

# ZINTEGROWANA KONCEPCJA KOMUNIKACYJNA

Euroregion Pro Europa Viadrina



Wersja końcowa

Kwiecień 2008

Zlecniodawca: Euroregion Pro Europa Viadrina

Zlecnio biorca: IPG Potsdam, Infrastruktura & Umwelt Potsdam



## Euroregion

**Obszar:** 10.632 km<sup>2</sup>

**Liczba mieszkańców:** 825.000

**Gęstość zaludnienia:** 78 os./km<sup>2</sup>

### Rozwój demograficzny

- negatywny rozwój struktury ludności
- zróżnicowana sytuacja w miastach / gminach

### Struktura osadnictwa

- w dużej mierze obszary rolnicze
- udział w obszarze powiązań BE-BB
- centra nadrzędne: Gorzów, Frankfurt n. O.

### Prężność gospodarcza

- rosnące znaczenie lokalizacji ze względu na rozszerzenie UE
- znaczące inwestycje zagraniczne z koncentracją na główne ośrodki przemysłowe-handlowe

### Powiązania

- dotychczas przede wszystkim w dziedzinie handlu, nauki i kultury i administracji





## Komunikacja w Euroregionie

- 825.000 mieszkańców Euroregionu pokonuje codziennie ok. 2,5 mln tras.
- W przypadku każdej z tras pokonywanych jest średnio ok. 5-10 km, czas pokonywania jednej trasy wynosi przeciętnie 20-25 min.
- Ok. połowa tych tras pokonywana jest samochodem osobowym, ok. 33% pieszo lub rowerem i tylko ok. 18% tras przebywanych jest publicznym środkiem transportu (Modal Split).
- Wyraźnie niższy stopień zmotoryzowania po stronie polskiej (PL: 323 / D: 559 sam. osobowych na 1.000 mieszkańców) skutkuje tam odczuwalnie wyższym udziałem rodzajów komunikacji bardziej przyjaznych dla środowiska.
- Znaczącą rolę w komunikacji w Euroregionie odgrywa tranzyt który się odbędzie się głównie wschodnio-zachodnim korytarzem transportowym (PEK II)
- Transgraniczna komunikacja pasażerska rozwija się pozytywnie ze względu na wzrastającą liczbę powiązań gospodarczych i kulturowych oraz na skutek likwidacji stałych kontroli granicznych, utrzymuje się jednak jeszcze na dość niskim poziomie
- Problemem są duże odległości przejść granicznych bez ograniczeń, ledwie istniejąca transgraniczna komunikacja publiczna (szczególnie w miast bliźniczych Frankfurt n.O. - Słubice) i mała liczba mniejszych przejść granicznych (n.p. promowych)





## Stan sieci drogowej

### Drogi o znaczeniu europejskim i krajowym

- autostrada Berliner Ring – Frankfurt n. O. – Rzepin (stan 2, częściowo bez pasa awaryjnego)
- droga krajowa nr 2 Rzepin – Nowy Tomyśl (stan 2-3, silnie obciążona)
- droga krajowa nr 3 Szczecin – Gorzów Wlkp. – Legnica (stan 2-3, silnie obciążona, brak obwodnic, n.p. Deszczno, Skwierzyna)

### Drogi o znaczeniu ponadregionalnym

- B1 / K22 Berlin – Kostrzyn – Gorzów Wlkp. – Elbląg (stan 1-2, most graniczny)
- K24 (Kostrzyn -) Rudnica – Pniewy – Poznań (stan 2, brak obwodnic)
- K23 / K31 Szczecin – Chojna / Myslibórz – Kostrzyn – Słubice (stan 3, profil)
- K29 Słubice – Krosno Odrz. – Zielona Góra (stan 2, rekonstrukcja)
- B167 / B112 Eberswalde – Seelow – Frankfurt n. O. – Guben - Cottbus (Trasa Odra-Łużyce, stan 2, brak obwodnic)
- B87 Frankfurt n. O. – Beeskow – Lübben – Lipsk (stan 1-2)

### Drogi o znaczeniu regionalnym

- w sumie 10 tras

Ocena stanu: 1 = bardzo dobry, 2 = dobry, 3 = zadawalający, 4 = dostateczny, 5 = niezadawalający







## Stan sieci kolejowej

### Linie o znaczeniu europejskim i krajowym

- Berlin – Frankfurt n. O. – Warszawa (stan 1-2, ograniczenia w rejonie przygranicznym)
- Szczecin – Kostrzyn – Rzepin – Wrocław (stan 4-5, częściowo bardzo niskie  $V_{max}$ , wysoki stopień zużycia)
- Szczecin – Krzyż – Poznań (stan 2)

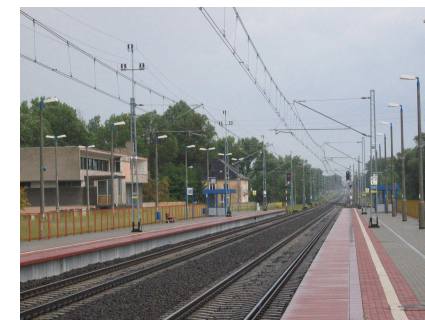
### Linie o znaczeniu ponadregionalnym

- Berlin – Kostrzyn – Gorzów Wlkp. – Krzyż (stan 3, wydajność,  $V_{max}$ , brak elektryfikacji)
- Frankfurt – Guben – Cottbus (stan 2)

### Linie o znaczeniu regionalnym

- Eberswalde – Werbig – Frankfurt n. O. (stan 3, wydajność,  $V_{max}$ )
- Königs Wusterhausen – Grunow – Frankfurt n. O. (stan 2-3, wydajność,  $V_{max}$ )
- Fürstenwalde – Bad Saarow (stan 1)
- Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz – Zbąszynek (stan 3-4,  $V_{max}$ , liczne odcinki ruchu spowolnionego)
- Rzepin – Sulęcín – Międzyrzecz (stan 4-5)

Ocena stanu: 1 = bardzo dobry, 2 = dobry, 3 = zadawalający, 4 = dostateczny, 5 = niezadawalający





## Stan stacji kolejowych / Powiązania komunikacji

### Konfiguracja peronów

- wystarczająca długość peronów (ograniczenia RE1 Berlin – Frankfurt n. O.)
- przeważnie niskie platformy peronów < 0,55 m (w przypadku linii po rozbudowie: 0,55 lub 0,76 m)

### Wyposażenie

- zmodernizowane wyposażenie peronów przez „program działań natychmiastowych BB 2002-04”

### Eliminacja barier

- znaczne deficyty (wsiadanie i wysiadanie, dotarcie na peron, informacja)

### Powiązania z pozostałą publiczną lokalną komunikacją pasażerską (üÖPNV)

- niezrealizowane jeszcze w stopniu zadawalającym zorientowanie komunikacji autobusowej na kolejową lokalną komunikację pasażerską (SPNV)

### P+R, B+R

- liczne nowe obiekty w ramach „programu dodatkowego publicznej lokalnej komunikacji pasażerskiej BB 2005-06”

### Perspektywa budynków dworcowych

- miejscami przykładowa modernizacja (np. Frankfurt n. O., Bad Freienwalde, Witnica)
- wiele budynków w złym stanie utrzymania, liczne przypadki sprzedaży obiektów po stronie niemieckiej





## Oferta publicznej lokalnej komunikacji pasażerskiej (ÖPNV)

### Kolejowa dalekobieżna komunikacja pasażerska (SPFV)

- EC Berlin-Warszawa-Express z przystankami Frankfurt n. O. i Rzepin
- międzynarodowe pociągi pospieszne w kierunku Rosji / Ukrainy
- pociągi pospieszne relacji Kostrzyn – Gorzów Wlkp. – Krzyż – Poznań
- sezonowe pociągi pospieszne relacji Świnoujście – Katowice i Szczecin – Sklarska Poręba (przystanki: Kostrzyn, częściowo Rzepin)

### Kolejowa lokalna komunikacja pasażerska (SPNV)

- duża częstotliwość kursów relacji Berlin – Frankfurt n. O. oraz Frankfurt n. O. – Cottbus (RE1 i RE11 tryb: od półgodzinnego do godzinnego)
- cykliczność kursów na wszystkich innych liniach w części niemieckiej (co 1-2 godz.)
- w części polskiej komunikacja zorientowana na popyt, niecykliczna (2-9 par pociągów)
- nie ma połączenia bezpośredniego Berlin- Gorzów Wlkp.; tylko 1 par pociągów Frankfurt n.O. – Zielona Góra

### Komunikacja autobusowa i tramwajowa (pozostała publiczna lokalna komunikacja pasażerska ÖPNV)

- sieć tramwajowa w centrach nadrzędnych Gorzów Wlkp. i Frankfurt n. O.
- komunikacja autobusowa w części polskiej: duży zasięg, dominująca rola (największy dworzec PKS w Gorzowie Wlkp. - z 81 liniami!)
- Tramwaje obsługujące tereny wschodnio od Berlina





## Komunikacja - zapotrzebowanie

Zapotrzebowanie ogółem i z podziałem na rodzaje komunikacji

Szacunki / obliczenia dokonane na podstawie wartości porównawczych  
(w ramach KONTIV, SrV i in.)

Stadt / Landkreis	Einwohner	Einwohner mobil		Wege		Fuß		Rad		SPNV		üÖPNV		MIV	
		Faktor	absolut	Faktor	absolut	Faktor	absolut	Faktor	absolut	Faktor	absolut	Faktor	absolut	Faktor	absolut
Frankfurt (Oder)	62.594	0,86	53.831	3,20	172.259	0,25	43.065	0,12	20.671	0,08	13.781	0,12	20.671	0,43	74.071
Gorzow Wielkopolski	125.504	0,86	107.933	3,20	345.387	0,30	103.616	0,04	13.815	0,04	13.815	0,22	75.985	0,40	138.155
Märkisch-Oderland	191.998	0,84	161.278	3,80	612.858	0,25	153.214	0,08	49.029	0,08	49.029	0,04	24.514	0,55	337.072
Oder-Spree	189.185	0,84	158.915	3,80	603.879	0,25	150.970	0,08	48.310	0,08	48.310	0,04	24.155	0,55	332.133
Gorzowski	65.723	0,84	55.207	3,80	198.746	0,28	55.649	0,04	7.950	0,04	7.950	0,18	35.774	0,46	91.423
Slubicki	46.641	0,84	39.178	3,80	141.042	0,28	39.492	0,04	5.642	0,04	5.642	0,18	25.388	0,46	64.879
Sulecinski	35.347	0,84	29.691	3,80	106.889	0,28	29.929	0,04	4.276	0,02	2.138	0,20	21.378	0,46	49.169
Miedzyrzecki	58.275	0,84	48.951	3,80	176.224	0,28	49.343	0,04	7.049	0,03	5.287	0,19	33.482	0,46	81.063
Strzelecko-Drezdenecki	50.132	0,84	42.111	3,80	151.599	0,28	42.448	0,04	6.064	0,04	6.064	0,18	27.288	0,46	69.736
<b>Summe</b>	<b>825.399</b>	<b>0,84</b>	<b>697.097</b>	<b>3,60</b>	<b>2.508.883</b>	<b>0,27</b>	<b>667.725</b>	<b>0,06</b>	<b>162.805</b>	<b>0,06</b>	<b>152.015</b>	<b>0,12</b>	<b>288.636</b>	<b>0,49</b>	<b>1.237.701</b>

uwaga: liczba mieszkańców z grudnia 2006





## Jakość powiązań komunikacyjnych ośrodków

### Metodyka

Stopień funkcyjny połączenia		Kryteria klasyfikacji		Istotność
Stopień	Nazwa	Funkcja zaopatrzenia	Funkcja wymiany	Zinteg. koncepcja komunikacyjna
0	kontynentalny	--	MK <> MK	
I	wielkopowierzchniowy / ponadregionalny	OZ <> MK	OZ <> OZ	X
II	ponadregionalny / regionalny	MZ <> OZ	MZ <> MZ	X
III	regionalny	GZ <> MZ	GZ <> GZ	
IV	lokalny	GM <> GZ	GM <> GM	
V	obejmujący najbliższą okolicę	OT <> G	OT <> OT	

MK = rdzeń regionu z funkcją metropolii  
 OZ = centrum o znaczeniu nadrzędnym  
 MZ = centrum o znaczeniu pośrednim  
 GZ = centrum o znaczeniu podstawowym  
 GM = gmina bez funkcji ośrodka  
 OT = dzielnica / część miejscowości



## Jakość powiązań komunikacyjnych ośrodków System ośrodków

### Rdzenie metropolii MK, centra krajowe LZ, centra nadrzędne OZ (zewnętrzne)

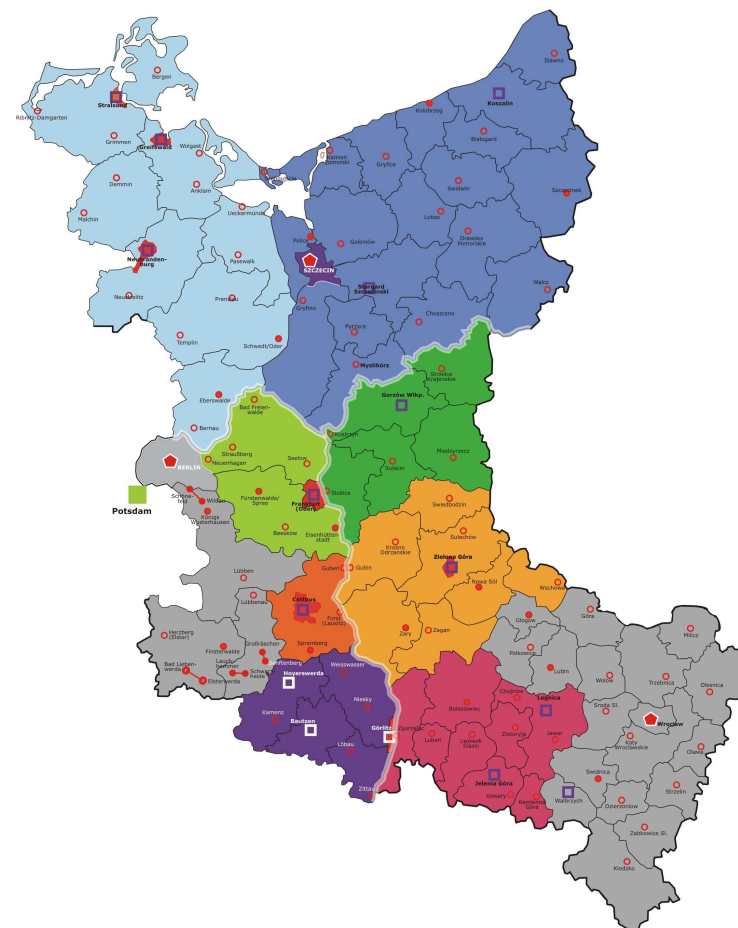
- MK I Berlin (City) i Warszawa (City)
- MK II, względnie aspirujące do tego miana LZ: Szczecin, Poznań
- LZ, względnie OZ: Zielona Góra, Cottbus

### Centra nadrzędne OZ (wewnętrzne)

- Gorzów Wlkp. i Frankfurt n. O.

### Centra pośrednie MZ (wewnętrzne)

- Bad Freienwalde, Strausberg, Neuenhagen, Seelow, Fürstenwalde, Erkner, Beeskow, Eisenhüttenstadt
- Kostrzyn, Słubice, Sulęcín, Strzelce Krajeńskie, Międzyrzecz (Witnica i Drzdenko nie uwzględniono w ramie PNORON)





## Jakość powiązań komunikacyjnych ośrodków Prędkości obliczane w linii prostej

- Jako istotne kryterium obrazujące jakość komunikacji dla konkretnych relacji służy teoretyczna prędkość podróży, określana w naukach komunikacyjnych jako prędkość obliczana w linii prostej.
- Prędkość ta definiowana jest jako iloraz odległości w linii prostej i (teoretycznego) czasu podróży i znajduje zastosowanie w odniesieniu do takich rodzajów komunikacji jak kolejowa komunikacja pasażerska (SPV) i zmotoryzowana komunikacja indywidualna (MIV).

	SPV	MIV
rdzeń metropolii <> centrum nadrzędne (wewnętrzne)	85 km/h	80 km/h
centrum krajowe, centrum nadrzędne (zewewnętrzne) <> centrum nadrzędne (wewnętrzne)	80 km/h	75 km/h
centrum nadrzędne (wewnętrzne) <> centrum nadrzędne (wewnętrzne)	70 km/h	70 km/h
centrum nadrzędne (wewnętrzne) <> centrum pośrednie (wewnętrzne)	60 km/h	60 km/h
centrum pośrednie (przygraniczne) <> centrum pośrednie (przygraniczne)	55 km/h	55 km/h



## Analiza deficytów Relacje MK – OZ (wewnętrzne)

**Relacje Berlin (City) / lotnisko BBI – Frankfurt n. O. oraz Warszawa (City) Gorzów Wlkp. lub odpowiednio Frankfurt n. O. o względnie wysokiej jakości komunikacji**

- zmotoryzowana komunikacja indywidualna (MIV): szybszy dostęp do City Berlin poprzez A113 Stadtring – Schönefelder Kreuz, doprowadzenie odcinka A12 do Warszawy – w realizacji
- kolejowa komunikacja pasażerska (SPV): Berlin-Warszawa-Express, oferta RE1 z atrakcyjnym czasem podróży i dużą częstotliwością kursów, oczekiwane skrócenie czasu podróży na trasie Gorzów Wlkp. – Poznań – Warszawa (pociągi bezpośrednio w kolejowej dalekobieżnej komunikacji pasażerskiej SPV), oczekuje się modernizacja Berlin-Ostbahnhof – Erkner (160 km/h)

**Deficytowa jakość powiązań komunikacyjnych Berlin (City) – Gorzów Wlkp.**

- zmotoryzowana komunikacja indywidualna (MIV): Gorzów Wlkp. bez dostępu do autostrady, mała prędkość podróży drogami B1/5, przede wszystkim ze względu na liczne przejazdy przez miejscowości, ograniczona użyteczność przejścia gran. w Kostrzynie
- kolejowa komunikacja pasażerska (SPV): brak bezpośredniego połączenia, względnie niska wydajność i prędkość na trasie kolei Oderland-Bahn, obecnie nieatrakcyjne połączenia z BBI, brak istotnej oferty komunikacji dalekobieżnej







## Analiza deficytów Relacje LZ/OZ (zewnętrzne) – OZ (wewnętrzne)

Jedynie połączenie komunikacyjne Frankfurt n. O. – Poznań odpowiada w znacznym zakresie wymaganiom

- zmotoryzowana komunikacja indywidualna (MIV): odcinek trasy Rzepin – Nowy Tomyśl (autostrada dopiero 2012ff) silnie obciążony przez ruch towarowy > niewielki jeszcze wpływ na płynność ruchu
- kolejowa komunikacja pasażerska (SPV): szybkie połączenie bezpośrednie Berlin-Warszawa-Express z atrakcyjnym rozkładem jazdy

Wszystkie inne relacje posiadają ofertę niezadawalającą, szczególnie w kolejowej komunikacji pasażerskiej (SPV)

- zmotoryzowana komunikacja indywidualna (MIV): bardzo niska jakość połączenia Gorzów Wlkp. - Cottbus
- kolejowa komunikacja pasażerska (SPV): połączenia Gorzów Wlkp. – Cottbus i Gorzów Wlkp. – Zielona Góra szczególnie nieatrakcyjne (dwu-, względnie trzykrotne przekroczenie normy czasu podróży w przypadku najszybszego połączenia zgodnie z rozkładem jazdy!), szczególnie niezadawalające połączenie Frankfurt (Oder) – Zielona Góra (tylko 1 połączenie bezpośrednie z długim postojem w dworcu Rzepin)





## Analiza deficytów

### Relacje OZ (wewnętrzne) – OZ (wewnętrzne)

Frankfurt n. O. – Gorzów Wlkp.

Brak bezpośredniego przebiegu dróg B112 – K22 i odpowiednio K31 – K22 powoduje straty w czasie podróży

- K22 w bardzo dobrym stanie po modernizacji, miejscami jednak brak bezpośredniego przebiegu trasy
- dobrze rozbudowana droga B112 prowadzi jednak przez miejscowości, gdzie posiada nieodpowiednią nawierzchnię
- najkrótsza trasa przez Ośno Lubuskie (W134 / W137), droga ze słabym profilem (mała szerokość pasów ruchu i korony, dotychczas brak obwodnic miejscowości, skrzyżowania jednopoziomowe)

Brak szybkich i bezpośrednich połączeń w kolejowej komunikacji pasażerskiej (SPV)

- kolejowa lokalna komunikacja pasażerska (SPNV) relacji Frankfurt n. O. – Lebus – Küstrin-Kietz zawieszona w roku 1996, zamknięcie linii nastąpiło w roku 2000
- najkorzystniejsze połączenie z przesiadką w Werbig i Kostrzynie, z czasem podróży wynoszącym ponad dwie godziny (długość trasy: 87 km)
- OE60 Frankfurt n. O. – Werbig – Wriezen kursuje tylko z częstotliwością co 120 minut





## Analiza deficytów Relacje OZ (wewnętrzne) – MZ (wewnętrzne)

**Jakość połączeń w ramach zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej (MIV):  
zadowalająca do dobrej**

- w przeważającej części relacji jest osiągana – lub prawie osiągana – prędkość w linii prostej (wartości poniżej normy < 25 %)
- MZ Erkner, Fürstenwalde szczególnie dobrze powiązane z OZ Frankfurt n. O. (możliwe jest osiągnięcie wartości wyraźnie przewyższających normę)
- wartości poniżej normy > 50 % występują w przypadku stopnia skomunikowania MZ Eisenhüttenstadt

**Jakość połączeń w kolejowej komunikacji pasażerskiej (SPV):  
w przeważającym zakresie deficytowa**

- bardzo dobra jakość relacji OZ Frankfurt n. O. – MZ Fürstenwalde / Erkner
- wyraźnie deficytowe powiązania OZ Frankfurt n. O. – MZ Kostrzyn oraz OZ Gorzów Wlkp. – MZ Bad Freienwalde / Słubice / Beeskow / Eisenhüttenstadt – tutaj osiąganych jest jedynie 30-40 % prędkości w linii prostej
- szczególnie deficytowe skomunikowanie MZ Sulęcín (< 30 %)







## Analiza deficytów Relacje MZ (PL/przygraniczne) – MZ (D/przygraniczne)

MZ Bad Freienwalde, Seelow, Eisenhüttenstadt  
MZ Kostrzyn, Sulęcín, Słubice

W znacznym zakresie dobra jakość połączeń w zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej (MIV)

- MZ Bad Freienwalde i Seelow dobrze skomunikowane z centrami MZ Kostrzyn, Sulęcín i Słubice (prędkość podróży = prędkość w linii prostej)
- wartości poniżej normy sięgające 30-60 % w przypadku stopnia skomunikowania MZ Eisenhüttenstadt

Niezadawalająca jakość połączeń w kolejowej komunikacji pasażerskiej (SPV)

- dobra jakość relacji MZ Seelow – MZ Kostrzyn, jednakże z perspektywą osiągnięcia jeszcze lepszych wyników
- krytyczna jakość w przypadku stopnia skomunikowania MZ Słubice, przekroczenie normy prędkości w linii prostej o 30-50 %
- absolutnie niezadawalająca jakość pozostałych pięciu relacji (dwukrotne, względnie trzykrotne przekroczenie normy, MZ Eisenhüttenstadt – MZ Sulęcín - czterokrotne!)







## Kształtowanie komunikacji w Euroregionie

### Przesłanki

- zwiększenie atrakcyjności i konkurencyjności Euroregionu na europejskim rynku
- poprawa podstaw infrastrukturalnych dla gospodarczych i kulturowych powiązań wewnątrz Euroregionu
- zapewnienie warunków mobilności odpowiadających strukturze regionu
- powiązanie atrakcyjnych turystycznie części regionu

### Cele rozwojowe

- sprawne pokonanie deficytów infrastrukturalnych europejskich osi komunikacyjnych powiązanych z Euroregionem (PEK II, CETC)
- lepsze skomunikowanie poszczególnych części regionu i centrów Euroregionu poprzez wspomniane osie komunikacyjne
- kwalifikacja powiązań komunikacyjnych między ważnymi ośrodkami (centra nadrzędne i pośrednie) wewnątrz Euroregionu oraz centrami zewnętrznymi o wyższym statusie
- zapewnienie równorzędnej mobilności na obszarach wiejskich (oferta podstawowa)
- usunięcie barier w wysokim stopniu utrudniających swobodną komunikację w rejonie przygranicznym
- dopasowanie i zoptymalizowanie oferty komunikacji publicznej w oparciu o takie właściwości jak „atrakcyjność”, „zorientowanie na popyt”, „ekonomiczność”



## Potencjał zapotrzebowania: kolejowa lokalna komunikacja pasażerska (SPNV)

STRECKE		NACHFRAGE	NACHFRAGEPROGNOSE LANGFRISTZEITRAUM (2020)								
Strecke gesamt	Streckenabschnitt	06-12 / 2006	Potenziale / Widerstände						Prognose	Tendenz	
		Reisende / Tag Mo-Fr	Demografische Entwicklung	Touristisches Potenzial	Verkehrskonkurrenz MIV / ÖPV	Streckenausbau	Stationserneuerung	Verkehrsangebot	Prognosewert absolut	Entwicklungstendenz (relativ)	Entwicklungstendenz (klassifiziert)
<b>Regionalverkehr</b>											
Eberswalde - Frankfurt (Oder)	Eberswalde - Bad Freienwalde	638	0,90	1,10	1,00	1,20	1,00	1,00	758	118,8%	positiv
	Bad Freienwalde - Wriezen	369	0,85	1,10	1,00	1,20	1,00	1,00	414	112,2%	positiv
	Wriezen - Seelow	253	0,85	1,00	1,00	1,20	1,10	1,00	284	112,2%	positiv
	Seelow - Frankfurt (Oder)	322	0,90	1,00	1,00	1,00	1,10	1,10	351	108,9%	positiv
[Szczecin] - Kostrzyn - Rzepin	[Szczecin] - Kostrzyn	800	0,95	1,10	1,00	1,30	1,10	1,10	1.315	164,4%	sehr positiv
	Kostrzyn - Rzepin	592	0,95	1,00	1,00	1,30	1,10	1,10	685	149,4%	sehr positiv
[Berlin] - Strausberg - Kostrzyn - Gorzow Wlkp. - [Krzysz]	LG - Strausberg	3.313	1,10	1,10	0,90	1,10	1,10	1,00	4.366	131,8%	sehr positiv
	Strausberg - Müncheberg	2.314	1,00	1,10	1,00	1,10	1,20	1,00	3.360	145,2%	sehr positiv
	Müncheberg - Seelow-Gusow	1.485	0,95	1,00	1,00	1,10	1,20	1,00	1.862	125,4%	sehr positiv
	Seelow-Gusow - Küstrin-Kietz	984	0,90	1,00	1,00	1,10	1,20	1,00	1.169	118,8%	positiv
	Küstrin-Kietz - Kostrzyn	678	0,95	1,00	1,00	1,10	1,20	1,00	850	125,4%	sehr positiv
	Kostrzyn - Gorzow Wlkp.	2.149	1,00	1,10	1,00	1,10	1,20	1,20	3.744	174,2%	sehr positiv
	Gorzow Wlkp. - Strzelce Kaj. W.	1.626	1,00	1,10	1,00	1,10	1,20	1,10	2.597	159,7%	sehr positiv
	Strzelce Kaj. W. - WG	1.315	0,95	1,10	1,00	1,10	1,20	1,10	1.995	151,7%	sehr positiv
Gorzow Wlkp. - Miedzyrzecz - Zbaszynek	Gorzow Wlkp. - Skwierzyna	356	0,95	1,10	0,90	1,20	1,10	1,10	486	136,6%	sehr positiv
	Skwierzyna - Miedzyrzecz	281	0,95	1,10	0,90	1,20	1,10	1,10	384	136,6%	sehr positiv
	Miedzyrzecz - Zbaszynek	254	0,95	1,10	0,90	1,20	1,10	1,10	347	136,6%	sehr positiv
Rzepin - Sulecin - Miedzyrzecz	Rzepin - Sulecin	150	0,95	1,00	1,00	1,00	1,00	1,10	157	104,5%	etwa gleich
	Sulecin - Miedzyrzecz	150	0,95	1,00	1,00	1,00	1,00	1,10	157	104,5%	etwa gleich
[Berlin] - Fürstenwalde - Frankfurt (O) - Rzepin - Swiebodzin - [Poznan]	LG - Erkner	12.084	1,10	1,10	0,90	1,10	1,10	1,00	15.923	131,8%	sehr positiv
	Erkner - Fürstenwalde	10.853	1,05	1,10	0,95	1,00	1,00	1,00	11.908	109,7%	leicht positiv
	Fürstenwalde - Frankfurt (O)	7.751	0,95	1,00	0,95	1,00	1,00	1,00	6.995	90,3%	leicht negativ
	Frankfurt (O) - Rzepin	148	0,95	1,00	0,90	1,10	1,00	1,20	167	112,9%	positiv
	Rzepin - Swiebodzin	704	1,00	1,00	0,90	1,00	1,00	1,20	760	108,0%	leicht positiv
	Swiebodzin - Zbaszynek	840	1,00	1,00	0,90	1,00	1,10	1,20	998	118,8%	positiv
	Zbaszynek - WG	497	0,95	1,00	0,95	1,00	1,10	1,20	592	119,1%	positiv
Fürstenwalde - Beeskow	Fürstenwalde - Bad Saarow	683	1,00	1,20	0,95	1,00	1,00	1,10	856	125,4%	sehr positiv
	Frankfurt (O) - Eisenhüttenstadt	2.236	0,95	1,00	0,95	1,00	1,10	0,90	1.998	89,3%	negativ
	Eisenhüttenstadt - Guben	965	0,90	1,00	0,95	1,00	1,10	1,00	908	94,1%	leicht negativ
	Guben - Cottbus	1.188	0,90	1,00	1,00	1,00	1,10	1,00	1.176	99,0%	etwa gleich
Rzepin - Zielona Gora - Nowa Sol - [Legnica]	Rzepin - Czerwiensk	1.380	0,95	1,00	0,95	1,30	1,10	1,10	1.959	142,0%	sehr positiv
	Czerwiensk - Zielona Gora	1.829	1,00	1,00	0,95	1,30	1,10	1,10	2.733	149,4%	sehr positiv
	Zielona Gora - Nowa Sol	1.417	1,05	1,00	0,90	1,30	1,10	1,10	2.106	148,6%	sehr positiv
	Nowa Sol - WG	1.464	0,95	1,00	0,90	1,30	1,10	1,10	1.969	134,5%	sehr positiv
Zbaszynek - Sulechow - Czerwiensk	Zbaszynek - Sulechow	814	0,95	1,00	0,90	1,10	1,10	1,20	1.011	124,1%	positiv
	Sulechow - Czerwiensk	720	1,00	1,00	0,90	1,10	1,10	1,20	941	130,7%	sehr positiv
Königs Wusterhausen - Grunow - Frankfurt (Oder)	Königs Wusterhausen - Storkow	695	1,00	1,20	0,95	1,20	1,10	1,00	1.046	150,5%	sehr positiv
	Storkow - Beeskow	448	0,90	1,10	0,95	1,20	1,10	1,00	556	124,1%	positiv
	Beeskow - Grunow	385	0,85	1,00	1,00	1,20	1,10	1,00	432	112,2%	positiv
	Grunow - Frankfurt (Oder)	433	0,90	1,10	1,00	1,00	1,10	1,00	472	108,9%	leicht positiv
<b>Stadtbahn Berlin</b>											
Erkner - [Stadtbahn]	Erkner - LG	6.000	1,10	1,00	0,90	1,00	1,20	1,00	7.128	118,8%	positiv
Strausberg Nord - [Stadtbahn]	Strausberg Nord - LG	12.000	1,10	1,00	0,90	1,00	1,20	1,10	15.682	130,7%	sehr positiv



## Pole działania

- Połączenia komunikacyjne z metropoliami Berlinem i Warszawą oraz pretendującymi do tego miana centrami krajowymi (metropolie II): Szczecinem, Poznaniem i Wrocławiem jak i centrami nadrzędnymi blisko Euroregionu Zielona Góra i Cottbus
- Połączenia komunikacyjne między centrami nadrzędnymi Euroregionu: Gorzowem Wielkopolskim i Frankfurtem n. O.
- Połączenia komunikacyjne między centrami nadrzędnymi i pośrednimi Euroregionu
- Skomunikowanie obszarów wiejskich / ruch turystyczny
- Nieinwazyjność rozwoju komunikacji – branie przykładu z sąsiadów



## Atrakcyjne połączenia komunikacyjne z metropoliami

### Infrastruktura komunikacji kolejowej

Działania	Efekty
Zkompletowanie modernizacji trasy Berlin - Frankfurt n.O. z przedsięwzięciami na terenie Berlina	Krótszy czas podróży do centrum Berlina oraz planowanego lotniska BBI
Rozbudowa linii Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn – Strausberg – Berlin Ostkreuz w celu osiągnięcia stałej prędkości 120 km/h, zapewnienie dwutorowych części / odcinków linii, ewentualnie punktów mijania spełniających wymogi kwalifikowanego programu eksploatacji	Lepsze powiązanie Gorzowa Wlkp. z siecią komunikacyjną, krótszy czas podróży i większy komfort jazdy dla połączeń Gdańsk – Gorzów Wlkp. – Berlin i Gorzów Wlkp. – Poznań – Warszawa
Rozbudowa linii Szczecin – Krzyż – Poznań – Leszno – Wrocław (E-59) w celu osiągnięcia prędkości 160 km/h	Lepsze powiązanie Gorzowa Wlkp. z siecią komunikacyjną, krótszy czas podróży i większy komfort jazdy dla połączeń Gorzów Wlkp. – Szczecin i Gorzów Wlkp. – Poznań – Warszawa
Rozbudowa linii Szczecin – Kostrzyn – Zielona Góra – Wrocław (CE-59) w celu osiągnięcia prędkości 120 km/h (opcjonalnie 160 km/h)	Krótszy czas podróży i większy komfort jazdy, szczególnie dla połączeń Frankfurt n. O. – Szczecin i Frankfurt n. O. – Wrocław





## Atrakcyjne połączenia komunikacyjne z metropoliami

### Infrastruktura komunikacji drogowej (I)

Działania	Efekty
Szybkie ukończenie autostrady A12 / A2 Berliner Ring – Frankfurt n. O. – Poznań – Warszawa (odcinek: Świecko – Nowy Tomyśl, Stryków – Warszawa), modyfikacje budowlane w obrębie granicznego punktu kontrolnego	Lepsze skomunikowanie metropolii: Berlina i Warszawy, zapewnienie płynnej komunikacji przy wzrastającym nasileniu ruchu w obrębie mostu na Odrze / punktu kontroli granicznej
Rozbudowa autostrady A12 na odcinku AD Spreeau – AS Fürstenwalde West (poziom podstawowy: pas awaryjny, poziom komfortowy: po trzy pasy ruchu w każdym kierunku)	Podwyższenie wydajności i bezpieczeństwa ruchu na centralnej osi komunikacyjnej (skomunikowanie metropolii)
Szybka realizacja budowy drogi ekspresowej S3 (po dwa pasy ruchu w każdym kierunku, budowa m.i. Obwodnic Deszczno, Młędzyczec)	Lepsze powiązanie Gorzowa Wlkp. z siecią autostrad i dróg ekspresowych, krótszy czas podróży i większy komfort jazdy dla połączenia Szczecin – Gorzów Wlkp. – Wrocław ( - Republika Czeska)
Zkompletowanie rozbudowy trasy Odra-Łużyce (dalsze obwodnice, częściowy profil trzypasmowy, realizacja 3. odcinku obwodnicy Frankfurtu n.O.)	Kwalifikowanie trasy Odra-Nysa do głównej trasy transportu w kierunku północ-południe (pendant do S3 we wschodniej części Euroregionu), lepsza dostępność portów nadbałtyckich
Modernizacja drogi W134 na odcinku Krzeszyce – Ośno Lubuskie – Rzepin z połączeniami z K24 i A2 (profil rozbudowy jak dla drogi krajowej, szerokość korony 10,50m, bezkolizyjne skrzyżowania), budowa obwodnic	Lepsze powiązanie Gorzowa Wlkp. z siecią autostrad (korytarz E-II), krótszy czas podróży i większy komfort jazdy dla połączenia Gdańsk – Gorzów Wlkp. – Berlin, lepsze skomunikowanie obszaru; odciążenie dróg K22, B1, W132



## Atrakcyjne połączenia komunikacyjne z metropoliami

### Infrastruktura komunikacji drogowej (II)

Działania	Efekty
Modernizacja drogi W137 na odcinku Międzyrzecz – Trzciel z połączeniami z S3 i A2 (profil rozbudowy jak dla drogi krajowej, szerokość korony 10,50m, bezkolizyjne skrzyżowania)	Lepsze powiązanie Gorzowa Wlkp. z siecią autostrad (korytarz E-II), krótszy czas podróży i większy komfort jazdy dla połączenia Szczecin – Gorzów Wlkp. – Warszawa, odciążenie drogi K24
Podwyższenie wydajności dróg B1 / K22 w rejonie przygranicznym Kostrzyna (nowy most na Odrze w konsekwencji budowy obwodnicy, udostępnienie także dla ruchu kolejowego), budowa obwodnic w dalszym ciągu (Słońsk, Krzeszyce)	Redukcja intensywności drogowego transportu towarowego ze względu na ofertę tras alternatywnych, odciążenie drogi K31 (profil drogi warunkowo możliwy do zaakceptowania, liczne przejazdy przez miejscowości)
Rozbudowa połączenia drogowego Szczecin – Chojna / Myślibórz – Kostrzyn – Słubice (K31), zapewnienie profilu odpowiadającej kategorii drogi wraz z obwodnicami	Krótszy czas podróży i większy komfort jazdy dla połączeń między wieloma centrami
Rozbudowa ważnej osi komunikacyjnej Gorzów Wlkp. – Wałcz – Chojnice – Elbląg (K22) do stanu drogi ekspresowej S22 (po dwa lub niepełne dwa pasma ruchu w każdym kierunku) wraz z ważnymi obwodnicami (Strzelce Krajeńskie, Dobiegniew)	Najkrótsze połączenie Euroregionu z Polską północną (Gdańsk / Gdynia) i krajami nadbałtyckimi



## Atrakcyjne połączenia komunikacyjne z metropoliami

### Oferty publicznej lokalnej komunikacji pasażerskiej (ÖPNV)

Działania	Efekty
<p>Zharmonizowanie ofert kolejowej lokalnej komunikacji pasażerskiej (SPNV), tzn. wykorzystanie potencjału operacyjnych programów eksploatacji zorientowanych na ofertę i popyt, racjonalne zastosowanie i zsynchronizowanie kursów cyklicznych i stacji przesiadkowych, większy udział połączeń bezpośrednich (szczególnie na relacjach Berlin – Gorzów Wlkp. i Frankfurt/Oder – Zielona Góra, reagowanie na okresy wzmożonego popytu (dojeżdżający do pracy i szkoły, podróże w interesach, turystyka)</p>	<p>Atrakcyjne oferty kolejowej komunikacji pasażerskiej (SPV) dla połączeń z metropoliami, stworzenie konkurencji dla zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej (MIV), a także dla częściowo zbyt powszechnej komunikacji autobusowej</p>
<p>Sukcesywne kształtowanie kwalifikowanej kolejowej komunikacji pasażerskiej (SPV) w postaci transgranicznego systemu komunikacji międzyregionalnej, wykorzystanie poprawionego stanu <math>V_{max}</math> oraz wzrastającej wydajności / kompatybilności sieci tras; idea wykreowania własnej marki, kursy bezpośrednie w okresach największego popytu, wydajny park pojazdów polepszający komfort, włączenie się w kontrakty komunikacyjne z przewoźnikami kolejowymi (EVU) lub odrębna sieć (subwencionowana lub niezależna finansowo z podwyższonym poziomem taryfowym)</p>	<p>Rozszerzenie lub uzupełnienie istniejących, dobrze funkcjonujących ofert kolejowej dalekobieżnej komunikacji pasażerskiej (SPFV) (Berlin-Warszawa-Express, sieć TLK), pociąg IR Gorzów Wlkp. – Berlin Ostkreuz - możliwy czas podróży: 1,5 h (przystanek w Kostrzynie i ewentualnie w Strausbergu, prędkość podróży 100 km/h), zestawione połączenie z portem lotniczym Berlin Brandenburg International (BBI) maks. w przeciągu 2 h, ewentualnie zamiennie przez kolejową trasę obwodową Berliner Außenring w przeciągu 1 h 45 min, poszerzenie oferty w formie dalekobieżnej InterRegio Poznań – Gorzów Wlkp. – lotnisko BBI – Potsdam możliwe</p>



## Połączenia komunikacyjne między centrami nadrzędnymi Euroregionu

### Infrastruktura komunikacji kolejowej (I)

Działania	Efekty
Zbadanie statusu i stanu zamkniętej linii Küstrin-Kietz – Podelzig – Lebus – Booßen (najprawdopodobniej zachowany jeszcze status publicznego użytkowania), ewentualnie zlecenie wykonania ekspertyzy	Reaktywacja połączenia na najkrótszej linii (aczkolwiek powiązana z wysokim nakładem inwestycyjnym, duży potencjał konfliktów)
Możliwie szybkie usunięcie wahań prędkości na linii Gorzów Wlkp. – Kostrzyn, zapewnienie stabilnej prędkości 100 km/h	Skrócenie czasu podróży dla relacji, podwyższenie wydajności linii i zwiększenie możliwości kształtowania rozkładu jazdy
Poprawa stanu linii Gorzów Wlkp. – Kostrzyn w celu zwiększenia prędkości na całej linii do 120 km/h (patrz także MK-OZ)	Skrócenie czasu podróży dla relacji, podwyższenie wydajności linii i zwiększenie możliwości kształtowania rozkładu jazdy
Uzyskanie możliwej do zaakceptowania prędkości na odcinku granicznym Küstrin-Kietz – Kostrzyn (np. odnowienie mostu na Odrze)	Skrócenie czasu podróży dla relacji, podwyższenie wydajności linii i zwiększenie możliwości kształtowania rozkładu jazdy



## Połączenia komunikacyjne między centrami nadrzędnymi Euroregionu

### Infrastruktura komunikacji kolejowej (II)

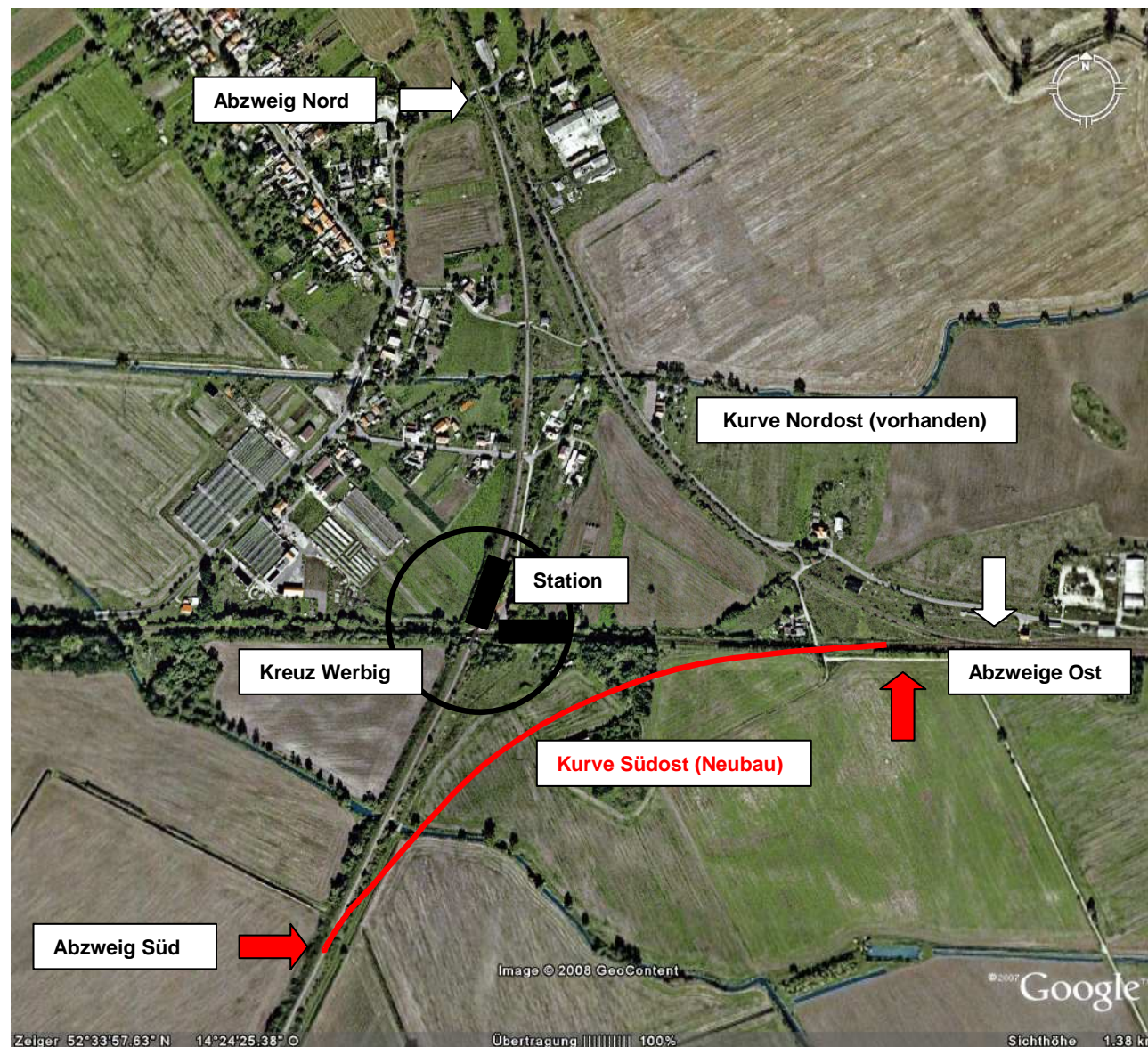
Działania	Efekty
Stabilizacja prędkości 100 km/h na odcinku Werbig – Frankfurt n. O., zbadanie możliwości zwiększenia prędkości do 120 km/h > zlecenie przeprowadzenia ekspertyzy / badania stosunku korzyści do kosztów (NKU)	Skrócenie czasu podróży dla relacji, zwiększenie możliwości kształtowania rozkładu jazdy
Modernizacja stacji węzłowej Werbig, odnowienie schodów (dostęp do górnego peronu) włącznie z zadaszeniem, alternatywnie lub dodatkowo zadaszona poczekalnia z urządzeniami informacyjno-serwisowymi	Zapewnienie warunków infrastrukturalnych dla atrakcyjnych przesiadek (linie Eberswalde – Frankfurt n. O., Berlin – Gorzów Wlkp.)
Budowa łuku łącznikowego w kwadrancie południowo-wschodnim skrzyżowania kolejowego Werbig	Zapewnienie bezpośredniego połączenia Gorzów Wlkp. – Frankfurt n. O. bez zmiany kierunku jazdy na przystanku Letschin lub na wolnej trasie Werbig – Letschin
Modernizacja dworca kolejowego Gorzów Wlkp. (likwidacja barier komunikacyjnych, poprawa jakości pobytu, serwis)	Wykorzystanie niebagatelnej potencjału klientów w kolejowej komunikacji pasażerskiej (SPV) poprzez stworzenie atrakcyjnych warunków dostępowych; wizytówka Gorzowa Wlkp. jako centrum nadrzędnego





## Skrzyżowanie Kolejowe Kreuz Werbig

Budowa łuku łącznikowego w kwadrancie południowo-wschodnim





## Połączenia komunikacyjne między centrami nadrzędnymi Euroregionu

### Infrastruktura komunikacji drogowej

Działania	Efekty
<p>Modernizacja drogi W134 na odcinku Krzeszyce – Ośno Lubuskie – Rzepin z połączeniami z K24 i A2 (profil rozbudowy jak dla drogi krajowej, szerokość korony 10,50m, bezkolizyjne skrzyżowania), realizacja budowy obwodnicy Ośna Lubuskiego w zmienionej lokalizacji</p>	<p>Uzyskanie bezpośredniego połączenia drogowego; większa wydajność, poprawa komfortu jazdy, rezerwy bezpieczeństwa; znaczący efekt synergii (szybkie połączenie Gorzów Wlkp. – Berlin)</p>
<p>Modernizacja drogi W137 na odcinku Ośno Lubuskie – Kowalów – Słubice (profil rozbudowy jak dla drogi wojewódzkiej, łącznie z konstrukcją pobocza), realizacja budowy obwodnicy Ośna Lubuskiego, bezpośrednie łączenie strefy Słubickiej KS-SSE do W137</p>	<p>Trasa alternatywna dla W134 od Ośna Lubuskiego, lepsze komunikowanie ruchu towarowego do/od KS-SSE, odciążenie skrzyżowania K29/W137</p>



## Połączenia komunikacyjne między centrami nadrzędnymi Euroregionu

### Oferty publicznej lokalnej komunikacji pasażerskiej (ÖPNV)

Działania	Efekty
Rozszerzenie kursów realizowanych z określoną częstotliwością na połączenie Kostrzyn – Gorzów Wlkp. (- Krzyż)	Atrakcyjne oferty kolejowej komunikacji pasażerskiej (SPV) dla połączeń z metropoliami, stworzenie konkurencji dla zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej (MIV), a także dla częściowo zbyt powszechnej komunikacji autobusowej
Dalszy rozwój kooperacji polsko-niemieckiej w dziedzinie przetargów dotyczących przedsięwzięć komunikacyjnych, a także w sprawach udzielania zezwoleń na dopuszczenie do ruchu dla kompleksowej komunikacji transgranicznej	Korzyści dla klientów, poprawa kompatybilności i ekonomiczności
Kwalifikowana komunikacja bezpośrednia w postaci ponadregionalnego pociągu Interregional-Express, komunikacja w relacji: Gorzów Wlkp. – Kostrzyn – łąk łącznikowy węzła Werbig (alternatywnie: zmiana kierunku ruchu) – Frankfurt n. O. z możliwością zestawienia połączenia do Poznania przez Krzyż i odpowiednio do Drezna przez Cottbus, zorientowane na zapotrzebowanie włączenie w ofertę kolejowej lokalnej komunikacji pasażerskiej SPNV (pociągów w okresach wzmożonego ruchu, zróżnicowane kształtowanie taryf w zależności od rodzaju kursów, kontyngenty dla urzędów / szkół)	IR Gorzów Wlkp. – Frankfurt n. O.: możliwy czas podróży: 1 h (przystanek jedynie w Kostrzynie, prędkość podróży 87 km/h), stworzenie konkurencji dla zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej (MIV), ewentualnie ograniczenie komunikacji autobusowej
Kształtowanie atrakcyjnych możliwości przesiadkowych w węzłach kolejowych Kostrzyn, Werbig, Rzepin	Poprawa czasu podróży i komfortu jazdy (na relatywnie skromnym poziomie), efekty synergii dla pozostałych relacji komunikacyjnych
Utworzenie bezpośredniego połączenie autobusowego	Lepsza jakość połączenia w krótkim terminie, zaleca się ocena skutków konkurencji w średnim terminie dla wcześniej wymienionych działań w lokalnej kolejowej komunikacji pasażerskiej SPNV (ekspertiza?)



## Połączenia komunikacyjne między centrami nadrzędnymi a pośrednimi Euroregionu

### Infrastruktura komunikacji kolejowej

Działania	Efekty
Poprawa stanu linii Eberswalde – Werbig celem osiągnięcia prędkości 80-100 km/h	Skrócenie czasu podróży i podwyższenie komfortu jazdy dla wielu połączeń z centrami (szczególnie z Bad Freienwalde)
Poprawa stanu linii Königs Wusterhausen – Beeskow – Grunow celem osiągnięcia prędkości 80-100 km/h	Skrócenie czasu podróży i podwyższenie komfortu jazdy dla wielu połączeń z centrami (szczególnie z Beeskow)
Poprawa stanu linii Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz – Zbąszynek celem osiągnięcia prędkości 80-100 km/h (ewentualne poddanie pod rozagę stopnia rozbudowy w związku z działaniami dotyczącymi rozbudowy linii CE-59)	Skrócenie czasu podróży i podwyższenie komfortu jazdy dla wielu połączeń z centrami (szczególnie z Międzyrzeczem, ale także dla połączeń zewnętrznych z centrum nadrzędnym - OZ - Gorzowem Wlkp.)
Modernizacja stacji kolejowych w wielu centrach pośrednich: Neuenhagen, Strausberg, Seelow-Gusow (ewentualnie także Seelow), Erkner, Eisenhüttenstadt, Kostrzyn, Słubice, Strzelce Krajeńskie Wschód (Zwierzyn), Międzyrzecz; likwidacja barier komunikacyjnych, poprawa jakości pobytu, serwis, zestawienie połączeń	Wykorzystanie znaczących potencjałów popytu w kolejowej komunikacji pasażerskiej (SPV) przez stworzenie atrakcyjnych warunków dostępnych
Poprawa powiązania centrum MZ Sulęcín z lokalną komunikacją kolejową (SPNV), analiza wariantów: 1. modernizacja trasy dla prędkości 80 km/h, zwiększenie ruchu towarowego (GV), 2. powiązanie z „komunikacją historyczną” (parowozy), 3. zawieszenie SPNV, dostosowanie pozostałej komunikacji lokalnej (üÖPNV)	Lepsze skomunikowanie MZ Sulęcín





## Połączenia komunikacyjne między centrami nadrzędnymi a pośrednimi Euroregionu

### Infrastruktura komunikacji drogowej (I)

Działania	Efekty
Rozbudowa drogi W134 Rzepin - Urad, realizacja budowy nowego przejścia granicznego (most na Odrze), rozbudowa drogi L371 aż do połączenia z B112 na północ od Eisenhüttenstadt (prowadzenie linii uzależnione od wyniku postępowania w sprawie zagospodarowania przestrzennego (ROV)), uzyskanie homogenicznego profilu rozbudowy	Wyraźna poprawa skomunikowania centrum MZ Eisenhüttenstadt a także centrum (zewnętrznego) OZ Cottbus od strony centrów OZ / MZ polskiej części Euroregionu
Realizacja nowego przejścia granicznego (most na Nysie) Coschen - Zytowan	Lepsze połączenie centrów pośrednich (MZ) Beeskow i Eisenhüttenstadt z zewnętrznym centrum nadrzędnym (OZ) Zielona Góra
Ukończenie/uzupełnienie obwodnicy dla Frankfurtu n. O.	Odciążenie odcinków o dużym nasileniu ruchu: Lebus – Frankfurt n. O. (B112/167) i Frankfurt n. O. – Lossow (B112)
Odnowienie przejazdów przez miejscowości na drodze B112, odcinek Manschnow – Lebus (dotychczas znaczne ograniczenia komfortu jazdy)	Trasa alternatywna dla K31 Kostrzyn – Słubice (niewystarczająca szerokość korony także na odcinkach już odnowionych) z wykonanym już komfortowym profilem drogi poza terenem zabudowanym, podwyższenie komfortu jazdy, a przede wszystkim zwiększenie bezpieczeństwa ruchu
Modernizacja połączenia drogowego Fürstenwalde - Beeskow (B168), zakres działań zależnie od rozwoju zasilania ruchu	Skrócenie czasu podróży i podwyższenie komfortu jazdy dla wielu połączeń z centrami
Modernizacja połączenia drogowego Königs Wusterhausen – Beeskow - Eisenhüttenstadt (B246), zakres działań zależnie od rozwoju zasilania ruchu	Skrócenie czasu podróży i podwyższenie komfortu jazdy dla wielu połączeń z centrami





## Połączenia komunikacyjne między centrami nadrzędnymi a pośrednimi Euroregionu

### Infrastruktura komunikacji drogowej (II)

Działania	Efekty
Modernizacja połączenia drogowego Königs Wusterhausen - Erkner – Strausberg – Wriezen (L30/303, L33), homogeniczny profil rozbudowy	Skrócenie czasu podróży i podwyższenie komfortu jazdy dla wielu połączeń z centrami
Modernizacja połączenia drogowego Gorzów Wlkp. – Choszczno - Recz (W151), uwzględnić rozbudować profil jak dla drogi krajowej	Skrócenie czasu podróży i podwyższenie komfortu jazdy dla wielu połączeń z centrami
Modernizacja połączenia drogowego Suchań - Choszczno – Drezdenko – Międzychód – Miedzichowo (W160), długoterminowo rozbudowa profilu jak dla drogi krajowej (szerokość korony 10,50m) możliwe	Ważne połączenie styczne dla wschodniej części Euroregionu, duże znaczenie dla sieci (umożliwienie połączenia, skomunikowanie obszaru), znaczenie dla MZ Strzelce Krajeńskie i dla miasta Drezdenko
Modernizacja połączenia drogowego Słubice – Sulęcín – Międzyrzecz – Trzciel (W137) , uwzględnić rozbudować profil jak dla drogi krajowej	Skrócenie czasu podróży i podwyższenie komfortu jazdy dla wielu połączeń z centrami
Modernizacja połączenia drogowego Gorzów – Sulęcín – Torzym – Gubin (W136, W138) , homogeniczny profil rozbudowy	Skrócenie czasu podróży i podwyższenie komfortu jazdy dla wielu połączeń z centrami
Podwyższenie ograniczenia przejścia granicznego Hohenwutzen – Osinów Dolny (B158 / W124) do 7,5 t	rozszerzona wymiana towarów, mniej objazdów



## Połączenia komunikacyjne między centrami nadrzędnymi a pośrednimi Euroregionu

### Oferty publicznej lokalnej komunikacji pasażerskiej (ÖPNV)

Działania	Efekty
Wprowadzenie częstotliwości kursów co 20 min. dla relacji Strausberg – Strausberg Nord	Poprawa skomunikowania centrum miasta Strausberg (MZ) przez publiczną lokalną komunikację pasażerską (ÖPNV)
Opracowanie koncepcji publicznej lokalnej komunikacji pasażerskiej (ÖPNV) dla mniejszych regionów (w obszarze przygranicznym transgranicznie)	Optymalizacja całościowej oferty publicznej lokalnej komunikacji pasażerskiej (ÖPNV) (silniejsze rozgraniczenie pierwotnych zadań kolejowej lokalnej komunikacji pasażerskiej (SPNV) i pozostałej publicznej lokalnej komunikacji pasażerskiej (üÖPNV)), korzyści dla klientów, poprawa rentowności
Opracowanie koncepcji publicznej lokalnej komunikacji pasażerskiej (ÖPNV) dla mniejszych regionów (w obszarze przygranicznym transgranicznie)	Skrócenie czasu podróży i podwyższenie komfortu jazdy dla wielu połączeń z centrami
Optymalizacja połączeń w publicznej lokalnej komunikacji pasażerskiej (ÖPNV) na stacjach w wielu centrach pośrednich, zorientowanie pozostałej publicznej lokalnej komunikacji pasażerskiej (üÖPNV) (autobusowej) na kolejową komunikację pasażerską (SPV)	Skrócenie czasu podróży i podwyższenie komfortu jazdy dla wielu połączeń z centrami
Wprowadzenie nowego połączenia autobusowego Frankfurt n.O. - Słubice (w średnim horyzoncie czasowym realizacja tramwaju)	Powiązanie publicznej lokalnej komunikacji pasażerskiej w miejscu bliźniaczej (OZ/MZ)
Zapewnienie ekspresowej linii autobusowej kursującej między Beeskow i Fürstenwalde	Komunikacja zastępcza dla zawieszonoego lokalnego połączenia kolejowego (SPNV) między centrami pośrednimi (MZ)



## Skomunikowanie obszarów wiejskich / ruch turystyczny (I)

Działania	Efekty
Połączenie mostem miejscowości Stara Rudnica – Neurüdnitz (piesi, rowerzyści)	Mały ruch przygraniczny, kolejne skomunikowanie turystyczne Cedyńskiego Parku Krajobrazowego (Euroregion Pomerania)
Połączenie promowe Kienitz - Porzecze	Mały ruch przygraniczny
Połączenie promowe Lebus – Gorzyca	Mały ruch przygraniczny
Połączenie promowe Ratzdorf - Kosarzyn	Mały ruch przygraniczny
Kursy składów z parowozami np. na linii Rzepin – Ośno Lubuskie – Sulęcín – Międzyrzecz – Pszczew – Międzychód, kooperacja z Parowozownią (muzeum) w Wolsztynie	Zwiększenie ruchu turystycznego, wsparcie dla linii
Rozbudowa sieci ścieżek rowerowych wzdłuż Europejskiej trasy rowerowej R1	Zwiększenie ruchu turystycznego, poprawa bezpieczeństwa komunikacji



## Skomunikowanie obszarów wiejskich / ruch turystyczny (II)

Działania	Efekty
Rozszerzenie sieci ścieżek rowerowych prowadzonych wzdłuż dróg (skoordynowane przedsięwzięcia budowy dróg i ścieżek rowerowych, projekt modelowy dla drogi W132 Kostrzyn – Witnica – Gorzów Wielkopolski), wprowadzenie „shared spaces” w nadających się obszarów turystycznie atrakcyjnych miast i gmin (rodzaj i kolor nawierzchni, wyposażenie i oświetlenie ulic)	Zwiększenie ruchu turystycznego, poprawa bezpieczeństwa komunikacji
Budowa małych portów (żegluga pazażerska, jachty, łódki) m.i. w Santoku, Skwierzynie, Zwierzynie, Witnicy, Kostrzynie, Słubicach	Zwiększenie atrakcyjności turystycznej Odry, Warty i Noteci
Wykorzystanie kolejnych wałów przeciwpowodziowych i wyłączonych z eksploatacji linii kolejowych dla stworzenia szlaków rowerowych i turystyki pieszej	Zwiększenie ruchu turystycznego
Opracowanie koncepcji turystycznej dla Euroregionu	Systematyczny rozwój infrastruktury turystycznej



## Nieinwazyjność rozwoju komunikacji – branie przykładu z sąsiadów

Działania	Efekty
Redukcja przeszkód komunikacyjnych poprzez dobrą realizację rozbudowy dróg, strategiczny rozwój sieci dróg w uzgodnieniu z ponadregionalnym planowaniem przestrzennym, realizacja różnych szczebel jakości dróg i węzłów drogowych (hierarchia sieci)	Wspieranie stylu jazdy równomiernej u kierujących pojazdami (warunek: istnienie odpowiedniej świadomości, bodziec stanowić powinny rosnące ceny paliw), związana z tym mniejsza emisja hałasu i szkodliwych substancji
Dopasowanie ofert publicznej lokalnej komunikacji pasażerskiej (ÖPNV) i większe zorientowanie na popyt możliwy do wygenerowania w praktyce	Oszczędność publicznych środków finansowych, mniejsza emisja hałasu i szkodliwych substancji, wydłużony okres eksploatacji pojazdów
Wykorzystanie / zwiększenie zastosowania ekranów informacyjnych i tablic reklamowych dla promocji racjonalnego zachowania w komunikacji, np.: - ograniczenie prędkości do 90 km/h poza Siecią Niebieską (Blaues Netz) - ograniczenie prędkości do 80 km/h w alejach - całodzienna jazda z włączonymi światłami mijania - ograniczone korzystanie ze „środkowego” pasa ruchu na rozbudowanych drogach krajowych (tylko w przypadku niebezpieczeństwa)	Zwiększenie w szczególnym stopniu bezpieczeństwa ruchu, wzajemny respekt
Uwzględnienie specyficznych reguł dot. ruchu drogowego w kraju sąsiednim w ramie szkół prawa jazdy	Zwiększenie stopnia bezpieczeństwa ruchu



Zintegrowana koncepcja komunikacyjna dla Euroregionu Pro Europa Viadrina

## **MAPY TEMATYCZNE**



# Zintegrowana koncepcja komunikacyjna dla Euroregionu Pro Europa Viadrina

## Stan sieci drogowej

- Sieć drogowa**
- Autostrada
  - Droga szybkiego ruchu
  - Droga krajowa
  - Droga wojewódzka
  - Drogi powiatowe i gminne
- Sieć kolejowa**
- dwutorowe
  - jednotorowe
  - inne
- Drogi wodne**
- Rzeka, żeglowna
  - Rzeka
  - Kanal
  - Jeziora
- Obszary chronione**
- rezerwat biosfery
  - park narodowy
  - park krajobrazowy
- Centra logistyczne**
- Port, modernizacja
  - Port
  - terminal KLV
  - planowany terminal KLV
  - węzeł logistyczny
  - planowany węzeł logistyczny
- Przejścia graniczne**
- Drogowe

- Drogi wodne**
- Rzeka, żeglowna
  - Rzeka
  - Kanal
  - Jeziora
- Podział administracyjny**
- Państwa
  - Województwa
  - Powiaty
- Osadnictwo**
- obszary zurbanizowane
  - 100.000 - 250.000
  - 50.000 - 100.000
  - 25.000 - 50.000
  - 10.000 - 25.000
  - < 10.000

**Objaśnienia:**  
 KLV: terminal kombinowanego przeladunku  
 GVZ: Centrum logistyczne

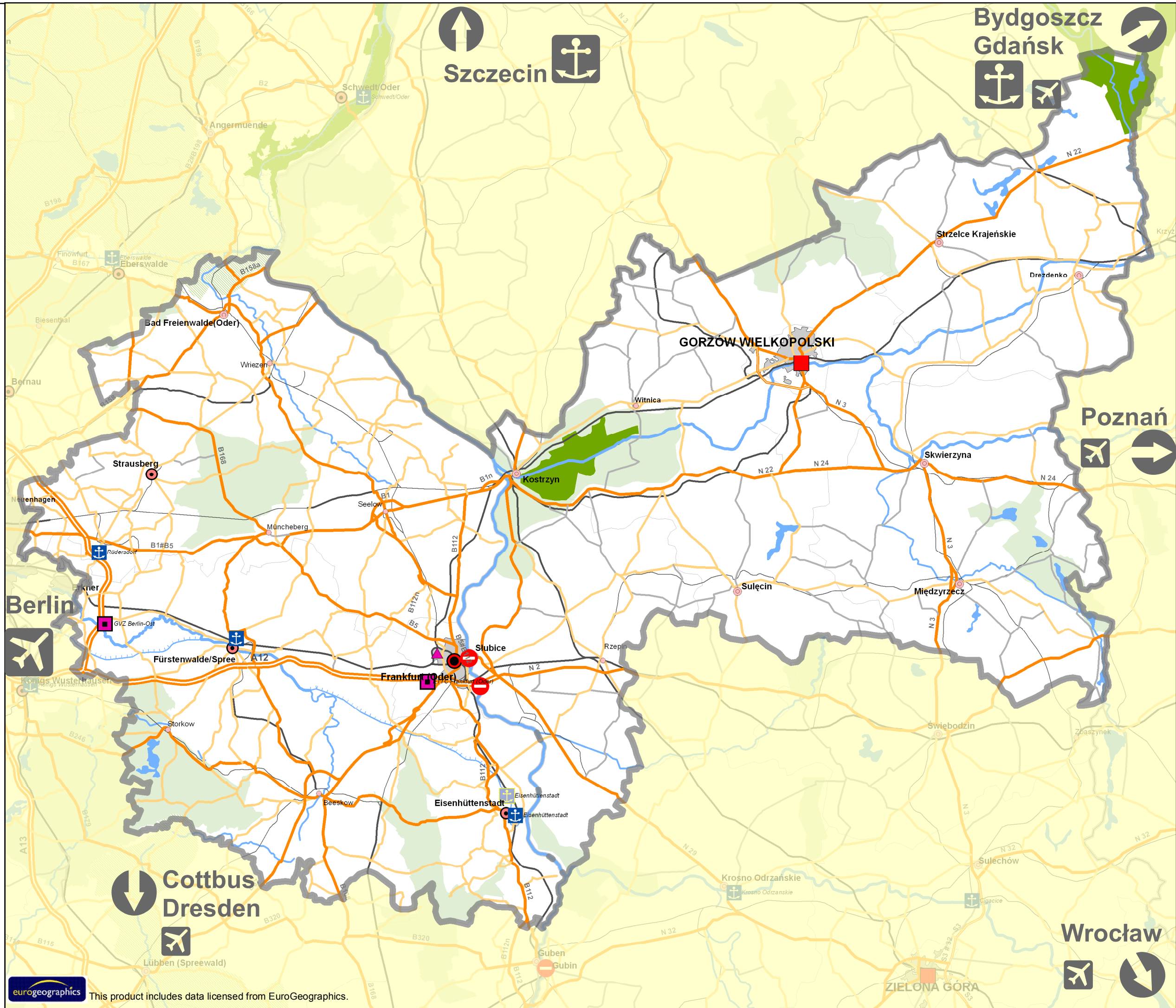
Skala: 1:500.000

Stan: Kwiecień 2008

Opracowanie:

INFRASTRUKTUR & UMWELT  
 Professor Böhm und Partner

ipg  
 Infrastruktur- und  
 Projektentwicklungsgesellschaft mbH

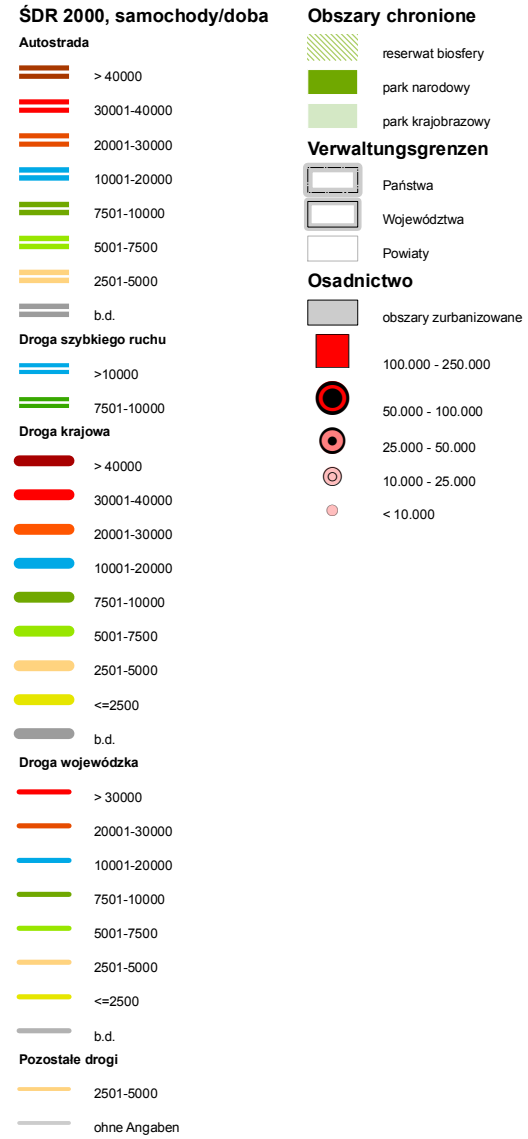






**Zintegrowana koncepcja komunikacyjna dla Euroregionu Pro Europa Viadrina**

**Analiza ruchu drogowego**



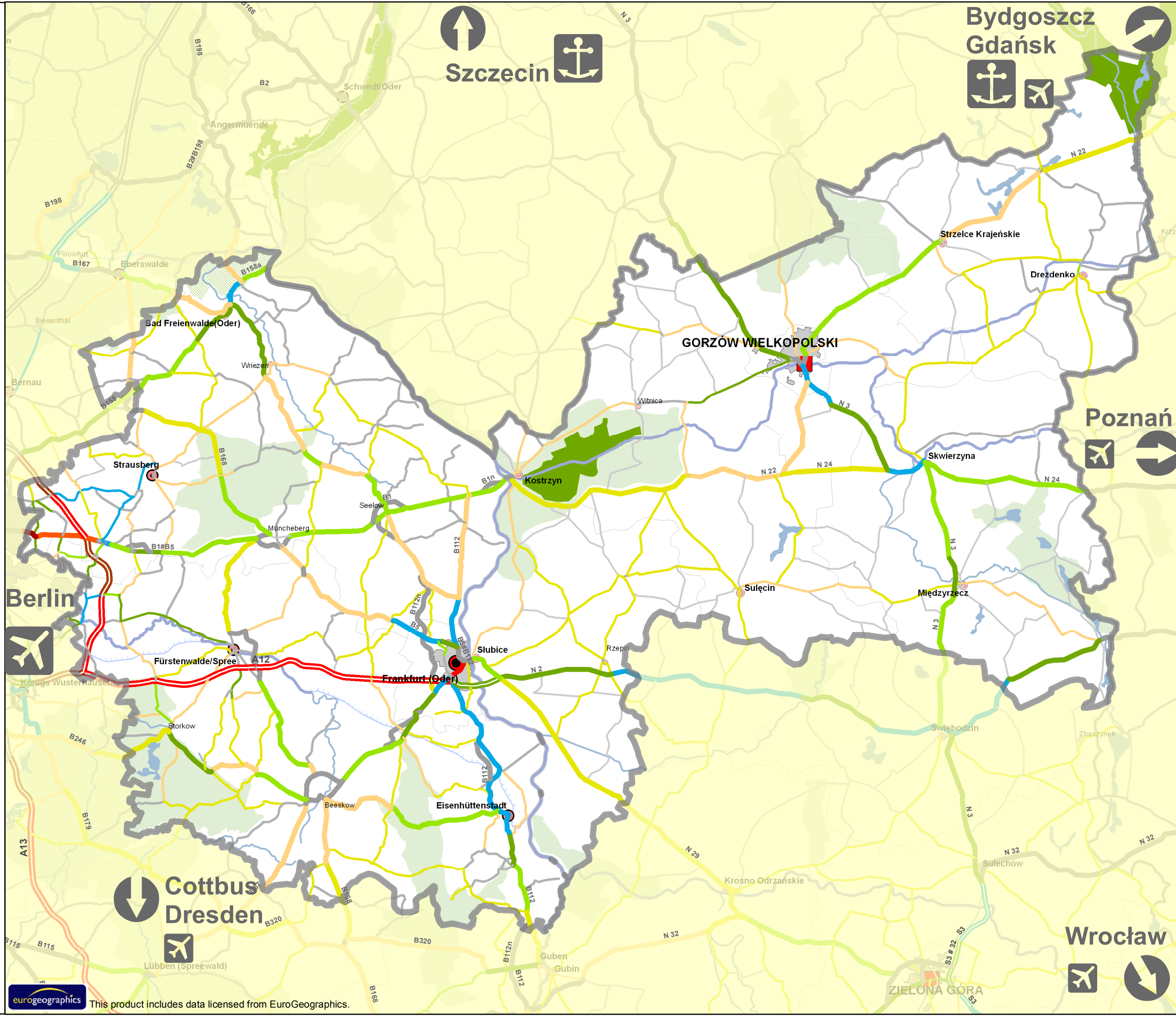
SDR = Średni dobowy ruch, pomiar z 2000r.  
 Źródła:  
 Land Brandenburg, Potsdam  
 Główna Dyrekcja Drog i Autostrad, Warszawa  
 Zarząd Drog Wojewódzkich, Zielona Góra

Skala: 1:500.000

Stan: Luty 2008

Opracowanie:  
**INFRASTRUKTUR & UMWELT**  
 Professor Böhm und Partner

**ipg**  
 Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH







# Zintegrowana koncepcja komunikacyjna dla Euroregionu Pro Europa Viadrina

## Stan sieci kolejowej i transportu publicznego

### Dostęp do sieci kolejowej

- koleje dalekobieżne
- Eurocity
- InterCity
- Expres
- Tania Linia Kolejowa
- koleje regionalne
- Dworce autobusowe

### Centra logistyczne

- prywatne
- DB/PKP
- Sieć kolejowa**
- Dwutorowa
- Jednotorowa
- przewozy towarowe
- nieczynna
- elektryfikowane 3 KV
- elektryfikowane 15 KV

### Komunikacja drogowa

- Autostrada
- Droga szybkiego ruchu
- Drogi krajowe
- Drogi wojewódzkie

### Przejścia graniczne

- kolejowe

### Drogi wodne

- Rzeka, żeglowna
- Rzeka
- Kanał
- Jeziora

### Podział administracyjny

- Państwa
- Województwa
- Powiaty
- Obszary chronione**
- rezerwat biosfery
- park narodowy
- park krajobrazowy
- Osadnictwo**
- obszary zurbanizowane
- Miasta

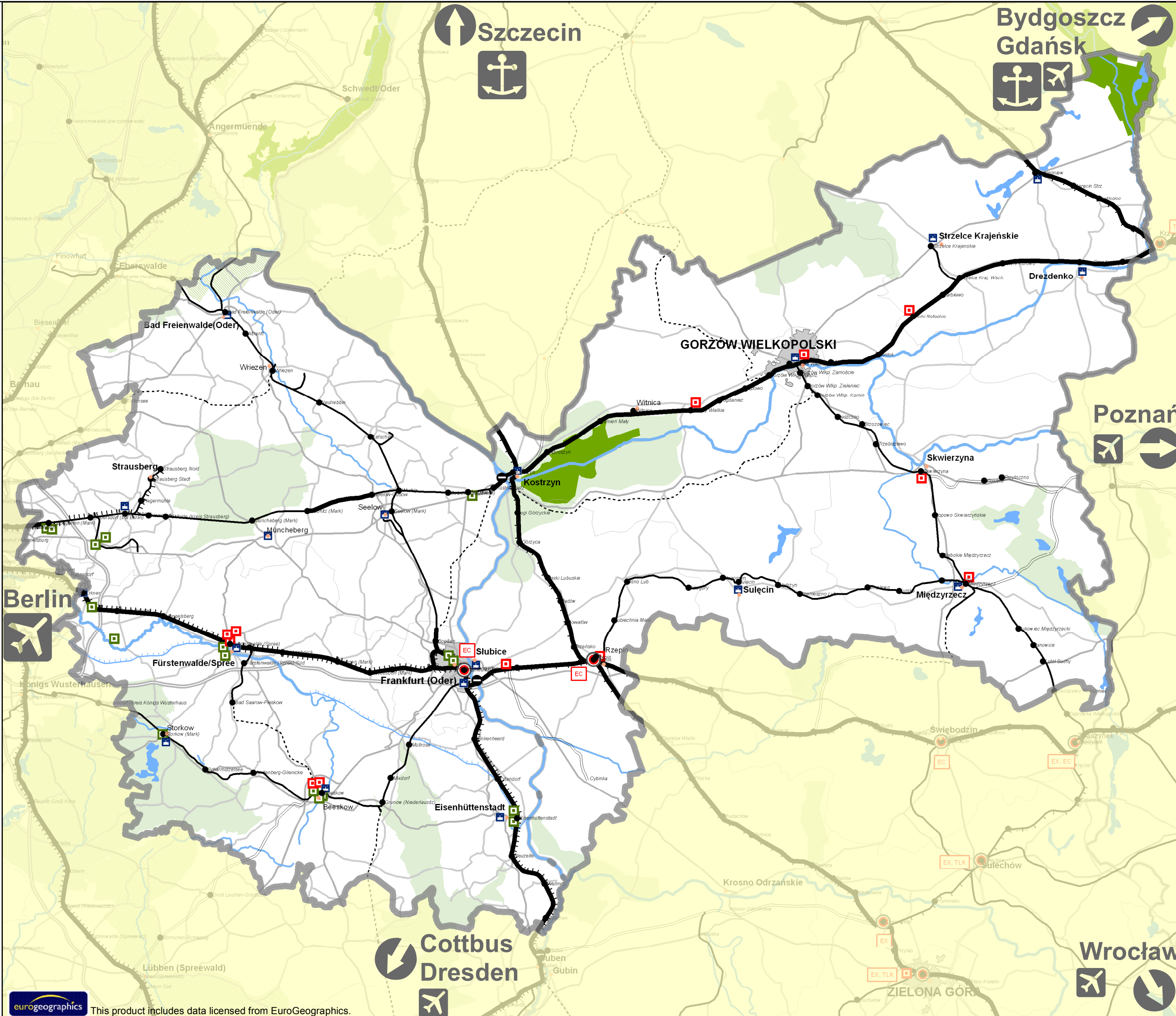
Skala: 1:500.000

Stan: Luty 2008

Opracowanie:

**INFRASTRUKTUR & UMWELT**  
Professor Böhm und Partner

**ipg**  
Infrastruktur- und  
Projektentwicklungsgesellschaft mbH







**Zintegrowana koncepcja komunikacyjna dla Euroregionu Pro Europa Viadrina**

**Analiza deficytów zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej**

- Jakość połączeń Sieć drogowa**
- Metropolia - OZ**
- bardzo dobrze
  - dobrze
  - średnio
- OZ - OZ**
- bardzo dobrze
  - dobrze
  - średnio
  - slabo
  - zle
- OZ - MZ**
- bardzo dobrze
  - dobrze
  - średnio
  - slabo
  - zle
- MZ - MZ**
- bardzo dobrze
  - dobrze
  - średnio
  - slabo
  - zle
- Drugi wodne**
- Rzeka, żeglowna
  - Rzeka
  - Kanal
  - Oberflächengewässer
- Podział administracyjny**
- Państwa
  - Województwa
  - Powiaty
  - Osadnictwo
  - inne
  - Metropolia
  - Główne centrum
  - Średnie centrum

**Objaśnienia**

Jakość połączeń	
Ocena	Proporcja aktualnego do zamierzanego czasu podróży
Bardzo dobrze	≤ 1,00
dobrze	≤ 1,25
średnio	≤ 1,75
slabo	≤ 2,00
zle	< 2,50

Struktura osadnicza według projektu LEP B-B (2007) lub według planu zagospodarowania przestrzennego województwa Lubuskiego (2002)  
 OZ - Główne centrum  
 MZ - Średnie centrum

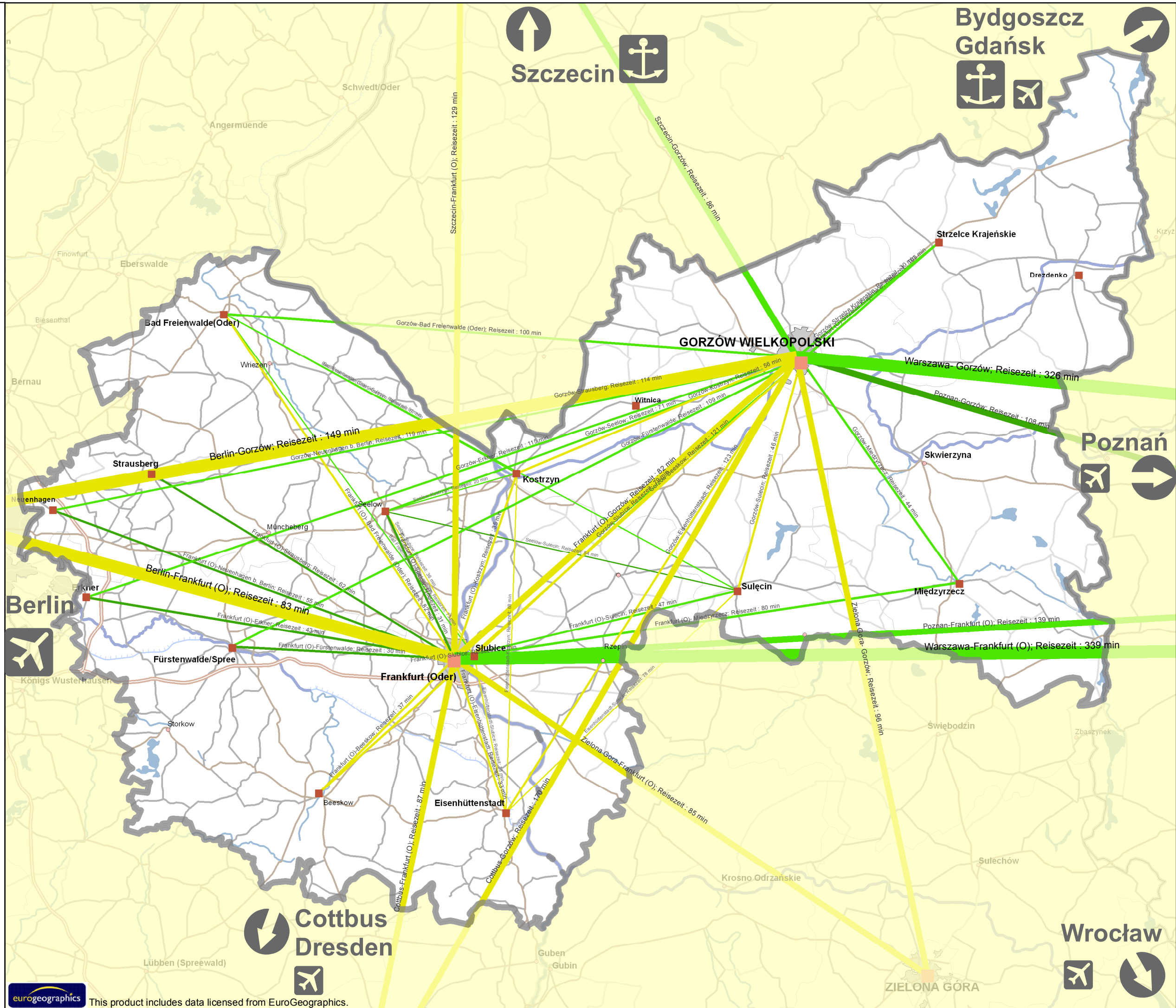
Skala: 1:500.000

Stan: Kwiecień 2008

Opracowanie:

INFRASTRUKTUR & UMWELT  
 Professor Böhm und Partner

ipg  
 Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH







**Zintegrowana koncepcja komunikacyjna dla Euroregionu Pro Europa Viadrina**

**Analiza deficytów kolejowej komunikacji pasażerskiej**

- Jakość połączeń Sieć kolejowa**
- Metropolia - OZ**
- bardzo dobrze
  - dobrze
  - średnio
- OZ - OZ**
- bardzo dobrze
  - dobrze
  - średnio
  - slabo
  - zle
- OZ - MZ**
- bardzo dobrze
  - dobrze
  - średnio
  - slabo
  - zle
- Sieć kolejowa**
- Dwutorowa
  - Jednotorowa
  - przewozy towarowe
  - nieczynna
  - elektryfikowana 3 KV
  - elektryfikowana 15 KV
- Drogi wodne**
- Rzeka, żeglowna
  - Rzeka
  - Kanal
  - Jeziora
- Osadnictwo**
- obszary zurbanizowane
  - inne
  - Metropolia
  - Główne centrum
  - Średnie centrum

**Objaśnienia**

Jakość połączeń	
Ocena	Proporcja aktualnego do zamierzanego czasu podróży
Bardzo dobrze	≤ 1,00
Dobrze	≤ 1,25
Średnio	≤ 1,75
Slabo	≤ 2,00
Zle	< 2,50

OZ - Główne centrum  
MZ - Średnie centrum

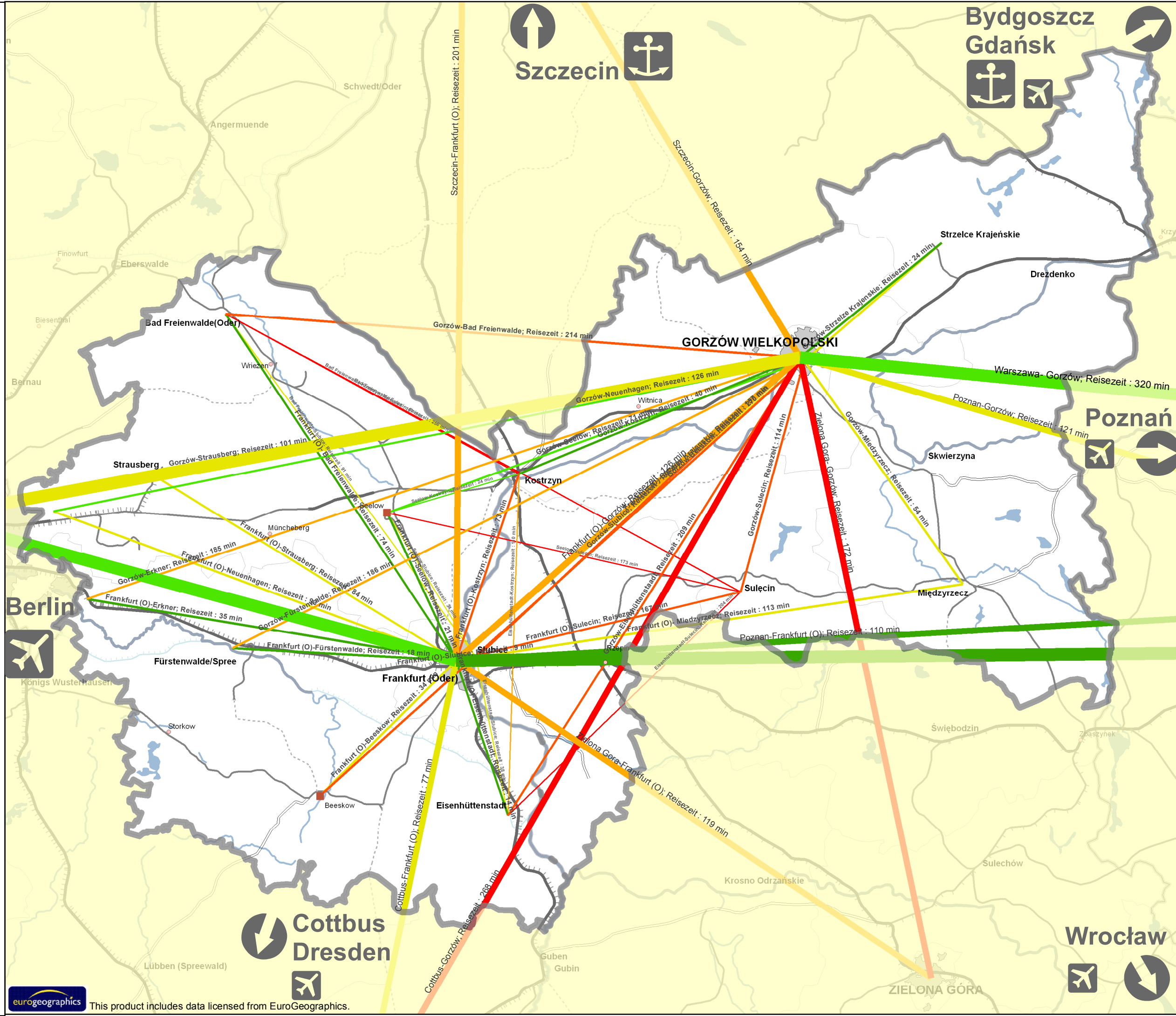
Skala: 1:500.000

Stan: Luty 2008

Opracowanie:

INFRASTRUKTUR & UMWELT  
Professor Böhm und Partner

ipg  
Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH







# Zintegrowana koncepcja komunikacyjna dla Euroregionu Pro Europa Viadrina

## Mapa planowanych działań: komunikacja drogowa

- |  |                                  |
|--|----------------------------------|
| <b>Działania liniowe</b>                         | <b>Działania miejscowe</b>       |
| <b>Autostrada</b>                                | Obwodnica zrealizowana           |
| Zrealizowana                                     | Obwodnica realizowana            |
| Realizowana                                      | Obwodnica planowana              |
| Planowana  | Zjazd z autostrady, planowany    |
| <b>Droga szybkiego ruchu</b>                     | <b>Hierarchia sieci</b>          |
| Zrealizowana                                     | Znaczenie europejskie / narodowe |
| Realizowana                                      | Znaczenie ponadregionalne        |
| Planowana  | <b>Istniejące drogi</b>          |
| <b>Droga krajowa</b>                             | Autostrada                       |
| Zrealizowana                                     | Droga krajowa                    |
| Realizowana                                      | Droga wojewódzka                 |
| Planowana  | Drogi powiatowe i gminne         |
| <b>Droga wojewódzka</b>                          | Drogi powiatowe i gminne         |
| Zrealizowana                                     |                                  |
| Realizowana                                      |                                  |
| Planowana  |                                  |
| Możliwa trasa drogi                              |                                  |
| <b>Proponowane działania liniowe / miejscowe</b> |                                  |
| Polaczenia z metropoliami                        |                                  |
| Polaczenia między głównymi centrami              |                                  |
| Polaczenia centr średnich z centrami głównymi    |                                  |
| <b>Przejścia graniczne drogowe</b>               | <b>Osadnictwo</b>                |
| istniejące                                       | obszary zurbanizowane            |
| planowane, priorytetowe                          | Inne                             |
| planowane z potrzebą uzgodnień                   | Metropolia                       |
| w trakcie ustalania trasy                        | Główne centrum                   |
| inne planowane                                   | Średnie centrum                  |
| <b>promowe</b>                                   | <b>Obszary chronione</b>         |
| istniejące                                       | rezerwat biosfery                |
| planowane, priorytetowe                          | park narodowy                    |
| inne planowane                                   | park krajobrazowy                |
| <b>Drogi wodne</b>                               |                                  |
| Rzeka, żeglowna                                  |                                  |
| Rzeka  |                                  |
| Kanał  |                                  |
| Jezioro  |                                  |

**Objaśnienia:**  
Struktura osadnicza według projektu LEP B-B lub według Planu zagospodarowania przestrzennego województwa Lubuskiego (2002)

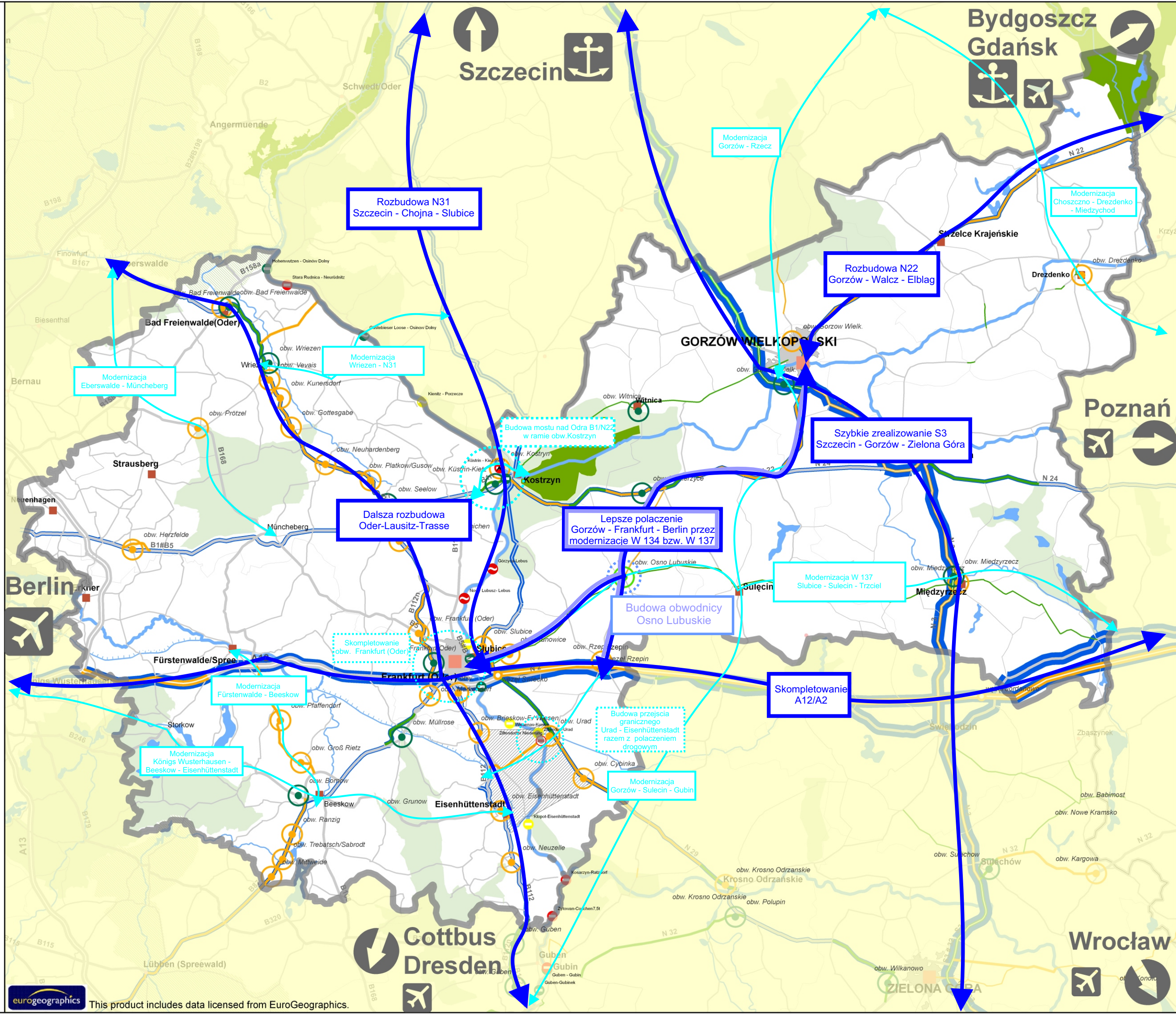
Skala: 1:500.000

Stan: Kwiecień 2008

Opracowanie:

**INFRASTRUKTUR & UMWELT**  
Professor Böhm und Partner

**ipg**  
Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH







# Zintegrowana koncepcja komunikacyjna dla Euroregionu Pro Europa Viadrina

## Mapa planowanych działań: Kolejowa komunikacja pasażerska

### Rozbudowa infrastruktury Sieć kolejowa

- w realizacji
- planowana
- Dwutorowa
- Jednotorowa
- przewozy towarowe
- nieczynna

### Znaczenie sieci

- europejskie / narodowe
- ponadregionalne
- regionalne
- Przejścia graniczne kolejowe

### Dostęp do sieci kolejowej

- koleje regionalne
- koleje dalekobieżne
- Autostrada
- Drogi krajowe
- Drogi wojewódzkie

- EC Eurocity
- IC InterCity
- EX Expres
- TLK Tania Linia Kolejowa

### Propozycje dot. Polaczeń liniowych

- Polaczenia z metropoliami
- Polaczenia pomiędzy głównymi centrami
- Polaczenia centr średnich z centrami głównymi
- Modernizacja węzłów kolejowych
- Modernizacja dworców kolejowych

### Komunikacja drogowa

- Autostrada
- Drogi krajowe
- Drogi wojewódzkie

### Podział administracyjny

- Państwa
- Województwa
- Powiaty

### Drogi wodne

- Rzeka, żeglowna
- Rzeka
- Kanał
- Jeziora

### Osadnictwo

- inne
- Metropolie
- Główne centrum
- Średnie centrum

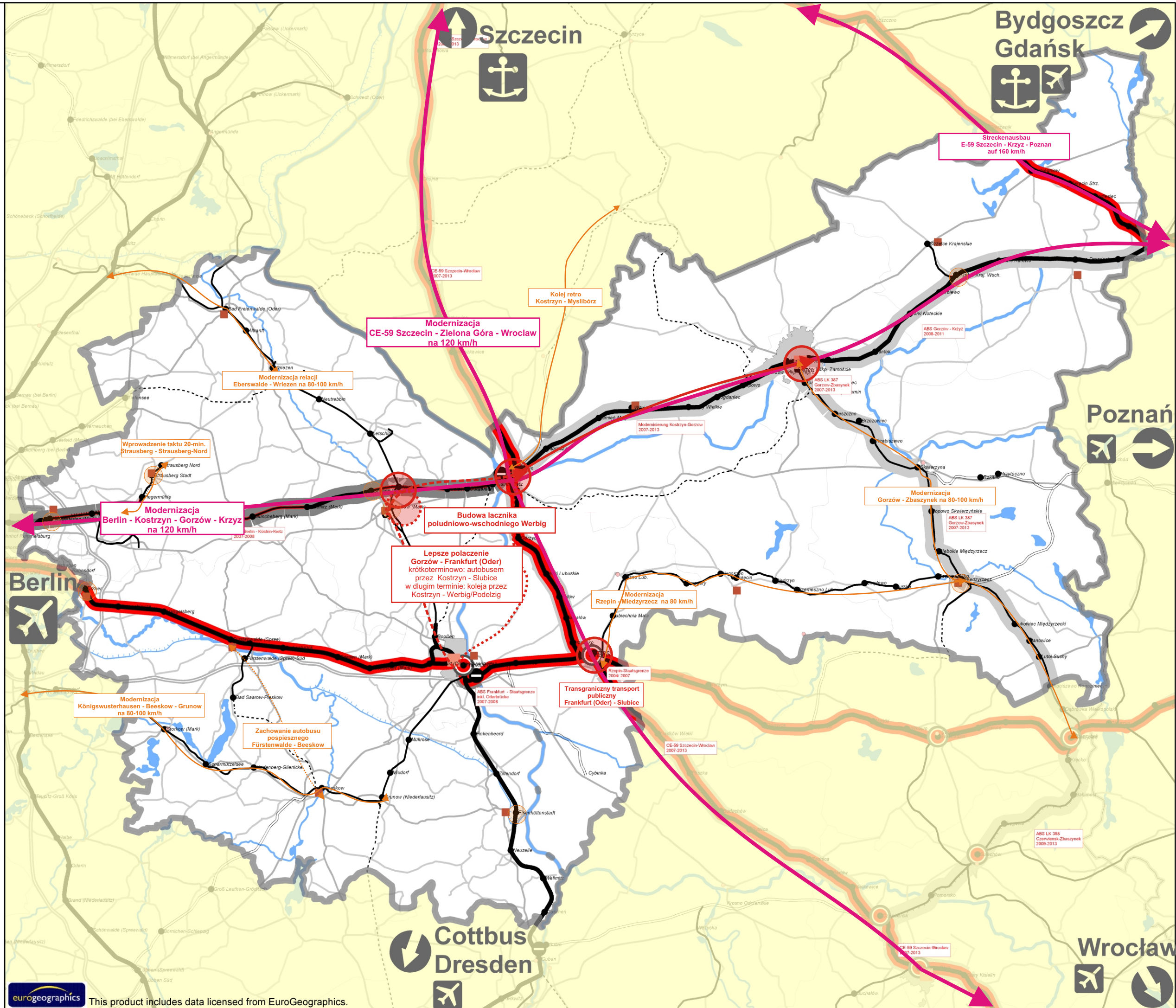
Skala: 1:500.000

Stan: Kwiecień 2008

Opracowanie:

**INFRASTRUKTUR & UMWELT**  
Professor Böhm und Partner

**ipg** Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH



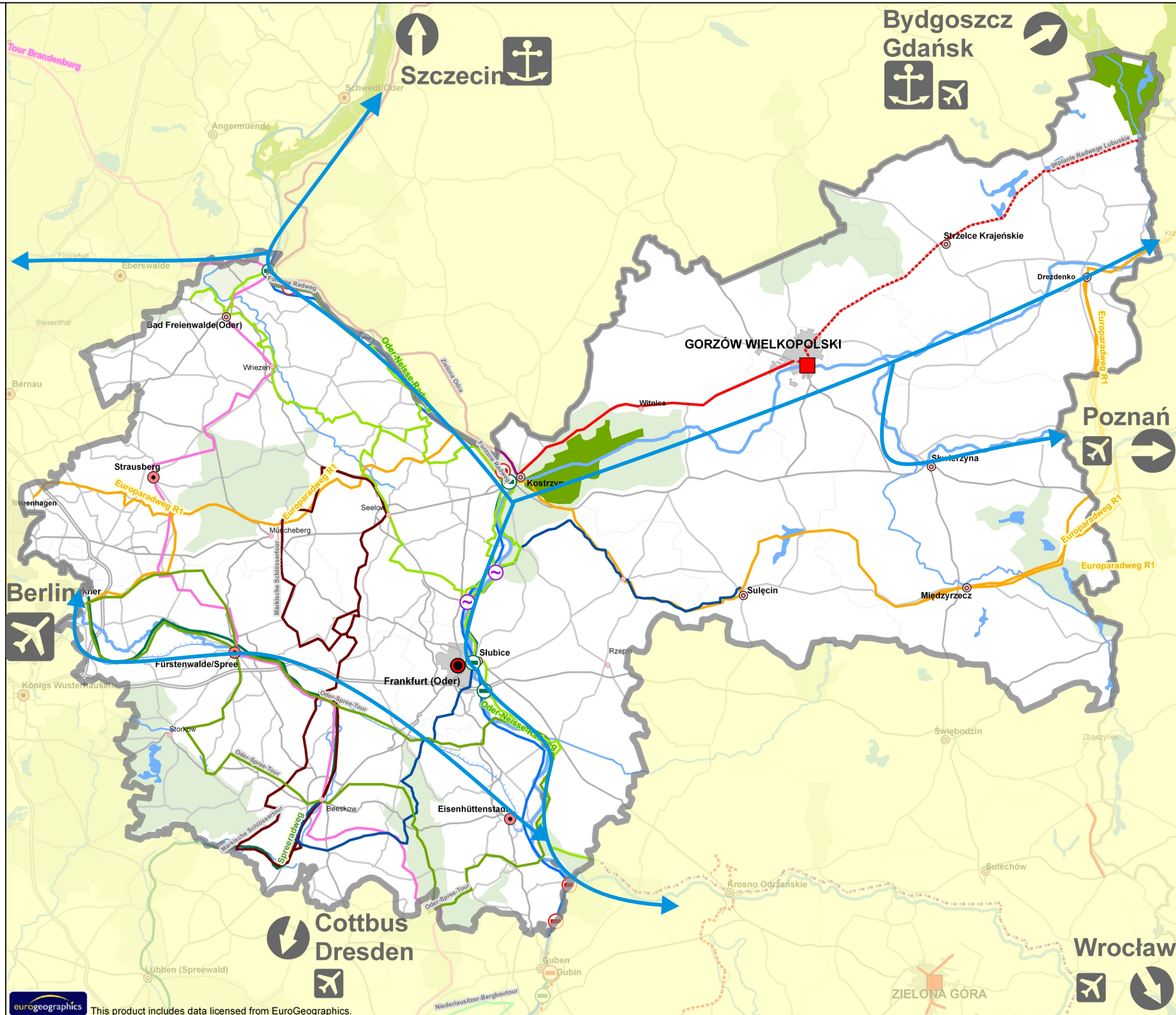




**Zintegrowana koncepcja komunikacyjna dla Euroregionu Pro Europa Viadrina**

**Mapa planowanych działań Szlaki rowerowe / wodne**

- |                                   |                                |
|-----------------------------------|--------------------------------|
| <b>Szlaki rowerowe</b>            | <b>Sieć drogowa</b>            |
| EV2 Europejski szlak rowerowy R1  | autostrada                     |
| EV7 Berlin-Kopenhaga              | drogi wojewódzkie              |
| Fontane Radweg                    | drogi krajowe                  |
| Beeskow - Sulecin                 | <b>Drogi wodne</b>             |
| Nadodrzański szlak                | Rzeka, żeglowna                |
| Fontane Radweg                    | Rzeka                          |
| Oder-Neisse route                 | Kanał                          |
| Szlak Odry                        | Jezioro                        |
| Szlak Zielona Odra                | <b>Obszary chronione</b>       |
| Uzupełnienie szlaku Odry          | Rezerwat biosfery              |
| Spreeradweg                       | Park narodowy                  |
| Tour Brandenburg                  | Park krajozabrazowy            |
| Niederlausitzer Bergbautour       | <b>Granice administracyjne</b> |
| Märkische Schlössertour           | Państwa                        |
| Oder-Spree-Tour                   | Województwa                    |
| szlaki regionalne w woj. Lubuskim | Powiaty                        |
| szlaki planowane w woj. Lubuskim  | <b>Osadnictwo / Ludność</b>    |
| drogiwne istniejące               | Stadtfächen                    |
| drogiwne planowane                | 100.000 - 250.000              |
| drogiwne w procesie uzgadniania   | 50.000 - 100.000               |
| promowe istniejące                | 25.000 - 50.000                |
| promowe planowane                 | 10.000 - 25.000                |
| < 10.000                          | < 10.000                       |
| <b>Szlaki wodne</b>               |                                |
| Potencjalna sieć szlakow wodnych  |                                |



Skala: 1:500.000

Stan: Kwiecień 2008

Opracowanie:  
**INFRASTRUKTUR & UMWELT**  
 Professor Böhm und Partner

