

Manuál pro přeshraniční veřejnou dopravu
Handbuch für den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr
Instrukcja Transgranicznego publicznego transportu zbiorowego



Pokud jste organizátorem veřejné dopravy v jakémkoli evropském pohraničí, víte, že státní hranice jsou stále překážkou i po 30 letech existence Shengenského prostoru. Stále musíte jednat s vícero úřady, správci infrastruktury a znát zákonné předpisy každé dotčené země. Pouze několik málo záležitostí je řešeno jednotně na evropské úrovni.

Tento manuál je o tom, jak z pohledu veřejné dopravy udělat ze státních hranic jen hranice mezi sousedními regiony jako by byly ve stejné zemi.

V brožuře jsou popsány zkušenosti partnerů projektu TRANS-BORDERS (2017-2020). Tento projekt byl podpořen z Evropského fondu regionálního rozvoje z programu Central Europe. Partneři z 5 zemí ze dvou příhraničních regionů (AT, SI) a (CZ, DE, PL) se zabývali následujícími tématy:

- **Plány na zlepšení drážní infrastruktury na tratích Dresden-Wrocław, Praha-Liberec-Gorlitz**
- **Autobusové terminály u železničních stanic pro snadný přestup z autobusů na vlaky**
- **Zavedení a optimalizace přeshraničních autobusových a vlakových linek**
- **Společná struktura pro organizování a rozvoj přeshraniční veřejné dopravy (ESÚS)**

Jestli máte vůli a dostatek odvahy, můžete se inspirovat tímto manuálem pro přeshraniční veřejnou dopravu ve vašem regionu.

Programovací období 2021-2027 se právě utváří a přeshraniční doprava bude jedním z důležitých témat.

Není to jen o využití Evropských finančních prostředků. Nejvíce výsledků se dosáhne prostřednictvím zdrojů místních a regionálních samospráv. Jde jen o to přesvědčit zástupce těchto samospráv, že přeshraniční doprava je stejně důležitá, jako ta vnitrostátní.

Wenn Sie in einem europäischen Grenzgebiet den öffentlichen Personenverkehr planen und organisieren, wissen Sie, dass die Landesgrenzen auch nach 30 Jahren des Bestehens des Schengener Abkommens noch immer eine Barriere darstellen. Sie haben es in jedem Land mit unterschiedlichen Strukturen, Infrastrukturbetreibern und Gesetzen zu tun. Nur wenige Fragen werden durch übergeordnete europarechtliche Richtlinien gelöst.

In diesem Handbuch geht es darum, die Landesgrenze als Grenze zwischen Bundesländern zu verstehen.

Nachfolgend werden die Erfahrungen der Partner des Interreg CENTRAL EUROPE Projektes TRANS-BORDERS (2017 - 2020) beschrieben, welches durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung gefördert worden ist. Partner aus fünf Ländern in zwei Grenzgebieten (Österreich und Slowenien sowie Deutschland, Polen und Tschechische Republik) beschäftigten sich unter anderem mit den folgenden Themen:

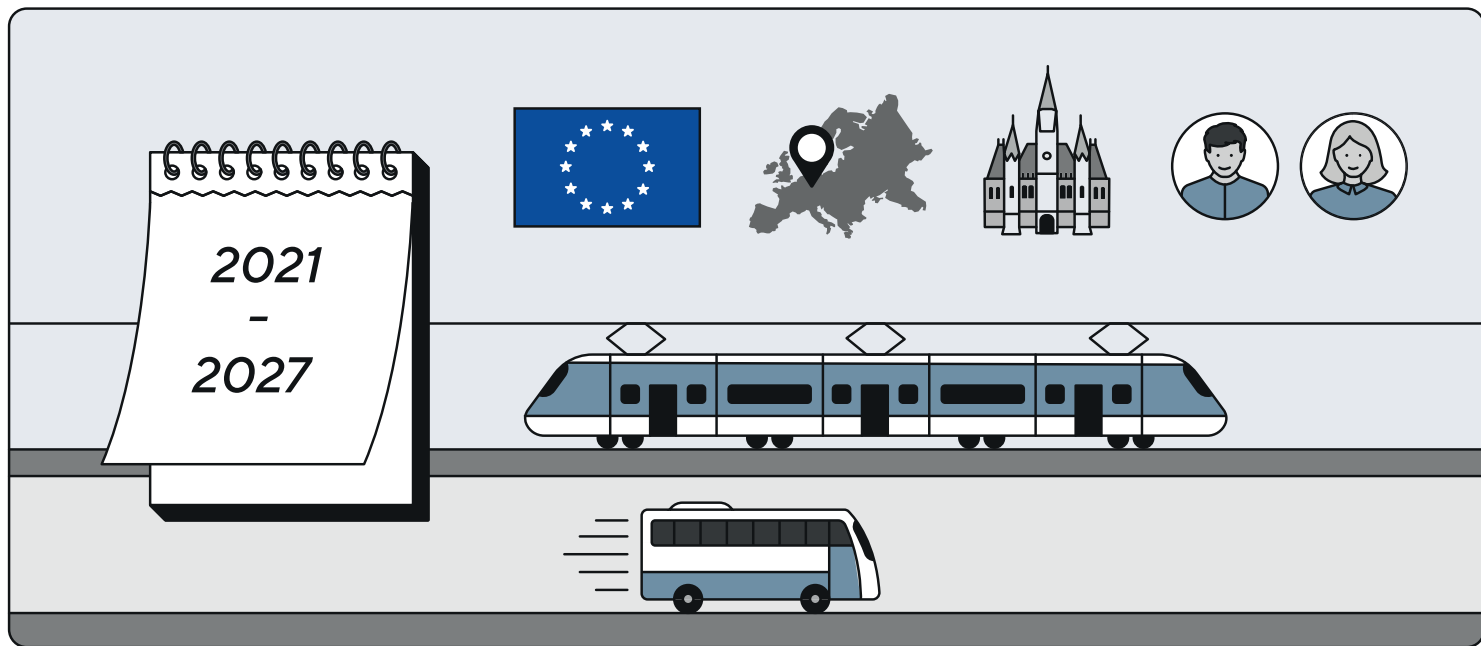
- Planungen zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur zwischen Dresden und Wrocław sowie im Korridor Prag-Liberec-Görlitz
- Stationen und Busbahnhöfe - reibungsloser Zugang zu den Zügen
- Einführung und Verbesserung grenzüberschreitender Bus - und Bahnlinien
- gemeinsame Strukturen für die Organisation und Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in den Grenzgebieten (EVTZ)

Haben Sie Ideen, sehen Potentiale oder Lücken im Verkehrsnetz zu Ihren Nachbarn und haben Mut zur Veränderung? Dann erhalten Sie mit dem folgenden Handbuch Hilfe für die Planung und Gestaltung

des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs. Vielleicht finden Sie darin Inspirationen für Ihre Region.

Die europäischen Programme für den Zeitraum 2021-2027 werden zurzeit gestaltet, worin der grenzüberschreitende öffentliche Verkehr eine wichtige Rolle spielen wird.

Es geht aber nicht vorrangig um die EU-Förderungen. Die meisten Fortschritte und Ergebnisse werden oder können durch Mittel der regionalen Behörden und Gemeinden erzielt werden. Es geht darum, die regionalen Entscheider davon zu überzeugen, dass die grenzüberschreitenden Aufgaben den nationalen Aufgaben ebenbürtig sind.



Jeśli działacie Państwo jako organizator komunikacji publicznej na jakimkolwiek obszarze pogranicznym w Europie, to dobrze wiecie, że granice państwowe nadal stanowią przeszkodę nawet po 30 latach istnienia strefy Schengen. Wciąż należy prowadzić rozmowy z wieloma urzędami, zarządcami infrastruktury oraz znać przepisy prawne, obowiązujące w każdym z krajów. Tylko kilka spraw jest załatwianych kompleksowo na poziomie europejskim.

Niniejsza instrukcja pokazuje, w jaki sposób z punktu widzenia komunikacji publicznej można przekształcić granice państwowe w granice między sąsiednimi regionami tak, jakby znajdowały się w tym samym kraju.

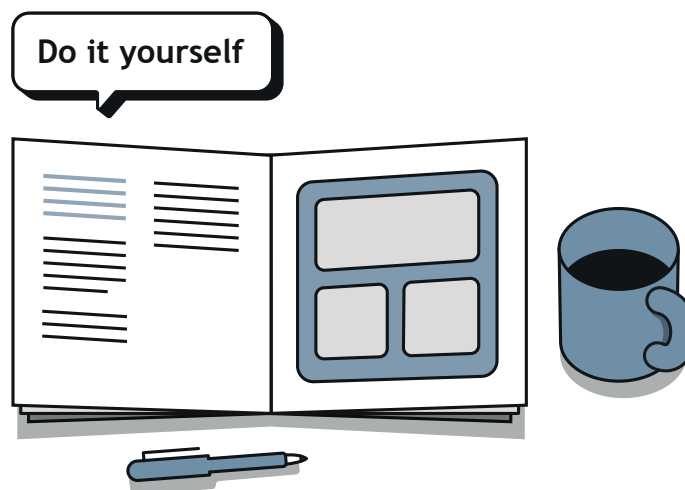
W broszurze opisano doświadczenia partnerów projektu TRANS-BORDERS (2017-2020). Projekt ten był wspierany przez Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego z programu Central Europe. Partnerzy z pięciu krajów z dwóch regionów przygranicznych (AT, SI) oraz (CZ, DE, PL) zajmowali się następującymi tematami:

- **Plany poprawy infrastruktury kolejowej na liniach Dresden-Wrocław i Praha--Liberec-Görlitz**
- **Dworce autobusowe przy stacjach kolejowych w celu zapewnienia łatwej przesiadki z autobusów do pociągów**
- **Uruchomienie i optymalizacja transgranicznych linii autobusowych i kolejowych**
- **Wspólna struktura służąca do organizowania i rozwoju transgranicznej komunikacji publicznej (EUWT)**

Przy wystarczającej ilości woli i odwagi mogą Państwo inspirować się niniejszą instrukcją przy organizowaniu transgranicznej komunikacji publicznej w Państwa regionie.

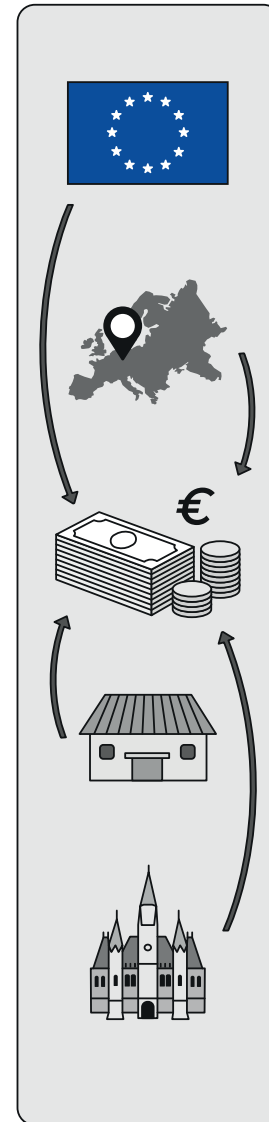
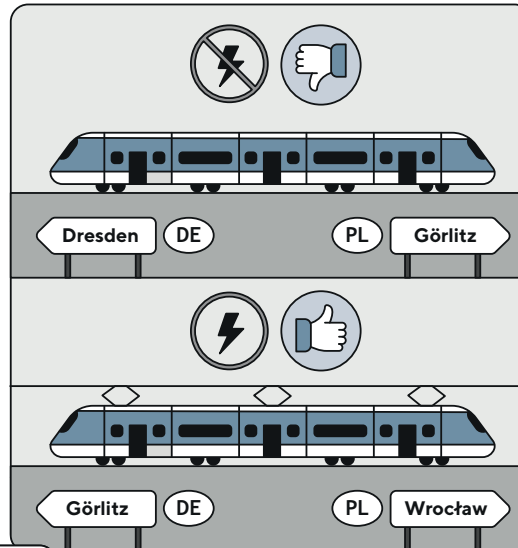
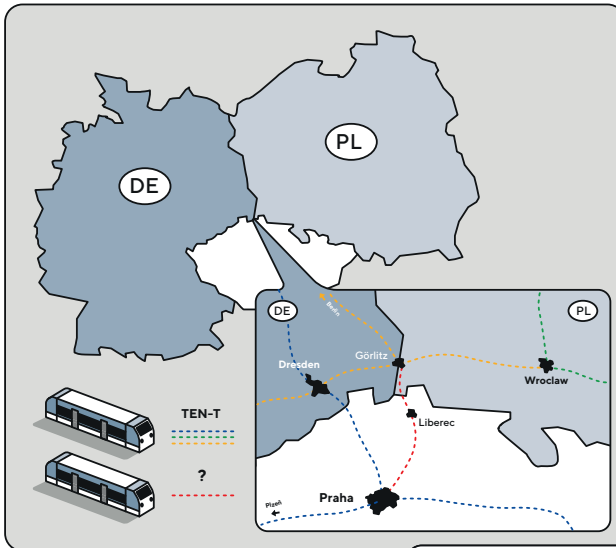
Okres programowania 2021-2027 właśnie powstaje a transgraniczna komunikacja publiczna będzie jednym z ważniejszych tematów.

Nie chodzi tu wyłącznie o wykorzystanie funduszy europejskich. Najwięcej wyników można osiągnąć dzięki zasobom samorządów lokalnych i regionalnych. Wystarczy tylko przekonać reprezentantów administracji lokalnej, że transport transgraniczny jest tak samo ważny jak ten wewnątrz krajowy.

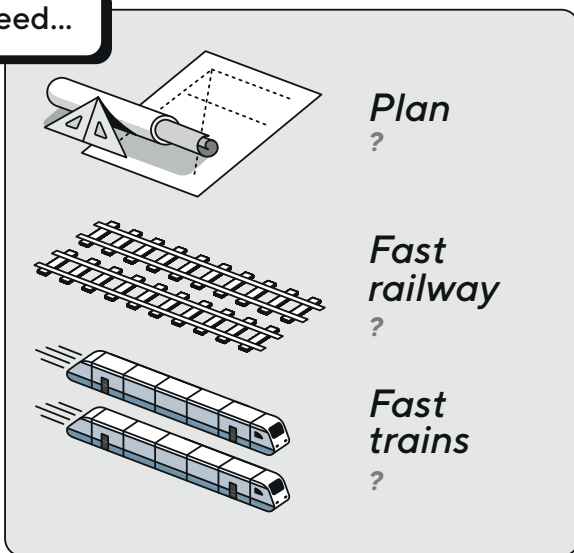
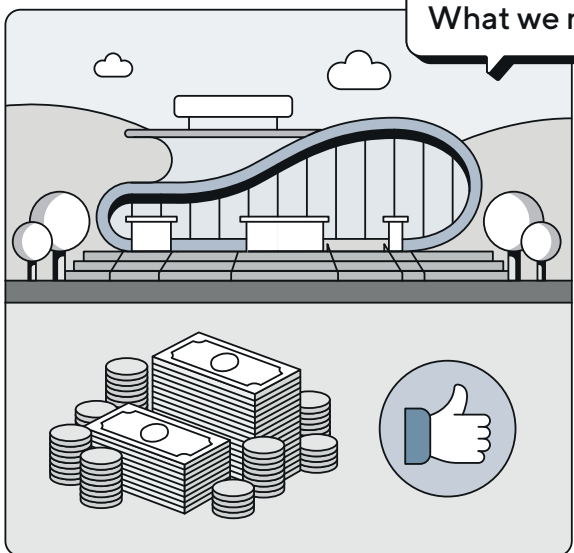


Vylepšení drážní infrastruktury
Verbesserung der Schieneninfrastruktur
Poprawa infrastruktury kolejowej

Connecting to the main European rail network TEN-T



What we need...



Pokud váš region nemá to štěstí a neleží na hlavních drážních koridorech, nebo pokud na nich leží, ale zároveň je okrajovým regionem u hranic, příslušný správce železniční infrastruktury se pravděpodobně o zdejší tratě nezajímá tak, jako o tratě stejného významu mezi stejně velkými městy ve vnitrozemí.

Aby jste získali patřičnou pozornost, musíte tomu trochu pomoci a podpořit správce železniční infrastruktury na všech stranách hranice, tím, že jim dodáte argumenty a popis benefitů, zjistíte benefity a obhájíte tím potřebné zásahy do zlepšení stavu dráží infrastruktury.

V projektu TRANS-BORDERS partneři z Německa vypracovali plán na elektrifikaci německého úseku trati Dresden-Görlitz/Zgorzelec-Wrocław, aby se navázalo na již elektrizovaný polský úsek.

Ve studii se zabývali i problémy přechodu mezi 2 napěťovými soustavami ve stanici Görlitz.

Čeští partneři projektu usilovali a stále usilují o to, aby byla železniční trať Praha-Liberec-Görlitz zahrnuta do evropské železniční sítě TEN-T comprehensive network. Hlavní díl práce spočívá v definování benefitů, které obhájí potřebné vyšší investice do rozvoje tohoto železničního spojení do budoucnosti.

Polští partneři se zabývali sháněním nových kolejových vozidel pro veřejnou dopravu, které mají schválení pro provoz ve všech dotčených zemích.

Wenn Ihre Region außerhalb der wichtigsten europäischen Eisenbahntrassen liegt, selbst wenn Sie nur in einer Randregion liegt, wecken die Eisenbahnlinien ihrer Region oftmals nicht so sehr das Interesse der Infrastrukturbetreiber, wie beispielweise Eisenbahnverbindungen zwischen ähnlich großen und bedeutsamen Städten im Landesinneren. Um aber die angemessene Aufmerksamkeit für grenzüberschreitende Eisenbahnlinien zu erhalten, müssen sie fundierte Argumente finden, die Vorteile erläutern und diese den Infrastrukturbetreibern auf beiden Seiten der Grenze vorstellen.

Innerhalb des Projektes TRANS-BORDERS haben die deutschen Partner den Plan für die Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen Dresden und Görlitz ausgearbeitet. Der polnische Abschnitt von Görlitz/Zgorzelec nach Breslau ist bereits elektrifiziert. Die Frage des Austauschpunktes von zwei verschiedenen Spannungssystemen im Bahnhof Görlitz wurde zudem im Rahmen einer Studie untersucht. Der tschechische Partner KORID LK setzte sich dafür ein, dass die Bahnstrecke von Prag über Liberec nach Görlitz in das TEN-T-Gesamtnetz eingebunden wird, um möglicherweise künftig höhere Investitionen für diese Strecken zu erhalten. Der polnische Partner untersuchte neue Fahrzeugkonzepte für den grenzüberschreitenden Verkehr.

Jeśli Państwa region nie ma tego szczęścia i nie leży na głównych korytarzach kolejowych, albo na nich leży, ale jednocześnie jest peryferyjnym regionem tuż przy granicy, to odpowiedni zarządca infrastruktury kolejowej prawdopodobnie nie stara

się o lokalne linie tak jak o linie o takim samym znaczeniu, położone między miastami o takiej samej wielkości w głębi kraju.

Aby przyciągnąć odpowiednią uwagę, należy temu trochę pomóc i wesprzeć zarządców infrastruktury kolejowej po obu stronach granicy na przykład poprzez dostarczenie argumentów czy opisu korzyści. Zidentyfikowanie korzyści będzie uzasadnieniem koniecznych interwencji, służących poprawie stanu infrastruktury kolejowej.

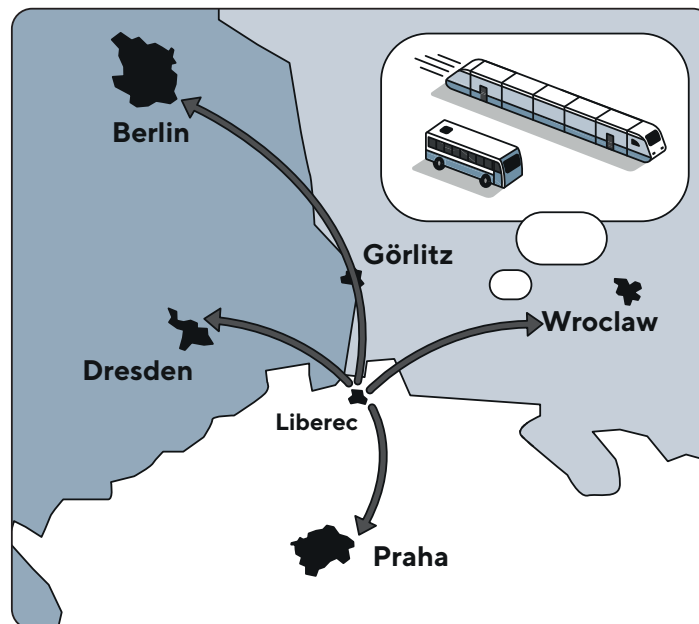
W projekcie TRANS-BORDERS partnerzy z Niemiec przygotowali plan elektryfikacji niemieckiego odcinka linii Dresden - Görlitz/Zgorzelec-Wrocław w celu nawiązania na już zelektryfikowany odcinek na terenie Polski.



W badaniu zajmowano się także problemami, związanymi z przejściem między dwoma systemami zasilania na stacji Görlitz.

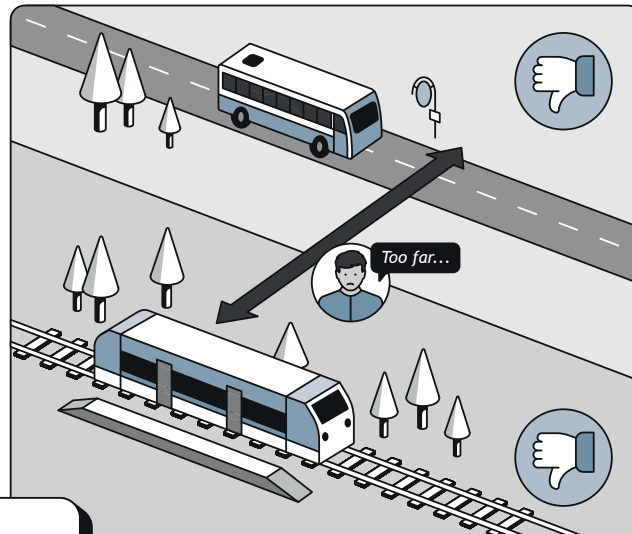
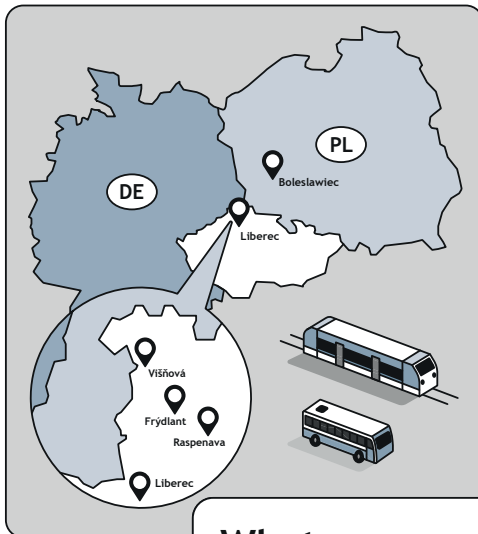
Czescy partnerzy projektu dążyli i nadal do tego dążą, aby linia kolejowa Praha-Liberec-Görlitz została włączona do europejskiej sieci kolejowej TEN-T comprehensive network. Główna część pracy polega na określaniu korzyści, które uzasadnią większe inwestycje w rozwój tego połączenia kolejowego w przyszłości.

Polscy partnerzy zajmowali się poszukiwaniami nowych pojazdów szynowych w komunikacji publicznej, które posiadają dopuszczenie do eksploatacji w wszystkich trzech krajach regionu.



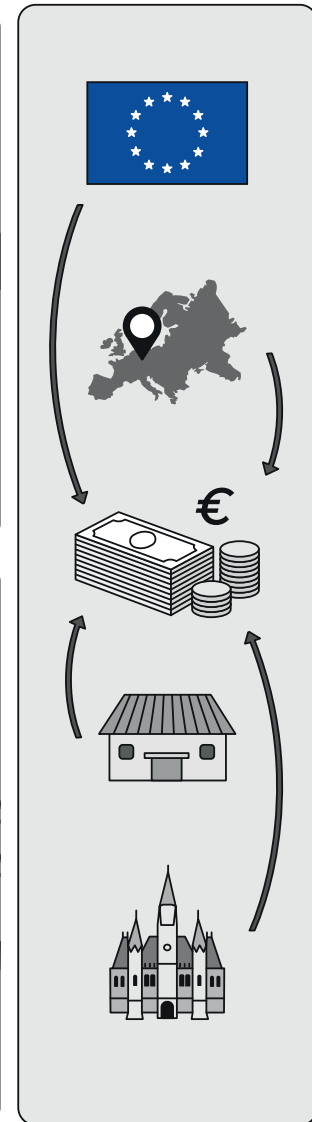
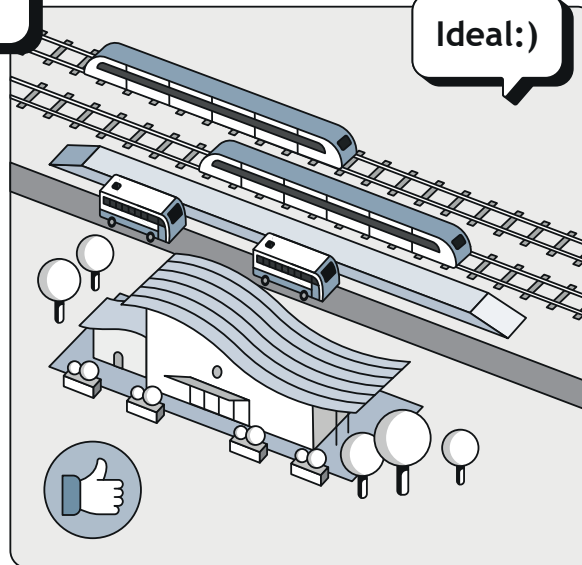
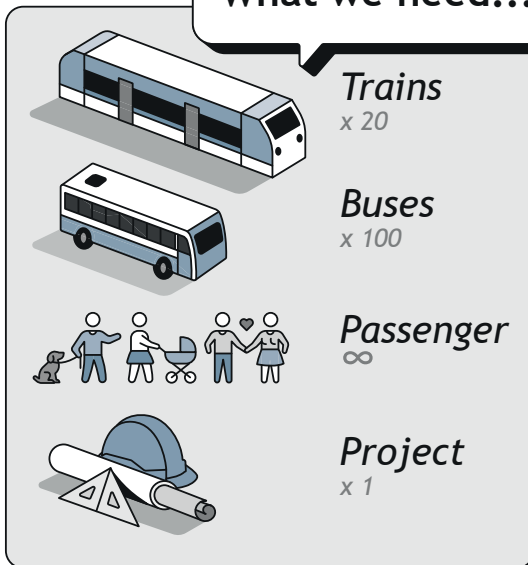
Autobusové Terminály u železničních stanic
Verknüpfungspunkte zwischen Zug und Bus
Dworca autobusowe przy stacjach kolejowych

TERMINALS (Bus + Trains)



What we need...

Ideal:)



Vlaky jako základ veřejné dopravy nepotřebují jen vylepšené tratě, optimalizované jízdní řády pro hladký přestup mezi autobusy a vlaky.

Samotné nádraží musí být uzpůsobena k tomu, aby přestup mezi autobusy a vlaky byl dostatečně komfortní a bezpečný, aby cestující dávali veřejné dopravě přednost před vlastními automobily. Přístup k vlakům musí být krátký a bez překážek a je jedno jestli na vlak přijdou cestující pěšky, na kole, autobusem, nebo vlastním autem.

Stejně zásady platí pro terminály ve velkých městech na hlavních železničních tratích jako ve městě Bolesławiec (PL), nebo v Liberci (CZ) i pro přestupní místa v regionu samozřejmě v odlišném měřítku (3 terminály na Frýdlantsku). Nakonec i ty poslední vlakové a autobusové zastávky by měly mít základní vybavení, aby se zde cestující cítili komfortně. Zkušenosti z jiných regionů získané v rámci projektu jsou využívány například pro zlepšení stavu autobusových zastávek v rakouských Korutanech.

Um den Schienenpersonenverkehr als Kernstück des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs zu unterstützen, ist einerseits der Ausbau der Infrastruktur wichtig, um eine schnelle Verbindung zwischen den Städten zu ermöglichen. Andererseits sind auch die Zubringersysteme über eine Koordinierung der Fahrpläne so abzustimmen, dass ein reibungsloser Übergang zwischen Bussen und Zügen erfolgen kann.

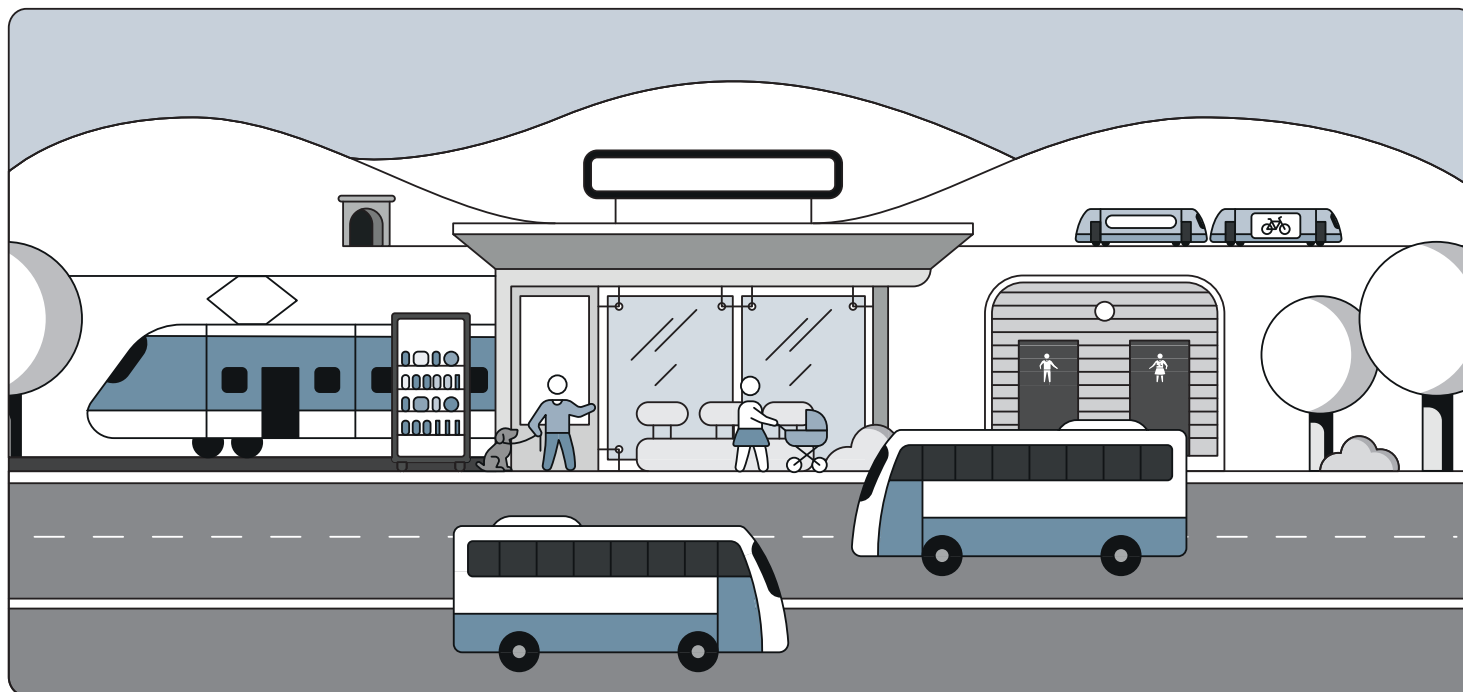
Eine Umsteigeverbindung wirkt auf den Fahrgast in der Regel weniger attraktiv, als eine Direktverbindung mit nur einem Verkehrsmittel. Möchte man aber genau diese Mobilitätsangebote ausbauen, muss der jeweilige Umsteigepunkt so attraktiv ausgestattet sein, dass ein Fahrgast auf den öffentlichen Verkehr zurückgreifen wird, anstatt die gesamte Strecke mit dem Auto zurückzulegen. Der Zugang der Fahrgäste zu den Zügen sollte dabei kurz, bequem und reibungslos sein. Es sollte keinen Unterschied machen, ob sie zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem Bus oder mit dem Auto zum Bahnhof anreisen.

Das Gleiche gilt für Verkehrsknotenpunkte in größeren Städten, wie sie zum Beispiel in Bolesławiec (Polen) oder Liberec (Tschechische Republik) geplant sind, sowie gleichermaßen für gemeinsame Bus- und Zugbahnhöfe in kleineren Städten und Gemeinden (in kleineren Dimensionen und Maßnahmen, zum Beispiel beim Ausbau der Bushaltestellen am Bahnhof in der Region Frýdlant). Insgesamt benötigen Bushaltestellen eine gewisse Grundausstattung, damit sich die Fahrgäste zum einen sicher und wohl fühlen und zum anderen auch Wartezeiten bequem überbrücken können, so dass sie den öffentlichen Verkehr dem Auto vorziehen. Die gemeinsamen Erfahrungen der ÖPNV-Organisationen aus verschiedenen Ländern können dazu beitragen, den heutigen Zustand zu verbessern, beispielsweise durch die Studie des Bundesland Kärnten in Österreich.

Pociągi jako podstawa komunikacji publicznej nie wymagają tylko wyremontowanej infrastruktury czy zoptymalizowanych rozkładów jazdy, zapewniających łatwą przesiadkę między autobusem a pociągiem.

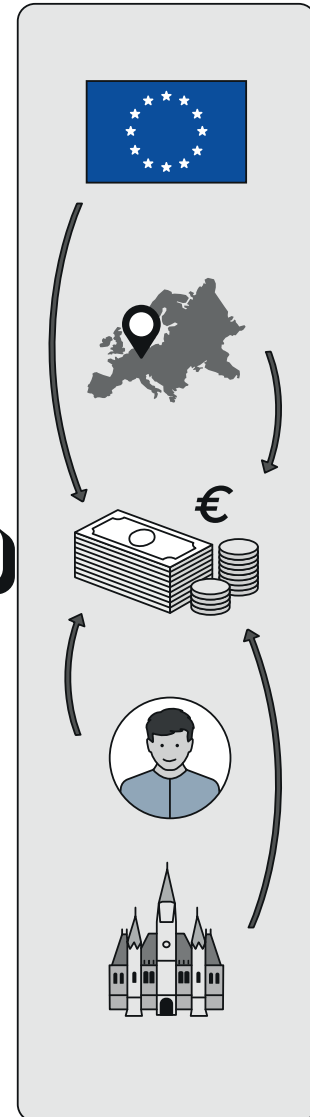
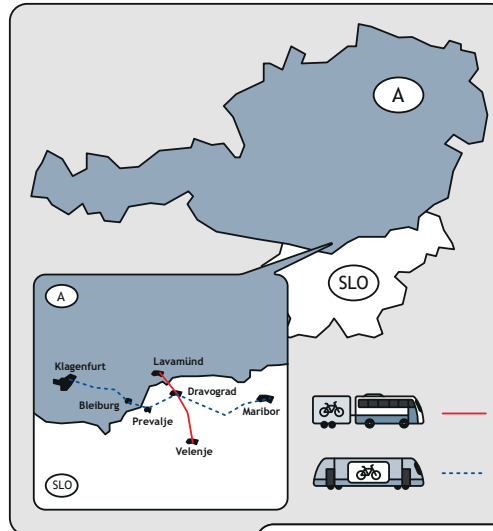
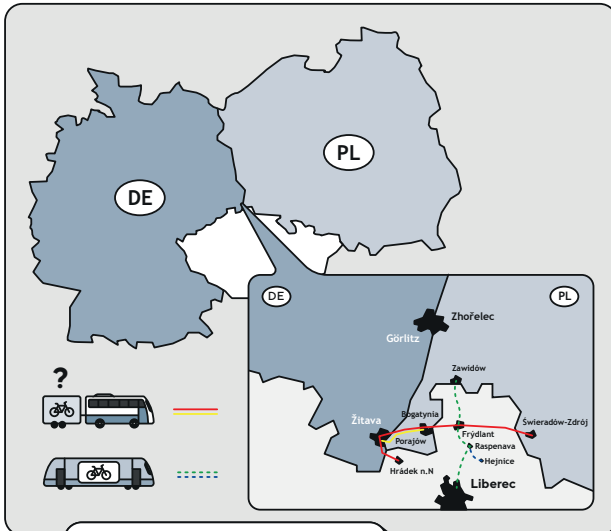
Same dworce muszą być przystosowane do tego, aby ta przesiadka między autobusem a pociągiem była wystarczająco komfortowa i bezpieczna, a także dlatego, aby pasażerowie wybierali komunikację publiczną zamiast własnego samochodu. Dojście do pociągu musi być krótkie i bez żadnych przeszkód, przy czym obojętne jest, czy pasażer przyjdzie na pociąg pieszo lub przyjedzie na rowerze, autobusem lub własnym samochodem.

Takie same zasady obowiązują dla dworców w wielkich miastach na głównych trasach kolejowych w Bolesławcu (PL) czy w Libercu (CZ) jak i dla miejsc przesiadkowych w regionie, oczywiście w innej skali (trzy dworce w okolicy Frýdlantu (CZ)). W końcu i te najmniejsze przystanki kolejowe i autobusowe powinny posiadać to podstawowe wyposażenie, aby pasażerowie czuli się tu komfortowo. Doświadczenia z innych regionów uzyskane w ramach projektu są wykorzystywane na przykład do poprawy stanu przystanków autobusowych w austriackiej Karyntii.



Vlakové a autobusové přeshraniční linky
Grenzüberschreitende Bus- und Bahnlinien
Transgraniczne linie kolejowe i autobusowe

Bus and train lines across borders



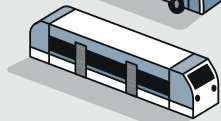
What we need...



Buses
3-6



Bicycle lifts
3-6

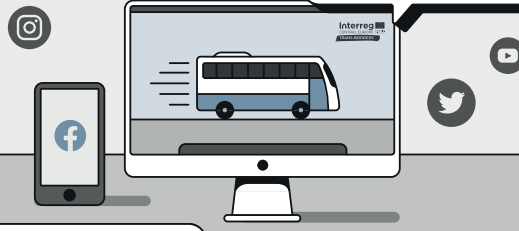


Trains
15



Passenger
∞

advertisement



cooperation agreement



Přeshraniční linky mohou být přeci jen trochu jednodušší než předchozí téma, pokud organizátoři veřejné dopravy na všech stranách hranice najdou společnou řeč. Struktura organizátorů dopravy se často liší. Což bylo vidět i na příkladu projektu TRANS-BORDERS. V Rakousku, v Německu a v České republice to jsou regionální samosprávy na úrovni kraje (Land Kärnten, Liberecký kraj, Lankreis Görlitz), které jsou zodpovědné za zajištění a financování regionální veřejné dopravy. Dopravní svaz ZVON a společnost KORID LK poskytují svým regionálním samosprávám profesionální servis při koordinování všech módů veřejné dopravy různých objednatelů (státu, kraje i měst).

Ve Slovinsku objednává a financuje regionální i meziregionální veřejnou dopravu Stát (Ministerstvo infrastruktury). Regionální rozvojové agentury jako RRA Koroška zastupují místní samosprávy a spolupracují s ministerstvem dopravy při organizaci veřejné dopravy.

V Polsku vojvodství běžně organizují pouze vlakové linky. Autobusová doprava zde funguje v komerčním režimu. I když toto se postupně mění a Vojvodství již mohou objednávat a financovat regionální dopravu, tak jako v ostatních zmíněných zemích.

Ve všech 5 zemích si obce a města mohou objednat vlastní městskou dopravu. Právě toto je cesta, jak najít partnera ke spolupráci při objednávání přeshraniční autobusové linky, tak jako se to děje na příkladu linek 691 a 831a.

Další možností pro přeshraniční dopravu je možnost objednávat linky do první stanice za hranicemi, kde se mohou potkat s linkami z druhého státu (tuto možnost nedávno schválil slovinský parlament).

Smlouva o spolupráci mezi partnery přes hranice je prostředek, jak stanovit pravidla pro objednávku dopravy. Není vždy nutné se přísně držet územního principu. Pokud mají z linky prospěch převážně cestující z jedné země, není nic špatného na tom, že jeden z partnerů financuje dopravu i po území druhého státu. V jiných případech se to může otočit a ve výsledku vyrovnat.

Pro úspěšný start nové přeshraniční linky je nezbytná stabilní a dlouhodobá společná propagace ve všech dotčených regionech. Dvou, nebo tříjazyčné jízdny řady a další informace pro cestující jsou samozřejmostí. Tyto zkušenosti plynou ze zavádění linky 691, kde i velmi intenzivní marketing měl stále své rezervy k vylepšení.

Cestující z jedné strany linky z Česka, Německa i z Polska totiž zajímá na lince něco jiného než cestující z polských lázní Świeradów-Zdrój. Na linku je potřeba nalákat každého cestujícího.

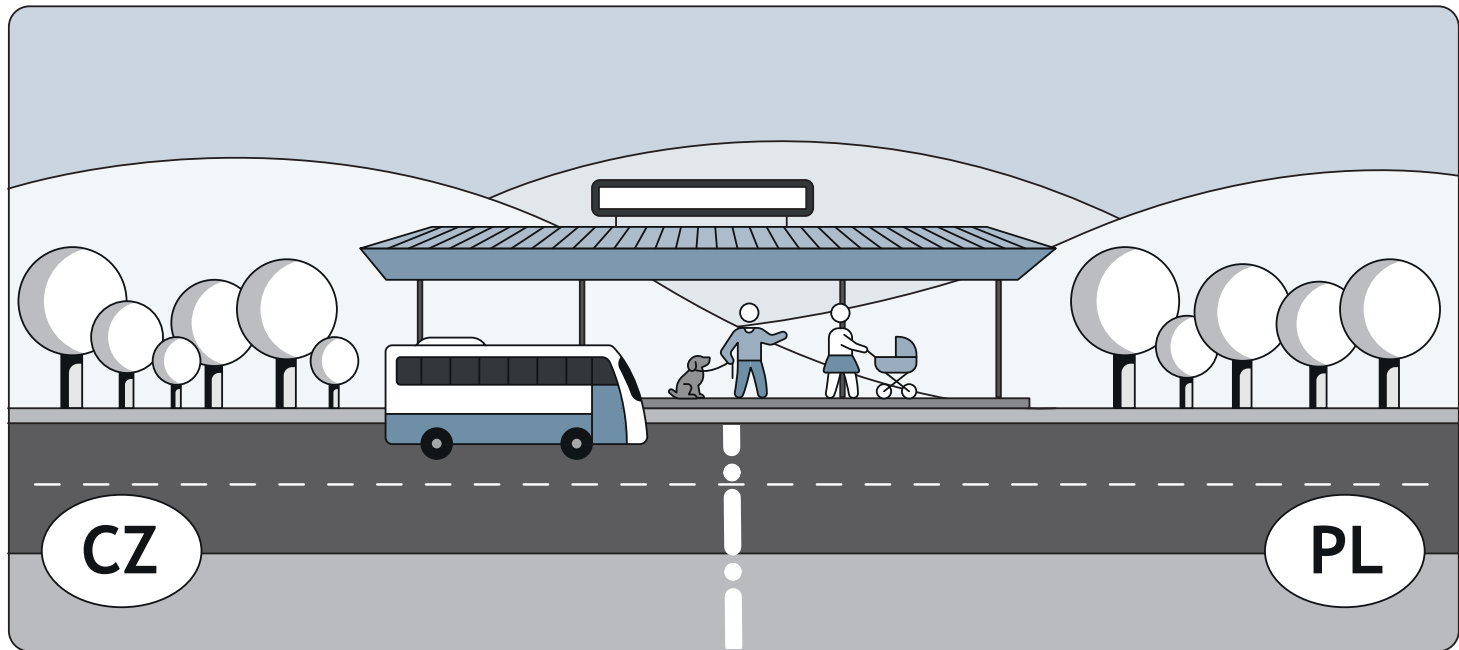
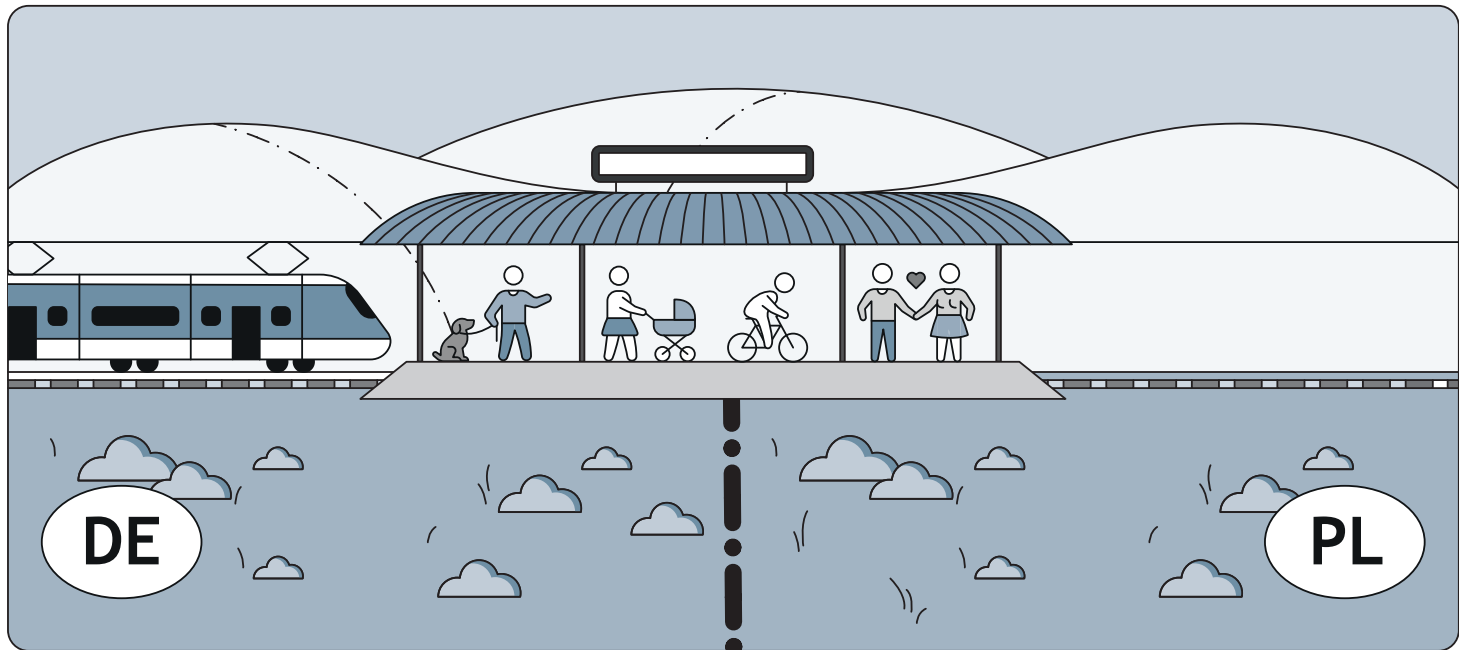
Bei grenzüberschreitenden Bus - und Bahnlinien ist es notwendig, eine gemeinsame Sprache mit den Koordinatoren des öffentlichen Verkehrs auf beiden Seiten der Grenzen zu finden. Die Strukturen, der rechtliche Rahmen und Finanzierungsmöglichkeiten sind in vielen Ländern unterschiedlich geregelt. Im Projekt TRANS-BORDERS zum Beispiel in Österreich, in der Tschechischen Republik und in Deutschland sind die regionalen Behörden (Land Kärnten, Liberecký kraj, Landkreise Görlitz und Bautzen) für den regionalen Bus - und Bahnverkehr zuständig. Der sächsische Verband ZVON und die tschechische Firma KORID LK bieten den Regionalbehörden professionellen Service und koordinieren den Regionalverkehr mit den staatlich bestellten Nah - und Fernzügen und dem städtischen Nahverkehr.

In Slowenien ist das staatliche Infrastrukturministerium für alle Regional - und Fernverkehrszüge und Busse zuständig. Die lokalen Entwicklungsagenturen, beispielweise der Projektpartner RRA Koroška, haben die Aufgabe, die Ideen und den Willen der einzelnen Regionen an übergeordnete Stellen zu vermitteln. In Polen erfolgt der regionale Busverkehr nach wie vor hauptsächlich auf kommerzieller Basis. Mittels neuer Regelungen, welche die Finanzierung des regionalen Busverkehrs durch die Wojewodschaften ermöglicht, ändert sich das bestehende System langsam. In allen Partnerländern können die Gemeinden ihren städtischen Busverkehr selbständig organisieren. Diese Selbständigkeit war eine Lösung, um Partner in Polen für die grenzüberschreitenden Buslinien

831a und 691 zu finden. Auch die Bestellung des Verkehrs bis zur ersten Haltestelle jenseits der Grenze ist eine Möglichkeit.

Kooperationsvereinbarungen mit allen Beteiligten auf beiden Seiten der Grenze können auch die Finanzierungsfrage lösen. Die Parteien müssen den Verkehr nicht zwangsläufig nach dem Territorialprinzip finanzieren. Wenn für einen Fahrgast von einer der beiden Seiten der Grenze ein überwiegender Gewinn erzielt wird, dann spricht nichts dagegen, dass ein Beteiligter die Dienstleistung auch jenseits der Grenze bezahlt. Schließlich kann er auf einer anderen Linie ausgeglichen werden, was für andere nützlicher ist.

Entscheidend für den erfolgreichen Start und das Bestehen der neu in Betrieb genommenen grenzüberschreitenden Bus - oder Bahnlinien ist eine ordnungsgemäße, stabile und langfristige gemeinsame Vermarktung, die auf die potentiellen Fahrgäste in allen beteiligten Ländern ausgerichtet ist. Zwei - oder dreisprachige Fahrpläne und alle Informationen über den Service sind eine Selbstverständlichkeit. Bei TRANS-BORDERS wurde dies bei der Buslinie 691 getestet. Aber auch ein sehr intensives Marketing auf dieser attraktiven Buslinie durch drei Länder bietet immer noch Raum für Verbesserungen. Die Fahrgäste im ersten Abschnitt der Linie in der Tschechischen Republik, Deutschland und Polen interessieren sich für andere Ziele, als beispielsweise die Fahrgäste vom anderen Ende der Linie am Urlaubsort Świeradów-Zdrój.



Transgraniczne linie mogą być trochę łatwiejsze w realizacji niż poprzedni temat, pod warunkiem, że wszyscy zagraniczni organizatorzy komunikacji publicznej znajdą wspólny język. Struktura organizatorów komunikacji bardzo często różni się od siebie. Było to widoczne także na przykładzie projektu TRANS-BORDERS. W Austrii, Niemczech i Czechach organizatorami są regionalne samorządy na poziomie województwa (Land Kärnten, Liberecký kraj, Lankreis Görlitz), które są odpowiedzialne za zapewnienie i finansowanie regionalnej komunikacji publicznej. Związek Komunikacyjny ZVON oraz firma KORID LK zapewniają swoim regionalnym samorządom profesjonalną obsługę w ramach koordynowania wszystkich poziomów komunikacji publicznej niezależnie od podmiotu zamawiającego (państwa, województwa czy miast).

W Słowenii komunikację publiczną regionalną i międzyregionalną zamawia i finansuje państwo (Ministerstvo Infrastruktury). Regionalne agencje rozwoju takie jak RRA Koroška reprezentują lokalne samorządy i współpracują z ministerstwem transportu przy organizacji komunikacji publicznej.

W Polsce województwa zwykle organizują tylko linie kolejowe. Komunikacja autobusowa działa tu w trybie komercyjnym. Choć podejście to stopniowo zmienia się i województwa już mogą zamawiać i finansować transport regionalny, tak jak w pozostałych wymienionych krajach.

We wszystkich pięciu krajach miasta i gminy mogą zamawiać własną komunikację miejską. Właśnie to jest dobry sposób, jak znaleźć partnera do współpracy

przy zamawianiu transgranicznej linii autobusowej, tak jak się to dzieje w przypadku linii 691 i 831a.

Kolejnym rozwiązaniem w komunikacji transgranicznej jest możliwość zamówienia linii do pierwszego przystanku za granicą, na którym dana linia może spotkać się z innymi liniami z drugiego państwa (tę możliwość niedawno zatwierdził słoweński parlament).

Umowa o współpracy między zagranicznymi partnerami jest sposobem, w jaki można ustalić zasady zamawiania transportu. Nie zawsze trzeba się dokładnie trzymać zasady terytorialnej. Jeśli z danej linii czerpią korzyści przeważnie pasażerowie z jednego kraju, nie ma w tym nic złego, że jeden z partnerów będzie finansował jej kursowanie także na terenie drugiego państwa. W innych przypadkach sytuacja może się odwrócić i w rezultacie wyrównać się.

Do zapewnienia udanego startu nowej linii transgranicznej konieczna jest stabilna i długotrwała wspólna akcja marketingowa we wszystkich regionach, przez które linia przejeżdża. Dwu- lub trójjęzyczne rozkłady jazdy oraz dalsze informacje dla podróżnych muszą być rzeczą oczywistą. Te doświadczenia wynikają z uruchomienia linii 691, gdzie nawet bardzo intensywny marketing wciąż miał słabe miejsca do poprawy.

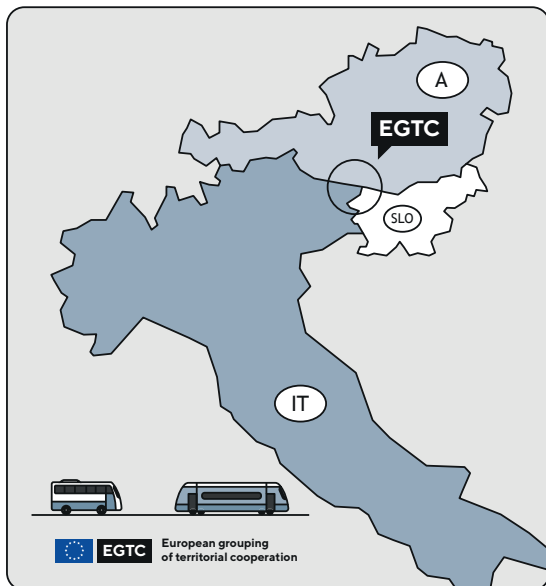
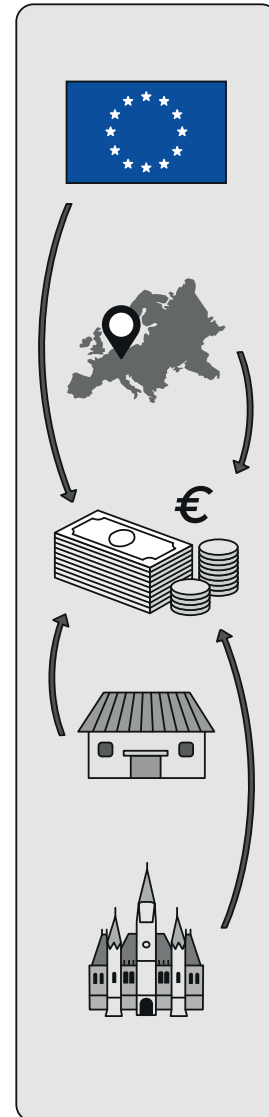
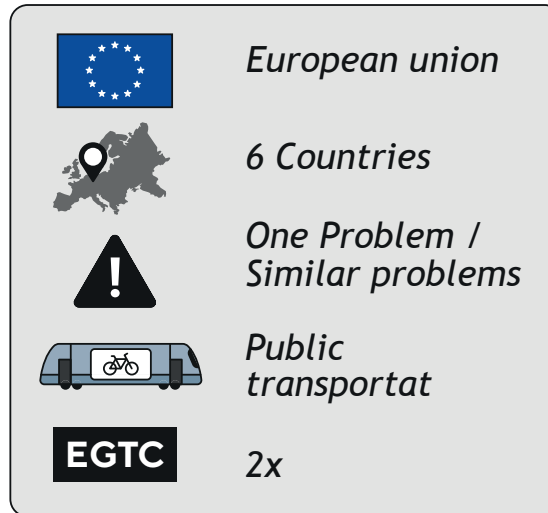
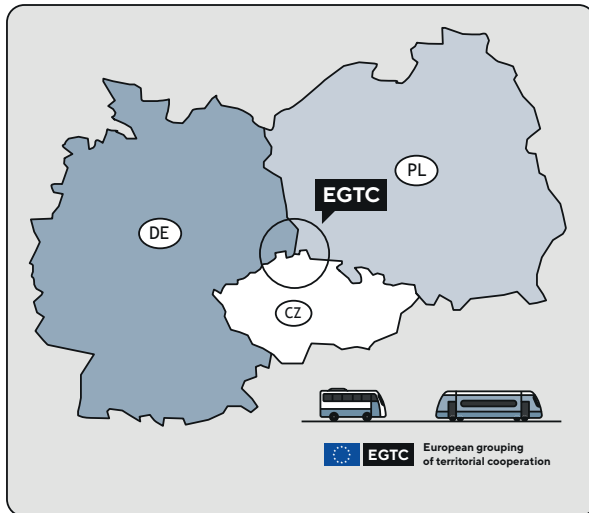
Dla pasażerów z jednego końca linii z Czech, Niemiec i Polski linia była interesująca z innych powodów niż dla pasażerów z polskiego uzdrowiska Świeradów-Zdrój. Dla każdego pasażera trzeba znaleźć powód, który go zachęci do przejazdu.

ESÚS (EGTC)
(European grouping of territorial cooperation)

EVTZ (EGTC)
(Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit)

EUWT (EGTC)
(European grouping of territorial cooperation)

Memorandum: cooperation in the region EGTC



V současné Evropě existuje několik úrovní s odlišnou intenzitou přeshraniční spolupráce. Od partnerství měst, obcí a regionů (Krajů) z více stran hranic, přes různé pracovní skupiny až po Euroregiony. Ve všech těchto případech si každá strana drží svou právní subjektivitu.

Evropská komise ocení jednotnou strukturu spolupráce mezi regiony s jasnou strategií, kdykoli jedná o přeshraničních tématech.

Tato struktura - právní forma spolupráce již existuje od roku 2013 (Nařízení (EU) 1082/2006 a (EU) 1302/2013) a v praxi se ukazují její výhody.

Evropská seskupení pro územní spolupráci (ESÚS, angl. EGTC) je právní forma jednotné přeshraniční spolupráce, která může reprezentovat jako celek zapojené samosprávy a veřejné asociace ze sousedních zemí.

Dohoda o založení ESÚS stanoví zejména:

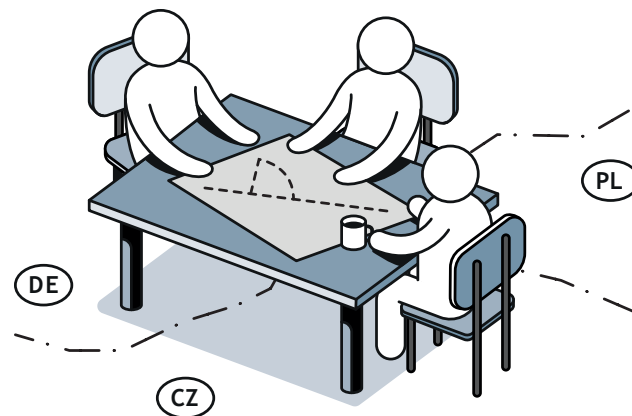
- **Název a sídlo ESÚS**
- **Seznam členů**
- **Územní rozsah**
- **Jeho cíle**
- **Jeho poslání**
- **jeho trvání**

Pro efektivní fungování ESÚS je vhodný užší rozsah řešené problematiky a menší územní rozsah.

V rámci projektu TRANS-BORDERS byla prověřována možnost rozšíření existujícího ESÚS NOWUM o sousední regiony českoněmeckého pohraničí. Od tohoto záměru bylo upuštěno z důvodu přílišného územního rozsahu, kdy by tématu veřejné dopravy v Trojzemí CZ/DE/PL nemohla být věnována dostatečná pozornost.

Z toho důvodu bylo navrženo ustanovit nový ESÚS v hranicích současného Euroregionu NISA/NEISSE/NYSA. Veřejná doprava by byla ze začátku jediným tématem. Zároveň bylo navrženo transformování současného Euroregionu na ESÚS po vzoru ESÚS PAMINA z příhraničí DE/NL.

Více informací o projektu TRANS-BORDERS naleznete zde: www.interreg-central.eu/Content.Node/TRANS-BORDERS.html



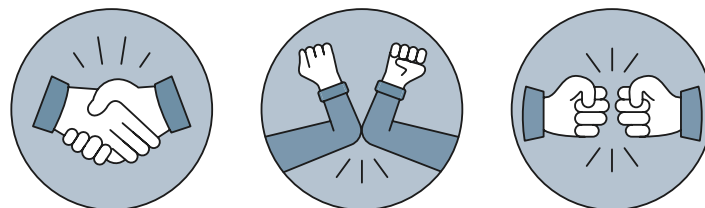
Es gibt bereits zahlreiche grenzüberschreitende Kooperationen auf unterschiedlichen Ebenen und mit unterschiedlichen Intensitäten der Zusammenarbeit: von einer Partnerschaft zwischen Gemeinden und regionalen Behörden über verschiedene Arbeitsgruppen bis hin zu Euroregionen.

Die Europäische Kommission schätzt bei allen grenzübergreifenden Themen einen Partner mit einer klaren Struktur und einer einheitlichen Strategie, der alle beteiligten Parteien vertritt. Solche Strukturen bestehen bereits seit 2013 (Verordnung (EU) 1082/2006 in der Fassung der Verordnung (EU) 1302/2013) und sie haben ihren Vorteil in der Praxis erwiesen.

Ein Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit ist eine juristische Person und als solche wird er es regionalen und lokalen Behörden und anderen öffentlichen Einrichtungen sowie allen anderen öffentlichen Körperschaften (Verbänden) aus verschiedenen Mitgliedsstaaten ermöglichen, Kooperationsverbände mit Rechtspersönlichkeit zu gründen. Feste Bestandteile eines EVTZ-Abkommens sind:

- **der Namen des EVTZ und seinen Sitz,**
- **die Liste der Mitglieder,**
- **das Gebiet, welches durch das EVTZ abgedeckt wird,**
- **seine Ziele und Aufträge sowie**
- **seine Dauer des Bestehens.**

Die Vorteile eines EVTZ, sind eine engere Fokussierung der Themen sowie kleinere Bereiche, welche eine effektive Bearbeitung möglich machen. Im Fall von TRANS-BORDERS wurde unter anderem die Möglichkeit einer Ausweitung des bestehenden EVTZ NOVUM entlang der polnisch-tschechischen Grenze geprüft. Ziel war es somit, das EVTZ NOVUM auf benachbarte deutsche Gebiete und Regionen zur Tschechischen Republik und zu Polen auszudehnen. Es kristallisierte sich jedoch heraus, dass die regio-



nale Ausdehnung des EVTZ NOVUM damit zu groß wäre und somit Themenschwerpunkt nicht angemessen bearbeitet werden könnten.

Daher ist ein neues EVTZ im Dreiländereck Deutschland, Polen und der Tschechischen Republik auf dem Gebiet der heutigen Euroregion NISA/NEISSE/NYSA eine sinnvolle Alternative. Für den Beginn eines EVTZ in der bestehenden Euroregion kann die Überführung der Themen des öffentlichen Verkehrs angestrebt werden. Ein Beispiel für die Umwandlung einer Euroregion in einen EVTZ gibt es bereits an der deutsch-französischen-Grenze mit dem EVTZ PAMINA.

We współczesnej Europie istnieje kilka poziomów o różnej intensywności współpracy transgranicznej. Począwszy od partnerstwa miast, gmin i regionów (województw) z kilku państw granicznych, poprzez różne grupy robocze aż do Euroregionów. We wszystkich tych przypadkach każda strona zachowuje swoją podmiotowość prawną.

Komisja Europejska zawsze docenia jednolitą strukturę współpracy między regionami o wyraźnej strategii, gdy zajmuje się tematami transgranicznymi.

Taka struktura - prawna forma współpracy istnieje już od 2013 roku (Rozporządzenie (UE) 1082/2006 i (UE) 1302/2013) i w praktyce widać jej zalety.

Europejskie ugrupowanie współpracy terytorialnej (EUWT, czes. ESÚS, ang. EGTC) jest prawną formą jednolitej współpracy transgranicznej, które jako całość może reprezentować zaangażowane samorządy i organizacje pożytku publicznego z sąsiednich krajów.

Porozumienie o założeniu EUWT określa w szczególności:

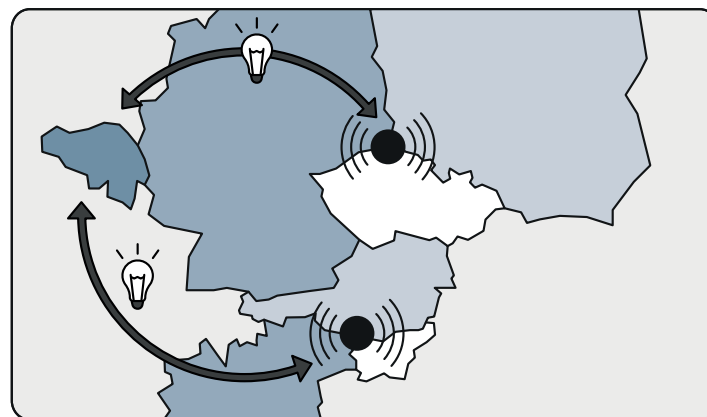
- nazwę i siedzibę EUWT
- listę członków
- zakres terytorialny
- jego cele
- jego misję
- jego czas trwania

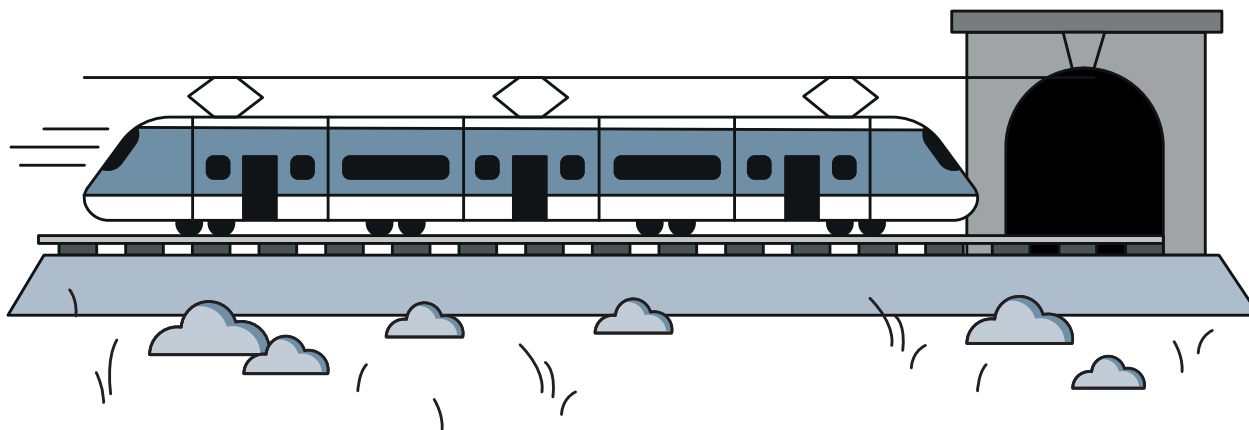
Dla zapewnienia efektywnego działania EUWT korzystniej jest zawęzić problematykę i przyjąć mniejszy zakres terytorialny.

W ramach projektu TRANS-BORDERS badano możliwość rozszerzenia istniejącego EUWT NOWUM o sąsiednie regiony pogranicza czesko-niemieckiego. Z tego zamiaru jednak zrezygnowano z powodu zbyt dużego zakresu terytorialnego, gdzie tematowi komunikacji publicznej w Trójstyku CZ/DE/PL nie można byłoby poświęcić wystarczająco dużo uwagi.

Z tego powodu zaproponowano utworzenie nowego EUWT w granicach aktualnego Euroregionu NISA/NEISSE/NYSA. Komunikacja publiczna byłaby na początku jedynym tematem. Jednocześnie zaproponowano przekształcenie aktualnego Euroregionu na EUWT na wzór EUWT PAMINA na pograniczu DE/NL.

Więcej informacji o projekcie TRANS-BORDERS jest dostępnych pod adresem: www.interreg-central.eu/Content.Node/TRANS-BORDERS.html





LAND  KÄRNTEN



RRAKOROŠKA
REGIONALNA RAZVOJNA AGENCIJA ZA KOROŠKO



STAATSMINISTERIUM
FÜR WIRTSCHAFT
ARBEIT UND VERKEHR



Freistaat
SACHSEN



**DOLNY
ŠLASK**

