

Zintegrowana koncepcja komunikacyjna dla Euroregionu Sprewa-Nysa-Bóbr



w oparciu o projekty
Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON)
INTERREG IIIB-Projekt ED C-III „Via Regia“

w imieniu
Euroregionu Sprewa-Nysa-Bober



Infrastruktur- und
Projektentwicklungsgesellschaft mbH



Project part-financed
by the European Union



INFRASTRUKTUR & UMWELT
Professor Böhm und Partner

**Zintegrowana koncepcja komunikacyjna dla
Euroregionu Sprewa-Nysa-Bóbr**

**w sprawie projektów
Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON)
INTERREG IIIB-Projekt ED C-III „Via Regia“**

Raport końcowy

zespół roboczy:

Euroregion Spree-Neiße-Bober
Berliner Straße 7
03172 Guben

Zleceńbiorca:

Arbeitsgemeinschaft
IPG Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH
Burgstraße 30
14467 Potsdam
und
INFRASTRUKTUR & UMWELT
Professor Böhm und Partner
Gregor-Mendel-Straße 9
14469 Potsdam

Opracowali:

Martin Heiland
Ulrich Tulatz
Simone Fejér

Dr. Jürgen Neumüller
Sven Friedrich

Poczdam
01. kwietnia 2008 r.



SPIS TRESCI

0. Uwagi wstępne	4
1. Ocena stanu obecnego	5
1.1 Infrastruktura - stan obecny i plany na przyszłość.....	5
1.1.1 Kolej	5
1.1.1.1 Linie o znaczeniu europejskim i krajowym	5
1.1.1.2 Linie o znaczeniu ponadregionalnym	9
1.1.1.3 Drogi o znaczeniu regionalnym	12
1.1.1.4 Dalsze odcinki regionalne	12
1.1.1.5 Cootbus	12
1.1.2 Droga	14
1.1.2.1 Drogi o zasięgu europejskim i ogólnokrajowym	14
1.1.2.2 Drogi o zasięgu ogólnokrajowym.	17
1.1.2.3. Drogi o zasięgu regionalnym.	18
1.1.3 Woda (Żegluga śródlądowa)	19
1.1.4 Powietrze	19
1.2 Obsługa komunikacji publicznej	21
1.2.1 Komunikacja szynowa	21
1.2.2 Komunikacja autobusowa	23
1.2.3 Komunikacja transgraniczna	24
1.3 Popyt komunikacyjny	26
1.3.1 Komunikacja kolejowa	26
1.3.2 Komunikacja autobusowa	27
1.3.3 Droga	27
1.3.4 Komunikacja transgraniczna.	28
1.3.5 Komunikacja lotnicza	28
1.4 Analiza deficytów	30
1.4.1 Zewnętrzne zagospodarowanie euroregionem	32
1.4.2 Wewnętrzne zagospodarowanie euroregionem	34
1.4.3 Komunikacja transgraniczna	34
1.4.4 Informacja turystyczna	34
1.4.5 Sieć dróg rowerowych	34
2. Trendy i cele rozwojowe.....	36
2.1 Rozwój osiedlowy i gospodarczy (stosunki / komplikacje).....	36
2.1.1 Struktura osiedlowa	36
2.1.2 Nauka i badania naukowe	38
2.1.3 Rozwój gospodarczy	38
2.1.4 Rynek pracy	40
2.2 Cele rozwojowe	41
2.3 Nieszkodliwości dla środowiska, aspekty sociokulturalne.....	46
2.3.1 Hałas	46
2.3.2. Powietrzne substancje szkodliwe	46
2.3.3 Bioróżnorodność	47
2.3.4 Aspekty sociokulturalne	47
3. Polecane działania	49
3.1 Komunikacja szynowa / ÖPNV	49
3.1.2 Konkretniejsze środki	53
3.1.3 Sieć o zasięgu ogólnokrajowym	56
3.2. Komunikacja drogowa / Drogi rowerowe	58
3.3 Drogi wodne / komunikacja powietrzna	59



3.4	Ogólny przegląd wszystkich pojedynczych środków.....	61
3.5	Miasto Cottbus	63
3.5.1	Komunikacja szynowa/ ÖPNV	63
3.5.2	Komunikacja drogowa / Drogi rowerowe.....	65



WYKAZ ILUSTRACJI

Ilustracja 1 – Zarys DPERON	4
Ilustracja 2 – karta stanu kolei szynowej	13
Ilustracja 3 – mapa , droga, woda, powietrze	20
Ilustracja 4 – mapa SPNV / ÖPNV-połączenia	29
Ilustracja 5 – analiza lotów	29
Ilustracja 6 – mapa deficytów szynowej komunikacji pasażerskiej	30
Ilustracja 7 – mapa deficytów zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej.....	30
Ilustracja 8 – ViaRegia prospekt – W ruchu na terenie niemiecko polskiego euroregionu	45
Ilustracja 9 – koncept docelowy pociąg i autobus	62
Ilustracja 10 – mapa środków komunikacji drogowej.....	62
Ilustracja 11 – mapa środków sieci dróg rowerowych.....	62
Ilustracja 12 – polecenia działania ruch uliczny / kołowe drogi dla zakresu Cottbus	66
Ilustracja 13 - polecenia działania szynowa komunikacja / ÖPNV dla zakresu Cottbus	66



0. Uwagi wstępne

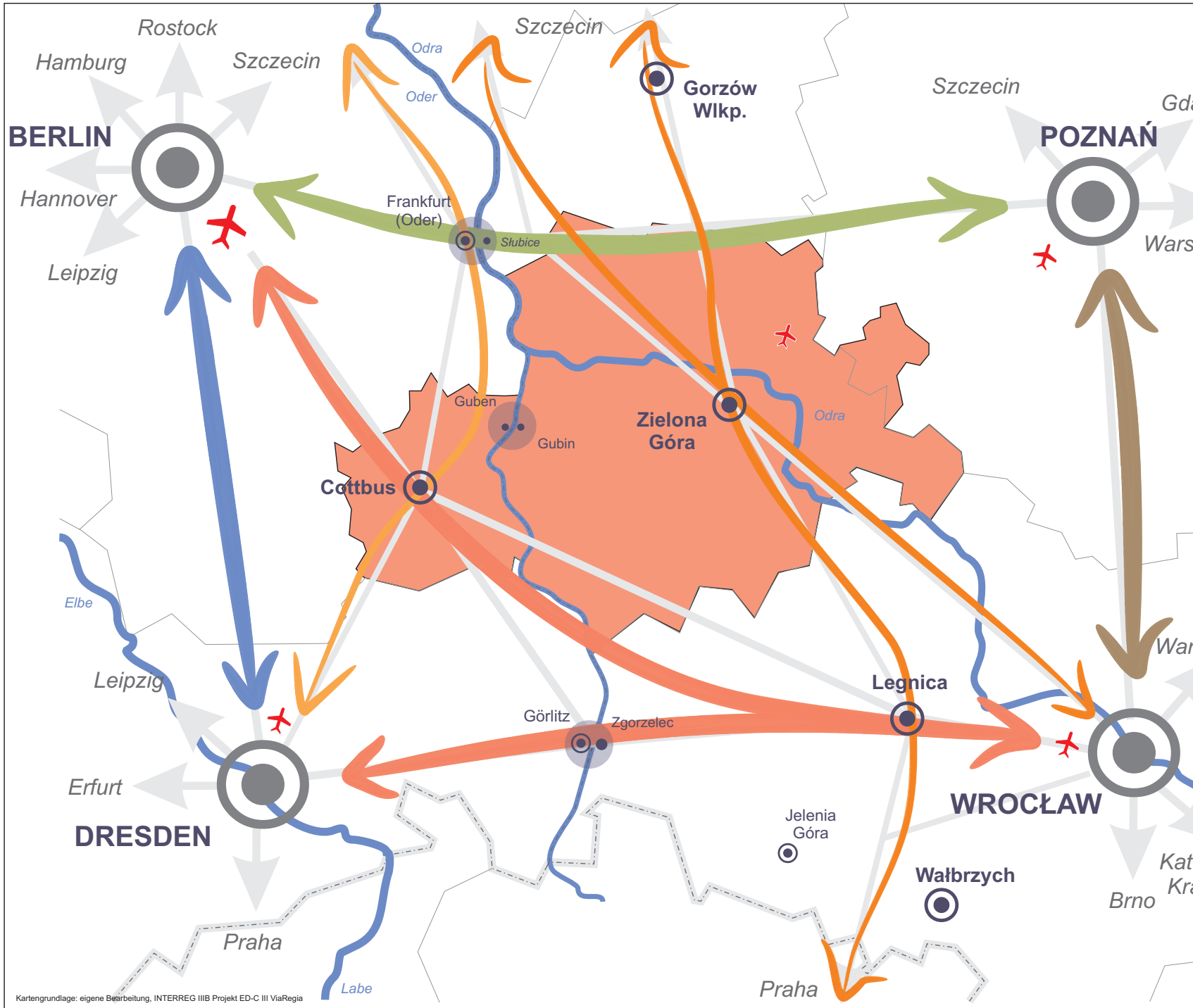
Wydarzenia polityczne po roku 1945 zarówno po lewej, jak i po prawej stronie rzeki granicznej Nysy odcisnęły na obszarze Euroregionu Sprewa-Nysa-Bóbr swoiste piętno. Dawne szlaki komunikacyjne prowadzące przez Nysę utraciły swoje znaczenie z perspektywy dwóch odrębnych państw i w swoim pierwotnym kształcie zachowane zostały tylko częściowo i tylko częściowo były rozwijane. Wraz z nowym układem politycznym w Europie podwyższono wymagania wobec wydajności i jakości połączeń komunikacyjnych, nowoczesne, efektywniejsze technologie transportowe doprowadziły do rozwoju nowych koncepcji komunikacyjnych. Dawna wada lokalizacyjna obszaru przygranicznego mogła stać się teraz zaletą, kiedy region położony nad Nysą i pełniący rolę łącznika pomiędzy znaczącym rynkiem niemieckim a rynkiem polskim jako największym rynkiem wśród nowych krajów członkowskich UE ma możliwość efektywnego wykorzystania impulsów rozwojowych.

W celu intensyfikacji rozwoju gospodarczego i współpracy regionalnej wzdłuż wspólnego polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego zespół DPERON - reprezentowany przez Wspólny Departament Planowania Krajowego Berlina i Brandenburgii oraz przez Stowarzyszenie Gmin Euroregion Pomerania, Euroregion Sprewa-Nysa-Bóbr, Euroregion ProEuropa Viadrina - zdecydował o podjęciu działań w celu przeprowadzenia z perspektywy ogólnej badań zorientowanych na wsparcie zrównoważonego rozwoju gospodarczego obszaru przygranicznego ze szczególnym uwzględnieniem wzrastających wymagań wobec infrastruktury komunikacyjnej w obszarze oraz istniejących barier, które należy przezwyciężyć.

Punktem wyjścia dla tych badań stały się zalecenia XV Posiedzenia Polsko-Niemieckiej Komisji Rządowej poświęconego sprawom współpracy regionalnej i przygranicznej we wrześniu 2004 roku w Berlinie w ramach przygotowań do Polsko-Niemieckich Konsultacji Rządowych, które odbyły się dnia 4 listopada 2004 roku w Krakowie.

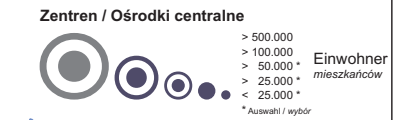
Europejska koncepcja rozwoju przestrzennego EUREK pełni rolę struktury nadrzędnej i ma tutaj funkcję koordynacyjną polegającą na wzajemnym dopasowaniu działań w ramach planowania przestrzennego, jakie podejmowane w poszczególnych krajach. Dotyczy to także kształtowania kompatybilnej i wydajnej struktury komunikacyjnej, która zapewni korzystne połączenia z europejskimi centrami rozwojowymi i jednocześnie efektywnie „zadokuje” wewnętrzny system powiązań komunikacyjnych w regionie w obejmujących rozległe obszary korytarzach komunikacyjnych. Obydwa duże ośrodki miejskie regionu - Cottbus i Zielona Góra - stanowią w tym kontekście ważne punkty węzłowe, przy czym każde z nich posiada własne, specyficzne uwarunkowania.

Ilustracja 1 – Zarys DPERON



DPERON / PNORON
 Integriertes Verkehrskonzept
 für die Euroregion
 Spree-Neiße-Bober
*Zintegrowana koncepcja
 komunikacyjna dla Euroregionu
 Szpewa-Nysa-Bóbr*

Überregionale Verkehrsverbindungen
 Ponadregionalne połączenia transportowe



- Verkehr / Transport**
- Paneuropäischer Verkehrskorridor II
Paneuropejski Korytarz Transportowy II
 - Paneuropäischer Verkehrskorridor III
Paneuropejski Korytarz Transportowy III
 - Paneuropäischer Verkehrskorridor IV
Paneuropejski Korytarz Transportowy IV
 - Verbindung Posen-Breslau
Połączenie Poznań-Wrocław
 - CETC-Initiative
Inicjatywa CETC
 - Verbindung Oder-Lausitz
Połączenie Odra-Lużyce
 - Verkehrsverbindung (schematisch)
Połączenie transportowe (schemat)
 - Wasserstraße
Droga wodna
 - Flughafen
Lotnisko

- Verwaltung / Administration**
- Staats- / Regionsgrenze
Granica państwa / regionu
 - Euroregion Spree-Neiße-Bober
Euroregion Szpewa-Nysa-Bóbr

Stand: Februar 2008
 Bearbeitung: INFRASTRUKTUR & UMWELT
 Professor Böhm und Partner

Kartengrundlage: eigene Bearbeitung, INTERREG IIIB Projekt ED-C III ViaRegia



1. Ocena stanu obecnego

1.1 Infrastruktura - stan obecny i plany na przyszłość

1.1.1 Kolej

1.1.1.1 Linie o znaczeniu europejskim i krajowym

Następujące trasy kolejowe stanowią dla regionu i jego granic strukturę bazową:

Berlin - Frankfurt nad Odrą – Warszawa (E-20)

Konfiguracja linii	
Ilość torów	dwutorowa
Trakcja elektryczna	prąd zmienny 15 kV 16,7 Hz (część niemiecka) / prąd stały 3 kV (część polska)
Vmax (2007)	160 km/h (Berlin Ostkreuz – Erkner maks. 120 km/h, Frankfurt n. O. – granica 40-60 km/h)
Vmax (2013)	160 km/h (Frankfurt n. O. – granica 100 km/h)

Po stronie niemieckiej odcinek linii Erkner – Fürstenwalde – Frankfurt nad Odrą przystosowany został do prędkości 160 km/h. Budowa nowego mostu na Odrze planowana jest na rok 2008, modernizację odcinka dworzec kolejowy Frankfurt nad Odrą – most na Odrze (100 km/h) przewiduje się do roku 2010. Rozpoczęto już rozbudowę linii w granicach miasta Berlina, nie należy jednak spodziewać się zakończenia prac przed rokiem 2013 (Ostkreuz – Erkner) lub odpowiednio przed rokiem 2016 (Ostbahnhof – Ostkreuz jako część działań związanych z przebudową dworca kolejowego Ostkreuz). Docelowo planuje się zainwestować w infrastrukturę łącznie ok. 560 milionów Euro.

Po stronie polskiej po przeprowadzeniu rozległych prac budowlanych w ubiegłych latach na przeważającej części linii możliwe jest osiągnięcie prędkości 160 km/h, w wyniku czego pociąg Berlin-Warszawa-Express pokonuje swoją trasę w niespełna sześć godzin. Celem jest osiągnięcie dalszego skrócenia czasu podróży, szczególnie w wyniku działań podejmowanych w obrębie stacji kolejowych. Na wschód od Warszawy modernizacja linii jest obecnie realizowana, jej zakończenie planowane jest do roku 2013 (odcinek Siedlce – Terespol, etap II).

Istotnym przedsięwzięciem są w tym kontekście działania modernizacyjne na moście odrzańskim na odcinku polsko-niemieckiego przejścia granicznego.

Stan stacji kolejowych na tej linii jest bardzo dobry w obu częściach Euroregionu. Wyjątek stanowi jeszcze dworzec Erkner położony w pobliżu granicy miasta Berlina. Tutaj w najbliższych dwóch latach odbywać się będzie rozległa modernizacja.



Berlin – Cottbus – Spremberg – Görlitz

(Północne odgałęzienie paneuropejskiego korytarza komunikacyjnego III)

Konfiguracja linii	Berlin - Lübbenau	Lübbenau - Cottbus	Cottbus - Görlitz
Ilość torów	dwutorowa	jednotorowa	jednotorowa
Trakcja elektryczna	prąd zmienny 15 kV 16,7 Hz	prąd zmienny 15 kV 16,7 Hz	nieelektryfikowana
Vmax (2007)	120 km/h	120 km/h	120 km/h
Vmax (2013)	160 km/h	160 km/h	160 km/h

Do września 2009 roku ma zostać zakończona modernizacja systemu urządzeń kierujących ruchem i odpowiadających za jego bezpieczeństwo prowadzona do Cottbus (bez uwzględnienia Cottbus). Poprawa stanu linii Berlin – Lübbenau i jednotorowego odcinka Lübbenau - Cottbus celem uzyskania większej prędkości (głównie 160 km/h) znajduje się na etapie przygotowań i będzie realizowana zgodnie z przyjętym planem do roku 2011. Odstępstwa od zakładanej prędkości dotyczyć będą odcinka Königs Wusterhausen – Motzen (ze względu na ograniczone promienie na łukach: 140 km/h) i obszarów stacji kolejowych Lübben, Lübbenau (każdorzazowo 120 km/h) i Königs Wusterhausen (100 km/h), w wyniku czego czas podróży pociągiem RE relacji Berlin Ostbahnhof – Cottbus wyniosłby wg przewidywań 63 min. (dzisiaj 88-89 min.).

Wraz z budową portu lotniczego Berlin – Brandenburg International (BBI) przewiduje się także powiązanie kolejowe linii Berlin – Cottbus krzywymi prowadzącymi w kierunku Berlina i w kierunku Königs Wusterhausen. Poprzez to sieć kolejowa umożliwi bezpośrednie poprowadzenie linii pomiędzy Cottbus a portem lotniczym BBI.

W celu ustanowienia wymaganych przepustowości należy na tej linii w pierwszej kolejności rozbudować odcinek Lübbenau – Cottbus jako dwutorowy i skompletować z nastawnią elektroniczną w Cottbus.

Dla linii Cottbus – Görlitz, na której ruch w przeważającej części odbywa się z prędkością 120 km/h, nie ma dotychczas konkretnych terminów odnośnie działań rozbudowy. Niemiecki plan federalny w odniesieniu szlaków komunikacyjnych przewiduje rozbudowę dwutorową dla prędkości 160 km/h i elektryfikację. Działania te nie zostały jeszcze zakwalifikowane jako priorytetowe. W ramach przewidzianego ustawowo badania linia ta wg informacji niemieckiego Federalnego Ministerstwa ds. Komunikacji będzie w latach 2008/09 ponownie poddana oględzinom i ocenie w odniesieniu do jej priorytetowości przy jednoczesnym uwzględnieniu jej znaczenia transgranicznego.

W odniesieniu do tej linii niemieckie kraje związkowe Berlin i Brandenburgia, województwo dolnośląskie i miasto Wrocław opowiadają się za docelowym poprowadzeniem komunikacji dalekobieżnej pomiędzy Berlinem a Wrocławiem przez miejscowości Horka/Görlitz z powiązaniem dworca dalekobieżnego BBI. Ponadto linia ta skomunikuje bezpośrednio miasta euroregionu Cottbus i Spremberg, obydwie wytypowane w Brandenburgii jako tzw. Regionalne Rdzenie Wzrostu. W ramach INTERREG IIIB, projektu ED C-III „Via Regia” prowadzone są badania mające wykazać, czy sensowne okaże się także krótkoterminowe poprowadzenie komunikacji dalekobieżnej z Berlina do Wrocławia przez Görlitz (a w późniejszym okresie z wykorzystaniem krótszego połączenia Horka – Węgliniec).



Horka Nord – Horka Gr.

Konfiguracja linii	Horka Nord – Horka Gbf (łuk Horka Nord-Ost)	Horka Gbf – Horka Gr. (Gr. Bielawa Dolna)
Ilość torów	jednotorowa	jednotorowa
Trakcja elektryczna	niezelektryfikowana	niezelektryfikowana
Vmax (2007)	40 km/h	80 km/h
Vmax (2013)	100 km/h	120 km/h

W obrębie skrzyżowania Magistrali Dolnośląskiej z linią Cottbus - Görlitz w okolicy miejscowości Horka istnieje łuk łącznikowy w kierunku północno-wschodnim zachowany w dobrym stanie technicznym. Dla części wschodniej łuku przy równoległym prowadzeniu szyn względem Magistrali ze względów statycznych została wzniesiona nowa ściana podporowa. Problematicznym wydaje się być jednak promień skrętu, który - jak wynika z dokonanych oględzin - wynosiłby pomiędzy 100 a 150 m. Mogłoby tu dojść do konfliktu wykorzystywanych wagonów w połączeniach EC z parametrami granicznymi określającymi zdolność do pokonywania łuków. W przypadku zachowania parametrów pokonywania łuków ruch na torze łącznikowy odbywałby się jedynie przy znacznej redukcji prędkości (40 km/h). Przy uwzględnieniu ruchu pociągu z ominięciem Görlitz możliwe byłoby wtedy skrócenie czasu podróży z ok. 15 do 20 minut.

Omawiany łuk nie jest obecnie wykorzystywany w regularnej komunikacji towarowej.

Dalszy odcinek linii do granicy z Polską jest częścią Magistrali Dolnośląskiej, do roku 2013 planowana jest jego rozbudowa jako linii dwutorowej, dostosowanej do prędkości 120 km/h. Planowane jest także zelektryfikowanie linii.

Falkenberg (Elster) – Elsterwerda – Horka Gr. – Węgliniec – Wrocław

(Nazwa linii: Magistrala Dolnośląska)

Konfiguracja linii	Falkenberg (Elster) - Knappenrode	Knappenrode - Horka Gr.	Horka Gr. - Wro- cław
Ilość torów	dwutorowa	jednotorowa	dwutorowa
Trakcja elektryczna	prąd zmienny 15 kV 16,7 Hz	niezelektryfikowana	prąd stały 3 kV
Vmax (2007)	100 – 120 km/h	100 km/h	80 – 160 km/h
Vmax (2013)	120 km/h	120 km/h	160 km/h

Na tej linii skoncentrowana jest transeuropejska kolejowa komunikacja towarowa pomiędzy dużymi centrami gospodarczymi w Polsce, w Niemczech i innymi obszarami występowania surowców leżącymi na zachód od linii Renu. Mimo iż linia ta tylko styka się z Euroregionem, to dzięki jej potencjałowi komunikacyjnemu może ona także z tej perspektywy oddziaływać na region, dając impulsy rozwojowe. Z uwagi na fakt, iż linia ta staje się coraz ważniejsza w kontekście skomunikowania Berlina i Wrocławia, nie można pomijać jej znaczenia dla obszaru Sprewa-Nysa-Bóbr.

Celami w projekcie Magistrali Dolnośląskiej są: dwutorowa rozbudowa odcinka magistrali Knappenrode – Horka – granica z Polską oraz daleko idące odnowienie torowiska (w celu uzyskania prędkości dla linii wynoszącej co najmniej 120 km/h), modernizacja systemu urządzeń kierujących



ruchem i odpowiadających za jego bezpieczeństwo włącznie z urządzeniami na przejazdach kolejowych (projektowana prędkość 160 km/h) oraz atrakcyjne stacje w obrębie Magistrali oraz na korespondujących z nią liniach.

Projekt ten zainicjowany został przede wszystkim w celu poprawy warunków, w jakich odbywa się ciężki transport towarowy relacji porty Morza Północnego – Środkowe Niemcy – Górny Śląsk – Ukraina / Słowacja.

W polskiej sieci kolejowej prowadzone są prace modernizacyjne pomiędzy miejscowościami Horka/Bielawa Dolna, Wrocławiem aż do aglomeracji w rejonie Opola. Przewidywano pod koniec roku 2008 prowadzona tam modernizacja zostanie w przeważającej części zakończona.

Szczecin – Kostrzyn – Rzepin - Zielona Góra – Wrocław (CE-59)

Konfiguracja trasy	
Ilość torów	dwutorowa
Trakcja elektryczna	prąd stały 3 kV
Vmax (2007)	40 - 120 km/h
Vmax (2013)	40 - 120 km/h (zaklasyfikowano jako „rezerwowy projekt budowlany“ do roku 2014)

Linia ta tworzy w polskiej sieci kolejowej obszerną styczną północ-południe i uznana została za ważny korytarz kolejowy o znaczeniu krajowym (CE 59). Zgodnie z krajowym planem rozwoju 2007 - 2013 oszacowano, iż dla odcinka linii Rzepin – Wrocław (223 km) inwestycje w ramach jego rozbudowy sięgać będą kwoty 650 mln euro; linia ta została jednak przyporządkowana do tej kategorii do roku 2014 przede wszystkim jako projekt rezerwowy. Kompleksowa modernizacja może zostać podjęta dopiero po tym okresie.

Dodatkowo opiniowany jest obecnie odcinek linii Kostrzyn – Zielona Góra jako fragment linii dla wariantu zachodniego zmodernizowanego połączenia kolejowego pomiędzy oboma głównymi centrami miejskimi województwa: Gorzów Wielkopolski i Zielona Góra.

Linia ta wytypowana została jako linia główna o znaczeniu międzynarodowym z funkcją priorytetową dla kombinowanej komunikacji towarowej (AGC-T) i jako część europejskiego korytarza transportowego Malmö – Praga / Wiedeń / Budapeszt.

Obecny stan linii powoduje, iż trudno rozpoznać w niej cechy przemawiające za przyznaniem jej wspomnianej rangi. Wprawdzie linia jest na całej swojej długości dwutorowa i zelektryfikowana, występują tutaj jednak bardzo istotne wahania dopuszczalnej prędkości maksymalnej, w zależności od stanu utrzymania linii pomiędzy 40 a 120 km/h. Obecnie prowadzone są działania w celu usunięcia istotnych zaburzeń prędkości na odcinku Rzepin – Zielona Góra. Według danych pochodzących z PLK poprawa stanu linii w celu osiągnięcia prędkości powyżej 90 - 100 km/h powiązana jest z wyższymi wymaganiami wobec techniki sygnalizacyjnej i zabezpieczającej ruch pociągów (skokowy wzrost kosztów). Osiągnięcie prędkości docelowej 120 km/h możliwe jest zatem jedynie w wyniku przeprowadzenia kompleksowych działań rozbudowy z zaangażowaniem poważnych środków. Jako pierwszy odcinek rozbudowy przewidziano odcinek linii Czerwieńsk – Nowa Sól w południowej części województwa lubuskiego.



1.1.1.2 Linie o znaczeniu ponadregionalnym

Frankfurt nad Odrą – Guben – Cottbus

Konfiguracja linii	
Ilość torów	Dwutorowa
Trakcja elektryczna	prąd zmienny 15 kV 16,7 Hz
Vmax (2007)	140 km/h (Peitz Ost – Cottbus), ponadto 120 km/h
Vmax (2013)	140 km/h (Peitz Ost – Cottbus), ponadto 120 km/h

Linia ta jest przejezdna z prędkością 120 km/h, a od Peitz Ost z prędkością 140 km/h. Poza działaniami zapewniającymi właściwą eksploatację trasy nie są wymagane żadne istotne aktywności mające wpływ na czas podróży. Występujące miejscami zaburzenia prędkości ograniczają jednak obecnie wykorzystanie przyjętej dla linii prędkości. W kolejowej lokalnej komunikacji pasażerskiej w pierwszym półroczu 2007 r. odnotowano wydłużenie czasu podróży wynoszące od 5 do 7 minut. Modernizacja urządzeń na przejazdach kolejowych dobiega końca.

Plan względem elektronicznej nastawni w Guben został przez firmę DB Netz AG odroczony. Podejmowane obecnie działania dotyczą dopasowania planu świetlnego torów na stacji w Guben w celu ułatwienia komunikacji na drodze przebiegu w kierunku granicy (Gubin).

Granica polsko/ niemiecka Gubin Zbąszynek

Konfiguracja odcinka	Gubin Gr. – Czerwieńsk	Czerwieńsk - Zbąszynek
Ilość torów	Jednotorowa	jednotorowa
Trakcja elektryczna	Prąd stały 3 kV	Prąd stały 3 kV
Vmax (2007)	40 - 80 km/h	80 - 120 km/h
Vmax (2013)	80 – 100 km/h (wymagane)	120 km/h (wymagane)

Jednotorowa droga dzieli się na odcinek zachodni (Gubin i Czerwieńsk) z z wyłącznym ruchem towarowym i na wschodni odcinek (Czerwieńsk i Zbąszynek) z dodatkowym ruchem osobowym. Obecne obłożenie obszarów wschodniego odcinka z dziennie przejeżdżającymi 30 pociągami towarowymi i 20 pociągami osobowymi jest dla jednotorowego odcinka świadczy o jego dużym znaczeniu.

Obecny stan tego odcinka jest wykazuje znaczne ograniczenia, ze względu na trwające na nim prace budowlane. Stan podbudowy dla wschodniego odcinka jest oceniany tak źle, że przy dalszym zaniedbaniu grozi mu unieruchomienie. PLK proponuje zainwestować w przeciągu czasu 2007 - 2010 kwotę od 3 milionów Złoty (około 830.000 EUR, dzięki której uszkodzenia (naprawa podbudowa i ciało koleiny, wymiana szyn) mogą być odnowione, by osiągnąć maksymalną szybkość od 90 km/h.

W dalszym scenariuszu PLK zalecał przeciągu czasowym 2009 - 2013 ponad środki z pojemnością inwestycji od około 18 milionów Złoty (około 5 milionów EUR), dzięki którym osiągnięta zostanie prędkość do 120 km/h.



Punktem ciężkości obecnych planów jest rewaloryzacja odcinka Czerwieńsk - Zbąszynek. Dzięki przeprowadzonym badaniom w ramach stworzenia szybkiego szynowego połączenia między Gorzówem Wlkp. i Zieloną Górą, odcinek ten jako częściowy odcinek dla wschodniego wariantu byłby korzystną inwestycją. Obecny czas jazdy w ruchu osobowym, wynoszący 81 minut powinien być, przy odpowiedniej przyszłej maksymalnej szybkości, skrócony do 46 (przy 90 km/h) lub do 35 minut (przy 120 km/h)

Cottbus – Forst – Granica niemiecko polska (-Żagań)

Streckenkonfiguration	Cottbus – Forst (Lausitz)
Ilość torów	Jednotorowa
Trakcja elektryczna	Brak trakcji
Vmax (2007)	100 km/h
Vmax (2013)	120 km/h

Odcinek ten jest sprawny i posiada torowisko dla drugiej koleiny. Z powodu poważnych uszkodzeń przejezdzalny jest częściowo tylko ze znacznym zredukowaniem aż do 40 - 70 km/h. 22 km długi odcinek jest obciążony dodatkowo aż 7 odcinkami, na których konieczna jest redukcja prędkości. Niezadowolający jest także stan urządzeń na dworcu Forst jak również most nad Szprewą w części miasta Cottbus, gdzie obecnie przejeżdżać może z prędkością tylko z 10 km/h.

Granica De/PL - Zasieki – Żagań – Głogów

Konfiguracja odcinka	Granica De/PL – Żary	Żary – Żagań	Żagań - Głogów
Ilość torów	jednotorowa	dwutorowa	trzytorowa
Trakcja elektryczna	brak	brak	brak
Vmax (2007)	40 - 100 km/h	40 - 80 km/h	40 - 80 km/h
Vmax (2013)	80 - 120 km/h	80 - 120 km/h	80 km/h

Połączenie jest odcinkiem częściowym relacji Leipzig – Cottbus – Żagań – Głogów. Mimo przeważającej jednotorowości odcinka, dzięki odbywającemu się tu ruchowi towarowemu, zyska ono na znaczeniu. Jak daleko rozwinie się postęp niskiej śląskiej magistrali na odcinku Falkenberg – Ruhland - Horka – Węgliniec – Wrocław pozostaje nadal kwestią otwartą.

Pomimo, iż odcinek ten używany jest przez komunikację intercity (EC Wawel), traktowany jest nadal mało priorytetowo. Częściowo zostały przeprowadzone tu prace, związane z modernizacją częściowierzchniej. Widoczne są jednak deficyty przy przekraczaniu przejazdu kolejowego i zły stan urządzeń przy dworcach w Żarach i Żaganiu.



Cottbus – Leipzig

Konfiguracja drogi	
Ilość torów	dwutorowa
Trakcja elektryczna	Prąd zmienny 15 kV 16,7 Hz
Vmax (2007)	120 km/h
Vmax (2013)	120 km/h

Komfortowy czas podróży nie jest osiągany na obecnie 10 km długości trasy. Przyczyny leżą zwłaszcza przy spóźniających się pracach modernizacji odcinka. Założenia infrastrukturalne w celu powstania tu mocniejszego ruchu towarowego są średnioterminowe.

Rozbudowa obszaru na odcinek z możliwością wyższej prędkości jazdy nie przewidziany przez Niemieckie Koleje Federalnym spółkę akcyjną .

W zakresie dworca Calau przeprowadzan są e w miesiącach kwiecień / maj 2008 plany śladowe i usunięte zostanie miejsce (50 km/h). Nowe urządzenia przy dworcu Falkenberg będą popierane przez Niemieckie Koleje Federalne & serwis spółki akcyjnej w 2009 roku.

Cottbus – Dresden

Konfiguracja drogi	Cottbus - Ruhland	Ruhland - Priestewitz	Priestewitz - Dresden
Ilość torów	dwutorowa	Jednotorowa	dwutorowa
Trakcja elektryczna	Prąd zmienny 15 kV 16,7 Hz	Prąd zmienny 15 kV 16,7 Hz	Prąd zmienny 15 kV 16,7 Hz
Vmax (2007)	100 km/h	100 km/h	120 km/h
Vmax (2013)	100 km/h	120 km/h	120 km/h

Na tym obszarze potencjał wydajności może być tylko częściowo wyczerpany. W samym obszarze na 15 % odcinkach brandenburskiego obszaru można jeździć tylko ze zmniejszoną prędkością od 30 - 70 km/h .

Prawdopodobnie aż do 2008 roku będzie trwało EstW -wyposażenie odcinka obszarów Ruhland i Grossenhain. Celem jest podwyższenie prędkości obszarów do 120 km/h a więc skrócenie czasu jazdy w relacji Drezno – Ruhland.



1.1.1.3 Drogi o znaczeniu regionalnym

Grenica D/PL – Gubinek – Żagań – Legnica

Konfiguracja drogi	Grenica De/PL – Lubsko (außer Betrieb)	Lubsko - Żagań	Żagań - Legnica
Ilość torów	dwutorowa	jednotorowa	jednotorowa
Trakcja elektryczna	brak	brak	brak
Vmax (2007)	0 km/h	80 - 120 km/h	40 - 120 km/h
Vmax (2013)	0 km/h	80 – 120 km/h	80 - 120 km/h

Obszar nie jest obecnie powszechnie nadający się do jazdy. Dla przekroczenia granicy konieczny odcinek graniczny Gubinek - Lubsko jest unieruchomiony. Nadal prowadzone są dyskusje na temat odbudowania drogi. Podczas gdy PLK faworyzuje likwidację tej drogi, trzy terenowe publiczne osoby prawne nie wzrzały na to zgody. Przyszła użyteczność dla transgranicznego ruchu towarowego jest więc otwarta. Na podstawie małego, tylko regionalnego znaczenia tego obszaru proces reaktywacji wydaje się nieprawdopodobnym. Jednakże spoglądając w kierunku południowym, odcinek tej drogi umożliwiłby od Żagania dalej przebiegającą dalekobieźną komunikację w kierunku Wrocławia i w kierunku Głogowa aż do Warszawy.

1.1.1.4 Dalsze odcinki regionalne

Euroregion Sprewa-Nysa-Bóbr wykazuje również dalsze, nieczynne, unieruchomiane linie kolejowe. Obszary Forst Łużyce - Döbern - Weißwasser, sieć wąskotorowej kolei Spreewald, Cottbus Willmersdorf - Mullrose - Frankfurt(O.), Jankowa Zaganska - Sanice, Kozuchów - Przemków i dalsze odcinki na wschód od Zielonej Góry, które dawniej nie miały małego ważnego znaczenia i funkcji jednak na podstawie wysokich kosztów i względnie małego popytu były bardzo deficytowo uprawiane. Reaktywacja tych obszarów związana byłaby z ogromnym nakładem finansowym, dyspozycyjności infrastruktury może być brana od uwagę tylko przy najprostszym kierownictwie przedsiębiorstwa (porównaj niską łużycką kolej, Elster, Uckro - Beeskow).

1.1.1.5 Cootbus

W 1970 roku został unieruchomiony ostatni odcinek sieci kolejowej, dawnej bocznicy Lübben-Cottbuser, bardziej znanej pod nazwą Spreewald. Ta kolej pełniła za czasów jej istnienia istotne zadanie, polegające na przewozie rolniczych wyrobów z regionu Spreewald bezpośrednio do normalno torowych dworców towarowych Cottbus i Lübben, położonych przy kolei w Görlitz.

Wraz ze zmianą przewoźnika, powstałego przed 60 latami, sieć kolejowa, krok po kroku stawała się przestarzałą.

Infrastruktura obszaru dookoła miasta Cottbus została częściowo przekształcona na nowoczesne trasy drogowe. W obszarach wiejskich znajdują się obecnie na niektórych odcinkach drogi rowerowe.

Uszczuplenie sieciowe związane z zatrzymaniem ruchu na odcinku obszaru Peitz – Weichensdorf, zostało zaprojektowane jako część składowa jednotorowego bezpośredniego szlaku kolejowego Cottbus – Peitz – Grunow – Frankfurt nad Odrą.



Zintegrowana koncepcja komunikacyjna dla Euroregionu Sprewa-Nysa-Bóbr

Udostępniona komunikacja w postaci dwuszynowej linii kolejowej pomiędzy oboma wielkimi miastami Guben i Eisenhüttenstadt uznawana jest przez siły kierownicze przedsiębiorstwa za bardziej ekonomiczną.

Ilustracja 2 – karta stanu kolei szynowej



Zintegrowana koncepcja komunikacyjna dla Euroregionu Szpewa - Nysa - Bóbr

Istniejąca sieć kolejowa

- Sieć kolejowa**
- dwutorowo, przewozy pasażerskie
 - jednotorowo, przewozy pasażerskie i towarowe
 - jednotorowo, przewozy pasażerskie
 - jednotorowo, przewozy towarowe
 - nieczynne
 - inne
 - prąd zmienny, 15 kV
 - prąd stały, 3 kV
- Dostęp do sieci kolejowej**
- Pociągi regionalne
 - stacja nieczynna
- Stacje towarowe**
- Czynna, eksploatowana przez prywatną spółkę
 - Status stacji nieznan
- Dostęp do pociągów dalekobieżnych**
- Pociągi dalekobieżne
- Przebiegi graniczne**
- kolejowe
 - drogowo
- Sieć drogowa**
- Autostada
 - Droga krajowa
 - Droga wojewódzka
- Drogi wodne**
- Rzeki żeglowne
 - Rzeki
 - Kanal
 - Jeziora
- Granice administracyjne**
- Państwa
 - Województwa
 - Powiaty
- Obszary chronione**
- Rezerwat biosfery
 - Park Narodowy
 - Park Krajobrazowy
- Osiedla / Mieszkańcy**
- Tereny miast
 - 100.000 - 250.000
 - 50.000 - 100.000
 - 25.000 - 50.000
 - 10.000 - 25.000
 - < 10.000

Skala: 1:500.000

Stan: Kwiecień 2008

Opracowanie:

INFRASTRUKTUR & UMWELT
Professor Böhm und Partner



Infrastruktur- und
Projektentwicklungsgesellschaft mbH



Ilustracja 2



1.1.2 Droga

Euroregion Sprewa-Nysa-Bóbr styka się na Północy z drogowym połączeniem E30 jako składnik paneuropejskiego korytarza komunikacyjnego III, ale tylko miasto powiatowe Świebodzin zalicza się do jej bezpośredniego przebiegu. Rozbudowa niniejszej trasy do połączenia autostradowego jest już w zaangażowanym widocznym stadium. W okolicy Świebodzina, obie trasy drogowe E30 und E65 tworzą bardzo ważny punkt węzłowy w europejskim ruchu ulicznym.

Autostrada z Berlina w kierunku Wrocławia, zaklasyfikowana jako E 36 formułuje w kontekście europejskim podstawowy kanał ruchu ulicznego. Stanowi ona centralną oś ruchu ulicznego w korytarzu paneuropejskim III, który sięgając daleko w dzieje historyczne, wywodzi się ze szlaku handlowego „Via Regia“ W obszarze Euroregionu jest ona atrakcyjnym połączeniem Północ/ Zachód- Południe/ Wschód jak i trasą Berlin – Cottbus - Wrocław.

Brakuje niestety analogicznego połączenia o podobnej wydajności z obszaru Środkowych Niemiec (Frankfurt nad Menem/ Lipsk) w kierunku Warszawy.

Po stronie polskiej w północno-południowym kierunku wielkie znaczenie przypisywane jest rozbudowie drogi szybkiego ruchu S 3 (E65) Szczecin – Wrocław, łączącej dwa duże miasta w województwie lubuskim – Zieloną Górę i Gorzów. Po części niemieckiej będzie przedstawiać ona szlak rzek Odra- Łużyce a po jej zakończeniu będzie stanowić ważną oś wzdłuż Odry- Nysy- Linie.

1.1.2.1 Drogi o zasięgu europejskim i ogólnokrajowym

Autostrada Berliner Ring – Frankfurt (Oder) – Granica niemiecko-polska

Konfiguracja dróg	
Klasyfikacja	Droga europejska E30, Autostrada A12
Profil	Cztery pasy ruchu, Pas rozdzielczy, pasy awaryjne na odcinku Fürstenwalde West – Granica polsko-niemiecka
Punkt węzłowy	Bezkolizyjny
Przejazd miejscowy	Brak
Vmax Pkw (2007)	80 km/h (zator przygraniczny), 120 km/h (AD Spreeau – AS Fürstenwalde West), poza tym wskazana prędkość 130 km/h
Vmax Pkw (2013)	Wskazana prędkość 130 km/h

Wraz z rozszerzeniem układu z Schengen, na niemiecko/polskich regionach przygranicznych, zniknęły problemy związane z tworzącymi się korkami drogowymi w pobliżu Odry. Należy jednak przez odpowiednio długi okres czasu prowadzić obserwacje, aby stwierdzić, czy rozładowanie ruchu trwające od grudnia 2007 roku będzie efektem długotrwałym.



Autostrada Granica niemiecko/polska – Poznań - Warszawa

Konfiguracja dróg	
Klasyfikacja	Droga europejska E30, Autostrada A2, Droga państwowa N2
Profil	Cztery pasy ruchu, Pas rozdzielczy, pasy awaryjne (A2 Swiecko – Słubice, Nowy Tomyśl – Stryków w okolicy Łodzi), dwupasowa z pasami postoju (N2)
Punkty węzłowe	bezkolizyjne (A2), bezkolizyjne (N2)
Przejazd miejscowy	brak (A2), liczne przejazdy (N2)
Vmax Pkw (2007)	130 km/h (A2), 90 km/h poza miejscowościami, 50 km/h w terenach zabudowanych (N2)
Vmax Pkw (2013)	130 km/h

Trzy kilometry po przekroczeniu Odry autostrada przechodzi w rozbudowaną drogę ekspresową N2. Droga ta po przejechaniu 110 km staje się nowo zbudowanym odcinkiem autostrady Nowy Tomyśl – Poznań. Plany przewidują budowę pełnowartościowej autostrady (cztery pasy ruchu, pas rozdzielczy, pasy awaryjne) przebiegającej równolegle do tego odcinka drogi ekspresowej z realizacją do 2013 roku.

Autostrada Berliner Ring – Cottbus – Forst – Granica DE/PL

Konfiguracja dróg	
Klasyfikacja	Droga Europejska E36, Autostrada A15
Profil	Cztery pasy ruchu, Pas rozdzielczy, częściowo pasy awaryjne
Punkty węzłowe	Bezkolizyjny
Przejazd miejscowy	Brak
Vmax Pkw (2007)	Wskazana prędkość 130 km/h
Vmax Pkw (2013)	Wskazana prędkość 130 km/h*

* ogólnie proponowana wskazana prędkość

Prace związane z modernizacją i poszerzaniem dróg w tej części sieci autostrad zostały całkowicie zakończone. Odcinek ten gwarantuje szybki i gładki przebieg ruchu.



Drogi państwowe/Autostrada/ Granica De-PL – Wrocław – Południowo/ wschodnia-Polska

Konfiguracja dróg	
Klasyfikacja	Droga Europejska E36, państwowa N18, autostrada A12
Profil	Cztery pasy ruchu, pas rozdzielczy, częściowo pasy awaryjne
Punkty węzłowe	Bezolizyjne
Przejazd miejscowy	Brak
Vmax Pkw (2007)	90 km/h lub. 130 km/h
Vmax Pkw (2013)	Wskazana prędkość 130 km/h*

* ogólnie proponowana wskazana prędkość

Odcinek Granica De/PL – Gołnice (72 km) prawdopodobnie do 2009 roku zostanie zakwalifikowany do kategorii autostrad.

Droga europejska E36 stanie się główną osią łączącą ruch drogowy na odcinku Niemcy/ Południowa Polska.

Droga ekspresowa Szczecin – Gorzów Wlkp. – Zielona Góra – Legnica (-Praha)

Konfiguracja dróg	
Klasyfikacja	Droga europejska E65, państwowa N3 (ekspresowa S3)
Profil	Dwupasmowa z pasami awaryjnymi
Punkty węzłowe	Bezkolizyjne
Przejazdy miejscowe	Liczne przejazdy
Vmax Pkw (2007)	90 km/h poza miejscowościami, 50 km/h w terenach zabudowanych
Vmax Pkw (2013)	100 km/h

Rozpoczęty proces przekształcania i rozbudowy drogi państwowej N3 na drogę ekspresową przebiega priorytetowo. Odcinek trasy Szczecin – Gorzów Wlkp. (nowa trasa, 82 km) będzie zrealizowany do grudnia 2008 dzięki środkom UE w wysokości 342 Milionów Euro. Uruchomienie odcinka drogi Gorzów Wlkp. – Zielona Góra – Nowa Sól z wieloma przestrzennymi objazdami zaplanowane jest na rok 2010. Zleceniobiorca GDDKiA wycenia łączny koszt budowy (wliczając objazd Gorzów Wlkp.) na około 950 Mio. EUR. Dąży się do tego aby, profil dróg rozbudowany został na możliwie długim odcinku i posiadał cztery pasy ruchu, pas rozdzielczy jak i pasy awaryjne. Punkty węzłowe drogi ekspresowej powinny być wykształcone w sposób bezkolizyjny.



1.1.2.2 Drogi o zasięgu ogólnokrajowym.

Droga państwowa Granica De-PI - Gubin - Krosno Odrzańskie – Zielona Góra – Poznań

Konfiguracja dróg	
Klasyfikacja	Droga państwowa N32
Profil	Dwupasmowa
Punkty węzłowe	Bezkolizyjny
Przejazd miejscowy	liczne
Vmax Pkw (2007)	90 km/h poza miejscowościami, 50 km/h w terenach zabudowanych
Vmax Pkw (2013)	90 km/h poza miejscowościami, 50 km/h w terenach zabudowanych

Znaczne odcinki tej trasy zostały już zrekonstruowane. Droga ta przejmie po polskiej stronie centralną funkcję osi między Cottbussem und Zieloną Górą.

Droga państwowa Granica De-PI - Słubice – Krosno Odrzańskie

Konfiguracja dróg	
Klasyfikacja	Droga państwowa N29
Profil	Dwupasmowa
Punkty węzłowe	Jednakowy poziom
Przejazd miejscowy	liczne
Vmax Pkw (2007)	90 km/h poza miejscowościami, 50 km/h w terenach zabudowanych
Vmax Pkw (2013)	90 km/h poza miejscowościami, 50 km/h w terenach zabudowanych

Odcinek Słubice – Krosno Odrzańskie zostanie odbudowany do końca 2009 roku. Częściowo odcinek Słubice – Urad und Osiecznica – Krosno Odrzańskie został z końcem 2005 roku oddany do użytku. Profil drogi obejmuje dwa pasy ruchu (3,50 m) oraz pobocza (1,50 m) w przypadku zakłóceń przebiegu ruchu.

Droga federalna Frankfurt nad Odrą – Guben – Cottbus / Forst

Konfiguracja dróg	
Klasyfikacja	Droga federalna B112 (B97)
Profil	dwupasmowa, w odcinkach trzypasmowa
Punkty węzłowe	Jednakowy poziom
Przejazd miejscowy	Liczne przejazdy miejscowe, większe i mniejsze
Vmax Pkw (2007)	100 km/h poza miejscowościami, 50 km/h w terenach zabudowanych
Vmax Pkw (2013)	przeważnie 100 km/h



Droga federalna B112 jest przedłużeniem drogi biegnącej wzdłuż Odry B167 w kierunku Łużyc. Droga ta ma duże znaczenie sieciowe (trasa Odra-Łużyce, niebieska sieć ziemi Brandenburgii) i jest rozbudowywana dzięki nakładowi wysokich środków finansowych.

Uwagę przyciągają rozbudowane trasy w okolicy Guben (B112) aż do Cottbus (B97, powstałe w wyniku rozbiórki zmienionych wyrobisk węgla brunatnego). Również w tym miejscu przebiegająca droga, typowa dla niebieskiej sieci koncentruje się i orientuje na podniesieniu bezpieczeństwa. Przebieg drogi powinien charakteryzować się brakiem przejazdów miejscowych oraz bezkolizyjnymi punktami węzłowymi.

Droga państwowa (N27) Zielona Góra – Żary – w przyszłości miejsce łączące z autostradą A4

Konfiguracja dróg	
Klasyfikacja	Droga państwowa N27
Profil	Dwupasmowa
Punkty węzłowe	Na takim samym poziomie
Przejazdy miejscowe	Liczne
Vmax Pkw (2007)	90 km/h poza miejscowościami, 50 km/h w terenach zabudowanych
Vmax Pkw (2013)	90 km/h poza miejscowościami, 50 km/h w terenach zabudowanych

Droga ta jest centralną osią polskiej części Euroregionu łączącą Zieloną Górą z południową częścią Żarami / Żaganiem.

Jednocześnie jest ona częścią ogromnej trasy łączącej Poznań – Zieloną Górę – Dresden.

Ocenie można poddać następujące drogi, również o znaczeniu ponad regionalnym.

- Droga państwowa/ Granica N12 De-Pl – Łęknica – Żary – Żagań – Głogów – Lodz
- Droga federalna B169 Cottbus – Senftenberg – A13 - Chemnitz
- Droga federalna B97 Cottbus – Spremberg – Dresden
- Droga federalna B115 Forst (Lausitz) – Döbern – Görlitz

1.1.2.3. Drogi o zasięgu regionalnym.

Następujące drogi o znaczeniu regionalnym podlegają naszej ocenie:

- Cottbus – Burg – Lübben
- Cottbus – Döbern
- Spremberg – Bad Muskau (B 156)
- Grenze D-Pl - Guben – Lieberose (B 320)
- Nowa Sól – Szprotawka (297)
- Grenze D-Pl – Zasięki – Lubsko – Nowogród Bobrz. (289)
- Krosno Odrz. – Lubsko – Żary (287)
- Sulechów – Babimost Flughafen (304)
- Cottbus – Vetschau – Lübbenau - Lübben



Droga między Cottbusiem i Burgiem, po zawieszeniu linii kolejowej, przejęła funkcję podstawowego połączenia z regionem Szprewy. Największe znaczenie droga ta zyskała w oczach publicznej sieci komunikacji. Samo miasto Burg jest w tym regionie centralnym miejscem, biorąc od uwagę rozwój przemysłu turystycznego.

Droga w relacji Cottbus – Döbern zagospodarowała południowo-wschodnim regionem i zapewnia połączenie sieci dróg w kierunku Górnej Łużycy wzdłuż Nisy. Znaczącym potencjałem turystycznym jest Bad Muskau, położone w pobliżu Saksonii, wyróżniające się atrakcyjnymi zamkami i krajobrazami parkowymi, przekraczającymi granice. Podobnie jest z miastem Weißwasser, które uważane jest za tradycyjne miasto przemysłowe. Droga ta, położona u stóp Nisy jest połączeniem z europejskimi miastami Görlitz / Zgorzelec .

1.1.3 Woda (Żegluga śródlądowa)

W euroregionie żegluga nie posiada obecnie żadnego większego znaczenia. Odra po stronie polskiej spełnia rolę drogi wodnej. Punkty przeładunkowe posiadają porty rzeczne w Krośnie Odrzańskim, w Cigacicach, Nowej Soli i Bytomiu Odrzańskim. Ekspedycja towarów, głównie towarów masowych odbywa się dzięki portowi morskiemu w Szczecinie i w kierunku Niemiec kanałem Odra-Szprewa i Odra-Havel.

Godne uwagi są promy w Bytomiu Odrz., Bojadłach, Pomorsku i Brodach, które służą za środek transportu w regionalnej sieci dróg.

W przeszłości Odra jako arteria komunikacyjna została rozbudowana tylko częściowo, dlatego należy liczyć się z ograniczeniami jeżeli chodzi o kwestię użyteczności ich użycia. Obok stosunkowo małej głębokości wyładowania cechuje ją przede wszystkim zmienny stan wody oddziałujący ujemnie na kontynuację korzystania z dróg wodnych jako środka komunikacji .

1.1.4 Powietrze

W euroregionie po stronie niemieckiej zlokalizowane są transportowane drogą lotniczą miejsca Cottbus-Drewitz, Spremberg-Welzow, Cottbus-Neuhausen, Siewisch a po stronie polskiej Zielona Góra (Babimost ,które jednak przeważająco wykorzystywane są na potrzeby regionalnej gospodarki, czarteru i ruchu szybowego) Z lotniska w Zielonej Górze kursuje regularna linia lotnicza do stolicy, Warszawy. W chwili obecnej nie przejawia się żadnych tendencji w kierunku rozwoju portów lotniczych.

Dla lotniska Cottbus-Drewitz przewidywane są szanse rozwoju w ruchu towarowym.

Aby użytkować europejskie i transkontynentalne łącza powietrzne z euro okolicy istnieją porty lotnicze w Berlinie i w Warszawie z wyraźnym stopniowaniem zaoferowanych linii. Należałoby wymienić również Wrocław, Drezno, Lipsk i Poznań. W szczególnie korzystnym położeniu znajdują się Berlin i Wrocław .

Lotnisko regionalne Cottbus-Drewitz (Code EDCD) służy jako regionalne miejsce lądowania o charakterze komunikacji lotniczej. Otwarcie lotniska udostępnia regionowi Sprewa-Nysa oraz miastu Cottbus komunikację lotniczą o charakterze przemysłowym i komiwojażerskim.

Lotnisko z pasami startowym i lądowania o długości 2.484 m (Beton 45 m) i długości 1.499 m (trawa 50 m) pozwala na lądowanie wielu rodzajów samolotów takich jak samolotów odrzutowych do 20 t oraz samolotów o napędzie śmigłowym do 30t.



Oddzielną część lotniska stanowią powierzchnie przeznaczone do dyspozycji ruchu szybowego. Techniczne wyposażenie lotniska oraz oferta usługowa z licznymi halowymi miejscami postoju miejscami przeznaczonymi do tankowania oraz pasażerską odprawą celną oferują idealny standart.

Cottbus-Neuhausen, z długim na 1.040 m pasem startu i lądowania (trawa 40 m) służy jako ogólny ośrodek ruchu przemysłowego i turystycznego jak i również jest ośrodkiem sportu powietrznego na południu kraju.

Spremberg-Welzow (Code EDCY) znajduje się z 2.000 m długim pasem startu i lądowania (Beton 30 m) między Senftenberg, Großräschen, Spremberg und Hoyerswerda. Jezioro Sedlitzer, powstałe z dziury po kopalni odkrywkowej, oferuje najlepsze warunki na stworzenie wodnego miejsca lądowania. Jest to dla Niemiec niepowtarzalny projekt w związku z połączeniem z komunikacyjnym miejscem lądowania Spremberg-Welzow (Code EDUY).

05-go marca 2004 roku zostało udzielone pozwolenie dla wodnego ruchu lądowania.

Ilustracja 3 – mapa , droga, woda, powietrze



Zintegrowana koncepcja komunikacyjna dla Euroregionu Szpewa - Nysa - Bóbr

Ilustracja 3

Mapa istniejącej sieci drogowej

- | | |
|----------------------------|--------------------------------|
| Sieć drogowa | Drogi wodne |
| Autostrada | Rzeki żeglowne |
| Droga szybkiego ruchu | Rzeki |
| Droga krajowa | Kanał |
| Droga wojewódzka | Jeziora |
| inne | Obszary chronione |
| Sieć kolejowa | Rezerwat biosfery |
| dwutorowo | Park Narodowy |
| jednotorowo | Park Krajobrazowy |
| inne | Granice administracyjne |
| Centra logistyczne | Państwa |
| port | Województwa |
| port, planowany | Powiaty |
| Lotniska | Osiedla / Mieszkańcy |
| lotnisko | teren miast |
| lotnisko regionalne | 100.000 - 250.000 |
| inne | 50.000 - 100.000 |
| Przejścia graniczne | 25.000 - 50.000 |
| kolejowe | 10.000 - 25.000 |
| drogowe | < 10.000 |

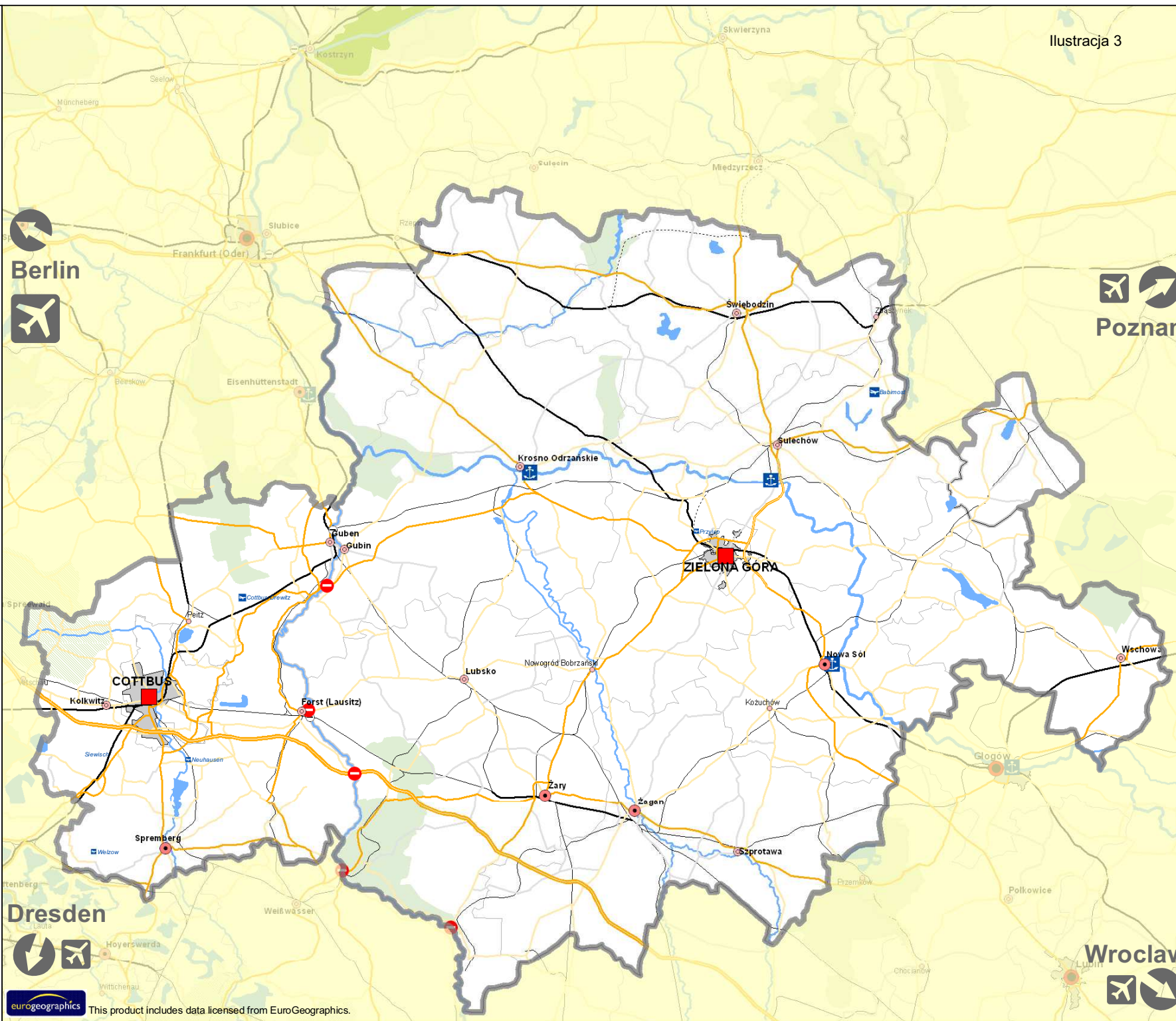
Skala: 1:500.000

Stan: Kwiecień 2008

Opracowanie:

INFRASTRUKTUR & UMWELT
Professor Böhm und Partner

ipg
Infrastruktur- und
Projektentwicklungsgesellschaft mbH





1.2 Obsługa komunikacji publicznej

1.2.1 Komunikacja szynowa

SPNV / SPFV Obsługa w okręgu Szprewa-Nysa¹

Linia	Trasa	Czas cyklu Ogólny czas trwania podróży	Uwagi
RE 2	Chottbus - Kunersdorf -(Vetschau – Berlin – Rathenow)	60 min	Dworce w Kunersdorf i Kolkwitz obsługa co 120-min
RE 11	Cottbus - Guben - (Coschen – Frankfurt nad Odrą)	60 min	
RE 18	Cottbus - Drebkau - (Senftenberg - Dresden/Falkenberg)	60 min	Dworzec w Leuthen obsługa co 120-min-
RE 10	Cottbus – (Calau – Leipzig)	120 min	
RB 43	Cottbus – Kolkwitz Süd – (Falkenberg)	120 min	
RB 46	Cottbus – Forst (Lausitz)	60 min	
LB 65	Cottbus – Spremberg – (Schleife – Görlitz – Zittau)	60 min	
EC 240/241	(Hamburg – Berlin - Lübbenau) – Cottbus – Żagań (Kraków)	1 para pociągów	EC Wawel
IC 2132/2131	Cottbus – (Lübbenau - Berlin – Norddeich Mole)	1 para pociągów	

Istniejąca oferta komunikacji w systemie sieci kolejowej po niemieckiej stronie Euroregionu odzwierciedla w istocie koncentrację na wielkie miasto Chociebuż/ Cottbus.

Na podstawie swojej konstrukcji, w systemie sieci kolejowej mniej dąży się do osiągnięcia wewnętrznego uściślenia. Sytuacja ta umocniona jest przez fakt, iż wszystkie linie komunikacji regionalnej zaczynają się bądź kończą w Cottbus/Chociebuż. Przy tym wszystkie połączenia regionalne w Cottbus według technicznego rozkładu jazdy objęte były gwarancją przesiadki połączenia każdorazowo do pełnej godziny, tak zwany węzeł zero. Dla wielu relacji zagwarantowane są czasowo przychylnie połączenia.

Bezpośrednie możliwości połączenia przez Cottbus bez przesiadki, nie są możliwe, za wyjątkiem relacji EC Wawel.

Podstawową ofertą w bezpośrednim dalekim ruchu turystycznym związane są tylko wielkie miasta Cottbus i Zielona Góra, zwłaszcza do krajowych stolic.

Cottbus jako ośrodek o wyższym znaczeniu istnieje tylko z dwiema parami pociągów IC/EC przeznaczonymi do dalszej podróży, sięgającej aż po Berlin. Pociągi do Drezna kursują w dwugodzinnych odstępach czasowych.

¹ lt. Rozkład jazdy 2008



SPNV / SPFV Obsługa w województwie lubuskim (część południowa)²

Linia	Trasa	Czas cyklu	Uwagi
355	(Kostrzyn - Rzepin) – Czerwieńsk – Zielona Góra	7 par pociągów	
355	Zielona Góra – Nowa Sól – (Głogów)	8 par pociągów	
		1 para pociągów	Pociąg pospieszny
333	Zielona Góra – Zbąszynek – (Poznań)	4 para pociągów	
		3 pary pociągów	Pociąg pospieszny
270 (RB 93)	(Forst (Lausitz)) – Zasieki – Żary – Żagań – (Legnica)	3 pary pociągów	
		1 para pociągów	EC
356	Zielona Góra – Żary – Żagań	4 pary pociągów	
358	Żagań – Niegosławice	4 pary pociągów	
359	Żary – Iłowa Zaganska – (Węgliniec)	4 pary pociągów	
350	(Głogów) – Wschowa – (Leszno)	4 pary pociągów	

Po stronie polskiej usługi komunikacyjne są znacznie bardziej zorientowane na popyt. Czas odjazdu pociągów ukierunkowany jest na transport pracowników do zakładów pracy. Rozkład jazdy nie został jeszcze dotąd całkowicie ukształtowany. Komunikacyjne punkty ciężkości skupiają się na jednej relacji wewnątrz obręczy miasta Nowa Sól – Zielona Góra – Sulechów oraz na zewnątrz w kierunku do Wrocławia i Poznania. Godną uwagi jest istniejąca wewnątrz polskiego euroregionu linia kolejowa relacji Zielona Góra – Żary – Żagań, która tworzy połączenie komunikacyjne między dwoma obwodowymi miastami powiatowymi oraz stolicą województwa.

Jeżeli chodzi o połączenia dalekobieżne, Zielona Góra posiada cztery pary połączeń do Poznania, Warszawy, Gdańska. Istnieje również szybkie połączenie do Szczecina i Wrocławia. Dla południowej części okolic Żary / Żagań, istnieje obecnie bezpośrednie połączenie przez Cottbus do Berlina- Hamburga jak i do Wrocławia- Krakowa. (EC Wawel).

² It. Obowiązujący rozkład jazdy 2008



1.2.2 Komunikacja autobusowa

Obsługa autobusów w powiecie Szprewa -Nysa³

Linia	Trasa	Czas cyklu/ Jazdy Poniedziałek- Piątek	Uwagi
44,47	Cottbus – Burg	19x	Komunikacja Cottbus
500	Cottbus – Burg (- Lübben)	5x	RVS
29	Cottbus – Peitz – Kraftwerk Jänschwalde	9x	Komunikacja Cottbus
800	Cottbus – Spremberg (- Hoyerswerda)	17x (1-h-Takt)	Komunikacja Nysa
877	Cottbus – Peitz – Guben	15x (1-h-Takt)	Komunikacja Nysa
851	Cottbus – Döbern	14x (1-h-Takt)	Komunikacja Nysa
851	Döbern – Forst	15x (1-h-Takt)	Komunikacja Nysa
858	Forst – Guben	14x (1-h-Takt)	Komunikacja Nysa
879	Spremberg – Döbern	15x (1-h-Takt)	Komunikacja Nysa
868	Döbern – Wolfshain (- Bad Muskau)	15x (1-h-Takt)	Komunikacja Nysa
23	Cottbus – Neupetershain - Welzow	8x	Komunikacja Cottbus
891	Guben – Pinnow	5x	„PinnowFlex“ Przykład na usługę w razie zapotrzebowania)

Regionalna komunikacja autobusowa po niemieckiej stronie euroregionu korzysta z usług przedsiębiorstw komunikacyjnych Nysy, Cottbus i Regionalnego Towarzystwa Komunikacyjnego Dame-Spreewald GmbH. W planie komunikacji podmiejskiej powiatu, w dni robocze określone są główne osie komunikacji, zorganizowane w 60 minutowych odstępach czasowych. Oferowane są przejazdy w podobnych lecz nierytmicznych odstępach czasowych. Przy czym należy dodać, iż podejmowane są widoczne próby pogodzenia przejazdów autobusowych z regionalną siecią kolejową.

Lokalizacja przedsiębiorstw autobusowych komunikacji Nysy, Spremberga, Guben i Forst(Lausitz) pełni jednocześnie funkcję centrum dla okolicznych gmin i podstawowych ośrodków.

Rozwiązaniem dla publicznej komunikacji miasta Cottbus i jego okolic, jest dopasowana sieć linii tranwajowej, miejskiego autobusu oraz regionalnego autobusu. Linie tranwajowe są podstawą miejskich środków komunikacyjnych.

W ostatnich 15 do 20 lat, komunikacja autobusowa w województwie lubuskim wykazała się widocznym rozwojem. Obok widocznej modernizacji floty autobusowej, na rynku pojawiły się nowe przedsiębiorstwa, związane z komunikacją. Nowe przedsiębiorstwa znalazły się w niekoncesjonowanym ruchu autobusowym, związanym z mikrobusami i ich polem działania.

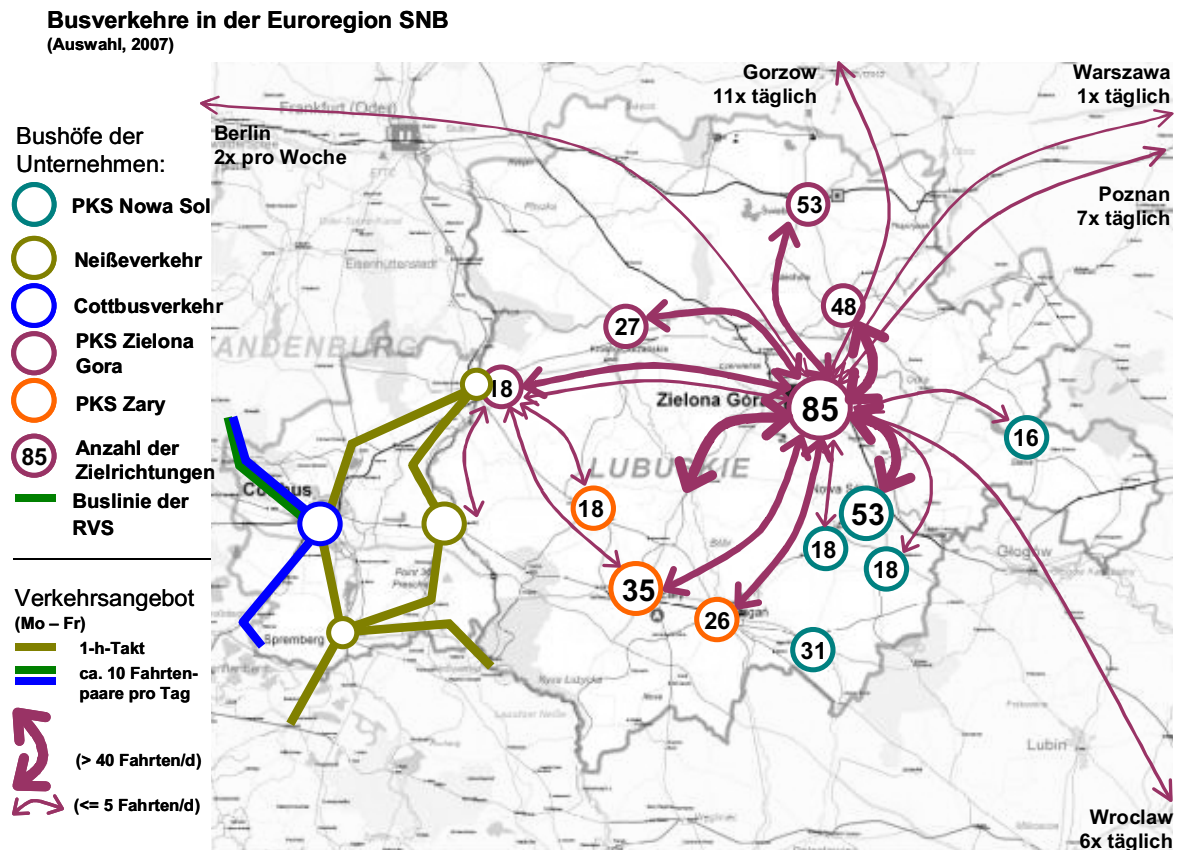
Często nie przedstawiają one jednak żadnych regularnych publicznie opublikowanych rozkładów jazdy. Z tego powodu, na fundament komunikacji składają się duże przedsiębiorstwa autobusowe, grupy PKS.

Kształtowanie rozkładów jazdy przebiega w sposób autonomiczny i do tej pory w nikłym stopniu dopasowane jest ono do rozkładu jazdy linii kolejowych.

³ Rozkład jazdy, luty 2008 (Wybór), Poniedziałek- Piątek



Zagospodarowanie polskiego regionu, a mianowicie skupienie się na tworzeniu mocnych relacji pomiędzy bliskimi liniami kolejowymi a komunikacją autobusową na płaszczyźnie ich funkcji zasadniczych znajduje się obecnie niestety jeszcze w załączku.
Częstotliwość usług pewnych relacji na przykładzie Zielonej Góry, wyjaśnia tą sytuację:



1.2.3 Komunikacja transgraniczna

Z wejściem w życie układu z Schengen ożywiły się zapotrzebowania i wzrósł popyt.
Z tego powodu, w grudniu 2007 roku zostały dodane do komunikacji liniowej nowe połączenia:

W Euroregionie Sprewa-Nysa-Bóbr, w rozkładach jazdy oferowane są następujące połączenia:

SPNV

- 1 para pociągów Żagań – Żary – Cottbus, kursuje codziennie nowe od 09.12.2007
- 2 para pociągów Żagań – Żary – Forst (Lausitz), kursuje codziennie
- 1 para pociągów Zielona Góra – Rzepin – Frankfurt/Oder, kursuje codziennie nowe od 09.12.2007

SPFV

- 1 para pociągów w relacji Hamburg – Berlin – Cottbus – Forst (Lausitz) – Żary – Żagań – Wrocław - Kraków, EC Wawel, codziennie



Komunikacja autobusowa

- 2pary autobusów Zielona Góra – Gubin – Guben z połączeniem autobusowym lub pociagowym do Cottbus, od poniedziałku do piatku nowe od 21.12.2007

Połączenia przedstawiają adekwatne rozszerzenie oferty usług komunikacyjnych. Oczekuje się, że oferty związane z marketingiem i środkami taryfikującymi, odpowiednio wpłyną na wrastający popyt.

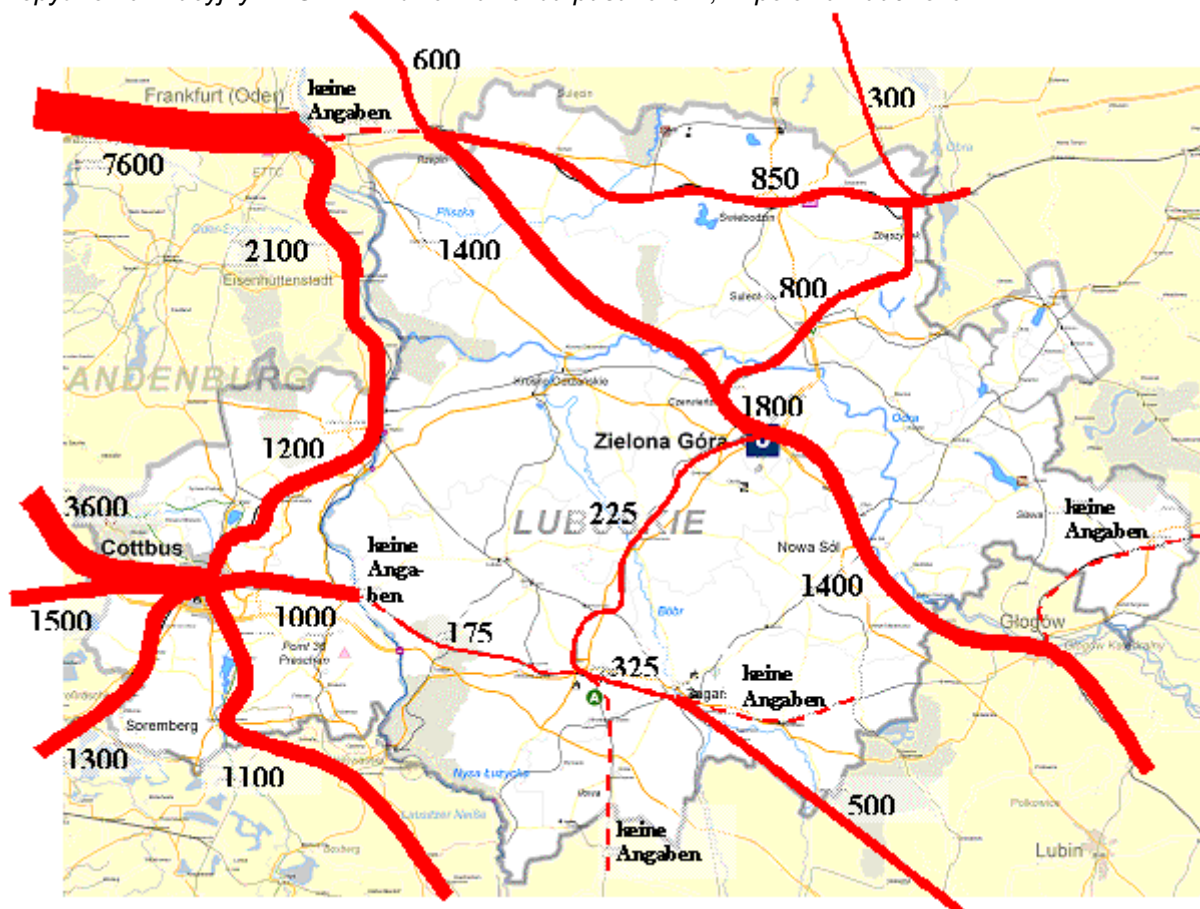


1.3 Popyt komunikacyjny

Zasadniczo, z powodu istniejącej konkurencji, wskaźniki wydajności popytu komunikacji traktowane są przez przedsiębiorstwa komunikacyjne jako dane ściśle wewnętrzne. Z tego powodu, z reguły brak jest danych na ten temat. Dowody powiązanych ze sobą wzajemnie relacji lub linii są bardzo trudno osiągalne.

1.3.1 Komunikacja kolejowa

Popyt komunikacyjny im SPNV – dzienna liczba pasażerów, 2. połowa 2006 roku⁴



Dla SPNV przedłożone zostały odpowiednie, jednak nie kompletne dane. Należy uwzględnić, iż dane te zostały pozyskane z wielu różnych instytucji, w których powstały w wyniku różnych ekspertyz. Na obszarach radialnych komunikacyjnego węzła szynowego Cottbus osiągnięta jest dziennie suma pasażerów 9.500 – 10.000. Z liczby tej jedną trzecią stanowią pasażerowie relacji z lub do Berlina, inne są względnie równomiernie podzielone. Liczby te wynikają przeważająco z kursów o zasięgu ogólnokrajowym w kierunku Berlina, Frankfurtu nad Odrą, Görlitz, Lipska i Drezna. Przy wewnętrznym zrekonstruowaniu SPNV za wyjątkiem relacji Cottbus – Forst (Lausitz) SPNV odgrywa bardziej podporządkowaną podrzędną rolę. Względnie krótkie odcinki linii, częściowo niekorzystne położenie dworców kolejowych względem części głównej, dają za mało impulsów do korzystania z linii kolejowych.

⁴ Źródło: DB Regio, JoiTraM-ekspertyza, PKP / Województwo Lubuskie



Po stronie polskiej dominującym w ruchu regionalnym jest odcinek między Rzepinem a Głogowem. Dane liczbowe nie potwierdzają jednoznacznie czy chodzi o regionalne potoki komunikacyjne (Zródło i punkt docelowy w obrębie Euroregionu). Podobna sytuacja dotyczy odcinków między Rzepinem a Zieloną Górą i Zbąszynkiem, jak i między Żaganiem a Legnicą. Na pozostałych odcinkach popyt komunikacyjny jest marginalny.

Z powodu niskiej prędkości (mniej niż 60 km/h) EC Wawel kursujący między Berlinem i Wrocławiem cieszy się małym zainteresowaniem.

1.3.2 Komunikacja autobusowa

Dla tej kategorii komunikacyjnej nie ma żadnych bezpośrednich danych. Rekompensatą za to może stanowić dość wysoki popyt w Euroregionie, wykraczający poza ramy i jest on w pewnym sensie istotnym wyjaśnieniem.

Po stronie niemieckiej między Cottbus i dalszymi miastami, rozkład jazdy kierowany jest przez istniejący popyt. Z reguły, 60-minutowy rytm proponowany jest codziennie w głównych relacjach okręgu Sprewa-Nysa. Liczba przejazdów w relacjach uzupełniających jest znacznie niższa. Zlokalizowane przedsiębiorstwa autobusowe Nysy, Spremberga, Guben und Forst(Lausitz) pełnią jednocześnie funkcję centrum dla otaczających je gmin i środków podstawowych.

W południowej części województwa Lubuskiego PKS posiada swoje oddziały w Świebodzinie, Sulechowie, Krośnie Odrz. i Gubinie, które pełnią funkcję analogiczną. Przedsiębiorstwo PKS-u w Żarach obsługuje swoimi dworcami autobusowymi w Żaganiu i Lubsku, obszar na południe od Zielonej Góry i Nowej Soli.

W przeciwieństwie do niemieckiej części euroregionu, komunikacja autobusowa po polskiej stronie zorientowana jest również na dalekie relacje. W ten sposób Zielona Góra związana jest bezpośrednio z grupą wielkich miast, np. Warszawą, Krakowem, Katowicami. Dwa razy tygodniowo oferowane jest również bezpośrednie połączenie do Berlina. Oferty te podążają za obecnym popytem komunikacyjnym.

Znaczny popyt komunikacyjny zauważa się po polskiej stronie na obrzeżach miasta. Potwierdzeniem na to są godne uwagi znaczne liczby par autobusów, które odpowiadają standardom wykwalifikowanej komunikacji miejskiej. Popyt komunikacyjny między średnimi miastami a głównymi centrami jest w obu częściach regionu pokryty i zaspokojony.

1.3.3 Droga

W euroregionie, od 1990 roku zauważa się wzrost indywidualnego transportu zmotoryzowanego oraz twarowego transportu drogowego. Wzrost ten podąża w kierunku trendu zachodnio europejskiego. Ze względu na warunki strukturalne po stronie polskiej, proces ten przebiega w znacznie zauważalnej osłabionej formie. Komunikacja w euroregionie, przebiegająca nad obszarem autostrad osiągnęła już znaczny poziom i będzie się on ciągle wzmacniał. Proces ten będzie niekorzystnie wpływał na warunki ekologiczne, co wywoła niekorzystny wpływ na ogólne warunki społeczne.

Znaczące dla dalszego rozwoju przestrzeni ekonomicznej w euroregionie są szybkie i bezkonfliktowe powiązania do przestrzennych paneuropejskich korytarzy komunikacyjnych. Wzrost popytu komunikacji gospodarczej jest z tym procesem bezpośrednio związany.

Scenariusze rozwoju dróg po polskiej i po niemieckiej stronie są ze sobą ściśle powiązane. Uwidacznia się to w wyraznym obciążeniu drogowym Cottbus i jego okolicznych terenów w kierunku Senftenberga, Spremberg, Peitz i w pobliżu Kolkwitz. Podobna analogiczna sytuacja zarysowała się w gospodarczym oraz osiedlowym obszarze Zielonej Góry. Drogowa oś trójki miast Nowa Sól– Zielona



Góra – Sulechów, jest jednak bardziej zorientowana na silniejszą formę korytarza drogowego i jest jego głównym nośnikiem. Dodatkowym obciążeniem są jeszcze drogi w południowo zachodnim kierunku Żary / Żagań oraz autostrada Berlin Wrocław. Ruch zorientowany w kierunku północnym, biegnący drogą ekspresową S3 przez Sulechów do Świebodzina i do wschodnio-zachodniego korytarza Warszawa – Berlin jest znaczącym obciążeniem i ogromnym piętnem komunikacyjnym. Transgraniczna komunikacja gospodarcza zaczyna odgrywać wewnątrz euroregionu coraz bardziej znaczącą rolę.

1.3.4 Komunikacja transgraniczna.

Po obu stronach euroregionu, popyt komunikacyjny jest w znacznej części realizowany przez indywidualny zmotoryzowany transport (MIV) Zwiększa się również popyt na powiązania między oboma częściami euroregionu.

Do listopada 2007 roku istniała tylko publiczna transgraniczna linia komunikacyjna Forst (Lausitz) – Żary – Żagań (DB AG Kursbuch-Nr. 209.46; PKP Rozkład jazdy-Nr. 270). Brakuje danych dotyczących transgranicznego faktycznego ruchu turystycznego. W ostatnim czasie kursowały codziennie dwie pary pociągów, co świadczy o ogromnym rezonansie popytu na tego rodzaju usługi.

Najważniejszym połączeniem w drogowym ruchu towarowym jest połączenie przebiegające nad Nysą a mianowicie autostrada Berlin - Wrocław. Autostrada ta wiąże ze sobą wiele kursów od środkowej i północnej części Niemiec po tereny południowej Polski.

Okręg przemysłowy w okolicach Żary / Żagań zdobył na swojej atrakcyjności, dzięki bliskiemu położeniu przy autostradzie. Również inne przestrzenie ekonomiczne euroregionu korzystają z tego odcinka autostrady.

Przejście drogowe Guben – Gubin wykazuje się znacznym transportem gospodarczym, czego nie można powiedzieć o terenie między Forst (Lausitz)- Zasieki.

1.3.5 Komunikacja lotnicza

Liczba przelotów w brandenburskiej części euroregionu w 2006 roku znajduje się w dolnym jego zakresie. Poprzez różne zadania i możliwości regionów bezpośrednio ich porównywanie nie jest wskazane.

Pozyskane liczby różnią się znacznie między sobą i znacznie odbiegają od przyjętych norm.

Najważniejszym wkładem szczytują się regionalne lotnisko w Cottbus-Drewitz z przeciętną liczbą 2800 startów rocznie. Najwyższe liczby startów zanotowano w 2003 i 2004 roku osiągając liczbę 3000. Najniższą liczbę osiągnięto w 2006 roku a w 2007 liczba ta sięgała 7141 startów, gdzie w 2001 roku było ich tylko 5434.

Ogólnie odbyło się tu 3737 lotów szkolnych, z reguły samolotami typu A320 und B737, które przyczyniły się do wysokiej liczby lotów handlowych. Przewóz osób ogranicza się do lotów czarterowych kursujących np. na rozgrywki piłki nożnej. Inne loty nie są w tej chwili oferowane. Obok niehandlowego silnikowego ruchu lotniczego (2190 lotów) odbywa się tu również komunikacja ultra lekkich samolotów (949 lotów). Liczby lotów obu kategorii maleją.



Lotnisko regionalne w Cottbus-Drewitz - Odprawa⁵



Głównym punktem ciężkości w ruchu lotniczym w Cottbus- Neuhausen stało się lotnictwo sportowe. Podczas gdy w 2002 roku odnotowano tu 19.324 lotów, z czego 5.634 były to loty nieprzemysłowe, w 2006 odnotowano już tylko 3.649 i liczba ta ciągle maleje. Trzecie lotnisko Cottbus służy klinice Carl-Thiem w formie helikopterów ratunkowych. Można mówić tu o ciągłym użytku, z przeciętną liczbą 460 lotów.

Wspomnieć należy również o lotnisku w Spremberg-Welzow, z którego w 2007 roku wystartowało 1.059 lotów. Liczba lotów spadła o więcej niż 70%. W 2005 odyło się jeszcze 4.558 lotów nieprzemysłowych a w przedziale od 2002 – 2001 było ich już tylko 1.300.

Często zapomina się o specjalnym miejscu przeznaczonym do lądowania w Bronkow. Jest ono centralnym obozem treningowym dla samolotów sportowych i osiąga od lat wysoką liczbę 2.500 startów.

Najmniej istotną rolę odgrywa lotnisko dla helikopterów w Sprembergu, które to w 2006 roku zarejestrowało liczbę 7 startów a lotnisko Siewisch odnotowało ich aż 25.

Ostatnio lotnisko to pozwala również na lądowanie ultra lekkim awionetkom i innym modelom samolotów. Lotnisko to bardziej odgrywa rolę stadionu regionalnego niż portu komunikacyjnego.

Ilustracja 4 – mapa SPNV / ÖPNV-połączenia

Ilustracja 5 – analiza lotów

⁵ Quelle: www.flugplatz-drewitz.de



Zintegrowana koncepcja komunikacyjna dla Euroregionu Szpewa - Nysa - Bóbr

Mapa połączeń transportu publicznego

- Sieć kolejowa**
- dwutorowo, przewozy pasażerskie
 - jednotorowo, przewozy pasażerskie i towarowe
 - jednotorowo, przewozy pasażerskie
 - jednotorowo, przewozy towarowe
 - nieczynne
 - inne
- Przejścia graniczne**
- kolejowe
 - drogowe
- Sieć drogową**
- Autostrada
 - Droga krajowa
 - Droga wojewódzka
 - inaczej
- Granice administracyjne**
- Państwa
 - Województwa
 - Powiaty
- Drogi wodne**
- Rzeki z egłowne
 - Rzeki
 - Kanał
 - Jeziora
- Obszary chronione**
- Rezerwat biosfery
 - Park Narodowy
 - Park Krajobrazowy
- Osiedla / Mieszkańcy**
- Tereny miast
- Liczba podróżujących na dzień (2007)**
- 100 - 250
 - 251 - 500
 - 501 - 1000
 - 1001 - 5000
 - 5001 - 10000
- Pary pociągów na dzień**
- <6
 - 6-12
 - >12
- Liczba połączeń autobusowych**
- 1-4
 - 5-12
 - 13-24
 - 25-48
 - 49-65
- Dostęp do pociągów dalekobieżnych**
- Pociągi dalekobieżne
 - EC Eurocity
 - EX Express
 - TLK Tania Linia Kolejowa
 - IC InterCity

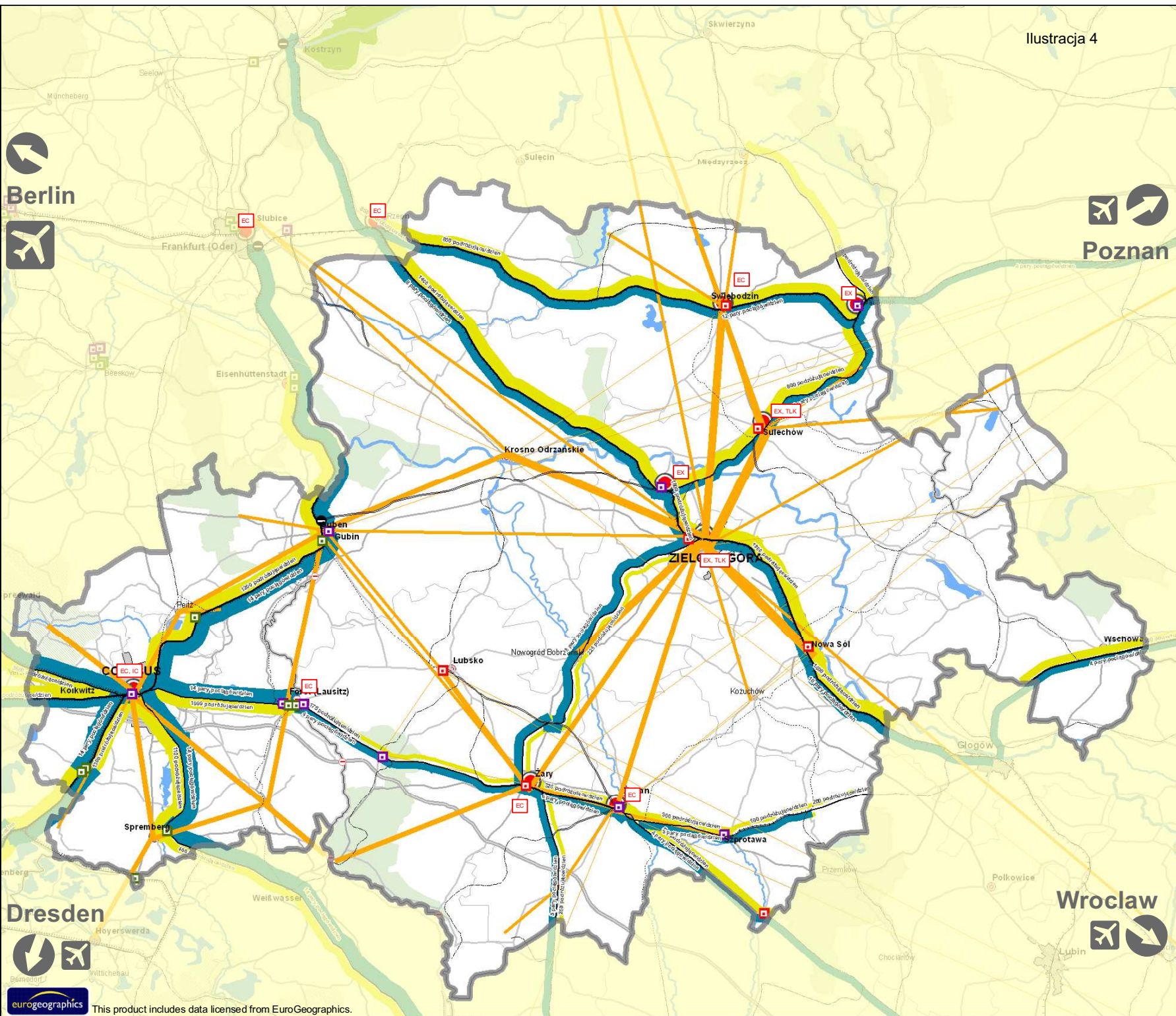
Skala: 1:500.000

Stan: Kwiecien 2008

Opracowanie:

INFRASTRUKTUR & UMWELT
Professor Böhm und Partner

ipg
Infrastruktur- und
Projektentwicklungsgesellschaft mbH



Ilustracja 4

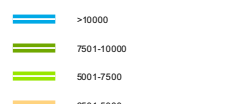


Zintegrowana koncepcja komunikacyjna dla Euroregionu Szpewa - Nysa - Bóbr

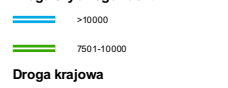
Analiza ruchu drogowego

Pomiar ruchu 2000, pojazdy/dobę

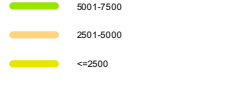
Autostrada



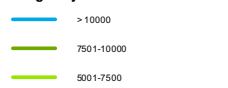
Droga szybkiego ruchu



Droga krajowa



Droga wojewódzka



Droga wiejska



Sieć kolejowa



Drogi wodne



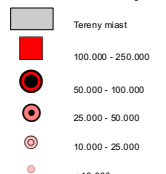
Obszary chronione



Granice administracyjne



Osiedla / Mieszkańcy



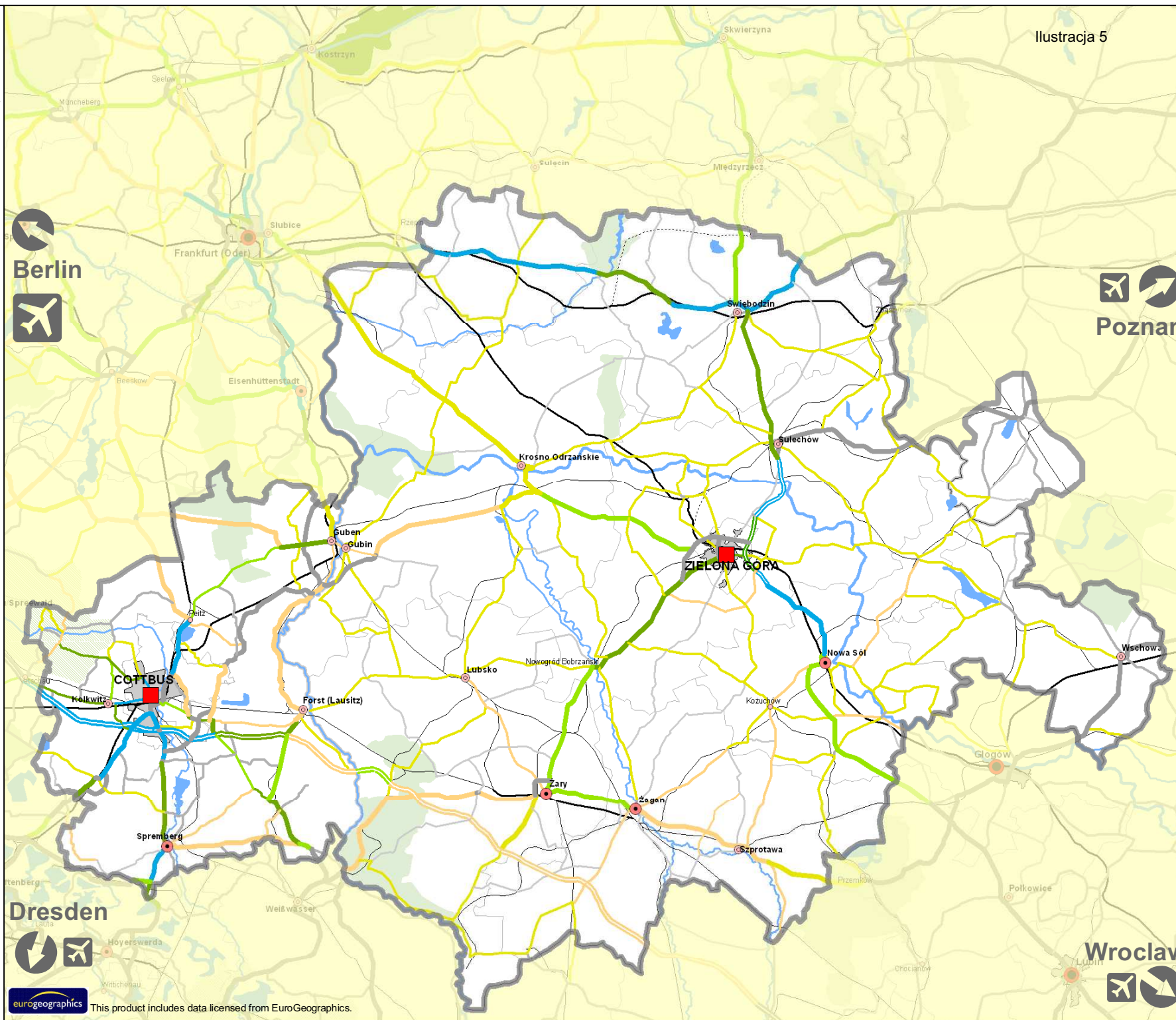
Skala: 1:500.000

Stan: Kwiecień 2008

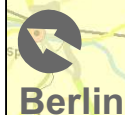
Opracowanie:

INFRASTRUKTUR & UMWELT
Professor Böhm und Partner

ipg
Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH



Ilustracja 5



Poznan



Dresden



Wrocław



1.4 Analiza deficytów

Oceniając obecną sytuację połączeń komunikacyjnych zauważa się w głównej mierze znaczne deficyty w zagospodarowaniu regionem. Dobra jakość połączeń komunikacyjnych cechuje się przede wszystkim przez wysoką osiąganą prędkość podróży. Ponadto poddawany ocenie kryterium jest również częstotliwość połączeń a także konieczność przesiadania się. W ramach niniejszej koncepcji, kryteria te nie zostały wzięte pod uwagę, gdyż wymagałoby to bardziej obszernych badań.

W poniższej koncepcji skupiliśmy się głównie na ocenie etapów rozwoju komunikacji I oraz II stopnia. Uwagę naszą przyciągnęła głównie komunikacja o zasięgu ogólnokrajowym ale ważnym aspektem badań były również połączenia regionalne.

Głównym zadaniem naszych badań i ich punktem ciężkości były transgraniczne połączenia euroregionu.

Klasyfikacja relacji komunikacyjnych

Szczelbel komunikacyjny		Kryteria klasyfikacji		znaczenie IVK
Stopień	Oznaczenie	Funkcja zaopatrzenia	Funkcja wymiany	
0	kontynentalne	---	MK --- MK	
I	przestrzenne / o zasięgu ogólnokrajowym	OZ --- MK	OZ --- OZ	X
II	O zasięgu ogólnokrajowym / regionalne	MZ --- OZ	MZ --- MZ	X
III	regionalne	GZ --- MZ	GZ --- GZ	
IV	bliskie	GM --- GZ	GM --- GM	
V	małe	OT --- GM	OT --- OT	

MK = jądro metropoli

OZ = centrum wyższe

MZ = centrum

GZ = centrum podstawowe

GM = Gmina bez centralnego miejscowego znaczenia

OT = część miejscowości

Euroregion Sprewa-Nysa-Bóbr charakteryzuje następujący obraz:

Zasadniczo w komunikacji drogowej osiągnięta jest dobra jakość. Zielona Góra, przez dość duże oddalenie od sieci autostrad jest dość uszkodzona.

Cottbus osiąga lepsze wyniki przez bliskie połączenie z autostradami. Sytuacja wygląda dużo gorzej, jeżeli chodzi o połączenia z częścią środkowych Niemiec. Następstwem tego były cyrkuły kopali odkrywkowej, od których zależne były położenia dróg.

W szynowej komunikacji pasażerskiej istnieją jawne braki komunikacyjne. Szczególnie sytuacja ta dotyczy Zielonej Góry, która jako wyższe centrum jest niestety źle dostępna. Tylko znajdująca się obok Nowa Sól wykazuje korzystne dla pasażerów godziny odjazdów. Połączenia linii kolejowych w pobliżu terenów przygranicznych wykazują jeszcze większe niedobory.

Do Krosna Odrzańskiego nie ma obecnie żadnych połączeń. Jedynie miasta wzdłuż odcinka Forst (Lausitz) – Żary – Żagań osiągają przydatne godziny połączeń. Jednak częstotliwość tych usług jest raczej średnia.

Ilustracja 6 – mapa deficytów szynowej komunikacji pasażerskiej

Ilustracja 7 – mapa deficytów zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej



Zintegrowana koncepcja komunikacyjna dla Euroregionu Szpewa - Nysa - Bóbr

Mapa deficytów w kolejowej komunikacji pasażerskiej

- Jakość połączeń**
- Metropole-OZ**
- slaba
 - średnia
- OZ-OZ**
- zła
 - bardzo dobra
 - dobra
 - średnia
 - zła
 - bardzo zła
- OZ-MZ**
- bardzo dobra
 - dobra
 - zła
 - bardzo zła
- Granie administracyjne**
- Państwa
 - Województwa
 - Powiaty
- Sieć kolejowa**
- jednotorowo, przewozy pasażerskie
 - dwutorowo, przewozy pasażerskie
 - przewozy towarowe, dwutorowo
 - jednotorowo, przewozy towarowe
 - w budowie
 - wąskotorowo
 - nieczynne jednotorowo
 - stillegelegte dwutorowo
 - inne
- Drogi wodne**
- Rzeki żeglowne
 - Rzeki
 - Kanał
 - Jeziona
- Osiedla / Mieszkańcy**
- Tereny miast
 - 100.000 - 250.000
 - 50.000 - 100.000
 - 25.000 - 50.000
 - 10.000 - 25.000
 - < 10.000

Objasnienia

Ocena	Jakość połączeń	Proporcja aktualnego do zamierzanego czasu podróży
bardzo dobrze	<= 1,00	<= 1,00
dobrze	<= 1,25	<= 1,25
średnio	<= 1,75	<= 1,75
slabo	<= 2,00	<= 2,00
zła	<= 2,50	<= 2,50

OZ - osrodki nadzredne
MZ - osrodki posrednie

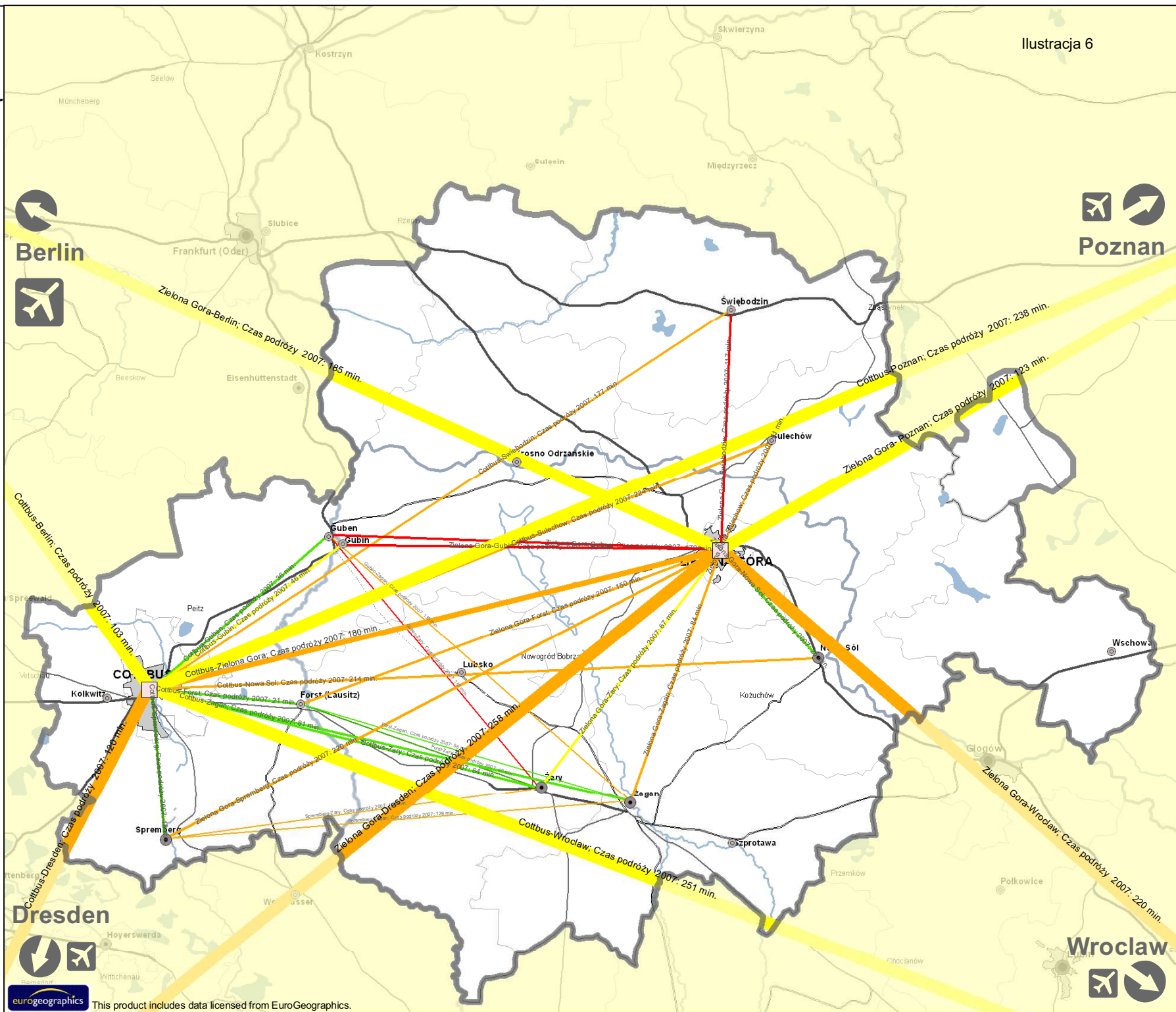
Skala: 1:500.000

Stan: Kwiecień 2008

Opracowanie:

INFRASTRUKTUR & UMWELT
Professor Böhm und Partner

ipg
Infrastruktur- und
Projektentwicklungsgesellschaft mbH



Ilustracja 6



Zintegrowana koncepcja komunikacyjna dla Euroregionu Szpewa - Nysa - Bóbr

Mapa deficytów indywidualnej komunikacji drogowej

- Jakość połączeń**
- Metropole-OZ
 dobrze
 średnio
- OZ-OZ
 średnio
- OZ-MZ
 bardzo dobrze
 dobrze
 średnio
- MZ-MZ
 bardzo dobrze
 dobrze
- Sieć drogowa**
- Autostrada
 - Droga krajowa
 - Droga wojewódzka
 - Drogi gminne
- Drogi wodne**
- Rzeki żeglowne
 - Rzeki
 - Kanał
 - Jeziora
- Osiedla / Mieszkańcy**
- Tereny miast
 - 100.000 - 250.000
 - 50.000 - 100.000
 - 25.000 - 50.000
 - 10.000 - 25.000
 - < 10.000
- Granice administracyjne**
- Państwa
 - Województwa
 - Powiaty

Objasnienia

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

OZ - osrodki nadrzedne
 MZ - osrodki posrednie

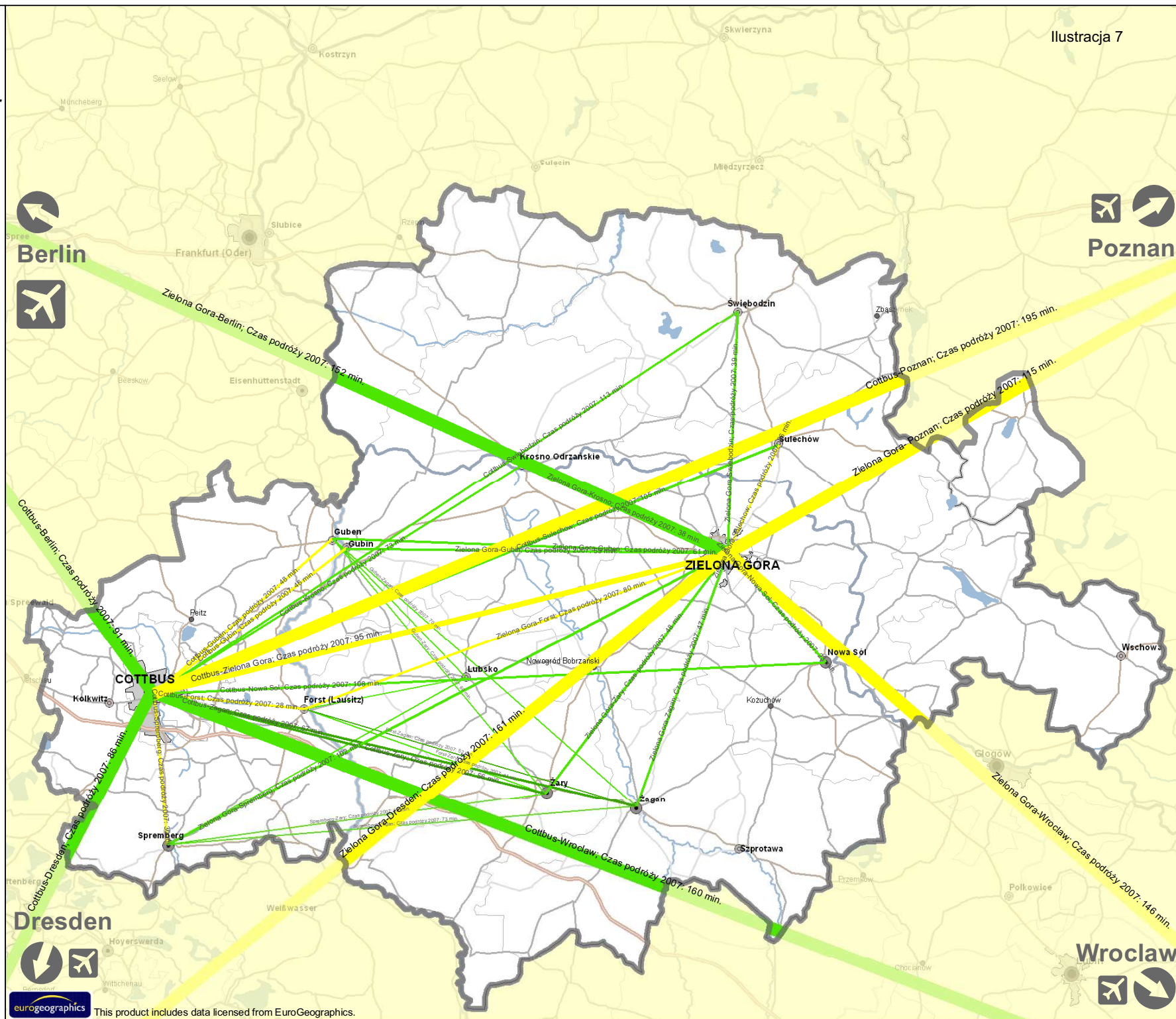
Skala: 1:500.000

Stan: Kwiecień 2008

Opracowanie:

INFRASTRUKTUR & UMWELT
 Professor Böhm und Partner

ipg
 Infrastruktur- und
 Projektentwicklungsgesellschaft mbH



Ilustracja 7



Zintegrowana koncepcja komunikacyjna dla Euroregionu Sprewa-Nysa-Bóbr

Aktualen połączenia z miejsc centralnych

Stadt	Stadt	Luftlinie			SPFV/SPNV		MIV	
		Entfernung	Reisezeit SPV	Reisezeit MIV	Reisezeit lt. Fpl. 2008	Koeffizient	Reisezeit	Koeffizient
MET/LZ/OZ (extern) --- OZ (intern)			80 km/h	75 km/h				
Cottbus	Berlin (City)	107	80	86	103	1,28	91	1,06
	Dresden	90	68	72	120	1,78	86	1,19
	Wrocław	200	150	160	251	1,67	160	1,00
	Poznań	192	144	154	238	1,65	195	1,27
Zielona Góra	Berlin (City)	161	121	129	185	1,53	152	1,18
	Dresden	158	119	126	258	2,18	161	1,27
	Wrocław	140	105	112	220	2,10	146	1,30
	Poznań	110	83	88	123	1,49	115	1,31
OZ (intern) --- OZ (intern)			70 km/h	70 km/h				
Cottbus	Zielona Góra	84	72	72	180	2,50	95	1,32
OZ (intern) --- MZ bzw. KS (intern)			60 km/h	60 km/h				
Cottbus	Guben	34	34	34	36	1,06	48	1,41
	Spremberg	21	21	21	18	0,86	30	1,43
	Forst	20	20	20	21	1,05	28	1,40
	Żary	58	58	58	64	1,10	56	0,97
	Nowa Sól	96	96	96	214	2,23	108	1,13
	Żagań	70	70	70	81	1,16	67	0,96
	Świebodzin	99	99	99	177	1,79	113	1,14
	Gubin	35	35	35	46	1,31	46	1,31
	Krosno	63	63	63	keine		73	1,16
	Sulechów	97	97	97	224	2,31	105	1,08
Zielona Góra	Guben	56	56	56	170	3,04	61	1,09
	Spremberg	89	89	89	220	2,47	102	1,15
	Forst	64	64	64	150	2,34	80	1,25
	Żary	43	43	43	67	1,56	48	1,12
	Nowa Sól	21	21	21	25	1,19	23	1,10
	Żagań	39	39	39	84	2,15	47	1,21
	Świebodzin	35	35	35	117	3,34	39	1,11
	Gubin	55	55	55	180	3,27	59	1,07
	Krosno	31	31	31	keine		38	1,23
	Sulechów	19	19	19	41	2,16	26	1,37
MZ bzw. KS (grenznah) --- MZ bzw. KS (grenznah)			55 km/h	55 km/h				
Forst	Żary	37	40	40	40	0,99	41	1,02
	Żagań	48	52	52	56	1,07	52	0,99
	Lubsko	24	26	26	keine		32	1,22
Guben	Żary	47	51	51	151	2,95	60	1,17
	Żagań	57	62	62	135	2,17	70	1,13
	Lubsko	27	29	29	keine		34	1,15
Spremberg	Żary	54	59	59	110	1,87	62	1,05
	Żagań	66	72	72	129	1,79	73	1,01
	Lubsko	48	52	52	keine		64	1,22

MET = Metropole
 LZ = Landeszentrum (OZ mit überregionaler Bedeutung)
 OZ = Oberzentrum
 MZ = Mittelzentrum
 KS = Kreisstadt

Grundlagen:
 SPNV/SPFV Fahrplanauskünfte, beide Richtungen recherchiert schnellste Verbindung
 Busfahrpläne unberücksichtigt
 MIV Routenplaner, schnellste Verbindung

Verkehrsverbindungen

bis 1,00	sehr gut	bis 1,00
bis 1,25	gut	bis 1,25
bis 1,75	mäßig	bis 1,75
bis 2,50	mangelhaft	bis 2,50
über 2,50	schlecht	über 2,50



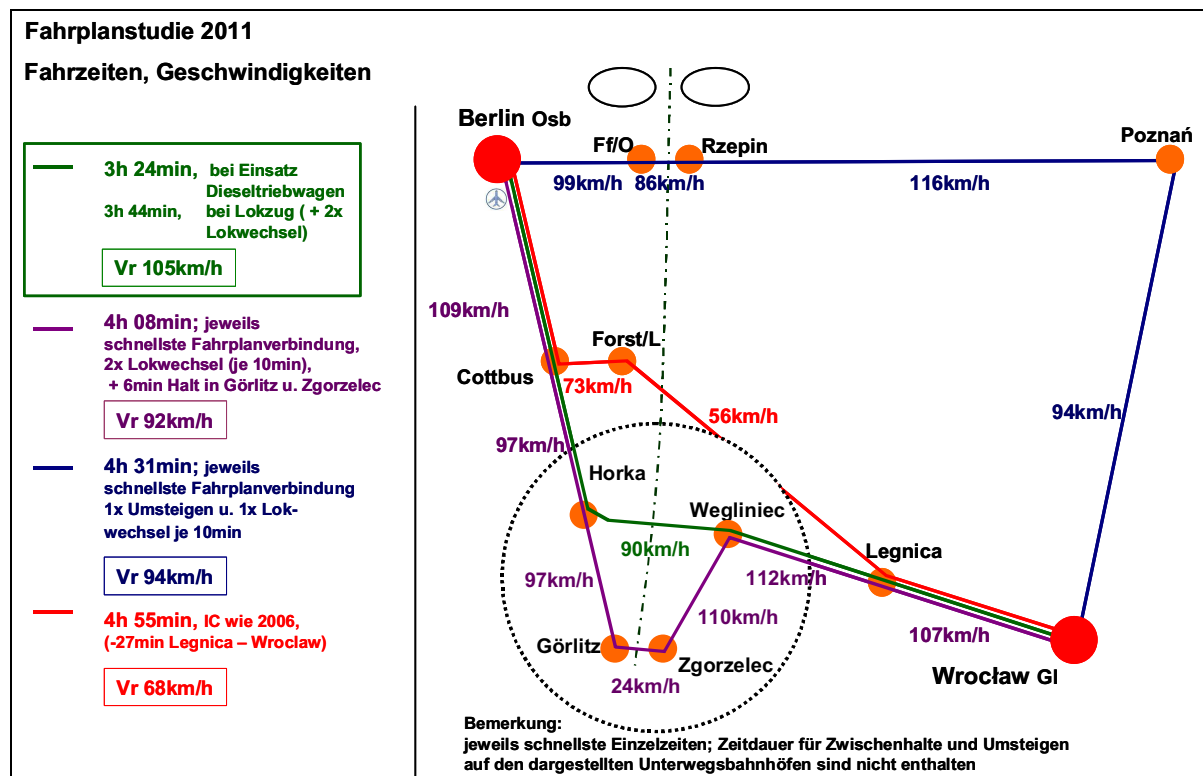
1.4.1 Zewnętrzne zagospodarowanie euroregionem

Paneuropejski korytarz komunikacyjny II Berlin- Warszawa- Moskwa styka się z północną częścią euroregionu. Miasto Świebodzin, które leży w tym korytarzu komunikacyjnym, obsługiwane jest jednak tylko przez pociągi ekspresowe. Z ledwością funkcjonuje ono jako stabilny punkt powiązania z przestrzennym europejskim systemem kolei. EC Wawel (Hamburg – Berlin – Cottbus – Wrocław - Kraków) spełnia więc podstawową obsługę południowo-zachodniego zagospodarowania euroregionem. Niska prędkość podróżna pociągu EC Wawel, w porównaniu z poziomem międzynarodowym nie wpływa korzystnie na jego użytkowanie.

Zatem połączenie to, z handlowego punktu widzenia, związanego z euroregionem w paneuropejskiej sieci komunikacyjnej, nie wykazuje przychylnego stosunku kosztów do przychodów, więc podaje w wątpliwość swoją egzystencję. Należy liczyć się z faktem, iż połączenie to otrzymuje zmodyfikowany przebieg drogi przez południowo śląską magistralę via Horka / Görlitz. Dzięki nakładom inwestycyjnym, pomimo dłuższej trasy EC Wawel, między Berlinem a Wrocławiem mógłby skrócić czas przejazdu nawet do 90 minut.

Ten nowy przebieg drogi nie powinien być jednak postrzegany jako ostateczny. Dzięki dalszej stabilizacji i modernizacji polskiej sieci kolejowej można by przedstawić dodatkowe atrakcyjne połączenia, biegnące przez miejscowość Żary.

Intensywność i częstotliwość sieci IC/EC i możliwość przyjęcia nowych połączeń w dużej mierze zależy od rozbudowy linii kolejowej jak i od narastającego popytu. Połączenia dalekobieżne muszą być bardziej przyjazne dla podróżnych.





Zasadniczo stwierdza się, iż dostępna liczba dalekobieżnych połączeń linią kolejową do obu centrów jest względnie niska. Do miasta Cottbus istnieją obecnie dwie pary pociągów dalekobieżnych a zatem tak mało, że obraz miasta jako wyższego centrum uniwersyteckiego i centrum gospodarczego jest poważnie skrzywiony. Ponadto znaczenie dworca Cottbus jako węzła komunikacyjnego w ruchu turystycznym jest znacznie osłabione ze względu na jego nieliczne połączenia z siecią ÖPNV. W 2000 roku została przerwana bezpośrednia linia ekspresowa nr 1 Berlin – Frankfurt/Oder – Guben – Cottbus. Dla obu miast: Guben i Gubina, niemieckiej i polskiej części euroregionu, ograniczyła się znacznie atrakcyjność połączenia w kierunku Berlina.

Polska sieć kolejowa wykazuje ważną tendencję wzmożonego zapotrzebowania na modernizację obszarów. Dotyczy to szczególnie mocno uczęszczanej osi komunikacyjnej CE 59 między Rzepinem Bytomiem Odrz. przez Zieloną Górę i Nową Sól. Daleko sięgająca modernizacja tego odcinka przewidywana jest dopiero pomiędzy 2014 a 2020. Tak obecnie zobrazowana jest ona w priorytetach dla polskiej sieci kolejowej.

Tak samo dzieje się w rozgałęzieniu obszarów północnych od Zielonej Góry w kierunku Poznania-Warszawy. Poprzez brakujący zakręt koło Czerwieńska odcinek tej drogi jest znacznie utrudniony. Tu kursują codziennie 4 pociągi pospieszne i 6 pociągów osobowych, które w miejscu tym muszą liczyć się z dość dużą utratą czasu. Stosowne środki rozbudowy pomiędzy Czerwieńskiem i Zbąszynkiem przewidziane są w strategicznej ramie PKP dopiero po 2020 roku.

W przeciwieństwie do ruchu kolejowego, plany zagospodarowania siecią dróg są bardziej zaawansowane. Projektu obejmują odcinki autostrad, szos o europejskim i ogólnokrajowym znaczeniu.

Oprócz budowy dróg głównych przewiduje się również budowę szeregu miejscowych dróg objazdowych.

Realizację tych projektów budowlanych należy zawsze podporządkowywać biegnącemu postępowi ewolucyjnemu. Liczby przedstawiające obciążenie komunikacyjne unaoczniają, iż zaplanowane projekty powinny być zrealizowane zgodnie z planem, bez żadnych opóźnień.

W zagospodarowaniu przestrzennym uderzające jest, że na sprawnej trasie autostrady Berlin – Wrocław, w diagonalnym północno-zachodnim/ południowo wschodnim kierunku pomiędzy Poznaniem Lipskiem / Dreznem brakuje pasa autostrady w przeciwnym kierunku. W oddanej strukturze i dotychczasowym popycie nie rozpoznaje się silnego zapotrzebowania komunikacyjnego na tym odcinku drogi. Zarówno Drezno/Lipsk jak i Poznań i dalej leżące miasta usprawiedliwiają się przez budowę innych dróg. To zgadza się z dotychczasowymi planami Niebieskiej Sieci po stronie niemieckiej, konkretnie na trasie Odra-Łużyce.

Po stronie polskiej buduje się w tej relacji drogę państwową 32, która łączy się z Guben / Gubinem i prowadzi aż za Zieloną Górę – Sulechów do Poznania.

Wychodząc od saskiego obszaru alternatywą byłoby połączenie dróg federalnych autostrady federalnej 4 od Bautzen przez drogę federalną 156 do przejścia granicznego Bad Muskau/ Legnica, dalej wzdłuż drogi państwowej 12 przez Żary do Zielonej Góry.

Dla polskich dróg państwowych 12 i 32 istnieją pewne plany rozbudowy, które częściowo zrealizowano. Pojemnościowe czasowe możliwości jezdne nad magistralami są jednak mniej komfortowe.

Dalsza rewaloryzacja, odnosząca się do budowy tej relacji może być brana prawdopodobnie pod uwagę dopiero po znacznym ożywieniu komunikacji.



1.4.2 Wewnętrzne zagospodarowanie euroregionem

Zasadniczo należy stwierdzić, że do tej pory obie sieci komunikacyjne funkcjonowały oddzielnie. Środkiem ciężkości po obu stronach komunikacji publicznej jest zagospodarowanie autobusami. Ponieważ po polskiej stronie oferuje się bardzo rozległą komunikację autobusową, rozkłady jazdy dopasowane są do warunków regionalnych. To przejawia się w szeregu wskazówek rozkładu jazdy z pewnymi ograniczeniami. Adnotacje do rozkładów jazdy nie są czytelne dla turysty transgranicznego i nie przychylnie wpływają na popyt. Szczególnie po polskiej stronie nie zauważa się dostosowania rozkładu jazdy między autobusami a pociągami. Również rozmiar, położenie i poziom wyposażenia przystanków wymaga rozwoju.

1.4.3 Komunikacja transgraniczna

Pomimo istniejącego popytu komunikacyjnego w obszarze granicznym rzeki Nysy nie ma odpowiedniej oferty. Nawet bezpośrednia linia komunikacyjna pomiędzy oboma wielkimi miastami euroregionu była przez długi okres czasu niedostępna. Przedstawia to podstawowe braki we wspólnym rozwoju przestrzennym. Tylko w relacji Forst(Lausitz) – Żary – Żagań, oferowane były w ostatnich dwóch latach dwie pary w komunikacji podmiejskiej. Podróżujący od/do Cottbus lub dalej, byli zmuszeni przesiąść się w miejscowości Forst.

Jeszcze przed kilkoma latami obsługiwane były dwie bezpośrednie regionalne linie między Guben i Zieloną Górą. Wzrastający czas jazdy i silne obciążenie jednotorowego odcinka, spowodowały obniżenie ich atrakcyjności.

Możemy wyjść z założenia, że widoczny po polskiej stronie wysoki poziom międzynarodowej taryfy kolejowej i brak bezpośrednich połączeń z Cottbus spowodowały brak zainteresowania.

Również komunikacja autobusowa nie oferowała żadnych transgranicznych połączeń w strefie euroregionu. To może mieć decydujący wpływ na warunki licencjonowania przemysłowej sieci autobusowej.

1.4.4 Informacja turystyczna

Generalnie informacja turystyczna w obrocie publicznym oferowana jest każdorazowo tylko w języku krajowym i ciężko uzyskać ją w wersji dwujęzycznej.

Brakuje diagramu przedstawiającego informację na temat najważniejszych linii komunikacyjnych na obszarze całego euroregionu. Różne przedstawianie rozkładu jazdy przez różne przedsiębiorstwa transportowe (oprócz dalekiego ruchu turystycznego w krajowej kolejki) tworzą podróżnemu dalsze utrudnienia. Do tego dochodzą jeszcze trudności w porozumiewaniu się, z właściwym wyborem taryfy oraz warunki płatności.

1.4.5 Sieć dróg rowerowych

Względnie rozbudowane, urządzone, odseparowane drogi rowerowe znajdują się zwłaszcza po lewej stronie Nysy. Jej wschodnia część jest jeszcze znikomo rozbudowana i nie wytworzyła się jeszcze powszechnie ukształtowana sieć. Transgraniczne drogi rowerowe znajdują się dopiero w początkującym stadium. W szczególności brakuje wypełnienia luki w ścieżce rowerowej na szlaku Odry (woj. Dolnośląskie do Nowej Soli) oraz ścieżki rowerowej Zielona Odra (woj. Zachodniopomorskie do Kostrzyna). Drogi te, przebiegające wzdłuż Odry stanowiłyby centralny szlak rowerowy wzdłuż Odry w polskiej części Euroregionu Sprewa-Nysa-Bóbr. Ponadto brakuje w polskiej części euroregionu regionalnych dróg rowerowych, które łączyłyby szlak rowerowy Odry ze szlakiem rowerowym Odra-Nysa.



Zintegrowana koncepcja komunikacyjna dla Euroregionu Sprewa-Nysa-Bóbr

Na pod względem turystycznym dominującej ścieżce rowerowej Północ-Południe i Odra-Nysa istnieją alternatywne trasy ale ich oznaczenie jest jeszcze za mało widoczne. Niniejsze możliwości spędzenia dłuższego pobytu w euroregionie przez turystów rowerowych nie są obecnie wystarczająco zachęcające. Podobna sytuacja dotyczy połączeń do stacji kolejowych, w celu ułatwienia odleglejszym turystom przyjazd i odjazd.



2. Trendy i cele rozwojowe

2.1 Rozwój osiedlowy i gospodarczy (stosunki / komplikacje)

2.1.1 Struktura osiedlowa

W Euroregionie Sprewa-Nysa-Bóbr, w połowie 2006 roku na powierzchni ok. 8.700 km² żyje prawie 900.000 ludzi⁶. Liczba zaludnienia wynosi 100 mieszkańców na kilometr kwadratowy. Można powiedzieć że teren ten jest stosunkowo mało zaludniony. Euroregion z miastem Cottbus, „Trójmiastem“ Zielona Góra, Nowa Sól, Sulechów oraz z łańcuchem miast Żary, Żagań, Lubsko i Szprotawka dysponuje jeszcze możliwościami większego zaludnienia.

Znakiem rozpoznawczym euroregionu jest tak zwana Duopolis Zielona Góra – Gorzów Wlkp. Miasta te należą nie tylko do największych miast w województwie ale pełnią również funkcje administracyjne. Zielona Góra jest siedzibą Urzędu Marszałkowskiego oraz Sejmiku a w Gorzowie Wlkp. znajduje się Urząd Wojewódzki.

Według planu zagospodarowania przestrzennego w województwie lubuskim, Zielona Góra jest w polskiej części euroregionu centrum o znaczeniu narodowym. W Zielonej Górze znajduje się aż 9 centrów o znaczeniu ogólnokrajowym.⁷

Po stronie niemieckiej najważniejszym miastem jest Cottbus. Spremberg, Forst i Guben należą do środkowych centrów.

Miejsca centralne

Miasto	Liczba mieszkańców 30.06.2006	Funkcja administracyjna	Siła gospodarcza Regionalny wskaźnik wzrostu (RWK)
Centra wyższe/ centra o znaczeniu narodowym			
Cottbus	104.635	Miasto wydzielone	RWK, Uniwersytet Cottbus
Zielona Góra	115.101	Miasto wydzielone	RWK, Uniwersytet Zielona Góra
Centra środkowe / Centra o znaczeniu ogólnokrajowym			
Nowa Sól	40.671	Miasto powiatowe	RWK
Żary	39.086	Miasto powiatowe	
Żagań	26.794	Miasto powiatowe	
Spremberg	26.126		RWK
Forst	22.343	Miasto powiatowe	
Swiebodzin	21.669	Miasto powiatowe	
Guben	21.086		Miasto podwójne
Gubin	16.994		Miasto podwójne
Sulechów	17.720	Miasto powiatowe	RWK
Krosno Odrz.	18.376 (2007)	Miasto powiatowe	
Szprotawka	14.596		Bliskość przestrzenna z Żaganiem

⁶ Główny Urząd Statystyczny, Bank Danych Regionalnych, www.stat.gov.pl/bdr

⁷ Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubuskiego (2002)



Zintegrowana koncepcja komunikacyjna dla Euroregionu Sprewa-Nysa-Bóbr

Miasto	Liczba mieszkańców 30.06.2006	Funkcja administracyjna	Siła gospodarcza Regionalny wskaźnik wzrostu (RWK)
Wschowa	14.596	Miasto powiatowe	
Inne dalsze miasta			
Lubsko	15.370 (2005)		
Drebkau	6.240 (2006)		Bliskość przestrzenna z Cottbus
Nowogród Bobrz.	5.040 (2005)		
Peitz	4.970 (2006)		Bliskość przestrzenna z Cottbus u. Guben, elektrownia
Burg	4.570 (2007)		Turystyka
Welzow	4.120 (2006)		Kopalnia węgla brunatnego, elektrownia
Döbern	3.850 (2006)		

Liczba mieszkańców i gęstość zaludnienia w euroregionie Sprewa-Nysa-Bóbr

Landkreis / Powiat	powierzchnia	Liczba mieszkańców 31.12.2006	Gęstość zaludnienia
Powiat krośnieński	1.390	56.913	41
Powiat nowosolski ⁸	771	87.377	113
Powiat świebodziński ²¹	940	56.001	60
Powiat zielonogórski	1.571	89.789	57
Powiat żagański	1.131	82.872	73
Powiat żarski	1.394	99.799	72
Powiat wschowski	624	39.096	63
Powiat m. Zielona Góra	58	115.106	1.985
Powiat wolsztyński ²¹	680	54 904	81
Powiat słubicki ²¹	999	46 202	46
<i>Polska część euroregionu⁹</i>	<i>7.981</i>	<i>641.018</i>	<i>79</i>
Miasto Cottbus	164	102.713	626
Powiat Sprewa-Nysa	1.648	133.480	81
<i>Niemiecka część euroregionu</i>	<i>1.812</i>	<i>236.193</i>	<i>130</i>
Cały euroregion	8.691	863.146	99

Rozwój ludności wskazuje na negatywną tendencję aż do roku 2020. Po niemieckiej stronie euroregionu nastąpił ubytek ludności o 10% i prognozuje się dalszy jego spadek. Również po polskiej stronie euroregionu przewiduje się spadek liczby zaludnienia od 1 do 10%. Wyjątkiem jest tylko

⁸ Nie wszystkie gminy powiatu należą do Stowarzyszenia Gmin Euroregionu "Sprewa-Nysa-Bóbr"

⁹ Według koncepcji rozwoju Euroregionu Sprewa-Nysa-Bóbr



Powiat Zielonogórski (Okolice Zielonej Góry) oraz Powiat Wschowski, w których zauważalny jest lekki przyrost ludności do 5%¹⁰.

Mimo iż Euroregion Sprewa-Nysa-Bóbr wykazuje się dość korzystnym położeniem gospodarczo-geograficznym, relatywnie duże odległości do dużych miast (z liczbą mieszkańców ponad 500.000) stanowią poważną przeszkodę. Dlatego są tu wypędzane regionalne jądra wzrostu szczególnego znaczenia i mogą przyspieszać jeszcze dalsze koncentracyjne procesy. Lany komunikacyjne będą musiały odpowiednio dostosować się do tej sytuacji.

2.1.2 Nauka i badania naukowe

Najważniejszymi miejscami badań naukowych są Zielona Góra z Uniwersytetem Zielonogórskim Cottbus z Brandenburgskim Technicznym Uniwersytetem oraz Wyższa Szkoła Zawodowa Lausitz.

Oprócz Zielonogórskiego Uniwersytetu, z liczbą studentów wyższą niż 10.000 znajduje się jeszcze Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Sulechowie i Łużycka Wyższa Szkoła Humanistyczna w Żarach.

Ogólnie w Euroregionie Sprewa-Nysa-Bóbr w 2005 roku, na uniwersytetach zapisanych było prawie 24.000 studentów.

Uczelnie wyższe w euroregionie Sprewa-Nysa-Bóbr¹¹

Uniwersytety	Studenci 2005
Uniwersytet Zielonogórski	11.162
Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Sulechowie	3.610
Łużycka Wyższa Szkoła Humanistyczna w Żarach	953
Brandenburgische Technische Universität Cottbus	4.905
Fachhochschule Lausitz (Cottbus / Senftenberg)	3.247
	25.882

2.1.3 Rozwój gospodarczy

Produkt krajowy brutto w niemieckiej części Euroregionu jest dość rozmaity, biorąc pod uwagę podział regionalny na miasto Cottbus i powiat Sprewa-Nysa. Podczas gdy w 2005 roku w Cottbus na głowę przypadało 26.500 Euro (dane BIP), czyli znacznie więcej niż przewiduje to średnia krajowa Brandenburgii (a jest to 17.800), w powiecie Szprewy-Nysy na głowę średnio przypadało nie więcej niż 15.800 Euro. W powiecie Sprewa-Nysa zauważalny był lekki zastój, który obecnie się zmniejszył. Przypuszczalnie częściowym powodem była ewolucja demograficzna.

¹⁰ INTERREG III B-Projekt OderRegio: Studie „Analizy regionalne i propozycje rozwojowe dla obszaru Odry“, Potsdam 2006

¹¹ Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego, : Studenci ziemi Brandenburskiej w semestrze znowym 2004/2005



Rozwój produktu krajowego brutto w euroregionie Sprewa -Nysa-Bóbr od 2000 do 2005

Odnoszenie odziału na regiony	BIP w standartach siłz nabywczej						Wzrost 2005 do 2000
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	
Unia Europejska (EU-27)	18.996	19.727	20.415	20.672	21.601	22.400	17,9
Niemcy	22.562	23.060	23.571	24.152	25.188	25.797	14,3
Brandenburgia	15.552	15.902	16.342	16.803	17.699	17.800	14,5
Cottbus	22.063	22.987	23.478	24.632	26.790	26.441	19,8
Szprewa-Nysa	15.968	15.210	16.204	15.735	16.172	15.819	-0,9
Polska	9.188	9.403	9.879	10.133	10.962	11.482	25,0
Lubuskie	8.276	8.321	8.676	8.766	9.791	10.357	25,1
Zielonogórski	8.077	8.085	8.424	8.642	9.815	10.472	29,6

Po polskiej stronie Euroregionu BIP na osobę przypada 10.500 KKS, co stanowi mniej niż przeciętna europejska. Odstęp do sąsiedniego pogranicza, w szczególności do powiatu ziemskiego Szprewa – Nysy w ostatnich latach zmniejszył się wyraźnie. BIP w polskiej części euro regionu dołożył między 2000 i 2005 prawie około jednej trzeciej części wartości.

Do najważniejszych miejsc rozwoju gospodarczego należą Zielona Góra i Żary. Ponadto ważne miejsce zajmuje specjalna strefa gospodarcza Kostrzyn – Słubice, do której przynależą także Nowa Sól i Zielona Góra.

Najważniejszymi gałęziami gospodarki, w polskiej części Euroregionu są przemysł spożywczy z posterunkami w Zielonej Górze, Wschowie i Nowej Soli, jak również przemysł drzewny i przemysł papierniczy z punktami ciężkości w Zielonej Górze, Żarach i Zbąszynku/Babimoście. Dalsze branże tworzy przemysł włókienniczy z punktem ciężkości w Czerwieńsku, budowa maszyn w Zielonej Górze oraz motywy samochodowe w Nowej Soli.

W niemieckiej części Euroregionu przeważa gospodarka energetyczna z około 5.000 zatrudnionymi pracownikami Vattenfall Mining. Dalszą ważną gałęzią gospodarki jest produkcja włókna chemicznego z centralnymi posterunkami w Guben i Cottbus

Stosownie do nowej gospodarczej wydobywczej polityki kraju Brandenburgii, Cottbus i Spremberg należą do regionalnych centrów wzrostu i rozwoju z przynależnymi do nich polami kompetencji produkcji i przerabiania metalowca, szynową komunikacyjną techniką (Niemieckie Koleje Federalne spółka akcyjna w Cottbus), mediami / IKT, papierem, gospodarką żywienia i technologią gospodarki energetycznej.



Regionalne centra wzrostu i rozwoju (RWK) i przynależne do nich branże¹²

Płaszczyzna kompetencji branż	Cottbus (5)	Spremberg (3)
Produkcja i przeróbka meali/ Mechatronik	X	
Technika komunikacji szynowej	X	
Media/ technologia informacji i komunikacji	X	
Tworzywa sztuczne / Chemia		X
Papier		X
Gospodarka żywnościowa	X	
Technologia gospodacza energii	X	X

2.1.4 Rynek pracy

Liczba bezrobotnych w 2006 roku po obu stronach euroregionu jest znacznie wyższa niż przeciętnie w innych krajach UE i wynosiła 8,2 %. Według danych Eurostatu polski rynek pracy rozwinął się pozytywnie, natomiast po niemieckiej stronie zauważa się zmniejszającą się liczbę bezrobotnych.

Porównanie liczby bezrobotnych w Euroregionie Sprewa-Nysa-Bóbr¹³

Odnosnie podziału na regiony	Liczba bezrobotnych w %		
	2004	2005	2006
Europäische Union (27 Länder)	9,3	9,0	8,2
Niemcy	10,7	11,1	10,2
Brandenburgia	19,2	18,1	16,5
Cottbus	19,1	18,2	18,4
Sprewa -Nysa	20,7	19,4	18,2
Polska	19,0	17,7	13,9
Zielonogórski	23,8	19,5	14,3

¹² Wiadomość wspólnego krajowego wydziału planowania Berlina i Brandenburgii od 30.11.2006

¹³ Źródło: Eurostat, liczba bezrobotnych w kategorii płeć i wiek według NUTS-Ebene 3



2.2 Cele rozwojowe

Komunikacja między Zieloną Górą – Cottbus

W celu dalszego rozwoju publicznej komunikacji regionanej konieczna jest solidna oferta komunikacyjna między oba dużymi miastami. Pierwszym krokiem w tym kierunku, w grudniu 2007 roku było polskie połączenie autobusowe Zielona Góra – Gubin, rozciągające się aż do Guben. Połączenie to z korespondencyjnymi przyłączeniami w Guben do Cottbus znalazło już w styczniu 2008 dobry rezonans, tak, że może być ono uznane za przyjęte. Relacja ta musi być w euroregionie przekształcona do stabilnej i atrakcyjnej osi wschodnio zachodniej. Poza tym należy nawiązać do połączenia komunikacyjnego Zielonej Góry przez korytarz komunikacyjny II w kierunku Berlina. Dla stworzenia szybkiej komunikacyjnej osi przewidziany jest lt. JoiTraM -projekt szybkiego szynowego przyłączenia do paneuropejskiej kolejowej trasy Berlin - Warszawa - Moskwa. Ponieważ środki budowlane dla infrastruktury szynowej (polski kolejowy korytarz Ce 59) wymagają obszernego zakresu czasowego termin realizacji nie został jeszcze ustalony (częściowo zaznaczono tą trasę w „rezerwowych projektach) i obecnie podejmowane są próby znalezienia alternatywnego rozwiązania. Za to relacja komunikacyjna Guben/Gubin wysuwa się na przód. Ponieważ połączenie szynowe między Guben i Zielona Góra przed kilkoma laty, także z powodów infrastrukturalnych zostało znacznie uszkodzone, istnieje możliwość zainstalowania odpowiednio szybkiej linii autobusowej. Powiązanie linii przy dworcu Guben mogłoby być względnie szybko i bezproblemowo ukształtowane.

Z instalacją stabilnego i atrakcyjnego połączenia przez Guben/Gubin powinno być także związane połączenie szynowe Guben – Frankfurt nad Odrą- Berlin, z istniejącymi liniami regionalnymi ekspresowymi RE1 i RE11. Przy wykwalifikowanym powiązaniu linii można by zaproponować w miejscu tym połączenia trwające od 180 do 200min. Dzięki temu zgodnie z planem krótkoterminowych środków utrzymania, zrealizowana była by maksymalna szybkość od 120 km/h między Guben i Frankfurtem. Być może to komunikacyjne rozwiązanie zostanie przedstawione po rozwiązaniu projektu z JoiTraM , z widoczną korzyścią dla rozwoju sezonu turystycznego.

Relacja komunikacyjna mogłaby być waloryzowana w następujących etapach:

1. etap: Zielona Góra - (autobus) - Gubin/Guben - (autobus/kolej) - Cottbus
Komunikacyjny rozwój na osi popierają, przychylne połączenia
2. etap: Ponowne podjęcie SPNV między Zielona Góra - Gubinem/Guben,
komunikacyjny rozwój na osi popierają, przychylne połączenia do Berlina i Cottbus
3. etap: przechodnia SPNV -linia Zielona Góra - Gubin/Guben - Cottbus
(wobec przechodniej linii autobusowej możliwe są krótsze sezony turystyczne)

Dopiero drugi etap wymagałby znacznych nakładów inwestycyjnych w wysokości od 20 - 25 Mio € Osiągnięty komunikacyjny popyt byłby z pewnością znacznie wyższy.

Rozwój regionalnej sieci kolejowej

Mówiąc o rozwoju komunikacji regionalnej, powinniśmy pamiętać również o regionalnej sieci kolejowej. Przynajmniej powinna być ona wspierana w relacjach głównych.

Istnieją dobre warunki na wyposażenie, odpowiednie do jej przestrzennej struktury i infrastruktury i wyprofilowania regionalnej szynowej sieci komunikacyjnej, która wiąże ze sobą oba wielkie miasta jak i także część średnich miast.

Dzięki temu stworzone będzie podstawowe rusztowanie, konieczne dla wewnętrznego otwarcia euro regionu, które jednocześnie gwarantuje przyłączenie do przestrzennych europejskich



komunikacyjnych osi. Dotyczy to szczególnie Cottbus, Zielonej Góry i Legnicy, które to znajdowałyby się poza regionem południowo wschodnim ale za to leżałyby przy magistrali południowo śląskiej. Także powinno się zasadniczo werbować i walczyć o to, aby w euroregionie stworzona została przynajmniej jedna bezpośrednia linia między Berlinem a Wrocławiem z zachowaniem obecnego przebiegu linii EC Wawel.

Aby utrzymać ten przebieg linii, wymagane jest od Cottbus przez Żary, Żagań aż do powiązania obszarów w niską śląską magistralę przy Miłkowicach istotne przyśpieszenie czasu jazdy. Dla tego obszaru przewidziane są wtedy prace modernizowania obszaru do 137 km długości. Wówczas zagwarantowana byłaby maksymalna szybkość od 120 - 160 km/h Polska strona podczas prezentacji 13.12.07. w Łużycach oznajmiła, że, że przy tym odcinku wkrótce rozpoczną się prace, których modernizacja wymaga środków o wartości 15 milionów złotych.

Jeżeli popyt będzie zbyt mały a ciśnienie konkurencyjne okaże się zbyt duże, wówczas linia regionalna Cottbus – Żary będzie zmuszona zaproponować stosowne wynagrodzenia.

Ta szynowa sieć komunikacyjna osiągałaby w jego podstawowej strukturze miejski osiedlowy potencjał od około 335.000 mieszkańców:

Ta regionalna sieć kolejowa jest obsługiwana obecnie na obu podstawowych osiach. Z jakościową rewaloryzacją istniejącej infrastruktury i taboru samochodowego mogą być stawiane istotne impulsy do komunikacyjnego ożywienia. Zasadniczo powinno dążyć się do wysokogatunkowego wykazu prędkości obszarów od 80 - 100 km/h.

Położenie dworców i przystanków, szczególnie po polskiej stronie euroregionu powinno być dostosowane i uzupełnione o dalsze, przez co powstałyby korzystniejsze dla podróżujących krótsze odcinki piesze i lepsze możliwości przesiadki. W związku z tym powinny być dostrojone wysokości peronowe z planowanym taborem samochodowym. W całej Europie wysokość peronowa wynosi 55 cm. Tam, gdzie dopuszcza to miejscowe położenie, powinny być ukształtowane stosunki przesiadania się między koleją i autobusem, korzystne dla podróżnego. Równocześnie, ze względu na euroregion taryfa komunikacyjna powinna być przystosowana do warunków miejscowych.

Ponieważ dążymy do zrealizowania widocznego komunikacyjnego rozwoju przez celowne i jednocześnie zestrojone środki, proces ten powinien być realizowany stopniowo. Ta sieć komunikacyjna powinna być także uprawiana przez przedsiębiorstwa regionalne, po to, aby regionalne potrzeby dla komunikacyjnego rozwoju o specyficznej strukturze zostały zaspokojone. Do tego zaliczają się także nowoczesne formy obsługiwanie jak na przykład możliwość do latnia pociągów (przykład: Kolej Vogtland). Nowoczesne pojazdy popędowe mogłyby zaoferować także większą elastyczność i gospodarność przy ich użyciu.

W tej sieci powinna być widoczna mocniejsza komunikacyjna kooperacja między kolejami i autobusami, aby odbywał się tu zestrojony ruch osobowy. Dalszym aspektem mógłby być w tej sieci także ruch towarowy, który jako istotniejsza usługa mógłby przyłączyć kolejnych klientów.

Obraz i ukształtowanie tej sieci powinny odbywać się etapami, tak, aby mógł zostać osiągnięty odpowiedni poziom rozwoju oraz uwzględniony został w nim popyt komunikacyjny. Zasadniczo kształtowanie to mogłoby się odbywać w następujących etapach:

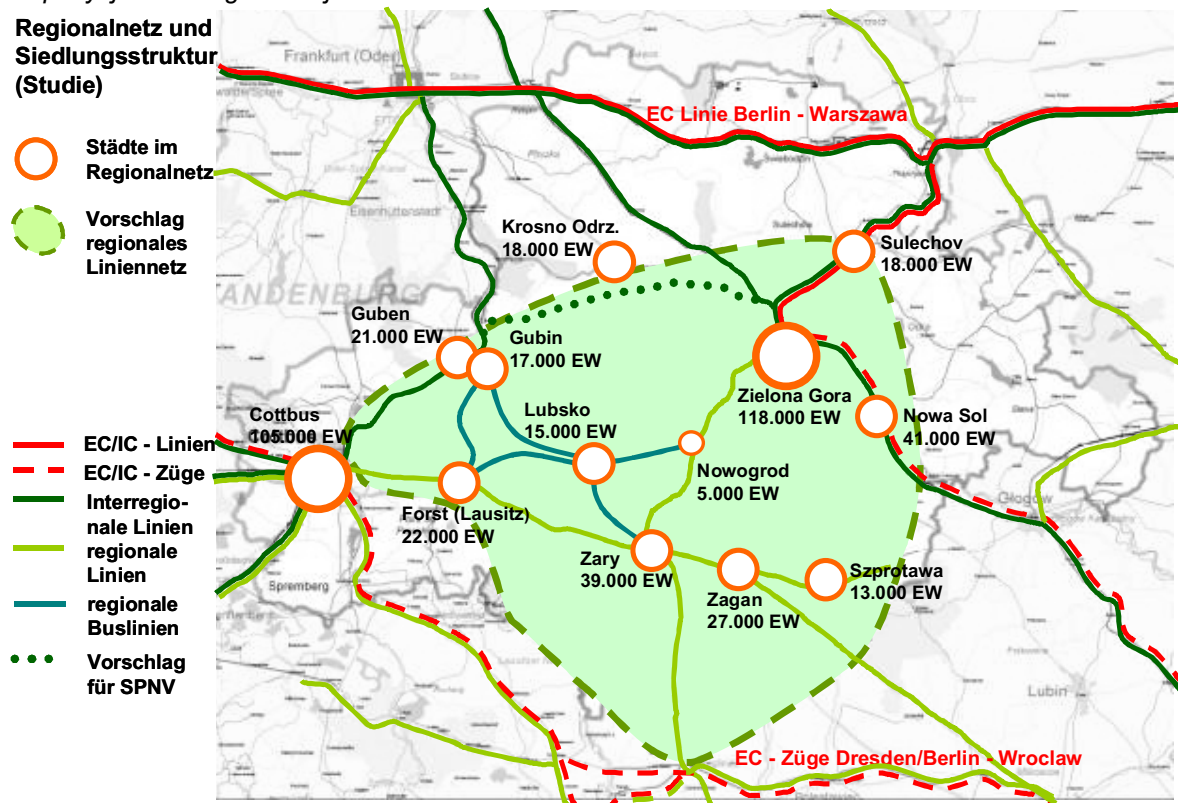
- Obsługa istniejącej sieci z dopasowaną ofertą, przedłużenie linii Żagań – Żary – Forst do Cottbus
- Przedłużenie sieci o odcinek Guben/Gubin – Zielona Góra
- w danym wypadku ponowne podjęcie ruchu osobowego na rozgałęzionych odcinkach, na przykład Żary - Lubsko, Żagań – Nowa Sól



Zintegrowana koncepcja komunikacyjna dla Euroregionu Sprewa-Nysa-Bóbr

Przedstawiona grafika urzeczywistnia położenie i przebieg sieci regionalnej w Euroregionie Sprewa-Nysa-Bóbr.

Propozycja sieci regionalnej



Komunikacja drogowa

Dla sieci dróg przestrzennych komunikacyjnych osi, przedstawiane są plany w celu rozszerzenia sieci i przyspieszenia budowy, które w niektórych częściach zostały już rozpoczęte. To okazuje się szczególnie ważne w osiąganym stopniu rozbudowy dla regionu ważnych autostrad Berlin - Poznań - Warszawa i Berlin - Cottbus - Wrocław - Kraków. Dla relacji północno południowej istnieje jeszcze bardziej wzmożony popyt. Projektowana droga szybkiego ruchu S 3 przedstawia do północy niezmiernie ważne przyłączenie portu morskiego Szczecin / Świnoujście. W kierunku południowym powinno to zagwarantować dobre komunikacyjne przyłączenie do Europy południowo wschodniej.

Także w przejeźdźanych i mniejszych częściach komunikacyjnych zostały zrealizowane znaczne siatkowe rewaloryzacje. Wraz z rozbudową i realizacją miejscowych dróg objazdowych usuwana będzie większość cieśnin.

Ruchliwość w euro regionie zależeć będzie od jakości dróg jak i stosunku nawiązań do innych tras. Z komunikacyjnego gospodarczego punktu widzenia impulsy rozwoju mogą wpływać na jego ciągły dobrobyt.



Połączenie linii kolejowej z linią autobusową

Publiczna sieć ruchu osobowego powinna być ukształtowana przyjaznie i korzystnie dla użytkowników. Jednym z istotnych czynników są możliwości powiązania linii komunikacyjnych. Istotnym punktem ciężkości jest dostosowanie rozkładów jazdy. Ponieważ region ten przeznaczony jest małą gęstością zaludnienia, powinno dążyć się do nowych powiązań, zwłaszcza w komorach sprężania jak Sulechów - Zielona Góra – Nowa Sól. W wiejskich przestrzeniach usługi komunikacyjne są oferowane ze znacznie mniejszą częstotliwością. Dlatego powinno się to zmienić. Przynajmniej powinno dążyć się do tego, aby przynajmniej w godzinach pracy powiązania linii odpowiadały potokom komunikacyjnego transportu.

Dalszy aspekt powiązań linii powinien dotyczyć przychylnego biegu ukształtowanych punktów przesiadania się podróżnych. Żądania te zależą od frekwencji korzystania z tego węzła komunikacji, jak i od miejscowych okoliczności. W niektórych przypadkach ofertą mogą być także już nie użytkowane komunikacyjne powierzchnie przy dworcach. Z takimi środkami może być zainicjowany proces rewitalizacji dokoła pola dworców w celu poprawienia ich struktury. Obok podwyższenia atrakcyjności dla podróżnych, również gwarancja połączenia w razie opóźnienia jest bardzo ważnym aspektem. Nowoczesne systemy komunikowania się, które powinny funkcjonować także między dotyczącymi przedsiębiorstwami transportowymi, które przyczynią się do tego, że komunikacja zaoferuje podróżnym zestroszoną i dobrze prosperującą komunikację.

Mocniejsza kooperacja przyczynia się do tego, aby obrót publiczny kształtował się nowocześnie, atrakcyjnie i sprawnie.

Jednolite wywiadowcze medium dla obrotu publicznego w euro regionie

Dla wyboru komunikacji niezbędne są jednolite, zrozumiałe i możliwe do zastosowania platformy informacji, które należałoby zainstalować. Zasadniczo powinny być one ukształtowane w dwóch językach. W miarę możliwości powinny być one jeszcze dodatkowo uzupełnione o dalszy międzynarodowy komunikacyjny język. Wówczas można mówić o minimalizowaniu pewnych barier psychicznych. Ważne staraniem jest, aby przedsiębiorstwa transportowe działały na jednolitej systematycznie udzielanych wiadomości.

Najlepszym rozwiązaniem byłoby, aby jedna z instytucji przejęła prace redakcyjne i związane z nimi inne czynności. Internet, jako nowoczesne źródło przekazywania informacji, jest doskonałym nośnikiem. Szlaki autobusowe i kolejowe regionu mogłyby być przyjmowane przez wywiadowcze systemy kolei. W sposób właściwy pokazywany jest obecnie rozkład jazdy komunikacyjnego połączenia Berlina z Brandenburgią VBB. Możliwości otrzymywania informacji poza regionem są daleko znane i stanowią mile widziany aspekt okazujący zewnętrzne powiązania.

Do informacji podróźnej można by było także dołączyć informację rozkładu jazdy autobusów. Właściwie tylko przedstawiany jest rozkład jazdy komunikacyjnego połączenia Berlin/Brandenburgią VBB. Możliwości wywiadowcze są także znane poza regionem i są widzialnym aspektem i dowodem na to, jak ważne jest zewnętrzne związanie. Również mogłyby powstać biura euroregionu oraz strona internetowa dotycząca tego tematu. Powinniśmy orientować się na takim rozwiązaniu, aby istniała gwarancja ciągłego aktualizowania wiadomości rozkładu jazdy.

Przechodnia taryfikacja od transgranicznych relacji i możliwości kupna biletu

Dla połączeń transgranicznych powinny być oferowane jednolite bilety, jak w obszarze VBB, gdzie takie bilety oferowane są na zwykłe połączenia. Sensowną rzeczą byłoby rozszerzenie tych jednolitych biletów na dalsze regionalne linie po obu stronach Nysy.

Możliwości kupna biletu w obu częściach euro regionu, zarówno w euro jak także w złotychkach przyczyniałyby się do wzmocnienia i odkreślenia jednolitości euroregionu.



Rozwój ścieżki rowerowej wzdłuż Nisy

Odra –Nysa jako odległa droga rowerowa, tworzy na podstawie swej popularności górującą turystyczną główną oś w euroregionie. Do mocniejszego używania tego potencjału konieczny jest rozwój kołowej turystycznej wschodniej Nisy. Przy czym należy nawiązać do atrakcji turystycznych takich jak Muskauer park (od 2004 w UNESCO zarejestrowany jako transgraniczny pomnik kultury), GeoPark „Muskauer łuk fałdów” i polski park naturalny „Krzesiński Park Krajobrazowy” przy ujściu Nisy. Znajdujące się w budowie przejście graniczne dla piechura i rowerzysty w Zelz/Siedlec i już zrealizowane przejście Guben/Gubin (teatralna wyspa) sprawiają tu funkcję zawiasów. Te między powiatem ziemskim Odry -Szprewa i Lubuskie planowane przejścia graniczne Coschen/Zytowan i wieś szczura/Kosarzyn tworzą dalsze głęboko przemyślane części, po to aby także na wschodniej stronie Nisy rozwijane były kołowe turystyczne możliwości.

Logicznym i wymaganym rozwiązaniem jest budowa systemu ścieżek rowerowych. Istniejące przedłużenia czyli Szlak Odry i Szlak Zielona Odra, które sięgają dużo dalej niż obszar euroregionu. Tu zaleca się bezwarunkowe zamknięcie luk.

Równocześnie powinny być także rozwijane oferty regionalne wzdłuż dawnej linii kolejowej Łęknica - Lubsko - Krosno Odrzańskie.

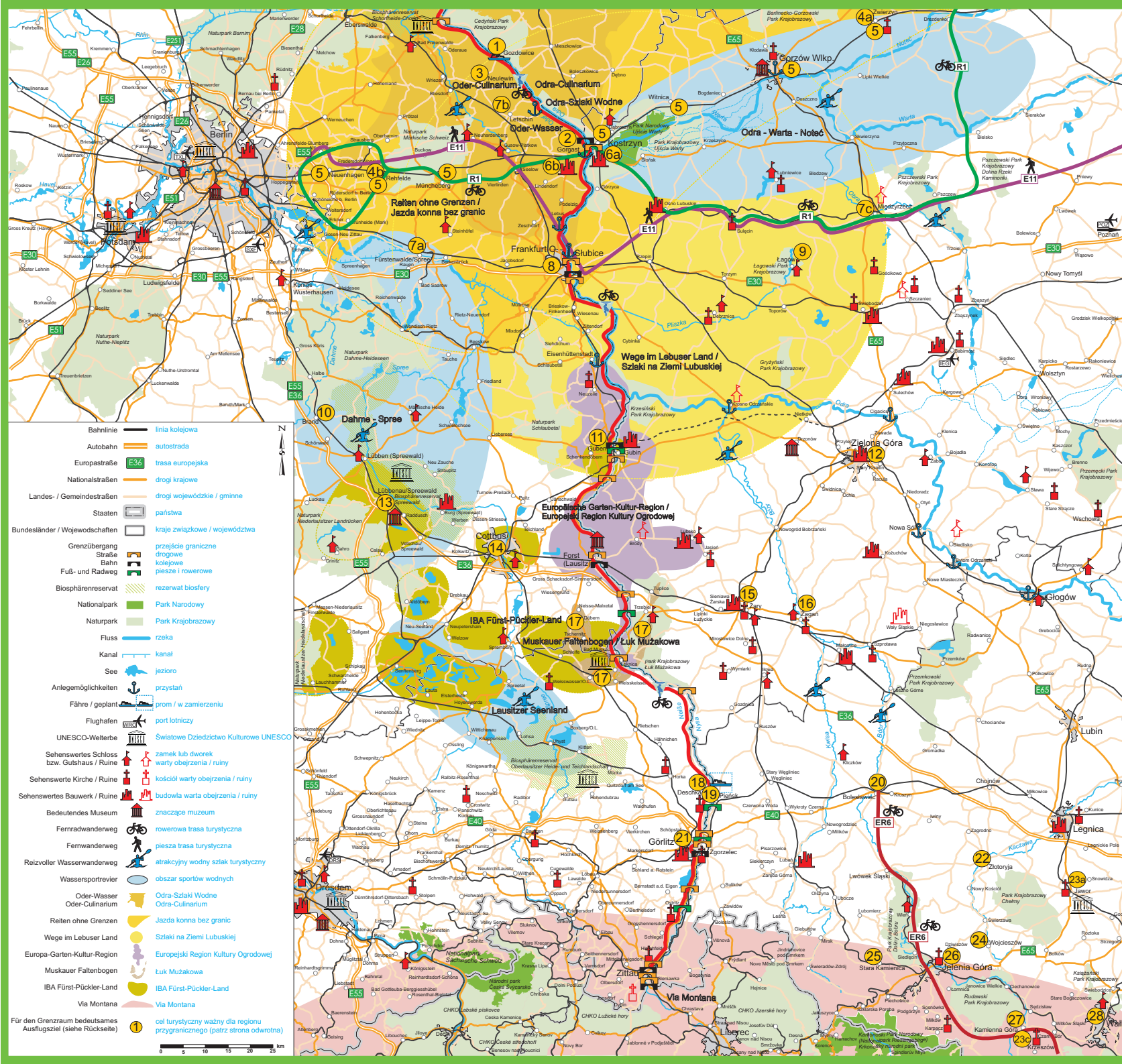
Po niemieckiej stronie można by było nawiązać do istniejącej kołowej sieci drogowej Odra - Nysa – tak, aby turystyka rowerowa mogła być skierowana bardziej w regionalną powierzchnię.

Ilustracja 8 – ViaRegia prospekt – W ruchu na terenie niemiecko polskiego euroregionu

Teilergebnis einer Studie zu: / Wynik częściowy studium pt.:
Mobil im deutsch-polnischen Grenzraum
Mobilność w polsko-niemieckim obszarze przygranicznym



Guben - Gubin



- Bahnlinie — linia kolejowa
- Autobahn — autostrada
- Europastrasse E34 — trasa europejska
- Nationalstraßen — drogi krajowe
- Landes- / Gemeindestraßen — drogi wojewódzkie / gmine
- Staaten — państwa
- Bundesländer / Województwa — kraje związkowe / województwa
- Grenzübergang Straße — przejście graniczne drogowe
- Bahn — linia kolejowa
- Fuß- und Radweg — piesze i rowerowe
- Biosphärenreservat — rezerwat biosfery
- Nationalpark — Park Narodowy
- Naturpark — Park Krajobrazowy
- Fluss — rzeka
- Kanal — kanał
- See — jezioro
- Anlegemöglichkeiten — przystań
- Fähre / geplant — prom / w zamierzeniu
- Flughafen — port lotniczy
- UNESCO-Welterbe — Światowe Dziedzictwo Kulturowe UNESCO
- Sehenswertes Schloss bzw. Gutshaus / Ruine — zamek lub dworek warty obejrzenia / ruiny
- Sehenswerte Kirche / Ruine — kościół warty obejrzenia / ruiny
- Sehenswertes Bauwerk / Ruine — budowla warta obejrzenia / ruiny
- Bedeutendes Museum — znaczące muzeum
- Fernradwanderweg — rowerowa trasa turystyczna
- Fernwanderweg — piesza trasa turystyczna
- Reizvoller Wasserwanderweg — atrakcyjny wodny szlak turystyczny
- Wassersportrevier — obszar sportów wodnych
- Oder-Wasser Oder-Cullinarum — Odra-Szlaki Wodne Oder-Cullinarum
- Reiten ohne Grenzen — Jazda konna bez granic
- Wege im Lebuser Land — Szlaki na Ziemi Lubuskiej
- Europa-Garten-Kultur-Region — Europejski Region Kultury Ogrodowej
- Muskauer Faltenbogen — Łuk Mużakowa
- IBA Fürst-Pückler-Land — IBA Fürst-Pückler-Land
- Via Montana — Via Montana
- Für den Grenzraum bedeutsames Ausflusziel (siehe Rückseite) — cel turystyczny ważny dla regionu przygranicznego (patrz strona odwrotna)



2.3 Nieszkodliwości dla środowiska, aspekty sociokulturalne

Przez planowane zamiary w celu poprawienia komunikacji Euroregionu Sprewa-Nysa-Bóbr powstać mogą negatywne skutki dla otoczenia. W szczególności zamiary w zakresie ruchu ulicznego (rozbudowa, nowa budowa ulic względnie miejscowe obejścia) związane będą z uchybieniami środowiska. Istotną rolę przy ocenie projektu powinny mieć właśnie te aspekty. Stąd wzmocnienie ÖPNV, szynowego ruchu osobowego jak również uniknięcie od zmotoryzowanego transportu indywidualnego w śródmieściach powinno osiągnąć wysoką wartość pozycyjną także w ramach celu -3-programu we współpracy transgranicznej.

2.3.1 Hałas

Przez budowę miejscowych dróg objazdowych na przykład w okolicach Guben, Zielona Góra, Żary Sulechów kilkakrotnie przekładany był ruch tranzytowy na peryferie miast. Przez to osiągalna jest nie tylko lepsza dostępność, ale również zmniejszony jest hałas na gęsto osiedlonych obszarach miasta.

Do 2013 roku przewidziane są dalsze obejścia jak na przykład Cottbus, Spremberg, Krosno Odrzańskie albo Nowa Sól.

Ponadto może dojść także do użycia innych środków ochrony przed hałasem, np. ograniczając prędkość w miejscowych przejazdach.

2.3.2. Powietrzne substancje szkodliwe

Zmotoryzowany indywidualny jak i towarowy ruch wytwarza około 20% całych CO₂-emisji., MIV odgrywa ważną rolę przy osiągnięciu celu, jakim jest zmniejszenie produkcji gazów przez zakłady cieplarniane, gdyż udział emisji iCO₂ przy uwarunkowaniach komunikacyjnych wynosi około 50%. Obok zredukowania zużycia przez odpowiednie techniczne innowacje proponuje się dopasowanie zachowania się pojazdu i poprawienie modalnego splita do wzmocnienia SPV / ÖPNV. Są to ważne środki, z którymi ten cel może zostać osiągnięty.

Stąd też, w ramach poparcia celu 3, wzmocnienie ÖPNV i SPV powinno być zarazem poparciem do budowy dróg a tym samym wsierać będzie współpracę transgraniczną.

Konkretne możliwości działania nadażą się także przy zmianie wyposażenia flot pojazdu w ÖPNV na przyjazne dla środowiska naturalne paliwa.

Celem programu 2 jest redukcja emisji substancji szkodliwych, przez kampanie o zasięgu transgranicznym dla oszczędnego paliwa silnikowego i innych inicjowanych ÖPNV-ofert.



2.3.3 Bioróżnorodność

Właśnie wzdłuż granicy niemiecko-polskiej budowa nowych połączeń i relacji wiąże się niestety z zazębieniami w naturę i pejzażową gospodarkę natury. Nietrudno wówczas o ingerencję w delikatne przestrzenie naturalnego świata.

Na podstawie przyrodzonych przestrzennych okoliczności tzw. FFH –obszary rozciągają się w szczególności wzdłuż rzecznych dolin Sprewy, Nysy i Odry.

Wykaz bioróżnorodnej roślinności na terenie euroregionu

FFH-obszar	kod
Odra Nysa	DE 3553-308
Łąka Nysy	DE 4354-301
Stawy Peitzer	DE 4152-302
Połączenie biotopu Łąka Szprewa	DE 4252-302
Zamknięcie doliny Spremberg	DE 4352-301
Dolina Lewej Obry	PLH080001
Nietoperek	PLH080003
Dolina Środkowej Odry	PLB080004
Buczyna Szprotawsko-Piotrowicka	PLH080007
Buczyny Łagowsko-Sulęcinskie	PLH080008
Dolina Ilanki	PLH080009
Dolina Pliszki	PLH080011
Kargowskie Zakola Odry	PLH080012
Nowosolska Dolina Odry	PLH080014
Mopkowy tunel koło Krzystkowic	PLH080024
Uroczyska Borów Dolnośląskich	PLH080027
Pojezierze Sławskie	PLB300011

Według związkowego planu komunikacji, plan budowy miejscowych obejść w Döbern i Peitz, należy do zamiarów o szczególnym zachowaniu ostrożności dla ochrony przyrody. Po stronie polskiej plan budowy obejścia krzyżuje Mużakowski Park Krajobrazowy w okolicy Łęknicy. Planowana rozbudowa między Zieloną Górą a Wschową z nowym odcinkiem w Milsku poważnie ingeruje w tereny Nowosolskiej Doliny Odry i Pojezierza Sławskiego.

2.3.4 Aspekty sociokulturalne

Pograniczna przestrzeń między Niemcami i Polską wyróżnia się przez kulturalną różnorodność i różne mentalności. To dotyczy także używania środków komunikacyjnych.

W publicznym ruchu osobowym rozwinęły się bardzo różne wzory używania i struktury cen, które przystosowane są do zachowania popytu lokalnej ludności.

Także podczas wymiany informacji dla podróżnych istnieją różne oferty i cechują się różnym doświadczeniem. Przykładem są obszerne i niedrogie oferty autobusu albo centralne tablice rozkładu jazdy w Polsce lub IKT -używanie do kupna biletów na niemieckiej stronie (Touch punkty).

Nie do końca różne języki oznaczają barierę dostępu do publicznego ruchu osobowego. Wielojęzyczne oferty informacji istnieją już od kilku lat, np. posiada je system informacyjny rozkładu jazdy VBB, zaprzęgowe komunikaty w RE1, RB46)



Wielojęzyczny system informacyjny dla podróżujących, z którego podróżni mogliby korzystać przed podróżą i w czasie jej trwania mogliby znacznie przyspieszyć używanie pogranicznych wdających się ÖPNV-ofert i powinien być ich zintegrowaną częścią. Praktycznym byłby również słownik ÖPNV, który ułatwiał by podróżującym orientację w sąsiednim kraju.

Także w ruchu ulicznym różne jest zachowanie na podstawie różnych prawnych uregulowań względnie okoliczności. To okazuje się w dość różnym zachowaniu się pojazdu, dla przykładu jeżdżeniu na światle mijania także w dzień (w Polsce od października do maja), zachowanie przy przejściach dla pieszych, używanie pobocza jako dodatkowej jezdni w Polsce albo jeżdżenie na autostradach bez ograniczenia prędkości w Niemczech.

Pomimo, iż różnice w przepisach ruchu drogowego zasadniczo są znane, uważa się, że informacja na ten temat byłaby równie istotna. Na przykład oferty informacji (rozdzielane przez kluby komunikacyjne) albo dowolne przyjęcie szczególnych przepisów ruchu drogowego w kraju sąsiednim zarówno na kursach nauki jak i na egzaminach na prawo jazdy.

- Wolny wybór środka komunikacji
- Bodźce przyjazne dla środowiska naturalnego i dla użytkowników komunikacji
- Modyfikacje ekologiczne
- Dążenie do ustawowych standardów
- Celowne środki dążące do większej nieszkodliwości dla środowiska (np. Ubogie w substancje szkodliwe pobudki przy autobusach i kolejach)



3. Polecone działania

Proponowane środki mają różne związki skutku, różne wydajności i jednocześnie różny zakres wydatku. W różnej mocy współgrają one z dalszymi procesami rozwoju struktury. Także należy wziąć pod uwagę, że różne środki, związane są często z innymi procesami przestrzennymi i tylko ich sensowne dostrojenie, może przynieść oczekiwany skutek. Inne, w tendencji konkretniejsze, mogą być przekształcane samodzielnie.

Proponowane polecenia uzupełniają się już w realizacji zaplanowanych środków. One powinny przyczynić się do tego, aby euro region rozwijał się do wspólnego komunikacyjnego obszaru. Z tego procesu rozwoju wytworzą się na przyszłość jeszcze dalsze żądania, dla których będziemy zmuszeni znaleźć odpowiednie rozwiązania.

3.1 Komunikacja szynowa / ÖPNV

Kilka proponowanych środków postrzeganych jest w jej zespolonym zawikłaniu ostrzegającym jako ciągły proces ukształtowania. Jest to celowe, aby pozycje wyjściowe mogli dostroić i przekształcić sami uczestnicy.

Uwzględniona powinna być również także powtórna ocena częściowych środków odnośnie rozwoju popytu. W przeciwnym razie istnieje niebezpieczeństwo, że odpowiednie środki te mogą zadziałać bezskutecznie lub mogą one zaszkodzić.

3.1.1 Regionalna sieć w euroregionie jako zespolone środki

Sieć regionalna jako zestrojony system kolei i autobusów powinna służyć wewnętrznemu rozwojowi Euroregionu (ilustracja 9). Przy jego zewnętrznych punktach, ukształtowane zostaną komfortowe przejścia dla ruchów dalekobieżnych obu krajów i paneuropejskiego systemu kolei. Proponowane środki w całości zadań muszą przekształcać się długoterminowo i analogicznie.

Następujące zadania są jeszcze w fazie przygotowującym studium wykonalności (na przykład wypowiedzi i wnioski na temat rozwoju infrastruktury, realizacja komunikacyjna, organizacja przedsiębiorstw, ukształtowanie taryf, ocena gospodarności).

Linia autobusowa Zielona Góra - Guben

Ta kolejowa linia autobusowa z ukształtowaniem przyłączenia do pociągów regionalnych do Cottbus i Berlina przez Frankfurt/Odra może stać się ożywieniem komunikacji. Guben obsługujące pociągi regionalne kursując w co godzinny takt, oferuje przychylne możliwości przyłączenia się także do Frankfurtu nad Odra i do Cottbus. Czasy autobusu powinny być przystosowywane pierwszorzędnie czasom odjazdów pociągu regionalnego RE 11. Ten środek służy bowiem do przygotowania przyszłego regionalnego szlaku kolejowego.

Korzyść: Krótsze trasy przesiadek na pociągi w kierunku Cottbus i do Frankfurtu (Oder),
Krótszy czas podróży przy lepszej organizacji odjazdów
Dodatkowe połączenia w relacji Zielona Góra – Guben – Frankfurt/Oder – Berlin (jako uzupełnienie do połączenia Zielona Góra – Frankfurt/Oder – Berlin, które obecnie kursuje tylko jeden raz dziennie)
Ulepszenie oferty autobusowej między Zielona Góra a Guben z 2 par autobusów na 16 – 18 par

Przestawienie: podczas najbliższej zmiany rozkładu jazdy



Powiązanie szlaków kolejowych RE 1 i RE 11

Ponieważ pociąg regionalny RE 11 od ostatnich okresów rozkładu jazdy kursuje tylko jeszcze między Cottbussem i Frankfurtem (Odra), przez powiązanie biegu uzyska się dalsze skrócenie czasu jazdy między Guben i Berlinem. Przynajmniej w początkowej fazie kursować powinny każdorazowo 2 do 3 przejazdy (z z Guben między 7:00 - 10:00 i 17:00 - 21:00) RE 1 bezpośrednio między Guben i Berlinem

Korzyść: Połączenie to, kursujące między Berlinem a Guben aż do Zielone Góry może posiadać jeszcze bardziej korzystne godziny odjazdów.
Zmniejszenie częstotliwości przesiadania się, wzrost atrakcyjności tego połączenia, większa liczba podróżujących

Przestawienie: podczas najbliższej zmiany rozkładu jazdy

Poprawienie powszechnej kolejowej infrastruktury w pogranicznym odcinku Forst - Zasięki

W ramach zahartowania obszaru Forst - Cottbus na 120 km/h i zmodernizowaniu obszarów Zasięki - Zagań – Legnica, stwierdza się znaczną poprawę powszechnej kolejowej infrastruktury w pogranicznym odcinku Forst – Zasięki. Przy czym powinniśmy zwrócić także uwagę na transgraniczne kierownictwo przedsiębiorstwa w towarowym jak i w osobowym ruchu kolejowym.

Korzyść: Krótszy czas jazdy
Zabezpieczenie istniejącej oferty
Zdobycie dalszych podróżnych
Zminimalizowanie kosztów

Przestawienie: terminowo

Wyćwiczenie i przystosowanie odcinka Forst - Cottbus do prędkości 120 km/h

Aby skrócić czas trwania podróży w relacji EC Wawel jednak także do budowy szybkiej regionalnej komunikacji szynowej, potrzebna jest modernizacja obszarów. Przy tym bazą powinny być podstawione standardy, które ułatwiałyby przebieg komunikacji międzynarodowej. Wyćwiczenie obszarów było obiecane przez Niemieckie Koleje Federalne oraz zostało już oznaczone cyframi, realizacja tego procesu musi być jednak poparta także przez sam region.

Korzyść: Skrócenie czasu podróży
Gwarancja istniejącej oferty
Zdobycie dalszych klientów

Przestawienie: terminowo

Założenie nowych gminnych przystanków przy obszarach państwowej kolei

Do poprawienia dostępności, gminnej identyfikacji i skrócenia czasów budowy powinny być założone nowe własne miejsca dostępu do państwowych sieci kolejowych (Niemieckie Koleje Federalne i PKP)

Korzyść: Skrócenie dróg
Poprawa istniejącej oferty
Zdobycie nowych podróżnych

Przestawienie: krótkoterminowo



Modernizowanie obszarów Zasieki – Zagań – Legnica

Do skrócenia czasu trwania podróży EC Wawel jednak także do budowy szybkiej szynowej regionalnej komunikacji wymagana jest modernizacja obszarów. Przy tym powinny na etapie tym być przyswojone standardy, które ułatwiają komunikację międzynarodową. Wyćwiczenie obszarów było obiecanie przez PKP i oznaczone cyframi, realizacja wymaga poparcia przez region.

Korzyść: Skrócenie dróg
Poprawa istniejącej oferty
Zdobycie nowych podróży

Przestawienie: krótkoterminowo

Wymiana informacji między przedsiębiorstwami transportowymi

przy odchyleniach rozkładu jazdy, zmianach lub przerwach w działaniu zakładu

Korzyść: Aktualizacja informacji dla podróżnego w Euroregionie

Przestawienie: krótkoterminowo

Przedłużenie szlaku kolejowego Żagań- Żary- Łużyce do Cottbus

Ta druga transgraniczna komunikacyjna oś łączy bezpośrednio w Cottbus kilkakrotnie razy dziennie do północnej gałęzi paneuropejskiego połączenia szynowego. Oprócz tego Cottbus łączy się bezpośrednio z polskimi miastami powiatowymi obwodowymi w południowej przestrzeni euro regionu. W taki sam sposób mogłoby przebiegać co drugie połączenie przez podstawienie pociągu regionalnego RE, który przyspieszył by co drugi kurs.

Korzyść: Zmniejszenie częstości przesiadania, przyspieszenie sezonu turystycznego

Przestawienie: krótko do średnioterminowo, w zależności od rozwoju komunikacyjnego

Wyćwiczenie obszaru (Zielona Góra -)Czerwieńsk - Gubin/Guben

Obszar ten powinien być dla SPNV znów otwarty i stać się składnikiem sieci regionalnej. Wymagane wydatki inwestycyjne, określa się na około 20 do 25 milionów Euro lt. JoiTraM –opinię tą należy jednak jeszcze poddać weryfikacji.

Korzyść: Jednolitszy rozwój oferty komunikacyjnej, większa dyspozycyjność

Przestawienie: średnioterminowo

Ponowne podjęcie ruchu osobowego na rozgałęzionych odcinkach

Do urządzenia regionalnej sieci i powszechnego komunikacyjnego ożywienia wewnątrz euro regionu powinniśmy stworzyć dodatkowe uzupełnienia sieci regionalnej. Dla przykładu można by było spróbować zrealizować to na dość drogim odcinku drogi Żagań - Nowa Sól.

Korzyść: Ożywienie sieci i połączeń regionalnych

Przestawienie: średnio do długoterminowo



Dworcowe przeniesienia w ramach lepszego zagospodarowania potencjałem podróznym

Rozrastające się struktury osiedlowe i gospodarcze mogą wywierać widoczny wpływ także na intensywność potoków komunikacyjnych. Dlatego należy zbadać istniejące dostępy do peronów, miejsc zatrzymywania się pociągów i ich dzisiejszego położenie, aby w razie potrzeby można je było szybko przystosować do potrzeb (przykład: dworzec w Żaganiu). Także w razie potrzeby można zastanowić się nad stworzeniem nowych przystanków (przykład: między Żarami a Żaganiem)

Korzyść: Jakościowo i ilościowo lepszy zakres usług kolei, przychylniejsze możliwości dostępu do ruchu kolejowego

Przestawienie: średnioterminowo

Dopasowanie linii autobusowych do sieci komunikacji regionalnej

W terenie przygranicznym przebieg linii autobusowych należałoby także zdecydowanie dopasować do sieci komunikacji regionalnej. Linie te powinny kursować w całym regionie transgranicznym. Możemy przez to uzyskać większą gospodarność a równocześnie linie komunikacji regionalnej staną się wówczas przez to mniej obciążone.

Korzyści: Lepsze zagospodarowanie terenem transgranicznym

Przestawienie: krótkoterminowo

Przedłużenie linii autobusowej Krosno Odrz. – Gubin do Guben

Linia ta powinna prowadzić aż do Guben. Uzyskalibyśmy przez to lepsze możliwości dalszych połączenia do Cottbus.

Korzyści: Lepsze zagospodarowanie terenem przygranicznym, bezpośrednie transgraniczne połączenie miasta powiatowego z jednym ze środkowych centrum

Przestawienie: krótkoterminowo

Linie autobusowe dla małego ruchu granicznego

Razem z przedsiębiorstwem autobusowym Nysy, Zielonej Góry, i PKS-em w Żarach powinniśmy ustalić przebieg nowych połączeń, których celem i punktami startu powinny stać się miejsca sięgające granicy. Przeprowadzone ankiety oddały następujące możliwości połączeń

- | | |
|---|---------------------------|
| • Żary – Lubsko – Gubin | dalej do Guben, Bf., |
| • Zielona Góra - Nowogród Bobrz. – Lubsko | dalej do Forst (Lausitz), |
| • Gubin – Mielno | dalej do Forst (Lausitz) |
| • Mielno – Gubin | dalej do Guben, Bf. |

Korzyści: Zagospodarowanie terenem przygranicznym po polskiej stronie

Przestawienie: krótkoterminowo



Wspólna komunikacja miejska Guben i Gubina

Razem z miejscowymi przedsiębiorstwami transportowymi i gminnymi korporacjami istnieją podstawy i warunki do założenia wspólnej komunikacji miejskiej w celu rozszerzenia i rozwinięcia istniejącej miejskiej komunikacji autobusowej w Guben. Obok ukształtowania linii, zasadniczym pytaniem do wyjaśnienia stają się kwestie takie jak zezwolenia, problematyka taryfowa, odpowiedzialność prawnicza jak i prawa rękopisami a także możliwości dostrojenia tej kooperacji. Jako wzór i możliwość do wymiany doświadczeń służyć może miejska linia autobusowa Görlitz / Zgorzelec.

Korzyść: Podwójne miasto Guben / Gubin otrzymuje łączącą komunikację
Linia autobusowa jak symbol zrostu euroregionu

Przystawienie: średnioterminowo

Wspólne przystanki dla linii autobusu w euroregionie

Przystanki autobusowe, które naszym zdaniem powinny być obsługiwane zarówno przez niemieckie jak i polskie przedsiębiorstwa autobusowe, powinny również wywiesić wspólne rozkłady jazdy aktualnych połączeń autobusu. Prze kooperację z właściwymi placówkami oświatowymi (uniwersytet, szkoły zawodowe) możnaby by było zrealizować dodatkowy wspólny wzorzec dla tego rodzaju przystanków transgranicznych, który stał by się ich widocznym charakterystycznym symbolem.

Korzyść: Lepsza i bardziej przejrzysta informacja komunikacyjna
Mocniejsza reklama dla wspólnie zestrojonej publicznej komunikacji podmiejskiej

Przystawienie: krótkoterminowo – średnioterminowo

3.1.2 Konkretniejsze środki

Te środki musimy realizować w cieńszej ramie czasowej, z bardziej objętą kontrolą wydatków. Propozycje te mogą być częściowo oddelegowane do innych podobnie ukierunkowanych zespołów roboczych. Euroregion powinien wspierać takie działania w celu wzajemnego porozumienia, z czego można zbierać same profity.

Przyjazna dla środowiska naturalnego publiczna komunikacja osobowa

W regionalnej sieci przewiduje się wprowadzenie w ruch pojazdów, parowozów i autobusów, które odwożące będą profesjonalnym standardom ochrony środowiska uwzględniając takie czynniki jak hałas, gazy cieplarniane i tlenki azotu. W dalszym ciągu uwzględniane powinno być przychylne zużycie energii. Pierwszym krokiem w tym kierunku powinny stać się nowo stworzone, odwożące normom ekologicznym pojazdy komunikacji regionalnej. Uzupełniającym faktorem może być modernizacja istniejących pojazdów na przykład wyposażając je w cedzidła i inne nowoczesne uzupełnienia.

Korzyści: Przedsiębiorstwa transportowe euroregionu jako wzór dla innych Współpraca z UE i z władzami z sektorów ochrony środowiska
Dalsze oddziaływanie przykładu w regionie, wpływające korzystnie na poprawę Stanu zespólnego środowiska

Przystawienie: długoterminowo



Mocniejsze powiązania autobusu i kolei przy przystankach

Obok przewidzianych w rozkładzie jazdy połączeń, należy znaleźć rozwiązania połączeń tzw. peronów powiązania i w taki sposób starać się ukształtować ich budowę lub rekonstrukcję. Węzły systemu komunikacji co prawda istnieją, należałoby zbadać jednak ich wydajność i dostosić przy współpracy z przedsiębiorstwami transportowymi i z gminami.

Korzyść: Zdolności euroregionu kształtują Euroregion, Podwyższenie tożsamości eurostrefy

Przestawienie: krótko do średnioterminowo

Wspólne media rozkładu jazdy dla euro regionu po polsku i po niemiecku

Środki marketingu w euroregionie musimy zasadniczo ujednoczyć i wspólnie wprowadzić w życie. Opublikowanie tych planów może mieć formę broszurki, prospektu, wywieszki itp. Publikacja powinna być umieszczona w gazetach i w formie elektronicznych rozkładów jazdy na stronach (www.euroregion-snb.de, www.neisseverkehr.de; www.cottbusverkehr.de), w danym wypadku jako linki do strony Niemieckich Federalnych Kolejów AG i PKP.

Korzyść: Reklama dla podróżnego, zadbany wizerunek dla euroregionu

Przestawienie: krótkoterminowo

Stworzenie wspólnego dworca autobusowego dla podwójnego miasta Guben/Gubin (z wielofunkcyjnym rozszerzeniem)

Niestety linie niemieckiej sieci autobusowej zaczynają się kończyć się w Guben. Potrzebne są linie łączące oba miasta. Wielofunkcyjne rozszerzenie dworca autobusowego powinno oferować obywatelom wiejskich okolic krótkie drogi i jednocześnie ożywić śródmieście. Należałoby stworzyć w miejscu tym instytucję serwisu, mały rynek propagujący regionalne produkty, instytucje kulturalne, forum obywatelskie itd. Ten dworzec autobusowy powinien przyczynić się do tego, aby stary historyczny zakres śródmieścia miał szansę się waloryzować i rozwijać.

Korzyść: Stworzenie dalszych komunikacyjnych powiązań, zespolony rozwój śródmieścia

Przestawienie: średnio aż długoterminowo

Wspólny zarys miejsc ruchu towarowego w euroregionie

Jako folder a także przez objęcie elektronicznych platform wywiadowczych (na przykład www.gleisanschluss-brandenburg.de) uruchomione zostaną gospodarcze impulsy, które spowodują większe korzystanie klientów z komunikacji kolejowej. Do tego muszą być ciągle aktualizowane dane, aby były one zawsze na najnowszym poziomie.

Korzyść: Impuls do większego korzystania i używania infrastruktury szynowej

Przestawienie: krótkoterminowo



Wspólny bilet przejazdu na terenie przygranicznym

Zanim ustalona zostanie wspólna jednolita taryfa przejazdowa i wspólny bilet przejazdu, niezbędnym staje się wprowadzenie biletów przejściowych na połączenia między miejscowościami przygranicznymi (np. Guben, Forst (Lausitz)). Również należałoby rozciągnąć dotychczasowe ustalenia linii autobusowych na trasie Zielona Góra – Guben na podobnych warunkach zawartych w umowie, na której linie te bazują.

Korzyści: Łatwiejsze korzystanie z ÖPNV, bardziej atrakcyjne dla klienta

Przewidywanie: krótkoterminowo

Wakacyjny bilet dla młodzieży

Wspierając wzajemne poznanie się powinno zaproponować się również korzystnie cenowy bilet wakacyjny dla młodzieży. Ponieważ niemiecka część euroregionu wynosi tylko 20 – 25%, zaproponowano rozciągnięcie tej oferty jako atrakcji turystycznej na sąsiednie powiaty. Ważną atrakcją turystyczną, z polskiego punktu widzenia byłby np. wyjazd do „Tropical Islands“ w powiecie Dahme-Spreewald. Ten pomysł powinien zostać podsunęty polskiemu i niemieckim przedsiębiorstwom komunikacji w regionie.

Z logo Euroregionu Sprewa–Nysa-Bóbr, w kooperacji z przewoźnikami, powiatem ziemskim Sprewa -Nysa i województwem Lubuskim zrealizowane zostaną w celu reklamy odpowiednie środki marketingowe w gazetach, internecie, radiu i telewizji.

Korzyść: Podwyższenie stopnia znajomości Euroregionu, Poparcie komunikacji wewnątrz regionu, Idea prawa wolnego przemieszczania się w euroregionie i Europie, Poparcie rezonansu między młodzieżą

Przewidywanie: od lata 2008

Budowa komunikacyjnego łączącego zakreśtu w Czerwieńsku

W ramach już planowanych środków „rozbudowy linii kolejowej Czerwieńsk – Zbąszynek (około 45 km)“ jako częściowego projektu, realizacja komunikacyjnego zakreśtu przy Czerwieńsku pchnie w szybkim tempie naprzód. Dzięki realizacji tego częściowego środka, sam czas jazdy dla pociągów w komunikacyjnej relacji Zielona Góra - Zbąszynek - Poznań to około 10 - 12 min. Jednocześnie nastąpi odciążenie dworca Czerwieńsk i transgranicznego połączenia do Gubina i Guben.

Korzyść: znaczne skrócenie czasu jazdy między Zieloną Górą i Poznaniem
odciążenie dworca Czerwieńsk,

Przewidywanie: możliwie krótkoterminowo



3.1.3 Sieć o zasięgu ogólnokrajowym

Zabezpieczenie dwuszynowej opcji przy rozbudowie obszarów Lübbenau – Cottbus

Rozszerzenie zdolności na linii kolejowej Berlin - Cottbus nie zostało dotychczas jeszcze konkretnie zaplanowane. Odcinek tej drogi w planach komunikacji federalnej postrzegany i zaklasyfikowany jest jako konieczny i niezbędny. Pierszym ośrodkiem z listy potrzeb działania jest także przestrzeń ekonomiczna między Berlinem i Wrocławiem. Czytamy o tym w aktualnym studium do „przedstawienie komunikacyjnego potencjału między przestrzeniami ekonomicznymi (autor studium: Dornier Consulting). Konieczna jest interwencja po zakończeniu trwających już inwestycji budowlanych.

Korzyść: Wyższa zdolność obszarów
Poprawienie gospodarczego posterunku Cottbus
Szybsze połączenia

Przestawienie: 2011

Kolejowa komunikacja bezpośrednia Cottbus - port lotniczy BBI,

Z uruchomieniem portu lotniczego BBI i planowanemu wschodniemu nawiązywaniu stosunków z koleją w Görlitz istnieje konieczność, stworzenia bezpośredniego połączenia do portu lotniczego. Dotyczy to odpowiedniego uzupełnienia w rozdziałach 5.2.3 sieci celowej 2012 i 5.2.4 widoku sieci celowej 2020. Może dojść do zmiany przebiegu linii RE2 przez Berlin, przez BBI - Plac poczdamski i Berlin dworzec główny – Berlin Spandau. Wymagane środki infrastrukturalne realizowane są w ramach rozbudowy portu lotniczego.

Aż do realizacji tej zmiany, wprowadzona została przesiadka w Königs Wusterhausen.

Korzyść: Rewaloryzacja wielkiego miasta Cottbus
Lepsze połączenie komunikacyjne

Przestawienie: 2012

Zabezpieczenie kolejowego stronicowego wschodniego połączenia (kolej Görlitz) do portu lotniczego BBI

W ramach rozbudowy sieci kolejowych zaplanowane są dwie krzywe północna i południowa. Ostatnia oferuje bezpośrednie powiązanie z przyjeżdżającą koleją z Cottbus.

Pomysł ten podkreśli ogólnokrajowe znaczenie infrastruktury.

Korzyść: Skrócenie trwania czasu odraży
Stworzenie oferty dla narodowych i międzynarodowych podróży
Prowadzenie komunikacji przez tunel północno-południowy do dworca głównego w Berlinie

Przestawienie: 2012



ICE -dienne boczne połączenie między Cottbus i Frankfurt (nad Menem) przez Lipsk

Oprócz bezpośredniego połączenia z Berlinem, dąży się do tego, aby miasto było bezpośrednio połączone także z dalszymi znacznymi kolejowymi węzłami w niemieckiej i europejskiej sieci kolejowej. To mogłoby być zrealizowane na ICE -linii Frankfurt (nad Menem)- Drezna z bocznym połączeniem od Lipska w kierunku Cottbus.

Korzyść: lepsze połączenie euroregionu z europejską daleką siecią podróżną

Przestawienie: krótko do średnioterminowo

Przyspieszenie rozbudowy linii kolejowych na 160 km/h między Berlinem i Cottbusiem

Zgodnie z planem rozbudowa obszarów na odcinku brandenburskim przewidziana jest do roku 2011. EStW -środki wyczerane zostaną z końcem 2008 roku. Taki harmonogram czasowy powinien być przestrzegany nawet w wypadku przyspieszenia planowanej usługi.

Korzyść: Uruchomienie w planowanym terminie

Przestawienie: średnioterminowo do budowy

Wyższe stopniowanie i faworyzacja rozbudowy obszarów Cottbus-Görlitz

Bazując na rezultatach projektu „Przez Regia“ musimy zwrócić uwagę na międzynarodowe znaczenie tego obszaru także przy planowaniu narodowym. Takie żądania może wnioskować kraj Brandenburgii, licząc na poparcie euroregionu w Federalnym Ministerstwie Komunikacji i może liczyć na faworyzację tego projektu, ze względu na wysuwającą się nagłą potrzebę. Podpórką w realizacji dalszych działań mógłby być właśnie projekt „Przez Regia.

Korzyść: Skrócenie czasu jazdy Berlin - Wrocław
Nawiązanie połączenia do obszaru ruchu towarowego Niskiej Śląskiej Magistrali

Przestawienie: średni aż długoterminowo

Wprowadzenie dwóch dalszych międzynarodowych par zaprzęgowych w relacji Berlin - Cottbus - Wrocław

Z EC-Wawel Euroregion posiada kolejowe powiązania międzynarodowe w stosunku do zmiany rozkładu jazdy 2008/2009, które będzie miało ogromne znaczenie na dalszy rozwój. Obok średnioterminowej optymalizacji czasu podróży, wymagane są jeszcze dodatkowe dwie dalsze zaprzęgowe pary ociągów, które służyć będą stabilizacji zależnej od popytu.

Korzyść: Skrócenie czasu podróży
Zapewnienie istniejącej oferty
Zdobycie dalszych podróźnych

Przestawienie: krótkoterminowo



3.2. Komunikacja drogowa / Drogi rowerowe

Autostrada Poznań – Zielona Góra - Drezno

Autostrada powinna służyć przede wszystkim polepszeniu kontaktów gospodarczych między centrami położonymi wzdłuż tej osi z połączeniami E30, E36 i E40. Sensowna była by również orientacja na drogi państwowe 32 und 27. Także połączenie z drogami federalnymi 115 i 156 oraz 97 są jeszcze aspektem do przemyślenia.

Korzyści: Skrócenie czasu jazdy

Przestawienie: długoterminowo

Garaż przy autostradzie A 15 / E36

W pobliżu Cottbus mógłby powstać garaż dla komunikacji ciężkiego ładunku w celu umiejscowienia dalszych zadań o charakterze komunikacyjnym. Siatkowym przychylnym miejscem może być styczna, blisko znajdująca się przyszłego nawiązania do autostrady wschodniej. Dalsze postępowanie po polskiej stronie nie są jeszcze ustalone. Dla ciężarówek powinny mieć one formę odpowiednich parkingów.

Korzyść: Dalsze podkreślanie roli Cottbus jako węzła komunikacyjnego
Porządek przepływu komunikacji

Przestawienie: średnioterminowo

Rozbiórka i likwidacja przeszkód drogowych w dawnych miejscach odrawy granicznej

Po otwarciu granic, dzięki układowi z Schengen, na ulicach ruch i przepływ komunikacji jest płynny. Jeździe bez konieczności hamowania przeszkadzają jednak jeszcze pojedyncze urządzenia znajdujące się nadrodze. Powinny być one rozebrane lub przekształcane. Przy czym znaczenie historyczne tych urządzeń powinno być nadal widoczne dla oczu.

Korzyść: Błahe skrócenie czasu jazdy
Podwyższenie bezpieczeństwa na drodze

Przestawienie: krótkoterminowo

Mapa kołodrogowa

Pogłębia się potrzeba sporządzania mapy dla istniejących kołowych dróg na polskiej stronie euroregionu (przykład: ścieżka rowerowa Łużyce - Zasięki – Brody) ponieważ materiały, które można obecnie kupić nie wykazują żadnych wzmianek na ten temat. Zadanie to mogło by być sporządzone w ramach projektu przez młodzież polsko-niemiecką.

Korzyść: Poparcie dla wspólnych kooperacji i wzajemne poznawanie się
Uzupełnienie deficytowej analizy i opisu środków

Przestawienie: krótkoterminowo



Rozwój dróg rowerowych wzdłuż Nisy

Wspólnym celem jest stworzenie i rozbudowa kołowej sieci drogowej w pograniczu Nisy, rozwijanie i reklama euroregionu jako całości przez właściwe środki marketingu.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę projekt Odry-kołowej drogi Wrocławia aż do ujścia Nisy, powinniśmy wcześniej pomyśleć o stworzeniu sieci komunikacyjnej do Odry-Nisy w formie ścieżki rowerowej.

Korzyść: Ożywienie gospodarki turystyki, grupowanie potencjału

Przystawienie: krótkoterminowo

Przeróbka tras kołowych

W jednym z 15 do 20 km szerokich korytarzy wzdłuż Nisy powinny być opracowane dojścia do kulturalnych, architektonicznych i ziemskich zabytków, rzeczy godnych widzenia. Dzięki punktom startowym i końcowym powiązaliśmy oba wielkie miasta euro regionu.

Korzyść: Ożywienie gospodarki turystycznej
Poparcie przez publiczne środki komunikacyjne

Przystawienie: krótkoterminowo

3.3 Drogi wodne / komunikacja powietrzna

Infrastruktura sportu wodnego przy rzekach Odra i Bóbr

Dla rozwoju turystyki i dla rozwoju sportów wodnych, przy rzekach Odra i Bóbr konieczne są odpowiednie środki infrastrukturalne takie jak miejsca biwakowe, miejsca wsiadania i wysiadania, odpowiednie przystanie wioślarskie, miejsca przenoszenia i czółna wleczenia śluzu i jazy.

Korzyść: Otwarcie dalszych obszarów turystyki dla Euroregionu,
Ożywienie przemysłu turystycznego

Przystawienie: średnioterminowo

Kwalifikacja komunikacyjnego miejsca lądowania Cottbus-Drewitz do regionalnego portu lotniczego

Proces ulepszenia stosunków handlowych w euroregionie powinien być pogłębiany również przez nowe powietrzne drogi komunikacyjne. Tworzenie relacji i połączeń lotniczych posiadających najmniejsze maszyny liniowe z innymi regionalnymi portami lotniczymi może być ofertą komunikacyjną i wpłynąć na stosunki handlowe wewnątrz euroregionu. Stworzenie oferty dla samolotów cargo podwyższa gospodarność urzędzeń i wzmacnia jej wizurenk.

Korzyść: Minimalizacja czasu odróży
Międzynarodowa wymiana towarowa
Kompensowanie brakujących dróg wodnych

Przystawienie: średnioterminowo



Kwalifikacja regionalnego portu lotniczego Babimost

Tworzenie relacji i połączeń lotniczych posiadających najmniejsze maszyny liniowe z innymi regionalnymi portami lotniczymi może być ofertą komunikacyjną i wpłynąć na stosunki handlowe wewnątrz euroregionu. Stworzenie oferty dla samolotów cargo podwyższa gospodarność urzędzeń i wzmacnia jej wizerunek.

Korzyść: Minimalizacja sezonu turystycznego
Międzynarodowa wymiana towarowa
Kompensowanie brakujących dróg wodnych

Przewidywanie: średnioterminowo



3.4 Ogólny przegląd wszystkich pojedynczych środków

Celem pogranicznej współpracy "INTERREG IV A" jest gospodarcza i socjalna integracja obszarów oddzielonych granicami państwa. Dla wspólnych problemów pogranicznych regionów powinny być również znalezione wspólne rozwiązania, które zapewnią długotrwały rozwój euroregionu.

Poniższy koncept przedstawia punkty ciężkości, mające na celu wspomóc poprawę infrastruktury transgranicznej i ochrony środowiska jak również pomóc w ulepszeniu zawikłanych przestrzeni ekonomicznych po obu stronach granicy (włącznie ze współpracą naukową)

Lista DPERON zostało dodatkowo uzupełniona o następujące dokumenty i zadania:

- IVK SNB Zintegrowana komunikacyjna koncepcja euroregionu der Sprewa-Nysa-Bóbr
Działania polecane przez IPG mbH
- IVK SNB Zajęcie stanowiska do IVK SNB (styczeń 2008)
- ER SNB Wspólny protokół dostrojenia granicznych gmin Euroregionu z 24.07.2007
- EHK SNB 2006 Koncepcja działania i rozwoju Euroregionu Sprewa-Nysa-Bóbr,
wersja końcowa z 09.10.2006
- KEK SPN 2013 Koncepcja rozwoju powiatów 2013 powiat Sprewa-Nysa
- IZB Protokół stanu infrastruktury ziemi brandenburskiej 2006,
część 4 ÖPNV środki inwestycyjne 2013
- Via Regia Potencjały poleszenia szynowej komunikacji osobowej w relacji
Berlin – Wrocław

Szczególnie zrównywane są stanowiska zajęte przez gminy ponieważ te zastrzeżone przez różne formułowania, przecinania mogłyby wysunąć się wprzód.

To zestawienie powinno służyć jak podstawa do celowanego wyboru środków, dla których finansowe poparcie można utrzymać z różnych rogramów UE

Program INTERREG IV B tworzy podstawę dla bardziej zespolonych środków z IVK SNB, jak:

- Rozwój osi komunikacyjnej Zielona Góra - Gubin / Guben - Cottbus
- Rozwój regionalnej sieci komunikacyjnej wewnątrz eur regionu
- Rozwój wspólnego dworca autobusowego w Gubin/Guben z funkcjonalnym rozszerzeniem do rewaloryzacji zniszczonego śródmieścia podwójnego miasta przy Nysie
- Pierwszorzędna budowa krzywej połączenia kolejowego przy Czerwieńsku w celu lepszego połączenia do wyższego centrum, które jednocześnie jest stolicą województwa Lubuskiego, Zielonej Góry



Obok nazwanych projektów, które pierwszorzędne będą brane pod uwagę, są jeszcze dalsze inne priorytetowe środki. Można zaliczyć tu także konkretniejsze środki, których struktury organizacyjne, finansowe i z zakresu personalnego szybciej można zrealizować:

- ukształtowanie dworcowej płaszczyzny Cottbus jako zespolonego punktu powiązania (Tu powinno być sporządzone wyćwiczenie obszarów Berlin - Cottbus w roku 2010 Jako punkt kontrolny
- Powiązanie SPNV–linia RE 11 z RE 1
- Dalsze gromadzenie linii autobusowej Krosno Odrz. - Gubin aż do Guben
- Dwujęzyczne wspólne media rozkładu jazdy dla Euroregionu
- „Teatralna linia autobusowa Zielona Góra - Cottbus“ projekt skierowany sozio kulturalnie

Tak przedstawiaj się pomysły i inspiracje, jeżeli chodzi o rozwój dotychczasowych niemiecko - polskich projektów w tworzeniu regionalnej sieci linii w Euroregionie Sprewa-Nysa-Bóbr.

Spójrz na tabelkę

Ilustracja 9 – koncept docelowy pociąg i autobus

Ilustracja 10 – mapa środków komunikacji drogowej

Ilustracja 11 – mapa środków sieci dróg rowerowych

Einzelfmaßnahmen (Gesamtübersicht)

lfd. Nr.	Bezeichnung	Verkehrsträger	Quelle	Priorität			D/PL	Bundesland/ Wojewodschaft	Landkreis/ Powiat	Zuordnung Vorhabensträger
				hoch	mittel	gering				
1	Buslinie Zielona Gora - Guben, Bf.	Schiene	IVK SNB	X			D/PL	Lubuskie		DB Regio / PKP
2	Verknüpfung RE1 und RE11	Schiene	IVK SNB	X			D	Brandenburg		DR Regio
3	Informationsaustausch Verkehrsunternehmen	Schiene	IVK SNB	X			D/PL	Brandenburg		Bahn/ PKP/Bus
4	Verlängerung SPNV-Linie Zagan - Zary - Cottbus	Schiene	IVK SNB	X			D/PL	Brandenburg		Bahn/ PKP
5	Streckenertüchtigung Czerwiensk - Guben	Schiene	IVK SNB		X		D/PL	Lubus./Brb.		PKP / DB
6	Wiederaufnahme SPNV im reg. Netz	Schiene	IVK SNB		X		PL	Lubuskie		PKP
7	Bahnhofsverlegungen	Schiene	IVK SNB		X		PL	Lubuskie		PKP
8	Einführung weiterer Zugpaare Berlin - Cottbus - Breslau	Schiene	IVK SNB	X			D/PL	Lubus./Brb.		DB / PKP
9	Vorzierung Streckenausba Cottbus- Görlitz	Schiene	IVK SNB		X		D	Brandenburg		
10	Direkte Bahnverbindung Cottbus - Flughafen BBI	Schiene	IVK SNB	X			D	Brandenburg		DB
11	Sicherstellung der bahnseitigen Ostanbindung an BBI	Schiene	IVK SNB	X			D	Brandenburg		
12	ICE-Verbindung Cottbus - Frankfurt M. via Leipzig	Schiene	IVK SNB		X		D	Brandenburg		DB
13	Beschleunigung Bahnstreckenausba Berlin und Cottbus	Schiene	IVK SNB	X			D	Brandenburg		
14	Sicherstellung Option Zweigleisigkeit Lübbenau - Cottbus	Schiene	IVK SNB	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	
15	Verbesserung Bahninfrastruktur Forst - Zasiel	Schiene	IVK SNB		x		D/PL	Lubus./Brb.		DB / PKP
16	Streckenmodernisierung Zasiel - Zagan - Legnica	Schiene	IVK SNB		X		PL	Lubuskie		PKP
17	Ertüchtigung der Strecke Forst - Cottbus auf 120 km/h	Schiene	IVK SNB	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	DB
18	Kommunale Halte an den Strecken der Staatsbahnen	Schiene	IVK SNB		X		D/PL	Lubus./Brb.		DB / PKP
19	Gemeinschaftshaltestellen für Buslinien in der Euroregion	Bus	IVK SNB		X		D/PL	Lubus./Brb.		Bus / Kommune
20	Gemeinsamer Stadtbushaltestellenverkehr Guben und Gubin	Bus	IVK SNB	X			D/PL	Lubus./Brb.		Bus / Stadt
21	Buslinien für den kleinen Grenzverkehr	Bus	IVK SNB		X		D/PL	Lubus./Brb.		Bus / Stadt
22	Buslinien in das Regionalnetz	Bus	IVK SNB		X		D/PL	Lubus./Brb.	Spree-Neiße	Bus
23	Buslinie Krosno Odrz. - Guben	Bus	IVK SNB	X			D/PL	Lubus./Brb.	Spree-Neiße	Bus
24	Senkung Schadstoffemissionen	Schiene/Bus	IVK SNB		X		D/PL	Lubus./Brb.	Spree-Neiße	Bahn / PKP/Bus
25	Verknüpfung Bahn- und Buslinien	Schiene/Bus	IVK SNB		X		D/PL	Lubus./Brb.	Spree-Neiße	Bahn/Bus
26	Fahrplan in der Euroregion	Schiene/Bus	IVK SNB	X			D/PL	Lubus./Brb.	Spree-Neiße	Bahn/Bus
27	Ferienticket für Jugendliche	Schiene/Bus	IVK SNB	X			D/PL	Lubus./Brb.		Bahn/Bus
28	Busbf. in Guben/Gubin	Bus	IVK SNB	X			D/PL	Lubus./Brb.	Spree-Neiße	Bus/Stadt
29	Güterverkehrsstellen in der Euroregion	Schiene	IVK SNB	X			PL	Lubuskie		Bahn
30	gem. Fahrausweis im grenznahen Raum	Schiene/Bus	IVK SNB		X		D/PL	Lubus./Brb.	Spree-Neiße	Bahn/Bus
31	Verbindungskurve bei Czerwiensk	Schiene	IVK SNB	X			PL	Lubuskie		PKP
32	Radwegkartierung	Straße	IVK SNB	X			PL	Lubuskie		Kommune
33	Radwegeentwicklung	Straße	IVK SNB	X			D/PL	Lubuskie		Kommune
34	Wassersportinfrastruktur Oder u. Bober	Wasser	IVK SNB		X		PL	Lubuskie		Kommune
35	Autohof an der A15	Straße	IVK SNB		X		D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
36	Forst (Lausitz), Gubener Str. 3. BA	Straße	ER SNB 25.1.08	x			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Kommune
37	Rückbau der Grenzbefestigungsanlage Straße	Straße	IVK SNB	X			D/PL	Lubus./Brb.		
38	Erarbeitung von Radroutenempfehlungen	Straße	IVK SNB		X		D/PL	Lubus./Brb.		
39	Qualifizierung Cottbus-Drewitz zum Regionalflygafen	Luft	IVK SNB		X		D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
40	Qualifizierung Regionalflygafen Babimost	Luft	IVK SNB		X		PL	Lubuskie		Kommune
41	Verknüpfungspunkt Bf. Cottbus	Sch/S/ÖPNV	IVK SNB	X			D	Brandenburg	Cottbus	Kommune
42	ICE Tagesrandverbindung nach Cottbus	Schiene	IVK SNB		X		D	Brandenburg		DB
43	KLV-Terminal Gbf Cottbus	Schiene	IVK SNB	X			D	Brandenburg		DB
44	KLV-Terminal Entwicklungsvarianten	Schiene	IVK SNB		X		D	Brandenburg		DB
45	Gleisanschluss TIP Cottbus	Schiene	IVK SNB		X		D	Brandenburg	Cottbus	
46	Parkbahn Richtung Cottbuser Ostsee	Schiene	IVK SNB			X	D	Brandenburg	Cottbus	Kommune
47	Parkbahn Cottbus Fahrplanauskunft	Schiene	IVK SNB	X			D	Brandenburg	Cottbus	Kommune
48	grenzüberschreitende Theaterbuslinie	ÖPNV	IVK SNB	X			D	Lubus./Brb.	Cottbus	Kommune
49	Kombi-Ticket für unterschiedl. Nutzungsanlässe	ÖPNV	IVK SNB		X		D	Brandenburg	Cottbus	Kommune
50	Anbindung TIP an die Autobahn	Straße	IVK SNB	X			D	Brandenburg	Cottbus	Kommune
51	Einrichtung Ladezonen	Straße	IVK SNB	X			D	Brandenburg	Cottbus	Kommune
52	Tempo 30 Limit nachts	Straße	IVK SNB	X			D	Brandenburg	Cottbus	Kommune
53	P&R-Parkplätze	Straße	IVK SNB		X		D	Brandenburg	Cottbus	Kommune
54	radtouristisches Konzept Cottbus	Straße	IVK SNB	X			D	Brandenburg	Cottbus	Kommune
55	Erhaltung des Personentunnels Cottbus Hbf - Nordseite	Straße	IVK SNB	x			D	Brandenburg	Cottbus	DB
56	Autobahn Poznan - Zielona Gora - Dresden	Straße	IVK SNB			X	D/PL	Lub./Sa.		
57	stärkere Vernetzung Ziel. G. - Zary - Cottbus	Schiene/Straße	IVK SNB	X			D/PL	Lubus./Brb.	Spree-Neiße	
58	EC-Verbindung ständig über Forst - Zary	Schiene	IVK SNB	X			D/PL	Lubus./Brb.		DB / PKP
59	Bau OU Krosno Odrz.	Straße	IVK SNB		X		PL	Lubuskie		
60	Schiffahrt auf Oder, Bober, Neiße (ab Gubin)	Wasser	IVK SNB			X	PL	Lubuskie		
61	Schieneachse Zielona Gora - Gubin	Schiene	IVK SNB	X			D/PL	Lubuskie		PKP / DB
62	Oderbrücke bei Polecko u. Straße 138 n. Gub.	Straße	IVK SNB		X		PL	Lubuskie		
63	Oderbrücke zwischen Polecko u. Rybaki	Straße	ER SNB 24.7.07	X			PL	Lubuskie		
64	Ausbau Straße Nr. 138 Polecko - Gubin	Straße	ER SNB 24.7.07	X			PL	Lubuskie		
65	Ausbau Straße Nr. 1153 F Gubin - Zytowan	Straße	ER SNB 24.7.07	X			PL	Lubuskie		
66	Bau Fahrradweg Nr. 1153 F Gubin - Zytowan	Straße	ER SNB 24.7.07	X			PL	Lubuskie		
67	Ausbau Straße Zytowan - Straße 138	Straße	ER SNB 24.7.07	X			PL	Lubuskie		
68	neuer Grenzübergang Sadzarzewice - Gastrose-Kerkwitz	Straße	ER SNB 24.7.07			X	D/PL	Lubus./Brb.	Spree-Neiße	Land Brandenburg
69	neuer Grenzübergang Pozna - Griesen	Straße	ER SNB 24.7.07			X	D/PL	Lubus./Brb.	Spree-Neiße	Land Brandenburg
70	Reiterstrecke zw. Walowice, Zytow., Bronkow	Straße	ER SNB 24.7.07	X			PL	Lubuskie		
71	Radweg Gubin Richtung Süden	Straße	ER SNB 24.7.07	X			PL	Lubuskie		
72	Radweg Lubsko - Jezioro Wysokie	Straße	ER SNB 24.7.07	X			PL	Lubuskie		
73	Ausbau Straße Nr. 1107 F Brozek - Olszyna	Straße	ER SNB 24.7.07	X			PL	Lubuskie		
74	Ausbau Straße Nr. 1106 F Zasiel - Janiszow.	Straße	ER SNB 24.7.07	X			PL	Lubuskie		
75	Ausbau Straße Nr. 1104 F Siedlec - Str. Nr.12	Straße	ER SNB 24.7.07	X			PL	Lubuskie		
76	Radweg Leknica - Siedlec - Tuplice - Brody	Straße	ER SNB 24.7.07	X			PL	Lubuskie		
77	Radweg Tuplice - Lubsko - Krosno Odrz. (?)	Straße	ER SNB 24.7.07	X			PL	Lubuskie		
78	Fuß- / Radweg Brody - Lubsko - Jasien	Straße	ER SNB 24.7.07	X			PL	Lubuskie		
79	Fuß- / Radweg Osiecznica - See Moczydlo	Straße	ER SNB 24.7.07	X			PL	Lubuskie		
80	Radweg Nowy Raduszec - Krosno Odrz.	Straße	ER SNB 24.7.07	X			PL	Lubuskie		
81	Radweg Lochowice - Krosno Odrz.	Straße	ER SNB 24.7.07	X			PL	Lubuskie		
82	Kauf Passagierschiff für die Oder	Wasser	ER SNB 24.7.07	X			PL	Lubuskie		
83	neuer Grenzübergang zwischen Urad u. Aurid	Straße	ER SNB 24.7.07	X			D/PL	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg
84	neuer Grenzübergang zw. Klopot u. Eisenhütt.	Straße	ER SNB 24.7.07	X			D/PL	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg
85	neuer Grenzübergang zw. Zarki W. - Pusack	Straße	ER SNB 24.7.07			X	D/PL	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
86	Ausbau N 12 Leknica - Zary	Straße	ER SNB 24.7.07	X			PL	Lubuskie		
87	Ausbau Straße Nr. 350 Leknica - Gozdnic	Straße	ER SNB 24.7.07	X			PL	Lubuskie		
88	n. Grenzübergang zw. Sobolice u. Lodenau	Straße	ER SNB 24.7.07	X			D/PL	Lubus./Sachs.	NOL	Land Sachsen
89	Rokadenweg Leknica - Przewoz - Zgorzelec	Straße	ER SNB 24.7.07	X			PL	Lubuskie		

Einzelmaßnahmen (Gesamtübersicht)

lfd. Nr.	Bezeichnung	Verkehrsträger	Quelle	Priorität			D/PI	Bundesland/ Wojewodschaft	Landkreis/ Powiat	Zuordnung Vorhabensträger
				hoch	mittel	gering				
90	Radweg Przewoz - Zary / Zaqan	Straße	ER SNB 24.7.07	X			PL	Lubuskie		
91	Ausbau Merzdorfer Weg, Cottbus	Straße	EHK SNB 2006	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Kommune
92	Ausbau Frankfurter Straße, Guben	Straße	EHK SNB 2006	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Kommune
93	Verkehrsanlage - Promenade am Dreieck, Guben	Straße	EHK SNB 2006	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Kommune
94	Wegeleitsystem, Forst	Straße	EHK SNB 2006	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Kommune
95	Radweg Branitz - Cottbus	Straße	EHK SNB 2006	X			D	Brandenburg	Cottbus	Kommune
96	Neuordnung Brücke Guben / Gubin	Straße	EHK SNB 2006	X			D/PL	Lubus./Brb.		Kommune
97	Straßenrekonstruktion in Ilowa	Straße	EHK SNB 2006	X			PL	Lubuskie		
98	Ausbau Straße Mieszkowo - Gebice	Straße	EHK SNB 2006	X			PL	Lubuskie		
99	tour. Flußanlegestelle Cigacice	Straße	EHK SNB 2006	X			PL	Lubuskie		
100	tour. Flußanlegestelle Nowa Sol	Straße	EHK SNB 2006	X			PL	Lubuskie		
101	tour. Flußanlegestelle Bytom Odrz.	Straße	EHK SNB 2006	X			PL	Lubuskie		
102	Radwege in Zary	Straße	EHK SNB 2006	X			PL	Lubuskie		
103	Radweg Swiebodzin - Wilkowo	Straße	EHK SNB 2006	X			PL	Lubuskie		
104	Radweg Marcinowice - Osiecznica	Straße	EHK SNB 2006	X			PL	Lubuskie		
105	OU Gablenz, L48	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
106	OU Bohsdorf - Vorwerk, L48 / 482	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
107	Netzerger. L522 / L531 Welzow - Neupetershain	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
108	OU Hänchen, L50	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
109	Kolkwitz - Gulben, L50	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
110	OU Burg (Spreewald), L51	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
111	OU Werben, L51	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
112	Forst (Lausitz), L49	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
113	Forst (Lausitz), L49 / B112 Kreisverkehr	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
114	OU Neuendorf, L473	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
115	OU Jänschwalde Ost	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
116	Rekonstr. L501 zw. Burg - Schmogrow	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
117	Rekonstr. L512 OD Werben	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
118	Neuhausen, L49 Rekonstr. Kreuzung	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
119	Ausbau L49 zw. L51 - L49	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
120	Kolkwitz L50, Ausbau Bahnhofsstr. u.a.	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
121	Schenkendöbern, L46	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
122	Neubau Straße Reicherskreuz - Henzendorf	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
123	Neubau Straße Groß Drewitz - Henzendorf	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
124	Ortskern Döbern L49	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
125	Radweg Schäferberg - Groß Ossnig, B 97	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
126	Radweg Groß Ossnig - Gallinchen, B 97	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
127	Radweg L 49 - L 473, B 97	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
128	Radweg BAB - Forst (Lausitz), B 112	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
129	Radweg Simmersdorf - BAB, B 115	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
130	Radweg Groß Köllzig - Simmersdorf, B 115	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
131	Radweg Willmersdorf - Peitz, B 168	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
132	Radweg OT Bresinchen - Steinsdorf, B 112	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
133	Radweg OT Groß Breesen - OT Bresinchen	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
134	Radweg Döbern - L 482, B 115	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
135	Radweg L 482 - Groß Köllzig, B 115	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
136	Radweg B 115 - Tschertnitz, B 156	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
137	Radweg Wolfshain - L 49, B 156	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
138	Radweg L 49 - OT Schönheide, B 156	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
139	Radweg Lübbinchen - Pinnow, B 320	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
140	Radweg Kolkwitz - Limberg, L 49	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
141	Radweg Limberg - Krieschow, L 49	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
142	Radweg Krieschow - Eichow, L 49	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
143	Radweg Peitz - Preilack, L 50	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
144	Radweg Gulben - L 51, L 50	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
145	Radweg Preilack - Tauer, L 50	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
146	Radweg L 51 - Briesen, L 50	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
147	Radweg Müschen - Burg, L 54	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
148	Radweg Hornow - Vorwerk Bohsdorf, L 48	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
149	Radweg Spremberg - Groß Lujä, L 48	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
150	Radweg Eichow - Vetschau, L 49	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
151	Radweg Kathlow - B 97, L 49	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
152	Radweg B 97 - L 50 Kahren, L 49	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
153	Radweg OT Groß Jamno - Kathlow, L 49	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
154	Radweg Striesow - Fehrow, L 50	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
155	Radweg Burg - Byhleguhre, L 51	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
156	Radweg Suschow - Müschen, L 54	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
157	Radweg Neuendorf - Maist, L 473	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
158	Radweg Heinersbrück - Peitz, L 474	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
159	Radweg Schmogrow - Burg, L 501	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
160	Radweg Welzow - Neupetershain, L 522	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
161	Radweg L 50 Kahren - Cottbus, L 49	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
162	Radweg Fehrow - Drachhausen, L 50	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
163	Radweg Bärenklau - B 320, L 50	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
164	Radweg B 115 - Bohsdorf, L 482	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
165	Radweg Papitz - guhrow, L 512	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
166	Radweg Groß Gastrose - Kerkwitz, L 46	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
167	Radweg Alterwasch - Grano, L 46	Straße	KEK SPN 2013	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
168	Grenzübergang Briesnig - Strzegow	Straße	KEK SPN 2013			X	D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
169	B97: OU Cottbus (B97a-A15)	Straße	BVWP	X			D	Brandenburg	Cottbus	Land Brandenburg
170	B97n: Netzergänzung SO Cottbus	Straße	BVWP	X			D	Brandenburg	Cottbus	Land Brandenburg
171	B112: OU Guben, 1. und 2. BA	Straße	BVWP	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
172	B169: OU Drebkau	Straße	BVWP	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
173	B97: OU Spremberg/Schw. Pumpe	Straße	BVWP/IRP-B	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
174	B97/169: OU Cottbus, 2. BA	Straße	BVWP/IRP-B	X			D	Brandenburg	Cottbus	Land Brandenburg
175	B112: OU Forst	Straße	BVWP				D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
176	B115: OU Döbern	Straße	BVWP				D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
177	B168: OU Peitz	Straße	BVWP				D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg
178	B156: OU Spremberg	Straße	BVWP			X	D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg

Einzelmaßnahmen (Gesamtübersicht)

Ifd. Nr.	Bezeichnung	Verkehrsträger	Quelle	Priorität			D/PI	Bundesland/ Wojewodschaft	Landkreis/ Powiat	Zuordnung Vorhabensträger
				hoch	mittel	gering				
179	Ausbau zwischen Cottbus-Zielona Góra-Poznan, inkl Brückenbauwerk	Straße					PL	Lubuskie		
180	S3: Abschnitt Sulechów – Nowe Miasteczko 2. Fahrbahn	Straße	GDDKiA	X			PL	Lubuskie		
181	S3: Abschnitt Nowe Miasteczko – Wojewodschaft Niederschlesien	Straße	GDDKiA	X			PL	Lubuskie		
182	S3: OU Nowa Sól; 1. Fahrbahn	Straße	GDDKiA	X			PL	Lubuskie		
183	W 315: OU Nowa Sól – 1 BA	Straße	LRPO	X			PL	Lubuskie		
184	N 12/W305/278: OU Wschowa	Straße	LRPO		X		PL	Lubuskie		
185	N 12: OU Szprotawa- 2 BA	Straße	GDDKiA		X		PL	Lubuskie		
186	N 12: OU Leknica	Straße	GDDKiA		X		PL	Lubuskie		
187	N 32: OU Kargowa	Straße	GDDKiA		X		PL	Lubuskie		
188	N 27: OU Nowogród Bobrzanski	Straße	GDDKiA		X		PL	Lubuskie		
189	Neubau N 27: Abschnitt Swidnica - Nowogród Bobrzanski	Straße	GDDKiA		X		PL	Lubuskie		
190	Neubau N 27: Abschnitt Nowogród Bobrzanski - Zary	Straße	GDDKiA		X		PL	Lubuskie		
191	Neubau N 12: Abschnitt Zary - Zagan	Straße	GDDKiA		X		PL	Lubuskie		
192	B97: A15 - Spremberg	Straße	MIR	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße Land Brandenburg	
193	B97: Spremberg - Bernsdorf	Straße	MIR	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße Land Brandenburg	
194	W 278: OU Slawa – 2 BA	Straße	LRPO	X			PL	Lubuskie		
195	W 279: OU Drzonków	Straße	LRPO	X			PL	Lubuskie		
196	W 288: OU Bogaczów	Straße	LRPO	X			PL	Lubuskie		
197	W 289/287: OU Lubsko	Straße	LRPO	X			PL	Lubuskie		
198	W 303: OU Lubienicko i Jezioro	Straße	LRPO	X			PL	Lubuskie		
199	W 303/304: OU Babimost	Straße	LRPO	X			PL	Lubuskie		
200	W 304: OU Nowe Kramsko	Straße	LRPO	X			PL	Lubuskie		
201	W 297: OU Kozuchów	Straße	LRPO		X		PL	Lubuskie		
202	W 289: OU Nowogród Bobrzanski	Straße	LRPO		X		PL	Lubuskie		
203	W 278/315: OU Konotop	Straße	LRPO		X		PL	Lubuskie		
204	W 296: OU Ilowa	Straße	LRPO		X		PL	Lubuskie		
205	W282/315 Ausbau als N 32N (Zielona Góra – Wolsztyn)	Straße	LRPO	X			PL	Lubuskie		
206	Guben-Gubin (Theaterinsel; Fußgänger)	Straße	P-L	X			D/PL	Brandenburg	Spree-Neiße Land Brandenburg	
207	Zelz-Siedlec (Rad- und Fußgängerverbindung)	Straße	P-L	X			D/PL	Brandenburg	Spree-Neiße Land Brandenburg	
208	Forst-Zasieki (Rad- und Fußgängerverbindung)	Straße	P-L	X			D/PL	Brandenburg	Spree-Neiße Land Brandenburg	
209	Ausbau CE 59 Szczecin - Wrocław	Schiene	PKP PLK	X			PL	Zachodniopomorskie, Lubuskie	Deutsche Bahn AG	
210	Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Görlitz	Schiene	BWVP/ IPR-S		X		D	Berlin, Brandenburg, Sachsen	Deutsche Bahn AG	
211	Ausbau Linie Nr. 358 Abschnitt Czerwiensk – Zbaszynek	Schiene	RBWP		X		PL	Lubuskie		
212	Ausbau des Flugplatzes Babimost	Luft		X			PL	Lubuskie		
213	B115: OU Krauschwitz, 1. BA	Straße	BWVP, FEW			X	D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr. Freistaat Sachsen	
214	S3: Abschnitt Miedzzyrzecz - Sulechów	Straße	GDDKiA	X			PL	Lubuskie		
215	S127: Zufahrt GÜG Bad Muskau	Straße	FEV				D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr. Freistaat Sachsen	
216	Grenzübergang Coschen-Zytowan (Fußgänger, Radfahrer, Warenverkehr bis 7,5 Tonnen)	Straße	P-L	X			D/PL	Lubuskie, Brandenburg	Oder-Spree Land Brandenburg	
217	Ratzdorf-Kosarzyn, Brücke für Fußgänger und Radfahrer	Straße	P-L	X			D/PL	Brandenburg	Oder-Spree Land Brandenburg	
218	Ausbau der K 6702 Steinsdorf-Coschen (Vorbereitung für den neuen GÜG Zytowan)	Straße	RPG				D	Brandenburg	Oder-Spree Kommunen	
219	Ausbau der K 6701Wellnitz-Breslack (Vorbereitung für den neuen GÜG Zytowan)	Straße	RPG				D	Brandenburg	Oder-Spree Kommunen	
220	Oder-Neiße-Radweg	Straße	Homepage Viadrina				D	Brandenburg	alle Euroregion Viadrina	
221	Grenzübergang Krauschwitz-Leknica	Straße	KGÜ	X			D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr. Kommune	
222	Grenzübergang Bad Muskau – Leknica („Engl. Brücke“)	Straße	KGÜ				D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr. Kommune	
223	B97 OU Spremberg/Schw. Pumpe	Straße	BWVP, FEW	X			D	Brandenburg	Spree-Neiße Land Brandenburg	
224	Kauf von Niederflurstadtbussen	Bus	IZB ÖPNV-Invest	x			D	Brandenburg	Cottbus Kommune / Verkehrsunternehmen	
225	Bau Wendeschleife TKC	Straßenbahn	IZB ÖPNV-Invest	x			D	Brandenburg	Cottbus Kommune / Verkehrsunternehmen	
226	Neubau Anschluss Bahnhof 1. BA	Straßenbahn	IZB ÖPNV-Invest	x			D	Brandenburg	Cottbus Kommune / Land Brandenburg	
227	Stationäre Fahrscheinautomaten	Bus / Straba	IZB ÖPNV-Invest	x			D	Brandenburg	Cottbus Kommune / Verkehrsunternehmen	
228	Gleis- und Fahrleitungsbau 2. BA östl. Südtrasse (Restliche Teilstrecke ab Bleichenstraße)	Straßenbahn	IZB ÖPNV-Invest	x			D	Brandenburg	Cottbus Kommune / Land Brandenburg	
229	Ausbau von ÖPNV-Haltestellen	Bus / Straba	IZB ÖPNV-Invest	x			D	Brandenburg	Cottbus Kommune / Land Brandenburg	
230	Videoüberwachungsanlagen	Bus / Straba	IZB ÖPNV-Invest	x			D	Brandenburg	Cottbus Kommune / Land Brandenburg	
231	Neubau Nahverkehrsanschluss Lausitz-Park (Verlängerung westliche Südtrasse)	Straßenbahn	IZB ÖPNV-Invest		x		D	Brandenburg	Cottbus Kommune / Land Brandenburg	
232	Gleis- und Fahrleitungsbau östl. Südtrasse Madlower Hauptstraße (Spreestraße bis WS Madlow)	Straßenbahn	IZB ÖPNV-Invest	x			D	Brandenburg	Cottbus Kommune / Land Brandenburg	
233	Erneuerung eines Unterwerkes zur Bahnstromversorgung	Straßenbahn	IZB ÖPNV-Invest	x			D	Brandenburg	Cottbus Kommune / Land Brandenburg	
234	Gleis- und Fahrleitungsbau westl. Südtrasse (Bahnhofstr. - Berliner Str. bis Nordrampe Bahnstrecke)	Straßenbahn	IZB ÖPNV-Invest	x			D	Brandenburg	Cottbus Kommune / Land Brandenburg	
235	Instandhaltung Bahnsteiganlagen Zugangsstelle Schöllnitz	Schiene	IZB ÖPNV-Invest			x	D	Brandenburg	Cottbus Land / Infrastrukturunternehmen	
236	Instandhaltung Bahnsteiganlagen Zugangsstelle Kiekebusch	Schiene	IZB ÖPNV-Invest			x	D	Brandenburg	Cottbus Land / Infrastrukturunternehmen	

Einzelmaßnahmen (Gesamtübersicht)

Ifd. Nr.	Bezeichnung	Verkehrsträger	Quelle	Priorität			D/PI	Bundesland/ Wojewodschaft	Landkreis/ Powiat	Zuordnung Vorhabensträger
				hoch	mittel	gering				
237	Umfassende Modernisierung der Bahnsteige 1 - 6 (ggf. auch 7 - 8), Aufzüge für Mittelbahnsteige 2/3 und 4/5, Sicherung bzw. Rückbau der Bahnsteige 9-12	Schiene	IZB ÖPNV-Invest	x			D	Brandenburg	Cottbus	Land / Infrastrukturunternehmen
238	Umgestaltung Busbahnhof Industriegebiet Schwarze Pumpe	Bus	IZB ÖPNV-Invest			x	D	Brandenburg	Spree-Neiße	Bund / Land / Kommune
239	Umgestaltung Busbahnhof Spremberg	Bus	IZB ÖPNV-Invest	x			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land / Kommune
240	Neugestaltung und Reparatur von Bushaltestellen in Spremberg	Bus	IZB ÖPNV-Invest			x	D	Brandenburg	Spree-Neiße	Kommune
241	Buswendeplatz Schmogrow-Fehrow	Bus	IZB ÖPNV-Invest			x	D	Brandenburg	Spree-Neiße	Kommune
242	Verbindung von Bus und Bahn, Buswendeplatz Reha, Neuhausen/Spree	Bus	IZB ÖPNV-Invest	x			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Kommune
243	Umsteiganlage Storkow OT Friedrichshain	Bus / Schiene	IZB ÖPNV-Invest	x			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Landkreis / Land Brandenburg
244	Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen des üÖPNV	Bus	IZB ÖPNV-Invest	x			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Landkreis / Verkehrsunternehmen
245	Ausbau Haltestellen	Bus	IZB ÖPNV-Invest	x			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Landkreis / Kommune
246	Umsteiganlage Guben	Bus / Schiene	IZB ÖPNV-Invest			x	D	Brandenburg	Spree-Neiße	Landkreis / Land Brandenburg
247	Umgestaltung Bahnhofsvorplatz Spremberg	Schiene	IZB ÖPNV-Invest	x			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Bund / Land / Kommune
248	P+R am Haltepunkt Kunersdorf	Schiene	IZB ÖPNV-Invest			x	D	Brandenburg	Spree-Neiße	Kommune
249	Verbindung von Bus und Bahn, Haltestelle Burg (Spreewald)	Bus / Schiene	IZB ÖPNV-Invest	x			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Kommune
250	Erstinvestitionen Haltestellen Neuhausen / Spree	Bus	IZB ÖPNV-Invest			x	D	Brandenburg	Spree-Neiße	Kommune
251	VBB-Infopunkte Spremberg, Forst, Guben	Bus / Schiene	IZB ÖPNV-Invest	x			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Landkreis / Kommune
252	Bushaltestellen, Fahrgasthallen Kolkwitz	Bus	IZB ÖPNV-Invest			x	D	Brandenburg	Spree-Neiße	Kommune
253	P+R am Haltepunkt Kolkwitz-Süd	Schiene	IZB ÖPNV-Invest			x	D	Brandenburg	Spree-Neiße	Kommune
254	P+R am Haltepunkt Kolkwitz	Schiene	IZB ÖPNV-Invest	x			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Kommune
255	Buswendeplatz Schmogrow-Fehrow, GT Sacassne	Bus	IZB ÖPNV-Invest			x	D	Brandenburg	Spree-Neiße	Kommune
256	Umfassende Modernisierung, inkl. Fahrgastinformationsanlagen der Zugangsstelle Guben	Schiene	IZB ÖPNV-Invest	x			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land / Infrastrukturunternehmen
257	Bahnsteigmodernisierung Jänschwalde, Erschließung über BÜ	Schiene	IZB ÖPNV-Invest	x			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land / Infrastrukturunternehmen
258	Bahnsteigmodernisierung Jänschwalde-Ost, Erschließung über BÜ	Schiene	IZB ÖPNV-Invest	x			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land / Infrastrukturunternehmen
259	Bahnsteigmodernisierung Kerkwitz, Erschließung über BÜ, Rückbau Zwischenbahnsteig	Schiene	IZB ÖPNV-Invest	x			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land / Infrastrukturunternehmen
260	Haltestelleneinrichtung (Aufstellfläche und Fahrgastunterstand) in Treuenbrietzen im GT Lüdendorf	Bus	IZB ÖPNV-Invest	x			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Landkreis / Kommune
261	Tunnelsanierung, Bahnsteigmodernisierung Drebkau	Schiene	IZB ÖPNV-Invest	x			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land / Infrastrukturunternehmen
262	Bahnsteigmodernisierung inkl. Barrierefreier Erschließung, Rückbau Zwischenbahnsteig Peitz-Ost	Schiene	IZB ÖPNV-Invest	x			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land / Infrastrukturunternehmen
263	Bahnsteigmodernisierung Kolkwitz	Schiene	IZB ÖPNV-Invest	x			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land / Infrastrukturunternehmen
264	Modernisierung Haus- und Mittelbahnsteig 2/3 inkl. Aufzüge, tw. Tunnelsanierung, Rückbau Mittelbahnsteig 4/6 sowie tw. Tunnel in Forst (Lausitz)	Schiene	IZB ÖPNV-Invest	x			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land / Infrastrukturunternehmen
265	Bahnsteigmodernisierung Klinge	Schiene	IZB ÖPNV-Invest			x	D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land / Infrastrukturunternehmen
266	Bahnsteigmodernisierung Neubau Reisendensicherungsanlage Spremberg	Schiene	IZB ÖPNV-Invest	x			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land / Infrastrukturunternehmen
267	Bahnsteigmodernisierung Kunersdorf	Schiene	IZB ÖPNV-Invest	x			D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land / Infrastrukturunternehmen
268	Bahnsteigmodernisierung Kolkwitz Süd	Schiene	IZB ÖPNV-Invest			x	D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land / Infrastrukturunternehmen
269	Bahnsteigmodernisierung Leuthen, Erschließung über BÜ	Schiene	IZB ÖPNV-Invest			x	D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land / Infrastrukturunternehmen
270	Modernisierung Bahnsteiganlagen Neuhausen	Schiene	IZB ÖPNV-Invest			x	D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land / Infrastrukturunternehmen



Zintegrowana koncepcja komunikacyjna dla Euroregionu Szpewa - Nysa - Bóbr

Celowy układ transportu publicznego

Powiązanie transportu publicznego

- kolej dalekobieżny / autobus
- kolej / autobus
- autobus

Sieć linii regionalnych

- dalekobieżne / interregionalne
- dalekobieżne
- dalekobieżne / regionalne
- interregionalne
- regionalne
- transport publiczny
- rewitalizacja
- regionalne linie autobusowe

Sieć kolejowa

- dwutorowo, przewozy pasażerskie
- jednotorowo, przewozy pasażerskie
- dwutorowo, przewozy pasażerskie i towarowe
- jednotorowo, przewozy towarowe
- jednotorowo, nieczynne
- inne

Rozbudowa infrastruktury

- planowana
 - realizowana
- Docelowa długość peronów**
- 60 m
 - 100 m
 - 140 m
 - 170 m

Przejścia graniczne

- kolejowe
- drogowe

Osiedla / Mieszkańcy

- teren miast
- 100.000 - 250.000
- 50.000 - 100.000
- 25.000 - 50.000
- 10.000 - 25.000
- < 10.000

Sieć drogowa

- Autostrada
- Droga krajowa
- Droga wojewódzka

Granice administracyjne

- Państwa
- Regiony
- Powiaty

Drogi wodne

- Rzeki żeglowne
- Rzeki
- Kanał
- Jeziora
- inne

Obszary chronione

- Rezerwat biosfery
- Park Narodowy
- Park Krajobrazowy

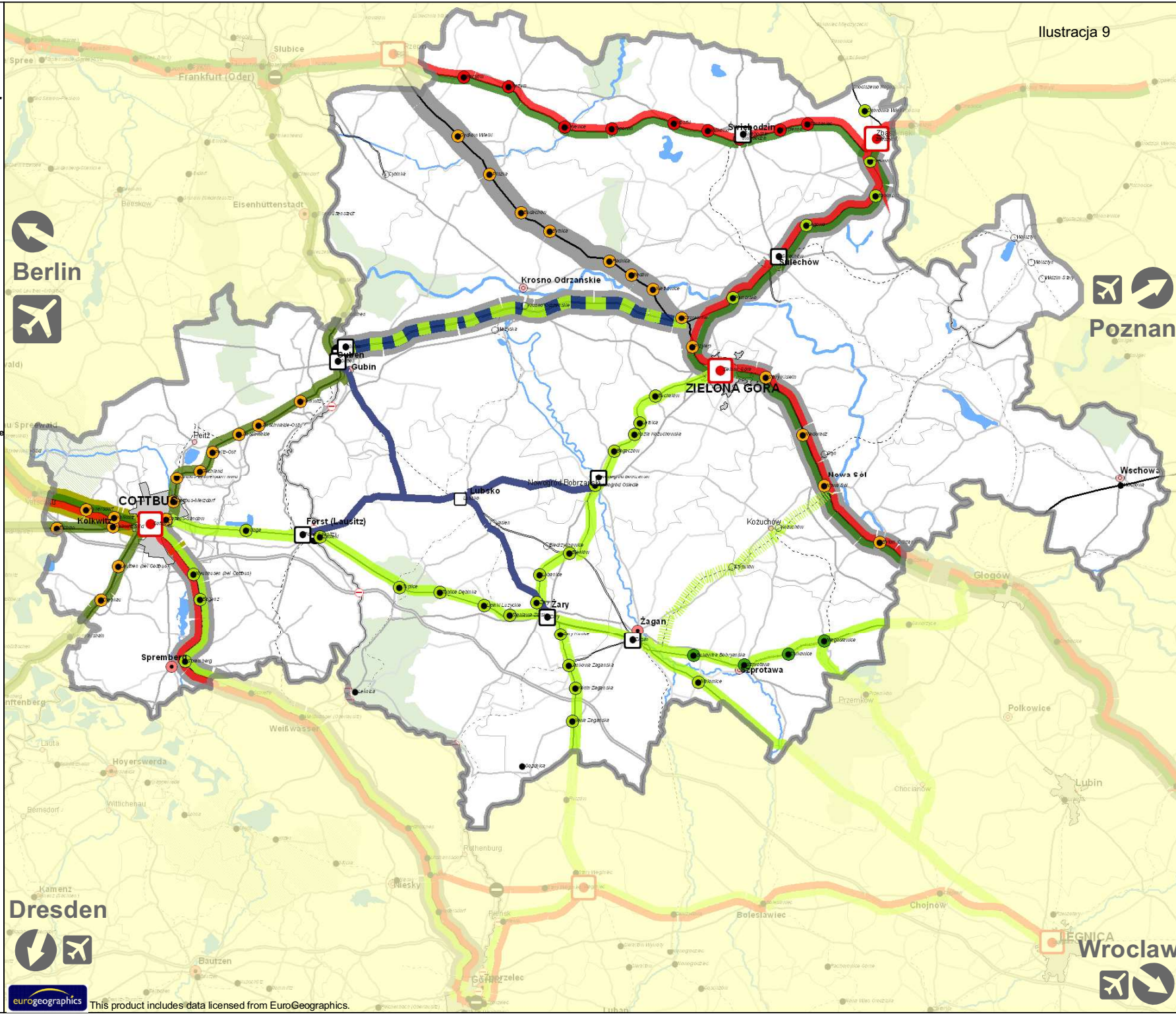
Skala: 1:500.000

Stan: Kwiecień 2008

Opracowanie:

INFRASTRUKTUR & UMWELT
Professor Böhm und Partner

ipg
Infrastruktur- und
Projektentwicklungsgesellschaft mbH



Ilustracja 9



Zintegrowana koncepcja komunikacyjna dla Euroregionu Szpewa - Nysa - Bóbr

Transport drogowy Mapa wybranych działań

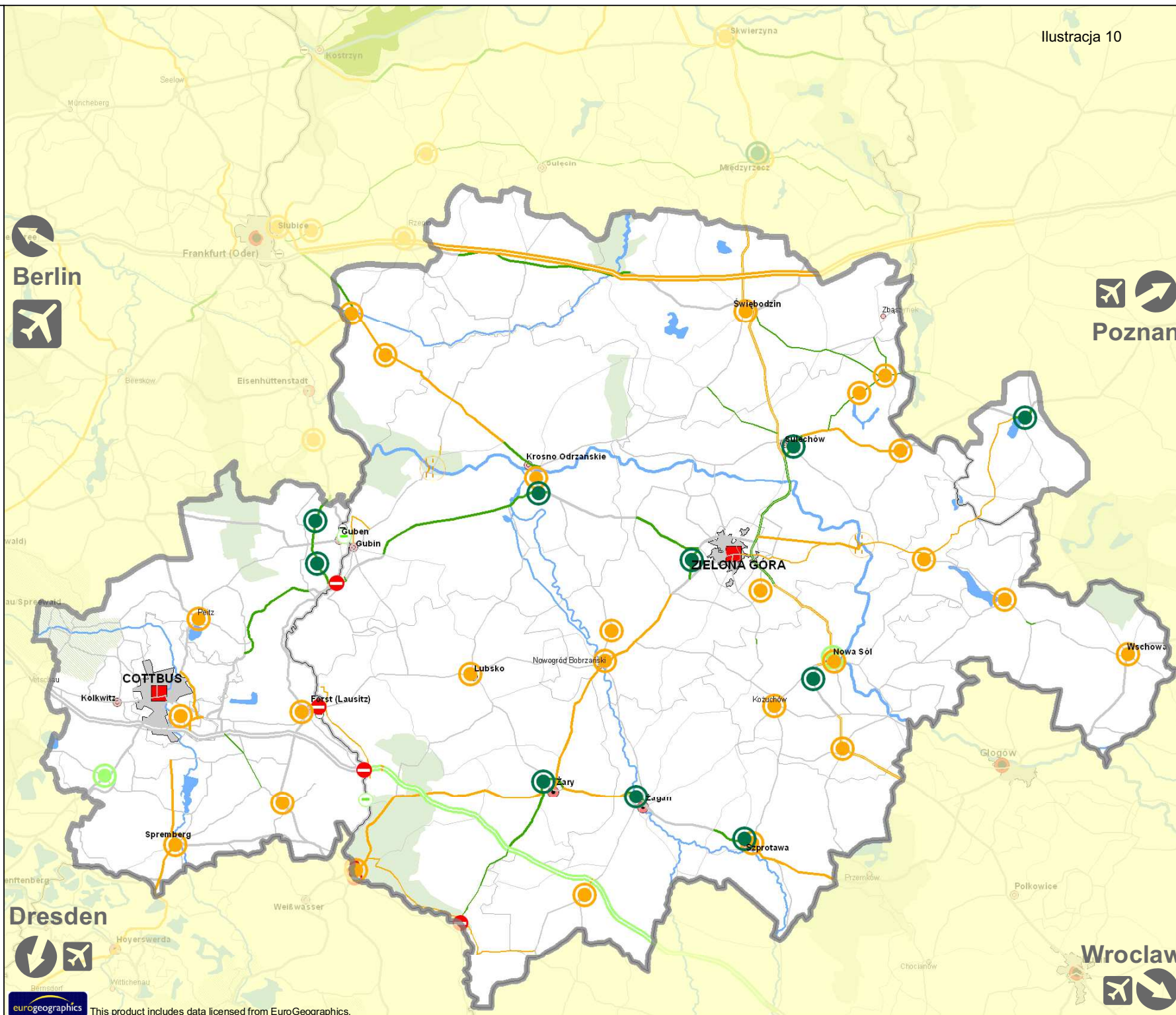
- Przedsięwzięcia drogowe**
- Autostrada
 - istniejąca
 - zrealizowana
 - planowana
 - Droga szybkiego ruchu
 - istniejąca
 - planowana
 - Droga krajowa
 - istniejąca
 - zrealizowana
 - planowana
 - Droga wojewódzka
 - istniejąca
 - planowana
 - Sieć drogowa
 - Autostrada
 - Droga szybkiego ruchu
 - Droga krajowa
 - Droga wojewódzka
 - Droga gminna
- Przebiegi graniczne**
- Przebiegi graniczne
 - kolejowe
 - drogowe
 - Sieć kolejowa
 - dworcowo
 - jednotorowo
 - inne
 - Drogi wodne
 - Rzeki żeglowne
 - Rzeki
 - Kanał
 - Jeziora
 - Granice administracyjne
 - Państwa
 - Wejwództwa
 - Wejwództwa DE
 - Wejwództwa PL
 - Osiedla / Mieszkańcy
 - teren miast
- Przedsięwzięcia lokalne**
- obwodnica, zrealizowana
 - obwodnica, realizowana
 - obwodnica, planowana
 - most, planowany
 - przejście graniczne realizowane
 - przejście graniczne planowane
- Obszary chronione**
- Rezerwat biosfery
 - Park Narodowy
 - Park Krajoznawczy
 - Jeziora

Skala: 1:500.000

Stan: Kwiecien 2008

Opracowanie:

INFRASTRUKTUR & UMWELT
Professor Böhm und Partner



Ilustracja 10



Zintegrowana koncepcja komunikacyjna dla Euroregionu Szpewa - Nysa - Bóbr

Mapa działań szlaki rowerowe

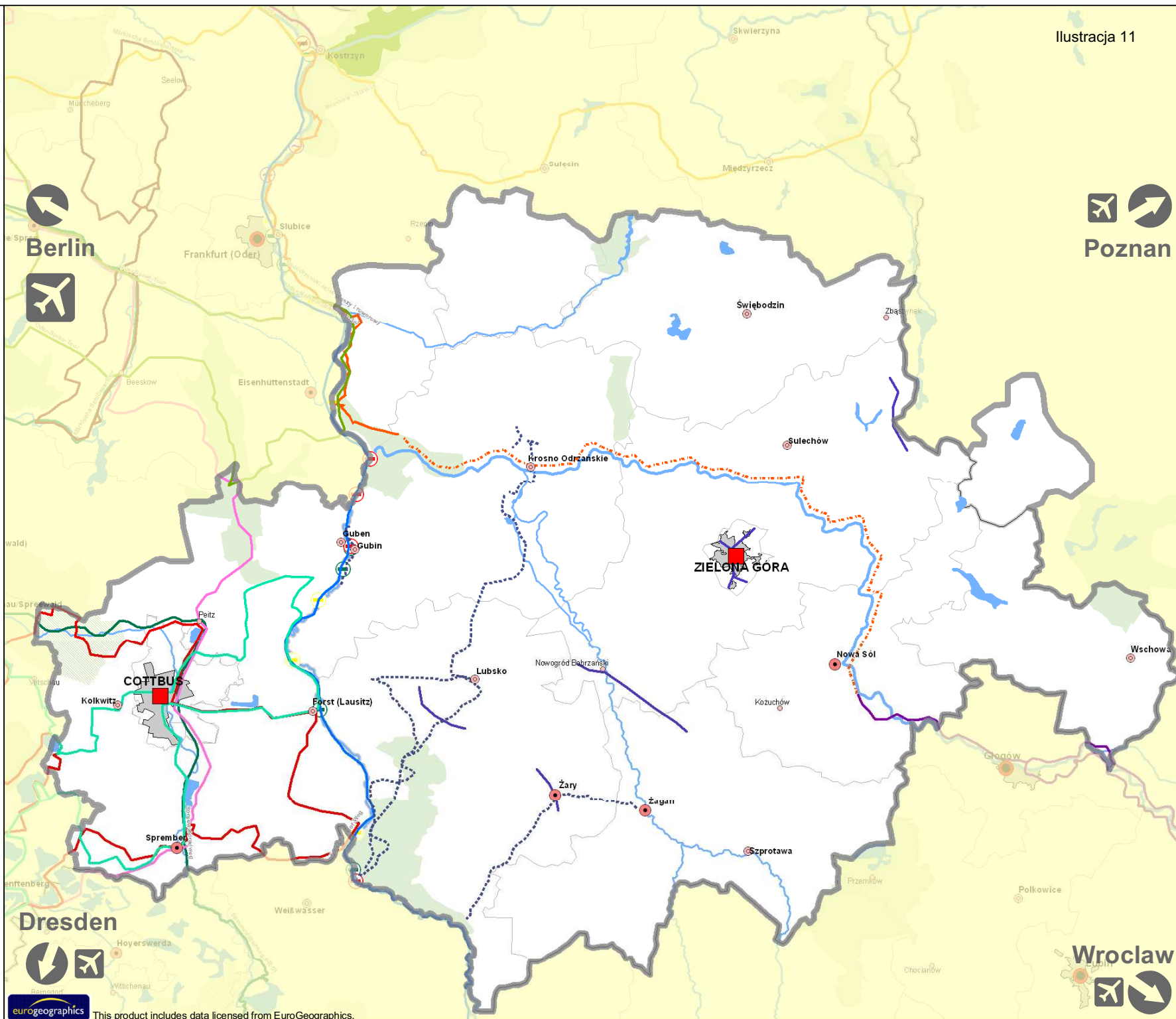
- Szlaki rowerowe**
- EV2 Europejski szlak rowerowy R1
 - EV7 Berlin-Kopenhaga
 - Szlak Odra-Nysa
 - Szlak Odry
 - Szlak Zielona Odra
 - Nadodrzański szlak pieszy i rowerowy
 - Uzupełnienie Szlaku Odry
 - Spreewaldradweg (ER-5)
 - Tour Brandenburg
 - Fürst Pückler Weg
 - Niederlausitzer Bergbautour
 - Märkische Schlössertour
 - Oder-Spree-Tour
 - Szlaki rowerowe w Lubuskim
 - Planowane szlaki rowerowe w Lubuskim
- Drogi wodne**
- Rzeki żeglowne
 - Rzeki
 - Kanał
 - Jeziora
- Obszary chronione**
- Rezerwat biosfery
 - Park Narodowy
 - Park Krajobrazowy
- Granice administracyjne**
- Państwa
 - Województwa
 - Powiaty
- Osiedla / Mieszkańcy**
- Tereny miast
 - 100.000 - 250.000
 - 50.000 - 100.000
 - 25.000 - 50.000
 - 10.000 - 25.000
 - < 10.000
- Przejścia graniczne**
- drogowe, istniejące
 - drogowe, planowane, priorytetowe
 - drogowe, planowane, inne
 - drogowe, w procesie uzgadniania DE-PL
 - promowe, istniejące
 - promowe, planowane, priorytetowe
 - promowe, planowane, inne

Skala: 1:500.000

Stan: Kwiecien 2008

Opracowanie:

INFRASTRUKTUR & UMWELT
Professor Böhm und Partner



Ilustracja 11



Dresden





3.5 Miasto Cottbus

3.5.1 Komunikacja szynowa/ ÖPNV

Punkt powiązania- dworzec Cottbus

W zakresie kompetencji dworca i jego otoczenia leży ukształtowanie dla podróżujących korzystniejszych stosunków przesiadania między publicznymi środkami komunikacyjnymi. W interesie podróżnych, szczególnie osób starszych i ograniczonych ruchowo obywatelom są drogi możliwie krótkie i wolne od przeszkód. Ukształtowanie stosunków przesiadania powinno następować tak, aby ich realizacja następowała krok po kroku. Priorytetowe stosunki przesiadania się powinny wyglądać następująco :

- Pociąg – tranwaj,
- Pociąg – autobus miejski, autobus regionalny
- Tranwaj – autobus regionalny, autobus miejski
- Pociąg – Taksówka
- Pociąg – rower, z możliwością odstawienia roweru dla osoby dojeżdżającej do pracy

W celu realizacji niezbędne są studia wstępne konieczne do zróżnicowanego opracowania modułów

Korzyść: W związku z rozbudową linii kolejowych Berlin - Cottbus ukształtowany w taki sposób dworzec jak punkt powiązania do miasta bardziej, korzystniej włącznie na ocenę po dróżnego. Dla osób dojeżdżających do pracy, podróżujących służbowo i turystów dworzec stanie się bardziej atrakcyjny i będzie częściej odwiedzany.

Przestawienie: Rok 2011, z rekonstrukcją obszarów Berlin - Cottbus

Obrót gospodarczy KLV-terminal w przestrzeni Cottbus

Opcja startowa: Dworzec towarowy Cottbus

Na obszarze dawnego wielkiego kontenera-dworca mógłby w najbliższym czasie i bez większego wydatku zostać otwarty KLV-terminal. Mógłby on stanowić początkowy etap dla rozwijających się i jeszcze możliwych do objęcia wzrokiem przepływów towarów. Celowo terminal ten mógłby nawiązać stosunki do powierzchni przemysłu w zachodnio północnej i wschodniej części miasta. Także bez tego zamknięcia luki, samochody ciężarowe mogą przebiegać przez ulicę Wilhelma Külz - aleją topolową - północny pierścieniem – miejskim pierścieniem.

Korzyści: Małe wydatki inwestycyjne, krótka faza przygotowawcza, kolej boczna
Możliwość grupowania dla komunikacji dworcowej i w kierunku Spremberga (przerabianie makulatury), czarna pompa (gospodarka energetyczna) i w kierunku Polski (przemysłowy klaster na terenie Żar i Żagania)

1. etap jako rozwiązanie tymczasowe dla dalszego rozwoju

Przestawienie: krótkoterminowo



Dalsze postępowanie dla pojemnościowych rozszerzeń terminala KLV

Po procesie stabilizacji prądów towarowych w terminalu, w znacznym zakresie, miejsca te oferują się w sytuacji podwyższonego ruchu lub nagłej zmiany.

Alternatywa 1 teren przemysłowy „Przy starej elektrociepłowni“

Alternatywa 2 teren przemysłowy „Dissenchen na południu“
W razie wyboru tego terenu potrzebne będzie zastąpienie przejścia kolejowego przez most uliczny.

Korzyści: Bezpośrednie przyłączenie do wielkiej wschodniej części kompleksu przemysłowego
Kolejowe nawiązanie do istniejących już połączeń
Drogowe nawiązanie nad istniejącym już wschodnim miejskim pierścieniem,
Bliskość do autostrady, postereunek przez planowaną wschodnią styczną bez miejskiego przejazdu
Możliwości grupowania komunikacji jak na dworcu towarowym w Cottbus

Przestawienie: średnioterminowo, w zależności od komunikacyjnego rozwoju

Przyłączenie kolejiny w ramach technologii i innowacji parku Cottbus

W zależności do struktury osiedlania się przemysłu, trasa równoległa do proponowanego drogowego połączenia i kolejowy obszar - Kolkwitzer Str powinna być wolna. Jest to pewnego rodzaju wskazówką.

Korzyść: Długoterminowe planowanie powierzchni, opcja dla możliwego zespolonego rozwoju posterunku Cottbus, Grupowanie komunikacyjnych tras

Przestawienie: długoterminowo

Przedłużenie orbity parkingowej w kierunku morskiego centrum Cottbus

Jak nowa gałąź obszarów w kierunku planowanego jeziora kopalni odkrywkowej, orbitę parkingową może spełniać zadanie sezonowej usługi. Dla przykładu mógłaby stać się ona krajobrazem czasu wolnego „park wydm“. Plaża i morskie centrum Cottbus byłyby połączone z miastem. Dzięki położeniu końcowego przystanku tramwajowego w Sandow istniałoby przychylnie połączenie z miejską komunikacją podmiejską.

Korzyść: Nowy obszar obsługi dla orbity parkingowej, przychylny gospodarczo i rozwojowo Zakład produkcji sezonowej

Przestawienie: długoterminowo, w zależności od projektu Cottbus Bałtyk

Przekaz wiadomości rozkładu jazdy dla orbity parkingowej Cottbus

Rozkład jazdy orbity parkingowej powinien być przekazany do wiadomości rozkładu jazdy VBB, dla przedsiębiorstwa komunikacji Cottbus i mediów o podobnym znaczeniu.

Korzyść: Rozwój popytu podróżnego

Przestawienie: krótkoterminowo



Transgraniczna teatralna linia autobusowa

W kooperacji ze służbą odwiedzającego powinny być organizowane operowe, baletowe albo koncertowe odwiedziny z „teatralnym autobusem“ na przemian w Zielonej Górze i Cottbus. Uzupełniająco transfer autobusu mógłby być rozciągnięty także na średnie centra, miasta powiatowe obwodowe i dalsze obszary osadnicze euroregionu.

Korzyść: Kulturalna wymiana związana z rozwojem komunikacyjnego popytu

Przestawienie: krótkoterminowo

Bilet kombi

W ramach wspierania publicznej komunikacji podmiejskiej, powinny być oferowane inne oferty tzw. Biletów kombi. Bilety takie np. podczas dużych imprez gwarantowały by jednocześnie używanie komunikacji podmiejskiej.

Korzyść: Poparcie publicznej komunikacji podmiejskiej,
Komunikacyjne odciążenie dla miejskiego zakresu

Przestawienie: krótki aż średnioterminowo

3.5.2 Komunikacja drogowa / Drogi rowerowe

Strefy ładujące

Służą one wydajniejszej utylizacji w ożywionych arteriach komunikacyjnych, które wykazują gęstą sieć usług handlowych i innych. Czasochłonne szukanie parkingów, częste zatrzymywanie się w rzędzie byłoby w ten sposób znacznie zredukowane i mniej kłopotliwe.

Korzyść: Punktowy priorytetowy obrót gospodarczy, Poparcie przepływu komunikacji
Zredukowanie strat czasu i problemów logistyki

Przestawienie: krótkoterminowo

Tempo 30 Limit nocą

Ten środek przyczynia się do zmniejszenia hałasu przy wysoko obciążonych głównych ulicach, po to aby wiele mieszkających obok, możliwie bez przeszkód i bez hałasu mogło spędzić noc.

Ten środek, jak już w innych miastach takich jak Berlin, w godzinach nocnych między 22:00 i 6:00, powinien dzięki zainstalowanym technicznymi mierniczym zawiadomieniom, informować kierowców o ich momentalnie jechanej prędkości.

Korzyść: Poprawienie mieszkalnej jakości życia przy mocno obciążonych ulicach głównych
Rewaloryzacja mieszkalnego arealu

Przestawienie: krótkoterminowo



Środki utrzymania osobowego tunelu Cottbus - strona północna

Tunel ten (kolejowy tunel Spreewald) stanowi dla pieszych zachodniego śródmieścia jak również dla pracujących w osiadłych przedsiębiorstwach przychylnie połączenie dworcowe. Droga, przebiegająca nad mostem dworcowym jest znacznie dłuższa i bardziej czasochłonna. Dalsze korzystanie z tej drogi leży w interesie podróżujących, dlatego też powinna ona być przeprowadzona ze skutkiem.

Korzyść: Zapewnia podróżnemu dojście do dworca osobowego

Przestawienie: natychmiast

P&R -parkingi

Po północnej stronie niewykorzystanego obszaru od dworca towarowego i blisko tunelu dla pieszych może powstać duża liczba parkingów. Koniecznym jest więc utrzymanie osobowego tunelu dworca Cottbus strona północna.

Korzyść: Rozszerzenie możliwości parkowania, Mocniejsze używanie tunelu pieszych, Ożywienie regionalnego ruchu kolejowego

Przestawienie: w czasie reorganizacji dworca Cottbus

Kołowa turystyczna koncepcja dla Cottbus

Ta koncepcja powinna służyć jako podstawa, po to aby turystyka rowerowa w mieście mogła rozwijać się z jego rosnącym potencjałem gospodarczym. Dlatego też bardziej włączany w te działania powinien być marketing miasta. Cztery drogi rowerowe biegną w sposób przecinający całe miasto. Należy wziąć pod uwagę, że znana droga rowerowa Odra -Nysa jest oddalona od miasta tylko około 20 km na wschód. Cottbus i jego dworzec mogą służyć tu jako punkt wejścia do kołowej turystyki i jednocześnie ze swoimi atrakcjami takimi jak parki i instytucje kulturalne ożywić rowerowych turystów. Z punktu widzenia rowerzystów, powinny być realizowane następujące środki

- Wyspa Szprewa jako brama wejściowa do centrum. Tu przebiegają powiązane ze sobą cztery kołowe wędrowne drogi (ścieżka rowerowa Szprewa, rundka po Brandenburgii, książę-Pückler-ścieżka rowerowa, niski Łużyczanin runda górnictwa)
- Usunięcie niebezpiecznych miejsc przy miejskim przejeździe (porównaj przewodnik o ruchu rowerowym „Bikeline, ścieżka rowerowa Szprewa“)
- Ścieżka rowerowa jako wskazówka drogowa odcinka od i do dworca Cottbus,
- Opracowanie na potrzeby badań miasta jak również dla bliższego otoczenia, na przykład Peitz i Peitzer krajobraz stawu. Drogi rowerowe mogły by również służyć senackiemu zarządowi dla rozwoju miasta Berlin, które występowałyby w formie prospektu i również <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/radverkehrsanlagen/de/hellersdorf/>
- Urządzenie kołowej kawiarni przy pasażu północno południowym (do przemyslenia kooperacja z miejskim osiadłym mającym powodzeniem kolarzem).

Korzyść: Profilowanie Cottbus na „rowerowe miasto“, poparcie ekologicznego rozwoju miasta

Przestawienie: średnio aż długoterminowo

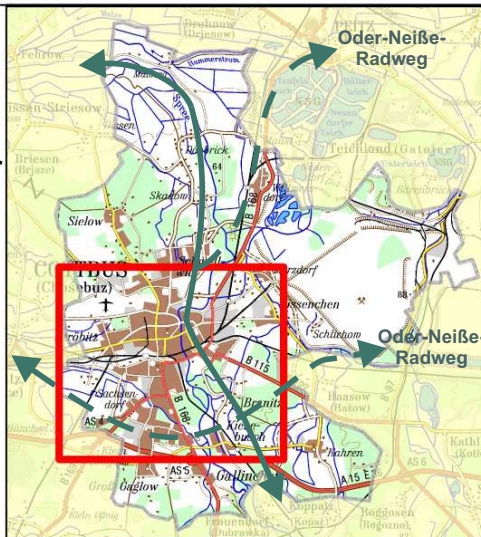
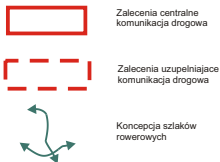
Ilustracja 12 – polecenia działania ruch uliczny / kołowe drogi dla zakresu Cottbus

Ilustracja 13 - polecenia działania szynowa komunikacja / ÖPNV dla zakresu Cottbus

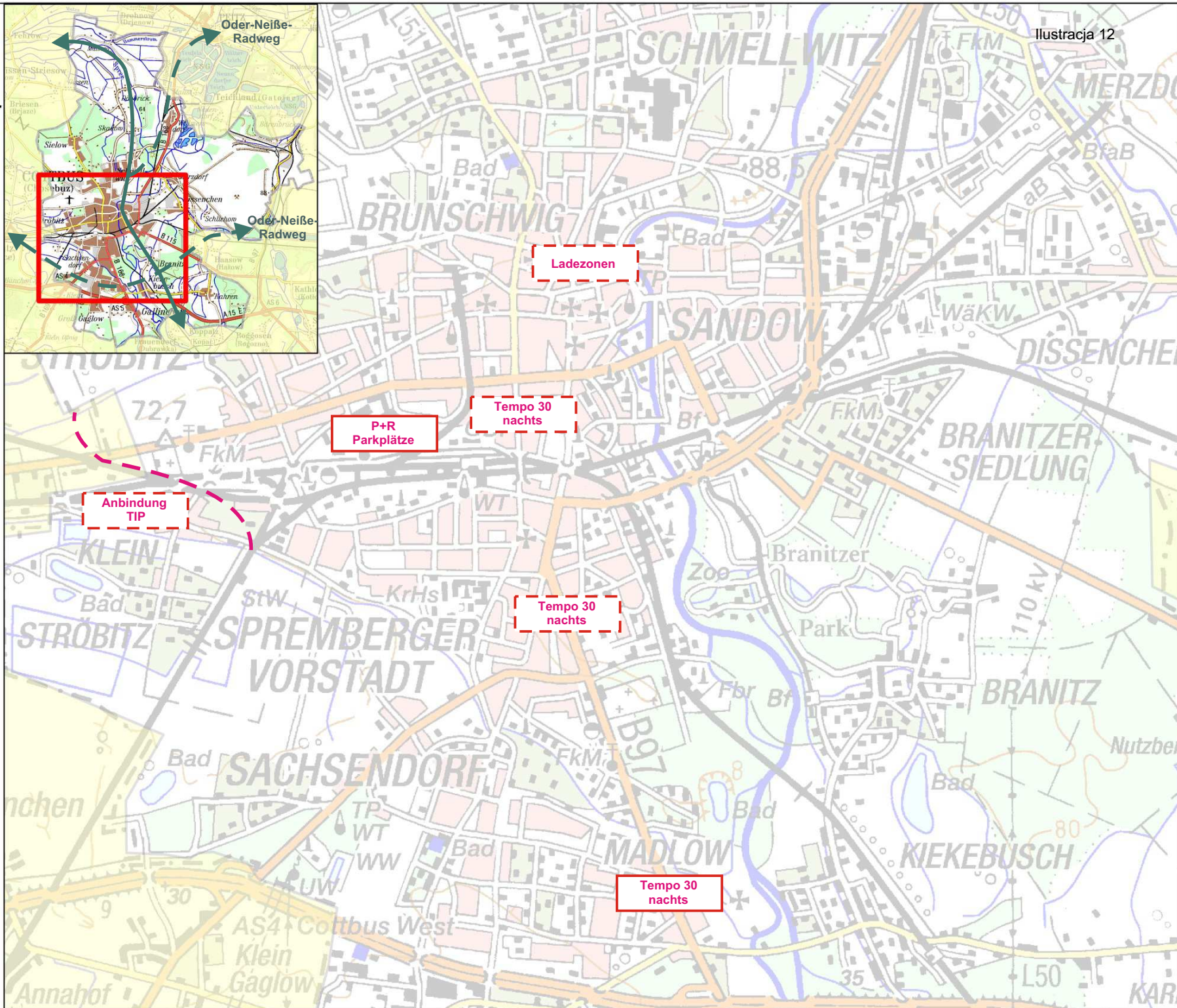


Zintegrowana koncepcja komunikacyjna dla Euroregionu Szprewa - Nysa - Bóbr

Zalecane działania
Komunikacja drogowa / szlaki rowerowe
w Cottbus



Ilustracja 12



Skala mapy
przeglądowej 1:200.000

Skala mapy
detailednej 1:25.000



Stan: Kwiecień 2008

Opracowanie:

INFRASTRUKTUR & UMWELT
Professor Böhm und Partner





Zintegrowana koncepcja komunikacyjna dla Euroregionu Szprewa - Nysa - Bóbr

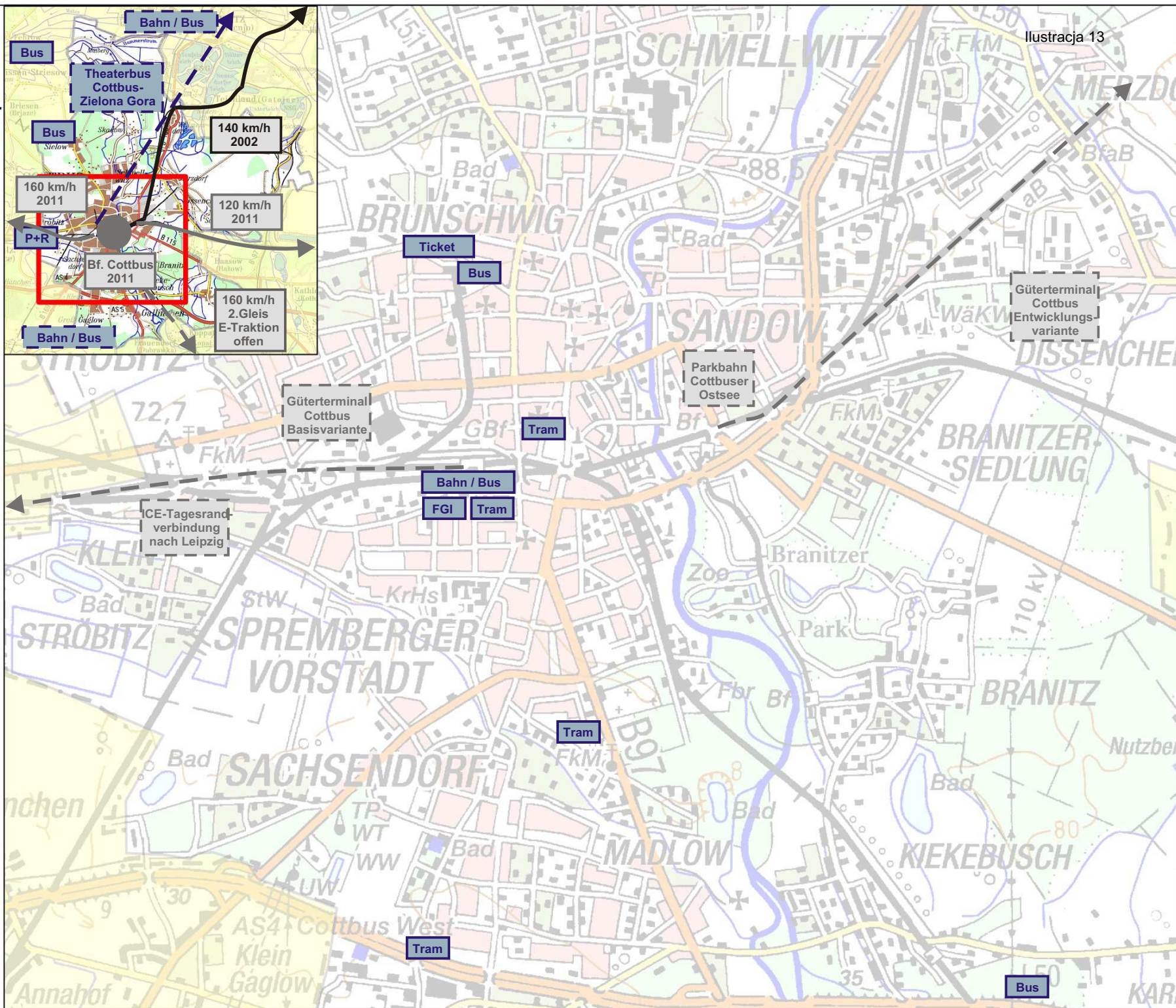
Zalecane działania Transport publiczny w Cottbus

Zalecenia dot. Komunikacji kolejowej

	Przedsiewzięcie zrealizowane
	Przedsiewzięcie planowane
	Przedsiewzięcie zalecane

Zalecenia dot. Transportu publicznego

	Według planu transportu publicznego
	Dodatkowa potrzeba
	Powiązanie kolej / transport publiczny
	Przystanki / pedia autobusowe
	Tory tramwajowe
	Automaty biletów
	Informacja pasażerów
	Park + Ride



Ilustracja 13

Skala mapy przeglądowej 1:200,000

Skala mapy detalicznej 1:25,000



Stan: Kwiecień 2008

Opracowanie:

INFRASTRUKTUR & UMWELT
Professor Böhm und Partner





OBJAŚNIENIE SKRÓTÓW

DPERON	Niemiecko-Polski Obszar Rozwoju Odra / Nysa
EUREK	Europejska Koncepcja Rozwoju Obszaru
IVK	Zintegrowana Koncepcja Komunikacji
ER SNB	Euroregion Sprewa–Nysa-Bóbr
BIP	Produkt krajowy brutto
ÖPNV	Publiczna komunikacja osobowa
SPNV	Szynowa komunikacja osobowa
SPFV	Szynowa komunikacja osobowa dalekobieżna
IC	InterCity
EC	EuroCity
RE	Expres Regionalny
RB	Pociąg Regionalny
V_{max}	Maksymalna Prędkość
km/h	Prędkość Kilometrów na godzinę
Hz	Hertz (Jednostka pomiaru dla prądu zmiennego)
kV	Kilovolt (jednostka omiaru elektryczności)
Z/d	Liczba pociągów dziennie
GDDKIA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Wlkp.	Wielkopolskie
Odrz.	Odrzańskie
Bobrz.	Bobrzańskie
MIV	Zmotoryzowany ruch indywidualny
JoiTraM	Joint Transport Management, transgraniczna koncepcja komunikacyjna dla Berlina – Brandenburgi – województwa lubuskiego
VBB	Związek komunikacji Berlin–Brandenburg



BIBLIOGRAFIA

- Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder / Neiße (DPERON)
Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen, Arbeitsstand: 09.10.2007, Kommunalgemeinschaft Pomerania e.V.
- Kreisentwicklungskonzeption 2013 Landkreis Spree-Neiße
- Nahverkehrsplan für den üÖPNV des Landkreises Spree-Neiße im Zeitraum 2007 bis 2011, PROZIV Verkehrs- und Regionalplaner
- Entwicklungs- und Handlungskonzept Euroregion Spree-Neiße-Bober, Endfassung: 09.10.2007, Regionomica GmbH
- JoiTraM Grenzüberschreitendes Verkehrskonzept, Schlussbericht 2005, ETC und andere Partner
- Grundsätze, Ziele und Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung, Kurzfassung: 15.01.2006, ETC
- Stand der Infrastrukturentwicklung der Eisenbahnverbindungen zwischen Deutschland und Polen, Vortrag des BMVBS am 23.05.2007 in Eberswalde
- Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes, BMVBS
- Integriertes Verkehrskonzept 2002, MSWV Brandenburg, Redaktion: Planungsgruppe Richter-Richard
- Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept Berlin 2005, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
- Umweltzone Berlin 2008, Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz
- Qualitätsanalyse Netzzustand 2007, Länder Berlin und Brandenburg, Ergebnisbericht VBB, 10.07.2007
- Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2008 – 2012, MIR Brandenburg, 2008
- Via Regia – Potenziale zur Verbesserung im Schienenpersonenfernverkehr in der Relation Berlin – Breslau, IPG mbH Potsdam, 2007
- Gemeinschaftlicher Nahverkehrsplan 2002 – 2006, Zweckverband ÖPNV Lausitz-Spreewald, ISUP Dresden 2002
- RAIL BALTICA - Grenzüberschreitender Güterverkehr - Ergebnisse, Potenziale und Probleme im Raum Frankfurt (Oder) / Slubice, IPG mbH Potsdam 2007
- Div. Kursbücher DB AG
- Sieciowy - Rozklad Jazdy Pociagow PKP 2006 / 2007 (Kursbuch der PKP)



- Jahresbericht PKP 2005 und 2006
- Eisenbahnatlas Deutschland 2007 / 2008, Schweers + Wall
- Div. Publikationen der Polnischen Tourismusorganisation
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept Cottbus 2020 (Entwurf)
- Leitbild der Stadt Cottbus 2002
- Standortentwicklungskonzept Cottbus 2006
- Radverkehrskonzept Stadt Cottbus 2004, Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover
- Gewerbeflächenentwicklungskonzept Cottbus 2007
- Masterplan Cottbuser Ostsee 2006
- Konsultationen, Herr Thomas Kramer, Stadtverwaltung Cottbus, Stadtentwicklung
- Konsultationen, Herr Norbert Hösel, Stadtverwaltung Cottbus, Stadtentwicklung / technische Infrastrukturplanung
- Konsultationen, Polnisches Fremdenverkehrsamt Berlin, Januar 2008, Mitarbeiterbefragung
- Konsultationen, Frau Direktor Helena Włodarczyk, Zarząd Dróg Wojewódzkich (Straßenbauverwaltung)
- Konsultationen, Herr Paweł Tonder, Włodarczyk, Zarząd Dróg Wojewódzkich (Straßenbauverwaltung)
- Konsultationen, Herr Andrzej Klauza, Wydział Transportu, Departament Gospodarki i Infrastruktury, Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego (Marschallamt Lubuskie)
- Konsultationen, Herr und Frau Stoletzki, Cottbus, Inhaber Teeladen Oblomow, Januar 2008
- Konsultation Herr Spichala, Cottbus, Geschäftsinhaber für polnische Textilwaren, 23.02.2008
- Konsultation Herr I. Brzezinski, Urząd Miejski w Zarach, 13.12.2007
- Euroregion Spree-Neiße-Bober, Frau Petrick, Frau Markus, Herr Brade
- Landkreis Spree-Neiße, Frau Keil
- Kooperative Ansätze bei integrierter, grenzüberschreitender Verkehrsplanung auf regionaler Ebene – Leitfaden, Ahrens / Schöne, TU Dresden, Jan. 2008
- Darstellung des Verkehrspotenzials zwischen den Wirtschaftsräumen Berlin – Breslau unter Berücksichtigung der Einbettung in den Korridor Skandinavien / Raum Hamburg – Südwestpolen / Ukraine, Dornier Consulting, April 2007
- Frau E. Szymanska, PKP POLISH RAILWAY LINES J.S.C., International Cooperation Office



Zintegrowana koncepcja komunikacyjna dla Euroregionu Sprewa-Nysa-Bóbr

- Umweltfreundlicher, attraktiver und leistungsfähiger ÖPNV – ein Handbuch, Bundesumweltamt, Deutsches Institut für Urbanistik, Oktober 2005
- <http://www.parkeisenbahn.de/anderepe/cottbus.htm>
- Straßenbaubericht Brandenburg 2001 – Grünes Licht für Blaues Netz
- Umweltbundesamt (2007): CO2-Emissionen nach Quellgruppen. <http://www.env-it.de/umweltdaten/>, Juli 2007
- Landesumweltamt Brandenburg (2008): Schutzgebietsinformationen im Land Brandenburg. Kartendienst, <http://luaplms01.brandenburg.de/p32%5Fsg%5Finternet/viewer.htm>, Januar 2008
- Ministerstwo Środowiska (2008): Europejska Sieć Ekologiczna Natura 2000. <http://natura2000.mos.gov.pl/natura2000/pl/mapy.php>, Januar 2008
- Główny Urząd Statystyczny (2008): Bank Danych Regionalnych, www.stat.gov.pl/bdr, Januar 2008
- Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego (2002): Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubuskiego, Zielona Góra 2002
- OderRegio (2006): „Regionalanalysen und konzeptionelle Vorschläge für die Entwicklung des Oderraumes“, Potsdam 2006
- Landesbetrieb für Datenverarbeitung und Statistik des Landes Brandenburg (2005): Studierende an Hochschulen im Land Brandenburg im Wintersemester 2004/2005, Potsdam 2005
- Eurostat (2008): Regionalstatistiken: Regionale Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen - ESVG95. <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/>, Januar 2008
- Eurostat (2008): Regionalstatistiken: Regionale Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen - ESVG95. <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/>, Januar 2008
- Güterverkehrsstellen-Infosystem, www.gleisanschluss-brandenburg.de, MIR Brandenburg / IPG mbH, 2007
- Infrastrukturzustandsbericht des Landes Brandenburg IZB Teil 1, 3 und 4, MIR Brandenburg / IPG mbH, 2007/2008
- „Angebot und Bewertung großflächiger Gewerbe- und Industriestandorte im Land Brandenburg“, ZAB / IPG mbH, 2007