_Projects/Menu_AppliedResearch/ET2050.html

„Wizje 2030“ - Impulsy ze studenckich warsztatów idei:

Prof. dr Marek Dutkowski, Uniwersytet Szczeciński, podziękował za włączenie studentów w konferencję i zwrócił uwagę, że na wypracowanie swoich wizji rozwoju polsko-niemieckiego pogranicza do roku 2030 mieli oni do dyspozycji niewiele czasu. W celu ich wypracowania odbyły się dwa spotkania. Pierwsze w dniach 20/21 września w Szczecinie, a drugie 14 października w Berlinie.



Wyniki prac zostały przedstawione przez samych studentów:



Astrid König, Uniwersytet Szczeciński i Wojciech Dyba, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, zaprezentowali wyniki prac grupy roboczej 1, „**Wspólny obszar nauki i zabawy**” odnoszący się do pracy z dziećmi. Jest to ważny temat, ponieważ:

- Dzieci mają otwarte umysły, nie znają granic mentalnych, czy też administracyjnych,
- Dzieci uczą się łatwo poprzez zabawę i interakcje,
- Dzieci są ciekawe, zainteresowane różnymi rzeczami ze swojego sąsiedztwa.

Grupa robocza powiązała wiele swoich pomysłów w jednym projekcie pod tytułem „Odra Krokodil”. „Odra Krokodil” - „odrzański krokodyl” - jest łodzią, polsko-niemiecki pływający teatr na Odrze bądź też na Nysie Łużyckiej. Jest to więc autentyczny obszar bez granic, wspólne polsko-niemieckie miejsce położone między krajami. Łódź musi być wizualnie atrakcyjna i tajemnicza, aby wzbudzać zainteresowanie dzieci z obu krajów. Wejście na pokład jest nagrodą za poznanie sąsiada. Punktem wyjścia do tego jest wspólna (pozaszkolna) nauka uczniów po obu brzegach rzeki. Podczas takich ćwiczeń przygotowywane są wspólne przedstawienia teatralne. Jednocześnie ma miejsce wiele różnych interakcji. Dzieci poznają się wzajemnie. Spotkania te odbywają się na zmianę, raz po jednej, raz po drugiej stronie rzeki. W celu przedstawienia spektaklu teatralnego łódź zawija raz na polską stronę rzeki, raz na niemiecką jej stronę. W przedstawieniu teatralnym mogą grać po stronie polskiej dzieci niemieckie w języku niemieckim i odwrotnie po stronie niemieckiej dzieci polskie w języku polskim.

Współpraca i przewyżnianie barier rozpoczyna się już w najwcześniejszym wieku dziecięcym.

Dorota Kot, Uniwersytet Techniczny Berlin, przedstawiła wyniki prac **Grupy roboczej 2, „Stereotypy”**. Stereotypów nie można dotknąć, ale można je odczuwać. Powstają z powodu niewiedzy o innych ludziach. W przestrzeni nie są bezpośrednio widoczne, ale opłaca się przeciwdziałać im w przestrzeni. Priorytet polega na tym, aby wspierać aktywny udział obywateli obu stron w życiu publicznym, komunikowaniu się, wymianie doświadczeń – w prosty, banalny sposób: spotkania, warsztaty, grupy nauki języka. Podczas wykładów wspartych przezroczami, wieczorów kulinarnych itp. ludzie mogą porozumieć się ze sobą również bez znajomości języka. Przykładem wykładu z przezroczami są „Wieczory krajów”, które realizowane są w Berlinie, a podczas których ludzie, którzy chętnie podróżują wymieniają swoje doświadczenia i wiedzę o innych krajach i kulturach. To funkcjonowałyby też na polsko-niemieckim pograniczu.



Koncepcja przewiduje stworzenie centrów kultury i spotkań na granicy, „fabryk kultury”. Odpowiednimi miejscami byłyby miejsca położone centralnie, mające duże znaczenie symboliczne,

a więc na przykład dawne lokalizacje przejść granicznych. Gdyby w tych miejscach nie było budynków, które można by wykorzystać, możliwe byłoby posłużenie się kontenerami, które można dostosować do aktualnych potrzeb w zakresie lokalizacji i wielkości. Możliwe lokalizacje takich fabryk kultury, to na przykład Zgorzelec-Görlitz (spichlerz) i Gubin-Guben (wyspa teatralna). Fabryki kultury mają być nie tylko miejscem wielkich eventów, lecz miejscami codziennych spotkań, również o mniejszym zasięgu.

Często okazuje się, iż obywatele nie są zainteresowani działaniami transgranicznymi, ale wynika to często zwyczajnie z tego, że są źle poinformowani i dlatego nie rejestrują istnienia odpowiednich projektów. Dlatego też za warunek funkcjonowania powyższej koncepcji uznaje się:

- zaangażowanie obywatelskie,
- świadome współdziałanie obywateli,
- długofalową aktywizację lokalnych liderów.

Sukces takiej koncepcji może doprowadzić do powstania polsko-niemieckiej wspólnoty, którą nie będą już charakteryzować odrębne narodowe tożsamości, ale jedna wspólna polsko-niemiecka tożsamość pogranicza.

Wyniki prac **Grupy roboczej 3, „Bariera językowa“**, zostały przedstawione przez **Melanę Jäckels, Uniwersytet Techniczny Kaiserslautern** i **Przemysława Łonyszyna, Uniwersytet Szczeciński**.

Bariera językowa stanowi jedną z większych przeszkód na polsko-niemieckim pograniczu. Utrudnia ona komunikowanie się będące podstawą wielu rodzajów dalszego rozwoju. Można powiedzieć, że mieszkańcy po polskiej stronie o wiele aktywniej i liczniej uczą się języka niemieckiego niż odwrotnie Niemcy języka polskiego. Jednym z powodów takiego stanu rzeczy może być to, że wielu Niemców obawia się języka polskiego, np. z uwagi na dla Niemców trudne do odczytania zapisy i trudną wymowę.

W celu sprostania temu problemowi wypracowano dwie strategie, z jednej strony pomoc formalna, z drugiej strony system o nazwie ELLA. Pomoc formalna, to dwujęzyczne napisy, np. takie jakie znane są z terenów osadnictwa Łużyczan w Saksonii i Brandenburgii lub terenów osadniczych Słoweńców karyńskich w Austrii.

System ELLA (Easy-looking language application / łatwe do odczytania zastosowanie języka) polega na fonetycznej transkrypcji polskich słówek przy pomocy znanych z języka niemieckiego



połączeń zgłoszkowych, co ułatwia wymowę i obniża mentalny próg dostępu. Przykładami takiego rozwiązania są: Szczecin - Schtschetsin, dworzec główny - dwoschetz guufni, cześć – tschescht.

Kto opanuje tą łatwą wymowę, może już doskonale porozumiewać się w Polsce. Tym samym ułatwia się drogę do komunikowania się i stwarza podstawy zbliżenia z sąsiadem.

Tina Marie Lesch, Uniwersytet Flensburg, zaprezentowała wyniki prac **Grupy roboczej 4, „Likwidować bariery“**. Prezentacja miała formę fikcyjnego zebrania i głosowania nad budżetem obywatelskim w mieście bliźniaczym na przyszły rok. Przedstawiano pomysły na projekty, które miałyby przyczynić się do likwidacji wszelkich barier fizycznych w mieście i pomóc poradzić sobie z przemianami demograficznymi w regionie. Projekty miały inkompleksyjnie i innowacyjnie wspierać integrację miast i całego polsko-niemieckiego pogranicza. Są to:



1. Zarządzanie kwartałami

Polsko-niemiecki zespół managerów kwartałów znajduje swoje siedziby w różnych miejscach miast bliźniaczych, zajmuje się planowaniem działań dla jego mieszkańców, z jego mieszkańcami i przez jego mieszkańców.

2. Trzeba wyrzucić krawężnik!

Łatwiejsze przechodzenie przez jezdnię we wszystkich ważnych śródmiejskich węzłach transportowych poprzez podniesienie jezdni, co jednocześnie przyczyni się do zmniejszenia prędkości na drogach.

3. Mieszkania wielopokoleniowe

Stary teren fabryczny w polskiej części miasta bliźniaczego został zakupiony przez polską i niemiecką radę seniorów oraz przez pracujących rodziców i ma zostać przekształcony w kompleks mieszkaniowy z wieloma pomieszczeniami wspólnymi i pomieszczeniami mieszkalnymi, które będą odpowiadały potrzebom różnych grup mieszkańców.

Głosowanie następujące po przedstawieniu projektów na sali wyłoniło większość dla projektu nr 2.

Na zakończenie został przedstawiony projekt, który wspierają komisje planowania wszystkich miast bliźniaczych i euroregiony. Chodzi tu o stworzenie



połączenia z A - Ahlbeck - do Z - Zittau (Żytawy) – wodnego i lądowego przy pomocy tak zwanych i-ways, zintegrowanych dróg dla wszystkich uczestników ruchu. Wynikiem głosowania na sali była zgoda na udział miasta bliźniaczego w tym projekcie.

Prof dr Peter Dehne, Wyższa Szkoła Zawodowa w Neubrandenburgu mówił następnie, jakie wrażenie zrobiły na nim warsztaty. Na początku był zdziwiony, że studenci w ogóle nie dyskutowali o granicy i nie rysowali żadnych map, z których mogliby odczytać odniesienie do przestrzeni. Zamiast tego dyskutowali o ludziach, spotkaniach, wymianie, języku, likwidacji barier. Może jest to dokładnie właściwe podejście: przestać myśleć o granicy w głowie i w dyskusjach i rozpatrywać regiony po obu stronach granicy jako jedną przestrzeń – to byłaby już wizja na rok 2030. W oparciu o to łatwo jest zająć się tematami, które są ważne dla regionów o charakterze obszarów wiejskich z nielicznymi centrami: znajdowanie wspólnego języka, likwidacja uprzedzeń, wzajemne zainteresowanie sobą dzieci i młodzieży, jakość życia również dla starszych ludzi, udział i partycypacja.

Studenci stworzyli swoisty podręcznik działania na przyszłość: przewyciężać granice poprzez rozpatrywanie obszaru jako całości i koncentrowanie się na faktycznie właściwych zadaniach.

Prof dr Marek Dutkowsk, Uniwersytet Szczeciński, przypomniał o tym, jak szybko i nagle odbywały się przełomy jesieni 1989 r. Na tej podstawie można wnioskować, że na pograniczu należy być przygotowanym na wydarzenia nagłe, niespodziewane. Cztery przedstawione projekty bądź wizje mogą pomóc pograniczu być lepiej przygotowanym do takich wydarzeń, których dziś jeszcze nie potrafimy sobie wyobrazić.

Dla wszystkich, którzy już od lat zajmują się planowaniem, czyli myśleniem o czynach, które pozwalają być lepiej przygotowanymi na przyszły rozwój, cały czas istnieje pytanie, w jaki sposób można mierzyć zmiany na pograniczu, jakimi wskaźnikami można się w tym celu posłużyć. Jedną z możliwości byłyby iloraz liczby uśmiechniętych kobiet w ładnych sukienkach na kilometr kwadratowy podzielony przez liczbę umundurowanych, napiętych mężczyzn na kilometr kwadratowy. Im wyższy wskaźnik, tym lepiej. Ten iloraz w minionych 25 latach wzrósł już na polsko-niemieckim pograniczu znacząco.

Porównanie z innymi regionami granicznymi na świecie pokazuje, iż to pogranicze ma innym coś do zaoferowania – pozytywne doświadczenia. Nawet, jeżeli niektóre z nich można było pozyskać tylko poprzez żmudne wysiłki, mogą one stanowić inspirację dla innych regionów granicznych na świecie, w których częściowo jeszcze dziś ludzie umierają gwałtowną śmiercią. Mogą one pokazywać, iż mimo historycznych obciążeń współpraca jest możliwa. Cztery przedstawione projekty pokazują to w sposób bardzo wyraźny i skoncentrowany na tych sprawach, o które chodzi w pierwszym rzędzie, a więc na miejscach, w których możemy się spotkać i wspólnie ze sobą porozumieć, na tym, że troszczymy się o nasze dzieci, na tym, że możemy wspólnie mieszkać na



jednym miejscu z naszymi dziadkami, itd. To są sprawy, które można tu osiągnąć, a które innym mogą służyć za wzór.

Obaj profesorowie wyrazili swoją wdzięczność dla studentów za ich owocną i żywą współpracę.

Plenum końcowe, godzina 15.00–16.30

Możliwości polsko-niemieckiej współpracy w zakresie gospodarki przestrzennej w perspektywie finansowej 2014-2020

INTERREG V B

Impulsy z polsko-niemieckiego forum w dniu 14.10.2014 mającego na celu skojarzenie partnerów do współpracy w ramach przyszłych transnarodowych projektów INTERREG

Dr Wilfried Görmar, Federalny Instytut ds. Badań Budownictwa, Miast i Przestrzeni (BBSR)

Polscy i niemieccy partnerzy dysponują długoletnim doświadczeniem we współpracy terytorialnej.

W samej współpracy transnarodowej w okresie programowania 2007-13 partnerzy polscy i niemieccy współpracowali w 162 projektach, przy tym 89 projektach w Europie Środkowej, 71 w regionie Morza Bałtyckiego i nawet w każdorazowo jednym projekcie dla obszarów Morza Północnego oraz terenu Alp. Zakres finansowy tych projektów, to w zaokrągleniu 433 mln euro, z czego 332 mln euro pochodziło z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. W tych projektach w sumie współpracowało ze sobą 324 partnerów polskich i 407 partnerów niemieckich oraz partnerzy z innych państw. Współpraca polskich i niemieckich partnerów mogła być przypadkowa, jednak często to właśnie oni byli „siłą napędową” projektów. Poza tym współdziałanie w projektach transnarodowych umocniło również współpracę bilateralną. To wzmocnienie funkcji „siły napędowej” dla projektów transnarodowych, jak i wzmocnienie współpracy bilateralnej i na pograniczu, to ważne punkty dzisiejszego spotkania.



Wyniki „Networking Event“

Spotkanie okazało się dodatkowym impulsem dla przyszłych projektów transnarodowych i transgranicznych poza już istniejącymi kontaktami, sieciami i forami poszukiwania partnerów. Wszyscy uczestnicy zostali poproszeni o krótkie, ale charakterystyczne przedstawienie swoich pomysłów na projekty i mogli je przedyskutować z pozostałymi uczestnikami spotkania i potencjalnymi partnerami projektów.

Jeżeli chodzi o tematy projektów, wykrystalizowały się następujące priorytety:

1. Innowacje, innowacje społeczne, edukacja, doksztalcanie, nowe formy nauczania, politykarynku pracy, wspieranie przedsiębiorczości oraz małych i średnich przedsiębiorstw – w sumie również w warunkach przemian demograficznych oraz przy różnorodnych uwarunkowaniach przestrzennych,
2. Efektywne wykorzystanie zasobów przyrodniczych i kulturowych, efektywne wykorzystanie terenów i ich konwersja, ochrona środowiska, zarządzanie w gospodarce wodnej, zarządzanie obszarami chronionymi oraz wsparcie różnorodności biologicznej, wspieranie dziedzictwa kulturowego,
3. Efektywność energetyczna budynków publicznych, wspieranie energii odnawialnych oraz inteligentnych sieci energetycznych,
4. Wspieranie dróg wodnych śródlądowych oraz e-navigation, jak i sieci centrów logistycznych wzdłuż korytarzy transportowych.

Poza uwagami tematycznymi, partnerom przekazano również uwagi dotyczące jakości projektów. Rozmowom sprzyjała również możliwość podjęcia dyskusji z przedstawicielami transnarodowych komitetów programowych i sekretariatów programów.

Zwracano w szczególności uwagę na to, iż projekty

- muszą być bardziej ukierunkowane na wyniki (wychodząc od zamierzonego rezultatu bądź zamierzonej zmiany),
- powinny się orientować na mające zastosowanie mierzalne i dające się szeroko zastosować wyniki (kapitalizacja)
- oraz projekty powinny tworzyć długotrwale wykorzystywane rezultaty, produkty i struktury, a finansowanie projektów ma być rozumiane jako finansowanie inicjujące.

Na pytanie pani *dr Marzenny Guz-Vetter*, jakie synergie tworzą się pomiędzy INTERREG B a INTERREG A, pan *dr Wilfried Görmar* przedstawił projekt dotyczący portów jachtowych, który najpierw był projektem INTERREG A, a następnie był kontynuowany jako projekt B na obszarze Morza Bałtyckiego. Generalnie, z lokalnych pomysłów na projekty mogą powstać projekty transnarodowe bądź poprzez INTERREG C może dojść do międzyregionalnej wymiany doświadczeń. I odwrotnie, możliwym jest też przeprowadzanie badań w wymiarze transnarodowym i realizowanie wdrożeń na przykładach lokalnych.

INTERREG V A

Maciej Nowicki, Dyrektor Wydziału Współpracy Międzynarodowej i Regionalnej w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Lubuskiego

W swoim wykładzie mówca zajmował się wymaganiami i możliwościami w ramach transgranicznej Europejskiej Współpracy Terytorialnej (INTERREG V A) w okresie programowania 2014-2020 w zakresie projektów współpracy na polsko-niemieckim pograniczu.



Na polsko-niemieckim pograniczu wdrażane będą trzy programy INTERREG V A:

- Meklemburgia-Pomorze Przednie/Brandenburgia/Polska
- Brandenburgia-Polska
- Polska-Saksonia

W oparciu o przykłady z programu Brandenburgia-Polska mówca wyjaśnił merytoryczne ukierunkowanie, alokację finansową, krąg beneficjentów oraz organizację tych programów. Przy czym wyraźnie wskazał, iż wszystkie trzy programy wybrały z 11 narzuconych przez Unię Europejską celów tematycznych (por. Rozporządzenie EU 1299/2013 w powiązaniu z Rozporządzeniem EU 1301/2013) te same 4 osie priorytetowe:

- Cel tematyczny 6: Zachowanie i ochrona środowiska oraz promowanie efektywnego gospodarowania zasobami
- Cel tematyczny 7: Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej
- Cel tematyczny 10: Inwestowanie w kształcenie, szkolenia, w tym szkolenie zawodowe, na rzecz zdobywania umiejętności, uczenia się przez całe życie
- Cel tematyczny 11: Wzmacnianie zdolności instytucjonalnych instytucji publicznych i zainteresowanych stron oraz sprawności administracji publicznej poprzez wspieranie współpracy prawnej i administracyjnej i współpracy między obywatelami i instytucjami.

W nowym okresie programowania projekty muszą spełnić większe wymagania. Obligatoryjnym jest wspólne przygotowanie i realizacja projektu. Poza tym należy zagwarantować albo wspólny personel albo wspólne finansowanie. Mówca podkreślił możliwość udziału partnerów projektu spoza obszaru wsparcia, w ramach tak zwanej 20% reguły elastyczności, o ile wsparcie oddziałuje transgranicznie i na rzecz obszaru wsparcia.

Jako możliwe tematy do współpracy w zakresie planowania przestrzennego mówca wymienił na zakończenie:

- Poprawę zdolności instytucjonalnych oraz współpraca pomiędzy instytucjami zajmującymi się planowaniem przestrzennym,
- Współpraca w zakresie transportu (drogi kołowe i koleje),
- Energetyka (węgiel brunatny, farmy wiatrowe, energie odnawialne),
- Transgraniczne koncepcje, studia i strategie.

Krótkie sprawozdania 4 warsztatów

1. „Powiązania transgraniczne“

Sprawozdawca: Jens Kurnol, Federalny Instytut Badań Budownictwa, Miast i Przestrzeni (BBSR)

Głównym elementem warsztatów były powiązania Regionu Metropolitalnego Szczecina oraz miast bliźniaczych nad Odrą i Nysą Łużycką. **Stanisław Dendewicz, Dyrektor Regionalnego Biura Planowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego** i **pani Renate Hoff, Dyrektor Wydziału we Wspólnym Wydziale Planowania Krajowego Berlina i Brandenburgii** mówili o dzisiejszym toku prac i dalszych krokach. **Sören Bollmann** i **dr Joanna Pyrgiel z Słubicko-Frankfurckiego Centrum Kooperacji** uzupełnili to podejście regionalne o doświadczenia codziennej współpracy dwóch powiązanych ze sobą samorządów.



Dyskusja pokazała, iż działania związane z lepszym governance powiązań transgranicznych pozostają daleko w tyle za rzeczywistością. Faktycznie wykształciły się już transgraniczne obszary powiązań, ale z uwagi na niewystarczające i częściowo przede wszystkim tylko warunkowo porównywalne dane i liczby wiemy o nich jeszcze za mało. Ciągła obserwacja przestrzeni w oparciu o niewielką ilość i proste wskaźniki może stać się podstawą budowy lepszych prognoz rozwojowych.

Z uwagi na dużą liczbę podmiotów i odmienne systemy administracji odpowiednim instrumentem na dzień dzisiejszy są nieformalne formy współpracy w zakresie planowania przestrzennego. Jednak od pewnego momentu konieczne są odpowiednie formy organizacji oraz udostępnienie zasobów kadrowych tak, aby można było mówić o stabilizacji i podejmowaniu zobowiązań. Wydaje się, że taką formę znaleziono w Słubicko-Frankfurckim Centrum Kooperacji. Dla Regionu Metropolitalnego Szczecina stanowi to aktualnie wyzwanie.

2. „Dostępność transgraniczna“

Sprawozdawca: Jürgen Roß, Związek Komunikacyjny Berlin-Brandenburgia VBB

Warsztaty obejmowały dwa priorytety tematyczne. Z jednej strony transgraniczną integrację rozkładów jazdy i taryf, z drugiej strony organizację transgranicznego transportu kolejowego.



Agnieszka Zakęś, Zastępca Dyrektora Departamentu Infrastruktury w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Dolnośląskiego i Dirk Benofsky ze Związku Komunikacyjnego Górne Łużyce-Dolny Śląsk (ZVON) przedstawili doświadczenia związane z biletem Euro-Nysa od czasu jego wprowadzenia w roku 2004. Bilet obowiązuje na 650 linii autobusowych i kolejowych w saksońskiej i polskiej części Górnych Łużyc oraz na północy Czech. Funkcjonuje on mimo różnych cen we wszystkich trzech krajach i wykorzystywany jest przede wszystkim przez turystów. W przypadku wykorzystania przez mieszkańców regionu widać jednak jeszcze znaczący potencjał, którego wykorzystanie będzie w najbliższym czasie głównym elementem współpracy – chodzi o lepsze informowanie, lepszy marketing i merytoryczny dalszy rozwój koncepcji, stworzenie nowej oferty (bilety, informacje, oferta komunikacyjna). Podczas, gdy po stronie niemieckiej zrzeszenia transportowe odpowiadają za komunikację publiczną w regionie, ramy organizacyjne i finansowe w Polsce i w Czechach wyglądają inaczej, co utrudnia znalezienie potrzebnych partnerów do kontaktów. W Polsce należy spodziewać się zmian w zakresie odpowiedzialności za regionalną komunikację autobusową będących konsekwencją nowej ustawy o komunikacji publicznej. Dla współpracy po zmianach tych oczekuje się stabilizacji struktur.

Michael Wuth, Dyrektor ds. Sprzedaży i Rozkładu Jazdy, DB Netz AG, Regionalbereich Ost / Koleje Niemieckie Sieć S.A., Region Wschód i Bernard Rogoziński, Naczelnik, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Centrum Rozkładów Jazdy w Warszawie, Ekspozytura Rozkładów Jazdy we Wrocławiu, mówili o sukcesach i przeszkodach współpracy w zakresie transgranicznej infrastruktury szynowej. Przedstawili informacje o stanie infrastruktury i poszczególnych punktów węzłowych między Polską a Niemcami oraz prowadzących do nich liniach. Skoncentrowali się na terenie Saksonii i Dolnośląskiego. Podczas, gdy współpraca przedsiębiorstw eksploatujących infrastrukturę funkcjonuje bardzo dobrze, w wielu miejscach brakuje pociągów, które mogłyby z tej infrastruktury korzystać. Dlatego też apel do odpowiedzialnych za zadania transportowe i przedsiębiorstw transportowych o korzystanie z infrastruktury i zamawianie pociągów. Apel ten skierowany jest również do narodowych przedsiębiorstw oferujących połączenia dalekobieżne, którzy w międzyczasie prawie całkowicie zrezygnowali ze swojej oferty. Wycofanie pociągu EC Wawel relacji Hamburg-Wrocław jest smutnym szczytem tej tendencji. Należy również wyjaśnić sobie, w jaki sposób można lepiej wykorzystać dworce graniczne do celów przesiadkowych w ruchu regionalnym. Techniczne restrykcje w stosunku do pojazdów szynowych z kraju sąsiada

prowadzą w tym zakresie do regulacji, które nie zawsze są transparentne i zrozumiałe. Szczególnie rażącym przykładem jest dworzec w Görlitz.

Celem dalszego rozwoju oferty transgranicznej ustalono, iż odbędą się dalsze rozmowy między PKP PLK i DB Netz AG przy Okrągłym Stole Komunikacyjnym Partnerstwa Odry. Celem jest w szczególności wyjaśnienie kwestii dostępności dworców granicznych dla pojazdu z kraju sąsiada tak, aby w nieodległej przyszłości na dworzec w Görlitz mogły wjeżdżać i pociągi Kolei Dolnośląskich.

3. „Rozwój turystyczny“

*Sprawozdawca: Aneta Szczesniewicz,
Stowarzyszenie Turystyczne Frankfurt nad
Odrą*

Warsztaty poświęcone były tematowi rozwoju i dostępności turystycznej. Miały być one wprowadzeniem do dyskusji o trwałym rozwoju turystycznym pomiędzy kluczowymi podmiotami oraz do budowy lepszych struktur współpracy. Przedyskutowane miały być mocne i słabe strony regionu pogranicza oraz sformułowana wspólna wizja dla turystyki na pograniczu i jej rozwoju. Ważna była również wymiana informacji o rozpoczętych polsko-niemieckich działaniach i projektach w zakresie turystyki oraz o przykładach skutecznej współpracy transgranicznej w marketingu.



Na początku *Antje Popp, Europejski Związek Parków Łużyckich* i *Ryszard Kowalczyk, Wójt Gminy Brody*, mówili o **Wykorzystaniu i tworzeniu sieci potencjałów turystycznych** w ramach Europejskiego Związku Parków Łużyckich. Podkreślili oni, iż z punktu widzenia gości istnieje duży potencjał rozwoju turystyki kulturowej łączącej polską i niemiecką historię oraz dla oferty atrakcyjnej transgranicznej turystyki przyrodniczej.

Zaprezentowane przez *Ewę Przydrożny, Dyrektora Biura Wielkopolskiej Organizacji Turystycznej* i *Martina Fennemanna z TMB Tourismus-Marketing Brandenburg Sp. z o.o.*, przykłady w oparciu o koncepcję turystyczną w ramach Partnerstwa Odry pokazały, iż organizacje i podmioty turystyczne skutecznie wspólnie działają i wspierają się wzajemnie w **promowaniu produktów turystycznych**.

Dyskusja, która odbyła się później doprowadziła do następujących wyników:

Podmioty potrzebują dla swojej pracy informacji o aktualnych trendach i statystykach, do których często po jednej stronie granicy nie można dotrzeć (np. barometry turystyczne). To samo dotyczy

informacji o infrastrukturach turystycznych i połączeniach transportowych, które często są niedostępne lub niezrozumiałe.

Istnieje duży potencjał dalszego rozwoju i wspólnego promowania oferty turystycznej w oparciu o wybór jej poszczególnych elementów. Poprzez wspólną promocję można umiejscowić produkty na rynku w sposób bardziej widoczny. Pojedyncze elementy oferty mają coraz większe znaczenie, w przeciwieństwie do oferty całościowej. Turyści sami z poszczególnych elementów zestawiają swoją podróż.

Wspólnie wypracowane profesjonalne oferty, ich długofalowość i wiążący charakter, to warunki przyczyniające się do atrakcyjności i ukształtowania profilu turystycznego regionu. Współpraca z sąsiadem w układzie międzynarodowym postrzegana jako priorytet pomaga w efektywnej promocji produktów po każdorazowo drugiej stronie i wykorzystaniu potencjałów. Turystyka nie zna granic. Aby kształtować ją przyszłościowo organizacje turystyczne i przedsiębiorstwa muszą łączyć swoje cele gospodarcze i strategie w układzie ponad granicą.

Jeżeli chodzi o nowy okres programowania INTERREG A możliwości w ramach rozwoju turystycznego oceniane są jeszcze jako niepewne. Nie ma możliwości planowania tak długo, jak niejasna jest możliwość realizacji pomysłów. Większe wykorzystanie europejskich form organizacyjnych (np. EUWT, EUIG), to w przyszłości konieczność, aby umożliwić transgraniczny rozwój turystyczny i osiągać efekty ekonomiczne. Stworzenie polsko-niemieckich sieci współpracy jako formy transgranicznych struktur promocji stanowi wyzwanie tak, aby w przyszłości współpraca i stała wymiana informacji były zagwarantowane nie tylko na poziomie krajów związkowych i regionów, ale w szczególności na poziomie lokalnym, na którym podmioty codziennie konfrontowane są z bieżącymi wyzwaniami. Na tej podstawie można następnie budować duże sieci współpracy.

4. „Wymagania i narzędzia lokalnej współpracy transgranicznej“

Sprawozdawca: dr Maciej Zathey, Dyrektor Departamentu Rozwoju Regionalnego w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Dolnośląskiego

Tematem tych warsztatów były wyzwania i narzędzia lokalnej współpracy transgranicznej. Przedstawiciele wszystkich obszarów polsko-niemieckiego pogranicza wskazywali na dobre przykłady i zarysowujące się wyzwania dla współpracy transgranicznej.



Sprawozdanie pana **Franka Gotzmana, Dyrektora Urzędu Rejonowego Gartz nad Odrą**, zajmowało się szansami, które Urząd Rejonowy Gartz nad Odrą chce wykorzystać, a które związane są z bliskością metropolii szczecińskiej. Mowa była również o przeszkodach, które stoją

na drodze wykorzystania tych szans. Ponieważ na teren Urzędu Rejonowego przenoszą się młode rodziny z Polski, wyhamowano negatywne demograficzne tendencje rozwojowe. Sytuacja jest więc odmienna, niż trend w porównywalnych regionach. Jednak zjawisko to stawia przed samorządem również wyzwania, na przykład zagwarantowanie nauki w języku pochodzenia dla dzieci z polskich rodzin. Przewyciężenie tych i innych wyzwań lokalnych, na przykład transgraniczne połączenia autobusowe, gmina widziałaby w jeszcze mocniejszej współpracy transgranicznej z miastem Szczecin w układzie kooperacji miasto-otoczenie. Takie założenia musiałyby jednak znaleźć się w dokumencie nadrzędnym, jakim jest Koncepcja Rozwoju Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina. Z uwagi na jednotorowe od 1945 r. połączenie kolejowe i autostradę do Szczecina pochodzącą częściowo jeszcze z roku 1938, ważnym tematem dla samorządu w regionie jest w szczególności zabezpieczenie wydajnej infrastruktury transgranicznej.

Silke Steiniger, Komórka Sztabowa Burmistrza i Wydział Aktywizacji Gospodarki w Mieście Forst (Łużyce) mówiła o tym, iż w regionie granicznym wokół miasta Forst (Łużyce) infrastruktura transportowa jest również tematem centralnym, również dlatego, iż gospodarka związana z logistyką w dużym stopniu zależna jest od funkcjonowania autostrady i połączenia kolejowego Berlin-Wrocław, ale też od możliwości wykorzystania istniejących przejść granicznych dla transportu towarowego i ich połączenia z drogami wyższej kategorii. Postęp osiągnięto w zakresie oferty i infrastruktury turystycznej, również dzięki dofinansowaniu ze źródeł INTERREG A.

O szeroko zakrojonych działaniach w zakresie rozbudowy infrastruktury turystycznej mówili **pani Mariola Kowalska, Pełnomocnik do spraw Integracji Europejskiej, pan Olaf Napiórkowski, Sekretarz Powiatu, ze Starostwa Powiatowego w Żarach** oraz **pani Joanna Tokarczuk, Naczelnik Wydziału Inwestycji, Gospodarki Komunalnej i Mieszaniowej Urzędu Gminy Zgorzelec**, między innymi w oparciu o projekt INTERREG A „Przygodę z Nysą Łużycką”. Również w zakresie ochrony przeciwpożarowej, ratownictwa medycznego, opieki zdrowotnej i edukacji można mówić o intensywnej współpracy. Kontakty i sieci nawiązane w ramach dofinansowywanych projektów będą utrzymywane i dalej rozwijane również po ich zakończeniu. Poza konkretną poprawą wyposażenia infrastrukturalnego w regionie, za pozytywny wynik współpracy uznaje się lepsze poznanie struktur i sposobu pracy partnera oraz zbudowane zaufanie pomiędzy nimi. Współpraca partnerów pozwala na wspólne wykorzystanie mocnych stron każdego z nich. Skrytykowano utrudniające struktury i skomplikowane procedury w ramach dofinansowania ze środków INTERREG A, na przykład kwestie braku możliwości prefinansowania oraz warunki rozliczania projektów i dostępność poszczególnych instytucji.

W ramach odbywającej się później dyskusji podkreślono, iż mimo wszystkich przeszkód w przyznawaniu i rozliczaniu środków pomocowych Unii Europejskiej przy pomocy tych instrumentów uzyskano jednak decydujące sukcesy. Omawiano przy pomocy jakich narzędzi – również natury pozafinansowej – można kontynuować wspieranie transgranicznej współpracy również po zakończeniu INTERREGU. W tym kontekście rozpoczęto dyskusję nad rolą EUWT tak samo, jak i wykorzystanie dofinansowania środkami mainstream na projekty transgraniczne. Jako centralne wyzwanie wymieniono opracowanie wspólnej wizji rozwoju pogranicza i podjęcie działań

na rzecz jej urzeczywistnienia. Na plan pierwszy powinny wysuwać się wspólne cele, a nie istniejące jeszcze przeszkody administracyjne.

Zgodnie przyjęto, iż podmioty w regionie mentalnie nastawione są już na realizację szerokiego spektrum tematycznego projektów współpracy. Gotowość tę należy oczywiście jeszcze zwiększyć i odpowiednio przeszkolić pracowników. Dotyczy to również, a może przede wszystkim, działania na rzecz przezwyciężenia bariery językowej, które dotychczas okazały się mało skuteczne. Edukacji przypada rola kluczowa, ponieważ jest to podstawa dalszej współpracy. Może ona przyczynić się w decydujący sposób do powstania wspólnego zrozumienia dotyczącego wspólnie zamieszkiwanego obszaru, wytworzenia transgranicznej regionalnej świadomości i transgranicznej tożsamości, co pozwoli na rozpatrywanie obszaru współpracy jako obszaru bez barier – nie tylko bez granic administracyjnych. Ponieważ przyszły rozwój pogranicza zależy od rozwoju nastawienia ludzi na pograniczu.

„Czas na jasne deklaracje“

Podsumowanie i perspektywy na przyszłość z punktu widzenia Polsko-Niemieckiego Komitetu ds. Gospodarki Przestrzennej

Współprzewodniczący Polsko-Niemieckiego Komitetu Gospodarki Przestrzennej, pani dr Katharina Erdmenger z Federalnego Ministerstwa Transportu i Infrastruktury Cyfrowej (BMVI) oraz pani Magdalena Zagrzejewska z Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju (MIR) streściły swoje wnioski z konferencji i wskazały na perspektywę pracy Komitetu.

Pod hasłem „Mamy marzenie“ zaprezentowały swoją wspólną wizję polsko-niemieckiego pogranicza w roku 2030:

Funkcjonuje jednolita koncepcja planistyczna dla polsko-niemieckiego pogranicza, w którą nie wrysowano żadnych granic. Sporządzili ją wspólnie planiści obu państw na podstawie wspólnych danych. Wyniki procesu planistycznego zostały przedłożone obywatelom regionu, którzy mogli zagłosować, które projekty będą realizowane jako pierwsze.



Aby osiągnąć ten cel Komitet do spraw Gospodarki Przestrzennej skorzysta z inspiracji prac nad projektami modelowymi. Spotkania Komitetu są miejscem wymiany opinii, poznawania pomysłów i sugestii podmiotów oraz wymiany doświadczeń i rozpowszechniania wiedzy o konkretnych projektach takich, jak na przykład Region Metropolitalny Szczecina, IPPON oraz projekty INTERREG. Ważnymi podstawami wspólnych prac są, między innymi, wzorce rozwojowe

gospodarki przestrzennej w Niemczech i Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (KPZK) w Polsce.

Aby udostępnić polskim i niemieckim planistom uzgodnione dane o pograniczu, Komitet do spraw Gospodarki Przestrzennej mógłby zlecić ESPON wykonanie analizy potencjałów. Na podstawie rzetelnych faktów można by w ten sposób przeanalizować szanse i możliwości rozwoju pogranicza.

W oparciu o stworzone podczas polskiej prezydencji Rady Studium o terytorialnym wymiarze rozwoju, w którym zbadano, jak wymiar ten może być uwzględniony w dofinansowaniu Unii Europejskiej, w szczególności w zakresie ogólnego dofinansowania strukturalnego (EFRR itp.), Komitet Gospodarki Przestrzennej chce zwrócić uwagę na to, jakie możliwości dają programy operacyjne na lata 2014-2020, które można by wykorzystać w ramach terytorialnego transgranicznego angażowania środków pomocowych z programów mainstreamowych. Dofinansowane w ten sposób mogłyby zostać projekty dotyczące takich tematów, jak obszary funkcjonalne, miasta bliźniacze i transgraniczna współpraca miasto-otoczenie.

Wyzwaniem dla wspólnych prac było i jest uzgodnienie narodowych koncepcji – wzorców rozwojowych gospodarki przestrzennej i KPZK – tak, aby wypowiedzi odnoszące się każdorazowo do państwa sąsiedniego wzajemnie się pokrywały. Odpowiednie prace i konsultacje już się rozpoczęły i będą kontynuowane z udziałem podmiotów poziomów krajowych, regionalnych i lokalnych.

Na zakończenie konferencji współprzewodniczący podziękowali uczestnikom i wszystkim, którzy przyczynili się do sukcesu spotkania.

Uwaga:

Niniejsza dokumentacja została sporządzona w oparciu o notatki oraz przedłożone referaty i prezentacje. Teksty nie zostały uzgodnione z referentami. Dlatego też, mimo rzetelnego sprawdzenia, nie można wykluczyć jednostkowych nieścisłości.

Autor: Christian Gering, INFRASTRUKTUR & UMWELT Professor Böhm und Partner