

Krzysztof R. Mazurski

TURYSTYKA I TRANSPORT NA ZIEMI LUBUSKIEJ

Czy na Ziemi Lubuskiej - północno-zachodniej części woj. lubuskiego, istnieją warunki komunikacyjne do rozwoju turystyki i to turystyki łagodnej? Czy rozwój komunikacji i transportu przez ten tranzytowy region, o europejskim wszak znaczeniu, zaszkodzi miejscowemu środowisku przyrodniczemu? Nad tymi zagadnieniami zastanawiali się uczestnicy seminarium pod powyższym tytułem, które odbyło się 14.11.2003 r. w ramach programu "Krajobraz Roku - Ziemia Lubuska 2003-2004". Na spotkanie, zorganizowane w Küstrin-Kietz, tuż po niemieckiej stronie Odry, przez Międzynarodowe Stowarzyszenie Przyjaciół Przyrody (NFI) przy współpracy Przyjaciół Przyrody z Brandenburgii i Lubuskiego Porozumienia Oddziałów PTTK, stawiło się reprezentatywne grono około sześćdziesięciu osób z różnych organizacji, instytucji i samorządów lokalnych. Warto zwrócić uwagę na kilka z referatów.

Jerzy Mańka z Urzędu Marszałkowskiego Woj. Lubuskiego przedstawił "Regionalne plany rozwoju transportu w kontekście europejskim". Trzeba przypomnieć tu, że granica tego województwa to połowa polsko-niemieckiej granicy. Ilość dróg krajowych na jednego mieszkańca jest w nim większa od przeciętnej w kraju, a przebiegają tu dwa drogowe korytarze europejskie: przez Poznań na wschód (nr 2) i przez Wrocław na południo-wschód (nr 3). Przejścia graniczne są już dość liczne, brakuje wszakże lokalnych mostów - pewna ich ilość została zaplanowana. Gęstość linii kolejowych jest także większa niż średnia krajowa, obejmując w tym magistralę węglową GOP - Szczecin i międzynarodową linię Berlin - Warszawa. Obserwuje się jednak szybkie zamykanie linii lokalnych i regionalnych, co jest m.in. wynikiem gwałtownej motoryzacji. Ale też przewozy regionalne wykorzystują tylko połowę z około 1450 km. Przyjęty przez Zarząd Województwa program uwzględnia rozwój taboru autobusów szynowych, co powinno poprawić sytuację.

Wolfgang Rump (Regional Planungsgruppe Oder-Spree) wykazał, iż niemiecka strona usilnie pracuje nad komunikacyjnym spięciem polskich obszarów przygranicznych z berlińską metropolią (tu refleksja - czyżby Warszawa, obserwując brak podobnych działań z jej strony, "odpuściła" już sobie zachodnie pogranicze, razem z Wrocławiem, na rzecz przyporządkowania go stronie niemieckiej? - KRM). Stworzono realistyczną koncepcję przejścia tego pogranicza z regionu granicznego na pomostowy. Po stronie niemieckiej funkcjonuje ponadto bogata sieć szlaków pieszych i rowerowych. Istotną przesłanką planowania są wyliczenia, że do 2015 r. transgraniczny ruch towarowy może wzrosnąć aż o ponad 200%, podczas gdy osobowy stale spada. Niestety, nie przeprowadzono symulacji, jak to wpłynie na obciążenie środowiska zanieczyszczeniami.

Zagadnienie kolejnictwa rozwinęła Petra-Juliane Wagner z Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Jej Związek przewiduje duży wzrost przewozów osobowych z Polski do

Berlina po wejściu do Unii Europejskiej. Dla usprawnienia ruchu regionalnego podpisano 21.11.2003 r. umowę z Urzędem Marszałkowskim na realizację wspólnego projektu w ramach programu Interreg IIIA. Poprawa komunikacji na kierunku Kraków i Jelenia Góra (była ona punktem wypadowym w ogromnie popularne wśród berlińczyków Karkonosze do 1939 r.) leży po kompetencjach VVBB. Takie trasy są zresztą wielce deficytowe i wyłania się problem jego pokrywania.

Burmistrz Sulęcina - Michał Deptuch, przedstawił konkretne działania, które sprawiły, iż okolice tego miasta są znakomicie wyposażone w szlaki rowerowe i dostosowane do takiej turystyki. Od dwóch lat notuje się zwiększony napływ uprawiających ją osób, co dobrze odczuwają miejscowi gestorzy usług. W ślad za Sulęcinem podążają i inne gminy, podobnie realizując kompleksowe programy. Dobrą promocją miejscowych możliwości jest aktywność Koła Turystyki Rowerowej Oddziału PTTK, gospodarza ogólnopolskich rajdów cyklistów. Na dziesiąte spotkanie z tego cyklu, które odbędzie się latem 2004 r., przewiduje się otwarcie Górskiego (!) Parku Rowerowego.

Po wszystkich wystąpieniach odbyły się dyskusje w czterech grupach tematycznych - dla każdej nacji osobno. Ich wynikiem stało się sformułowanie blisko trzydziestu bardzo ciekawych wniosków. Na zakończenie miało miejsce głosowanie wniosków, które miało ustalić listę priorytetową.

W sposób bezwzględny dominację zyskała tematyka rowerowa, jeśli połączyć zbliżone postulaty, przy czym najczęściej typowano potrzebę rozbudowy i utrzymania szlaków rowerowych. Na drugim miejscu znalazło się hasło: Samochody ciężarowe - na szyny!, na następnym: Więcej mostów na Odrze!, zaś kolejne było: Połączyć Ziemię Lubuską z różnymi miejscowościami w Polsce i Niemczech.

Tak uzyskanymi rezultatami zajmie się Grupa Robocza Krajobrazu Roku - Ziemia Lubuska 2003-2004, która wstępnie podzieliła je już na trzy pakiety: wnioski do władz różnego wyższego szczebla, zadania dla władz i organizacji lokalnych oraz przez samą Grupę. Uczestnicy spotkania ocenili seminarium jako bardzo udane i pożyteczne, które powinno wydarzyć się i w przyszłości.