

"Pociąg do przyszłości"

Wspólne działania na rzecz usług zdrowotnych i transportowych między Szczecinem a Berlinem

Dokumentacja konferencji końcowej projektu badawczego "Cross-InnoNet"

19 czerwca 2024 r. w Eberswalde

1 Kontekst

Po prawie dwóch latach prac w ramach projektu "Cross-InnoNet" nad kwestiami rozwoju regionalnego wzdłuż osi Berlin-Eberswalde-Angermünde-Szczecin, zaprezentowano i poddano dyskusji rezultaty tych prac podczas konferencji zorganizowanej w dniu 19 czerwca 2024 roku w Wyższej Szkole Zrównoważonego Rozwoju w Eberswalde. Dwujęzyczna konferencja pod hasłem "Koleją ku przyszłości" stworzyła możliwość dyskusji nad impulsami generowanymi przez rozbudowę trasy kolejowej oraz potencjałami wzmocnienia usług użyteczności publicznej w zakresie mobilności i opieki zdrowotnej na polsko-niemieckim obszarze powiązań.

Okolo 60 gości reprezentujących politykę i administrację, sektor mobilności i opieki zdrowotnej, naukę z Polski i Niemiec zostało najpierw poinformowanych przez zespół projektu o aktualnych wynikach prac badawczych. Następnie dyskusja została pogłębiona na równoległych forach. Dyskusja ogniskowała się wokół impulsów płynących z rozbudowy trasy kolejowej dla różnych dziedzin współpracy polsko-niemieckiej: mierzalność i możliwość planowania opieki zdrowotnej, transformacja mobilności na obszarach wiejskich w regionie, a także nowe pomysły na rozwiązania w zakresie usług publicznych oraz powiązaniu dostępności komunikacyjnej i usług opieki zdrowotnej. Wydarzenie zakończyło się dyskusją panelową, w której analizowano rozwój osi transportowych i rozwój regionalny z różnych perspektyw.

Chcielibyśmy podziękować za zainteresowanie i wymianę wiedzy i poglądów na tematy projektu i jesteśmy zadowoleni z polsko-niemieckiego charakteru tego wydarzenia i usieciowienia kontaktów, które dzięki tej dwujęzycznej konferencji mogło zostać zintensyfikowane. Poniżej przedstawiamy Państwu podsumowanie wrażeń, treści i dyskusji. Dostęp do slajdów prezentacji z wydarzenia i publikacji, które zostały już opracowane w ramach projektu, znajduje się pod [tym linkiem](#).



2 Rezultaty projektu

Projekt "Cross-InnoNet" koncentruje się na pytaniu, w jaki sposób rozbudowa trasy kolejowej na odcinku od Angermünde do granicy z Polską wpływa na rozwój regionalny i współpracę przy świadczeniu usług użyteczności publicznej w zakresie mobilności i ochrony zdrowia, a także na polsko-niemieckim obszarze powiązań. Nasze badania identyfikują różne przeszkody, które utrudniają rozwój współpracy i pomysłów na projekty. Brak zrozumienia powiązań międzysektorowych i transgranicznych określamy jako "myślenie do krawędzi peronu".

Odnajdujemy to w analizie sieci, która w oparciu o przeprowadzone wywiady miała na celu zbadanie administracji publicznej, kultury współpracy i perspektyw poprawy opieki zdrowotnej oraz połączenia usług medycznych i transportu publicznego wzdłuż linii kolejowej. Analiza ta ujawniła silną zależność od poszczególnych osób i projektów, szczególnie w obszarach mobilności i zdrowia. Zależność ta jest wzmacniana przez tradycyjne sektorowe sposoby myślenia, utrwalone podziały zadań w wielopoziomowym i wielosektorowym systemie oraz brak zdolności do innowacji społecznych. Skuteczna współpraca wymaga gotowości do zmiany schematów myślenia i ustanowienia stałych struktur kontaktów, wsparcia i finansowania.



Jest to również wynik naszych badań porównawczych w regionie Wiedeń-Bratysława. Tutaj powołano transgraniczny Zarząd Regionu Bratysławy (baum_cityregion) jako punkt kontaktowy dla regionu pogranicza, który służy jako inkubator współpracy transgranicznej. W sąsiednim austriackim regionie Burgenland centrum mobilności działa jako punkt usługowy dla regionu w celu strategicznego rozwijania dostosowania liniowego transportu autobusowego na jednolitą częstotliwość z wydłużonymi godzinami połączeń wzdłuż głównych osi oraz tworzenia elastycznych usług transportu publicznego na obszarach wiejskich i informowania o tym kluczowych graczy i mieszkańców.

Dlatego zaangażowanie lokalnych interesariuszy w formaty partycypacyjne jest centralnym elementem projektu. Podczas gry symulacyjnej ze studentami na temat świadczenia usług farmaceutycznych w regionie Boitzenburger Land oraz późniejszego wydarzenia poświęconego identyfikowaniu przeszkód w łączeniu mobilności i opieki medycznej, oprócz pracy merytorycznej skupiono się na efektach sieciowania. W styczniu 2024 r. dyskutowaliśmy z 30 uczestnikami z Polski i Niemiec – reprezentujących samorządy gminne i regionalne, kasy chorych i usługi medyczne - o tym, jak mogłaby wyglądać opieka zdrowotna w polsko-niemieckim regionie przygranicznym w 2030 roku. Podczas ostatnich warsztatów dotyczących przyszłości wykorzystaliśmy metodę design thinking, aby kreatywnie pracować nad nowymi rozwiązaniami w zakresie opieki zdrowotnej poprzez cyfryzację, uelastycznienie ofert i zaangażowanie społeczności.

Takie pomysły i możliwości partycypacji są potrzebne, aby analizować rozbudowę linii kolejowej jako impuls dla rozwoju regionalnego i jakości życia. Rozbudowa linii kolejowej nie tylko zbliży do siebie stolicę Niemiec i polską metropolię portową, ale także zmieni układ ośrodków centralnych dla obszarów wiejskich powiatów Uckermark i Barnim. Daje to możliwość dalszego wzmocnienia funkcji

węzła komunikacyjnego w Angermünde jako ośrodka średnim w hierarchii sieci osadniczej i przekształcenia przystanków wiejskich w punkty krystalizacji usług użyteczności publicznej. Nie tylko trasa do Szczecina, ale także połączenia do Prenzlau i Schwedt nad Odrą, które są połączone z osią Berlin-Eberswalde-Angermünde, muszą być wspierane przez (regionalne) struktury administracyjne w celu maksymalizacji możliwości rozwoju i ustanowienia przyszłościowych form transportu, które uzupełniają transport kolejowy. Nowe rozwiązania wymagają nowych kooperacji, np. z lokalną branżą taksówkarską, lokalnymi usługami opiekuńczymi oraz innymi podmiotami i dostawcami usług użyteczności publicznej działającymi w regionie. Myślenie i działanie nie może kończyć się na granicy własnego podwórka, na krawędzi peronu lub na granicy gminy, powiatu lub państwa.

3 Dyskusje

Forum nr 1: Jak rozbudowa trasy wpłynie na różne obszary współpracy polsko-niemieckiej?

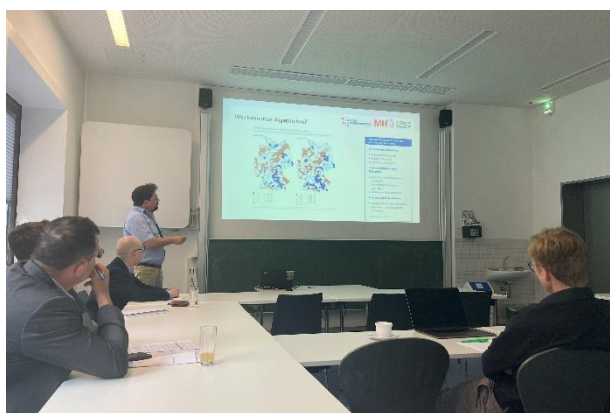
Cztery fora oferowały możliwość pogłębionej dyskusji nad poszczególnymi rezultatami projektu. Dwujęzyczna wymiana poglądów na temat różnych aspektów współpracy regionalnej między Polską a Niemcami podczas pierwszego forum została zorganizowana w ścisłej współpracy z Instytutem Gospodarki Przestrzennej i Geografii Społeczno-Ekonomicznej Uniwersytetu Szczecińskiego. W ramach projektu zaprezentowano badanie na temat współzależności i potencjałów w transgranicznej opiece zdrowotnej. Podkreślono w nim, że potencjał opieki medycznej na polsko-niemieckim obszarze powiązań nie jest w pełni wykorzystywany ze względu na granice prawne na poziomie europejskim i regionalnym, a także różnice w finansowaniu i organizacji opieki zdrowotnej w obu krajach. Szczególnie południowo-zachodnia część województwa zachodniopomorskiego mogłaby skorzystać na poprawie współpracy transgranicznej.

Perspektywa ta została uzupełniona poprzez wykład prof. Juliusza Engelhardta (Uniwersytet Szczeciński) na temat mobilności, który podkreślił wielkopowierzchniowe znaczenie rozbudowy linii dla Polski, regionu Morza Bałtyckiego i europejskich korytarzy transportowych, a także rozwój infrastruktury towarzyszącej rozbudowie linii kolejowej. Dr Artur Pomianowski (Zachodniopomorska Regionalna Organizacja Turystyczna) i dr Anna Gardzińska (Uniwersytet Szczeciński) zwrócili uwagę na potencjał współpracy w turystyce i podkreślili znaczenie niemieckich turystów oraz możliwość podróżowania na Pomorze Zachodnie transportem publicznym. Rozbudowa linii stwarza możliwości rozwoju wspólnych produktów turystycznych, zwłaszcza w zakresie turystyki kulturowej i aktywnej, przy czym ta ostatnia jest szczególnie istotna w przypadku przewozu rowerów w pociągach. Jacek Wójcik (Północna Izba Gospodarcza w Szczecinie) omówił na zakończenie znaczenie dla gospodarki i rynku pracy. Jego zdaniem należy spodziewać się pozytywnego impulsu dla rozwoju gospodarczego i współpracy, ale wskazał on też na możliwe ryzyko przesunięcia konkurencyjności.



Forum nr 2: Jak mierzymy opiekę medyczną i jak możemy planować na tej podstawie?

Centralnym punktem równoległego forum na temat mierzalności i planowalności opieki zdrowotnej był atlas opieki zdrowotnej i sieć liniowa opieki zdrowotnej, ambulatoryjnej i specjalistycznej wzdłuż linii kolejowej Berlin-Szczecin. Atlas ten został stworzony w ramach projektu realizowanego przez partnera z konsorcjum badawczego, tj. Niemiecki Instytut Badań nad Opieką Specjalistyczną, a zaprezentował go Nikolai Roethermel. Jedną z tez, która na tej podstawie została wywiedziona i poddana pod dyskusję, sugeruje, że charakterystyka społeczna i demograficzna danego regionu powinna zostać dodana do danych z zakresu opieki medycznej w celu określenia jego potrzeb w zakresie opieki. W uzupełnieniu, prof. dr Dawid Pieper (Brandenburska Szkoła Medyczna im. Theodora Fontane) przedstawił przegląd regionalnych różnic w usługach medycznych oraz wyzwań w badaniu ofert opieki medycznej w danym regionie i dostępnością danych. Ponieważ planowanie opieki zdrowotnej nie odbywa się na poziomie lokalnym, jednym z otwartych pytań prezentacji było to, kto jest grupą docelową badań dostępności opieki zdrowotnej.



Do tej kwestii nawiązano w otwartej dyskusji, a w odniesieniu do rezultatów projektu analizowano, w jaki sposób należy wykorzystać zebrane dane i jakie wnioski można wyciągnąć. Za konieczne uznano lepsze zrozumienie potrzeb mieszkańców i regionalnych struktur mobilności w powiązaniu z dostępnością usług medycznych. Omówiono także przeszkody prawne we wdrażaniu alternatywnych rozwiązań, a także to, w jaki sposób można stworzyć zachęty do osiedlania się lekarzy na obszarach o niedostatecznym dostępie do usług medycznych. Spojrzenie na sąsiednie kraje pokazuje, że małe obszary planowania mogą funkcjonować i że można wyciągnąć wnioski z integracyjnych i elastycznych rozwiązań, jeśli odpowiednie warunki ramowe zostaną dostosowane.

Forum nr 3: Jak / czy transformacja mobilności na obszarach wiejskich wzdłuż osi może się powieść?

Podstawą dwujęzycznego forum na temat transformacji mobilności były badania zachowań mobilnych przeprowadzone w ramach projektu: ankietę internetową dotyczącą wyboru środka transportu w regionie oraz ankiety na miejscu, przeprowadzone w otoczeniu stacji kolejowych w Angermünde, Schwedt nad Odrą i Szczecinie. Stwierdzono w nich, że transport publiczny odgrywa istotną rolę pomimo kolejowych usług zastępczych i potrzeby poprawy w kontekście transgranicznym, a także w związku z usługami medycznymi w regionie. Poprawie ponadregionalnej dostępności wschodniej części powiatu Uckermark od 2026 r. powinny towarzyszyć nowe, skoordynowane rozwiązania, które uzupełnią usługi transportu autobusowego i kolejowego - od transportu rowerowego po transport na żądanie - a przystanki należy rozpatrywać pod kątem funkcjonalności i jakości, aby spełnić wymagania stawiane węzłowi mobilności.

Następnie dr Juliane Haus (WZB Naukowy Ośrodek Badań Socjologicznych w Berlinie) w swoim referacie kierunkowym odniosła się do zmian demograficznych, które sprawiają, że alternatywy dla

prywatnego samochodu wysuwają się na pierwszy plan, a następnie przyjrzała się ona bliżej różnym rozwiązaniom - w tym elektromobilności i transportowi na żądanie. Późniejsza dyskusja skupiła się na zasadniczych kwestiach dotyczących możliwości sfinansowania zmieniających się wymagań wobec przedsiębiorstw transportowych. Ponadto, poddano dyskusji miasto Schwedt i połączenie infrastrukturalne ze Szczecinem i Berlinem w kontekście procesu transformacji. W coraz większym stopniu uwzględniano również polską perspektywę, przeanalizowano planowanie i budowę Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej oraz omówiono transgraniczne systemy biletowe.

Forum nr 4: Jakie nowe rozwiązania dla usług użyteczności publicznej można powiązać z rozwojem osi?

Kwestia rozwiązań dla wzmocnionych, dostępnych i długoterminowych, podstawowych usług opieki zdrowotnej w regionie odegrała rolę we wszystkich punktach programu konferencji i jest kontynuowana wraz z koncepcją "mapy drogowej usług", która jest opracowywana w ramach projektu. Rozumiemy przez to łączenie lokalizacji i danych, ludzi, sieci i rozwiązań technicznych. Oprócz zasadniczych kwestii związanych z poprawą dostępności „na ostatniej mili” oraz zalecenia stworzenia regionalnych i międzygminnych poziomów rozpatrywania rozwoju przestrzennego i łączenia usług wzdłuż infrastruktury kolejowej, kluczowe znaczenie mają nowe formy współpracy. W tym celu w ramach partycypacyjnego procesu Design Thinking opracowano pomysły takie jak cyfrowy opiekun wioski, który łączy aspekty Shared Mobility z etatowymi i/albo dobrowolnymi strukturami kontaktowymi. Mogłoby to umożliwić indywidualne rozwiązania w zakresie transportu na wizyty lekarskie i uczestniczenia w życiu społecznym dla niezmotywowanych grup ludności w regionach o słabych połączeniach transportu publicznego oraz powiązać usługi mobilności z wyjazdami na dializy i usługi pielęgnacyjne w regionie.

Podejścia te znalazły również odzwierciedlenie w prezentacji Johanna Kaethera (Wyższa Szkoła w Neubrandenburgu) na temat wyzwań, opcji działania i rozwiązań w zakresie zapewnienia usług użyteczności publicznej w regionach i gminach. W jego kompleksowym ujęciu usługi użyteczności publicznej zostały scharakteryzowane jako klucz do jakości życia i partycypacji społecznej oraz zdefiniowane jako interdyscyplinarne i międzysamorządowe zadanie dla wszystkich szczebli - federalnego, landowego, lokalnego, społeczeństwa obywatelskiego i biznesu. W nawiązaniu do tego omówiono rolę samorządów gminnych: Jako wsparcie w umożliwianiu ludziom podejmowania inicjatywy oraz jako przekaźnik już istniejących, częściowo niewystarczająco wykorzystanych dobrych ofert. Ponadto zachęcano do wymiany i wyrównywania szans między lokalizacjami położonymi blisko i daleko od osi w celu stworzenia stabilnej sieci. W związku z tym pojawiły się pytania dotyczące sterowania form użytkowania terenów i planowania przestrzennego oraz tego, w jaki sposób możliwe jest planowanie perspektywiczne i czy podstawowe priorytety funkcjonalne powinny nie tylko uwzględniać status quo, ale także być ukierunkowane na przyszły rozwój infrastruktury.

Dyskusja końcowa: co rozwój osi oznacza dla rozwoju regionalnego?

W podsumowującej dyskusji panelowej na temat znaczenia rozwoju osi dla rozwoju regionalnego, dr Georg Dybe (Kancelaria Stanu Brandenburgii) podkreślił takie kwestie, jak to, w jaki sposób rozbudowa infrastruktury może zostać wykorzystana do procesów rozwoju gospodarczego i usług użyteczności publicznej oraz w jaki sposób lokalizacje wzdłuż trasy mogą skorzystać z rozwoju. Frederik Bewer (burmistrz miasta Angermünde) dostrzegł potencjał wzrostu gospodarczego i poprawy

sytuacji na rynku pracy dzięki polskim wykwalifikowanym pracownikom w punkcie węzłowym Angermünde z linią kolejową i podkreślił zadania gminy w zakresie rozwoju miasta i planowania obszarów mieszkalnych w związku z rozwojem linii. Alexandra Tautz (Forum Obszarów Wiejskich - Sieć Brandenburgii) zwróciła uwagę, że obszary wiejskie, które nie są położone wzdłuż trasy, odnoszą mniejsze korzyści i mają trudności z utrzymaniem podstawowej infrastruktury. W związku z tym opisała rozwój regionalny jako układankę puzzle, która składa się z różnych podmiotów i jest również wspierana przez społeczeństwo obywatelskie. Prof. dr Alexander Conrad (HNE Eberswalde) podkreślił rolę wyższej uczelni w procesie rozwoju regionalnego i przedstawił konsorcjum projektu "region 4.0", którego celem jest opracowanie wspólnej wizji przyszłości regionu. Uczelnia ta może tu odgrywać rolę moderatora i wносить koncepcje i pomysły do regionu.

W dyskusji na temat związku między mobilnością a usługami użyteczności publicznej Frederik Bewer przedstawił projekt przychodni opieki zdrowotnej przy stacji kolejowej Angermünde, które ma zwiększyć atrakcyjność dla specjalistów poprzez zapewnienie nowoczesnych gabinetów i poprawę dostępności dzięki frekwencji połączeń kolejowych co 30 minut. Dodał on, że w procesie planowania należy przeanalizować to jeszcze szerzej i rozważyć alternatywne opcje mobilności, dostępność dla osób z niepełnosprawnością i rozbudowę ścieżek rowerowych. Prof. dr Alexander Conrad mówił o projekcie "UCKER Warentakt", w ramach którego autobusy przewożą paczki i książki na trasie testowej, i podkreślił pozytywne aspekty społeczne takich koncepcji, nawet jeśli nie są one ekonomicznie samowystarczalne. Alexandra Tautz podkreśliła wartość mniejszych projektów społeczeństwa obywatelskiego, które są opracowywane na podstawie pomysłów i potrzeb regionu w ramach oddolnego podejścia w programie LEADER i angażują partnerów gospodarczych i społecznych.

Współpraca polsko-niemiecka pojawiła się ponownie pod koniec debaty. Dr Georg Dybe podkreślił potrzebę profesjonalnej współpracy i konkretnych sieci interesariuszy w celu kontynuowania budowy sieci kontaktów po zakończeniu projektu. Odpowiedź na pytanie o wspólny metropolitalny sposób myślenia w obszarze powiązań została uzupełniona o aspekty przyjaznej kultury i przyswajania języka. Podsumowując, sformułowano zadanie i życzenie, aby wspólnie dowiedzieć się, jakie skutki będzie miała faktycznie linia kolejowa, biorąc pod uwagę potencjały i problemy po obu stronach granicy.



4 Perspektywy

Niniejsza dokumentacja stanowi pierwszy krok w analizie różnorodnych dyskusji prowadzonych podczas konferencji. Z przyjemnością zdaliśmy sobie sprawę, że wszystkie kwestie mogły zająć jeszcze więcej czasu; postrzegamy to jako zadanie i pracujemy dalej. Do tej pory w ramach projektu ukazały się dwie publikacje: Atlas opieki zdrowotnej i sieć liniowa opieki zdrowotnej, ambulatoryjnej i specjalistycznej wzdłuż linii kolejowej Berlin-Szczecin oraz badanie współzależności i potencjałów w transgranicznej opiece zdrowotnej dostępne pod [tym linkiem](#). Do końca lata będziemy pracować nad

publikacją naukową analizującą struktury zarządzania, spisując nasze ustalenia dotyczące zachowań mobilnych w regionie oraz nad dokumentem koncepcyjnym dotyczącym mapy drogowej usług, która zostanie zbadana pod kątem jej wykonalności. Możemy zdradzić, że mamy nadzieję, iż "Cross-InnoNet" będzie nadal prowadzić badania nad konkretnymi efektami i koncepcjami dla środowisk stacji na obszarach wiejskich do 2025 r., pod warunkiem zatwierdzenia finansowania. Z niecierpliwością czekamy na dalszy dialog i będziemy informować Państwa na bieżąco.

Projekt jest częścią konsorcjum "region4.0", koordynowanego przez Wyższą Szkołę Rozwoju Zrównoważonego w Eberswalde (HNEE) i jest finansowany przez Federalne Ministerstwo Edukacji i Badań Naukowych (BMBF) w ramach programu "WIR! - Wandel durch Innovation in der Region".

