

# „Ścieżki rowerowe w Euroregionie S\_N\_B”

## Przedmowa

Jan Gehl architekt z Kopenhagi zauważył już w połowie lat 60, że włoskie miasta są bardziej przyjazne dla ludzi niż gdzie indziej. Miasta, szczególnie w ostatnich latach, projektowane były przede wszystkim pod kątem wykorzystania samochodu.

Miasta szukają nowych przestrzeni, głównie poszukują ciągle nowych miejsc do parkowania, a i tak szczególnie w dużych stoi się w wielogodzinnych korkach.

Obserwując miasta włoskie Jan Gehl doszedł do wniosku, że ich siła przyciągania tkwi w starej zabudowie stosunkowo niskich kamienic, braku samochodów i przestrzeni. Jest tutaj miejsce na spacer, spotkanie oraz odpoczynek.

W filmie „Ludzka skala” „The Human Scale” Jan Gehl stwierdza, że:

„zawsze budowaliśmy miasta w skali 5 km/godz. To oznacza, że kiedy przemieszczamy się z prędkością 5km/godz. można zobaczyć szczegóły. Widzisz kolory, możesz wyczuć zapachy, usłyszeć dźwięki. To bardzo sensualny i interesujący świat”.

Przemieszczanie rowerem nie zmienia tego postrzegania przestrzeni przez człowieka, gdyż prędkość jest niewiele większa, pojazd nie sprawia tyle problemów z zaparkowaniem, jest ekologiczny, daje możliwość osiągnięcia każdego praktycznie miejsca w mieście, trzeba tylko stworzyć ku temu warunki. Żeby rowerzyści poczuli się bezpieczniej na skrzyżowaniach, otrzymali w miastach duńskich pierwszeństwo oraz zielone światło dla nich zapala się kilka sekund wcześniej. Specjalnie dla rowerzystów powstały bezkolizyjne drogi, którymi mogą przejechać całe miasto bez zatrzymywania się. Mieszkańcy przedmieść, którzy najczęściej jeździli samochodami mogli za darmo przewieźć rowery podmiejskimi pociągami. Dzisiaj rowerami jeździ większość społeczeństwa kopenhaskiego, szacuje się, że ok. 40 %. Jedynie 1/4 na co dzień korzysta z samochodu.

Samochód potrzebny jest przede wszystkim na wakacje.

U nas jazda rowerem jest ciągle „sportem ekstremalnym dla ludzi o mocnych nerwach, rządnych

niezwykłych przeżyć”. Wynika to głównie z konieczności poruszania się razem z innymi pojazdami mechanicznymi po tej samej jezdni.

Wg Gehla życie w miastach zostało sprowadzone do przemieszczania się z punktu A do punktu B, następnie ludzie zamykają się w pracy, wieczorem we własnym mieszkaniu lub domu. Życie miast zamiera.

**Do 2050 roku większość ludzkości, około 80% ,będzie mieszkała w miastach (obecnie ok.50%) i problemy będą narastały. „Żeby rozwiązać problem można budować autostrady, nowe drogi , ludziom podawać prozac. Można też tworzyć parki, deptaki, ścieżki rowerowe i pomóc ludziom wrócić do normalnego życia”.**

## **Cele przemieszczania się rowerem**

### **Cele przyjazdu do miasta: Żary/ Żagań/ Lubsko**

1. Turystyczny : ( **obecnie dość często ↑** ) duży potencjał wzrostu
  - Centrum zabytki, zakupy, park
  - Basen kryty
  - Basen otwarty
  - Zielony Las
  - Inne
2. Interesy : ( **obecnie rowerem rzadko ? →** ) mały  
Urząd Miasta, ZUS, Starostwo, Urząd Skarbowy
3. Zakupy : centrum, targowisko, markety ( **obecnie rzadko ↑** ) duży potencjał wzrostu
4. Szkoły średnie ( **obecnie rzadko ↑** ) max potencjał wzrostu
5. Praca – duże zakłady- głównie ( **obecnie rzadko ↑** ) max potencjał wzrostu

### **Cele przyjazdu do małych miejscowości**

1. Odwiedziny znajomych ( **rzadko ↑** ) ?!
2. Turystyka : zwiedzanie, wypoczynek, grzyby, ryby, las, parki itp. ( **dość często ↑** ) duży potencjał wzrostu ↑
3. Przy okazji ( **rzadko ↑** ) więcej ↑

# Ścieżki rowerowe w Euroregionie S\_N\_B

Myślenie o ścieżkach rowerowych Euroregionie ma bardzo długą tradycję.

Pierwsza koncepcja powstała już w drugiej połowie lat 90 ubiegłego wieku. W tym czasie bardzo intensywnie trwała budowa ścieżek rowerowych po niemieckiej stronie. Po polskiej stronie gwałtownie przyrasta liczba samochodów osobowych. W tych latach po niemieckiej stronie osiągnięto już prawie pełne nasycenie ok. 700 pojazdów na 1000 mieszkańców i jedynie rozwój ścieżek rowerowych jest w stanie udroźnić już zapchane miasta. Korzystając z doświadczeń niemieckich sprawa ta zaczyna również być w centrum zainteresowania po w polskiej części Euroregionu. Powstaje pierwsza koncepcja ścieżek, może jeszcze nie doskonała, ale dająca jakieś wstępne pojęcie o rodzących się potrzebach. Koncepcja ta przygotowana została przez Andrzeja Billerta znanego architekta, pasjonata ruchu rowerowego w Poznaniu.

Wkrótce też Euroregion zaangażował się w koordynację projektu ścieżek w gminach, które chciały podjąć się budowy pierwszych ścieżek rowerowych.

Powstaje projekt i wniosek do programu Phare CBC, którego realizacja powoduje wykonanie pierwszych 7 odcinków ścieżek rowerowych.

W grudniu 1999r rozstrzygnięto przetarg, a w 2001 roku zakończono budowę tych odcinków.

Wybudowano :

Zielona Góra	6,632 km
Żary	2,705 km
Babimost	1,890 km
Kargowa	1,605 km
Tuplice	1,400 km
<b>razem</b>	<b>14,342 km</b>

W Żarach powstała wówczas ścieżka od placu Inwalidów, wzdłuż al. Jana Pawła II i dalej al. Wojska Polskiego do przejazdu kolejowego.

W latach następnych ścieżka ta była modernizowana i częściowo rozbudowywana.

Są też plany jej dalszej rozbudowy.



Wkrótce Euroregion przygotowuje dokument pt Ekorozwój w Euroregionie. Jeden z rozdziałów podkreśla konieczność budowy alternatywnego , ekologicznego transportu w obszarze całego euroregionu.

W 2002r. powstała pierwsza koncepcja urbanistyczna spięcia wszystkich najważniejszych atrakcji i potencjałów znajdujących się na obszarze Euroregionu.

Wkrótce komisja gospodarki i turystyki podejmuje się inwentaryzacji i inspekcji wszystkich starych i obecnych przepraw na Nysie Łużyckiej.

Naliczono, że przed wojną na odcinku od Żytowania do Bad Muskau było 27 różnych mostów. W tamtym czasie pozostało ich zaledwie kilka.

W 2001 roku Ingenier Biuro PRON zinwentaryzowało wszystkie te możliwości w jednym dokumencie i przedstawiło w jednej zwartej koncepcji.

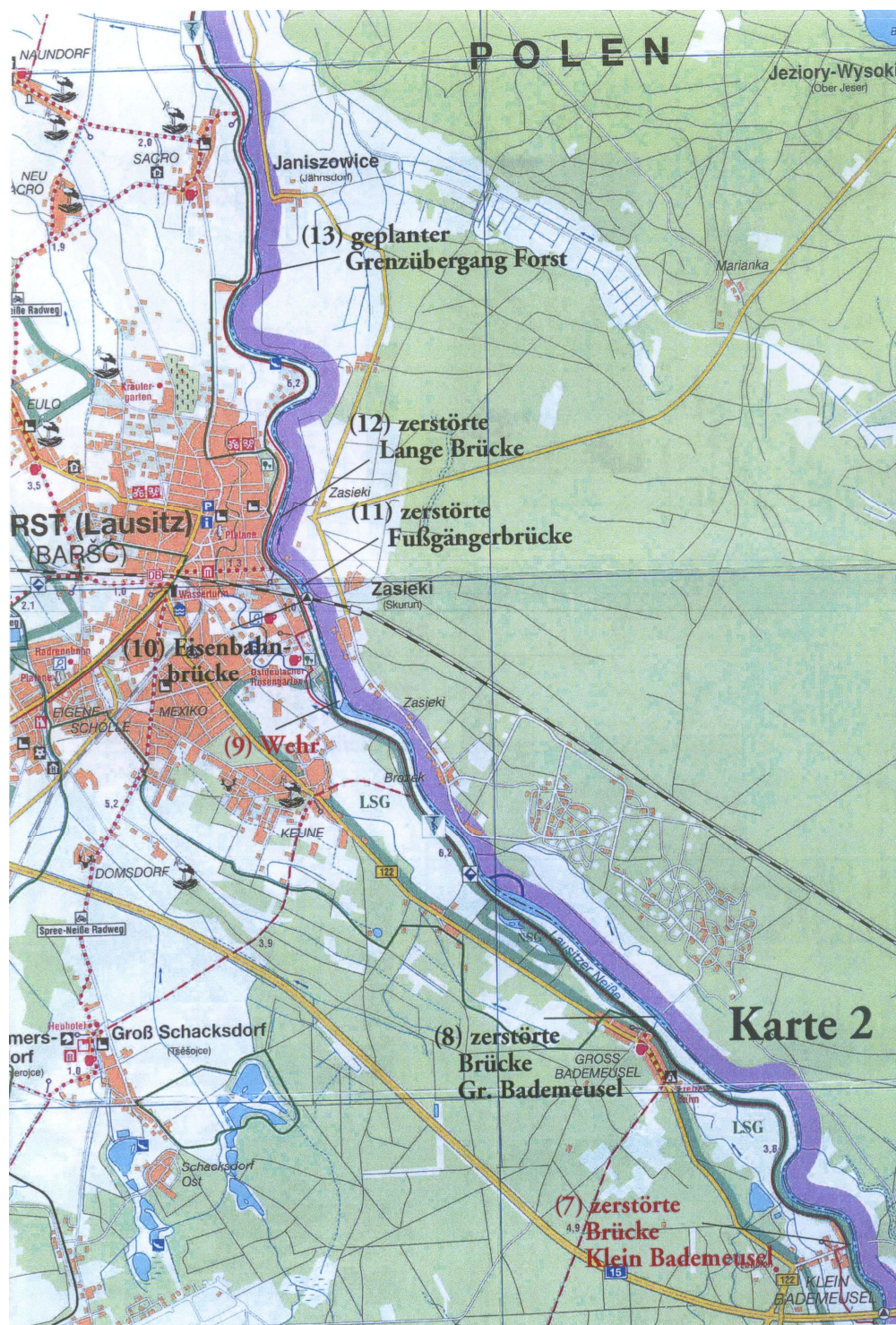
[Strategia rozwoju szlaków rowerowych w gminach Żary i Kreba-Neudorf](#)

[Sich Polska Ewa Chorażewicz Skoki 12, 66-300 Międzyrzecz, tel 95 741 70 18z](#)



Stwierdzono, że jest wiele możliwości przeprowadzenia turystycznego po zaporach istniejących na Nysie. Wymaga to jednak stosowanych zezwoleń. W tam czasie barierą było także konieczność organizacji kontroli granicznych i celnych. Sprawa ta była nie do załatwienia w tamtym czasie, gdyż wiązała się ze znacznymi wydatkami budżetowymi. Obecnie można wrócić do tego opracowania i tych koncepcji.

Poniższa mapka przedstawia możliwości tylko na odcinku Olszyna – Forst .



Strategia rozwoju szlaków rowerowych w gminach Żary i Kreba-Neudorf

Sich Polska Ewa Chorażewicz Skoki 12, 66-300 Międzyrzecz, tel 95 741 70 18z

Ważność dalszego rozwoju ścieżek rowerowych na całym obszarze Euroregionu podkreślona została także w dokumencie „Plan rozwoju i działania Euroregionu „Spree- Nysa- Bóbr’ w latach 2007-2013.

Równocześnie trwała modernizacja przepraw przez Nysę. W krótkim czasie powstały terminale w Gubinku, Olszynie oraz most w Przewozie. Wkrótce zbudowano także pierwszy most w parku mużakowskim.

Po wielu perypetiach natury politycznej wybudowany został nowy most Forst- Janiszowice.

W latach następnych zbudowano jeszcze most (rowerowy) w Siedlec - Zelc, most na wyspę teatralną w Gubinie , most angielski w parku mużakowskim i w końcu most na nowej obwodnicy Łęknicy - droga krajowa nr 12.

Niebawem rozpocznie się budowa mostu na Nysie w Żytowaniu / Coschen..

W dalszych planach jest jeszcze odbudowa mostu w Lodenau / Sobolice. To zadanie nie ma jednak jeszcze określonego terminu.

Na początku lat XXI wieku wytyczono także z północy na południe ścieżkę rowerową łączącą wszystkie cztery Euroregiony na pograniczu polsko- niemieckim. O tym fakcie już zapomniano, a mogła to być trasa rowerowa w pewnym sensie tzw. autostrada pñ- południe.

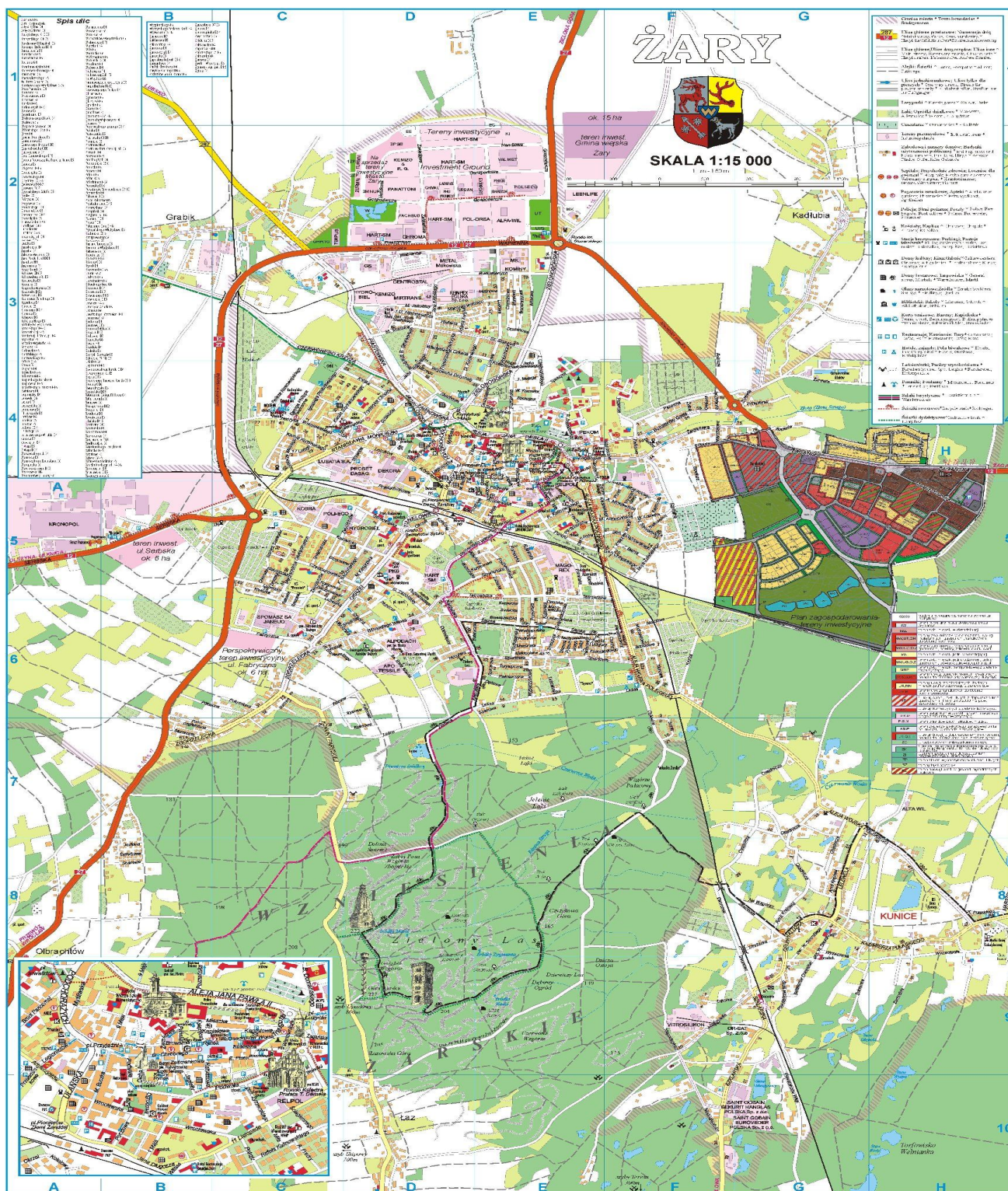
W tym samym czasie po polskiej stronie Euroregionu coraz więcej gmin realizowało własne wizje ścieżek rowerowych, które najczęściej wykonywano przy okazji licznych inwestycji drogowych. Nie stanowią one zwartej sieci wewnętrznej, ani często nie są też wpisane w sieć planowanych połączeń pomiędzy poszczególnymi miejscowościami.

Poniżej mapka z różnymi ścieżkami zrealizowanymi w ostatnim czasie w północne części Euroregionu SNB:









Władze Euroregionu w 2009r. doprowadziły w końcu do powstania kolejnej koncepcji szlaków rowerowych na całym obszarze. Dokumentacja ta powstała mimo często odmiennych koncepcji poszczególnych gmin i była swego rodzaju aktualizacją wcześniejszego

[Strategia rozwoju szlaków rowerowych w gminach Żary i Kreba-Neudorf](#)

[Sich Polska Ewa Chorażewicz Skoki 12, 66-300 Międzyrzecz, tel 95 741 70 18z](#)



[illegible]

Zrobiono także na krótkim odcinku ścieżkę przy drodze nr 12 w rejonie Trzebiela.

W kolejnych etapach planuje się budowę między innymi ścieżki wzdłuż Alei Wojska Polskiego łączącej centrum Żar z dzielnicą Kunice.



Mapka do projektu „Przygoda z Nysą”, SICH POLSKA,



Wykonano także w pobliżu Łęknicy tzw. „Geościeżkę”, która ma obecnie ok. 4 km, a w przyszłości może stanowić fragment jakiejś trasy rowerowej np. szlak kopalń węgla brunatnego na Łużycach **Żary- Łęknica- Weisswasser- Nochten- Boxberg**.

Wydaje się, że najbardziej potrzebna jest kontynuacja ścieżki rowerowej z Lubska i Jasienia do Żar i dalej do Żagania.

Magistralą rowerową powinna być także trasa z Żar przez Trzebiel do Łęknicy ze względu na wyjątkowe walory Parku Mużakowskiego oraz Geoparku „Łuk Mużakowa” w rejonie Łęknicy.

[Strategia rozwoju szlaków rowerowych w gminach Żary i Kreba-Neudorf](#)

[Sich Polska Ewa Chorażewicz Skoki 12, 66-300 Międzyrzecz, tel 95 741 70 18z](#)

### **Po niemieckiej stronie wpinałaby się ona w istniejącą już sieć ścieżek.**

Cele te powinny być jednym z celów strategicznych obu miast Żar i Żagania. Realizacja tych ścieżek łączyłaby potencjały turystyczne obu miast oraz potencjał parku mużakowskiego i Geoparku „Łuk Mużakowa”. Dawałoby także impulsy do dużo lepszej współpracy z partnerami zagranicznymi w Forst i Weisswasser. Mniejsze miejscowości jak Lubsko i Jasień miałyby łatwiejszy dostęp do usług w jądrze południowej części województwa Żary-Żagań. Stworzony zostałby rzeczywisty „**most turystyczny**” **polsko- niemiecki** wzajemnie uzupełniający różne walory przez co cały region byłby z pewnością dużo bardziej atrakcyjny. Potencjały polski i niemiecki byłby zrównoważone i wzajemnie się uzupełniały.

Realizacja tych planów z pewnością będzie w dużej konkurencji z innymi zamierzeniami ościennych samorządów. Już wymyślona została np. droga rowerowa Gubin – Zielona Góra- Kargowa, która miałaby dalej spiąć się z istniejącą drogą rowerową przy drodze nr 32 z Wolsztyna do Poznania.

Żeby pozyskać środki z UE na dalszy rozwój (budowę) ścieżek rowerowych w następnych latach programowania 2014-2020 trzeba obecnie szybko przygotować stosowne dokumenty ideowe i projektowe.

Ireneusz Brzeziński

[ibrzezinski@o2.pl](mailto:ibrzezinski@o2.pl)

### **Bibliografia:**

1. Plan rozwoju i działania Euroregionu „ Sprewa- Nysa- Bóbr” w latach 2007 – 2013,
2. Koncepcja urbanistyczna w zakresie wytyczenia szlaków rowerowych w Euroregionie „ Sprewa- Nysa- Bóbr”,
3. Vorstellungen zur Schaffung touristischer Brückenverbindungen über die Lausitz Neiße in der Euroregion „Spree-Neiße- Bober“.
4. Plan Miasta Żary, skala; 1: 15000, wyd. 2010r.
5. Zielony Las, Żarski Las, żarskie ścieżki i szlaki rowerowe, skala 1: 10000, Zakład Kartograficzny „Sygnatura”,
6. Mapa Euroregionu SNB , Zakład Kartograficzny „Sygnatura”
7. Portal internetowy Euroregionu SNB [www.euroregion-snb.pl](http://www.euroregion-snb.pl)
8. Ścieżka rowerowa Jasień- Lubsko- Brody- Forst ( L) , Amistad sp. z o.o. Kraków,
9. Gazeta Wyborcza, Łukasz Długopolski, „Niech odżyją miasta” ,
10. Gazeta Lubuska, mapa ścieżek rowerowych, portal [www.gazetalubuska.pl](http://www.gazetalubuska.pl)
11. Ścieżka Geoturystyczna „ Dawna Kopalnia Babina”, Jacek Koźma, Irena Leszkowicz - Koźma, Lasy Państwowe Nadleśnictwo Lipinki, Żary
12. Mapa turystyczna Powiat żarski, skala 1:75000, ZK Sygnatura,
13. Materiały do projektu realizowanego przez Powiat Żarski pt „Przygoda z Nysą”, SICH Polska, Międzyrzecz
14. Aktualizacja koncepcji urbanistycznej wytyczenia szlaków rowerowych w Euroregionie „Sprewa- Nysa- Bóbr, Biuro Projektów Budownictwa APS,

---

Strategia rozwoju szlaków rowerowych w gminach Żary i Kreba-Neudorf

Sich Polska Ewa Chorażewicz Skoki 12, 66-300 Międzyrzecz, tel 95 741 70 18z