

Zintegrowana koncepcja komunikacyjna dla Euroregionu Pro Europa Viadrina

ZAŁĄCZNIK

OCENA STANU AKTUALNEGO

Stan infrastruktury i plany rozbudowy



KOMUNIKACJA DROGOWA

W zależności od znaczenia w sieci infrastruktura dróg regionu może zostać podzielona na następujące poziomy:

- drogi o znaczeniu europejskim i krajowym
- drogi o znaczeniu ponadregionalnym
- drogi główne o znaczeniu regionalnym
- drogi drugorzędne o znaczeniu regionalnym
- drogi o znaczeniu lokalnym

W nawiązaniu do koncepcji sieci drogowej Kraju Związkowego Brandenburgia infrastrukturę pierwszych dwóch poziomów sieci przyporządkować można do sieci o wysokim stopniu wydajności (Sieć Niebieska). Drogi główne o znaczeniu regionalnym tworzą sieć zasadniczą (Sieć Brązowa), natomiast drogi drugorzędne o znaczeniu regionalnym Sieć Zieloną. Połączenia drogowe o znaczeniu lokalnym nie są w ZKK brane pod uwagę lub są uwzględniane tylko w uzasadnionych wyjątkowych przypadkach.

DROGI O ZNACZENIU EUROPEJSKIM I KRAJOWYM

Euroregion Pro Europa Viadrina przecinają następujące drogi o znaczeniu europejskim i ponadregionalnym:

- nieukończona jeszcze na całej długości autostrada Berliner Ring – Frankfurt n. O. – Poznań – Warszawa oraz
- znajdująca się we wczesnym stadium realizacji droga ekspresowa Szczecin – Gorzów Wlkp. – Zielona Góra – Legnica (-Praga)

Poniżej przedstawiono szczegółowo wspomniane połączenia drogowe.



Autostrada Berliner Ring – Frankfurt n. O. – granica D-PL

Konfiguracja drogi	
Klasyfikacja	droga europejska E30, autostrada A12
Profil	po dwa pasy ruchu w każdym kierunku, pas środkowy rozdzielający, każdorazowo pas awaryjny na odcinku AS Fürstenwalde West – granica D-PL
Skrzyżowania	bezkolizyjne
Przejazdy przez miejscowości	brak
Vmax sam. osob. (2007)	80 km/h (korki w obrębie granicy), 120 km/h (AD Spreeau – AS Fürstenwalde West), ponadto zalecana prędkość maks. 130 km/h
Vmax sam. osob. (2013)	zalecana prędkość maks. 130 km/h*
Stan aktualny	dobry (2)

* z zastrzeżeniem możliwości wprowadzenia ogólnego ograniczenia prędkości na niemieckich autostradach

Klasyfikacja jako droga europejska E30 ukazuje status kontynentalnej komunikacji wschód-zachód z punktami krańcowymi w Holandii (Amsterdam) na zachodzie i w Moskwie na wschodzie. Autostrada posiada po dwa pasy ruchu w każdym kierunku, na odcinku AD Spreeau – AS Fürstenwalde West istnieją obecnie ograniczenia jakościowe ze względu na brak pasa awaryjnego. A12 na skrzyżowaniu autostrad Spreeau przechodzi w obwodnicę Berlina A10, która w części południowo-wschodniej posiada po trzy pasy ruchu w każdym kierunku.

Podnoszone z wielu stron postulaty w sprawie poszerzenia autostrady do trzech pasów ruchu w każdym kierunku nie znajdują na razie uzasadnienia ze względu to, iż obecne nasilenie ruchu oceniane jest na 30-40.000 pojazdów dziennie (DTV). Jako wartość progową DTV przyjmuje się ok. 60.000 pojazdów. Planowane są jednak działania zmierzające do zapewnienia pasa awaryjnego na całym odcinku autostrady (rozpoczęcie budowy: wiosna 2008) w celu zniesienia ograniczeń prędkości i zminimalizowania elementów zakłócających.

Autostrada granica D-PL – Poznań – Warszawa

Konfiguracja drogi	
Klasyfikacja	droga europejska E30, autostrada A2, droga krajowa N2
Profil	po dwa pasy ruchu w każdym kierunku, pas środkowy rozdzielający, każdorazowo pas awaryjny (A2 Świecko – Słubice, Nowy Tomyśl – Stryków koło Łodzi), po jednym pasie ruchu z pasem awaryjnym (N2)
Skrzyżowania	bezkolizyjne (A2), w znacznym zakresie kolizyjne (N2)
Przejazdy przez miejscowości	brak (A2), liczne przejazdy przez miejscowości (N2)
Vmax sam. osob. (2007)	130 km/h (A2), 90 km/h poza obszarem zabudowanym, 50 km/h w obszarze zabudowanym (N2)
Vmax sam. osob. (2013)	130 km/h
Stan aktualny	w obrębie Euroregionu: dobry (2) do zadowalającego (3)



Na odcinku ok. 3 km, od miejsca przekroczenia granicy po stronie polskiej aż do skrzyżowania z drogą krajową N29 (Słubice – Krosno Odrzańskie) udostępniona jest droga ekspresowa posiadająca po dwa pasy ruchu. Skrzyżowanie o dużym nasileniu ruchu z lub w kierunku Zielonej Góry jest bezkolizyjne, wyposażone jest jednak tylko w proste wyjazdy dla skręcających w lewo (potencjał konfliktów, ograniczona przepustowość).

Na dalszym odcinku o długości ok. 110 km droga posiada profil często spotykany w sieci dróg krajowych Rzeczypospolitej Polskiej: pas ruchu o szerokości 3,50 m i pas awaryjny o szerokości ok. 2,00 m dla obu kierunków. Poprzez swobodne, chociaż nie całkiem bezpieczne wykorzystanie całego dużego przekroju drogi jej przepustowość jest wyjątkowo wysoka. Zwraca uwagę silne zużycie nawierzchni jezdni ze względu na zbyt duży udział transportu ciężarowego.

Podczas gdy miasta takie jak Rzepin, Świebodzin, a na dalszym odcinku Pniewy mogą zostać ominięte dzięki wykorzystaniu odpowiednich rozwiązań komunikacyjnych (bypassy, skrzyżowania), obciążenie ruchem kilku mniejszych miejscowości szczególnie na odcinku Rzepin – Świebodzin oceniane jest jako bardzo duże.

W pobliżu miasta Nowy Tomyśl od roku 2004 udostępniono czteropasmowy (po dwa pasy ruchu w każdym kierunku), płatny odcinek autostrady A2 do Konina (długość 150 km, fragment do Poznania wolny od opłat), a pod koniec lipca 2007 roku przy zaangażowaniu środków w wysokości 432 mln euro przekazano odcinek wydłużający autostradę do Strykowa (w pobliżu Łodzi, długość 103 km, po dwa pasy ruchu w każdym kierunku, płatny). Plany przewidują realizację kolejnych odcinków w relacji Berlin – Warszawa (Świecko – Nowy Tomyśl, Stryków – Warszawa) do roku 2013. Charakterystyka autostrady A2: po dwa pasy ruchu w każdym kierunku o szerokości 3,75 m, pas środkowy rozdzielający o szerokości 5,00 m oraz każdorazowo pas awaryjny o szerokości 3,00 m.

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

Konfiguracja drogi	
Klasyfikacja	droga europejska E65, droga krajowa N3 (droga ekspresowa S3)
Profil	po jednym pasie ruchu z pasem awaryjnym >> po dwa pasy ruchu, pas środkowy rozdzielający, każdorazowo pas awaryjny
Skrzyżowania	w znacznym zakresie kolizyjne >> w znacznym zakresie bezkolizyjne
Przejazdy przez miejscowości	liczne przejazdy przez miejscowości >> brak ograniczających ruch przejazdów przez miejscowości
Vmax sam. osob. (2007)	90 km/h poza obszarem zabudowanym, 50 km/h w obszarze zabudowanym
Vmax sam. osob. (2013)	100 km/h
Stan aktualny	dobry (2) do zadawalającego (3)

Rozpoczęta już budowa, względnie rozbudowa drogi krajowej N3 do stanu drogi ekspresowej S3 posiada znaczenie priorytetowe. Odcinek Szczecin – Gorzów Wlkp. (nowe wytyczenie drogi na odcinku 82 km) ma być zrealizowany przy zaangażowaniu środków w wysokości 342 mln euro (koszty spełniające kryteria uzyskania wsparcia) do grudnia 2008 roku. Przekazanie do eksploatacji w pełni ukończonego odcinka Gorzów Wlkp. – Zielona Góra – Nowa Sól wraz z licznymi obwodnicami miejscowości planowane jest na rok 2010. Inwestor GDDKiA szacuje łączną wartość inwestycji (włącznie z obwodnicą Gorzowa Wlkp.) na ok. 950 mln euro.



DROGI O ZNACZENIU PONADREGIONALNYM

W regionie występują następujące drogi o znaczeniu ponadregionalnym:

- droga federalna lub odpowiednio droga krajowa Berlin – Kostrzyn – Gorzów Wlkp. – Elbląg
- droga krajowa (Kostrzyn-) Rudnica – Pniewy (-Poznań)
- droga krajowa Szczecin – Chojna / Myślibórz – Kostrzyn – Słubice
- droga krajowa Słubice – Krosno Odrzańskie – Zielona Góra
- droga federalna Eberswalde – Seelow - Frankfurt n. O.
- droga federalna Frankfurt n. O. – Beeskow – Lübben – Lipsk
- droga federalna Frankfurt n. O. – Guben – Cottbus / Forst

Powyższe połączenia drogowe zostaną następnie bliżej scharakteryzowane.

Droga federalna lub odpowiednio droga krajowa Berlin – Kostrzyn – Gorzów Wlkp. – Elbląg

Konfiguracja drogi	
Klasyfikacja	droga federalna B1, droga krajowa N22
Profil	po jednym pasie ruchu (B1), po jednym pasie ruchu i częściowo pas awaryjny (N22)
Skrzyżowania	w znacznym zakresie kolizyjne
Przejazdy przez miejscowości	mało przejazdów przez miejscowości
Vmax sam. osob. (2007)	90-100 km/h poza obszarem zabudowanym, 50 km/h w obszarze zabudowanym
Vmax sam. osob. (2013)	90-100 km/h poza obszarem zabudowanym, 50 km/h w obszarze zabudowanym
Stan aktualny	bardzo dobry (1) do dobrego (2)

Odcinki drogi federalnej B1 i drogi krajowej N22 położone w pobliżu granicy doprowadzone zostały w ostatnich latach do stanu odpowiedniej wydajności. I tak np. w celu rozbudowy drogi N22 na odcinku Kostrzyn – Gorzów Wlkp. tylko w latach 2001-2002 zainwestowano 11,3 mln euro. Od obwodnicy Berliner Ring w kierunku centrum Berlina drogę B1 poprowadzono jako drogę ekspresową (po dwa pasy ruchu w każdym kierunku). To samo dotyczy odcinków na obszarze miejskim Gorzowa Wlkp. Przejazd przez przejście graniczne Küstrin-Kietz / Kostrzyn dozwolony jest tylko dla pojazdów do 7,5 t, co powoduje negatywne skutki dla popytu na transport ciężarowy.

Jako deficyty należy wymienić liczne przejazdy przez miejscowości w zachodnim odcinku drogi B1 (Berliner Ring – Müncheberg) oraz w przebiegu drogi N22. W przypadku zniesienia ograniczenia ruchu dla pojazdów ciężarowych w obrębie Odry i wynikającego z tego nasilenia transportu towarowego obecny profil drogi mógłby okazać się w dużym stopniu niewystarczający (brak pasa awaryjnego).



Droga krajowa (Kostrzyn-) Rudnica – Pniewy (-Poznań)

Konfiguracja drogi	
Klasyfikacja	droga krajowa N24
Profil	po jednym pasie ruchu w każdym kierunku
Skrzyżowania	w znacznym zakresie kolizyjne
Przejazdy przez miejscowości	liczne przejazdy przez miejscowości
Vmax sam. osob. (2007)	90 km/h poza obszarem zabudowanym, 50 km/h w obszarze zabudowanym
Vmax sam. osob. (2013)	90 km/h poza obszarem zabudowanym, 50 km/h w obszarze zabudowanym
Stan aktualny	dobry (2)

Ważna szczególnie dla skomunikowania centrów nadrzędnych takich jak Szczecin, Gorzów Wlkp. i Poznań droga krajowa N24 znajduje się w stanie zapewniającym względną wydajność z uwagi na obszerne działania rozbudowy. Prace prowadzone w latach 1999-2001 powiązane zostały bezpośrednio z oddaniem do użytku obwodnicy miejscowości Pniewy (połączenie z drogą krajową N2). W porównaniu z innymi rozbudowanymi już drogami krajowymi nie występują tutaj pełnowartościowe pasy awaryjne (profil: szerokość pasa ruchu 3,50 m oraz wytyczony pas pobocza o szerokości 0,75 m. Ponadto odcinek pomiędzy połączeniami z N22 (Rudnica) i S3 (na zachód od Skwierzyny) znajduje się w stanie niezadowalającym, wskazującym na całkowity brak konserwacji. Jako „wąskie gardło” określić należy obszar Skwierzyny (jednoczesny przebieg drogi krajowej N3 i związane z tym duże nasilenie ruchu), szczególnie w miejscu przejazdu przez miejscowość.

Droga krajowa Szczecin – Chojna / Myślibórz – Kostrzyn – Słubice

Konfiguracja drogi	
Klasyfikacja	drogi krajowe N23, N31
Profil	po jednym pasie ruchu w każdym kierunku
Skrzyżowania	w znacznym zakresie kolizyjne
Przejazdy przez miejscowości	liczne przejazdy przez miejscowości
Vmax sam. osob. (2007)	90 km/h poza obszarem zabudowanym, 50 km/h w obszarze zabudowanym
Vmax sam. osob. (2013)	90 km/h poza obszarem zabudowanym, 50 km/h w obszarze zabudowanym
Stan aktualny	zadowalający (3)

Stopień rozbudowy drogi krajowej N23 (Myślibórz – Kostrzyn) i N31 (Szczecin – Kostrzyn – Słubice) nie jest porównywalny ze stanem innych dróg krajowych w Euroregionie. W profilu drogi nie występuje ani pas awaryjny, ani pas pobocza, typowa dla dróg krajowych szerokość pasa ruchu 3,50 m jest tutaj osiągnięta tylko w niewielu miejscach, nawierzchnie często są nierówne, co ma negatywny wpływ na bezpieczeństwo jazdy. Połączenie ze Szczecinem polepszy się jednak ze względu na mającą nastąpić wkrótce budowę drogi ekspresowej S3 i jej korzystne wytyczenie w odniesieniu do tej relacji komunikacyjnej. To stanowi między innymi przyczynę braku kompleksowych planów rekonstrukcji i rozbudowy tych dróg.



Droga krajowa Słubice – Krosno Odrzańskie – Zielona Góra

Konfiguracja drogi	
Klasyfikacja	droga krajowa N29
Profil	po jednym pasie ruchu w każdym kierunku
Skrzyżowania	w znacznym zakresie kolizyjne
Przejazdy przez miejscowości	liczne przejazdy przez miejscowości
Vmax sam. osob. (2007)	90 km/h poza obszarem zabudowanym, 50 km/h w obszarze zabudowanym
Vmax sam. osob. (2013)	90 km/h poza obszarem zabudowanym, 50 km/h w obszarze zabudowanym
Stan aktualny	dobry (2)

Odcinek Słubice – Krosno Odrzańskie rekonstruowany będzie do roku 2009. Części Słubice – Urad i Osiecznica – Krosno Odrzańskie zostały oddane do eksploatacji już pod koniec 2005 roku. Profil drogi obejmuje dwa pasy ruchu (3,50 m) i każdorazowo nieutwardzone pasy pobocza (1,50 m) utworzone na wypadek zakłóceń w płynności ruchu.

Droga federalna Eberswalde – Seelow – Frankfurt n. O.

Konfiguracja drogi	
Klasyfikacja	droga federalna B167
Profil	po jednym pasie ruchu, na niektórych odcinkach udostępniony naprzemiennie drugi pas ruchu, częściowo pas awaryjny
Skrzyżowania	w znacznym zakresie kolizyjne
Przejazdy przez miejscowości	zarówno obszerne obwodnice miejscowości, jak i przejazdy przez miejscowości
Vmax sam. osob. (2007)	100 km/h poza obszarem zabudowanym, 50 km/h w obszarze zabudowanym
Vmax sam. osob. (2013)	w znacznym zakresie 100 km/h
Stan aktualny	dobry (2)

Droga federalna B167 posiada duże znaczenie w sieci drogowej (Trasa Odra-Łużyce, Sieć Niebieska Kraju Związkowego Brandenburgia) i od wielu lat rozbudowywana jest przy zaangażowaniu dużych środków. Na uwagę zasługują tutaj ukończone już i obejmujące duży obszar obwodnice miejscowości Bad Freienwalde / Wriezen i Seelow, kolejne plany obwodnic dotyczą miejscowości Platkow / Gusow i Dolgeln / Libbenichen.

Typowy dla Sieci Niebieskiej profil drogi obejmuje dwa pasy ruchu (3,50 m) i pas awaryjny o szerokości 1,50 m. Na odcinkach o dużym nasileniu ruchu profil ten został poszerzony o dodatkowy pas ruchu udostępniany naprzemiennie, stworzono ponadto obszerne skrzyżowania i dojazdy.



Droga federalna Frankfurt n. O. – Beeskow – Lübben – Leipzig

Konfiguracja drogi	
Klasyfikacja	droga federalna B87
Profil	po jednym pasie ruchu, na niektórych odcinkach udostępniony naprzemiennie drugi pas ruchu, częściowo pas awaryjny
Skrzyżowania	w znacznym zakresie kolizyjne
Przejazdy przez miejscowości	zarówno obszerne obwodnice miejscowości, jak i przejazdy przez miejscowości
Vmax sam. osob. (2007)	100 km/h poza obszarem zabudowanym, 50 km/h w obszarze zabudowanym
Vmax sam. osob. (2013)	w znacznym zakresie 100 km/h
Stan aktualny	bardzo dobry (1) do dobrego (2)

Droga federalna B87 posiada duże znaczenie w sieci drogowej (Sieć Niebieska Brandenburgii) i rozbudowywana jest przy zaangażowaniu dużych środków. Na uwagę zasługuje spora ilość zrealizowanych już obwodnic miejscowości. Typowy dla Sieci Niebieskiej profil drogi obejmuje dwa pasy ruchu (3,50 m) i pas awaryjny o szerokości 1,50 m. Na odcinkach o dużym nasileniu ruchu profil ten poszerzony zostaje o dodatkowy pas ruchu udostępniany naprzemiennie, ponadto stwarzane są obszerne skrzyżowania i dojazdy.

Droga federalna Frankfurt n. O. – Guben – Cottbus / Forst

Konfiguracja drogi	
Klasyfikacja	droga federalna B112 (B97)
Profil	po jednym pasie ruchu, na niektórych odcinkach udostępniony naprzemiennie drugi pas ruchu, częściowo pas awaryjny
Skrzyżowania	w znacznym zakresie kolizyjne
Przejazdy przez miejscowości	zarówno obszerne obwodnice miejscowości, jak i przejazdy przez miejscowości
Vmax sam. osob. (2007)	100 km/h poza obszarem zabudowanym, 50 km/h w obszarze zabudowanym
Vmax sam. osob. (2013)	w znacznym zakresie 100 km/h
Stan aktualny	dobry (2)

Droga federalna B112 jako przedłużenie trasy odrzańskiej B167 w kierunku Łużyc posiada duże znaczenie w sieci drogowej (Trasa Odra-Łużyce, Sieć Niebieska Brandenburgii) i rozbudowywana jest przy zaangażowaniu dużych środków. Warte uwagi jest zrealizowane już i obejmujące duży obszar nowe wytyczenie drogi w obrębie Guben (B112) i dalej aż do Cottbus (B97, także w wyniku zmienionego układu terenów pozyskiwania węgla brunatnego). Również w tym przypadku realizowany jest profil drogi typowy dla Sieci Niebieskiej.



DROGI O ZNACZENIU REGIONALNYM

Funkcję dróg o znaczeniu regionalnym spełniają następujące drogi:

- Kostrzyn – Witnica – Gorzów Wlkp. (W132, trasa alternatywna dla N22)
- Gorzów Wlkp. – Choszczno - Recz (W151)
- Suchań - Choszczno – Drezdenko – Międzychód – Miedzichowo (W160)
- Słubice – Sulęcín – Międzyrzecz – Trzciel (W137)
- Gorzów Wlkp. – Sulęcín – Torzym – Gubin (W136, W138)
- Berlin – Bad Freienwalde – Chojna (B158, W124)
- Königs Wusterhausen - Erkner – Strausberg – Wriezen (L30/303, L33)
- Eberswalde – Müncheberg – Frankfurt n. O. (B168, B5)
- Müncheberg – Fürstenwalde - Beeskow – Cottbus (B168)
- Königs Wusterhausen – Storkow – Beeskow – Eisenhüttenstadt (B246)

Powyższa sieć dróg składa się z dróg federalnych i krajowych (strona niemiecka) oraz dróg wojewódzkich. W ubiegłych latach podejmowano wiele starań w celu doprowadzenia tych dróg do stanu odpowiedniej wydajności. Odnowiono przede wszystkim nawierzchnie, wyznaczono pasy pobocza oraz zmodernizowano skrzyżowania i dojazdy.

Po dokładniejszym przeanalizowaniu jakości budowlanej i wydajności tych dróg okazuje się, że znaczna ich część posiada profil krytyczny dla ruchu samochodów ciężarowych i autobusów. Szerokość korony wynosi nierzadko jedynie 5,50 m – wartość krytyczna dla częstych przypadków mijania się pojazdów – i wymaga od uczestników ruchu wysokiej koncentracji, gdyż brak jest pasów pobocza umożliwiających korekty toru jazdy, a w obrębie miejscowości bezpośrednio przy jezdni prowadzone są ścieżki rowerowe i chodniki. Okoliczności te mogą mieć wpływ na zmniejszenie intensywności ruchu, mogą jednak powodować powtarzające się sytuacje wypadków drogowych.

Ważne jest zatem, aby kontynuować rekonstrukcję i rozbudowę na poszczególnych odcinkach, aby (w znacznej mierze) uzyskać jednolitą jakość rozbudowy. W efekcie ułatwi to użytkownikom ruchu wybór trasy i stylu jazdy odpowiednich dla ich konkretnego celu komunikacyjnego, a jednocześnie przyczyni się do bezpiecznego, ekonomicznego i chroniącego środowisko rozwoju komunikacji drogowej.



KOMUNIKACJA KOLEJOWA

W zależności od znaczenia w sieci infrastruktura kolejowa regionu może zostać podzielona na następujące poziomy:

- linie o znaczeniu europejskim i krajowym
- linie o znaczeniu ponadregionalnym
- linie o znaczeniu regionalnym
- inne linie

W nawiązaniu do klasyfikacji praktykowanej w przedsiębiorstwach infrastruktury kolejowej infrastrukturę pierwszych dwóch poziomów sieci przyporządkować można do sieci o wysokim stopniu wydajności. Linie o znaczeniu regionalnym tworzą sieć uzupełniającą. Inne linie, np. linie niewykorzystywane obecnie dla przewozów pasażerskich, a posiadające zarówno znaczenie w sieci, jak i potencjał popytu, mogą w perspektywie powiększyć wspomnianą sieć uzupełniającą.

LINIE O ZNACZENIU EUROPEJSKIM I KRAJOWYM

Linia główna Berlin – Frankfurt n. O. – Warszawa – Moskwa (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 (12-2007)	160 km/h (Berlin Ostkreuz – Erkner maks. 120 km/h, Frankfurt n. O. – granica 40-60 km/h)
Vmax (12-2013)	160 km/h (Frankfurt n. O. – granica 100 km/h)
Stan aktualny	bardzo dobry (1) do dobrego (2)

Po stronie niemieckiej odcinek linii Erkner – Fürstenwalde – Frankfurt nad Odrą przystosowany już 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 (dla prędkości 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).



Po stronie polskiej możliwe jest po przeprowadzeniu rozległych prac budowlanych w ubiegłych latach osiągnięcie na znacznej części linii prędkości 160 km/h. W wyniku tych działań pociąg Berlin-Warszawa-Express pokonuje swoją trasę w niespełna sześć godzin. Celem jest osiągnięcie dalszego skrócenia czasu podróży, szczególnie w wyniku prac podejmowanych w obrębie stacji kolejowych. Ponadto z uwagi na wykorzystanie lokomotyw wielosystemowych oraz dopasowania systemu urządzeń kierujących ruchem i odpowiadających za jego bezpieczeństwo / telekomunikacji mogą zostać zredukowane lub w przyszłych okresach wyeliminowane deficyty kompatybilności.

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

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

Konfiguracja linii	
Ilość torów	dwutorowa
Trakcja elektryczna	prąd stały 3 kV
Vmax (12-2007)	40-100 km/h
Vmax (12-2013)	90-120 km/h
Stan aktualny	dostateczny (4) do niezadawalającego (5)

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 CE-59 Malmö – Praga / Wiedeń / Budapeszt. Zgodnie z krajowym planem rozwoju 2007 - 2013 oszacowano, iż dla odcinka linii Rzepin – Wrocław (223 km) inwestycje w ramach jego rozbudowy i modernizacji wymagać będą nakładów w wysokości 650 mln euro.

Obecny stan linii powoduje, iż trudno rozpoznać w niej cechy przemawiające za przyznaniem jej wspomnianej rangi. Wprawdzie linia na całej długości jest dwutorowa i zelektryfikowana, występują tu jednak bardzo znaczące wahania dopuszczalnej prędkości maksymalnej, mianowicie pomiędzy 40 a 100 km/h, w zależności od stanu utrzymania linii. Obecnie prowadzone są działania w celu usunięcia największych ograniczeń 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 ogromnych środków. Jako pierwszy odcinek rozbudowy przewidziano odcinek linii Czerwieńsk – Nowa Sól w południowej części województwa lubuskiego.



Linia główna Szczecin – Krzyż – Poznań

Konfiguracja linii	
Ilość torów	dwutorowa
Trakcja elektryczna	prąd stały 3 kV
Vmax (12-2007)	120-140 km/h
Vmax (12-2013)	140-160 km/h
Stan aktualny	dobry (2)

Linia ta wytypowana została jako część europejskiego korytarza transportowego CE-59 Malmö – Praga / Wiedeń / Budapeszt i jako linia główna o znaczeniu międzynarodowym z funkcją priorytetową dla przewozów pasażerskich (AGC). Linia, na której ruch odbywa się względnie szybko, wykazuje jednak zwiększającą się ilość ograniczeń prędkości, skutkiem czego PLK dąży do kompleksowej modernizacji. Działania te zaplanowano na okres 2008-2015, osiągnięcie prędkości docelowej 160 km/h na całej linii nie będzie więc możliwe przed końcem okresu wsparcia UE w roku 2013.

LINIE O ZNACZENIU PONADREGIONALNYM

Linia główna Berlin – Kostrzyn – Gorzów Wlkp. – Krzyż

Konfiguracja linii	
Ilość torów	dwutorowa (Trebnitz – Seelow-Gusow, Küstrin-Kietz – Krzyż), ponadto jednotorowa
Trakcja elektryczna	niezelektryfikowana
Vmax (12-2007)	100 km/h (miejscowe załamania prędkości)
Vmax (12-2013)	120 km/h (Strausberg – Küstrin-Kietz), ponadto 100 km/h
Stan aktualny	zadowolający (3)

Linia ta zostanie zmodernizowana na odcinku Strausberg – Küstrin-Kietz celem uzyskania prędkości 120 km/h. W tym pakiecie działań zawarto także przykładowo remont mostów w obrębie Odervorland oraz instalację urządzeń nastawni elektronicznej aż do stacji Kostrzyn, w wyniku czego utworzone zostanie konkretne złącze systemowe w węźle kolejowym Kostrzyna. Pierwszy etap budowy wraz z uruchomieniem centrali nastawni elektronicznej w Küstrin-Kietz rozpoczął się już w grudniu 2006 roku, zakończenie działań, włącznie z przebudową dworca kolejowego w Strausberg zapowiedziano na rok 2010. Nie planuje się obecnie prac mających na celu podwyższenie prędkości ruchu do 120 km/h na odcinku Berlin Ostkreuz – Strausberg.

Po polskiej stronie istnieją plany doprowadzenia poprzez działania doraźne do ustabilizowania prędkości ruchu na omawianej linii na poziomie 100 km/h do roku 2010. Modernizacja linii dla prędkości 120 km/h wiązałaby się z koniecznością odnowienia wszystkich urządzeń sygnałowych i zabezpieczających ruch pociągów, a zatem z wysokim nakładem środków, i na razie nie jest planowana.



Linia główna Frankfurt n. O. – Guben – Cottbus

Konfiguracja linii	
Ilość torów	dwutorowa
Trakcja elektryczna	prąd zmienny 15 kV 16,7 Hz
Vmax (12-2007)	140 km/h (Peitz Ost – Cottbus), ponadto 120 km/h
Vmax (12-2013)	140 km/h (Peitz Ost – Cottbus), ponadto 120 km/h
Stan aktualny	dobry (2)

Ruch na linii odbywa się z prędkością 120 km/h, a od stacji Peitz Ost z prędkością 140 km/h. Poza działaniami zapewniającymi właściwą eksploatację trasy nie są wymagane żadne istotne przedsięwzięcia mające wpływ na czas podróży. Modernizacja urządzeń obsługujących przejazdy kolejowe dobiega końca. Plan względem elektronicznej nastawni w Guben został odroczony. Podejmowane obecnie działania dotyczą dopasowania planu świetlnego torów na stacji w Guben w celu ułatwienia komunikacji na drodze przebiegu w kierunku granicy (Gubin).

LINIE O ZNACZENIU REGIONALNYM

Linia poboczna Eberswalde – Werbig – Frankfurt n. O.

Konfiguracja linii	
Ilość torów	jednotorowa
Trakcja elektryczna	niezelektryfikowana
Vmax (12-2007)	100 km/h (Werbig – Frankfurt n. O.), 60 km/h (Eberswalde – Werbig)
Vmax (12-2013)	100 km/h (Werbig – Frankfurt n. O.), 80 km/h (Eberswalde – Werbig)
Stan aktualny	zadawalający (3)

W ostatnich latach prowadzono prace remontowe nawierzchni. Ponadto rozpoczęto modernizację przejazdów kolejowych. Do ok. roku 2012 planuje się umożliwić ruch na odcinku Eberswalde – Werbig z prędkością 80 km/h. Realizacja IV etapu budowy nastawni elektronicznej Ostbahn (centrala na stacji Küstrin-Kietz) na odcinku Bad Freienwalde – Frankfurt n. O. jest jeszcze kwestią otwartą. Prawdopodobnie zastosowana zostanie prosta, bardziej ekonomiczna forma systemu urządzeń kierujących ruchem i odpowiadających za jego bezpieczeństwo.



Linia poboczna Königs Wusterhausen – Grunow – Frankfurt n. O.

Konfiguracja linii	
Ilość torów	jednotorowa
Trakcja elektryczna	niezelektryfikowana
Vmax (12-2007)	100 km/h (Grunow – Frankfurt n. O.), 60 km/h (Königs Wusterhausen - Grunow)
Vmax (12-2013)	100 km/h (Grunow – Frankfurt n. O.), 80-100 km/h (Königs Wusterhausen - Grunow)
Stan aktualny	dobry (2) do zadowolającego (3)

Prace prowadzone w zakresie nawierzchni i urządzeń obsługujących przejazdy kolejowe znajdują się w stadium zaawansowanym, w związku z czym w grudniu 2008 roku oczekiwać można zwiększenia prędkości ruchu w zachodnim odcinku linii do 80-100 km/h. Proces tworzenia centralnej nastawni dla odcinka Frankfurt n. O. – Grunow został już zakończony.

Linia poboczna Fürstenwalde – Bad Saarow

Konfiguracja linii	
Ilość torów	jednotorowa
Trakcja elektryczna	niezelektryfikowana
Vmax (12-2007)	80 km/h
Vmax (12-2013)	80 km/h
Stan aktualny	bardzo dobry (1)

Po rozbudowie linii (oddanie do eksploatacji w roku 1999) ruch odbywa się z prędkością 80 km/h. Planowana pierwotnie rozbudowa linii do Beeskow nie jest kontynuowana ze względu na niekorzystny stosunek kosztów do oczekiwanych korzyści. Obecnie badaniu podlega pomysł wydłużenia linii o ok. 1 km do Bad Saarow – Klinikum [Klinika] ze względu na znaczny potencjał korzystających z tego połączenia w przyszłości.

Linia poboczna Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz – Zbąszynek

Konfiguracja linii	
Ilość torów	jednotorowa
Trakcja elektryczna	niezelektryfikowana
Vmax (12-2007)	40-80 km/h
Vmax (12-2013)	90-120 km/h (zależnie od zakresu modernizacji)
Stan aktualny	zadowolający (3) do dostatecznego (4)



Linie tę cechują znaczne uszkodzenia spowodowane niewystarczającą konserwacją. W wyniku tego ruch z prędkością 80 km/h, która ma decydujący wpływ na konkurencyjność połączenia, możliwy jest tylko na 25% długości linii. PLK zamierza zmodernizować linię przy wsparciu województwa lubuskiego w celu uzyskania prędkości ruchu 100 km/h. Przedsięwzięcie to ma zostać powiązane z modernizacją linii Zbąszynek – Czerwieńsk – Zielona Góra, aby umożliwić atrakcyjne powiązanie centrów nadrzędnych Gorzowa Wlkp. i Zielonej Góry w ramach kolejowej lokalnej komunikacji pasażerskiej (SPNV). Celem jest realizacja tych działań w okresie wsparcia UE 2007-2013.

Linia poboczna Rzepin – Sulęcín – Międzyrzecz

Konfiguracja linii	
Ilość torów	jednotorowa
Trakcja elektryczna	niezelektryfikowana
Vmax (12-2007)	40-60 km/h
Vmax (12-2013)	40-60 km/h
Stan aktualny	dostateczny (4) do niezadowolającego (5)

Po tym, jak przez pewien okres kolejowa lokalna komunikacja pasażerska (SPNV) została na tej linii wstrzymana, ruch zgodnie z aktualnym rozkładem jazdy realizowany jest przez dwie pary pociągów. Na pojawienie się perspektywy rozwojowej dla tej wykorzystywanej obecnie tylko w niewielkim stopniu linii należy zatem jeszcze poczekać.

Inne linie

Euroregion Pro Europa Viadrina posiada ponadto inne linie kolejowe, które wyłączono z eksploatacji lub zlikwidowano. Linie takie jak Werneuchen – Wriezen, Bad Saarow – Beeskow, Kostrzyn - Myślibórz, Gorzów Wlkp. – Myślibórz oraz Międzyrzecz – Międzychód (každorazowo jednotorowe, niezelektryfikowane, prędkość maks. 60 km/h) posiadały niemałe znaczenie w ramach sieci kolejowej i istotną funkcję skomunikowania, jednakże z uwagi na wysokie koszty i względnie mały popyt ich eksploatacja była silnie deficytowa. Reaktywacja tych linii w przeważającej mierze wiązałaby się z bardzo dużym nakładem środków w celu umożliwienia korzystania z infrastruktury lub możliwa jest do przyjęcia jedynie przy zastosowaniu najprostszego sposobu ich eksploatacji.



KOMUNIKACJA NA DROGACH WODNYCH (ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA)

Charakterystyczne elementy Euroregionu to spławne rzeki Odra i Warta oraz szlak wodny Odra-Szprewa. Trzeba przyznać, że porty i dostęp do nich nie stwarzają już warunków dla działalności będącej w stanie sprostać konkurencji. Ponadto na intensywność żeglugi śródlądowej i bilans przeładunków w porcie Eisenhüttenstadt negatywny wpływ mają nieustalone parametry rozbudowy szlaku wodnego Odra-Szprewa oraz znaczne wahania poziomu wód, szczególnie na nieodnowionym dotychczas granicznym odcinku Odry. W tym kontekście występują także ograniczenia w istotnej dla transportu towarowego komunikacji w relacji Północne Niemcy – Berlin – Górny Śląsk.

KOMUNIKACJA LOTNICZA

Centralną rolę w skomunikowaniu Euroregionu odgrywają czynne obecnie porty lotnicze Berlina: Tegel, Schönefeld i (w mniejszym stopniu) Tempelhof. Funkcja Berlina zostanie jeszcze dodatkowo podkreślona po przekazaniu do eksploatacji portu lotniczego Berlin-Brandenburg-International (BBI). W tej perspektywie znaczenie lotnisk w Szczecinie (Goleniów), Bydgoszczy, Poznaniu, Zielonej Gorze (Babimost) i Wrocławiu oraz innych miejsc na obszarze Euroregionu pozostanie niewielkie.

KOMUNIKACYJNE PUNKTY STYCZNE / WĘZŁY

W centrum zainteresowania znajduje się przede wszystkim kwestia przyszłego skomunikowania kolejowego powstającego portu lotniczego BBI. Widoczne są już opóźnienia działań zarówno w odniesieniu do rozwoju infrastruktury (zamknięcie luki w przypadku kolei Dresdener Bahn, powiązanie od strony wschodniej / linia Berlin – Cottbus), jak i do oferty komunikacyjnej (projektowanie i finansowanie komunikacji cyklicznej, ukierunkowanie „ogólnej” kolejowej lokalnej komunikacji pasażerskiej (SPNV) na nowy port lotniczy). Jakość skomunikowania aktualnie funkcjonujących berlińskich portów lotniczych znajduje akceptację (np. Tegel bez powiązania w ramach kolejowej lokalnej komunikacji pasażerskiej) i w niedługim czasie straci na znaczeniu.

Do roli wyróżniających się węzłów kolejowych mogą pretendować stacje Frankfurt n. O., Kostrzyn, Gorzów Wlkp. i Rzepin. Stan budowlany i funkcjonalność węzła Frankfurt n. O. mogą uchodzić za wzorowe, istotne deficyty istnieją natomiast szczególnie na stacjach Kostrzyn i Gorzów Wlkp. Eliminacja tych deficytów wymaga inwestycji na większą skalę.

Ponadto nadmienić należy, iż wiele dworców autobusowych zlokalizowanych jest w oddaleniu od stacji kolejowych lokalnej komunikacji pasażerskiej (SPNV). Zmiana środka transportu jest przez to utrudniona, sytuacja taka uniemożliwia czasem zupełnie korzystanie z publicznej lokalnej komunikacji pasażerskiej (ÖPNV). W poprzednich latach podejmowano już starania w celu utworzenia obiektów Park & Ride lub odpowiednio Bike & Ride (np. na stacjach linii Berlin – Frankfurt n. O.), działania te muszą być jednak intensyfikowane. W odniesieniu do powiązań komunikacyjnych na linii Berlin – Kostrzyn – Gorzów Wlkp. – Krzyż trwają obecnie w ramach IGOB intensywne prace nad przygotowaniem planów.