

+

# Strategia terytorialna



**Partnerstwo**

**Razem dla rozwoju  
powiatu żagańskiego**



Pomoc Techniczna  
dla Funduszy Europejskich



Rzeczpospolita  
Polska

Dofinansowane przez  
Unię Europejską





GMINA  
BRZEŹNICA



GMINA  
NIEGOSŁAWICE



MIASTO I GMINA  
MAŁOMICE



MIASTO I GMINA  
SZPOTAWA

# **Strategia terytorialna**

**Partnerstwo**

**Razem dla rozwoju  
powiatu żagańskiego**



## **Strategia terytorialna**

Partnerstwa Razem dla rozwoju powiatu żagańskiego

### **Opracowanie**

Związek Miast Polskich

### **Zespół autorski**

dr Anna Kardasz, Krzysztof Jonczyk, Krzysztof Rosenkiewicz

### **Kierownik projektu CWD**

Jarosław Komża

Projekt „Centrum Wsparcia Doradczego 2023” jest trzecią edycją projektu strategicznego pod nazwą Centrum Wsparcia Doradczego, zainicjowanego przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej. Obecna edycja CWD wdrażana jest przez Fundację Fundusz Współpracy oraz Związek Miast Polskich. Program ma na celu popularyzowanie idei partnerstwa międzysamorządowego oraz budowanie kompetencji samorządów lokalnych do strategicznego planowania rozwoju we współpracy z innymi JST i planowania kompleksowych przedsięwzięć, rozwiązujących problemy rozwojowe i odpowiadających zidentyfikowanemu potencjałowi obszaru partnerstwa. Projekt „Centrum Wsparcia Doradczego 2023” realizowany jest w okresie od lipca do końca grudnia 2023 roku w ramach programu Pomoc Techniczna dla Funduszy Europejskich 2021-2027.

2023 © Związek Miast Polskich

### **Skład Partnerstwa**

Gmina Brzeźnica, Gmina Małomice, Gmina Niegosławice, Gmina Szprotawa,

### **Skład Rady Partnerstwa**

Jerzy Adamowicz - Wójt Gminy Brzeźnica, Małgorzata Sendecka - Burmistrz Gminy Małomice, Jan Kosiński - Wójt Gminy Niegosławice, Mirosław Gąsik - Burmistrz Gminy Szprotawa,

### **Skład Grupy Roboczej**

Katarzyna Zapolska – Wydział Przedsiębiorczości, Promocji i Turystyki Gmina Szprotawa, Jerzy Adamowicz - Wójt Gminy Brzeźnica, Małgorzata Sendecka - Burmistrz Gminy Małomice, Maciej Boryna – Kierownik Wydziału Przedsiębiorczości, Promocji i Turystyki Gmina Szprotawa, Sławimir Świtajło - Kierownik Referatu Techniczno-Inwestycyjnego Gmina Niegosławice

## Spis treści

Wstęp .....	9
1. Synteza diagnozy i założenia do strategii .....	13
1.1 Uwarunkowania prawne .....	13
1.2 Uwarunkowania rozwojowe partnerstwa .....	14
1.3 Powiązania funkcjonalne oraz wiodące funkcje na obszarze partnerstwa .....	21
1.4 Kluczowe potencjały i bariery zidentyfikowane w procesie diagnostycznym partnerstwa .....	23
1.5 Kluczowe determinanty potrzeb rozwojowych obszaru partnerstwa .....	36
1.6 Kluczowe wyzwania oraz kierunki strategicznej interwencji i współpracy .....	36
2. Cele partnerstwa .....	41
3. Projekty .....	57
3.1 Projekty strategiczne .....	58
4. Warunki i procedury obowiązujące w realizacji Strategii .....	88
4.1 Opis systemu wdrażania .....	93
4.2 Struktura zarządzania Strategią .....	94
4.2.1 Grupa Sterująca .....	94
4.2.2 Zespół Operacyjny .....	96
4.2.3 Rada Doradcza .....	97
4.2.4 Pozostałe ustalenia .....	97
4.3 Procedury zmian .....	98
4.3.1 Przebieg zmiany treści dokumentu .....	98
4.3.2 Zmiana składu Partnerstwa, współpraca zewnętrzna .....	99
5. System monitoringu i oceny skuteczności realizacji strategii .....	100
5.1 Wskaźniki rezultatu strategicznego .....	100
5.2 Monitorowanie realizacji Strategii .....	102
5.3 Ocena (ewaluacja) stopnia osiągnięcia celów strategicznych .....	103
6. Opis procesu zaangażowania partnerów społeczno-gospodarczych .....	105
6.1 Partycypacja społeczna na etapie przygotowywania strategii .....	105
6.2 Partycypacja społeczna na etapie realizacji strategii .....	107

6.3	Partycypacja społeczna na etapie oceny efektów strategii.....	107
7.	Źródła finansowania – potencjalne źródła finansowania dla poszczególnych projektów	108

**Partnerstwo Razem dla rozwoju powiatu żagańskiego** zlokalizowane jest w południowo-zachodniej części województwa lubuskiego, przy granicy z województwem dolnośląskim.





# Wstęp

Niniejsza "Strategia terytorialna Partnerstwa Razem dla rozwoju powiatu żagańskiego" (w dalszej części dokumentu zamiennie w formach skróconych: Strategia, Partnerstwo, PRDRPZ) jest wynikiem pracy zespołu doradców partnerstwa z ramienia Związku Miast Polskich we współpracy z Radą Partnerstwa (RP) i Grupą Roboczą (GR) w ramach Projektu „Pilotaż Centrum Wsparcia Doradczego” (zwanego też zamiennie Projektem CWD).

Partnerstwo tworzą 4 gminy wchodzące:

- Brzeźnica (gmina wiejska),
- Małomice (gmina miejsko-wiejska),
- Niegostawice (gmina wiejska),
- Szprotawa (gmina miejsko-wiejska).

Strategia terytorialna to dokument umocowany w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 (tzw. rozporządzeniu ogólnym) w art. 22 i 23, służebny wobec instrumentu terytorialnego. Jest to rodzaj dokumentu odrębny od osadzonej w polskim prawodawstwie (w art. 10g ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym - Dz. U. z 2021, poz. 1372) strategii ponadlokalnej.

O strategicznym charakterze świadczy przewidziana struktura tego dokumentu. Określona ona została w przywołanym art. 23 rozporządzenia ogólnego oraz w przepisach krajowych - odpowiednio w art. 34 (ZIT) i 36 (IIT) ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027 („ustawy wdrożeniowej”). Struktura ta jest tożsama w przypadkach obu rodzajów instrumentów i składa się z określenia: syntezy diagnozy obszaru, celów z zachowaniem podejścia zintegrowanego, listy projektów i źródeł ich finansowania, warunków realizacji planu oraz sposobu zaangażowania partnerów społeczno-gospodarczych i mieszkańców. Szczególnie wzmocniony jest komponent projektowy. Nie ma potrzeby określania modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej oraz wyznaczania Obszarów Strategicznej Interwencji (OSI).

Według wskazanego powyżej wzorca został zredagowany również niniejszy dokument.

Prace diagnostyczne, analityczne i badawcze trwały od grudnia do końca marca 2021 r. i objęły szeroki obszar tematyczny z koncentracją wokół zagadnień demografii, rynku pracy, aktywności ekonomicznej mieszkańców i podmiotów gospodarczych, ale także stanu infrastruktury. Pierwsza wersja dokumentu diagnostycznego powstała 31 marca 2021 roku, końcowa – 30 kwietnia 2021 roku, po upublicznieniu i uzupełnieniu pierwszej wersji raportu.

Diagnoza opracowana została w oparciu o bogaty zasób źródeł zastanych (tzw. wtórnych) i wywołanych (tzw. pierwotnych) z wykorzystaniem dedykowanych diagnozie Partnerstwa narzędzi badawczych i analitycznych. Pełen zbiór obejmował 5 ich kategorii:

A. Ogólnodostępne i dostarczone przez Partnerów dane, informacje i dokumenty o charakterze strategicznym, analitycznym, statystycznym (strategie, opracowania diagnostyczne, badania, raporty, sprawozdania, bilanse itd.). Podstawowymi kryteriami ich wykorzystania były: merytoryczny związek z problematyką diagnozy, aktualność oraz wiarygodności i rzetelność źródła danych i wniosków.

B. Monitor Rozwoju Lokalnego II (MRL II) - specjalnie przygotowane i zasilone danymi na potrzeby Projektu CWD narzędzia - bazy danych. Służyły one głównie do analizy i oceny potencjału rozwojowego gmin i całego Partnerstwa<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Na system MRL II składa się:

- Serwis MRL II - ocena potencjału rozwoju partnerstw:  
[www.partnerstwa.monitorrozwoju.pl](http://www.partnerstwa.monitorrozwoju.pl). Baza umożliwia analizę potencjału rozwoju partnerstwa i gmin partnerstwa oraz przegląd podstawowych wskaźników rozwojowych bezwzględnych oraz względnych (w grupach porównawczych).
- Serwis MRL II - ocena potencjału rozwoju gmin:  
[www.gminy.monitorrozwoju.pl](http://www.gminy.monitorrozwoju.pl). Baza umożliwia analizę potencjału rozwoju gmin oraz przegląd podstawowych wskaźników rozwojowych.
- Serwis MRL II - ocena potencjału rozwoju gmin wg obszarów:  
[www.analazy.monitorrozwoju.pl](http://www.analazy.monitorrozwoju.pl). Baza umożliwia analizę potencjału rozwoju gmin oraz przegląd podstawowych wskaźników rozwojowych.
- Kompatybilny z systemem MRL II zasób kartograficzny – analizy i prezentacje danych w formie kartogramów, map i ikonografik dedykowany partnerstwom.

C. Zestaw badań społecznych dedykowanych badaniu opinii 3 kluczowych kategorii mieszkańców gmin OP (opisane szerzej w rozdz. 6.).

D. Inne narzędzia analityczne i badawcze dedykowane pogłębieniu RD:

- „Badania samorządów w zakresie bilansu usług”, będące analizą przepływów usług pomiędzy gminami oraz lokalizacji centrów poszczególnych kategorii usług na terenie partnerstwa, przy pomocy matrycy bilansu usług na terenie OP, w formie generatora Excel oraz wyników badań mieszkańców i liderów.
- Badania samorządów w zakresie przedsiębiorczości, zwane dalej „Badaniami przedsiębiorczości”, diagnozujące warunki do rozwoju przedsiębiorczości w gminach obszaru partnerstwa, za pomocą arkusza „Podstawowe pytania dotyczące przedsiębiorczości”.
- Badania zasobów i produktów na obszarze partnerstwa, zwane dalej „Badaniami zasobów i produktów”. Badania przeprowadzono wśród wszystkich samorządów. Badania polegały na inwentaryzacji posiadanych przez samorządy zasobów i produktów miejskich/ gminnych.
- Inne, zastosowane przez Zespół narzędzia:
  - matryca celów – pozwalająca uporządkować tematycznie zapisy celów strategii poszczególnych samorządów i znaleźć punkty styczne, tematy wspólne;
  - drzewo problemów – diagram przyczynowo-skutkowy, ukazujący kluczowe problemy (deficyty) obszaru w szerszym kontekście wnioskowania.

E. Badania jakościowe:

- spotkania i debaty członków Grupy Roboczej i Rady Partnerstwa,
- warsztaty prowadzone w oparciu o wyżej opisane narzędzia.

Zrealizowane, w znacznym stopniu własnymi siłami i zasobami Partnerstwa, badania dostarczyły unikatowego zasobu danych i informacji o gminach OP i jego mieszkańcach: ich opiniach, preferencjach, zachowaniach - korzystaniu z usług, planach i aspiracjach. Powtarzalność części pytań w kilku badaniach umożliwiła „agregowanie” i porównanie wyników, zaś zbiorcze ich zestawienia zobaczenie

- 
- Pozyskany na potrzeby CWD zasób najświeższych (31 XII 2019) danych społeczno-ekonomicznych, m.in. dane: POLTAX, ZUS, KRUS, dane i prognozy demograficzne, MPSiR, i inne.

naszego Partnerstwa na tle innych i średnich wskaźników z wszystkich 38 Partnerstw z całej Polski.

Sposób organizacji badań (z dużym zaangażowaniem Partnerów i liderów Partnerstwa) oraz formuła badania opinii publicznej, wniosła dodatkowo walor społecznej partycypacji mieszkańców w powstałym portrecie diagnostycznym OP. Zgromadzone bazy danych pozostają do dyspozycji Partnerstwa i umożliwiają – w miarę potrzeb, dalszą pogłębioną analizę wyników.

Projekt strategii nie został jeszcze poddany konsultacjom społecznym. Aktualnie są one realizowane przez każdą z gmin biorących udział w Partnerstwie indywidualnie. Planowany termin zakończenia to październik 2024r.

# 1. Synteza diagnozy i założenia do strategii

## 1.1 Uwarunkowania organizacyjne

Głównym założeniem prezentowanej strategii terytorialnej jest jej ukierunkowanie na wybrane problemy rozwojowe obszaru *Partnerstwa Razem dla rozwoju powiatu żagańskiego (PRDRPZ)*. Dokument nie ma charakteru horyzontalnego, lecz skupia się na wybranych potencjałach i deficytach rozwojowych, zawierając projekty mające na celu wprowadzenie obszaru na ścieżkę trwałego rozwoju.

Podmiot realizacji Strategii terytorialnej stanowią członkowie Partnerstwa Razem dla rozwoju powiatu żagańskiego, czyli samorządy gmin: Brzeźnica, Małomice, Niegosławice oraz Szprotawa.

Podstawą współdziałania Partnerów stał się List intencyjny, podpisany w dniu 23 września 2020 r. Do pierwotnego grona sygnatariuszy należały gminy Małomice, Niegosławice i Szprotawa oraz powiat żagański. W późniejszym czasie do sygnatariuszy Listu dołączyła gm. Brzeźnica. W roku 2023 z partnerstwa wystąpił powiat.

Zakres przedmiotowy i przestrzenny strategii odnosi się do sposobu jej realizacji, czyli kogo i czego dotyczy, stanowi społeczność obszaru Partnerstwa i podmioty, na które zgodnie z kompetencjami samorządy PRDRPZ mają wpływ.

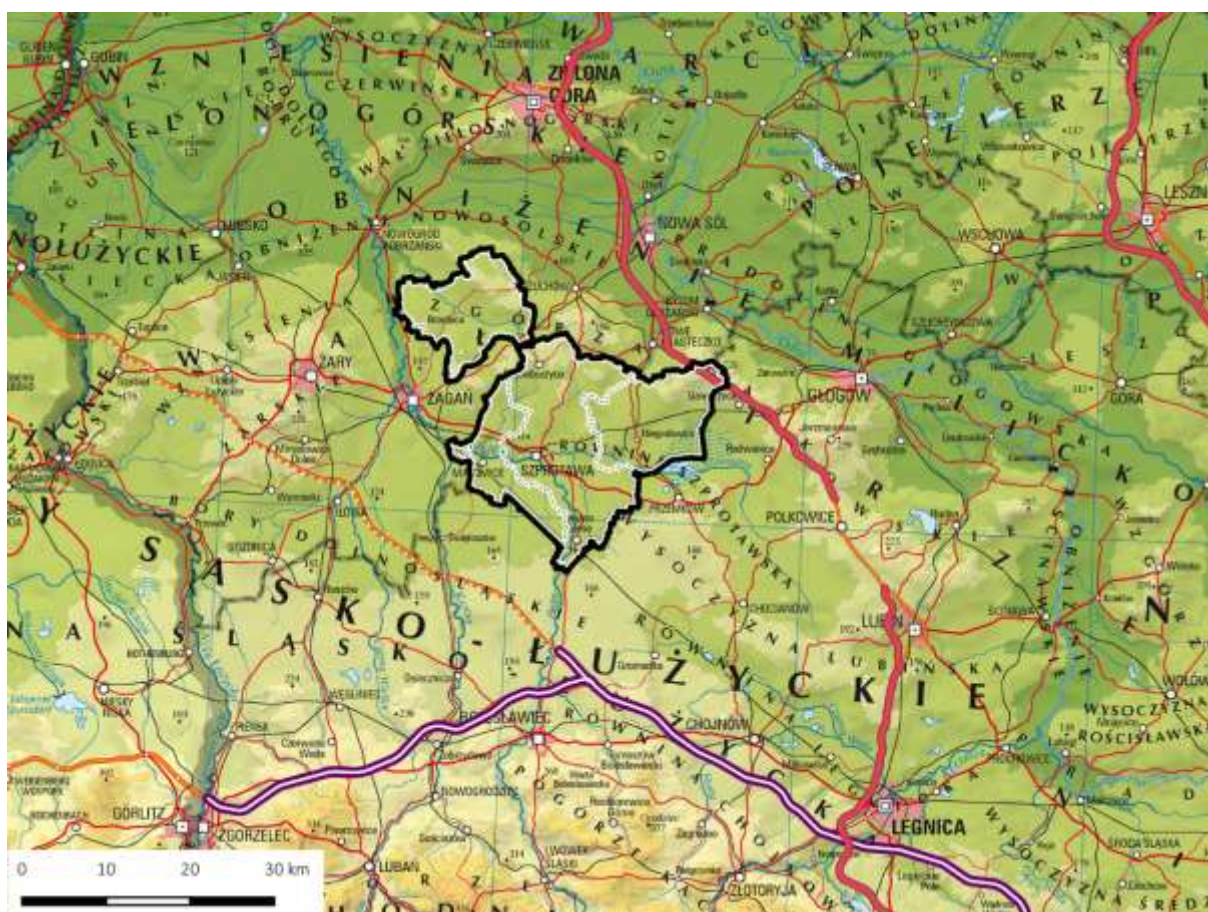
Szczegółowy opis sytuacji społeczno-gospodarczej PRDRPZ został przedstawiony w *Raporcie diagnostycznym: Portret partnerstwa Razem dla rozwoju powiatu żagańskiego*, który podobnie jak strategia jest wynikiem pracy zespołu eksperckiego Związku Miast Polskich, we współpracy z Radą Partnerstwa (RP) i Grupą Roboczą (GR) w ramach Projektu „Pilotaż Centrum Wsparcia Doradczego” (CWD). Diagnoza opracowana została w oparciu o bogaty zasób źródeł zastanych (tzw. wtórnych) i wywołanych (tzw. pierwotnych) z wykorzystaniem narzędzi badawczych i analitycznych.

## 1.2 Uwarunkowania rozwojowe partnerstwa

Powiat żagański położony jest na południu województwa lubuskiego, na pograniczu z woj. dolnośląskim (ryc. 1). Obszar partnerstwa zajmuje 570,7 km<sup>2</sup>, zamieszkaany jest (według stanu na koniec 2023 r.) przez 31 821 osoby (w tym 16 320 kobiet i 15 507 mężczyzn), co daje niespełna 58 osób/km<sup>2</sup>. Jest to średnia znacznie niższa od wojewódzkiej (70 os./km<sup>2</sup>), nie wspominając o krajowej (120 os./km<sup>2</sup>). 13 974 osoby (43,9%) mieszkają w miastach. W układzie gmin stan ludności przedstawia się następująco:

- Brzeźnica 3,5 tys.
- Małomice 5,1 tys.
- Niegostawice 4,3 tys.
- Szprotawa 19,0 tys.

Ryc. 1. Położenie partnerstwa.



Źródło: Opracowanie ZMP na podstawie danych GUGiK oraz GDDKiA

Peryferyjne położenie PRDRPZ, napływowy charakter społeczności, duże odległości od większych ośrodków, znaczny areał terenów przemysłowych,

popegeerowskich, powojkowych przy dekapitalizacji infrastruktury determinuje w dużej mierze aktualną sytuację społeczno-gospodarczą na tym terenie.

Rozwój partnerskiej współpracy międzygminnej stanowi jedno z ważnych wyzwań rozwojowych podkreślonych w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030<sup>2</sup> i wskazanych jako kierunek rozwojowy, m. in. w ramach celów 3.6 (Wspieranie partnerskiej współpracy miast i gmin na obszarach powiązań funkcjonalnych) i 3.7 (Poprawa dostępności do usług publicznych, w tym poprzez współpracę partnerską gmin).

Współpraca samorządów z terenu Partnerstwa została wzmiankowana w Strategii a uwarunkowania wynikające z najtrudniejszej sytuacji społeczno-gospodarczej uwidocznione na rys. 16 tego dokumentu.

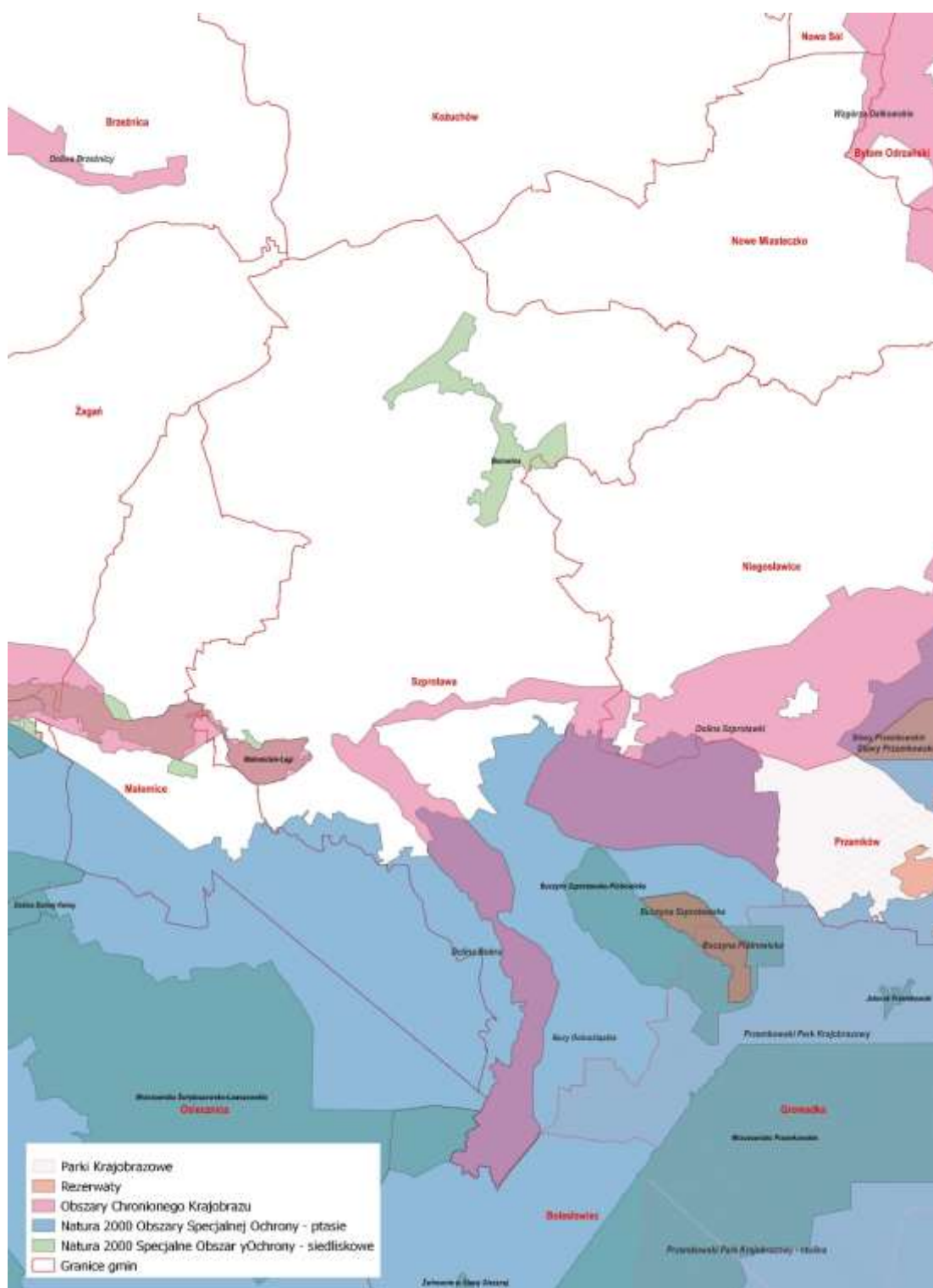
Wspólne problemy, które wymagają rozwiązania, stanowią mogą przyczynę do rozwinięcia współpracy, której wsparciu ma służyć niniejszy Projekt „Pilotaż Centrum Wsparcia Doradczego”.

Obszar Partnerstwa odznacza się zróżnicowanym krajobrazem styku terenów Borów Dolnośląskich przeciętych dolinami rzek oraz Wzgórz Dalkowskich. Odmienny charakter terenów skutkuje odmiennością gleb i sposobu zagospodarowania. Południowa część jest w dużym stopniu zalesiona, północna stanowi cenne tereny rolnicze. Są to także obszary o dobrej ekspozycji słonecznej oraz korzystnych warunkach wiatrowych – dla rozwoju energetyki odnawialnej.

Najcenniejsze zasoby przyrodnicze są chronione w 2 rezerwach przyrody („Buczyna Szprotawska” i „Dąbrowa Brzeźnicka”). Na terenie partnerstwa utworzono wiele innych form ochrony przyrody, jak obszary Natura 2000, zespół przyrodniczo-krajobrazowy, obszary chronionego krajobrazu czy użytki ekologiczne. Ustanowiono także 53 pomniki przyrody. Najcenniejszym okazem flory był dąb „Chrobry”, rosnący od połowy XIII w., o obwodzie ponad 10 m, który obumarł w 2020 r.

---

<sup>2</sup> [Strategia na stronie Województwa Lubuskiego](#) [dostęp: 19.03.2021 r.]





Potencjał naturalny w tym skwery, parki, kompleksy leśne, które występują w partnerstwie nie są odpowiednio zadbane oraz wykorzystane. Mogą być atutem a są w dużej mierze niezagospodarowane. Wymagają interwencji oraz odpowiedniej promocji by stały się atrakcyjne turystycznie. Aktualnie tereny zielone w miastach i gminach partnerstwa należy wykazać jako problemowe z powodu niedoinwestowania oraz występującego zaniedbania tych obszarów. Jest to niewykorzystany naturalny potencjał naszego partnerstwa. Dodatkowo tereny partnerstwa to w dużej mierze tereny zalesione, bogate w parki i lasy. Zagospodarowanie tej przestrzeni może zachęcać do uprawiania różnego rodzaju aktywności fizycznej jak również przyczynić się do rozwoju turystyki na naszym obszarze. Problemem jest także nieprzystosowanie do występujących zmian klimatu w naszych miejscowościach, w tym gromadzenia wody opadowej. Posiadane przez gminy zbiorniki wodne nie są zagospodarowane w naszych miejscowościach a mogą spełniać wiele funkcji tj. rezerwuuar wody, miejsce odbudowy bioróżnorodności dla gatunków zwierząt oraz roślin, miejsce atrakcyjne turystycznie i wypoczynkowo dla mieszkańców partnerstwa. Tymczasem to często niedostępne, zaniedbane przestrzenie, bez zapewnionego stałego dopływu wody a także bez odpowiedniej infrastruktury, która umożliwiłaby służbom w razie potrzeby możliwość czerpania wody np. do prowadzenia akcji ratowniczo-gaśniczej. Co do zarządzania wodą opadową oraz jej magazynowania w partnerstwie występuje także problem mało udrożnionych rowów melioracyjnych, które umożliwiałyby odprowadzenie nadmiaru wody z pól oraz przy jezdniach. Udrożnienie rowów przyczyniłoby się do odpowiedniego odwodnienia infrastruktury drogowej oraz pól uprawnych, a tym samym do zwiększenia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Możliwość magazynowania wody jest istotną potrzebą naszych miejscowości wynikającą ze zmian klimatu.

Teren Partnerstwa odznacza się interesującą historią, stanowiąc zachodni skraj historycznych ziem śląskich, czego pozostałością są biegnące po wschodniej stronie doliny Bobru Wały Śląskie, ziemne przeszkody terenowe wkomponowane w naturalne ukształtowanie terenu, na niektórych odcinkach zinwentaryzowane i uznane jako zabytek. Dziedzictwo przeszłości zostało w dużym stopniu zachowane przez brak istotnych zniszczeń w czasie ostatniej wojny. Osadnicy po II wojnie światowej przywieźli też swoje tradycje. W gminie Brzeźnica zamieszkuje grupa górali czadeckich, którzy kultywują swój folklor w zespołach i kapelach ludowych. Największą atrakcją gminy Małomice jest Zalew Małomicki wraz z otaczającą infrastrukturą. Świadectwem wczesnego rozwoju osadnictwa w gminie Niegostawice są liczne zabytki sakralne i świeckie. W gminie Szprotawa wyróżnia się pałac w Wiechlicach (obecnie znany w kraju obiekt hotelowo-rehabilitacyjny), ale także zgrupowanie ok. 30 kamiennych drogowskazów z XIX w. i starszych.

Na terenie Partnerstwa obserwowana jest niekorzystna tendencja spadku liczby mieszkańców - w okresie 2015-2019 zasoby ludzkie zmalały o 1 092 osoby. Według prognoz GUS<sup>3</sup> w gminach Małomice, Niegosławice i Szprotawa zakłada się ubytek ludności powyżej 5% do 2030 r. w porównaniu z 2017 r. Jedynie w gminie Brzeźnica zakłada się spadek mniejszy. Odsetek ludności powyżej 65. roku życia we wszystkich gminach przekroczy w 2030 r. 20%<sup>4</sup>.

Starzenie się społeczeństwa powoduje wzrost zapotrzebowania na usługi społeczne i opiekuńcze.

Do niekorzystnych zmian zaliczyć należy:

- zmniejszenie liczby kobiet w wieku prokreacyjnym,
- zmniejszenie przyrostu naturalnego,
- wzrost liczby zgonów,
- wzrost salda migracji.

Obszar charakteryzują niskie wynagrodzenia i spadek liczby ludności w wieku produkcyjnym, co oznacza perspektywę problemów rynku pracy (brak fachowców) i „topnienie” bazy podatkowej gmin. Wskaźniki przedsiębiorczości, w tym dynamika powstawania firm, są umiarkowane.

Problemem gmin tworzących Partnerstwo jest rzadka sieć i zły (w dużej części) stan dróg. Sieć dróg dla rowerzystów jest nierównomierna i zbyt mała. Baza noclegowa jest niewielka, stąd zatrzymuje się tu niewiele osób. Odnotowuje się też liczne deficyty w zakresie wielkości i stanu zasobów mieszkaniowych.

Obszar Partnerstwa historycznie charakteryzował się gęstą siecią kolejową, jednak po przemianach ustrojowych i redukcji garnizonów wojskowych tutejsze linie straciły rangę zostały w dużej mierze wyłączone z użytkowania. Interesującym obiektem o dużym potencjale jest dawne lotnisko wojskowe w Wiechlicach k. Szprotawy.

Sytuację w poszczególnych obszarach analizy przedstawiono na poniższym wykresie radarowym (ryc. 2):

---

<sup>3</sup> Prognoza ludności gmin na lata 2017 – 2030. Departament Badań Demograficznych i Rynku Pracy GUS

<sup>4</sup> Portrety.... 2018, op. cit.

**Ryc. 2. Wskaźniki rozwoju w poszczególnych obszarach (2018-2022).**

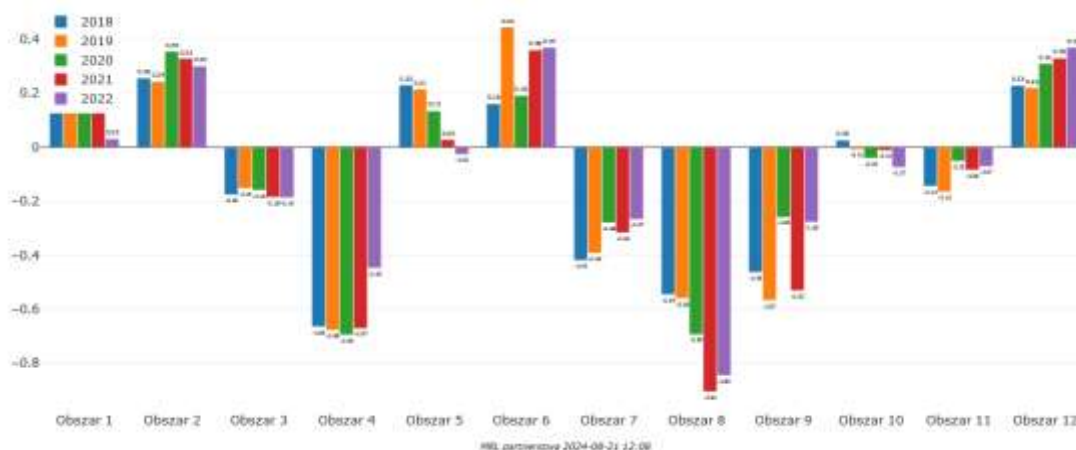


Źródło: Monitor Rozwoju Lokalnego

Najwyższe wartości prezentują wskaźniki w obszarach 2. Rynek pracy i kwalifikacje siły roboczej, 6. Dostępność i jakość zasobów mieszkaniowych w gminie oraz 12. Lokalne środowisko przyrodnicze, i są to jedyne kategorie, w których sytuacja na terenie Partnerstwa wygląda zdecydowanie korzystnie. Z kolei najniższe, a więc najmniej korzystne, są wskaźniki w obszarach 9. Sytuacja demograficzna i 8. Poziom bezpieczeństwa, a przede wszystkim w 4. Stan finansów lokalnych (zdolność finansowania rozwoju), gdzie nastąpiło radykalne pogorszenie sytuacji. Ogólnie w 2/3 kategorii (8 z 12) sytuacja jest niekorzystna.

Natomiast trendy zmian w poszczególnych obszarach analiz plastycznie przedstawia poniższa rycina:

**Ryc. 3. Wskaźniki zmian w poszczególnych obszarach 2018-2022 – tendencje.**



Źródło: Monitor Rozwoju Lokalnego

Dokonana analiza wskaźnikowa w wymiarze społecznym, gospodarczym i środowiskowo-przestrzennym wskazała, że obszar Partnerstwa charakteryzuje się dużym natężeniem problemów rozwojowych, zwłaszcza w sferze społecznej, co było przyczyną zakwalifikowania do kategorii obszarów problemowych przez P. Śleszyńskiego i in. (2020)<sup>5</sup>. Gminy tworzące Partnerstwo znajdują się wśród dziesięciu gmin o najtrudniejszej sytuacji w województwie lubuskim<sup>6</sup>.

- Partnerstwo zostało zawiązane w związku z realizacją projektu CWD
- podstawy współpracy – list intencyjny; Partnerstwo wskazane w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030; zachodziły zmiany składu
  - położenie na krańcach Polski i na peryferiach województwa
  - trudna sytuacja demograficzna – starzenie się społeczeństwa, odpływ młodych
  - obszar ma duży – niewykorzystany – potencjał przyrodniczy i kulturowy
  - najwyższe wskaźniki wartości rolniczej przestrzeni produkcyjnej w województwie;
  - korzystne warunki do rozwoju OZE
  - gminy partnerstwa znajdują się wśród 10 gmin o najtrudniejszej sytuacji w województwie

---

<sup>5</sup> Śleszyński P., Herbst M., Komornicki T. i in., Studia nad obszarami problemowymi w Polsce, Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, tom 7/199, Warszawa, 2020 r. <https://www.euroreg.uw.edu.pl/pl/badania,analiza-obszarow-zagrozonych-trwala-marginalizacja> [dostęp: 11.09.2021 r.]

<sup>6</sup> Pławgo B. (kierownik projektu), Analiza sytuacji społeczno-ekonomicznej gmin województwa lubuskiego wraz z badaniem ich potrzeb rozwojowych, Warszawa, 2018 r.

Fot. 1. Występ zespołu folklorystycznego z gm. Brzeźnica



Źródło: [Strona o folklorze w gm. Brzeźnica](#)

### 1.3 Powiązania funkcjonalne oraz wiodące funkcje na obszarze partnerstwa

Na terenie Partnerstwa ujawniają się typowe zależności dotyczące korzystania z usług. Jak wykazały przeprowadzone badania, z większości kategorii usług podstawowych mieszkańcy korzystają w gminie zamieszkania:

- 80% zakup żywności i artykułów gospodarczych,
- 69% podstawowa opieka zdrowotna,
- 61% usługi typu 'beauty',
- 58% edukacja przedszkolna, żłobek oraz usługi bankowe i finansowe,
- 51% usługi budowlano-remontowe,
- 50% zakupy na targowiskach,
- 31% usługi rolnicze,

- 29% usługi kultury popularnej i rozrywki,
- 26% imprezy sportowe.

Inne gminy Partnerstwa „powiększają” ten wynik maksymalnie o 22% (w przypadku usług finansowych oraz budowlanych i remontowych).

Kategorie usług trudniej dostępne w gminach mniejszych (edukacja ponadpodstawowa, edukacja dorosłych, pośrednictwo zawodowe, wizyty u lekarzy specjalistów, większe zakupy budowlane i większe zlecenia usług remontowych, uczestnictwo w części imprez sportowych i kulturalnych) załatwiane są w Żaganiu i Szprotawie.

W Szprotawie mieszkańcy Partnerstwa załatwiają sprawy związane z usługami opiekuńczymi i rehabilitacyjnymi. Tu mieści się też kilka agend Starostwa Powiatowego.

Usługi wyższego rzędu, takie jak wydarzenia z zakresu kultury wysokiej, lecznictwo specjalistyczne, załatwiane są w ośrodku wojewódzkim i innych dużych miastach.

Nie wskazano kategorii usług czy powszechnych aktywności, dla których na teren Partnerstwa przyciągane są osoby z zewnątrz. Z wypowiedzi mieszkańców trudno więc wywnioskować o specyficznej specjalizacji terenu PRDRPZ. Obserwuje się raczej naturalną hierarchię ośrodków, a „domknięcie” poszczególnych gmin jest nieco większe niż w skali kraju.

Również pytanie o aktywności realizowane w gminie pokazuje pewną naturalną kolej rzeczy:

- 70% bierze udział w uroczystościach religijnych,
- 56% wykonuje pracę zawodową,
- 50% prowadzi aktywność fizyczną, 43% społeczną,
- 31% realizuje własne zainteresowania.

42% mieszkańców nie podejmuje w ogóle aktywności społecznej. I te statystyki niemal odpowiadają krajowym.

Na poziomie lokalnym występuje pewna specjalizacja w zakresie produkcji opakowań, zwłaszcza metalowych oraz powiązania organizacyjne między niektórymi firmami. Nie zidentyfikowano jednak istotnych powiązań surowcowych ani technologicznych pomiędzy lokalnymi przedsiębiorstwami. Czynnikiem lokalizacji firm, zwłaszcza w ostatnim czasie, były więc ulgi wynikające z objęcia SSE oraz zabiegi lokalnych władarzy bardziej, aniżeli możliwość korzystania z lokalnych surowców czy powiązań technologicznych.

- naturalna hierarchia ośrodków i niska centralność usług – główna rola Żagania i Szprotawy, ale oferta tych ośrodków nie przyciąga osób w skali ponadlokalnej na większą skalę
- niepełne powiązania transportowe między ośrodkami gminnymi, powiązania technologiczno-organizacyjne między niektórymi firmami

**Fot. 2.      Wieczór nad zalewem w Małomicach**



Źródło: [Małomice w obiektywie](#), fot. E. Thomas [dostęp: 29.03.2021 r.]

## **1.4 Planowanie mobilności na obszarze Partnerstwa**

W związku z zapisami Umowy Partnerstwa dla realizacji Polityki Spójności 2021-2027 w Polsce na obszarze takim jak Partnerstwo RDRPZ przyznanie dofinansowania projektom z zakresu mobilności będzie uzależnione od przyjęcia odpowiedniego dokumentu z zakresu planowania transportu miejskiego (np. odpowiednio dostosowanej strategii ZIT), przy czym preferowany będzie SUMP. Z racji na niewielką skalę Partnerstwa oraz zgłaszanie głównie projektów rowerowych zapisy dotyczące potrzeb w zakresie mobilności i możliwych do realizacji planów zostały zawarte w niniejszym dokumencie. Przygotowana została „Koncepcja tras rowerowych na obszarze Partnerstwa „Razem dla powiatu żagańskiego” . Niniejszy

dokument stanowi załącznik do strategii i szczegółowo przedstawia docelowy przebieg tras rowerowych na terenie czterech gmin tworzących Partnerstwo.

Jak wynika z badań opinii mieszkańców gmin obszaru Partnerstwa przeprowadzonych na potrzeby *Raportu diagnostycznego: Portret partnerstwa Razem dla rozwoju powiatu żagańskiego* (w ankietach elektronicznych wzięły udział 743 osoby, z których 354 wypełniły formularz do końca):

- 86% ankietowanych mieszkańców Partnerstwa porusza się niemal wyłącznie prywatnymi samochodami,
- 70% respondentów nie korzysta w ogóle z transportu zbiorowego,
- 20% korzysta rzadko,
- 33% w ogóle nie jeździ rowerem, 30% rzadko,
- 16% chodzi pieszo.

Te wyniki są zbliżone do ogólnokrajowych (uzyskanych od grupy 34 481 osób z terenu 38 partnerstw), przy czym odbiegają w kilku aspektach. I tak częstotliwość korzystania z transportu zbiorowego jest w skali ogólnopolskiej bardziej zróżnicowana (w kraju często korzysta ok. 10%, rzadko 31% a wcale 58%), a odsetek niejeżdżących rowerami znacznie wyższy (44%). Stanowi to dobry prognostyk do kształtowania zrównoważonej mobilności na terenie Partnerstwa RDRPZ.

Powiązania między poszczególnymi gminami, których wymiarem jest przemieszczanie się mieszkańców, są bardzo zróżnicowane, i odzwierciedlają główne kierunki ruchu – z gmin peryferyjnych w stronę Żagania oraz z Żagania w stronę Zielonej Góry i Nowej Soli. 44% mieszkańców gmin Szprotawa i Małomice nigdy nie odwiedza gminy Niegosławice. Mieszkańcy gminy Brzeźnica prawie w ogóle nie odwiedzają innych gmin Partnerstwa, poza Szprotawą (17% średnio często).

Siatka transportu zbiorowego (ryc. 4.) ukazuje, że najsilniejsze powiązania komunikacyjne łączą Brzeźnicę i Małomice z Żaganiem. Brzeźnica leży na trasie często obsługiwanych połączeń z Żagania do Zielonej Góry, między Małomicami a Żaganiem kursują autobusy PKS, MZK i pociągi 3 przewoźników. 6 par składów Kolei Dolnośląskich kursuje na trasie Legnica – Żary - Tuplice (w dni wolne od pracy kursują pociągi przyspieszone w relacji wydłużonej do Wrocławia – 3 pary, i do Forst w Niemczech – 2 pary). Pojedyncze kursy POLREGIO łączą to miasto z Zieloną Górą i Żaganiem. Małomice mają także połączenie PKP Intercity relacji Zielona Góra – Lublin. Czas jazdy do Żagania wynosi 10-12 minut, do Zielonej Góry i Wrocławia około 1 h 40 min. W przypadku Szprotawy ruch autobusowy do Żagania rozkłada się na dwie relacje autobusowe – przez Małomice i przez Bobrzany, ponadto miasto leży na trasie ważnych połączeń ze Szczecina przez Zieloną Górę w kierunku



Bolesławca i Jeleniej Góry. Połączenia z Niegosławic to pojedyncze kursy w ciągu dnia. Brak jest połączeń między Brzeźnicą a pozostałymi gminami Partnerstwa.

**Ryc. 4. Schemat połączeń autobusowych i kolejowych terenu Partnerstwa.**



Źródło: opracowanie własne.

Remont linii kolejowej nr 14 na odcinku z Głogowa do Żagania jest przedmiotem zainteresowania lokalnej społeczności, lecz wymaga współdziałania Urzędów Marszałkowskich Województw: Lubuskiego i Dolnośląskiego oraz finansowania zewnętrznego. Obecnie transport osób jest tu zawieszony, a transport towarów odbywa się przez pociągi zdawcze, obsługujące lokalnych kontrahentów, wywożące głównie drewno z wycinek, a przywożące nawozy dla rolnictwa.

Zasady sporządzania planów mobilności wyrażone w dokumencie CIVITAS PROSPERITY - poradnik – opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) wskazują na istotne cechy, jakimi powinien wyróżniać się proces planowania w tej dziedzinie. Istotną różnicą w stosunku do klasycznego planowania tras komunikacyjnych jest skoncentrowanie nie na ruchu, jego przepustowości i aspektach technicznych, lecz planowanie kładące nacisk na potrzeby ludzi, stąd też istotna rola badań potrzeb. Podejmowane działania mają służyć nie tyle optymalizacji tras, co poprawie jakości życia i dostępności istotnych celów podróży. Sporządzane w długoterminowej perspektywie plany mobilności powinny nie

zamykać się w granicach administracyjnych miast stanowiących centra obszarów funkcjonalnych i koncentrację celów podróży, lecz obejmować całe funkcjonalnie powiązane obszary.

Ideą organizującą całość procesu planowania jest mobilność zrównoważona, a więc wyważenie różnych opcji przemieszczania się i dostępności, bez opierania się na jednym środku transportu i utartych przyzwyczajeniach.

Stąd też przy przemieszczaniu na niezbyt długie odległości rośnie rola rowerów i planowania dróg dedykowanych temu środkowi transportu, jako istotnemu uzupełnieniu transportu zbiorowego, i jako realnej (znacznie tańszej, mniej terenochłonnej, ogólnie mniej obciążającej środowisko) alternatywie dla indywidualnego ruchu samochodowego.

Efektem wstępnego zdiagnozowania potrzeb było opracowanie w toku doradztwa w ramach projektu Centrum Wsparcia Doradczego specjalistycznego dokumentu pn. Koncepcja tras rowerowych na obszarze Partnerstwa "Razem dla powiatu żagańskiego" (dokument jest załącznikiem do niniejszej strategii). Na potrzeby tego opracowania przeprowadzono w okresie 21 - 31 marca 2023 r. ankietę elektroniczną, w której wzięło udział 513 osób. Ankieta wykazała, że 35% mieszkańców Partnerstwa używa rowerów w codziennych dojazdach do pracy i szkoły. Jest to zbieżne z badaniami przeprowadzonymi na potrzeby niniejszej strategii.

Dzięki dużemu zaangażowaniu mieszkańców można wiarygodnie określić najbardziej oczekiwane połączenia rowerowe na tym obszarze. Są to:

- Szprotawa - Niegostawice
- Szprotawa - Leszno Górne
- Szprotawa - Małomice
- Szprotawa - Żagań
- Brzeźnica - Szprotawa
- Szprotawa – Pasterzowice.

Wśród opinii formułowanych przez mieszkańców przeważały uwagi na temat braku tras rowerowych (52%), następnie zły standard szlaków używanych obecnie do ruchu rowerowego – brak wydzielenia od ruchu samochodowego, wykonanie z kostki, wysokie krawężniki (20%), wiążące się z tym kwestie bezpieczeństwa (17%). Pozostałe 11% wypowiedzi dotyczyło braku wyposażenia tras w infrastrukturę towarzyszącą – kosze, ławki, wiaty. Pojawiły się też stwierdzenia takie jak „Dzięki ścieżkom rowerowym dojeżdżałabym codziennie do pracy, i częściej w celach rekreacyjnych.” Część mieszkańców dostrzegła też olbrzymi potencjał związany

z prowadzeniem tras rowerowych wzdłuż koryta Bobru oraz po nieużywanych liniach kolejowych.

Jak można odczytać z tego zestawienia, deklarowane potrzeby związane z trasami rowerowymi w Partnerstwie nie wskazują wyraźnego rozdziału na trasy turystyczne i drogi związane z codzienną mobilnością. Jest tak z uwagi na niewielką skalę obszaru, a także z uwagi na ogólną atrakcyjność krajobrazu. Stąd też w praktyce poszczególne trasy będą służyły obu zasadniczym celom ruchu rowerowego, jednak kluczowe znaczenie będą miały odcinki łączące największe ośrodki.

W opracowanej koncepcji tras rowerowych wytyczone zostały trasy o różnych parametrach projektowych tj. велоstrady, trasy główne oraz zbiorcze, a także zaplanowana infrastruktura towarzysząca.

## **1.5 Kluczowe potencjały i bariery zidentyfikowane w procesie diagnostycznym partnerstwa**

Lokalne zasoby, zdefiniowane w metodyce Projektu CWD jako „wszystkie użyteczne elementy występujące na terenie partnerstwa, potrzebne do wytworzenia wyrobu, usługi, oferty definiującej funkcje obszaru funkcjonalnego”, mogące mieć charakter materialny lub niematerialny zostały w toku konsultacji i warsztatów z GR wskazane i ocenione pod kątem ich unikalności, roli dla rozwoju Partnerstwa, a także powszechności występowania (w jednej czy wielu gminach). Wypracowano poniższe zestawienie lokalnych zasobów:

- Bory Dolnośląskie i Buczyzna Szprotawska,
- Ukształtowanie terenu - rzeki na terenie Partnerstwa,
- Służba zdrowia - 2 szpitale funkcjonujące na terenie Powiatu Żagańskiego,
- Szkoły ponadpodstawowe kształcące zawodowo (4 szt.) i ogólnokształcące (2 szt.),
- Dziedzictwo, tradycje i infrastruktura kultury,
- Dobre warunki dla rolnictwa,
- Specjalizacja w hodowli drobiu i produkcji jaj,
- Warunki dla OZE,
- Tradycje przemysłowe, zwł. w branży metalowej.

Wskazane powyżej lokalne zasoby są zasadniczo w dyspozycji lokalnych samorządów.

Jako kluczowe produkty Partnerstwa zostały zidentyfikowane:

- pakiet / produkt turystyczny (wypoczynek czynny, weekendowy),
- wydarzenia kulturalne,
- „zielona” energia.
  - Reagowanie na zmiany klimatu i umiejętność retencjonowania wody
  - Dbanie o zachowanie bioróżnorodności na terenach zielonych Partnerstwa
  - Nowoczesna baza dydaktyczna umożliwiająca kształcenie z wykorzystaniem sztucznej inteligencji
  - Nowoczesna infrastruktura kulturalna

– ich znaczenie wynika z potencjału rozwoju, a nie aktualnego wykorzystania.

W opinii badanych (dane z Raportu Diagnostycznego) na podstawie przeprowadzonej ankiety wśród mieszkańców partnerstwa Razem dla rozwoju Powiatu Żagańskiego walory środowiska przyrodniczego (potencjał rzek, ale i ogromnego, tajemniczego obszaru Borów Dolnośląskich) jak i kulturowego (szereg zamków, pałaców, lokalnych artefaktów, znaczących postaci i lokalnych tradycji) nie tworzą sieci, która może być atrakcją, „Produktem” dla osób z zewnątrz. Mimo, że na terenie partnerstwa występują duże zasoby kulturowe w postaci zabytków, jak również wartościowych kompleksów parkowych i leśnych to podejmowane działania na rzecz ich zachowania nie są wystarczające z uwagi na wysokie koszty procesu konserwatorsko-restauratorskiego. Jest to potencjał, który wymaga zaangażowania społecznego, instytucjonalnego. Zasoby naturalne oraz występujące na tym terenie zabytki są niewystarczająco wykorzystanym potencjałem. Przy obecnej tendencji do zmian klimatu szczególnie istotna jest także dbałość o retencję wody. Zbiorniki na retencjonowanie wody są zaniedbane i nieużyteczne wymagają doinwestowania, a w wielu miejscach partnerstwa także utworzenia nowych rezerwarów wody. Przy aktualnie występujących zmianach klimatu, a także z uwagi na występowanie klęsk żywiołowych jak również z uwagi na prowadzenie różnego rodzaju akcji ratunkowych, niezbędne jest posiadanie odpowiedniej infrastruktury do magazynowania wody. Zbiorniki te na co dzień mogą pełnić wiele funkcji i być wykorzystywane w różny sposób przez całą społeczność lokalną. Na co dzień mogą to być miejsca bytowania różnych gatunków roślin i zwierząt, które pozwolą zachować jak również rozwijać bioróżnorodność na tych obszarach. Miejsca te pozytywnie mogą oddziaływać na rozwój ruchu turystycznego i wypoczynkowego. Być także zapleczem bezpieczeństwa z dostępną wodą dla służb w przypadku akcji ratowniczo – gaśniczych. Choć posiadamy na terenie partnerstwa liczne kompleksy leśne i parkowe wymagają one interwencji i ochrony by odzyskały swoją funkcję i wygląd. Są to przestrzenie publiczne, zielone miejsca, w których zachowywana jest także woda zarówno opadowa jak i naturalnie występujące rzeki i tworzy się odpowiedni mikroklimat biologiczny, przyjazny dla ludzi i zwierząt. Zasoby naturalne tych terenów to także duży atut turystyczno-rekreacyjny ale nie jest wystarczająco wyeksponowany ani promowany jako potencjał turystyczny naszych gmin, który może być atrakcyjny. Wymaga doinwestowania i przeprowadzenia inwentaryzacji dendrologicznej a

także zamontowania małej architektury by te tereny bardziej przysłużyły się społeczności i innym turystom oraz by zyskały na atrakcyjności.

Podobnie zbyt mało wykorzystanym potencjałem jest produkcja energii ze źródeł odnawialnych, dokonywana obecnie na większą skalę tylko w gm. Niegosławice, gdzie działa farma złożona z 20 wiatraków, instalacje produkujące biogaz z masy kukurydzianej (3x0,5 MW, 1x2MW). W ostatnim czasie nastąpił znaczny przyrost instalacji OZE, ale potencjał obszaru w tym zakresie jest nie dwukrotnie a wielokrotnie większy.

Zasoby dotyczące usług edukacyjnych i zdrowia, identyfikowane na tym terenie nie są w pełni wykorzystane. Ani cztery szkoły średnie, ani dwa szpitale w powiecie nie wyróżniają się specjalizacjami, które przyciągają znaczącą liczbę osób z zewnątrz. Brakuje kadry medycznej, specjalistów. Podobnie rzecz ma się ze szkolnictwem zawodowym oraz ogólnokształcącym w tym na poziomie podstawowym i ponadpodstawowym. Szkoły nie posiadają takiego zaplecza technicznego jak również wyposażenia żeby kształcić zgodnie z rozwijającym się sektorem AI (sztucznej inteligencji) jak również nauk matematyczno-przyrodniczych. Jest to obszar wymagający wsparcia oraz interwencji, który przygotowuje dzieci i młodzież do uzyskania kompetencji, które już teraz są istotne, wartościowe na rynku pracy. Celem jest by młodzi ludzie w przyszłości stanowili profesjonalnych i kompetentnych pracowników, którzy są poszukiwani na rynku pracy. Wsparcia wymagają także podejmowane działania dla najmłodszych dzieci w przedszkolach gminnych. Dobra baza dydaktyczna oraz odpowiednio przygotowana kadra pedagogiczna stanowi podstawowe ogniwo przy pierwszym i bardzo ważnym kontakcie dziecka z edukacją, w tym edukacją przedszkolną. Proces socjalizacji i edukacji oprócz rodziny w pierwszej kolejności dokonuje się w przedszkolu dlatego istotne jest by te doświadczenia, które są podstawą i filarem dalszego rozwoju dziecka były wykonane profesjonalnie oraz z wykorzystaniem nowoczesnych narzędzi edukacyjnych.

Jeśli chodzi o słabe strony (deficyty) zamieszkiwanych gmin, to kolejność wskazań była zbliżona do ogólnokrajowych (w nawiasach), jednak oceny przeważnie surowsze:

- wysokość zarobków i płac 81% (72%),
- oferty pracy, rynek pracy 73% (74%),
- możliwości kontynuowania nauki, kształcenia się 73% (69%),
- oferta i infrastruktura kulturalna i rozrywkowa 72% (63%),
- oferta usług społecznych (zdrowotnych, opiekuńczych, edukacyjnych) 66% (56%),
- komunikacja i transport zbiorowy 64% (58%),
- skomunikowanie z większymi miastami 61% (49%),
- oferta handlowa i usług rynkowych dla mieszkańców i firm 59% (55%),

- oferta i infrastruktura sportowa i rekreacyjna 59% (48%),
- skomunikowanie z sąsiednimi miejscowościami 52% (48%).

Krytyczne oceny mieszkańców dotyczą codziennych aktywności, podstawowych aspektów życia, co może być czynnikiem obniżającym motywację do angażowania się w sprawy szerszego otoczenia, przez co zmniejszać potencjał w zakresie kapitału społecznego. Obserwuje się także małe zaangażowanie mieszkańców w działalność organizacji pozarządowych, występujące problemy społeczne. Jako niezadowolające należy ocenić także bezrobocie utrzymujące się na dość wysokim poziomie.

Bariery występują także we współpracy lokalnej, międzygminnej. Gminy skoncentrowane są na podejmowaniu działań sprzyjających ich rozwojowi. Działają terytorialnie dla własnych mieszkańców. Zazwyczaj mierzą się z ograniczonymi środkami w ramach własnych budżetów, co nie ułatwia i nie zachęca do podejmowania działań w ramach współpracy lokalnej, międzygminnej.

Niniejsze Partnerstwo wykazuje oraz wypracowuje przestrzenie, w których cztery gminy uczestniczące w nim postanowiły podejmować działania zmierzające do przełamania występujących barier we współpracy lokalnej, międzygminnej z wykorzystaniem środków z funduszy europejskich. Dzięki podjętej współpracy uzgodnione i przygotowane zostało zintegrowane podejście służące zaspokajaniu potrzeb rozwojowych z wykorzystaniem potencjału danego obszaru. Działania polegają na przygotowaniu wspólnych projektów, które w podobnym zakresie będą realizowane we wszystkich gminach biorących udział w partnerstwie. Dzięki temu realizowane interwencje w ramach projektów obejmą całą ludność partnerstwa. W projektach będą realizowane wspólne działania zarówno w zakresie infrastrukturalnym, jak i społecznym oddziaływające na całe partnerstwo poprzez współpracę gmin w wymiarze: inwestycyjnym, realizowanych usług w zakresie e-administracji, działań skierowanych do lokalnych przedsiębiorców, działań mających na celu przeciwdziałanie zmianom klimatu oraz działań wspierających bioróżnorodność występującą na naszych terenach. Natomiast w wymiarze społecznym podjęcie zadań dotyczących zagadnień aktywizacji społecznej i zawodowej mieszkańców, urozmaicenia działalności placówek oświatowych i pedagogicznych oraz poprzez wsparcie infrastruktury placówek kulturalnych realizacje nowych ofert i repertuarów skierowanych do mieszkańców.

Podjęta współpraca gmin w partnerstwie jest wyrazem zintegrowanego podejścia, ponieważ poprzez wspólne posiedzenia i uczestnictwo w grupach roboczych wypracowywane jest wspólne stanowisko partnerstwa oraz sposób realizacji poszczególnych zamierzeń. Niektóre projekty będą realizowane razem, niektóre osobno przez Gminy ale w takich przypadkach będzie występował aspekt oddziaływania na całe partnerstwo np. poprzez wspólny wybór infrastruktury, materiałów użytych do wykonania zadania lub

poprzez bezpośrednie oddziaływanie na społeczność zamieszkującą nasze partnerstwo, która będzie mogła z tych wspólnie zrealizowanych projektów skorzystać.

Wskazane obszary w ramach Partnerstwa wymagające interwencji wyłonione zostały na podstawie raportu diagnostycznego oraz analizy sytuacji występującej na naszym terenie. Zostały nazwane problemowymi z powodu występujących w tym zakresie ograniczeń dla całej społeczności lokalnej a także niewykorzystanego potencjału, który posiadają.

Zauważyć można dość znaczną rozbieżność między ocenami ogółu mieszkańców a ocenami liderów z jednej i młodzieży z drugiej strony.

**Tabela 1. Zestawienie opinii ogółu mieszkańców, liderów i młodzieży.**

	<b>MIESZKAŃCY</b>	<b>LIDERZY</b>	<b>MŁODZIEŻ</b>
<b>Obszar jako miejsce do życia</b>	dobrze: <b>71%</b> niedobre: <b>23%</b> nie wiadomo: <b>6%</b>	dobrze: <b>92%</b> niedobre: <b>4%</b> nie wiadomo: <b>4%</b>	dobrze: <b>36%</b> niedobre: <b>47%</b> nie wiadomo: <b>17%</b>
<b>Atuty</b>	więzi rodzinne relacje międzyludzkie jakość środowiska atrakcyjność turystyczna bezpieczeństwo lokalny patriotyzm	więzi rodzinne lokalny patriotyzm bezpieczeństwo oferta i infrastruktura kulturalna i rozrywkowa oferta handlowa i usług rynkowych dla mieszkańców i firm	więzi rodzinne relacje międzyludzkie jakość środowiska bezpieczeństwo walory turystyczne sentyment i lokalny patriotyzm
<b>Deficyty</b>	rynek pracy / zarobki możliwości dalszej nauki oferta i infrastruktura kulturalna i rozrywkowa skomunikowanie obszaru, transport oferta usług społecznych, infrastruktura sportowa i oferta rynkowa dla firm,	możliwości dalszej nauki rynek pracy / zarobki skomunikowanie, transport zbiorowy oferta handlowa i usług rynkowych dla mieszkańców i firm oferta usług społecznych oferta kulturalno-rozrywkowa	rynek pracy / zarobki dostęp do usług społecznych komunikacja i transport zbiorowy możliwości dalszej nauki słaba oferta kulturalna i rozrywkowa



	MIESZKAŃCY	LIDERZY	MŁODZIEŻ
<b>Pilne przedsięwzięcia</b>	<p>opieka <b>zdrowotna</b></p> <p>poprawa infrastruktury i warunków życia (drogi, chodniki, ścieżki rowerowe)</p> <p><b>powiązania transportowe</b></p> <p><b>Przedsiębiorczość / budownictwo</b></p>	<p>poprawa infrastruktury i warunków życia (drogi, chodniki, ścieżki rowerowe)</p> <p><b>powiązania transportowe</b></p> <p><b>poprawa dostępności mieszkań (budownictwo)</b></p> <p>lepszą ofertą kulturalną</p>	<p>więcej dobrych miejsc pracy</p> <p><b>powiązania transportowe</b></p> <p>oferta edukacyjna / <b>zdrowotna</b></p> <p><b>wsparcie dla rozwoju przedsiębiorczości</b></p>

Źródło: opracowanie własne ZMP na podstawie badań przeprowadzonych na potrzeby programu CWD.

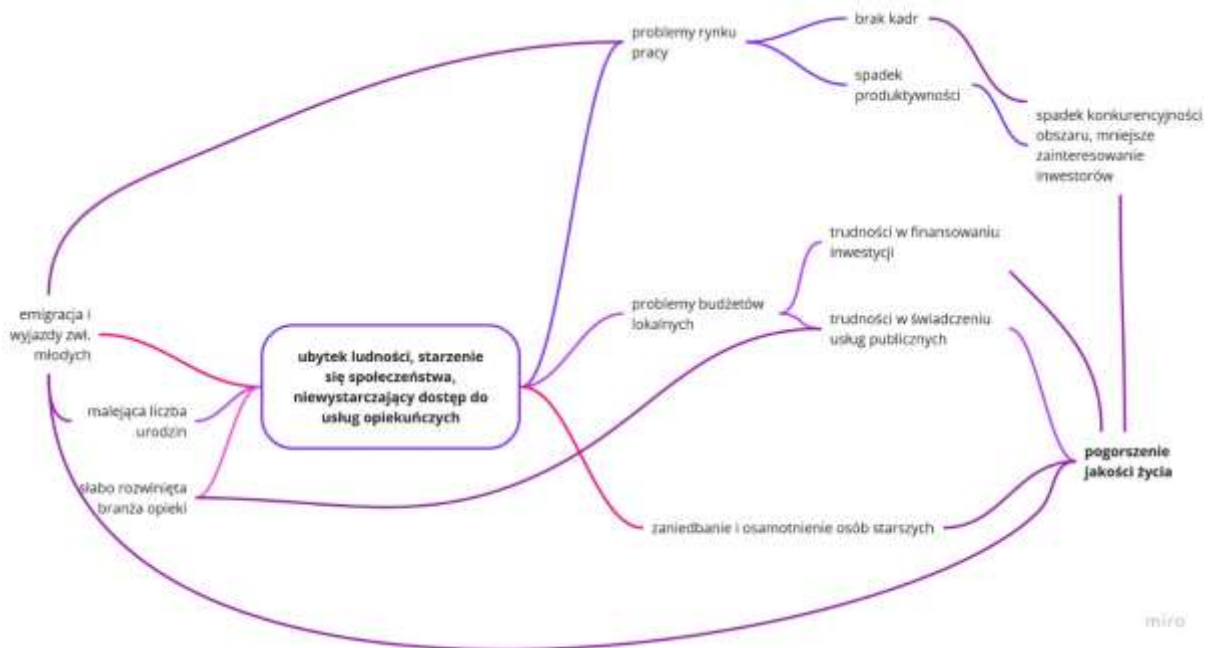
Liderzy oceniają obszar Partnerstwa zdecydowanie najbardziej pozytywnie, szczególnie zadowoleni są ze współpracy samorządów. Znacznie wyżej niż w kraju oceniono też walory środowiska naturalnego. Jako okoliczności utrudniające rozwój współpracy lokalnej wskazano starzejące się społeczeństwo oraz depopulację (59%).

Młodzież z obszaru Partnerstwa Razem dla rozwoju powiatu żagańskiego jest bardziej krytycznie nastawiona do otaczającej rzeczywistości aniżeli ich rówieśnicy w kraju. Zauważa się też wyraźnie mniejsze docenianie walorów otoczenia, zwłaszcza w aspektach innych niż walory środowiska. Można więc powiedzieć, że młodzież z terenu PRDRPZ w mniejszym stopniu dostrzega atuty swojego obszaru, traktowane w kategoriach czynników skłaniających do pozostania w rodzimych miejscowościach.

Warto zwrócić uwagę na mniejszy potencjał związany z integracją i aktywnością mieszkańców.

Wśród uzyskanych wskazań zauważa się związki przyczynowo-skutkowe, układające się w drzewa problemów:

**Ryc. 5. Drzewo problemów w sferze społecznej.**



Źródło: opracowanie własne ZMP na podstawie wskazań GR przy użyciu miro.com

**Ryc. 6. Drzewo problemów w sferze gospodarczej.**



Źródło: opracowanie własne ZMP na podstawie wskazań GR przy użyciu miro.com

**Ryc. 7. Drzewo problemów w sferze środowiskowej.**



Źródło: opracowanie własne ZMP na podstawie wskazań GR przy użyciu miro.com

Powyższe 3 ryciny obrazują „kłody” leżące na drodze rozwoju Partnerstwa. Najwięcej powiązań wykazuje sfera społeczna i tam należy szukać problemów kluczowych, w nich ujawnia się swoisty cykl powodujący wzmocnienie niekorzystnych procesów. I tak emigracja i wyjazdy, zwłaszcza osób młodych, powoduje niższą liczbę urodzeń, spadek liczby ludności i starzenie się społeczeństwa, z czym wiąże się szereg konsekwencji w zakresie finansów lokalnych, rynku pracy i możliwości świadczenia usług publicznych, przez co narastają problemy społeczne i gospodarcze, spadek konkurencyjności obszaru i obniżenie jakości życia, co wzmacnia odpływ ludności, zwłaszcza młodych dorosłych, często razem z dziećmi.

Tak więc w hierarchii wskazanych problemów za ten o największej wadze należy uznać **ubytek ludności, starzenie się społeczeństwa przy jednoczesnym niewystarczającym dostępie do usług opiekuńczych.**

- niektóre znaczące zasoby nie tworzą rozpoznawalnej oferty produktów z powodu ich słabego rozpoznania, wyeksponowania, świadomości ich wartości;
- kluczowe produkty Partnerstwa wymagają rozwoju;
- zaangażowanie na rzecz społeczności lokalnej wydaje się być powiązane ze stopniem zadowolenia z miejsca zamieszkania i pełnionej roli w społeczności;
- poważne bariery rozwojowe występują we wszystkich sferach, ale kluczowe znaczenie ma ubytek ludności, starzenie się społeczeństwa przy jednoczesnym niewystarczającym dostępie do usług opiekuńczych – w największym stopniu wpływa na inne sfery;
- oceny poszczególnych badanych grup co do potencjałów, a zwłaszcza deficytów i ogólne oceny obszaru były między sobą bardzo różne;
- oceny młodzieży znacznie bardziej krytyczne niż ogółu mieszkańców, słabszy związek z terenem.

## **1.6 Kluczowe determinanty potrzeb rozwojowych obszaru partnerstwa**

Wskazane we wcześniejszych podrozdziałach zestawienia pozwalają na wskazanie następujących obszarów jako kluczowych dla rozwoju w kontekście Partnerstwa:

- środowisko i jego zasoby – ich ochrona, warunki korzystania, promocja,
- rolnictwo, w tym lokalne specjalizacje - rozwój produktów lokalnych,
- produkcja energii ze źródeł odnawialnych,
- dziedzictwo kulturowe – historia, zabytki, ludzie,
- turystyka, w tym wspólny produkt turystyczny,
- sytuacja demograficzna – przeciwdziałanie wyludnieniu się obszaru, przyciąganie nowych mieszkańców,
- świadczenie usług publicznych (edukacyjnych, kulturalnych, zdrowotnych, społecznych-opiekuńczych),
- rynek pracy,
- dostępność i powiązania transportowe,
- warunki prowadzenia firm,
- integracja społeczna i czas wolny,
- współpraca samorządów, w tym cyfryzacja sfery publicznej.

## **1.7 Kluczowe wyzwania oraz kierunki strategicznej interwencji i współpracy**

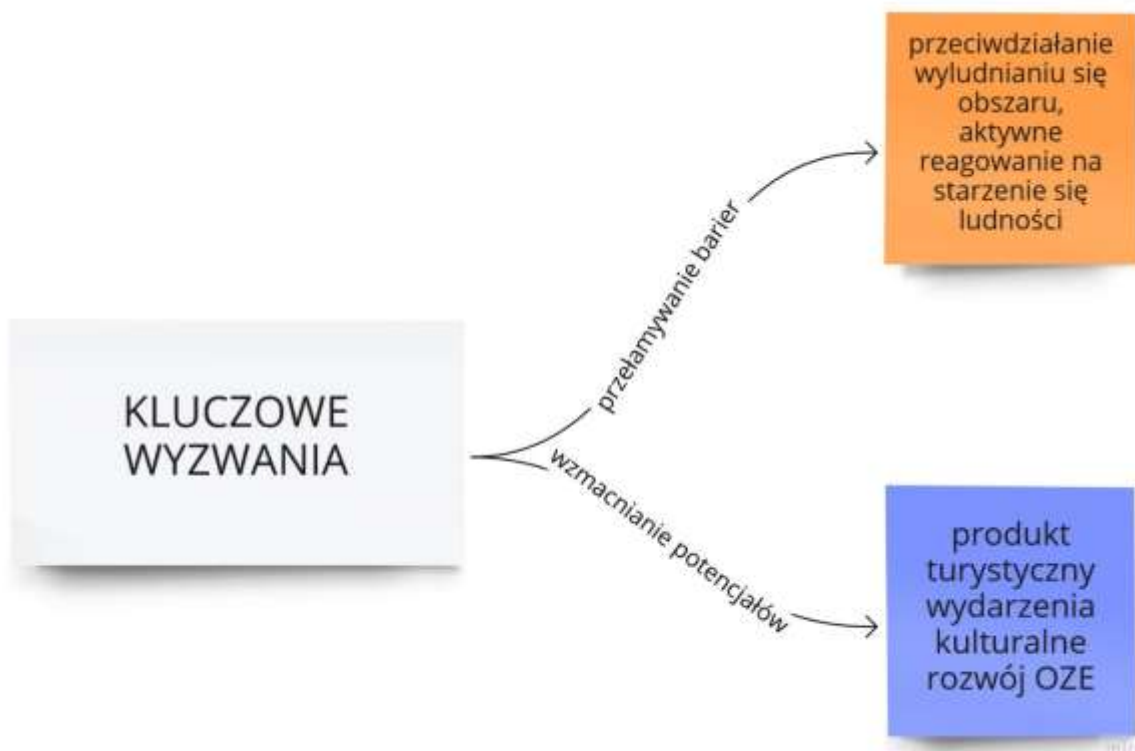
Kluczowe wyzwania, jakie należy podjąć, mogą polegać zarówno na rozwijaniu potencjałów, jak i przełamywaniu deficytów. Wiadomo już, że kluczowy problem, który powinien być podjęty jako pierwszy, to problem w sferze demograficznej - ubytek ludności, starzenie się społeczeństwa przy jednoczesnym niewystarczającym dostępie do usług opiekuńczych. Ten problem rysuje się jako element krytyczny, mogący wyraźnie zahamować rozwój. Oddziałuje na inne sfery, przy ograniczonej możliwości wpływu ze strony władz lokalnych.

Samorządy gmin dysponują jednak narzędziami z zakresu polityki społecznej, wspierania rodzin, polityki inwestycyjnej, mieszkaniowej, zagospodarowania przestrzennego czy transportu i komunikacji, pozwalającymi na podjęcie wielu aktywnych, odcinkowych interwencji, które będą zaproponowane w dalszej części opracowania.

Dopiero w dalszej kolejności należy wskazać te wyzwania, które mają największy potencjał rozwojowy dla przełamywania barier, deficytów, problemów, polegające na rozwijaniu kluczowych produktów bazujących na lokalnych zasobach.

Rysuje się więc następujące zestawienie:

**Ryc. 8. Kluczowe wyzwania rozwojowe Partnerstwa.**



Źródło: opracowanie własne ZMP.

Powyższe zestawienie jest bardzo ogólne, mające unaocznić konieczną dwutorowość działania. Wymaga jednak uszczegółowienia.

Mieszkańcy terenu Partnerstwa, w systemie ankietowym, jako priorytety wskazali (na tle kraju):

- lepszą i bardziej dostępną opiekę zdrowotną (podstawową i specjalistyczną) 67% (60%),
- stworzenie atrakcyjnej infrastruktury i warunków życia mieszkańców: chodniki, ścieżki, rowerowe, obiekty sportowe, itd. 61% (46%),
- lepsze połączenia komunikacyjne z regionem i światem, drogi, itp. 55% (51%).

W deklaracjach młodzieży na temat przedsięwzięć, jakie należy podjąć (i zrealizować), aby młodzież chciała związać swoje życiowe plany z terytorium Partnerstwa, czołowe miejsca zajęły:

- więcej miejsc dobrej pracy (najemnej) 69%,
- lepsze połączenia komunikacyjne z regionem i światem, drogi, itp. 57%,
- lepsza i szersza oferta edukacyjna (szkolnictwo zawodowe, podnoszenie kwalifikacji, studia, staże, praktyki) 55%,
- warunki i wsparcie dla rozwoju przedsiębiorczości, zakładania własnych firm, samozatrudnienia 54%,
- lepsza i bardziej dostępna opieka zdrowotna (podstawowa i specjalistyczna) 53%,
- stworzenie atrakcyjnej infrastruktury i warunków życia: chodniki, przystanki, ścieżki, rowerowe, obiekty sportowe 39%,
- stworzenie przez samorząd specjalnej oferty dla młodych: stypendia, granty, staże, ulgi, inkubatory, doradztwo zawodowe 34%,
- zwiększenie atrakcyjności (oferty) turystycznej 34%.

W pytaniu „Jakie działania należy podjąć w ciągu najbliższych lat w gminach obszaru Partnerstwa, aby młodzi mieszkańcy wracali tu po zakończeniu edukacji/studiów i tu mogli budować swoją przyszłość?” jako najważniejsze działania zostały przez liderów wskazane:

- budowa i modernizacja infrastruktury gminnej: chodniki, ścieżki, rowerowe, parki, obiekty rekreacyjne i sportowe 58%,
- lepsze połączenia komunikacyjne z regionem i światem, drogi, itp. 50%,
- wsparcie rozwoju budownictwa mieszkaniowego, większa dostępność mieszkań 46%,
- bardziej atrakcyjna oferta kulturalna i spędzania czasu wolnego 46%.

Wszystkie samorzady z terenu Partnerstwa w sposób mniej czy bardziej aktywny współpracują z podmiotami z innych sektorów na swoim terenie. Współpraca administracji lokalnej z przedsiębiorcami nie ma obecnie charakteru zinstytucjonalizowanego.

Wiele zapisów dokumentów strategicznych samorządów – członków partnerstwa jest zbieżnych. Prócz najpopularniejszych haseł, takich jak rozwój infrastruktury czy turystyki, coraz częściej akcentuje się zagadnienia związane z jakością życia, kapitałem ludzkim, kształceniem, edukacją (ryc. 9).



**Fot. 3.      Stacja Niegosławice z pociągiem retro**



Źródło: [flickr.com](https://www.flickr.com/photos/grzegorz_kochan/), fot. Grzegorz Kochan [dostęp: 29.03.2021 r.].



## **2. Cele i kierunki działania partnerstwa**

Misja i cele partnerstwa zostały wypracowane metodą partycypacyjną we współpracy z Radą Partnerstwa i Grupą Roboczą.

Fot. 4.



Fot. 5.



Fot. 6. Warsztaty w Żaganiu  
2.06.2021 r.



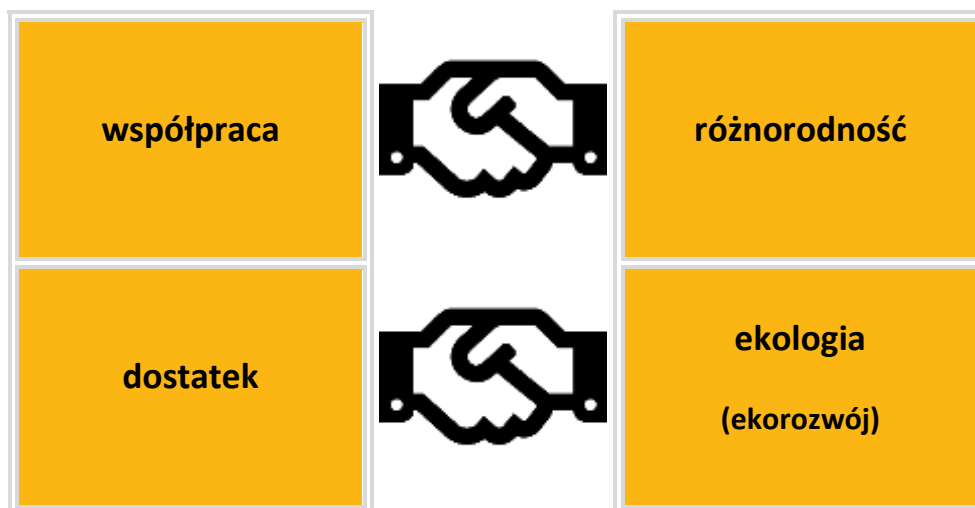
Fot. Powiat Żagański.

W trakcie warsztatów 2.06.2021 r. przez Doradców Partnerstwa z ramienia Związku Miast Polskich z udziałem Rady Partnerstwa i Grupy Roboczej po przytoczeniu zdiagnozowanych potencjałów i deficytów obszaru Partnerstwa, określonych produktów, kluczowych wyzwań i kierunków interwencji, została sformułowana misja i 4 cele strategiczne w opisanym poniżej brzmieniu:

## 2.1 Cel nadrzędny – misja

Misja partnerstwa stanowi cel nadrzędny, będący motywem przewodnim działania partnerstwa, niezmienny w całym okresie jego trwania. Misja odzwierciedla kluczowe wartości, wokół których chce działać partnerstwo. Cel nadrzędny Partnerstwa Razem dla rozwoju powiatu żagańskiego w horyzoncie roku 2030 sformułowano następująco:

### **Współpraca w różnorodności – obszar Partnerstwa dostatni i ekologiczny**



Źródło: opracowanie własne ZMP.

Misja podkreśla rolę współpracy, którą zakłada funkcjonowanie partnerstwa, i która jest racją jego istnienia. Takie ujęcie wskazuje także na różnorodność Partnerów – są to zarówno gminy wiejskie, jak i miejsko-wiejskie, o zróżnicowanej wielkości i charakterze społeczno-gospodarczym.

Celem tak ujętej współpracy jest dążenie do konkretnego stanu obszaru. Można więc powiedzieć, że misja zawiera pewien element wizji przyszłości. W celu nadrzędnym akcentuje się zarówno zagadnienia związane z ekonomicznymi podstawami funkcjonowania, jak i jakością życia, której sprzyjać ma poszanowanie zasobów obszaru, warunkujących dalszy rozwój. Ten ostatni wyraz akcentuje terytorialne podejście – skoncentrowanie uwagi na konkretnym obszarze i jego unikalności.

Poszczególne aspekty misji tworzą wzajemnie dopełniające się pary. Chodzi o spojrzenie, w którym różnorodność sprzyja współpracy, a dzięki wyważeniu dobieranych środków dążenie do dobrobytu nie przeczy poszanowaniu zasobów obszaru, zwłaszcza zasobów naturalnych, ale także dziedzictwa społecznego i kulturowego.

Tak sformułowana misja wykazuje spójność ze Strategią Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030 począwszy od poziomu wizji rozwoju województwa, którą sformułowano w brzmieniu rozpoczynającym się od słów: Województwo Lubuskie w 2030 roku to „zielona kraina inteligentnych technologii”, cechująca się wysoką jakością życia mieszkańców.

Misja PRDRPZ zachowuje także spójność z celem głównym, nakreślonym w strategii regionalnej, którym jest: Inteligentne gospodarowanie potencjałami regionu dla osiągnięcia zrównoważonego rozwoju, spójności społecznej i przestrzennej oraz wysokiej jakości życia mieszkańców.

W Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 za motto przyjęto „Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony”. Celem głównym polityki regionalnej jest efektywne wykorzystanie endogenicznych potencjałów terytoriów i ich specjalizacji dla osiągnięcia zrównoważonego rozwoju kraju, co tworzyć będzie warunki do wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym osiągnięciu spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym.

Z tak nakreśloną wizją na poziomie krajowym misja wypracowana dla partnerstwa wykazuje pełną spójność.

## 2.2 Cele strategiczne i kierunki działań

Misja *Partnerstwa Razem dla rozwoju powiatu żagańskiego* będzie realizowana przez 4 cele strategiczne:

- 1. Partnerstwo bardziej zintegrowane, włączające społecznie**
- 2. Partnerstwo rozpoznawalne dzięki ofercie turystycznej i spędzania czasu wolnego**
- 3. Partnerstwo lepiej powiązane instytucjonalnie i infrastrukturalnie**
- 4. Partnerstwo szanujące naturę i umiejętnie korzystające z jej dóbr**

Cele zostały sformułowane w odpowiedzi na wynik diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej Partnerstwa. W ramach poszczególnych celów zostały wskazane kierunki działań, w dużej mierze odnoszące się do możliwości wsparcia z programu regionalnego „Fundusze Europejskie dla Lubuskiego 2021-2027”<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> szerzej na ten temat w rozdz. 3.1 i 7.

Wypracowane cele wykazują zgodność z zapisami Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030 (SRWL).

### **Cel 1. Partnerstwo bardziej zintegrowane, włączające społecznie**

Cel odpowiada na potrzeby w zakresie lepszej oferty edukacyjnej, problem starzenia się społeczeństwa, niedoborów integracji społecznej, w tym międzypokoleniowej oraz zbyt małego dostępu do usług społecznych. Dostrzega się potrzebę rozwijania różnego rodzaju form współpracy terytorialnej między gminami w wymiarach: gospodarczym, kulturowym, sportowo-turystycznym, edukacyjnym i promocyjnym. Przewiduje się realizację wspólnych inicjatyw i projektów, które zacieśnią jeszcze współpracę międzygminną, przyczyniając się do jej pogłębiania w zakresie zinstytucjonalizowanym. Na tym polu także wymagane jest podjęcie zintegrowanej współpracy. Wspólna realizacja będzie dotyczyła różnych zagadnień a także podejmowanych zróżnicowanych form współpracy.

W tym celu wykorzystany zostanie zasób obiektów gminnych. Realizacja celu przekłada się na następujące przyjęte kierunki interwencji:

- 1.1 edukacja - nowoczesna szkoła i przedszkole,
- 1.2 aktywna integracja społeczno-zawodowa.

Cel 1. Strategii terytorialnej partnerstwa Razem dla rozwoju powiatu żagańskiego obejmuje kierunki podobne do Celu strategicznego 2. SRWL: Region silny w wymiarze społecznym oraz bliski obywatelowi. Przez sformułowanie tego celu, analogicznie jak w strategii rozwoju województwa kładzie się m. in. akcent na:

- zapewnienie wysokiej jakości kształcenia ukierunkowanego na rozwój kompetencji kluczowych oraz postaw i umiejętności niezbędnych we współczesnym społeczeństwie, ze szczególnym uwzględnieniem postaw twórczych, proinnowacyjnych i proekologicznych;
- zapewnienie usług społecznych na wysokim poziomie i szersze włączenie osób starszych w życie społeczne.
- Budowanie programów edukacyjnych w zakresie kompetencji kluczowych na rynku pracy, wsparcie nauki języków obcych, nauk przyrodniczo-matematycznych i ICT oraz postaw kreatywności, innowacyjności, przedsiębiorczości na wszystkich etapach kształcenia.

- Rozszerzenie oferty edukacji przedszkolonej o zajęcia specjalistyczne, gimnastykę korekcyjną oraz zajęcia edukacyjne rozwijające zdolności społeczno – emocjonalne, językowe i matematyczno-przyrodnicze.
- Wdrożenie nowych form i programów nauczania z zastosowaniem nowatorskich rozwiązań programowych i organizacyjnych.
- Rozwój i wspieranie działań zapewniających powszechny dostęp młodzieży do technologii informacyjno-komunikacyjnych, w tym wyposażenie szkół w infrastrukturę informatyczną.
- Rozwój usług pomocy środowiskowej.
- Upowszechnianie aktywnych i twórczych metod spędzania wolnego czasu.
- Zachęcanie społeczeństwa do współuczestniczenia w życiu publicznym, wzmacnianie zorganizowanych form aktywności obywatelskiej.
- Usprawnienie współpracy między służbami zatrudnienia a instytucjami pomocy społecznej w zakresie wsparcia osób zagrożonych wykluczeniem społecznym.
- Rozwój infrastruktury opieki nad osobami zagrożonymi wykluczeniem społecznym.

## **Cel 2. Partnerstwo rozpoznawalne dzięki ofercie turystycznej i spędzania czasu wolnego**

Cel 2. odnosi się do kluczowego potencjału, jakim są zasoby naturalne - Bory Dolnośląskie, Buczyna Szprotawska, rzeki, urozmaicone ukształtowanie terenu, w tym Wzgórza Dalkowskie, ale także bogate a mało znane dziedzictwo historyczno-kulturowe.

Kluczowym wyzwaniem powiązaniem z tym celem jest rozwój produktu turystycznego opartego na wykazanych potencjałach. Cel stanowi odpowiedź na wypracowane w Raporcie diagnostycznym kierunki interwencji:

- 2.1 rozwój wspólnego produktu turystycznego (w segmentach: turystyka weekendowa, turystyka aktywna) w oparciu o walory przyrodnicze i dziedzictwo kulturowe,
- 2.2 rozwój oferty lokalnej kultury - krzewienie integracji społecznej, działań prospołnotowych, twórczego i zdrowego spędzania czasu wolnego.

Realizacja tego celu będzie wpisywać się w założenia wspomnianego już celu 2. strategii regionalnej, w szczególności z zapisem „zapewnienie bogatej oferty kulturalnej”, ale także z celem 1. SRWL: Inteligentna, zielona gospodarka regionalna, gdzie ważną rolę mają odgrywać produkty lokalne i turystyka.

Zakłada się realizację następujących działań w ramach powyższych celów i kierunków interwencji:

- Tworzenie oferty turystycznej dla partnerstwa i dostosowanie jej do wymagań odbiorcy,
- Modernizacja i restauracja parków miejskich i terenów zielonych, atrakcyjnych turystycznie
- Tworzenie, modernizowanie i ewidencjonowanie szlaków turystycznych w partnerstwie, wcielanie nowopowstałych ścieżek rowerowych do tych szlaków
- Wspieranie i inicjowanie przedsięwzięć kulturalnych w ramach partnerstwa.

### **Cel 3. Partnerstwo lepiej powiązane instytucjonalnie i infrastrukturalnie.**

Cel odnosi się do problemów związanych z niedoborami infrastruktury technicznej, w tym słabej jakości dróg, braku dróg dla rowerów, ale też do potrzeby wzmocnienia współpracy między samorządami w kontekście wyzwań przekraczających skalę małych gmin. Wykorzystany zostanie potencjał współpracy samorządów, który przejawiał się w ankietach w podkreśleniu pozytywnego zastawienia do takiej kooperacji. Działaniami integrującymi terytorium mogą być też realizacja następujących kierunków:

- 3.1 cyfryzacja i rozwój e-usług,
- 3.2 wsparcie małych i średnich przedsiębiorstw,
- 3.3. rozwój zrównoważonej mobilności,
- 3.4 infrastruktura dla kultury.

Zakłada się realizację następujących kierunków interwencji z akcentem na:

- Rozwój i promocja e-usług
- Tworzenie aplikacji umożliwiających pozyskiwanie informacji o partnerstwie poprzez sprzęt teleinformatyczny.
- Integracja przedsiębiorców oraz wspieranie wymiany doświadczeń i wiedzy.
- Wprowadzenie i zmodernizowanie narzędzi doradczo-szkoleniowych i mentorskich ukierunkowanych na rozwój lokalnych przedsiębiorstw.
- Wzmocnienie oferty inwestycyjnej i zapewnienie wysokiej jakości obsługi inwestora
- Wspieranie rozbudowy i modernizacji, poprawy bezpieczeństwa i rozwoju infrastruktury towarzyszącej w pasach dróg wojewódzkich, powiatowych, gminnych na terenie partnerstwa.

- Budowa dróg rowerowych na terenie gminy

Znajdują tu odzwierciedlenie zapisy strategii regionalnej, w szczególności celu 4: Region atrakcyjny, efektywnie zarządzany i otwarty na współpracę poprzez szkolenia dla administracji, rozwój współpracy wewnętrznej, wspólne świadczenie usług publicznych (transportu) i rozwój e-usług.

#### **Cel 4. Partnerstwo szanujące naturę i umiejętnie korzystające z jej dóbr**

Cel 4. stanowi odwołanie zdiagnozowanych zasobów naturalnych (przyrodniczych, krajobrazowych):

- Bory Dolnośląskie i Buczyna Szprotawska,
- Ukształtowanie terenu - rzeki na terenie Partnerstwa,

ale też do potencjału obszarów chronionych, warunków do produkcji rolnej oraz terenów zieleni na obszarach zabudowanych, oraz do kluczowego, strategicznego zasobu Partnerstwa jakim jest

- zielona energia.

W kontekście priorytetów polityk publicznych na szczeblu UE, Polski i województwa jako kierunki interwencji do podjęcia jawią się:

- 4.1. wsparcie OZE,
- 4.2. odpowiedź na zmiany klimatu,
- 4.3. pielęgnacja bioróżnorodności i dziedzictwa naturalnego.

Zakłada się realizację następujących działań z akcentem na:

- budowa, przebudowa, rozbudowa i modernizacja infrastruktury niezbędnej do odprowadzania wód opadowych, retencji wód opadowych i zagospodarowania w miejscu powstawania wód opadowych na terenie partnerstwa.
- Realizacja planu gospodarki niskoemisyjnej oraz promocja nowych technologii
- Zwiększenie retencji wodnej terenów rolniczych, leśnych i zurbanizowanych poprzez prawidłowe retencjonowanie wody w już istniejących zbiornikach i rowach oraz tworzenie nowych zbiorników wodnych.



**Fot. 7. Widok Starego Miasta w Szprotawie**



Źródło: [Galeria Szprotawa współczesna](#) [dostęp: 29.03.2021 r.]

**Tabelaryczne zestawienie: problemów, celów, kierunków interwencji oraz projektów planowanych do realizacji w określonych zakresach**

Lp.	Nazwa celu	Kierunki interwencji	Problemy podejmowane do rozwiązania	Tytuł projektu
	Cel 1. Partnerstwo bardziej zintegrowane, włączające społecznie	1.1 edukacja - nowoczesna szkoła i przedszkole, 1.2 aktywna integracja społeczno-zawodowa.	Zmiany demograficzne, ubytek ludności, niewystarczający dostęp do usług opiekuńczych Niska atrakcyjność rynku pracy	- Edukacja przyszłości w Szprotawie p.-17, -Przedszkolandia w Gminie Brzeźnica p. -18 - Gminne Laboratorium Edukacji AI w Małomicach p. -19 - Utworzenie nowych miejsc przedszkolnych w Suchej Dolnej Gmina Niegosławice- p.-20 - Aktywna integracja alternatywa na lepsze jutro -21

				<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aktywna integracja mieszkańców Gminy Małomice p.22</li> <li>- Aktywna integracja kobiet Gminy Brzeźnica p. 23</li> <li>- Zapobieganie wykluczeniu społecznemu w Gminie Niegostawice p. 24</li> </ul>
	<p>Cel 2. Partnerstwo rozpoznawalne dzięki ofercie turystycznej i spędzania czasu wolnego</p>	<p>2.1 rozwój wspólnego produktu turystycznego (w segmentach: turystyka weekendowa, turystyka aktywna) w oparciu o walory przyrodnicze i dziedzictwo kulturowe,</p> <p>2.2 rozwój oferty lokalnej kultury - krzewienie integracji społecznej, działań prospołnotowych, twórczego i zdrowego spędzania czasu wolnego.</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>-Budowa ścieżki rowerowej w ciągu ulicy Sobieskiego i Małomickiej p. 13</li> <li>-Budowa ścieżek rowerowych (odcinek Chotków-Stypułów) p. 14</li> <li>-Budowa ścieżki rowerowej w ciągu ulicy Konwaliowej w Małomicach p. 15.</li> <li>-Ścieżka rowerowa od Suchej Dolnej do Krzywczyc (w kierunku m. Szprotawka) p. 16.</li> <li>-Modernizacja wnętrza oraz wyposażenia Domu Kultury w Szprotawie p.25</li> <li>-Budowa Centrum Kultury Górali Bukowińskich w Brzeźnicy – etap IV p. 26</li> <li>-Modernizacja obiektu przejętego po PKP na salę widowiskową p. 27</li> <li>-Remont i przebudowa remiz strażackich w Gminie Niegostawice p. 30</li> <li>-Remont Sali wiejskiej w Niegostawicach etap II p.31</li> </ul>

	<p>Cel 3. Partnerstwo lepiej powiązane instytucjonalnie i infrastrukturalnie.</p>	<p>3.1 cyfryzacja i rozwój e-usług,  3.2 wsparcie małych i średnich przedsiębiorstw,  3.3. rozwój zrównoważonej mobilności,  3.4 infrastruktura dla kultury.</p>	<p>Niedobór, braki infrastruktury technicznej (drogi, instalacje sietciowe, tereny inwestycyjne)  Niska atrakcyjność rynku pracy</p>	<p>-Aplikacja do danych przestrzennych o drogach, oświetleniu, miehjskim oraz zabytkach p.1, -Usługi doradcze dla sektora MŚP p. 2, -Budowa ścieżki rowerowej w ciągu ulicy Sobieskiego I Małomickiej p. 13 -Budowa ścieżek rowerowych (odcinek Chotków-Styputów) p. 14 -Budowa ścieżki rowerowej w ciągu ulicy Konwaliowej w Małomicach p. 15. -Ścieżka rowerowa od Suchej Dolnej do Krzywczyc (w kierunku m. Szprotawka) p. 16. -Modernizacja wnętrza oraz wyposażenia Domu Kultury w Szprotawie p.25 -Budowa Centrum Kultury Górali Bukowińskich w Brzeźnicy – etap IV p. 26 -Modernizacja obiektu przejętego po PKP na salę widowiskową p. 27 -Remont I przebudowa remiz strażackich w Gminie Niegostawice p. 30 -Remont Sali wiejskiej w Niegostawicach etap II p.31</p>
	<p>Cel 4. Partnerstwo szanujące naturę i umiejętnie korzystające z jej dóbr</p>	<p>4.1. wsparcie OZE,  4.2. odpowiedź na zmiany klimatu,  4.3. pielęgnacja bioróżnorodności i dziedzictwa</p>	<p>Zanieczyszczenie środowiska (wody, powietrza, gleb) dzięki wysypiska, zaśmiecone lasy, parki, rowy)</p>	<p>-Budowa magazynu energii o pojemności 20kWh na st5acji uzdatniania wody w m. Brzeźnica z instalacją fotowoltaiczną o mocy 49,5 kWp. p. 3 -Utworzenie magazynu energii dla autobusów</p>

		naturalnego.		<p>zeroemisyjnych w Szprotawie p.4</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Odtworzenie zbiornika wodnego małej retencji przy ul. Zamkowej w Szprotawie wraz z jego zasileniem wodami z rzeki Bóbr p. 5</li> <li>- Budowa zbiornika retencyjnego na bazie zdegradowanego stawu w miejscowości Stanów p. 6</li> <li>- Zarządzanie cyklami wodnymi poprzez meliorację rowów p. 7</li> <li>- Remont zbiornika wód opadowych I odtworzenie stawu w centrum Niegostawic p. 8</li> <li>- Zagospodarowanie Parku Dęby w Szprotawie p. 9</li> <li>- Ochrona Bioróżnorodności Parku w Wichowie p. 10</li> <li>- Zagospodarowanie Parku Pałacowego w Małomicach p. 11</li> <li>- Zagospodarowanie terenu przy pomniku przyrody w Zimnej Brzeźnicy p. 12</li> </ul>
--	--	--------------	--	--

## 2.3 Analiza SZWOT

### Strefa społeczna

#### **Mocne strony Partnerstwa:**

1. Sieć szkół wystarczająca do potrzeb partnestwa.
2. Baza spotowo – rekreacyjna adekwatna do potrzeb partnestwa.
3. Pozytywne stosunki miedzygminne oparte na dialogu w partnerstwie.

### **Słabe strony Partnerstwa:**

1. Starzejące się społeczeństwo.
2. Spadek liczby mieszkańców.
3. Odptyw wykształconych i aktywnych zawodowo osób do większych ośrodków miejskich.
4. Niewystarczająco wyposażona baza edukacyjna w tym: przedszkolna i szkolna.
5. Występujące problemy społeczne.
6. Brak specjalistycznej opieki zdrowotnej.
7. Niska działalność mieszkańców w organizacjach pozarządowych.

### **Szanse Partnerstwa:**

1. Możliwość pozyskania dofinansowania ze środków zewnętrznych na działania: w zakresie cyfryzacji, wsparcia małych i średnich przedsiębiorstw, OZE, na zmiany klimatu, ochronę bioróżnorodności, rozwój zrównoważonej mobilności, edukację - nowoczesna szkoła i przedszkole, aktywną integrację społeczno – zawodową, infrastrukturę dla kultury.
2. Pobudzenie poszczególnych grup społecznych do zrzeszania się i podejmowania aktywności w społecznościach lokalnych.
3. Wielowymiarowa współpraca sąsiadujących ze sobą gmin w ramach partnerstwa.

### **Zagrożenia Partnerstwa:**

1. Niekorzystne prognozy demograficzne
2. Zmniejszanie się liczby lekarzy na terenie partnerstw i ograniczony dostęp do specjalistów
3. Utrudnienie dostępu do opieki zdrowotnej
4. Ograniczone środki finansowe na realizację zadań.
5. Mało nowoczesna baza dydaktyczna w przedszkolach i szkołach podstawowych w Partnerstwie
6. Ograniczona liczba organizacji pozarządowych wspierających działania gmin w sferze społecznej.

*Źródło : opracowanie własne*

### **Analiza SWOT – sfera gospodarcza**

#### **Mocne strony**

1. Obszar interesujący gospodarczo – z potencjałem
2. Oferujący wsparcie dla przedsiębiorstw
3. Posiadający tereny inwestycyjne z dobrą infrastrukturą

4. Możliwość dywersyfikacji działalności rolniczych na obszarach gdzie dominuje rolnictwo.

### **Słabe strony**

1. Odływ wykształconych i aktywnych zawodowo osób do większych ośrodków miejskich
2. Zamożność mieszkańców jedna z najniższych w powiecie
3. Wysoki poziom bezrobocia w partnerstwie

### **Szanse partnerstwa**

1. Możliwość pozyskania dofinansowania ze środków zewnętrznych
2. Podejmowanie współpracy z inwestorami krajowymi i zagranicznymi
3. Położenie w pasie przygranicznym

### **Zagrożenia partnerstwa**

1. Niekorzystne prognozy demograficzne
2. Niska rozpoznawalność turystyczna Partnerstwa i słaba baza turystyczna z brakami infrastrukturalnymi na terenie partnerstwa
3. Niestabilność przepisów prawa dotyczących inwestycji i prowadzenia działalności gospodarczej
4. Duża konkurencja przy pozyskiwaniu środków finansowych z UE
5. Mała ilość wykształconej kadry, specjalistów.

## **Analiza SWOT- sfera przestrzenna**

### **Mocne strony**

1. Dobra dostępność komunikacyjna.
2. Dobry stan sieci elektroenergetycznej i teleinformatycznej.
3. Atrakcyjne zasoby kulturowe.
4. Brak zakładów- przemysły ciężkiego.
5. Dobra jakość dróg wymagająca niewielkich modernizacji.
6. Wysoki stopień zwodociągowania.
7. Funkcjonujący system ciepłowniczy.
8. Funkcjonująca sieć gazowa.

9. Uregulowana gospodarka odpadami.
10. Duży zasięg miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
11. Funkcjonujące oczyszczalnie ścieków.
12. Duża ilość parków i kompleksów leśnych.

#### **Słabe strony**

1. Zanieczyszczenie powietrza pochodzące głównie z indywidualnych źródeł ciepła
2. Mała ilość zbiorników retencyjnych oraz wydrenowanych rowów melioracyjnych na terenie Partnerstwa.
3. Mała ilość zagospodarowanych terenów zielonych sprzyjających rozwojowi ruchu turystycznego na terenie Partnerstwa.
4. Mała ilość działań podejmowanych w celu zachowania nietypowych i rzadko występujących gatunków roślin i zwierząt pochodzących z tych terenów.
5. Niewykorzystany potencjał zastosowania OZE.
6. Niewystarczająca ilość szlaków i ścieżek turystycznych w tym ścieżek rowerowych.

#### **Szanse partnerstwa**

1. Możliwość pozyskania dofinansowania ze środków zewnętrznych
2. Uatrakcyjnienie i rozpromowanie terenów zielonych partnerstwa, na których może być realizowana turystyka weekendowa
3. Udostępnienie zbiorników wodnych dla społeczności
4. Rozbudowanie kompleksowo oferty turystycznej opartej na walorach naturalnych Partnerstwa

#### **Zagrożenia partnerstwa**

1. Niska świadomość ekologiczna mieszkańców
2. Duża konkurencja przy pozyskiwaniu środków finansowanych z UE.
3. Dalsze zaniedbania w zakresie dbałości o dobra naturalne tych terenów tj: lasów, parków, skwerów itp.
4. Brak możliwości retencjonowania wody w sytuacji zachodzących zmian klimatu.

## **4.4 Podejście zintegrowane**

Poszczególne cele strategiczne nie stanowią odrębnych zapisów, odnoszą się do poszczególnych, nieodzownych wymiarów rozwoju, które stanowią wspólny, wielowymiarowy tematycznie i terytorialnie spójny proces. Poszczególne cele, w założeniu mają przyczyniać się do osiągnięcia celu nadrzędnego - misji obszaru Partnerstwa RDRPZ, poprzez realizację poszczególnych działań ujętych w odpowiadające im kierunki i zdefiniowane poprzez konkretne projekty.

Projekty przewidziane w strategii wpisują się w cele rozwoju Partnerstwa i są ukierunkowane na rozwiązywanie wspólnych problemów rozwojowych całego obszaru, a ich realizacja jest uzasadniona zarówno w części diagnostycznej, jak i kierunkowej strategii. Poszczególne projekty zostały przypisane do konkretnych kierunków działań wskazanych w rozdz.2.2.,ponadto wykazują komplementarność z innymi, a także mogą realizować kilka kierunków, a nawet celów strategicznych partnerstwa jednocześnie.



## 3. Projekty

### 3.1 Proces identyfikacji i wyboru projektów

Projekty strategiczne powinny wynikać z kluczowych wyzwań strategicznej interwencji i współpracy. W rozdz. 1.6 opisano wskazania oparte nie tylko na przeprowadzonej diagnozie, ale i na wynikach badań opinii osób mieszkających na terenie Partnerstwa. Kluczowe wyzwania stanowią zarówno aktywne reagowanie na starzenie się ludności, jak i rozwijanie potencjału turystyczno-kulturowego oraz rozwój OZE. Zarówno młodszy, jak i starsi mieszkańcy wskazali za priorytetową potrzebę rozwijania opieki zdrowotnej, w tym specjalistycznej. Mieszkańcy i liderzy wśród głównych zadań wskazali też tworzenie atrakcyjnej infrastruktury i warunków życia mieszkańców.

W oparciu o te wskazania, w trakcie warsztatów strategicznych przeprowadzonych 1.07.2021 r. przez Doradców Partnerstwa z ramienia Związku Miast Polskich z udziałem Rady Partnerstwa i Grupy Roboczej wypracowano pierwsze projekty strategiczne opisane w kolejnym podrozdziale. Projekty odnosiły się do części zakresu zdiagnozowanych problemów i potencjałów, gdyż, jak wspomniano na wstępie, dokument Strategii nie ma charakteru horyzontalnego. Był to wybór oparty o przesłanki związane z wykonalnością projektów. Naturą dokumentów strategicznych jest skupienie się na kilku wyzwaniach.

W dniu 7 grudnia 2022 r. Decyzją Komisji Europejskiej nr C(2022) 8871, w sprawie zatwierdzenia programu „Fundusze Europejskie dla Lubuskiego 2021-2027” do wsparcia z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Europejskiego Funduszu Społecznego Plus dla regionu Lubuskiego w Polsce został przyjęty **Fundusze Europejskie dla Lubuskiego 2021-2027 (FELB)**. Program ten został następnie potwierdzony uchwałą Zarządu Województwa Lubuskiego z dnia 13 grudnia 2022 r. i stał się obowiązującym programem regionalnym, będącym odpowiedzią na wyzwania KE i wynika z celów Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030 i dokumentów branżowych. W programie FELB przyznano osobne alokacje na realizację projektów w trybie niekonkurencyjnym partnerstwom realizującym instrumenty terytorialne w ramach wskazanych celów i działań.

W ten sposób niniejszy dokument mógł stać się w pełni strategią terytorialną w rozumieniu art. 28 rozporządzenia (UE) 2021/1060 oraz art. 36 ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027.

Podczas kontynuacji projektu CWD w roku 2023 w iteracyjnym procesie o charakterze warsztatowym i technicznym dokonano więc konkretyzacji założeń merytorycznych i rozwinięcia idei projektów podstawowych poprzez odniesienie do celów i działań programu regionalnego FELB, przygotowanie indywidualnych fiszek projektowych, w tym uzgodnienia założeń projektu w oparciu o zidentyfikowane potrzeby, zatwierdzone cele strategiczne oraz założenia techniczne i spodziewane efekty realizacji.

### 3.2 Projekty strategiczne

Cele Partnerstwa Razem dla rozwoju powiatu żagańskiego, określone w rozdz. 2, będą realizowane przez następujące projekty strategiczne, wskazane są przez samorządy tworzące Partnerstwo jako **priorytety do dofinansowania z programu regionalnego** (Fundusze Europejskie dla Lubuskiego 2021-2027) w ramach kwot przeznaczonych dla instrumentu terytorialnego (IIT), wskazane w tabeli 2. W tabeli tej uwidoczniono również powiązania między projektami.

Lista projektów podstawowych zgodnie z założeniami strategii podlega procesowi regularnego **monitorowania i aktualizacji** (modyfikacji zakresów, przyporządkowania, ujmowania i dodawania projektów).

Projekty te wymagają specjalnego opracowania i uszczegółowienia za pomocą fiszek projektowych, których wzór został wskazany przez Instytucję Zarządzającą. Zestawienie opracowanych fiszek projektowych zostanie dołączone do niniejszej strategii, a w poniższej tabeli zostały podane dane identyfikacyjne projektów.

**Tabela 2. Lista projektów podstawowych.**

Tytuł i nr projektu	Cel/działanie strategii terytorialnej	Numer celu polityki i celu szczegółowego programu Fundusze Europejskie dla Lubuskiego 2021-2027	Numer Działania Szczegółowego Opisu Priorytetów programu Fundusze Europejskie dla Lubuskiego 2021-2027	Wnioskodawca	Cel i krótki opis projektu	Projekty powiązane	Szacowana wysokość środków Unii Europejskiej z budżetu programu Fundusze Europejskie dla Lubuskiego o 2021-2027 (PLN)	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)
1. Aplikacja do danych przestrzennych o drogach, oświetleniu miejskim oraz zabytkach	Cel nr 3.Partnerstwo lepiej powiązane instytucjonalnie i infrastrukturalnie, str. 39	Cel Polityki 1 – Bardziej konkurencyjna i inteligentna Europa dzięki wspieraniu innowacyjnej i inteligentnej transformacji gospodarczej oraz regionalnej łączności cyfrowej (Europejski	FELB.01.09 Cyfrowe lubuskie - IIT	Gmina Szprotawa	Działanie dotyczy zwiększenia dostępu obywateli do udostępnianych cyfrowo, publicznych usług Gminy Szprotawa, Małomice, Brzeźnica i Niegostawice. Zadanie ma na celu cyfryzację zasobów	Projekt wspólny dla wszystkich gmin w partnerstwie. Zróżnicowane zakresami.	431633,24	IV kwartał 2024

		Fundusz Rozwoju Regionalnego) Priorytet 1. Fundusze Europejskie dla lubuskiej gospodarki Cel Szczegółowy EFRR.CP1.II - Czerpanie korzyści z cyfryzacji dla obywateli, przedsiębiorstw, organizacji badawczych i instytucji publicznych			oraz udostępnienie aplikacji, która umożliwi wymianę informacji między mieszkańcem, a instytucją publiczną jak również pomiędzy samymi instytucjami poprzez tworzenie nowych i rozwój już posiadanych e – usług. Aplikacja będzie dotyczyła: ulic, oświetlenia ulicznego, mostów, zabytków oraz tras rowerowych. Pozwoli także na zgromadzenie w wersji cyfrowej zasobów gminnych w wyżej wymienionym zakresie tematycznym.			
2. Usługi doradcze sektora dla MŚP	Cel nr 3. Partnerstwo lepiej powiązane instytucjonalnie i	Cel polityki 1, Priorytet 1, Cel szczegółowy EFRR.CP1.III - Wzmacnianie trwałego wzrostu i konkurencyjności	FELB.01.10 Rozwój przedsiębiorczości – IIT	Gmina Szprotawa,	Działanie obejmie usługi doradcze związane z wejściem MŚP na nowe rynki. W ramach projektu zatrudniony zostanie doradca/doradcy	Projekt wspólny dla wszystkich gmin w partnerstwie. Zróżnicowa	640373,75	IV 2024

	<p>infrastrukturalnie, str. 39</p> <p>Kierunek 3.2 wsparcie małych i średnich przedsiębiorstw</p>	<p>MŚP oraz tworzenie miejsc pracy w MŚP, w tym poprzez inwestycje produkcyjne</p>			<p>świadczący usługi doradcze dla przedsiębiorców w zakresie wychodzenia na nowe rynki, marketingu produktów, podejmowania działań sprzyjających rozwojowi firmy. Instytucja ta będzie spełniała wymogi określone szczegółowo w warunkach konkursowych (np. doświadczenie pod względem sprzedaży produktu, pozyskiwania klienta. Z usług doradczych będą mogli korzystać przedsiębiorcy z terenu partnerstwa. Usługi będą świadczone w każdej z gmin indywidualnie na zasadzie pełnionego dyżuru. W ramach realizacji projektu</p>	<p>ny zakresami.</p>		
--	---	--	--	--	--	----------------------	--	--

					zakłada się także udział w targach przez przedsiębiorców.			
3. Budowa magazynu energii o pojemności 20kWh na Stacji Uzdatniania Wody w m. Brzeźnica z instalacją fotowoltaiczną o mocy 49,5 kWp.	Cel strategiczny 4 Partnerstwo szanujące naturę i umiejętnie korzystające z jej dóbr	Cel Polityki 2 – Bardziej przyjazna dla środowiska, niskoemisyjna i przechodząca w kierunku gospodarki zeroemisyjnej oraz odporna Europa dzięki promowaniu czystej i sprawiedliwej transformacji energetycznej, zielonych i niebieskich inwestycji, gospodarki o obiegu zamkniętym, łagodzenia zmian klimatu i przystosowania się do nich, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem, oraz zrównoważonej mobilności miejskiej Priorytet 2. Fundusze	FELB.02.12 Odnawialne źródła energii - IIT	Gmina Brzeźnica	Zadanie obejmujące budowę magazynu energii o pojemności 20 kWh na stacji uzdatnia wody w m. Brzeźnica z instalacją fotowoltaiczną o mocy 49,5 kWp.	4.	128174,70	IV kwartał 2024
4. Utworzenie magazynu energii dla autobusów zeroemisyjnych w Szprotawie	Partnerstwo szanujące naturę i umiejętnie korzystające z jej dóbr	z zielonych i niebieskich inwestycji, gospodarki o obiegu zamkniętym, łagodzenia zmian klimatu i przystosowania się do nich, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem, oraz zrównoważonej mobilności miejskiej Priorytet 2. Fundusze	FELB.02.12 Odnawialne źródła energii - IIT	Gmina Szprotawa	W ramach realizacji projektu zbudowany zostanie magazyn energii z przyłączeniem do sieci (promieniowanie słoneczne zgodnie z warunkami nie więcej niż 5 MWe. Magazyn będzie znajdował się przy zajezdni autobusów zeroemisyjnych w Szprotawie. Magazynowana	3.	580934,13 zł Sz.	IV kwartał 2024

		Europejskie na zielony rozwój Lubuskiego Cel szczegółowy EFRR/FS.CP2.II - Wspieranie energii odnawialnej zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/2001, w tym określonymi w niej kryteriami zrównoważonego rozwoju			energia zostanie wykorzystana do ładowania niniejszych autobusów by zapewnić transport publiczny ograniczając przy tym koszty eksploatacyjne.			
5. Odtworzenie zbiornika wodnego małej retencji przy ul. Zamkowej w Szprotawie wraz z jego zasileniem wodami z rzeki Bóbr	Cel strategiczny 4 Partnerstwo szanujące naturę i umiejętnie korzystające z jej dóbr Działanie: 4.2. Odpowiedź na zmiany klimatu (str. 42)	Cel polityki 2, Priorytet 2, Cel szczegółowy EFRR/FS.CP2.IV – Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego	FELB.02.13 Adaptacja do zmian klimatu – IIT	Gmina Szprotawa	W ramach realizacji projektu przeprowadzony będzie remont zbiornika wód opadowych, oczyszczenie i odtworzenie stawu. Staw będzie się przyczyniał do retencjonowania i wykorzystania wód opadowych w razie potrzeby. Zastosowane zostaną metody naturalne bazujące na rozwiązaniach opartych na przyrodzie, w tym	6,7,8	630906,67	IV kwartał 2024

					wiążących się z zasilaniem wód gruntowych i podziemnych oraz rozwojem zieleni. Staw będzie obsadzony zielenią. Dodatkowo jest umiejscowiony w atrakcyjnym turystycznie miejscu dla całego partnerstwa gdzie Otton III spotkał się z Bolesławem Chrobrym. Woda ze zbiornika może być wykorzystywana także w razie potrzeby do gaszenia pożaru. Jest to teren bezpośrednio sąsiadujący z gminą Małomice.			
6. Budowa zbiornika retencyjnego na bazie zdegradowanego stawu w miejscowości Stanów	Cel strategiczny 4 Partnerstwo szanujące naturę i umiejętnie korzystające z jej dóbr Działanie:	Cel polityki 2, Priorytet 2, Cel szczegółowy EFRR/FS.CP2.IV – Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z	FELB.02.13 Adaptacja do zmian klimatu – IIT	Gmina Brzeźnica	Zadanie obejmujące budowę zbiornika retencyjnego na bazie zdegradowanego stawu w sąsiedztwie remizy strażackiej w miejscowości Stanów. Przez staw	5,7,8	101544,94	2024 - 2025



	4.2. Odpowiedź na zmiany klimatu (str. 42)	klęskami żywiłowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego			przepływa rów melioracyjny. Zbiornik mógłby służyć jako rezerwar wody do celów ppoż. jak i rolniczych.			
7. Zarządzanie cyklami wodnymi poprzez meliorację rowów	Cel strategiczny 4  Partnerstwo szanujące naturę i umiejętnie korzystające z jej dóbr  Działanie:  4.2. Odpowiedź na zmiany klimatu (str. 42)			Gmina Małomice	Przedsięwzięcie będzie polegało na zwiększeniu retencji i kontroli przepływu wody poprzez meliorację rowu wzdłuż drogi gminnej ul. Fabrycznej i Szkolnej na długości ok.250mb. Wykonanie projektu obejmuje realizację prac melioracyjnych sprzętem wykonującym roboty pogłębiające, skarpujące, przedsięwzięcie wymaga również prac związanych z karczowaniem krzewów i drobnych drzew porastających rów. Melioracje mogą pomóc w	5,6,8	156377,45	II kwartał 2025

					wyeliminowaniu podtopień i zalań, które są coraz częstsze w następstwach zmian klimatycznych, poprzez skuteczniejsze odprowadzanie wód.			
8. Remont zbiornika wód opadowych i odtworzenie stawu w centrum Niegosławic	<p>Cel strategiczny 4</p> <p>Partnerstwo szanujące naturę i umiejętnie korzystające z jej dóbr</p> <p>Działanie:</p> <p>4.2. Odpowiedź na zmiany klimatu (str. 42)</p>			Gmina Niegosławice	<p>Celem głównym projektu jest: zapobieganie skutkom jak i poprawa następstw związanych ze zmianami klimatycznymi. Projekt będzie opierał się na remoncie zbiornika wód opadowych, a co za tym idzie odtworzenie stawu w centrum Gminy Niegosławice. Staw o pow. 0,25 ha zlokalizowany jest w centrum miejscowości.</p>	5,6,7	125821,16	I kwartał 2025
9. Zagospodarowanie Parku Dęby w Szprotawie	<p>Cel strategiczny 4</p> <p>Partnerstwo szanujące naturę</p>	<p>Cel polityki 2, Priorytet 2, Cel Szczegółowy EFRR/FS.CP2.VII -</p>	<p>FELB.02.14 Ochrona przyrody - IIT</p>	Gmina Szprotawa	<p>Projekt przyczyni się do ochrony, regeneracji różnorodności</p>	10,11,12	615914,69	I kwartał 2025

	<p>i umiejętnie korzystające z jej dóbr</p> <p>Działanie:</p> <p>4.2. Odpowiedź na zmiany klimatu (str. 42)</p>	<p>Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury, w tym na obszarach miejskich, oraz ograniczanie wszelkich rodzajów zanieczyszczenia</p>			<p>biologicznej, dziedzictwa naturalnego i zasobów naturalnych Parku miejskiego Dęby. Podejmowane będą działania zgodne z założeniami zielonej infrastruktury. Projekt będzie również przyczyniał się do ochrony czynnej gatunków roślin – dębów. Będzie także spełniał funkcje służące edukacji w zakresie ochrony przyrody.</p>			
<p>10. Ochrona Bioróżnorodności Parku w Wichowie</p>	<p>Cel strategiczny 4</p> <p>Partnerstwo szanujące naturę i umiejętnie korzystające z jej dóbr</p> <p>Działanie:</p> <p>4.2. Odpowiedź na zmiany klimatu (str. 42)</p>	<p>Cel polityki 2, Priorytet 2, Cel Szczegółowy EFRR/FS.CP2.VII - Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury, w tym na obszarach miejskich, oraz</p>	<p>FELB.02.11 Ochrona przyrody - instrumenty terytorialne</p>	<p>Gmina Brzeźnica</p>	<p>Park podworski o powierzchni ok.2 ha. przy ruinach dawnego dworu z XVIII w. Zadanie polegać będzie na uregulowaniu stosunków wodnych ( odtworzenie rowu melioracyjnego) , odtworzeniu ścieżek spacerowych oraz usunięciu drzew i krzewów gatunków</p>	<p>9,11,12</p>	<p>97208,01</p>	<p>IV kwartał 2025</p>

		ograniczanie wszelkich rodzajów zanieczyszczenia			obcych. wykonanie elewacji zewnętrznych			
11. Zagospodarowanie Parku Pałacowego w Małomicach	<p>Cel strategiczny 4</p> <p>Partnerstwo szanujące naturę i umiejętnie korzystające z jej dóbr</p> <p>Działanie:</p> <p>4.2. Odpowiedź na zmiany klimatu (str. 42)</p>			Gmina Małomice	<p>Zakres rzeczowy projektu przewiduje realizację następujących prac: wykonanie inwentaryzacji przyrodniczej, przygotowanie kwerendy źródłowej, przygotowanie koncepcji włączenia w przedsięwzięcie elementów zagospodarowania turystycznego celem unikania degradowania otoczenia. Projekt przewiduje usunięcie suchych i niebezpiecznych konarów, utworzenie miejsca do parkowania oraz ograniczenie możliwości poruszania się pojazdami po parku poprzez zakup i montaż słupków</p>	9,10,12	150634,56	II kwartał 2025

					parkowych.			
12. Zagospodarowa nie terenu przy pomniku przyrody w Zimnej Brzeźnicy (Lipa Anna)	<p>Cel strategiczny 4</p> <p>Partnerstwo szanujące naturę i umiejętnie korzystające z jej dóbr</p> <p>Działanie: 4.2. Odpowiedź na zmiany klimatu (str. 42)</p>			Gmina Niegosławice	<p>W ramach projektu jest przewidziana ochrona zabytkowej Lipy – Anna – nawiązuje do historii miejscowości Zimna Brzeźnica. Pomnika Przyrody rośnie przy zabytkowej wieży wśród zadrzewienia i krzewów wymagających pielęgnacji i nasadzeń. Pow. 0,97 ha terenu stanowiąca tzw. niepisany wiejski park. Rewitalizacja tego miejsca pozwoli przywrócić i zachować teren pięknej zieleni, utworzenia pieszych ścieżek, nasadzenia na terenie unikatowych lip oraz innych ciekawych krzewów., zamontowania ławek, przestrzeni edukacyjnej dla dzieci, młodzieży a</p>	9,10,11	120861,76	I kwartał 2025

					dla osób starszych zapewni spokój i wypoczynek. Zagospodarowanie całego terenu pozwoli również na uruchomienie Punktu Widokowego na wieży co całościowo wpisze się w cały krajobraz Wzgórz Dalkowskich, jako panorama na okolicie.			
13. Budowa ścieżki rowerowej w ciągu ulicy Sobieskiego i Małomickiej	Cel 2: Rozwój wspólnego produktu turystycznego (w segmentacji: turystyka weekendowa, turystyka aktywna) w oparciu o walory przyrodnicze i dziedzictwo kulturowe Cel 3 : Partnerstwo lepiej powiązane instytucjonalnie	Cel Polityki 2. Priorytet 3. Fundusze Europejskie na rozwój mobilności miejskiej w Lubuskiem, Cel Szczegółowy EFRR/FS.CP2.VIII - Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej	FELB.03.03 Mobilność miejska - IIT	Gmina Szprotawa	Projekt będzie polegał na budowie odcinka ścieżki rowerowej, która ma znaczenie strategiczne przyczyni się bowiem do powstania siatki dróg rowerowych sprzyjających komunikacji między gminami Szprotawa i Małomice. Umożliwi ona bezpośredni dostęp z miasta do miasta a tym samym przemieszczanie się do pracy, szkoły lun	14,15,16, Velo Sprotavia**	3670625,84	I kwartał 2026

	i infrastrukturalne – strona 39 Kierunek 3.3. Rozwój zrównoważonej mobilności.				innych instytucji rowerem. Inwestycja preferująca ruch rowerowy w szczególności w zakresie tworzenia ciągów rowerowych. Ścieżka będzie wykonana z nawierzchni bitumicznej.			
14. Budowa ścieżek rowerowych (odcinek Chotków-Stypułów)	Cel 2: Rozwój wspólnego produktu turystycznego (w segmentacji: turystyka weekendowa, turystyka aktywna) w oparciu o walory przyrodnicze i dziedzictwo kulturowe  Cel 3 : Partnerstwo lepiej powiązane instytucjonalnie			Gmina Brzeźnica	Pierwszy etap budowy ścieżki rowerowej na odcinku dawnej kolei szprotawskiej Chotków – Stypułów o długości ok. 2 km. Roboty obejmowały by usunięcie drzew i zakrzaceń na torowisku. Ścieżka będzie wykonana z nawierzchni bitumicznej	13,15,16 Velo Sprotavia**	557954,66	2025 - 2026

	i infrastrukturalni e – strona 39 Kierunek 3.3. Rozwój zrównoważonej mobilności.							
15. Budowa ścieżki rowerowej w ciągu ulicy Konwaliowej w Małomicach	Cel 2: Rozwój wspólnego produktu turystycznego (w segmentacji: turystyka weekendowa, turystyka aktywna) w oparciu o walory przyrodnicze i dziedzictwo kulturowe  Cel 3 : Partnerstwo lepiej powiązane instytucjonalnie i infrastrukturalni e – strona 39			Gmina Małomice	Ścieżka rowerowa o dł. 704 m i szerokości 2,0 m wykonana z nawierzchni bitumicznej. Celem jest korzystanie z pojazdów jednośladowych umożliwiających dojazd do pracy z ograniczeniem emisji spalin do środowiska	13,14,16 Velo Sprotavia	870359,36	I kwartał 2026



	Kierunek 3.3. Rozwój zrównoważonej mobilności.							
16. Ścieżka rowerowa od Suchej Dolnej do Krzywczyc (w kierunku m. Szprotawka)	<p>Cel 2: Rozwój wspólnego produktu turystycznego (w segmentacji: turystyka weekendowa, turystyka aktywna) w oparciu o walory przyrodnicze i dziedzictwo kulturowe</p> <p>Cel 3 : Partnerstwo lepiej powiązane instytucjonalnie i infrastrukturalnie – strona 39 Kierunek 3.3.</p>			Gmina Niegostawice	<p>Celem Projektu jest wsparcie mobilności indywidualnej poprzez bezpieczne połączenie komunikacyjne miejscowości Sucha Dolna – Krzywczyc w kierunku m. Szprotawki gm. Szprotawa poprzez budowę ścieżki rowerowej biegnącej wzdłuż drogi powiatowej przez kompleks lasów państwowych (droga pożarowa) do rezerwatu przyrody.</p>	13,14,15	696266,84	I kwartał 2025

	Rozwój zrównoważonej mobilności.							
17. Edukacja przyszłości w Szprotawie	Cel 1 : Partnerstwo bardziej zintegrowane, włączające społecznie, str.40, kierunek interwencji edukacja-nowoczesna szkoła i przedszkole, str. 40	Cel Polityki 4. Europa o silniejszym wymiarze społecznym, bardziej sprzyjająca włączeniu społecznemu i wdrażająca Europejski filar praw socjalnych (Europejski Fundusz Społeczny) Priorytet 6. Fundusze Europejskie na wsparcie obywateli – edukacja EFS+.CP4.F - Wspieranie równego dostępu do dobrej jakości, włączającego kształcenia i szkolenia oraz możliwości ich ukończenia, w szczególności w odniesieniu do grup w niekorzystnej	FELB.06.15 Edukacja - IIT	Gmina Szprotawa	Inwestycje w infrastrukturę służącą poprawie warunków kształcenia uczniów ze wszystkich szkół znajdujących się w Szprotawie oraz tych z obszarów wiejskich dla których organem założycielskim jest Gmina Szprotawa. Przedmiotem projektu jest utworzenie Międzyszkolnego Centrum Naukowo-Badawczego w Szprotawie i zapewnienie jego funkcjonowania. Zakres rzeczowy obejmować będzie, w szczególności	18,19,20	4651338,13	I kwartał 2025

		<p>sytuacji, od wczesnej edukacji i opieki nad dzieckiem przez ogólne i zawodowe kształcenie i szkolenie, po szkolnictwo wyższe, a także kształcenie i uczenie się dorosłych, w tym ułatwianie mobilności edukacyjnej dla wszystkich i dostępności dla osób z niepełnosprawnościami</p>			<p>następujące działania:          Utworzenie Międzyszkolnego Centrum Naukowo-Badawczego w Szprotawie dostosowanego do potrzeb osób niepełnosprawnych w tym wykonanie robót budowlanych niezbędnych do adaptacji istniejącego budynku szkolnego (cross-financing). Wyposażenie Międzyszkolnego Centrum Naukowo - Badawczego w Szprotawie w sprzęt niezbędny do edukacji szkolnej z wykorzystaniem sztucznej inteligencji (AI.). Zajęcia edukacyjne z wykorzystaniem</p>			
--	--	---	--	--	---	--	--	--

					<p>systemu AI. ( w tym w szczególności : robotów, gier z komputerem, map z gogle, testu Turinga. Translatora Google).  Pomoc psychologiczno - pedagogiczną.  Promocję projektu.  Wszystkie zadania i koszty przypisane będą do Gminy Szprotawa.</p>			
<p>18.  Przedszkolania w Gminie Brzeźnica</p>	<p>Cel 1 :  Partnerstwo bardziej zintegrowane, włączające społecznie, str.40, kierunek interwencji edukacja- nowoczesna szkoła i przedszkole, str. 40</p>			<p>Gmina Brzeźnica</p>	<p>W ramach projektu zrealizowane będą następujące działania:  Opracowanie programu zajęć dla dzieci oraz zapotrzebowania na sprzęt i niezbędnych pomocy do realizacji projektu.Zakup sprzętu do nowo otwartego przedszkola oraz niezbędnych</p>	<p>17,19,20</p>	<p>598058,10</p>	<p>IV kwartał 2024</p>

					<p>pomocy do realizacji projektu. Szkolenie nauczycieli w zakresie planowanych zajęć. Realizacja zajęć (wynagrodzenie nauczycieli, asystentów oraz specjalistów)</p>			
<p>19. Gminne Laboratorium Edukacji AI w Małomicach</p>	<p>Cel 1 : Partnerstwo bardziej zintegrowane, włączające społecznie, str.40, kierunek interwencji edukacja- nowoczesna szkoła i przedszkole, str. 40</p>			<p>Gmina Małomice</p>	<p>Celem jest rozwój umiejętności 400 uczniów oraz 125 dzieci przedszkolnych. Zadaniem nauczanie szkolne w szkole podstawowej w Małomicach i Szkole Podstawowej w Chichach. Planuje się zakupić do pracowni językowej 25 komputerów, i 6 stanowisk do kolejnej pracowni językowej. Zakup</p>	<p>17,18,20</p>	<p>937457,27</p>	

					<p>pracowni matematyki z wykorzystaniem technologii sztucznej inteligencji , zakup 3 pracowni matematycznych z wykorzystaniem sztucznej inteligencji, zakup pracowni przyrodniczych z wykorzystaniem sztucznej inteligencji, dostosowanie pomieszczeń do wdrożenia projektu, szkolenia nauczycieli w zakresie przedmiotowym projektu. Przedszkole pracownia technologii 3D, zestawy klocków. Zestawy kodowanie i programowanie w przedszkolu, wyposażenie Sali ćwiczeń do gimnastyki w tym gimnastyki</p>			
--	--	--	--	--	---	--	--	--

					korekcyjnej. Szkolenia dla nauczycieli.			
20. Utworzenie nowych miejsc przedszkolnych w Suchej Dolnej Gmina Niegostawice	Cel 1 : Partnerstwo bardziej zintegrowane, włączające społecznie, str.40, kierunek interwencji edukacja- nowoczesna szkoła i przedszkole, str. 40			Gmina Niegostawice	Celem Projektu jest wsparcie wychowania przedszkolnego poprzez utworzenie nowych miejsc wychowania przedszkolnego oraz adaptację budynku po szkole. Zakres projektu dotyczy utworzenia nowych oddziałów przedszkolnych, zatrudnienie nauczycieli, specjalistów do prowadzenia dodatkowych zajęć edukacyjnych, personelu gospodarczego i kuchennego.	17,18,19	748321,65	III kwartał 2025.
21. Aktywna integracja alternatywą na lepsze jutro	Cel 1. Partnerstwo bardziej zintegrowane, włączające społecznie, str 39, kierunek	Cel Polityki 4. Priorytet 6. Fundusze Europejskie na wsparcie obywateli – włączenie społeczne	FELB.06.16 Aktywna integracja społeczno- zawodowa - IIT	Gmina Szprotawa	Projekt realizowany przez OPS na bazie wieloletnich doświadczeń. Obejmuje aktywizację osób znajdujących się w określonych	22,23,24	1 355214,19	I kwartał 2025

	interwencji : 1.2 Aktywna integracja społeczno – zawodowa.	EFS+.CP4.H - Wspieranie aktywnego włączenia społecznego w celu promowania równości szans, niedyskryminacji i aktywnego uczestnictwa, oraz zwiększanie zdolności do zatrudnienia, w szczególności grup w niekorzystnej sytuacji			sytuacjach życiowych z terenu różnych gmin należących do partnerstwa. Podejmowane będą działania, które pozwolą nabrać doświadczenia oraz kompetencji by pozyskać zatrudnienie. W ramach realizacji projektu uruchomiona zostanie kawiarenka, w której realizować będą usługi związane z kompleksową obsługą klienta uczestnicy projektu.			
22. Aktywna integracja mieszkańców Gminy Brzeźnica	Cel 1. Partnerstwo bardziej zintegrowane, włączające społecznie, str 39, kierunek interwencji : 1.2 Aktywna integracja			Gmina Brzeźnica	W ramach projektu planuje się objąć wsparciem grupę osób, którzy znajdują się w trudnej sytuacji życiowej i będą mogli w ramach projektu uczestniczyć w działaniach które	21,23,24	208455,65	IV kwartał 20258



	społeczno – zawodowa.				podniosą ich kwalifikacje zawodowe. Będą to następujące działania: 1. Wsparcie zasiłkami uczestników, 2. Aktywizacja społeczna, 3. Reintegracja zawodowa, 4. Szkolenie zawodowe w tym realizacja kursów: spawacz, operator koparko-ładowarki, kasjer, opiekun osób zależnych, prawo jazdy kat. C,E i T, barista, barman, itp.			
23. Aktywna integracja kobiet Gminy Małomice	Cel 1. Partnerstwo bardziej zintegrowane, włączające społecznie, str 39, kierunek interwencji : 1.2 Aktywna integracja społeczno –			Gmina Małomice	W ramach projektu planuje się objąć wsparciem grupę osób, którzy znajdują się w trudnej sytuacji życiowej i będą mogli w ramach projektu uczestniczyć w działaniach które podniosą ich	21,22,24	326556,44	IV kwartał 2024

	zawodowa.				<p>kwalifikacje zawodowe. Będą to następujące działania: 1. Wsparcie zasiłkami uczestników, 2. Aktywizacja społeczna, 3. Reintegracja zawodowa, 4. Szkolenie zawodowe w tym realizacja kursów zawodowych</p>			
24. Zapobieganie wykluczeniu społecznemu w Gminie Niegostawice	<p>Cel 1. Partnerstwo bardziej zintegrowane, włączające społecznie, str 39, kierunek interwencji : 1.2 Aktywna integracja społeczno – zawodowa.</p>			Gmina Niegostawice	<p>Celem nadrzędnym projektu jest nabycie, przywrócenie lub wzmocnienie kompetencji społecznych, zaradności, samodzielności i aktywności społecznej, a także kwalifikacji zawodowych osób biernych zawodowo i bezrobotnych poprzez utworzenie Klubu Integracji Społecznej</p>	21,22,23	260742,88	I 2025
25. Modernizacja	Cel 2: Rozwój wspólnego	Cel Polityki 5. Europa bliższa	FELB.08.04 Wsparcie	Gmina Szprotawa	W ramach realizacji zadania planuje się	26,27,28	5 105445,36	IV kwartał 2024

wnętrza oraz wyposażenia Domu Kultury w Szprotawie	produktu turystycznego (w segmentacji: turystyka weekendowa, turystyka aktywna) w oparciu o walory przyrodnicze i dziedzictwo kulturowe Cel 3 Partnerstwo lepiej powiązane instytucjonalnie i infrastrukturalnie, Kierunek interwencji 3.4 Infrastruktura dla kultury	obywatelom dzięki wspieraniu zrównoważonego i zintegrowanego rozwoju wszystkich rodzajów terytoriów oraz inicjatyw lokalnych (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego) Priorytet 8. Fundusze Europejskie dla lokalnego lubuskiego EFRR.CP5.II - Wspieranie zintegrowanego i sprzyjającego włączeniu społecznemu rozwoju społecznego, gospodarczego i środowiskowego, na poziomie lokalnym, kultury, dziedzictwa naturalnego, zrównoważonej turystyki i bezpieczeństwa na obszarach innych niż	terytorialne obszarów innych niż miejskie - IIT		remont generalny wnętrza polegający na odnowieniu pomieszczeń (tynkowanie i malowanie ścian, położenie podłóg), zakup nowych mebli i niezbędnego wyposażenia do poszczególnych sal, tak by były zaopatrzone oraz przygotowane do realizacji zajęć tematycznych. A także ciągów komunikacyjnych i pomieszczeń biurowo-administracyjnych			
26. Budowa Centrum Kultury Górali Bukowińskich w Brzeźnicy– etap IV.	Cel 2: Rozwój wspólnego produktu turystycznego (w segmentacji: turystyka	kultury, dziedzictwa naturalnego, zrównoważonej turystyki i bezpieczeństwa na obszarach innych niż		Gmina Brzeźnica	Wykonanie stolarki (drzwi) oraz podłóg wewnątrz budynku oraz wykonanie schodów i elewacji zewnętrznych	25,27,28	766649,79	IV kwartał 2024

	weekendowa, turystyka aktywna) w oparciu o walory przyrodnicze i dziedzictwo kulturowe	miejskie						
	Cel 3 Partnerstwo lepiej powiązane instytucjonalnie i infrastrukturalnie,  Kierunek interwencji 3.4 Infrastruktura dla kultury							
27. Przebudowa obiektu byłego kina na salę widowiskową	Cel 2: Rozwój wspólnego produktu turystycznego (w segmentacji: turystyka weekendowa, turystyka			Gmina Małomice	Celem jest adaptacja obiektu w celu utworzenia miejsca spotkań dla mieszkańców gminy Małomice. Tworzenie warunków do organizacji	25,26,28	1201654,36	

	<p>aktywna) w oparciu o walory przyrodnicze i dziedzictwo kulturowe</p> <p>Cel 3 Partnerstwo lepiej powiązane instytucjonalnie i infrastrukturalnie,</p> <p>Kierunek interwencji 3.4 Infrastruktura dla kultury</p>				<p>przedsięwzięć rozwijających kulturę. W ramach zadania przewidujemy prace budowlane, konstrukcja dachowa, ściany, stropy, podłoga, prace instalacyjne-elektryczne, wodno-kanalizacyjne, prace wykończeniowe.</p>			
--	---	--	--	--	--	--	--	--

<p>28. Remont i przebudowa Remiz Strażackich w Gminie Niegosławice- etap II</p>	<p>Cel 2: Rozwój wspólnego produktu turystycznego (w segmentacji: turystyka weekendowa, turystyka aktywna) w oparciu o walory przyrodnicze i dziedzictwo kulturowe          Cel 3          Partnerstwo lepiej powiązane instytucjonalnie i infrastrukturalnie,          Kierunek interwencji 3.4          Infrastruktura dla kultury</p>			<p>Gmina Niegosławice</p>	<p>Celem projektu jest wzrost aktywności mieszkańców gmin partnerskich poprzez uatrakcyjnienie miejsc użyteczności publicznej w gminie Niegosławice. W ramach projektu będą przeprowadzone remonty i przebudowa obiektów użyteczności publicznej tj. remizy w Zimnej Brzeźnicy, Suchej Dolnej i Niegosławicach wraz z ich doposażeniem.</p>	<p>25,26,27</p>	<p>679090,44</p>	<p>I kw. 2025</p>
---	--	--	--	---------------------------	---	-----------------	------------------	-------------------

<b>29. Remont Sali wiejskiej w Niegosławicach etap II</b>	<p>Cel 2: Rozwój wspólnego produktu turystycznego (w segmentacji: turystyka weekendowa, turystyka aktywna) w oparciu o walory przyrodnicze i dziedzictwo kulturowe</p> <p>Cel 3 Partnerstwo lepiej powiązane instytucjonalnie i infrastrukturalnie,</p> <p>Kierunek interwencji 3.4 Infrastruktura dla kultury</p>			<p>Gmina Niegosławice</p>	<p>Celem jest wykończenie Sali wiejskiej w Niegosławicach która pełni funkcje obiektu, w którym realizowane są przedsięwzięcia z obszaru kultury dla mieszkańców Niegosławic</p>	<p>25,26,27,28</p>	<p>127262,66</p>	<p>I kw 2025</p>
<p><b>Przyjęto wartość dla 1 Euro – 4,2000 zł</b></p>								

opracowanie własne.

źródło:

\* partnerski charakter projektów w szczególności przez wspólne zakupy mebli parkowych czy innych elementów projektów według podobnej specyfikacji

\*\* wybudowana w 2023 r. 16-kilometrowa trasa po śladzie linii kolejowej Szprotawa-Stypułów stanowi велоstradę – południkowy „kręgosłup” tras rowerowych Partnerstwa, wskazanych w Koncepcji tras rowerowych, i łączy się z wieloma innymi odcinkami, w tym planowanymi do wykonania w ramach niniejszej strategii.

Komplementarność działań aktywizacyjnych w celu szczegółowym 4h ma być osiągnięta przez wspólne wyjazdy dla osób uczestniczących w projektach, w przypadku inwestycji w kina, domy kultury, świetlice – przez cykliczne występy, wspólne imprezy, objazdowe pokazy filmów.

W celu 2. nie wskazuje się projektów podstawowych na tym etapie

### 3.3 Oczekiwane wskaźniki produktu i rezultatu

Zgodnie z art. 36 ust. 8 pkt. 2) ustawy wdrożeniowej, oczekiwane wskaźniki rezultatu i produktu zostały określone w tab. w powiązaniu z realizacją programu regionalnego FELB. Wartości bazowe (na rok 2021) i pośrednie (na 2024 rok) ustalane dla wskaźników produktu w poszczególnych projektach wynoszą 0.

**Tabela 3. Wskaźniki produktu i rezultatu poszczególnych celów i działań**

Cel/działanie strategii terytorialnej	Numer celu polityki i celu szczegółowego programu Fundusze Europejskie dla Lubuskiego 2021-2027	Wskaźnik	Rodzaj wskaźnika	Wartość docelowa
1.1	4;4(f)	PLFCO07 Liczba szkół i placówek systemu oświaty objętych wsparciem [osoby]	produktu	8
1.1	4;4(f)	PLFCR01 Liczba uczniów, którzy nabyli kwalifikacje po opuszczeniu programu	rezultatu	440



		[osoby]		
<b>1.1</b>	4;4(f)	WLWK-PLFCO01- Liczba dzieci objętych dodatkowymi zajęciami w edukacji przedszkolnej	produktu	100
<b>1.1</b>	4;4(f)	WLWK PLFCO02 Liczba dofinansowanych miejsc wychowania przedszkolnego	produktu	220
<b>1.1</b>	4;4(f)	WLWK-PLFCO08 Liczba dzieci/uczniów o specjalnych potrzeb rozwojowych i edukacyjnych, objętych wsparciem	produktu	84
<b>1.2</b>	4;4 (h)	WLWK- EECR01 – Liczba osób poszukujących pracy po opuszczeniu programu	produktu	111
<b>1.2</b>	4;4(h)	WLWK-EECO04 Liczba osób biernych zawodowo objętych wsparciem w programie [osoby]	produktu	66
		WLWK-EECO02- Liczba osób bezrobotnych, w tym długotrwale	produktu	228
		EECR03 – Liczba osób, które uzyskały kwalifikacje po opuszczeniu programu	produktu	121
<b>3.1</b>	1; 1(ii)	RCO 14 Instytucje publiczne otrzymujące	produktu	4

		wsparcie na opracowywanie usług, produktów i procesów cyfrowych [szt.]		
<b>3.1</b>	1; 1(ii)	RCR011- Użytkownicy nowych i zmodernizowanych publicznych usług, produktów i procesów cyfrowych [użytkownicy/rok]	rezultatu	15.000 os./rok
<b>3.2</b>	1; 1(iii)	WLWK-PLRO001- Liczba wspartych mikroprzedsiębiorstw	produktu	25
<b>3.2</b>	1; 1(iii)	WLWK-PLRO002- Liczba wspartych małych przedsiębiorstw	produktu	25
<b>3.2</b>	1;1(iii)	WLWK-PLRO003- Liczba wspartych średnich przedsiębiorstw	produktu	25
<b>3.2</b>	1;1(iii)	WLWK-PLRR085 Liczba obsłużonych inwestorów	rezultatu	15
<b>3.3</b>	2;2(viii)	RCO058 Wspierana infrastruktura rowerowa [km]	produktu	7km 350m
<b>3.3</b>	2;2(viii)	RCR29 Szacowana emisja gazów cieplarnianych tony równoważnika CO2/rok	rezultatu	5 t równoważnika CO2/rok
<b>3.4</b>	5; 5(ii)	RCO077 Liczba obiektów kulturalnych i turystycznych objętych wsparciem [szt.]	produktu	4
<b>3.4</b>	5; 5(ii)	RCR077 Liczba osób	rezultatu	8000/rocznie

		odwiedzających obiekty kulturalne i turystyczne objęte wsparciem [osoby odwiedzające/rok]		
<b>3.4</b>	5;5(ii)	RCO074 Ludność objęta projektem w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	produktu	35 000/ rocznie
<b>3.4</b>	5;5(ii)	RCO075 Wspierane strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	produktu	1
<b>4.1</b>	2; 2(ii)	PLRO238 – Liczba powstałych magazynów energii elektrycznej [szt.]	produktu	2
<b>4.1</b>	2; 2(ii)	PLRR011 Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej [MWh/rok]	rezultatu	8,80 MWh/rok
<b>4.2</b>	2;2(iv)	PLRO247 Liczba wspartych urządzeń służących gospodarowaniu wodami opadowymi/roztopowymi [szt.]	produktu	3
<b>4.2</b>	2;2	PLRO044 Pojemność obiektów małej retencji [m3]	produktu	17920
<b>4.2</b>	2;2(iv)	PLRO167 Liczba wybudowanych, przebudowanych i wyremontowanych urządzeń wodnych ( w tym obiektów kompleksowych	produktu	2
<b>4.2</b>	2;2	RCR037 Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przed klęskami żywiołowymi związanymi z klimatem(oprócz powodzi	Rezultatu	16000 os

		lub niekontrolowanych pożarów)		
4.3	2;2(ii)	WLWK-RCO026 Zielona infrastruktura wybudowana lub zmodernizowana w celu przystosowania się do zmian klimatu	produktu	0,25ha
4.3	2;2(ii)	WLWL-RCR095 – Ludność mająca dostęp do nowej lub udoskonalonej zielonej infrastruktury	rezultatu	300 os.
4.3	2;2(vii)	PLRO074- Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	produktu	12 000 os.
4.3	2;2(vii)	PLRO073 Liczba przeprowadzonych kampanii informacyjno-edukacyjnych kształtujących świadomość ekologiczną [szt.]	produktu	1
4.3	2;2(vii)	WLWK-RCR095 – ludność mająca dostęp do nowej lub udoskonalonej infrastruktury	rezultatu	12.000

Źródło: opracowanie własne.

## 4. Warunki i procedury obowiązujące w realizacji Strategii

### 4.1 Opis systemu wdrażania

Koordinacja i realizacja projektów są procesem bieżącej pracy nad prawidłowym wykonaniem zaplanowanych konkretnych zadań posiadających swój zakres, przewidziany czas oraz zakładane efekty, dla których będzie ustalony konkretny budżet. W procesie tym wystąpią cykle realizacyjne, do których na poziomie operacyjnym można zaliczyć planowanie, wykonanie, kontrolę i monitorowanie postępów. Zadania te będą odbywać się na poziomie poszczególnych projektów, a nie całej Strategii. W tej fazie wdrażania dokumentu przewidziano strukturę zarządczą, która ma zapewnić sprawność systemu.

Kontrola na poziomie wdrażania Strategii terytorialnej Partnerstwa obejmuje procedury wymagające udziału kierownictwa gmin, którego rolą będzie ocena prawidłowości funkcjonowania struktur i osób w tych strukturach odpowiedzialnych za realizację powierzonych im w ramach wdrażania Strategii zadań oraz wprowadzenie działań naprawczych w przypadku wykrycia nieprawidłowości.

Partnerstwo zinstytucjonalizowało się w formie porozumienia międzygminnego na podstawie art. 10g ust.4, art. 74 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023r. poz. 40) – poszczególne gminy podjęły uchwały o wyrażeniu zgody:

- Uchwała Nr XLI/279/2023 Rady Gminy Brzeźnica z dnia 28 września 2023 r.
- Uchwała Nr LXII/513/2023 Rady Miejskiej w Szprotawie z dnia 29 września 2023 r.
- Uchwała Nr LXV/314/2023 Rady Miejskiej w Małomicach z dnia 17 listopada 2023 r.
- Uchwała Nr LIII.343.2023 Rady Gminy Niegostawice z dnia 27 listopada 2023 r.

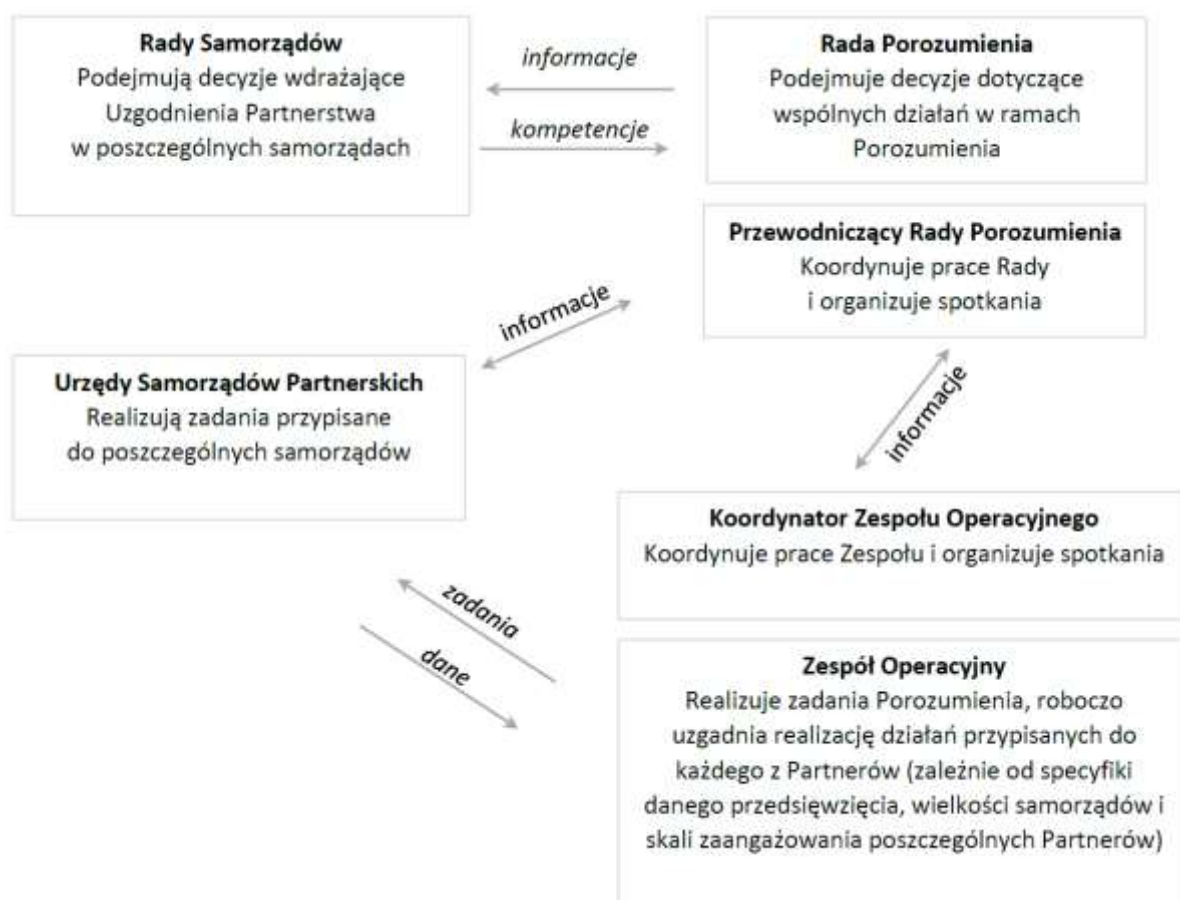
Następnie burmistrzowie i wójtowie podpisali porozumienie w dniu 23.01.2024, a treść porozumienia została opublikowana w Dzienniku Urzędowym w dniu 21.02.2024r. Rolę Lidera na okres do roku 2027 powierzono Gminie Szprotawa.

W związku z powyższym ustanowione będą następujące ogniwa struktury wdrażania:

- Rada Porozumienia
- Zespół Operacyjny

## 4.2 Struktura zarządzania Strategią

Ryc. 10. Schemat systemu wdrażania Strategii



Źródło: opracowanie Fundacja Fundusz Współpracy.

### 4.2.1 Rada Porozumienia

Rada Porozumienia (RP), przekształcona z Rady Partnerstwa, będzie czuwała nad wdrażaniem strategii, wskazywała potrzebne zmiany, potrzebę włączenia nowych partnerów czy projektów. Gremium to będzie podejmować strategiczne decyzje, pozostawiając bezpośrednio wdrażanie Zespołowi Operacyjnemu. Do stałych zadań RP będzie należeć:

- opiniowanie i zatwierdzanie projektu Strategii,
- opiniowanie i zatwierdzanie projektów zawartych w Strategii,
- opiniowanie rozwiązań wdrożeniowych Strategii,
- opiniowanie i zatwierdzanie dokumentów niezbędnych w procesie przygotowania i wdrażania Strategii,
- opiniowanie i zatwierdzanie zmian Strategii, rekomendowanie bądź wskazywanie środków zaradczych w przypadku stwierdzonych nieprawidłowości we wdrażaniu Strategii,
- długoterminowy nadzór nad wdrażaniem Strategii, monitoringiem i ewaluacją – także kontrola zgodności z przyjętymi celami i zakresem działań, terminami i kosztami,
- powoływanie i odwoływanie członków Zespołu Operacyjnego,
- wsparcie Zespołu Operacyjnego w procesie wdrażania dokumentu;
- podejmowanie kluczowych decyzji i dysponowanie niezbędnymi zasobami, w tym finansowymi, w procesie realizacji Strategii,
- określanie docelowych źródeł finansowania dla realizowanych działań,
- inicjowanie dodatkowych działań, porozumień i dokumentów rozwijających współpracę gmin,
- lobbowanie na rzecz Strategii, szczególnie na poziomie wojewódzkim i krajowym,
- zapewnianie możliwości wymiany doświadczeń w ramach Partnerstwa i poza nim. powoływanie i rozwiązywanie dodatkowych struktur roboczych służących realizacji strategii, np. zespołów roboczych dla poszczególnych projektów.

Liderowi Porozumienia powierzono następujące zadania:

- reprezentowanie Stron przy podejmowaniu działań dotyczących przygotowania i realizacji Strategii wobec podmiotów zewnętrznych po uprzedniej konsultacji ze Stronami;
- uczestniczenie w spotkaniach i konferencjach związanych z realizacją promocji Strategii, co nie wyklucza udziału przedstawicieli Stron;
- informowanie Stron o ustaleniach, działaniach i faktach mających wpływ na realizację celów Porozumienia;
- kierowanie pracami Zespołu Operacyjnego.

#### 4.2.2 Zespół Operacyjny

Zespół Operacyjny (ZO) - zespół wdrażający przekształcony z dotychczasowej Grupy Roboczej Partnerstwa. Zadaniem ZO będą:

- koordynacja opracowania i wdrażania Strategii,
- koordynacja współpracy między gminami - Stronami Porozumienia,
- współpraca z wykonawcą Strategii,
- koordynacja identyfikacji i realizacji projektów oraz zapewnienie komplementarności realizowanych zadań w ramach Porozumienia,
- monitorowanie wdrażania Strategii w oparciu o system wskaźników realizacji,
- przygotowanie raportów o realizacji strategii przekazywanych Radzie Porozumienia,
- bieżący kontakt z osobami odpowiedzialnymi za realizację projektów w ramach Strategii,
- roboczy kontakt z innymi instytucjami zaangażowanymi w realizację Strategii,
- formułowanie „zasad działania” w przypadku, gdy takie zasady służą realizacji projektów,
- prowadzenie działań informacyjnych i konsultacyjnych skierowanych do interesariuszy,
- formułowanie wniosków i opinii dla Rady Porozumienia.

W skład Zespołu Operacyjnego wchodzi przedstawiciele wszystkich Stron Porozumienia – Koordynatorzy gminni, którzy na poziomie roboczym będą koordynować prace nad opracowaniem i realizacją Strategii. Są oni wybierani przez Radę Porozumienia. Rekomenduje się powołanie Koordynatora Zespołu operacyjnego. Funkcję tę powinna pełnić osoba reprezentująca Lidera Porozumienia.

Zadaniem Koordynatorów gminnych jest:

- realizacja zadań Zespołu Operacyjnego,
- organizacja i koordynacja prac dotyczących opracowania i wdrażania Strategii na poziomie gminy,
- współpraca z Liderem Porozumienia i wykonawcą opracowania Strategii,
- przekazywanie informacji i współpraca z innymi Koordynatorami gminnym,
- organizowanie spotkań Zespołu Operacyjnego.

Zespół Operacyjny analizuje potrzeby i możliwości poszczególnych samorządów w zakresie zadań lub kierunków działań wskazanych przez Radę, w tym zbiera



i uspójnia dane od poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład Porozumienia niezbędne do realizacji przedsięwzięć zapisanych w strategii, także te potrzebne do realizacji procesu monitoringu i ewaluacji.

Zadania wynikające z wdrażania strategii realizowane będą zasobami kadrowymi i rzeczowymi urzędów jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład Porozumienia. Nie przewiduje się w najbliższej przyszłości powołania Biura Partnerstwa. Jednakże w przypadku pojawienia się takiej konieczności zadanie takie powierza się Liderowi Porozumienia.

Dodatkowym narzędziem może być utworzona przez ZO lista mailingowa, pozwalająca mieć stały kontakt z osobami zaangażowanymi w realizację poszczególnych przedsięwzięć. Zespoły projektowe będą pracowały na bieżąco.

#### **4.2.3 Rada Doradcza**

Dla wypełnienia warunków zawartych w art. 8 rozporządzenia ogólnego UE oraz art. 36 ust. 8 pkt. 4) ust. ustawy wdrożeniowej (zaangażowanie partnerów społeczno-gospodarczych oraz właściwych podmiotów reprezentujących społeczeństwo obywatelskie, podmiotów działających na rzecz ochrony środowiska oraz podmiotów odpowiedzialnych za promowanie włączenia społecznego, praw podstawowych, praw osób niepełnosprawnych, równości płci i niedyskryminacji w pracach nad przygotowaniem, ale i nad wdrażaniem strategii IIT) rekomenduje się również ustanowienie Rady Doradczej jako organu doradczo-opiniującego. Rada powinna składać się z przedstawicieli interesariuszy Strategii - otoczenia społecznego i gospodarczego. Osobę przewodniczącą ciała doradczemu Radzie wybiera Rada Porozumienia. Gremium takie może służyć wszechstronną, merytoryczną pomocą w procesie realizacji zadań Strategii na każdym etapie. Rekomenduje się powołanie Rady w ciągu 6 miesięcy od przyjęcia Strategii przez jednostki samorządu terytorialnego tworzące Partnerstwo w sposób jawny, dookreślony w sposób zwyczajowo przyjęty w środowisku lokalnym.

#### **4.2.4 Pozostałe ustalenia**

Strony zobowiązują się w porozumieniu lub samodzielnie realizować projekty w ramach PRDRPZ. Na cele realizacji części wspólnych będą zawierane porozumienia o powierzeniu realizacji zadań.

Zobowiązania finansowe członków Partnerstwa, wynikające z potrzeby zapewnienia wkładu własnego w realizację projektów indywidualnych w ramach dokumentu strategicznego stanowią koszt własny w budżetach poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego.

Koszty związane z pracą Zespołu Operacyjnego pokrywane są z budżetu realizowanych projektów, koszty Rady Porozumienia pokrywa każdy samorząd – członek Partnerstwa.

Szczegółowe zasady rozliczeń finansowych w ramach realizacji projektów partnerskich dokumentu strategicznego zostaną uregulowane odrębnie. Istnieje możliwość wsparcia doradczego ze strony Związku Miast Polskich.

Na potrzeby realizacji projektów strategicznych może wystąpić potrzeba wprowadzenia bardziej sformalizowanej formy współpracy w Partnerstwie.

Na bazie zasady n+2 okres realizacji projektów jest wydłużony do 2029 roku, przy czym z uwagi na kwalifikowalność wydatków rekomenduje się, by były ponoszone do III kw. roku 2029 włącznie – tak, by pozostawić czas na sprawdzenie i rozliczenie.

Monitorowanie i ewaluacja to procesy, które zostały opisane w osobnym rozdziale.

## **4.3 Procedury zmian**

### **4.3.1 Przebieg zmiany treści dokumentu**

Planowanie celów i działań to proces, który został już przeprowadzony i jego efektem jest opracowana Strategia, jednak nie jest to proces ostatecznie zamknięty. Zakłada się, że powrót do etapu planowania będzie następował cyklicznie po przeprowadzeniu monitorowania i ewaluacji dokumentu. Planowanie odbyło się z udziałem interesariuszy rozwoju lokalnego i podczas powrotu do tej fazy wdrażania Strategii ponownie interesariusze zewnętrzni, partnerzy zostaną zaproszeni do prac nad korektą i aktualizacją dokumentu, jeśli wyniki monitoringu i wnioski z ewaluacji będą do tego skłaniać.

Celem procedury zmiany Strategii będzie dostosowanie treści dokumentu do zmian zachodzących w otoczeniu lub do zdarzeń wynikających z procesu realizacji strategii, w tym do zmian składu Partnerstwa czy zmiany zestawienia projektów strategicznych.

Rada Porozumienia z pomocą Zespołu Operacyjnego dokonuje przeglądu i oceny wdrażania strategii w ramach poszczególnych etapów ewaluacji, opisanych w rozdz. 5.3. Możliwa jest też wcześniejsza aktualizacja, w wypadku wystąpienia zmian, o których mowa powyżej.

Z wnioskiem o zmianę (aktualizację) Strategii może wystąpić każdy członek Rady Porozumienia lub Zespół Operacyjny. Wniosek musi zawierać uzasadnienie braku

możliwości realizacji Strategii w dotychczasowym kształcie i – aby został przyjęty - musi zyskać większość głosów RP.

Każda decyzja RP o modyfikacji powinna określać ramowy harmonogram aktualizacji, a także tryb organizacji prac, w tym źródła ich finansowania.

Zakres czasowy Strategii przyjmuje się na okres do 2030 r., po upływie tego terminu zostanie opracowany nowy dokument lub zaktualizowany dotychczasowy w zależności od potrzeb wynikających z wewnętrznych i zewnętrznych uwarunkowań rozwojowych obszaru PRDRPZ.

#### **4.3.2 Zmiana składu Partnerstwa, współpraca zewnętrzna**

Realizacja Strategii może oznaczać uzasadnioną potrzebę rozszerzenia składu członków Partnerstwa. Decyzję w tym zakresie podejmuje Rada Porozumienia na wniosek zainteresowanego podmiotu.

Rezygnacja z udziału w Partnerstwie powinna być poprzedzona ogłoszeniem tego zamiaru przez zainteresowanego członka z co najmniej 3-miesięcznym wyprzedzeniem. Rezygnacja nie powinna nieść za sobą negatywnych skutków dla wcześniej uruchomionych strategicznych przedsięwzięć rozwojowych.

W zakresie współpracy zewnętrznej prócz partnerów społecznych i gospodarczych, którzy swoimi zasobami, wiedzą merytoryczną i kapitałem kontaktów mogą wesprzeć proces realizacji projektów zwłaszcza poprzez udział w Radzie Doradczej, wdrażanie Strategii będzie wiązało się także z kontaktami z sąsiadującymi z Partnerstwem jednostkami samorządowymi oraz z samorządem województwa, administracją rządową i działającymi w ich imieniu agendami.

## 5. System monitoringu i oceny skuteczności realizacji strategii

Celem monitorowania realizacji Strategii jest ocena osiągniętych rezultatów, postępu we wdrażaniu postulowanych założeń, identyfikacja opóźnień lub nieprawidłowości w realizacji przedsięwzięć i działań oraz na podstawie zdiagnozowanych wniosków, rekomendowanie ewentualnych zmian czy działań naprawczych. Proces monitoringu zakłada bieżącą obserwację procesów wdrażania Strategii, w zakresie częściowej i całościowej realizacji wskaźników.

Strategia terytorialna PRDRPZ stanowi dokument ramowy, który poprzez sprecyzowane w następnych fazach procesu projekty ma przyczynić się do osiągnięcia zakładanych celów rozwojowych. Monitoring tego rodzaju dokumentu powinien więc odbywać się na dwóch płaszczyznach:

- celów strategicznych – badanych z mniejszą częstotliwością (raz na 2 lata) za pomocą wskaźników rezultatu strategicznego wskazane w rozdz. 5.1;
- stopnia realizacji poszczególnych projektów – badanych w oparciu o informacje przekazywane na bieżąco (najlepiej raz na kwartał) przez zespoły projektowe, mierzone poprzez wskaźniki produktu i informacje o postępie ich wykonania, a także przez wskaźniki rezultatu. Wskaźniki te zostały podane w rozdz. 3.3.

Monitoring prowadzony będzie w oparciu o dane ilościowe i jakościowe.

Proces monitorowania powinien dotyczyć postępów, a ewaluacja - efektów projektu. Oznacza to dopełniające się podejście, ujmujące przedmiot niejako od wewnątrz (monitoring) i z zewnątrz (ewaluacja).

### 5.1 Wskaźniki rezultatu strategicznego

Wskaźniki na poziomie celów mają charakter wskaźników oddziaływania (kontekstowych). Nie wynikają bezpośrednio z realizacji projektów, lecz odnoszą się do oddziaływania na obszar w szerszym rozumieniu. Wskaźniki te obrazują rozwój

terytorialny w ujęciu kompleksowym, czyli uwzględniając pośrednie oddziaływania realizowanych działań na inne sfery rozwoju jak gospodarka czy demografia, a także działania innych „aktorów” procesu strategicznego, niekoniecznie wskazanych wprost w Strategii, których zaangażowanie również ma wpływ na rozwój PRDRPZ.

Wskaźniki oddziaływania określone dla Strategii terytorialnej PRDRPZ to przede wszystkim wskaźniki jakościowe uzyskiwane poprzez badania ankietowe.

**Tabela 4. Wskaźniki strategiczne osiągnięcia celów Partnerstwa.**

Cele strategiczne PRDRPZ	Wskaźniki	Źródło danych	Wartość bazowa (2019 r.)	Zmiana (2030 r.)
Cel strategiczny 1: <b>Partnerstwo bardziej zintegrowane, włączające społecznie</b>	Wyniki egzaminu ósmoklasistów	Okręgowa Komisja Egzaminacyjna w Poznaniu	<u>według</u> <u>arkusza</u>	wzrost
Cel strategiczny 2: <b>Partnerstwo rozpoznawalne dzięki ofercie turystycznej i spędzania czasu wolnego</b>	Turyści korzystający z noclegów na 1000 ludności (dane powiatowe)	GUS	351,2	wzrost
	Oceny i rozpoznawalność oferty pakietu turystyczno-kulturalnego Partnerstwa	Badania ankietowe (wewnętrzne i zewnętrzne)	nd	wzrost
Cel strategiczny 3: <b>Partnerstwo lepiej powiązane instytucjonalnie i infrastrukturalnie</b>	Struktura podróży w Partnerstwie – wykorzystanie poszczególnych środków transportu	Badania ankietowe	wyniki badań mieszkańców ZMP 2021	wzrost udziału podróży rowerowych
	Usługi kultury - ich jakość i dostępność	Badania ankietowe / metodologia	nd	wzrost

Cele strategiczne PRDRPZ	Wskaźniki	Źródło danych	Wartość bazowa (2019 r.)	Zmiana (2030 r.)
		MRL		
Cel strategiczny 4: <b>Partnerstwo szanujące naturę i umiejętnie korzystające z jej dóbr</b>	Liczba dni z przekroczeniem dopuszczalnych stężeń pyłu PM10	<u>Sensory IOŚ-PIB w Szprotawie</u>	nd	poprawa
	Oceny spędzania czasu wolnego na publicznych terenach zieleni i nad ogólnodostępnymi zbiornikami wodnymi	Badania ankietowe (wewnętrzne i zewnętrzne)	nd	wzrost

Źródło: Opracowanie własne ZMP.

## 5.2 Monitorowanie realizacji Strategii

Jak wspomniano wcześniej, Rada Porozumienia nadzoruje proces monitorowania, zatwierdza postępy we wdrażaniu Strategii, osiągnięcia przez nią założonych celów i wskaźników, wskazuje wagę okoliczności wpływających na podejmowanie zmian dokumentu strategicznego.

Bieżące monitorowanie postępów realizacji strategii będzie koordynowane przez Lidera Zespołu Operacyjnego i realizowane przez Zespół Operacyjny w zespołach zadaniowych. Lider opracuje Raport o stanie realizacji Strategii co dwa lata. Zespół Operacyjny wprowadzi system komunikacji wewnętrznej pozwalając Liderowi na bieżące śledzenie postępów realizacji i dostęp do dokumentów.

Zespół Operacyjny będzie odpowiedzialna za przygotowywanie i przekazanie Liderowi danych i treści Raportu o stanie realizacji Strategii (co dwa lata, pierwszy do końca I kw. 2026 r.). Założenia dokumentu zostaną określone przez Radę Porozumienia jako podmiot zatwierdzający. Zakres merytoryczny i organizacyjny prac będzie obejmował:

- zmiany społeczno-gospodarcze obszaru Partnerstwa, w szczególności uwarunkowania zewnętrzne i wewnętrzne rozwoju;
- szczegółowe wskaźniki i sposób pozyskania danych;
- analizę zmian wartości wskaźników realizacji celów strategicznych;
- informację nt. realizacji projektów, analiza (finansowego i rzeczowego) postępu realizacji projektów;
- działania podmiotów współpracujących na poziomie projektów i członków Partnerstwa.

Wnioski z raportów mogą stanowić podstawę realizacji działań ewaluacyjnych lub zmiany mechanizmów realizacji strategii, jak i modyfikacji zakresu i sposobu realizacji projektów.

### **5.3 Ocena (ewaluacja) stopnia osiągnięcia celów strategicznych**

W celu weryfikacji efektywności realizacji konieczne jest prowadzenie działań ewaluacyjnych Strategii. Podstawowych treści dostarczą raporty z monitoringu, a uzupełnią je dodatkowe analizy, w tym należy przewidzieć możliwość przeprowadzenia badań ankietowych. Proces może być też uspołeczniony na inne sposoby, tak, by uzyskać opinie mieszkańców i innych lokalnych interesariuszy.

Podstawowe analizy dokonywane w procesie ewaluacji Strategii dotyczą wskaźników osiągnięcia założonych celów strategicznych. Prócz danych pozyskanych w procesie monitorowania, mogą zostać wykorzystane inne analizy dostępne organom wdrażającym, a także prowadzone przez ZMP (w ramach Monitora Rozwoju Lokalnego) oraz statystyki publiczne GUS.

Ewaluacji *ex post* należy dokonać w końcu roku 2030. Ta ewaluacja powinna pozwolić spojrzeć wstecz na cały proces strategiczny i pomóc podjąć decyzje co do dalszego funkcjonowania Partnerstwa i przygotowania kolejnych dokumentów strategicznych.

Opisana powyżej forma powinna być uzupełniona o ewaluację *on-going*, przeprowadzaną krocząco, co 2 lata, po opracowaniu i przedłożeniu przez Lidera RP raportu z monitoringu. Tej ewaluacji można dokonywać przy zaangażowaniu kadr członków partnerstwa, jednak niewchodzących w skład Rady Porozumienia i Zespołu Operacyjnego.

Działania ewaluacyjne inicjowane będą przez Radę Porozumienia lub uruchamiane na wniosek Koordynatora Zespołu Operacyjnego zaakceptowany przez RP.

W działania te będą zaangażowane podmioty zewnętrzne w stosunku do opisanej w rozdz. 4. struktury wdrażania Strategii.

Działania ewaluacyjne będą opierać się na poniższych kryteriach, do których odnosić się będą pytania badawcze zawarte w ankietach czy innych opracowaniach ewaluacyjnych:

- **Skuteczność:** w jakim stopniu realizowane przedsięwzięcia i działania przyczyniają się do osiągnięcia zakładanych celów Strategii Terytorialnej Partnerstwa? W przypadku zadań zakończonych ocena obejmie też efektywność. Aby prawidłowo dokonać oceny, potrzebna będzie znajomość kontekstu i otoczenia społeczno-gospodarczego prowadzonej interwencji, gdyż niekiedy warunki zewnętrzne powodują, że interwencja poprawnie zaprojektowana okazuje się nieskuteczna po ich wystąpieniu.
- **Efektywność:** jaki jest stosunek nakładów i zasobów zaangażowanych w realizację przedsięwzięć i działań do osiągniętych produktów i rezultatów?
- **Użyteczność:** czy osiągnięte produkty i rezultaty realizowanych działań będą użyteczne, funkcjonalne dla mieszkańców (interesariuszy), czy mieszkańcy będą z nich korzystać oraz czy pojawiły się pozytywne lub negatywne efekty uboczne? Na to pytanie pozwolą odpowiedzieć w szczególności badania jakościowe.
- **Trwałość:** czy na poziomie użyteczności realizowanych projektów pozostaną trwałe zmiany i czy zmiany te będą użyteczne przez długi czas?

Przeprowadzenie ewaluacji skutkować może:

- wnioskiem o aktualizację dokumentu strategicznego;
- wskazaniem dotyczącymi zmian w praktyce wdrażania Strategii;
- rekomendacją zmiany realizowanych projektów lub włączenia nowych w przyszłości;
- wskazaniem co do potrzeby opracowania kolejnego dokumentu strategicznego po zakończeniu okresu obowiązywania dotychczasowego.

Wyniki ewaluacji, w tym wnioski i wynikające z nich rekomendacje podlegają upublicznieniu interesariuszom lokalnym.



## **6. Opis procesu zaangażowania partnerów społeczno-gospodarczych**

Partycypacja społeczna rozumiana jest jako włączenie mieszkańców, liderów opinii, podmiotów reprezentujących społeczeństwo obywatelskie i podmiotów gospodarczych na każdym etapie procesu strategicznego: na etapie przygotowania Strategii i jej aktualizowania oraz na etapie realizacji, w tym oceny (ewaluacji). W niniejszym rozdziale zostało opisane zaangażowanie partnerów społeczno-gospodarczych oraz właściwych podmiotów reprezentujących społeczeństwo obywatelskie, podmiotów działających na rzecz ochrony środowiska oraz podmiotów odpowiedzialnych za promowanie włączenia społecznego, praw podstawowych, praw osób niepełnosprawnych, równości płci i niedyskryminacji w pracach nad przygotowaniem i wdrażaniem strategii oraz sprawozdanie konsultacji społecznych wskazane w art. 36 ust. 8 pkt. 4) ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027.

### **5.4 Partycypacja społeczna na etapie przygotowywania strategii**

Udział społeczeństwa został zapewniony już na etapie wstępnym, przy badaniu powiązań funkcjonalnych, korzystania z usług, a także wyrażaniu ocen jakości życia i funkcjonowania obszaru Partnerstwa oraz identyfikacji kluczowych problemów i potrzeb oraz zakresu zadań do realizacji.

Włączenie mieszkańców odbyło się już na etapie sporządzania raportu diagnostycznego poprzez realizację badań ankietowych (z zaangażowaniem Rady Porozumienia i Zespołu Operacyjnego oraz formułę badania opinii publicznej). Zrealizowane, znacznym nakładem sił własnych i zasobów Partnerstwa, badania dostarczyły unikatowego zasobu danych i informacji o gminach obszaru i ich mieszkańcach. Zbadano opinie, preferencje co do spędzania czasu wolnego, zachowania transportowe, korzystanie z usług, plany i aspiracje, zwłaszcza młodych. Przeprowadzono następujące badania:

- Badanie opinii mieszkańców gmin obszaru partnerstwa, zwane dalej „Badaniami mieszkańców”. Badania przeprowadzono online za pomocą

dedykowanego systemu elektronicznego ZMP, na niereprezentatywnej próbie 743 aktywnych internautów - mieszkańców gmin obszaru Partnerstwa, w dniach 25.01-4.03.2021 r. Ankiety do końca wypełniły 354 osoby z terenu wszystkich gmin Partnerstwa (Szprotawa 59%, Małomice 21%, Niegosławice 13% i Brzeźnica 8%). Kobiety stanowiły 65%, mężczyźni tylko 35%. Dominowali respondenci w wieku 31-45 lat (38%), z przedziału 20-30 lat (23%) i 46-55 lat (20%). Większość respondentów legitymowała się wykształceniem wyższym (50%) i średnim (33%), podstawowym niespełna 2%.

W skali całej Polski w badaniach udział wzięło 34 481 osób z terenu 38 partnerstw, reprezentując podobne cechy społeczno-demograficzne (przy czym rozkład wieku był jeszcze bardziej skoncentrowany w przedziale 31-45 lat). Wyniki tych badań służyły do porównań z uzyskanymi na terenie PRDRPZ.

- Badanie opinii oraz planów życiowych młodzieży zwane dalej „Badaniami młodzieży”. Badania, przeprowadzone online za pomocą dedykowanego systemu elektronicznego ZMP, objęły 253 uczniów ostatnich klas szkół ponadpodstawowych mieszkających na obszarze partnerstwa, z tego 186 osób wypełniło kwestionariusz do końca. Badanie przeprowadzono przy aktywnym udziale szkół i ich organów prowadzących. Tłem do porównań były wyniki badań opinii młodych ludzi z 54 miast średnich, uzyskane w 2020 r.
- Badanie opinii lokalnych liderów (VIP), zwane dalej „Badaniami liderów”, skierowane do 4 kategorii liderów lokalnych przeprowadzone online na celowej próbie 24 liderów administracji, gospodarki, sektora społecznego, opinii. Wśród osób, które wypełniły ankietę do końca było 11 kobiet i 10 mężczyzn. 9 to osoby w wieku 35-50 lat, 11 było powyżej 50 roku życia. 38% reprezentowało administrację publiczną, 19% gospodarkę, 33% organizacje pozarządowe, 2 osoby to liderzy opinii.

Odpowiedzi tych osób zestawiono na tle wyników uzyskanych ponad 2000 liderów reprezentujących 38 partnerstw z terenu całej Polski. W skali kraju w badaniach wzięła udział niemal równa grupa kobiet i mężczyzn, 10% w wieku 18-34 lat, 48% w przedziale 35-50 lat, 42% powyżej 50. roku życia. Przyporządkowanie do poszczególnych kategorii aktywności było podobne.

Następnie projekt Raportu Diagnostycznego został upubliczniony na stronach internetowych gmin z możliwością wnoszenia uwag. Podobnie uczyniono z projektem niniejszej Strategii.

## **5.5 Partycypacja społeczna na etapie realizacji strategii**

Po uchwaleniu Strategii i rozpoczęciu wdrażania projektów strategicznych partnerzy społeczni będą uczestniczyć w konsultowaniu szczegółowych rozwiązań proponowanych w projektach, bezpośrednio lub pośrednio przez udział w Radzie Doradczej. Mieszkańcy, stając się głównymi odbiorcami realizowanych działań, z tego punktu widzenia uczestniczyć będą najszerszej w procesie strategicznym, a wyrażając swoje opinie i proponując zmiany, będą mogli przyczynić się do korekt, dostarczą też materiał do prowadzenia ewaluacji.

Pierwszym poziomem włączania społeczności będzie dwukierunkowa komunikacja na temat podejmowanej realizacji projektów czy zmian dokumentów strategicznych, prowadzona w sposób zwyczajowo przyjęty w środowisku lokalnym.

Lokalne podmioty, zgodnie ze swoim doświadczeniem i możliwościami, będą też włączone w bezpośrednią realizację projektów strategicznych.

## **5.6 Partycypacja społeczna na etapie oceny efektów strategii**

Ważną rolę odgrywa partycypacja także na etapie monitorowania i oceny efektów podejmowanych działań. Mieszkańcy i lokalne podmioty będą głównymi uczestnikami badań jakościowych, prowadzonych na potrzeby oceny skutków realizacji Strategii. Prócz badań opinii za pomocą ankiet, inną formą mogą być badania fokusowe dotyczące wybranych, konkretnych zagadnień bądź skierowane do specyficznych grup interesariuszy. Tu ważną rolę w organizacji, poprzez swoje kontakty i możliwości, może odgrywać Rada Doradcza.

## 7. Źródła finansowania – potencjalne źródła finansowania dla poszczególnych projektów

Zapewnienie Partnerstwu odpowiednich środków na realizację celów i ograniczenie ryzyka niedofinansowania wyznaczonych zadań jest ostatecznym warunkiem powodzenia realizacji projektów strategicznych. Źródła finansowania realizacji Strategii stanowią środki zewnętrzne z różnych źródeł dostępne w najbliższej dekadzie, które będą uzupełniane środkami pochodzenia lokalnego – zarówno publicznymi, jak i pochodzącymi od partnerów spoza samorządu.

Wskazuje się zasoby finansowe służące realizacji Strategii w podziale na:

- a) źródło pochodzenia:
  - publiczne środki krajowe (rządowe, regionalne, lokalne);
  - publiczne środki wspólnotowe (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, Europejski Fundusz Społeczny+, Europejska Współpraca Terytorialna, Horyzont Europa, Europejski Fundusz Morski i Rybacki, Europejski Fundusz Rolnictwa i Rozwoju Obszarów Wiejskich);
  - środki prywatne (środki finansowe podmiotów nie wchodzących w skład partnerstwa);
- b) ze względu na stopień oddziaływania gmin tworzących PRDRPZ w sferach wpływu:
  - bezpośredniego (środki własne członków PRDRPZ);
  - pośredniego (np. wydatki samorządu regionalnego przyznane w wyniku aktywności Rady Porozumienia PRDRPZ);
  - uzgodnionego (np. regionalny program operacyjny – Fundusze Europejskie dla Województwa Lubuskiego na lata 2021-2027).

W ramach programu Fundusze Europejskie dla Województwa Lubuskiego na lata 2021-2027 Partnerstwo Razem dla rozwoju powiatu żagańskiego realizując instrument terytorialny (IIT) skorzystać może z następujących kwot dofinansowania w trybach nie konkursowych (w podziale na cele szczegółowe):

**Tabela 5. Podział środków w ramach instrumentu IIT z Funduszy Europejskich dla Lubuskiego 2021-2027 (FELB).**

Cel szczegółowy		kwota [EUR]
1.2	cyfryzacja i e-usługi	102 813,26
1.3	konkurencyjność MŚP	151 195,97
2.2	wsparcie OZE	145 148,13
2.4	zmiany klimatu	235 865,71
2.7	bioróżnorodność i dziedzictwo naturalne	229 817,87
2.8	mobilność miejska	1 343 829,74
4f	edukacja - nowoczesna szkoła i przedszkole	1 459 948,24
4h	włączenie społeczne	508 018,44
5.2	rozwój obszarów wiejskich	1 871 201,26
razem		6 047 838,60

Źródło: opracowanie własne.

Inne uruchamiane na mocy Umowy Partnerstwa programy, które mogą stanowić potencjalne źródło wsparcia realizacji Strategii to:

- 1) Fundusze Europejskie dla Nowoczesnej Gospodarki na lata 2021-2027;
- 2) Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko na lata 2021-2027 (FENIKS);
- 3) Fundusze Europejskie na Rozwoj Cyfrowy na lata 2021-2027;
- 4) Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego na lata 2021-2027;
- 5) Program Rozwoju Obszarów Wiejskich 2014-2020 (przedłużony do 2022) – koncepcje Smart Villages;

oraz pozostałe elementy architektury środków europejskich:

- 6) Krajowy Plan Odbudowy - środki Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności;
- 7) Plan Strategiczny WPR (środki m.in. na odnowienie lub poprawę stanu zabytkowych obiektów budowlanych, służących zachowaniu dziedzictwa kulturowego oraz zakup obiektów charakterystycznych dla tradycji budownictwa w danym regionie z przeznaczeniem na cele publiczne.

Jako wiodące krajowe linie finansowania wymienić należy:

- 8) Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych;
- 9) Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg;
- 10) Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych albo program, który przejmie te funkcje;
- 11) programy Ministerstwa Kultury.

Należy mieć na uwadze, że w wielu przypadkach możliwe do zdobycia środki zewnętrzne będą rozdysponowywane w trybie konkursowym.

## **Spis rycin**

Ryc. 1. Położenie partnerstwa.....	14
Ryc. 2. Wskaźniki rozwoju w poszczególnych obszarach (2018-2022). .....	19
Ryc. 3. Wskaźniki zmian w poszczególnych obszarach 2018-2022 – tendencje. ....	19
Ryc. 4. Schemat połączeń autobusowych i kolejowych terenu Partnerstwa.....	25
Ryc. 5. Drzewo problemów w sferze społecznej. ....	34
Ryc. 6. Drzewo problemów w sferze gospodarczej.....	34
Ryc. 7. Drzewo problemów w sferze środowiskowej.....	35
Ryc. 8. Kluczowe wyzwania rozwojowe Partnerstwa.....	37
Ryc. 9. Najważniejsze priorytety w celach strategicznych partnerów. ....	39
Ryc. 10. Schemat systemu wdrażania Strategii.....	94

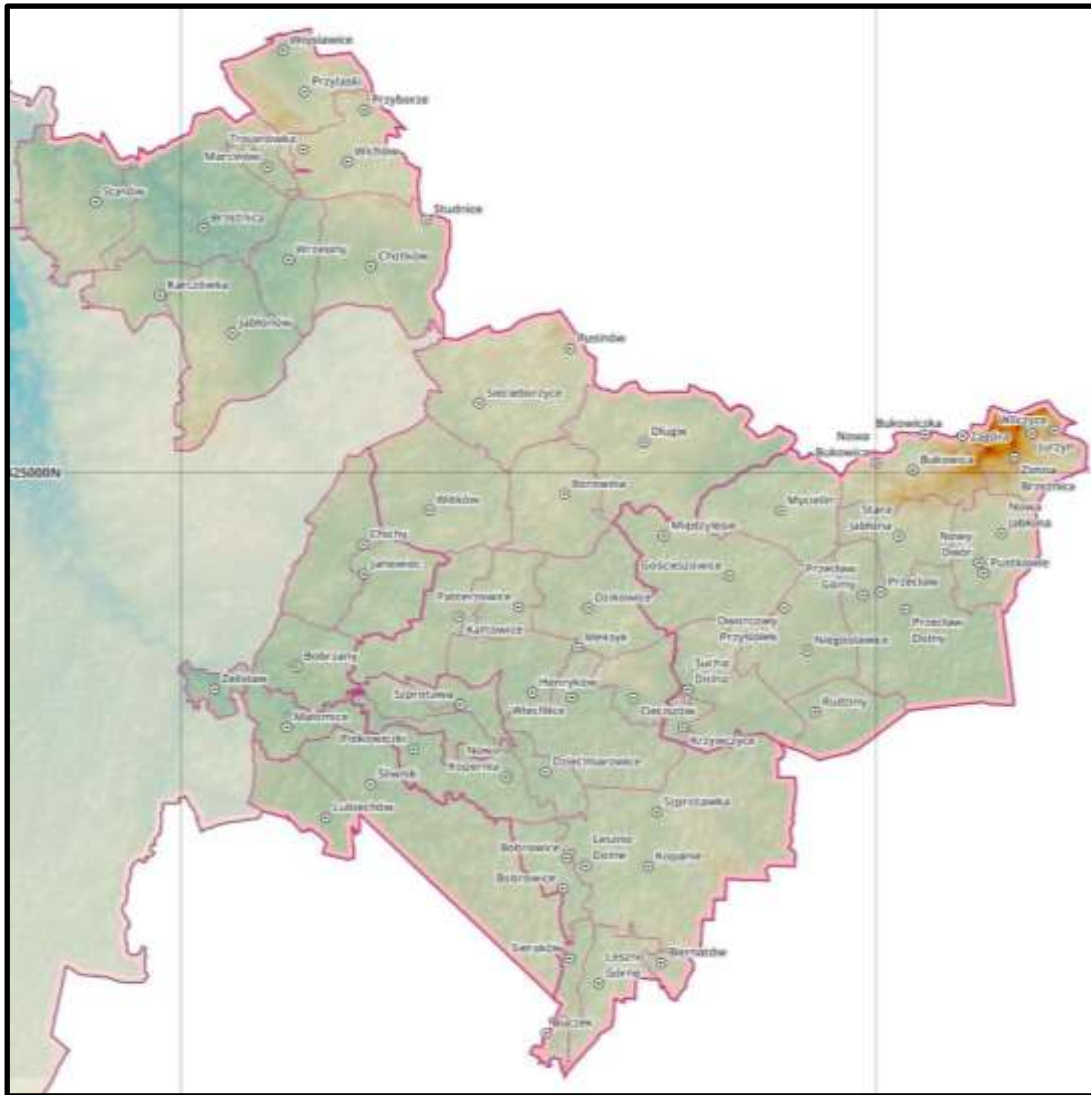
## **Spis tabel**

Tabela 1. Zestawienie opinii ogółu mieszkańców, liderów i młodzieży.....	32
Tabela 2. Lista projektów podstawowych.....	59
Tabela 3. Wskaźniki produktu i rezultatu poszczególnych celów i działań.....	88
Tabela 4. Wskaźniki strategiczne osiągnięcia celów Partnerstwa. ....	101
Tabela 5. Podział środków w ramach instrumentu IIT z Funduszy Europejskich dla Lubuskiego 2021-2027 (FELB). ....	109

## **Spis fotografii**

Fot. 1. Występ zespołu folklorystycznego z gm. Brzeźnica.....	21
Fot. 2. Wieczór nad zalewem w Małomicach .....	23
Fot. 3. Stacja Niegosławice z pociągiem retro .....	40
Fot. 4.....	42
Fot. 5.....	42
Fot. 6. Warsztaty w Żaganii 2.06.2021 r.....	42
Fot. 7. Widok Starego Miasta w Szprotawie .....	49

## Koncepcja tras rowerowych na obszarze Partnerstwa “Razem dla powiatu żagańskiego”



Maj 2023





## Spis treści

1.	<u>Wprowadzenie</u> .....	119
1.1	<u>Zakres projektu</u> .....	119
1.2	<u>Bibliografia</u> .....	119
1.3	<u>Projektowanie przyjazne rowerom</u> .....	120
1.3.1	<u>5 wymogów C.R.O.W</u> .....	120
	<b><u>Spójność</u></b> .....	120
	<b><u>Bezpośredniość</u></b> .....	120
	<b><u>Bezpieczeństwo</u></b> .....	121
	<b><u>Wygoda</u></b> .....	121
	<b><u>Atrakcyjność</u></b> .....	121
2.	<u>Planowanie tras rowerowych</u> .....	122
2.1.	<u>Velostrada</u> .....	122
2.2.	<u>Trasy główne</u> .....	122
2.3.	<u>Trasy pozostałe</u> .....	123
2.4.	<u>Sposoby prowadzenia ruchu rowerowego</u> .....	123
3.	<u>Projektowanie tras rowerowych</u> .....	125
3.1.	<u>Parametry techniczne tras rowerowych</u> .....	125
3.1.1	<u>Prędkość, przyspieszenie i hamowanie</u> .....	125
3.1.2	<u>Stabilność</u> .....	125
3.1.3	<u>Skrajnia</u> .....	125
3.1.4	<u>Promień skreću</u> .....	126
3.1.5	<u>Widoczność</u> .....	126
3.1.6	<u>Pochylenie podłużne</u> .....	127
3.1.7	<u>Pochylenie poprzeczne</u> .....	128
3.2	<u>Rodzaje tras rowerowych wraz z wytycznymi projektowymi</u> .....	128
3.2.1	<u>Droga dla rowerów</u> .....	128
3.2.2	<u>Pasy ruchu dla rowerów</u> .....	131
3.2.3	<u>Uspokojenie ruchu</u> .....	132
3.2.4	<u>Rozwiązania dodatkowe</u> .....	135
4.	<u>Oznakowanie tras rowerowych</u> .....	136
4.1.	<u>Trasy rowerowe krajowe i regionalne</u> .....	136
	<u>Oznakowanie przebiegu</u> .....	136
	<u>Oznakowanie punktów zainteresowania na trasie rowerowej i poza nią</u> .....	138
	<u>Oznakowanie dodatkowe</u> .....	139

4.2. Lokalne trasy rowerowe .....	140
<u>Oznakowanie przebiegu</u> .....	140
<u>Oznakowanie atrakcji turystycznych na trasie rowerowej i poza nią</u> .....	140
<u>Oznakowanie dodatkowe</u> .....	141
5. <u>Uwarunkowania gmin Szprotawa, Niegosławice, Brzeźnice oraz Małomice</u> .....	141
5.1 <u>Uwarunkowania przestrzenne</u> .....	141
5.2 <u>Uwarunkowania demograficzne</u> .....	142
5.3 <u>Cele podróży</u> .....	143
5.4 <u>Uwarunkowania transportowe</u> .....	144
5.4.1 <u>Układ drogowy</u> .....	144
5.4.2 <u>Komunikacja zbiorowa</u> .....	144
5.4.3 <u>Ruch rowerowy</u> .....	146
6. <u>Badanie ankietowe</u> .....	147
7. <u>Koncepcja tras rowerowych</u> .....	157
7.1 <u>Velostrady</u> .....	158
7.1.1. <u>Dolina Bobru</u> .....	159
7.1.2. <u>Szprotawa - Stypułów</u> .....	162
7.1.3. <u>Szprotawa - Nowa Jabłona</u> .....	164
7.2 <u>Trasy Główne</u> .....	166
7.2.1. <u>Trasa nr 1 Szprotawa - Żeliszaw</u> .....	166
7.2.2. <u>Trasa nr 2 Dolina Bobru</u> .....	168
7.2.3. <u>Trasa nr 3 Śliwnik - Szprotawa</u> .....	168
7.2.4. <u>Trasa nr 4 łącznik velostrad</u> .....	169
7.2.5. <u>Trasa nr 5 węzeł wschodni - centrum</u> .....	170
7.2.6. <u>Trasa nr 6 łącznik pomiędzy velostradami B i C</u> .....	170
7.2.7. <u>Trasa nr 7 Rudziny - Mycielin</u> .....	171
7.2.8. <u>Trasa nr 8 Nowa Jabłona Zimna Brzeźnica Góra św. Anny</u> .....	171
7.2.9. <u>Trasa nr 9 Brzeźnica - Chotków</u> .....	172
7.2.10. <u>Trasa nr 10 Brzeźnica - Żagań</u> .....	173
7.2.11. <u>Trasa nr 11 Stypułów - Wojstawice</u> .....	174
7.2.12. <u>Trasa nr 12 Stypułów Żagań</u> .....	175
7.3 <u>Trasy Pozostałe</u> .....	176
7.3.1. <u>Trasa nr 13 Szprotawa - Leszno Górne</u> .....	177
7.3.2. <u>Trasa nr 14 Szprotawa - Piotrowice</u> .....	178
7.3.3. <u>Trasa nr 15 Nowa Kopernia - Wiechlice</u> .....	179

<u>7.3.4. Trasa nr 16 Brzeźnica - Małomice</u> .....	180
<u>7.3.5. Trasa nr 17 Brzeźnica - Koźuchów</u> .....	182
<u>7.3.6. Trasa nr 18 Śliwnik - Małomice</u> .....	183
<u>7.3.7. Trasa nr 19 Pętla Zalew Małomice</u> .....	184
<u>7.3.8. Trasa nr 20 Szprotawa - Szprotawka - Leszno Górne</u> .....	186
<u>7.3.9. Łącznik Mycielin</u> .....	187
<u>7.3.10. Łącznik Pasterzowice</u> .....	187
<u>7.3.11. Łącznik Siecieborzyce</u> .....	187
<u>7.4 Infrastruktura towarzysząca</u> .....	188
<u>7.4.1 Miejsca Obsługi Rowerzystów</u> .....	188
<u>7.4.2 Parkingi rowerowe</u> .....	190
<u>7.4.3 Wypożyczalnie rowerów</u> .....	192
<u>7.4 Wskaźnikowa wycena Koncepcji tras rowerowych</u> .....	192

## Spis tabel

<u>Tabela 1 Sposoby prowadzenia ruchu rowerowego [1]</u> .....	124
<u>Tabela 2 Promień łuku poziomego w zależności od prędkości projektowej</u> .....	126
<u>Tabela 3 Minimalna odległość widoczności na skrzyżowaniach dróg z trasami rowerowymi</u> .....	127
<u>Tabela 4 Minimalna szerokość jednokierunkowej drogi dla rowerów</u> .....	129
<u>Tabela 5 Minimalna szerokość dwukierunkowej drogi dla rowerów</u> .....	129
<u>Tabela 6 Liczba mieszkańców poszczególnych gmin Partnerstwa</u> .....	142
<u>Tabela 7 Wskaźnikowe koszty budowy poszczególnych tras Koncepcji tras rowerowych</u> .....	194

## Spis ilustracji

<u>Ilustracja 1 Droga dla rowerów</u> .....	128
<u>Ilustracja 2 Rekomendowany przekrój nawierzchni drogi dla rowerów</u> .....	130
<u>Ilustracja 3 Kontrapas rowerowy</u> .....	131
<u>Ilustracja 4 Uspokojenie ruchu przy wjeździe do miejscowości</u> .....	133

<u>Ilustracja 5 Znak R-4</u> .....	136
<u>Ilustracja 6 Znak R-4a</u> .....	136
<u>Ilustracja 7 Znak R-4b</u> .....	136
<u>Ilustracja 8 Znak R-4c i R-4d</u> .....	137
<u>Ilustracja 9 Znak R-4e</u> .....	137
<u>Ilustracja 10 Znak prowadzący do atrakcji leżących na trasie rowerowej i poza nią</u> .....	138
<u>Ilustracja 11 Schematyczny przykład prowadzenia trasy rowerowej różnymi wariantami</u> ...	139
<u>Ilustracja 12 Oznakowanie dodatkowe</u> .....	139
<u>Ilustracja 13 Oznakowanie lokalnych tras rowerowych</u> .....	140
<u>Ilustracja 14 Kierowanie do atrakcji leżących poza rowerową trasą lokalną</u> .....	140
<u>Ilustracja 15 Uwarunkowania przestrzenne Partnerstwa</u> .....	141
<u>Ilustracja 16 Liczba mieszkańców poszczególnych gmina Partnerstwa</u> .....	142
<u>Ilustracja 17 Cele podróży na obszarze Partnerstwa</u> .....	143
<u>Ilustracja 18 Komunikacja autobusowa na obszarze Partnerstwa</u> .....	145
<u>Ilustracja 19 Linie kolejowe na obszarze Partnerstwa</u> .....	146
<u>Ilustracja 20 Istniejące trasy rowerowe na obszarze Partnerstwa</u> .....	147
<u>Ilustracja 21 Priorytetowe połączenia rowerowe wg. mieszkańców</u> .....	150
<u>Ilustracja 22 Koncepcja tras rowerowych</u> .....	157
<u>Ilustracja 23 Velostrady na obszarze Partnerstwa</u> .....	158
<u>Ilustracja 24 Szlak Bobru w Jeleniej Górze</u> .....	159
<u>Ilustracja 25 Velostrada Dolina Bobru</u> .....	160
<u>Ilustracja 26 Velostrada Dolina Bobru - wariant w rejonie centrum Szprotawy</u> .....	161
<u>Ilustracja 27 Velostrada Dolina Bobru - wariant w rejonie Leszna Górnego</u> .....	161
<u>Ilustracja 28 Velostrada Szprotawa - Stypułów</u> .....	162
<u>Ilustracja 29 Velostrada Szprotawa - Stypułów wariant dodatkowy obsługujący Pasterzowice</u> .....	163
<u>Ilustracja 30 Velostrada Szprotawa - Stypułów wariant w centrum Szprotawy</u> .....	163
<u>Ilustracja 31 Velostrada Szprotawa - Nowa Jabłona</u> .....	164
<u>Ilustracja 32 Velostrada Szprotawa - Nowa Jabłona wariant alternatywny</u> .....	165
<u>Ilustracja 33 Velostrada Szprotawa - Nowa Jabłona wariant alternatywny w centrum Szprotawy</u> .....	165

<u>Ilustracja 34 Trasy główne</u> .....	166
<u>Ilustracja 35 Trasa główna nr 1 Szprotawa – Żeliszaw</u> .....	167
<u>Ilustracja 36 Trasa główna nr 1 wariant alternatywny w Małomicach</u> .....	167
<u>Ilustracja 37 Trasa główna nr 2 Dolina Bobru</u> .....	168
<u>Ilustracja 38 Trasa główna nr 3 Śliwnik - Szprotawa</u> .....	169
<u>Ilustracja 39 Trasa główna nr 4 łącznik velostrad A i C</u> .....	169
<u>Ilustracja 40 Trasa główna nr 5 Wezeł wschodni - centrum Szprotawy</u> .....	170
<u>Ilustracja 41 Trasa główna nr 6 łącznik pomiędzy velostradami B i C</u> .....	170
<u>Ilustracja 42 Trasa główna nr 7 Rudziny - Mycielin</u> .....	171
<u>Ilustracja 43 Trasa główna nr 8 Nowa Jabłona Zimna Brzeźnica Góra św. Anny</u> .....	172
<u>Ilustracja 44 Trasa główna nr 9 Brzeźnica - Chotków</u> .....	173
<u>Ilustracja 45 Trasa główna nr 10 Brzeźnica - Żagań</u> .....	173
<u>Ilustracja 46 Trasa główna nr 11 Brzeźnica – Żagań</u> .....	174
<u>Ilustracja 47 Trasa główna nr 11 Stypułów - Wojstawice</u> .....	175
<u>Ilustracja 48 Trasa główna nr 12 Stypułów - Żagań</u> .....	176
<u>Ilustracja 49 Trasy pozostałe</u> .....	177
<u>Ilustracja 50 Trasa pozostała nr 13 Szprotawa - Leszno Górne</u> .....	178
<u>Ilustracja 51 Trasa pozostała nr 14 Szprotawa – Piotrowice</u> .....	179
<u>Ilustracja 52 Trasa pozostała nr 15 Nowa Kopernia – Wiechlice</u> .....	180
<u>Ilustracja 53 Trasa pozostała nr 16 Brzeźnica - Małomice</u> .....	181
<u>Ilustracja 54 Trasa pozostała nr 16 wariant alternatywny pomiędzy Bobrzanami i Janowcem</u> .....	182
<u>Ilustracja 55 Trasa pozostała nr 17 Brzeźnica - Kozuchów</u> .....	183
<u>Ilustracja 56 Trasa pozostała nr 18 Śliwnik - Małomice</u> .....	184
<u>Ilustracja 57 Trasa pozostała nr 18 wariant alternatywny w rejonie stacji kolejowej Małomice</u> .....	184
<u>Ilustracja 58 Trasa pozostała nr 19 Zalew Małomice</u> .....	185
<u>Ilustracja 59 Trasa Szprotawa-Szprotawa-Leszno Górne</u> .....	186
<u>Ilustracja 60 łącznik Mycielin trasa główna nr 7</u> .....	187
<u>Ilustracja 61 łącznik Pasterzowice</u> .....	187
<u>Ilustracja 62 łącznik Siecieborzyce łączący velostradę z MOREm 'Wieża'</u> .....	188

<u>Ilustracja 63 Przykładowe miejsce obsługi rowerzystów</u> .....	189
<u>Ilustracja 64 Planowane Miejsca Obsługi Rowerzystów oraz Bike+Ride</u> .....	190
<u>Ilustracja 65 Rekomendowany stojak rowerowy</u> .....	191
<u>Ilustracja 66 Lokalizacje Bike + Ride</u> .....	191



# 1. Wprowadzenie

## 1.1 Zakres projektu

Projekt wykonania koncepcji budowy ścieżek rowerowych na obszarze Partnerstwa „Razem dla rozwoju powiatu żagańskiego” w ramach projektu „CWD Plus ma za zadanie określić docelowy przebieg tras rowerowych na terenie czterech gmin tj. Szprotawy, Niegosławic, Brzeźnic oraz Małomic. Docelowo trasy rowerowe powinny objąć też sąsiednie gminy wchodzące w skład powiatu żagańskiego. Wyznaczenie przebiegu tras będzie bazowało na szeregu danych. Z jednej strony poddane analizie zostały wszystkie dostępne materiały w tym zakresie, z drugiej przeprowadzona została analiza planistyczna, która korzystała z wielu ważnych danych jak np. gęstość zamieszkania, cele podróży, ukształtowanie terenu, miejsca pracy, komunikacja zbiorowa, etc.

Dodatkowo opracowanie zbiera wytyczne techniczne odnośnie projektowania tras rowerowych tak aby służyły użytkownikom. Stosowanie niniejszego opracowania w przypadku planowania i projektowania tras rowerowych powinno być obligatoryjne na terenie Partnerstwa.

## 1.2 Bibliografia

Niniejsze opracowanie, oprócz Koncepcji tras rowerowych, stanowią uzupełnienie i doprecyzowanie obowiązujących przepisów. W ramach prac nad dokumentem korzystano między innymi z następujących opracowań i aktów prawnych:

- [1] Design Manual for Bicycle Traffic, CROW, december 2016,
- [2] Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin Partnerskich,
- [3] Dane przestrzenne dla gmin Partnerskich,
- [4] Drogi i trasy rowerowe w Gminie Szprotawa, 2019 r.
- [5] Plan gospodarki niskoemisyjnej dla gminy Szprotawa do roku 2027, 2020 r.
- [6] Zarys wniosku o dofinansowanie - Wspólny system ścieżek rowerowych, 2022 r.
- [7] Strategia Rozwoju Gminy Szprotawa na lata 2015 - 2023 r.
- [8] Ustawa Prawo o Ruchu Drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r.,
- [9] Ustawa o Drogach Publicznych z dnia 21 marca 1985 r.,
- [10] Ustawa Prawo Wodne z dnia 20 lipca 2017 r.,
- [11] Ustawa Prawo Budowlane z dnia 7 lipca 1994 r.,
- [12] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- [13] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem,

[14] Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych,

[15] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach,

[16] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.

## 1.3 Projektowanie przyjazne rowerom

Infrastruktura przyjazna rowerzystom powinna bazować na pięciu podstawowych wymogach C.R.O.W - holenderskiej platformy technicznej posiadającej największe doświadczenie w zakresie planowania ruchu rowerowego. Rozdział ten pozwala zatem na zrozumienie perspektywy rowerzysty, jego uwarunkowań i konsekwencji dla projektowania.

### 1.3.1 5 wymogów C.R.O.W

#### **Spójność**

Spójność jest podstawowym wymaganiem dla sieci tras rowerowych. Oznacza, że wszystkie źródła i cele podróży powinny być obsługiwane odpowiednim połączeniem rowerowym. Zakłada się zatem, że 100% źródeł i celów podróży jest obsługiwana rowerowo.

#### **Bezpośredniość**

Bezpośredniość dla sieci tras rowerowych rozpatrywana jest w dwóch aspektach tj. względem odległości (wydłużenie) oraz względem czasu (opóźnienie). Ze względu na fakt, że rowerzysta napędza swój pojazd przy wykorzystaniu własnych mięśni zawsze będzie dążył do jak najkrótszej trasy względem odległości oraz jak najszybszej względem czasu trasy. Nadkładanie drogi, oczekiwanie na sygnalizacji świetlnej lub udzielanie pierwszeństwa innym użytkownikom drogi to główne parametry wpływające na niekorzystne kształtowanie współczynnika bezpośredniości.

#### Wydłużenie

Wydłużenie to stosunek odległości między punktami trasy rowerowej w linii prostej do długości toru ruchu. Dobrze zaprojektowana sieć tras głównych powinna mieć średni współczynnik wydłużenia nie większy niż 1,2. Dla tras nie wchodzących w skład głównej sieci współczynnik wydłużenia może wynosić do 1,4.

#### Opóźnienie

Jest niezmiernie ważne aby rowerzyści mogli korzystać z tras z jak najmniejszymi zakłóceniami lub z minimalnym czasem oczekiwania. Badania pokazują, że aż 85% czasu w miastach rowerzyści tracą przez sygnalizację świetlną. Zmniejszanie zatem liczby sygnalizacji świetlnej lub poprawa jej funkcjonowania (np. poprzez skrócenie cykli lub dodanie drugiego rowerowego otwarcia) obniżają współczynnik opóźnienia.



## **Bezpieczeństwo**

Bezpieczeństwo można opisać jako brak fizycznego i psychicznego zagrożenia dla użytkownika. Infrastruktura rowerowa zapewniająca bezpieczeństwo powinna zatem minimalizować liczbę punktów kolizji z innymi pojazdami i pieszymi i dbać o następujące parametry:

- bezpieczeństwo ruchu drogowego
- bezpieczeństwo osobiste (mocniej opisane w Atrakcyjności)
- bezpieczeństwo zdrowotne

## **Wygoda**

Aby skutecznie zachęcić nowe osoby do jazdy rowerem musi być ona wygodna oraz sprawiać przyjemność. Wygoda powinna wiązać się z minimalizacją (najlepiej całkowitym ograniczeniem) uciążliwości oraz zapewnieniem czytelności rozwiązań. Ma to szczególne znaczenie w kontekście rowerzystów rekreacyjnych czy nowych, którzy na przykład przesiedli się z samochodu. Choć z pozoru wydaje się to czynnik mniej ważny i często jest ignorowany, ma ważną rolę w zakresie zwiększania ruchu rowerowego. Następujące wymagania związane z wygodą obowiązują na poziomie sieci tras rowerowych:

- Unikanie uciążliwości związanych z nadmiernym ruchem samochodowym
- Oznakowanie tras rowerowych
- Rozpoznawalność/czytelność tras rowerowych
- Równa nawierzchnia
- Ograniczenie liczby skrętów

## **Atrakcyjność**

Atrakcyjność jest czynnikiem mocno subiektywnym. Z poziomu ogólnego należy dbać o podstawowe dwa czynniki: bezpieczeństwo osobiste oraz atrakcyjne środowisko. To one zapewniają, że jazdę odczuwamy jako przyjemną. Z poziomu sieci warto aby trasy przebiegały przez obszary tętniące życiem w zróżnicowanym otoczeniu, z dobrze utrzymaną i oświetloną przestrzenią publiczną.

Połączenia rowerowe muszą zapewniać wystarczającą widoczność otoczenia oraz innych użytkowników przestrzeni wraz z zapewnieniem kontaktu wzrokowego. Należy unikać np. wąskich zakrętów, ograniczenia widoczności przez roślinność, projektowania ciasnych, niezapewniających dobrej widoczności tuneli. Bezpieczeństwo powinno być zapewnione przez 24 godziny, w związku z tym istotnym elementem jest oświetlenie. Jeśli z jakichś powodów nie jest możliwe spełnienie powyższych wymagań należy wyznaczyć trasę alternatywną wolną od tych czynników.

## 2. Planowanie tras rowerowych

Przez trasę rowerową należy rozumieć spójny ciąg rozwiązań technicznych zapewniający komfortową jazdę rowerem. W ramach danej trasy rowerowej mogą funkcjonować różne rozwiązania techniczne, jak np. drogi dla rowerów, pasy ruchu dla rowerów, kontrapasy rowerowe, ulice o ruchu uspokojonym, strefy zamieszkania, łączniki rowerowe, drogi wewnętrzne o małym natężeniu ruchu, chodniki z dopuszczonym ruchem rowerowym. Trasa rowerowa nie musi być drogą dla rowerów w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, może natomiast obejmować odcinki takich dróg.

Wybór konkretnych rozwiązań dla poszczególnych tras zależy jest od liczby pojazdów oraz prędkości z jaką się poruszają, a nie od roli jaką pełnią w sieci tras. W celu ułatwienia podejmowania decyzji odnośnie konkretnego rozwiązania należy posłużyć się Tabelą 1. Sposoby prowadzenia ruchu rowerowego [1].

Rola dla danej trasy czyli tzw. hierarchia tras rowerowych zakłada następujący podział na terenie gmin Brzeźnica, Małomice, Niegosławice, Szprotawa:

- Velostrady
- Trasy główne
- Trasy pozostałe

W zależności od funkcji oraz potencjału ruchowego danej trasy przyjęte powinny zostać odpowiednie parametry przedstawione w dalszej części opracowania.

### 2.1. Velostrada

Velostrady to rowerowe trasy szybkiego ruchu zapewniające przemieszczanie się na dłuższych dystansach (przyjmuje się dystans od 5 do ok. 30 km). Odcinek velostrady może jednocześnie służyć jako atrakcyjny dojazd do konkretnego celu. Agregują największy ruch rowerowy w regionie.

### 2.2. Trasy główne

Główne trasy rowerowe realizują najważniejsze połączenia komunikacyjne. Trasy te zapewniają powiązania pomiędzy źródłami i celami podróży (dom, praca, edukacja, zakupy, kultura, etc.).

W celu określenia siatki rowerowych tras głównych określone zostały najważniejsze źródła i cele podróży. Źródła podróży to przede wszystkim miejsca zamieszkania, ważne przystanki komunikacji zbiorowej czyli te miejsca, gdzie rozpoczyna się podróż rowerem. Cele podróży to obszary i obiekty przyciągające wiele osób w tym również rowerzystów jak np.:

- centrum,
- centra handlowe,
- budynki o ważnej funkcji publicznej,
- budynki edukacyjne,
- obiekty sportowe: baseny, boiska, tereny rekreacyjne, parki,
- zakłady pracy,
- tereny przemysłowe,
- ważne węzły komunikacji zbiorowej (dworce i stacje kolejowe, przystanki tramwajowe i autobusowe),
- połączenia z regionalną siecią tras rowerowych oraz rekreacyjnymi trasami rowerowymi,
- obiekty, które nie przyciągają codziennego ruchu ale mogą charakteryzować się okresowym popularnym wykorzystaniem jak np. bazar, teatr, kino, kościół, stadion, koncert, obszary życia nocnego, etc.

Kierunki łączące źródła i cele podróży zostały następnie przekształcone w konkretne trasy rowerowe osadzone w strukturze przestrzennej gmin Brzeźnica, Małomice, Niegosławice, Szprotawa. Przy ich wytyczaniu ważną rolę pełniła również analiza układu drogowego tak aby eliminować potencjalnie niebezpieczne miejsca.

### 2.3. Trasy pozostałe

Oprócz tras wskazanych w opracowaniu inne ulice, obszary, drogi leśne i przestrzenie powinny być również przyjazne dla ruchu rowerowego. Aby zapewnić wszystkim mieszkańcom możliwość komfortowego korzystania z roweru, trasy rowerowe powinny powstać również w rejonie obszarów zamieszkania, szkół, lasów i wszystkich innych celów i źródeł podróży.

### 2.4. Sposoby prowadzenia ruchu rowerowego

Wybór sposobu organizacji ruchu rowerowego na danej ulicy/drodze zależy przede wszystkim od prędkości miarodajnej samochodów oraz natężenia ruchu samochodowego na danej ulicy. W dalszej kolejności należy brać pod uwagę udział ruchu ciężkiego. Co do zasady, im więcej samochodów i im wyższa ich prędkość, tym bardziej potrzebna jest segregacja ruchu rowerowego od samochodowego.

Decydując o rodzaju infrastruktury rowerowej na danej ulicy warto bazować na poniższej tabeli.

Kategoria drogi	Prędkość rzeczywista		Natężenie ruchu samochodów	Element sieci tras rowerowych		
				Pozostała trasa rowerowa (natężenie rowerów < 750/dobę)	Główna trasa rowerowa (natężenie rowerów 500-2500/dobę)	Velolstrada (natężenie rowerów > 2000/dobę)
D lub L	do 30 km/h		<2500	Ruch mieszany	Ruch mieszany lub ulica rowerowa	Ulica rowerowa (z pierwszeństwem)
			2000-5000		Ruch mieszany lub pasy ruchu dla rowerów	Droga dla rowerów lub pas ruchu dla rowerów (z pierwszeństwem)
			> 4000	pasy ruchu dla rowerów lub droga dla rowerów	pasy ruchu dla rowerów lub droga dla rowerów	
L, Z, G, Gp	do 50 km/h	Jezdnia 2x1 Jezdnia 2x2	bez znaczenia		droga dla rowerów	
	do 70 km/h				droga dla rowerów	

Tabela 6 Sposoby prowadzenia ruchu rowerowego [1]

## 3. Projektowanie tras rowerowych

Poniżej opisane zostały podstawowe parametry techniczne dla poszczególnych rodzajów tras rowerowych. Omówiono różne rozwiązania jak drogi dla rowerów, drogi dla rowerów i pieszych, pasy ruchu dla rowerów, uspokojenie ruchu. Wskazano parametry techniczne dla szerokości, nawierzchni, geometrii, konstrukcji nawierzchni, pochyleń, etc. tras rowerowych.

### 3.1. Parametry techniczne tras rowerowych

#### 3.1.1 Prędkość, przyspieszenie i hamowanie

Prędkość projektowa tras rowerowych wynosi od 20 km/h do 40 km/h w zależności od przeznaczenia danej trasy (pozostałe - 20 km/h, główne - 30 km/h, велоstrady - 40 km/h). To prędkość, którą z powodzeniem rozwija wielu rowerzystów. Fakt ten został dodatkowo wzmocniony przez dopuszczenie do ruchu na drogach dla rowerów urządzeń transportu osobistego. Dla tras ze zjazdami zaleca się przyjmowanie prędkości o 5 km/h wyższych niż dla odcinków płaskich. Rowerzysta przyspiesza z prędkości 0,8 do 1,2 m/s.

#### 3.1.2 Stabilność

Rower jest pojazdem niestabilnym. Stojąc lub poruszając się ze zbyt małą prędkością przewraca się. W celu zapobiegnięcia wywrócenia przy niskiej prędkości rower „wężykuje”, w konsekwencji czego potrzebuje więcej przestrzeni (np. na dojazdach do sygnalizacji świetlnej, na stromych podjazdach, w zakrętach). Dopiero od prędkości ok. 15 km/h rowerzysta jest w stanie jechać w równowadze. Wszystkie potencjalne elementy mogące wpływać na zachwianie równowagi powinny być eliminowane. Należą do nich np.:

- podmuchy boczne (wiatr, samochody ciężarowe),
- nierówność nawierzchni (ubytki, zła nawierzchnia),
- śliskość (lód, śnieg, kałuże, mokre liście),
- wymuszanie niskiej prędkości.

#### 3.1.3 Skrajnia

Rowerzysta w celu przemieszczania się oprócz szerokości samej trasy rowerowej wymaga również pasa wolnej przestrzeni zwanej skrajnią. Skrajnia dzieli się na pionową i poziomą.

Bazując na polskich regulacjach prawnych skrajnia pozioma wynosi minimum 0,5 m. W wyjątkowych sytuacjach dopuszcza się jej zmniejszenie do 0,2 m. W obszarze skrajni nie mogą być lokalizowane żadne urządzenia infrastruktury technicznej lub inne przedmioty, których wysokość przekraczałaby 0,05 m od poziomu drogi dla rowerów. Skrajnia powinna być poszerzana w zakrętach po wewnętrznej stronie łuku.

Wysokość skrajni pionowej nad drogą dla rowerów powinna być nie mniejsza niż 2,50 m. W osi drogi dla rowerów dopuszcza się umieszczanie wyłącznie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, uniemożliwiających wjazd niepożądanych pojazdów. W takim przypadku dopuszcza się pozostawienie jedynie 1,6 metrowej szerokości pomiędzy słupkami zapewniającej jednokierunkową jazdę rowerem po obu stronach słupka. Słupek w takiej sytuacji musi być oznakowany tak aby był widoczny przy złej widoczności i nocą.

### 3.1.4 Promień skrętu

Łuki pomiędzy odcinkami prostymi zapewniają możliwość utrzymania prędkości jazdy. Promień łuków poziomych jest uzależniony od prędkości projektowej. Wartości promieni dla poszczególnych tras rowerowych zawarte są w Tabeli nr 2.

Trasa rowerowa			
Parametr	Pozostała	Główna	Cyklostrada
Prędkość projektowa [km/h]	20 [km/h]	30 [km/h]	40 [km/h]
Minimalny promień łuku poziomego	> 10 [m]	> 20 [m]	> 25 [m]

Tabela 7 Promień łuku poziomego w zależności od prędkości projektowej

Minimalna wartość promienia skrętu wynosi 5 metrów. Wynika ona z faktu, że poniżej tego promienia prędkość rowerzysty musi zostać zredukowana poniżej 12 km/h co w konsekwencji obniża stabilność i grozi upadkiem. Taka wartość promienia może być zatem stosowana jedynie w przypadku wykonywania manewrów skrętu np. na drogach dla rowerów a nie na odcinkach liniowych.

Na łukach poziomych o promieniu mniejszym niż 20 m należy wprowadzać poszerzenia przekroju poprzecznego drogi dla rowerów o minimum 30% na całej długości łuku.

### 3.1.5 Widoczność

Trasy rowerowe powinny zapewniać dobrą widoczność zarówno na odcinkach prostych jak i na skrzyżowaniach. Widoczność ma na celu umożliwienie podjęcia bezpiecznej reakcji, tj. np. zahamowanie przed nadjeżdżającym pojazdem, ominięcie przeszkody, ubytku na drodze, etc. Widoczność można podzielić na odcinki liniowe oraz skrzyżowania.

#### Widoczność na skrzyżowaniach

Na skrzyżowaniach rowerzysta i kierowca muszą mieć zapewnioną odpowiednią widoczność zgodnie z parametrami przedstawionymi w Tabeli 3. Wymiar ten powinien być zachowany w odległości nie mniejszej niż 3 metry od krawędzi jezdni.

Prędkość miarodajna na drodze [km/h]	90	70	50	30
Minimalna odległość widoczności [m]	160	100	70	40

Tabela 8 Minimalna odległość widoczności na skrzyżowaniach dróg z trasami rowerowymi

### Widoczność na odcinkach prostych

W celu zapewnienia odpowiedniej wygody i bezpieczeństwa należy zapewnić rowerzyście również widoczność na odcinku poza skrzyżowaniem zgodnym z Tabelą 4. Dzięki zachowaniu tych parametrów zapewnione zostaje pole widoczności zapewniające reakcję rowerzysty w czasie wynoszącym od 10 sekund (komfortowa widoczność) do 5 sekund (minimalna widoczność).

Parametr	Trasa rowerowa	
	Pozostała	Główna
Prędkość projektowa	20 [km/h]	30 [km/h]
Komfortowa widoczność drogi	55 [m]	83 [m]
Minimalna widoczność drogi	28 [m]	42 [m]

Tabela 4 Wymagana widoczność na trasach rowerowych w zależności od prędkości rowerzysty

### 3.1.6 Pochylenie podłużne

W ciągu tras rowerowych należy minimalizować pochylenie podłużne. Strome i długie podjazdy mogą stanowić poważną przeszkodę dla wielu użytkowników ze względu na konieczność pokonania siły grawitacji.

Rekomendowane pochylenie podłużne podjazdu zależy jest od jego długości. Im dłuższy podjazd i bardziej strome jego nachylenie tym trudniej podejść. Jeśli z kolei długość podjazdu się skraca można zastosować większe nachylenie. Wartości graniczne pochylenia podłużnego wahają się pomiędzy 1,75% a 10%. Według polskich przepisów wartością rekomendowana jest 5%. Wpływ na nachylenie mają również siły wiatrów, w związku z czym dla podjazdów otwartych, gdzie spodziewać się można częstych podmuchów wiatru, należy stosować łagodniejsze nachylenia.

Dla podjazdów powyżej 5% należy stosować zabiegi ułatwiające podjazd:

- spoczniki o długości ok. 20 m co 3-5 m różnicy poziomów, a dla spadku większego niż 10% co 2 m różnicy poziomów (pozwalają odpocząć i ponownie nabrać prędkości),
- projektować niweletę drogi dla rowerów tak, aby górna część podjazdu była zawsze słabiej pochylona od dolnej (w dolnej rowerzysta może wykorzystać swój pęd),

- wprowadzać rozwiązania maksymalnie ułatwiające jazdę rowerzysty na tym odcinku, w celu uniknięcia niepotrzebnych strat jego energii (nawierzchnia, pierwszeństwo),
- wprowadzać poszerzenia przekroju o wartości minimum 30% szerokości drogi dla rowerów.

### 3.1.7 Pochylenie poprzeczne

Pochylenie poprzeczne drogi dla rowerów powinno być jednostronne i wynosić od 2% do 5%. Wskazane w Rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie pochylenie poprzeczne wynoszące minimalnie 1% ze względów wykonawczych często nie zapewnia poprawnego odwodnienia. Na łukach poziomych spadek pochylenia poprzecznego należy skierować ku wewnętrznej stronie.

## 1.4 3.2 Rodzaje tras rowerowych wraz z wytycznymi projektowymi

### 3.2.1 Droga dla rowerów

Drogi dla rowerów są najbardziej popularnym rozwiązaniem dla ruchu rowerowego. Zapewniają wysoki poziom bezpieczeństwa dzięki odseparowaniu od ruchu samochodowego. Nadają się dla wszystkich użytkowników - od sportowców, przez osoby starsze po dzieci. Drogi dla rowerów są oddzielone od jezdni konstrukcyjnie. Optymalnie powinny zachowywać dystans od jezdni. W przypadku szerokich jezdni możliwe jest również wyznaczenie dróg dla rowerów z istniejącej szerokości jezdni.



*Ilustracja 1 Droga dla rowerów*



Drogi dla rowerów mogą być lokalizowane na ulicach o różnej funkcji. Im większe natężenie ruchu zmotoryzowanego oraz ich większa prędkość, zasadność wydzielenia infrastruktury rowerowej jest większa. Badania pokazują, że są one bezpieczniejsze niż pasy ruchu dla rowerów.

## Oznakowanie

Drogi dla rowerów należy oznakować przy pomocy:

- oznakowania pionowego C-13 typu MINI (folia odblaskowa II generacji),
- oznakowania poziomego P-23 (w przypadku jednokierunkowych dróg dla rowerów zaleca się stosować je ze strzałkami kierunkowymi P-8 MINI),
- strzałek kierunkowych P-8 MINI,
- warunkową linię zatrzymania P-14 lub P-13,
- oznakowanie kierunkowe umożliwia oznaczanie kierunków ruchu, relacji skrzyżnych, etc.

## Szerokość

Szerokość drogi dla rowerów powinna być dostosowana do spodziewanego natężenia ruchu rowerowego oraz kategorii trasy rowerowej. Minimalne szerokości dróg dla rowerów wynoszą 1,5 m dla jednokierunkowych oraz 2 m dla dwukierunkowych. Zalecane szerokości przedstawiono w tabelach 5 i 6.

Na dojazdach do przejazdów dla rowerzystów bez pierwszeństwa lub z sygnalizacją świetlną warto projektować obszar akumulacji. W tym celu na długości 2 - 6 metrów należy poszerzyć drogę dla rowerów o 30%.

Natężenie ruchu [rower/godzinę]	Minimalna szerokość jednokierunkowej drogi dla rowerów [m]
< 150	1,5
150 – 750	2 – 2,5
> 750	3 – 3,5

*Tabela 9 Minimalna szerokość jednokierunkowej drogi dla rowerów*

Natężenie ruchu [rower/godzinę]	Minimalna szerokość dwukierunkowej drogi dla rowerów [m]
50	2
50 – 200	2,5
> 200	3 – 4

*Tabela 10 Minimalna szerokość dwukierunkowej drogi dla rowerów*

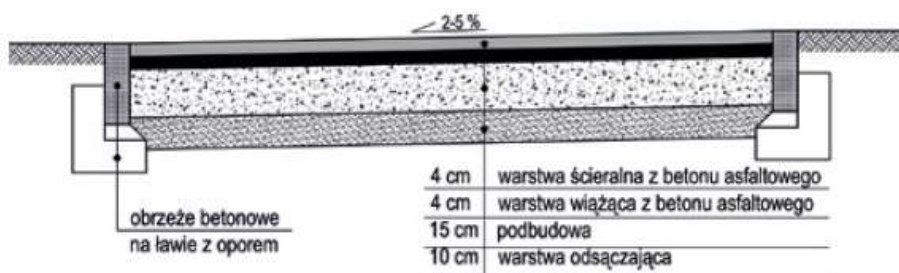
## Nawierzchnia

### Warstwa ścieralna

Ruch rowerowy wymaga jak najmniejszych oporów toczenia, zatem nawierzchnia powinna być możliwie gładka zapewniając jednocześnie dobrą przyczepność. Zdecydowanie najlepszymi nawierzchniami w kontekście warstwy ścieralnej jest beton asfaltowy lub beton cementowy. Warstwa ścieralna powinna być układana na warstwie wiążącej również wykonanej z betonu asfaltowego zgodnie z Rysunkiem 2. Niedopuszczalne jest stosowanie nawierzchni z większymi oporami toczenia jak np. kostka kamienna, betonowa, nawierzchnie tłuczniowe, etc. Wyjątek mogą stanowić odcinki tras leżące w strefach ochrony konserwatorskiej, gdzie dopuszcza się cięte, bezfazowe, płomieniowane płyty kamienne. Nawierzchnię należy układać mechanicznie za pomocą odpowiedniego rozścielacza.

### Podbudowa

Konstrukcję podbudowy należy projektować i wykonywać na podłożu niewysadzinowym grupy nośności G1. W przypadku podłoża zaszerzowanego do innej grupy nośności należy doprowadzić je do grupy nośności G1. Nośność podbudowy musi zapewniać możliwość przenoszenia obciążeń od pojazdów mechanicznych używanych podczas budowy warstwy ścieralnej drogi dla rowerów (np. rozścielania asfaltu) i urządzeń do mechanicznego czyszczenia lub odśnieżania nawierzchni. Wymaga się projektowania i wykonania podbudowy w sposób zabezpieczający przed zniszczeniami, które mogą być powodowane warunkami zimowymi (w warunkach zamarzania i odwilży). Podbudowa powinna być wykonana z kruszywa łamanego 0/31 stabilizowanego mechanicznie o grubość warstwy po zagęszczeniu co najmniej 15 cm, układanej na warstwie odsączającej z piasku (grubość warstwy w zależności od warunków gruntowych, ale nie mniej niż 10 cm po zagęszczeniu).



Ilustracja 2 Rekomendowany przekrój nawierzchni drogi dla rowerów

### Przecięcia dróg podporządkowanych i zjazdów

Przy projektowaniu nawierzchni drogi dla rowerów przecinającej zjazdy (indywidualne i publiczne) oraz drogi podporządkowane należy stosować rozwiązania podkreślające pierwszeństwo rowerów nad samochodami poprzez zachowanie ciągłości niwelety oraz nawierzchni drogi dla rowerów oraz chodnika. Krawędzie drogi dla rowerów oraz chodnika ograniczyć obrzeżami lub krawężnikiem (w zależności od obciążeń) równoległe do jezdni bez krawężnika lub obrzeża ograniczającego zjazd. Różnicę wysokości pomiędzy poziomem jezdni

a drogi dla rowerów należy rozłożyć na długości szerokości pasa terenu pomiędzy drogą dla rowerów a jezdnią w taki sposób, by nie zmieniać niwelety drogi dla rowerów.

Ze względów bezpieczeństwa niedopuszczalne jest przerywanie ciągłości nawierzchni warstwy ścieralnej drogi dla rowerów w miejscu zjazdów. Nie należy stosować krawężników w poprzek drogi dla rowerów.

### 3.2.2 Pasy ruchu dla rowerów

Pasy ruchu dla rowerów są zawsze jedno-kierunkowe oraz wyznaczone w poziomie jezdni przy pomocy oznakowania poziomego i pionowego. Pasy ruchu dla rowerów mogą być lokalizowane na ulicach o różnej funkcji. Ze względu na fakt, że nie dają fizycznej ochrony od ruchu samochodowego mogą być stosowane przy ograniczonym natężeniu oraz prędkości ruchu samochodowego. Ze względu na zbliżenie do ruchu samochodowego są mocniej wystawione na negatywne efekty ruchu samochodowego (hałas, spaliny, etc.).



*Ilustracja 3 Kontrapas rowerowy*

#### Oznakowanie

Pas ruchu dla rowerów oznakowuje się oznakowaniem poziomym oraz pionowym według poniższych zaleceń:

- linią P-2b w sytuacji, gdy nie jest możliwe przekraczanie pasa dla rowerów zarówno na odcinkach między skrzyżowaniami jak i na skrzyżowaniach;
- linią P-1e w sytuacji, gdy pas dla rowerów leży pomiędzy pasami dla ruchu ogólnego oraz przy zatoce postojowej;
- linią P-1e oraz P-7a od strony krawędzi jezdni w sytuacji, gdy pas rowerowy prowadzony jest przez skrzyżowanie przy krawężniku;
- znakami P-23 nie rzadziej niż co 50 m;
- znakami pionowymi F-19;
- strzałkami kierunkowymi P-8 z grupy MINI zgodnie z Schematem 28;
- warunkową linią zatrzymania P-14 lub P-13.

W obszarze skrzyżowań zaleca się barwienie obszarów kolizyjnych kolorem czerwonym.

## Szerokość

Minimalna szerokość pasa ruchu dla rowerów wynosi 1,5 metra bez wliczania szerokości cieku przykrawężnikowego i szerokości linii. Taka szerokość jest jednak niewystarczająca na wyprzedzanie się rowerzystów, na jazdę rodzica razem z dzieckiem w związku z czym zaleca się kształtowanie szerszych pasów ruchu dla rowerów (od 1,75 do 2 metrów a w obrębie skrzyżowań do 3).

Zaleca się powiększenie tej szerokości w następujących przypadkach:

- natężenie ruchu rowerowego powyżej 50 rowerów / na godzinę – poszerzenie do 2,0 metrów,
- na łukach poziomych promienie mniejsze niż 20 metrów – poszerzenie o 30 cm,
- zbyt duża szerokość pasów ruchu dla ruchu ogólnego zachęcająca do rozwijania nadmiernych prędkości – poszerzenie do szerokości wynikającej z dostępnej szerokości jezdni.

## Parkowanie

Parkowanie zlokalizowane przy pasie ruchu dla rowerów zwiększa niebezpieczeństwo. Wynika to z faktu przecinania się torów ruchu podczas manewrów parkowania i włączania się do ruchu oraz potencjalnych kolizji otwieranych drzwi z ruchem rowerowym. Jeśli jednak pas ruchu dla rowerów wyznaczony jest w sąsiedztwie parkowania należy odsunąć o 1 m (dopuszcza się zmniejszenie wymiaru do min 0,5 m) od krawędzi stanowisk postojowych.

## Nawierzchnia

Konstrukcja nawierzchni pasa ruchu dla rowerów (warstwa ścieralna, podbudowa itp.) jest taka sama jak dla jezdni, na której został wyznaczony. Zaleca się stosowanie barwionej na czerwono warstwy ścieralnej w miejscach potencjalnych kolizji.

Pasy ruchu dla rowerów mogą być wyznaczone jedynie na dobrze utrzymanej nawierzchni. Niedopuszczalne jest wyznaczanie pasów ruchu dla rowerów na jezdniach ze znacznymi ubytkami, zapadniętymi wpustami deszczowymi oraz w miejscach znacznych nierówności.

### 3.2.3 Uspokojenie ruchu

W przypadku ograniczonej liczby rowerzystów oraz przy natężeniu ruchu zmotoryzowanego nie przekraczającego 5000/dobę ruch rowerowy możliwy jest do prowadzenia wspólnie z ruchem zmotoryzowanym przy wykorzystaniu stref ruchu uspokozonego. Wewnątrz stref powinno wtedy obowiązywać fizyczne ograniczenie prędkości do 30 [km/h]. Dzięki temu prędkość wszystkich pojazdów jest zbliżona i mogą one bezpiecznie poruszać się w jednej przestrzeni. Jednocześnie jeśli istnieje inne uzasadnienie (np. prowadzenie głównej trasy rowerowej) dalej konieczne może być wydzielenie infrastruktury rowerowej. Ulice

jednokierunkowe dla samochodów powinny być dostępne w obu kierunkach dla ruchu rowerowego.



*Ilustracja 4 Uspokojenie ruchu przy wjeździe do miejscowości*

Obszarowe uspokojenie ruchu do prędkości 30 [km/h] umożliwia przystosowanie większej liczby ulic dla ruchu rowerowego. Aby strefa ruchu uspokozonego była przyjazna rowerzystom należy pamiętać o następujących zasadach:

- zazwyczaj wewnątrz stref ruchu uspokozonego nie jest wymagane wydzielenie innej, dodatkowej infrastruktury rowerowej;
- wszystkie jednokierunkowe ulice wewnątrz stref ruchu uspokozonego powinny być dostępne dla ruchu rowerowego „pod prąd” za pomocą oznakowania pionowego D-3 + tabliczki nie dotyczy ruchu rowerowego, B-2 + tabliczki nie dotyczy ruchu rowerowego oraz F-10 + tabliczka nie dotyczy ruchu rowerowego (dopuszcza się stosowanie oznakowania P-27, oraz w uzasadnionych sytuacjach kontrapasy).
- kształtowanie parametrów drogowych wewnątrz stref ruchu uspokozonego powinno korzystać z minimalnych wartości, np. promieni skrzyżowania, szerokości pasa drogowego czy pasów ruchu,
- jeśli przez strefę prowadzi główna trasa rowerowa lub velostrada należy prowadzić tę ulicę z pierwszeństwem ruchu. W przypadku pozostałych tras rowerowych rekomenduje się stosowanie zasady „prawej ręki”,
- kształt, forma, profile oraz dobrane środki uspokojenia ruchu powinny zapewniać płynny przejazd pojazdom z prędkością 30 km/h,
- zamykanie wjazdów na ulice lub rozcinanie przelotowości ulicy powinno być wykonywane w taki sposób, aby ruch rowerowy mógł odbywać się bez przeszkód,
- przyjęcie takich szerokości jezdni aby możliwe było wyprzedzanie ruchu rowerowego przez samochody zgodnie z poniższym schematem graficznym (w przypadku zbyt wąskiego przekroju zachowania kierowców robią się mniej przewidywalne).

## Elementy uspokojenia ruchu przyjazne rowerzystom

### Rozcinanie przelotowości ulic

Rozcinanie przelotowości ulic wewnątrz stref ruchu uspokojonego to podstawowe narzędzie skutecznego zarządzania ruchem w takich obszarach. Dzięki temu możliwe jest eliminowanie samochodowych relacji tranzytowych przez obszary zamieszkania wyprowadzając taki ruch na drogi zbiorcze i główne okalające te obszary. W związku z tym zaleca się likwidowanie przelotowości ulic przechodzących przez całe obszary przy pomocy:

- stosowania ulic jednokierunkowych o przeciwnych kierunkach jazdy na tej samej ulicy,
- montażu wysp, słupków, kamieni, elementów zieleni, tak aby uniemożliwić przejazd samochodem pozostawiając jednocześnie taką możliwość rowerzyście,
- montażu słuz autobusowych uniemożliwiających przejazd innym pojazdom.

### Wjazdy bramowe

Wjazdy bramowe to czytelna zmiana charakteru drogi wprowadzającej ruch do strefy ruchu uspokojonego oraz obszaru zamieszkania. Zabieg ten powinien być stosowany w każdym miejscu połączenia dróg wewnątrz strefy z układem drogowym okalającym dany obszar. Wjazd bramowy tworzymy zazwyczaj poprzez zawężenie wlotu ulicy (rekomendowane 5,5 - 6 m) wraz z jego wyniesieniem oraz zmniejszeniem promieni skrętu (do 6 metrów). PRzy wjeździe do miejscowości warto spowolnić ruch samochodowy np. poprzez esowanie toru jazdy.

### Małe i mini ronda

Małe i mini ronda stanowią bardzo dobre rozwiązanie dla ruchu rowerowego. Na skrzyżowaniach wyposażonych w ww. zaleca się ruch rowerowy prowadzić jezdnią. Ronda pozwalają zachować płynność ruchu oraz ułatwiają włączanie się z ulic poprzecznych. W sytuacji, gdy droga dla rowerów dochodzi do małego ronda, należy ją zakończyć w formie samodzielnego wlotu na skrzyżowanie.

### Progi oraz powierzchnie wyniesione

Progi oraz powierzchnie wyniesione zaleca się do stosowania na liniowych odcinkach pomiędzy innymi elementami uspokojenia ruchu, jeśli odległość pomiędzy nimi wynosi ok. 140 metrów. Najlepszym rozwiązaniem z perspektywy ruchu rowerowego są wyniesione powierzchnie sinusoidalne. Z progów najlepsze są progi wyspowe. Zapewniają one możliwość płynnej jazdy pod warunkiem zachowania ograniczenia prędkości. Progi listwowe oraz tzw. pinezki nie powinny być stosowane.

### Wyniesione skrzyżowania

Wyniesione tarcze skrzyżowań w skuteczny sposób uspokajają ruch drogowy. Najazdy na takie skrzyżowanie warto kształtować analogicznie jak dla progów sinusoidalnych.

Wyniesione przejścia zaleca się stosować w rejonie intensywnego ruchu pieszego, jak np. w rejonie szkół.

### 3.2.4 Rozwiązania dodatkowe

#### Droga dla pieszych i rowerzystów

Integracja ruchu rowerowego z pieszym bywa sprawą kontrowersyjną. Źle funkcjonują wspólne drogi dla rowerzystów i pieszych o dużym ruchu jednych i/lub drugich przy jednoczesnym braku zapewniania większej szerokości takiego ciągu. Korzystanie z takich tras bardzo często prowadzi do irytacji użytkowników. Zdecydowanie lepiej w takich sytuacjach sprawdzają się niezależne drogi dla rowerów i chodniki. Zapewniają korytarze ruchu dla ruchu o bardzo różnej specyfice i potrzebach.

W przypadku ważnych dla ruchu rowerowego ciągach (np. trasy główne) należy je oznakować jako drogi dla rowerów. Dzięki temu rowerzyści mają pierwszeństwo na takich ciągach. Jednocześnie z dróg dla rowerów mogą korzystać piesi gdy nie ma obok chodnika oraz pobocza. W przypadku wyznaczenia drogi dla rowerzystów i pieszych pierwszeństwo na takim ciągu mają piesi. Takie uwarunkowanie zazwyczaj uniemożliwia zachowanie parametrów wymaganych dla tras głównych (np. konieczność zatrzymywania przed smyczami psimi, biegającymi dziećmi czy spacerującymi grupami pieszych, etc.). Minimalna szerokość takiego ciągu wynosi 3 m na terenie zabudowanym.

#### Znak P-27

Oznakowanie typu P-27 należy stosować w celu wskazania kierującemu rowerem tor ruchu na jezdni oraz określić kierunek jego ruchu. Powinno pokrywać się z torem jazdy rowerzystów i jednocześnie omijać miejsca niebezpieczne jak np. studzienki, wpusty czy biec zbyt blisko krawężnika i parkujących pojazdów. Poprawia to czytelność prowadzenia trasy rowerowej. Może być wykorzystywane w szczególności do:

- oznakowania odcinków ulic, na których dopuszczono ruch rowerowy pod prąd (np. wlot na skrzyżowanie),
- oznakowania odcinków o zwiększonym ruchu rowerowym,
- dla odcinków w ruchu ogólnym łączącym inne trasy rowerowe,
- dla połączeń różnych elementów infrastruktury rowerowej (np. połączenie jazdy jezdnią dla ruchu ogólnego z drogą dla rowerów),
- w innych sytuacjach, w których wskazanie miejsca na jezdni może mieć wpływ na poprawę bezpieczeństwa rowerzystów lub czytelności przebiegu trasy rowerowej.

Znaku P-27 nie stosuje się do oznakowania:

- pasa ruchu dla rowerów,
- śluzy dla rowerów,
- przejazdu dla rowerzystów.

## 4. Oznakowanie tras rowerowych

### 1.5 4.1. Trasy rowerowe krajowe i regionalne

#### Oznakowanie przebiegu

Trasy o charakterze krajowym i regionalnym należy znakować przy pomocy znaków z grupy R-4. Oznakowanie takie powinno być wyposażone w logo / numer / nazwę trasy. Znaki pionowe typu R-4 należy umieszczać z prawej strony drogi, za każdym skrzyżowaniem w odległości od 5 do 25 m od niego i nie rzadziej niż co 1 km. Aby zapewnić czytelność znaków należy dobierać kontrastowe zestawienia numerów tras wraz z ich kolorami.



Ilustracja 5 Znak R-4

Znak R-4a „informacja o rzeczywistym przebiegu szlaku rowerowego” jest umieszczany z prawej strony innych znaków z grupy R w odległości 5–50 m przed zmianą kierunku/ usytuowania trasy rowerowej. W szczególności stosuje się go, gdy trasa opuszcza jezdnię ogólnodostępną i jest kierowana na drogę dla rowerów (i odwrotnie) lub jej przebieg nie jest oczywisty. Stosuje się go również w przypadku o nieczytelnej geometrii jako uzupełnienie znaków R-4b/R-4d gdy samo wskazanie zmiany kierunku może nie być wystarczające.



Ilustracja 6 Znak R-4a

Znaki R-4b „zmiana kierunku trasy rowerowej” umieszcza się w odległości 5 do 15 m przed skrzyżowaniem, na którym trasa zmienia kierunek. Znak ten należy umieszczać w takiej odległości od skrzyżowania, aby rowerzysta miał czas na reakcję i wykonanie manewru w sposób bezpieczny:

- w miejscach, gdzie rowerzysta skręca w lewo z drogi głównej w podporządkowaną: rowerzysta musi mieć czas na przygotowanie się do manewru, upewnienie się czy z tyłu nie nadjeżdża inny pojazd oraz zajęcia miejsca na środku jezdni,
- w miejscach, gdzie rowerzyści w sposób naturalny będą się rozpędzać ze względu na ukształtowanie terenu – aby uniknąć gwałtownego hamowania.



Ilustracja 7 Znak R-4b



Znak R-4c i R-4d „drogowskaz tablicowy trasy rowerowej” stosuje się zamiennie do znaku R-4a w miejscach, gdzie rowerzysta powinien otrzymać informację o odległości do miejscowości lub innego ważnego ze względu na przebieg trasy rowerowej punktu np. atrakcji turystycznej. W szczególności dotyczy to miejsc, gdzie trasa rowerowa krzyżuje się z innymi trasami, którymi mogą poruszać się rowerzyści, a także na początku trasy rowerowej.

Ponadto znak R-4c, R-4d stosuje się zawsze na początku szlaku (granica województwa, dworzec kolejowy, przecięcie z innym szlakiem lub rozwidlenie szlaków) oraz na przecięciu szlaków i na wyjeździe z większych miejscowości (ważniejsze ośrodki turystyczne, miejscowości ze stacjami kolejowymi itp.). Znak ten umieszcza się za przecięciem dróg lub szlaków, choć dopuszczalne jest w miarę potrzeby stosowanie go także przed skrzyżowaniami.



Ilustracja 8 Znak R-4c i R-4d

Na znakach szlaku rowerowego typu R-4c i R-4d określających kierunek lub cel podróży i dystans umieszcza się nazwę jednej, dwóch lub trzech miejscowości/punktów zainteresowania/obiektu/atrakcji zaczynając od celu najbliższego.

Miejscowość kierunkową lub punkt zainteresowania zaleca się wskazywać wg. następującej hierarchii:

- stolica województwa lub subregionu,
- najbliższe miasto powiatowe,
- najbliższa miejscowość gminna,
- najbliższa miejscowość atrakcyjna turystycznie,
- najbliższa miejscowość z usługami dla rowerzystów w następującej randze: dworzec kolejowy, usługi noclegowe, gastronomiczne, serwis rowerowy, sklep spożywczy.

Punkty zainteresowania mogą prowadzić do atrakcji turystycznych, rekreacyjnych i innych miejsc/obiektów interesujących dla rowerzystów. Wybranie właściwych POI (Point of Interest) na drogowskazy powinno każdorazowo brać pod uwagę potrzeby rowerzystów oraz odzwierciedlać tematykę danego szlaku.

Znak R-4e 'Tablica przeddrogowskazowa trasy rowerowej' wskazuje przebieg i kierunek tras rowerowych na najbliższym skrzyżowaniu. Zaleca się jej stosowanie w przypadku nieoczywistego przebiegu szlaku oraz skrzyżowania różnych tras rowerowych. Rysunek tablicy wymaga dostosowania do kształtu konkretnego skrzyżowania.



Ilustracja 9 Znak R-4e

W przypadku prowadzenia większej liczby szlaków rowerowych jedną trasą rowerową, oznakowanie rowerowe należy umieszczać w tych samych lokalizacjach na tych samych elementach (słupkach, latarniach, etc.). Jeśli to możliwe należy wykorzystać wspólne tablice drogowskazowe.

## Oznakowanie punktów zainteresowania na trasie rowerowej i poza nią.

W przebiegu trasy rowerowej, czy szlaku rowerowego, ważne jest kierowanie do istotnych atrakcji/obiektów leżących na trasie rowerowej lub w sąsiedztwie danej trasy rowerowej tzw. punktów zainteresowania. Przez atrakcje należy rozumieć obiekty związane z charakterem danego szlaku oraz miejsca ważne z perspektywy rowerzystów, których wskazanie jako obiektów zainteresowania turystów rowerowych znacznie wpłynie na podniesienie atrakcyjności samej trasy rowerowej.

Nazwa obiektu turystycznego powinna być wyposażona w nazwę obiektu, piktogram lub logotyp obiektu lub szlaku na którym obiekt się znajduje oraz w miarę możliwości także nazwą miejscowości gdzie obiekt się znajduje oraz odległością do obiektu. Znaki te umieszcza się po prawej stronie jezdni w odległości do 50 metrów od skrzyżowania.



Ilustracja 10 Znak prowadzący do atrakcji leżących na trasie rowerowej i poza nią

Do oznakowania obiektów/atrakcji turystycznych wykorzystuje się wzory znaków R-4c lub R-4d wprowadzając do treści tablic odpowiednie nazwy/oznaczenia obiektów/atrakcji turystycznych lub innych obiektów zainteresowania rowerzystów. Znakowanie do atrakcji/obiektów miejsc innych niż same miejscowości, powinno być realizowane na dwa możliwe sposoby:

- na wspólnych tablicach z grupy R-4 (gdy obiekty leżą na trasie rowerowej),
- na dodatkowych tablicach R-4f (gdy obiekty leżą poza trasą rowerową).

W tym wypadku znak zawiera piktogram roweru, numer i/lub kolor trasy/szlaku rowerowego. Nazwy obiektów/atrakcji turystycznych piszemy brązową czcionką (analogicznie do znaków samochodowych szlaków turystycznych - dla poprawy czytelności umieszcza się je na białym tle). Dla tzw. innych obiektów zainteresowania rowerzystów można użyć czcionki niebieskiej np. do dworca kolejowego - analogicznie do innych tego typów znaków stosowanych w przepisach prawa.

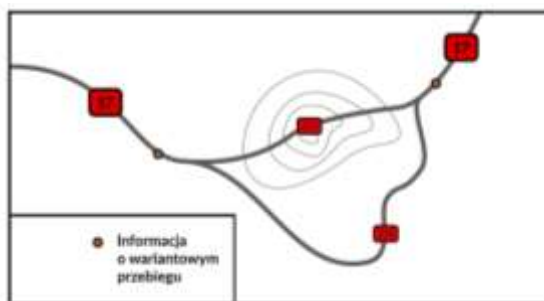
Zaleca się oznakować atrakcje/obiekty znajdujące się w odległości do 5 km od głównego przebiegu trasy. Oznakowanie powinno prowadzić zarówno do atrakcji jak i w miarę możliwości, z powrotem do trasy. Możliwe jest prowadzenie 'do i z' atrakcji po tej samej trasie, ale dopuszczalne jest również 'do i z' po różnych przebiegach (np. dla skrócenia drogi przejazdu z powrotem do trasy głównej).

W tym wypadku znak nie zawiera piktogramu roweru, numeru i/lub koloru trasy/szlaku rowerowego. Nazwy obiektów/atrakcji turystycznych piszemy brązową czcionką (analogicznie do znaków samochodowych szlaków turystycznych - dla poprawy czytelności

umieszcza się je na białym tle, także dla odróżnienia od tablic samego przebiegu trasy/szlaku rowerowego). Dla tzw. innych obiektów zainteresowania rowerzystów można użyć czcionki niebieskiej, np. do dworca kolejowego - analogicznie do innych tego typów znaków stosowanych w przepisach prawa.

Gdy miejsca zainteresowania znajdują się poza trasą rowerową zalecane jest kierowanie z powrotem na główny przebieg trasy. W tym celu stosujemy tablice z grupy R-4 wskazując jako cel numer / logo trasy, do której wracamy wraz z odległością do trasy.

Możliwe jest tworzenie różnych wariantów tras rowerowych. Wariantowe prowadzenie tras rowerowych może pomóc ominąć stromy podjazd, przeprawę promową, które nie jest czynna całą dobę lub po prostu prowadzić obiema stronami atrakcyjnej rzeki. Miejsce rozdziału wariantów powinno być wyposażone w mapę wraz z informacją odnośnie długości, charakteru oraz atrakcji w każdym z wariantów. Warianty zaleca się oznakować przy pomocy małych liter arabskich (a i b) zgodnie z poniższym przykładem, który zakłada prowadzenie przez wzniesienie krótszą drogą oraz dłuższą objazdem zapewniającym trasę o mniejszym nachyleniu.



Ilustracja 11 Schematyczny przykład prowadzenia trasy rowerowej różnymi wariantami

## Oznakowanie dodatkowe

Oznakowanie trasy rowerowej wymaga precyzyjnej informacji odnośnie przebiegu trasy, objazdów, pochyleń podłużnych, rodzaju nawierzchni (w szczególności gdy nawet na krótkich odcinkach występuje piach lub kamienie i jazda rowerem może być utrudniona) oraz innych sytuacji niestandardowych. Warto również poinformować rowerzystów o zmianie charakteru trasy np. z wydzielonej drogi dla rowerów na jazdę wspólnie z ruchem kołowym. W związku z tym trasy rowerowe powinny być wyposażone w dodatkowe tabliczki informujące, które powinny być projektowane na konkretne potrzeby. Objazdy funkcjonujące przez dłuższy okres czasu, warto wyposażać w mapy obrazujące cały przebieg objazdu. Znak R-4 Objazd jest stosowany na znakach R-4a, R-4b, R-4c, R-4d, R-4e.

Przykładowe wzory znaków zamieszczone są na poniższym Rysunku.



Ilustracja 12 Oznakowanie dodatkowe

## 1.6 4.2. Lokalne trasy rowerowe

### Oznakowanie przebiegu

Lokalne trasy rowerowe powinny być oznakowane w sposób analogiczny do oznakowania tras krajowych i regionalnych. Dzięki temu możliwe jest zachowanie intuicyjnego prowadzenia rowerzystów, niezależnie czy poruszają się trasą o charakterze regionalnym czy lokalnym. Dla oznakowania lokalnych tras rowerowych będą stosowane znaki z grupy R-1 i R-3 z białym tłem analogicznych rozmiarów i analogicznej treści jak znaki R-4. W celu zachowania spójności i konsekwencji w oznakowaniu tras rowerowych przyjęte zasady dla tras głównych obowiązują również trasy lokalne.



Ilustracja 13 Oznakowanie lokalnych tras rowerowych

Trasy lokalne również powinny posiadać indywidualne numery trasy, jednoznacznie je identyfikujące (opcjonalnie logotyp trasy w postaci np. własnej nazwy).

Nadawanie numerów powinno być skoordynowane w ramach całego województwa lubuskiego.

### Oznakowanie atrakcji turystycznych na trasie rowerowej i poza nią

Przy oznakowaniu atrakcji/obiektów turystycznych w sąsiedztwie lokalnych tras rowerowych należy stosować zasady analogiczne jak dla tras głównych stosując poniższe wzory znaków.

W tym wypadku znak zawiera piktogram roweru, numer i/lub kolor trasy/szlaku rowerowego. Nazwy obiektów/atrakcji turystycznych piszemy brązową czcionką (analogicznie do znaków samochodowych szlaków turystycznych). Dla tzw. innych obiektów zainteresowania rowerzystów można użyć czcionki np. niebieskiej (np. do dworca kolejowego - analogicznie do innych tego typów znaków stosowanych w przepisach prawa).

W tym wypadku znak nie zawiera piktogramu roweru, numeru i/lub koloru trasy/szlaku rowerowego. Nazwy obiektów/atrakcji turystycznych piszemy brązową czcionką (analogicznie do znaków samochodowych szlaków turystycznych). Dla tzw. innych obiektów zainteresowania rowerzystów można użyć czcionki np. niebieskiej (np. do dworca kolejowego -analogicznie do innych tego typów znaków stosowanych w przepisach prawa).



Ilustracja 14 Kierowanie do atrakcji leżących poza rowerową trasą lokalną

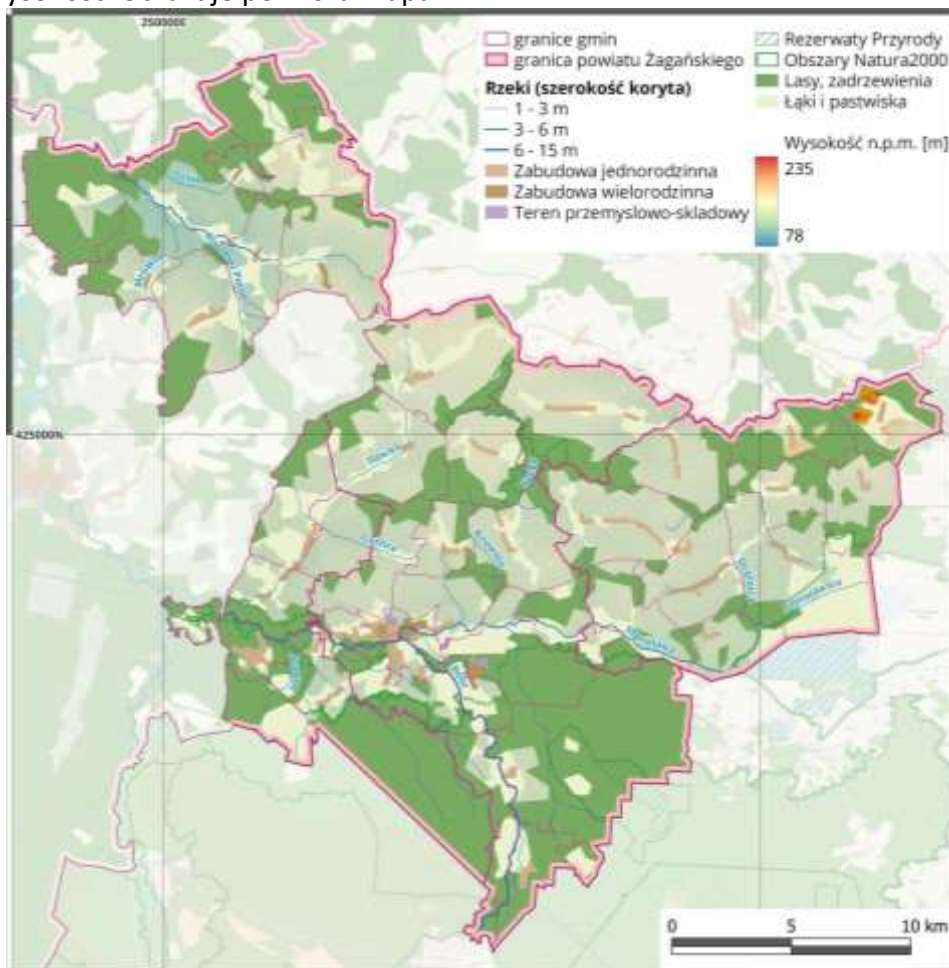
## Oznakowanie dodatkowe

Przy oznakowaniu lokalnych tras rowerowych należy stosować zasady analogiczne jak dla tras głównych. Objazdy wyznaczone są przy pomocy tablic żółtych, a informacje dodatkowe (np. nachylenie) na analogicznych dla R-4 tablicach o białym tle.

# 5. Uwarunkowania gmin Szprotawa, Niegosławice, Brzeźnice oraz Małomice

## 1.7 5.1 Uwarunkowania przestrzenne

Obszar Partnerstwa to w zdecydowanej przewadze tereny nizinne z wzniesieniami w okolicach Brzeźnicy Zimnej, Wilczyc i Bukowicy sięgającymi ponad 200 m.n.p.m. Największe obniżenie terenu znajduje się na terenie gminy Brzeźnica w rejonie koryta rzecznej Brzeźnicy wraz z dopływami. Niskie różnice wysokości na obszarze Partnerstwa to zdecydowanie mocna strona w kontekście wykorzystania rowerów - brak wzniesień to ważny aspekt kształtowania sieci tras rowerowych. Prawie stała wysokość utrzymuje się w ciągu koryt rzecznych oraz działających i wyłączonych z użytku linii kolejowych. Szczegółowy rozkład wysokości obrazuje poniższa mapa.



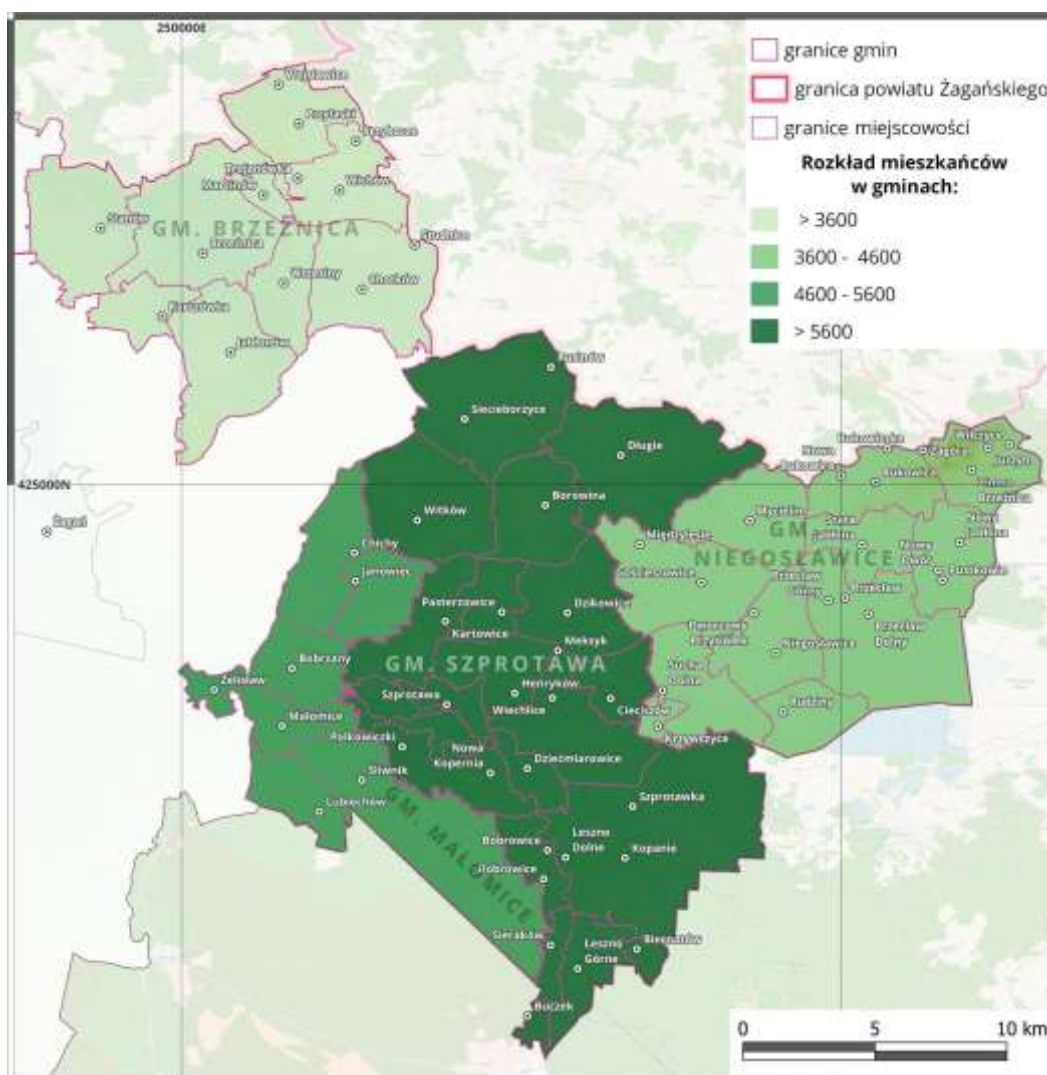
Ilustracja 15 Uwarunkowania przestrzenne Partnerstwa

## 1.8 5.2 Uwarunkowania demograficzne

Obszar Partnerstwa dzieli się na 68 sołectw. Populacja Partnerstwa liczy łącznie 32 440 mieszkańców. Partnerstwo posiada rozproszoną zabudowę z dwoma małymi miastami (Szprotawa, Małomice) oraz licznymi wsiami. Najwięcej mieszkańców liczy Szprotawa - ponad 12 tys. Następnie Małomice (3,5 tys mieszkańców) oraz Leszno Górne (1,6 tys mieszkańców). Rozkład liczby mieszkańców na poszczególne gminy kształtuje się zgodnie z poniższą tabelą oraz mapą.

Szprotawa	19 479
Małomice	5 155
Niegosławice	4 286
Brzeźnica	3 520

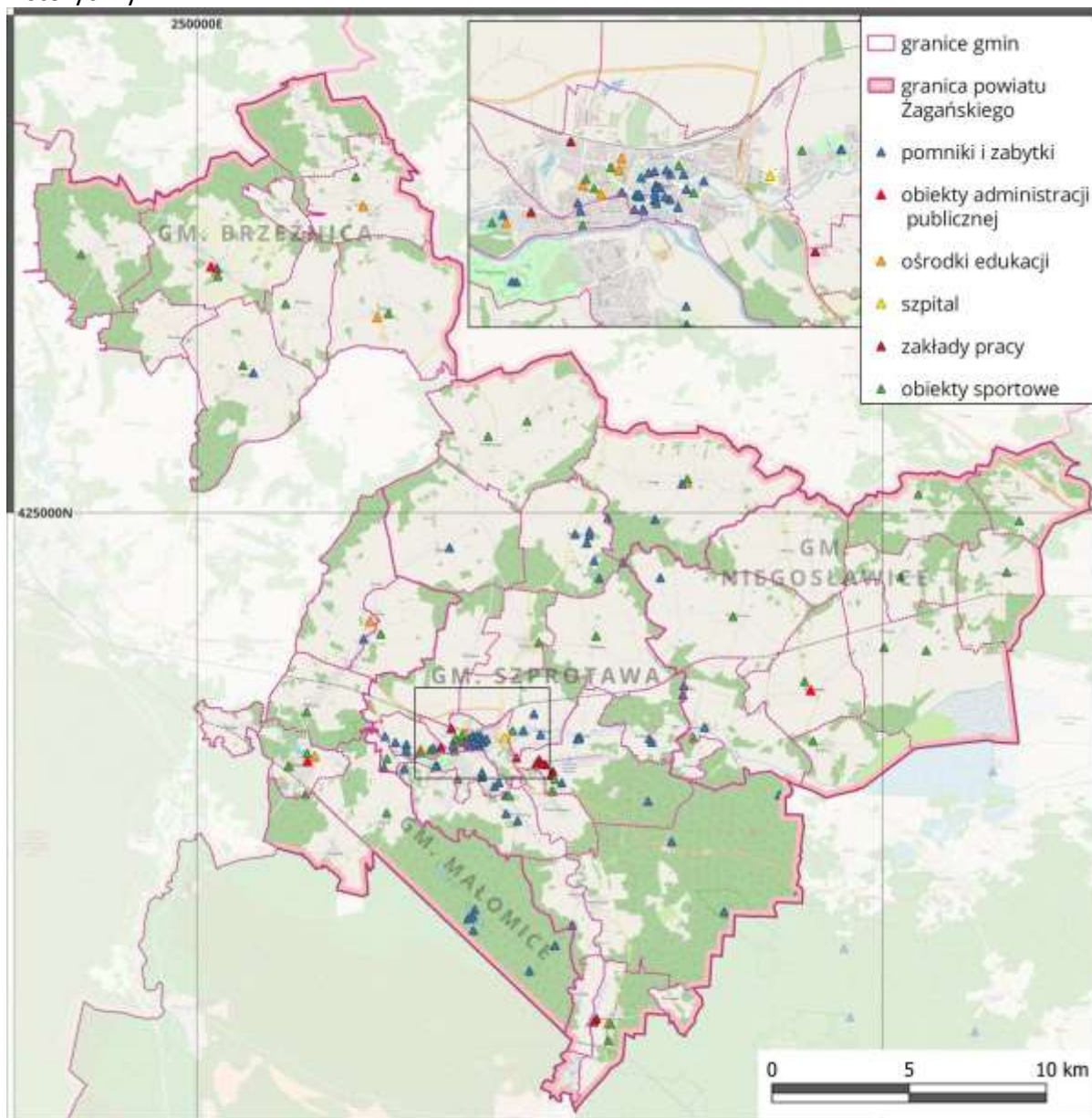
Tabela 11 Liczba mieszkańców poszczególnych gmin Partnerstwa



Ilustracja 16 Liczba mieszkańców poszczególnych gmin Partnerstwa

## 1.9 5.3 Cele podróży

W ramach wykonanych analiz pozyskano dane dotyczące wszystkich istotnych celów podróży na terenie Partnerstwa. Zakłady pracy zatrudniające najwięcej pracowników na terenie Partnerstwa znajdują się w Wiechlicach (np. Bewa, Value Pack, Nord, Wiązar, Silver Metal Packaging, Bavaria, Lakos), Szprotawie (np. LRN Steel Pack, Unitech), Lesznie Górnym (Heinen, Kaiser). Obiekty administracji publicznej znajdują się na terenie wszystkich gmin w miejscowościach Niegosławice, Brzeźnica, Małomice i Szprotawa. Poniższa mapa przedstawia rozkład celów podróży wraz z atrakcjami turystycznymi oraz zabytkami i pomnikami historycznymi.



Ilustracja 17 Cele podróży na obszarze Partnerstwa

## 1.10 5.4 Uwarunkowania transportowe

### 5.4.1 Układ drogowy

Układ drogowy Partnerstwa w dużej mierze wynika z przebiegu rzek głównie Bobru, Szprotawy czy Brzeźniczanki wraz z dopływami i rozlewiskami. W ramach sieci drogowej Partnerstwo posiada:

- drogi dwujezdniowe ekspresowe 3,9 km (S3 w okolicy Zimnej Brzeźnicy)
- droga ekspresowa jednojezdniowa 15,4 km
- droga wojewódzka 27,3 km (297 - Leszno Górna - Borowina, 296 w rejonie Stypułowa oraz (328 Rudziny - Mycielin)
- droga krajowa 22,6 km (DK12 Piotrowice - Szprotawa - Chichy)
- droga powiatowa lub gminna o nawierzchni twardej lub utwardzonej 214,22 km i gruntowej 7,9 km

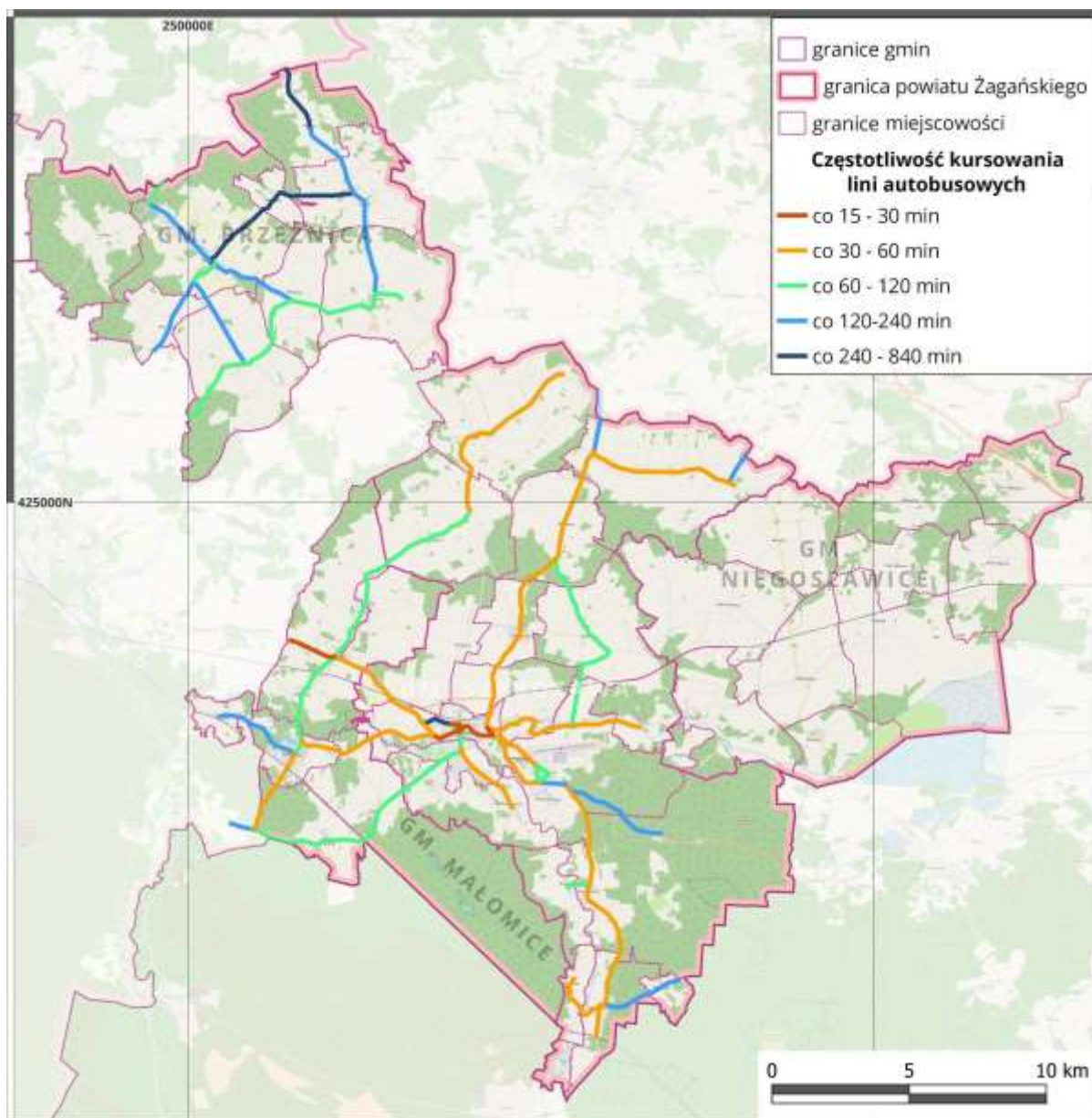
Wraz z wzrostem ruchu samochodowego część dróg stała się mniej bezpieczna dla rowerzystów. W celu poprawy tej sytuacji oraz zachęcenia kolejnych osób do tej formy transportu niezbędna jest budowa bezpiecznych, komfortowych dróg dla rowerów.

### 5.4.2 Komunikacja zbiorowa

#### Autobus

Głównym przewoźnikiem autobusowym na obszarze Partnerstwa jest Miejski Zakład Komunikacyjny w Żaganiu oraz Feniks Sp.z.o.o. świadczą one usługi przewozowe wewnątrz miejscowości oraz pomiędzy nimi wg. mapy poniżej. Dienne częstotliwości kursowania linii autobusowych wahają się od 3 przejeżdżających przez np. Stanów do 48 przejeżdżających przez centrum Szprotawy.

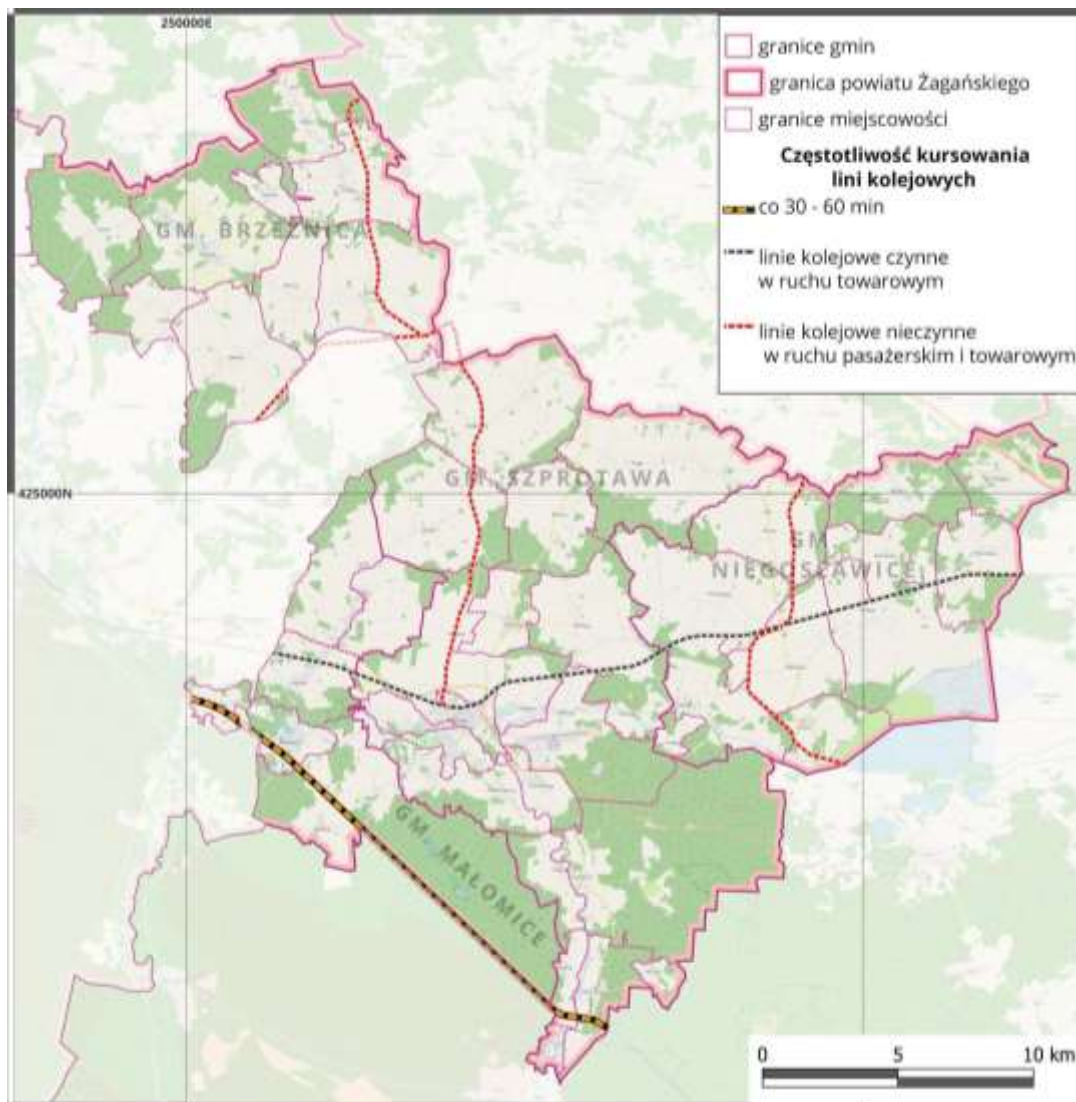




Ilustracja 18 Komunikacja autobusowa na obszarze Partnerstwa

## Kolej

Przez teren Partnerstwa przebiega kilka linii kolejowych o łącznej długości 89 km. Ok. 20 km sieci dostępne jest obecnie dla ruchu pasażerskiego (linia LK275). 29 km dostępnych jest dla ruchu towarowego i trwają starania w celu przywrócenia ruchu pasażerskiego. Pozostałe 40 km to zlikwidowane linie kolejowe. Stanowią tym samym duży potencjał w kontekście tras rowerowych.



Ilustracja 19 Linie kolejowe na obszarze Partnerstwa

### 5.4.3 Ruch rowerowy

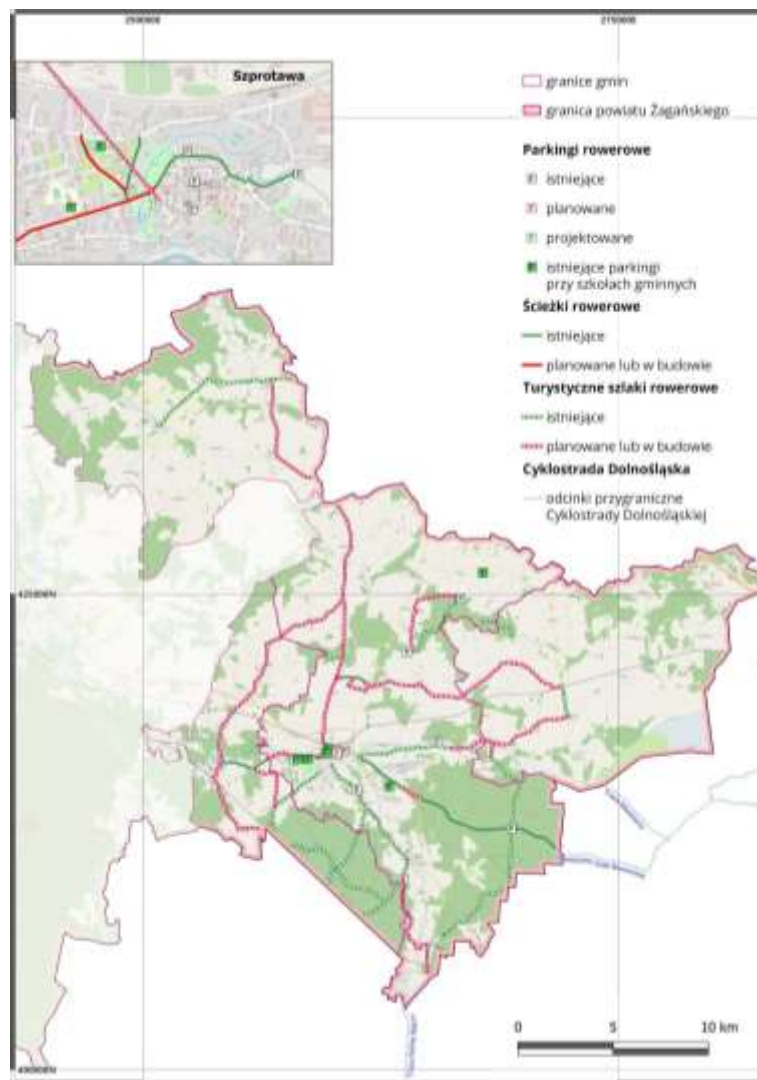
Na terenie Partnerstwa wyznaczone są trasy rowerowe w różnym standardzie. Część z nich zakłada odpowiednie szerokości, nawierzchnię i ich projekt oraz wykonanie nastawione jest na użytkowników. Część tras rowerowych wykonanych jest w sposób mało funkcjonalny z rozwiązaniami nie służącymi rowerzystom. Najczęściej zgłaszane problemy przez mieszkańców to rodzaj nawierzchni, wystające krawężniki, brak skrajni. W konsekwencji część tras rowerowych nie zapewnia odpowiedniego komfortu dla rowerzystów.

Pomimo tego ruch rowerowy na terenie Partnerstwa jest duży. Wielu mieszkańców korzysta z tego środka transportu w codziennych dojazdach do pracy i szkoły (wg. przeprowadzonej ankiety ponad 35% respondentów!). Zjawisko to dotyczy zarówno wsi, miasteczek jak i największego miasta tj. Szprotawy. Zapelnione parkingi rowerowe przy zakładach pracy, sklepach czy instytucjach publicznych to standardowy widok.

Na terenie Partnerstwa wyznaczone są rekreacyjne trasy rowerowe jak np. Pętla Bobrowicka, Pętla Wiewióra czy Szlak Dziadoszan. Rekreacyjne trasy w większości wykonane są z nawierzchni szutrowej co eliminuje część osób z korzystania lub znacząco je utrudnia (np. rowery szosowe, dzieci, hulajnogi, etc.). Część szlaków jak np. Szlak Dziadoszan korzysta

z istniejących dróg o małym natężeniu ruchu. Część tras korzysta z dróg o różnym standardzie. Np. Szlak rowerowy im. Goeperta korzysta zarówno z dróg bitumicznych jak i szutrowych. Nie będzie on zatem możliwy do wykorzystania przez rowerzystów korzystających z rowerów szosowych.

Ciekawym przykładem drogi dla rowerów jest wykonana droga dla rowerów w ciągu obwodnicy Szprotawki - bitumiczna, szeroka trasa wykonana z myślą o wszystkich użytkownikach. Jej minusem to prowadzenie w bliskości ruchliwej drogi krajowej przez co rowerzyści wystawieni są na hałas, spaliny i potencjalne kolizje.



Ilustracja 20 Istniejące trasy rowerowe na obszarze Partnerstwa

## 6. Badanie ankietowe

Ankieta w wersji elektronicznej została przeprowadzona w dniach 21 - 31 marca na terenie całego Partnerstwa przy wykorzystaniu stron internetowych gmin oraz mediów społecznościowych. Cieszyła się ona dużą popularnością - wypełnionych zostało łącznie 513 ankiet. Poniżej zestawiono pytania wraz z odpowiedziami mieszkańców. Otwarte odpowiedzi zawarte w formularzu przedstawione są w załączniku nr 1 (Odpowiedzi jest więcej niż

wypełnionych ankiet ponieważ część osób wskazywało więcej jak jedno priorytetowe połączenie).

W jaki sposób najczęściej podróżujesz?

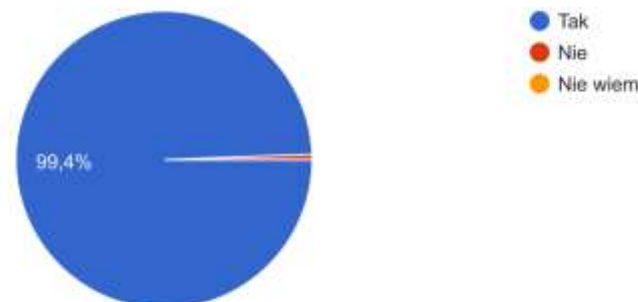
513 odpowiedzi



O ile wynik podziału zadań przewozowych ciężko uznać za reprezentatywny dla wszystkich mieszkańców Partnerstwa (byłby to zdecydowanie największy udział ruchu rowerowego w Polsce w ogóle!) o tyle widać, że udział ruchu rowerowego jest bardzo wysoki i łącznie z podróżami samochodem i pieszo stanowi ponad 97%.

Czy popierasz rozwój sieci tras rowerowych wraz z systemem parkingowym (przy miejscach zamieszkania, usługach, stacjach kolejowych, etc.)...in Brzeźnica, Małomice, Niegosławice, Szprotawa?

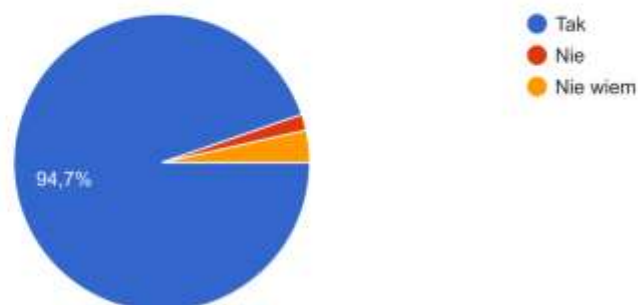
513 odpowiedzi



Bardzo jednoznaczne wskazanie. Praktycznie wszyscy ankietowani, niezależnie od tego w jaki sposób przemieszczają się na co dzień popierają rozwój sieci tras rowerowych.

Czy byłbyś skłonny do zmiany środka transportu na rower gdyby powstały bezpieczne trasy rowerowe pomiędzy Twoim miejscem zamieszkania a codziennymi celami podróży?

513 odpowiedzi



Blisko 95% mieszkańców Partnerstwa jest gotowych do zmiany swojego środka transportu na rower. To bardzo wysoki wynik wskazując jednocześnie na główną metodę rozwoju tego środka transportu tj. budowę szybkich, komfortowych i bezpiecznych tras rowerowych. Zatem rower na terenie Partnerstwa może być istotną alternatywą dla ruchu kołowego.

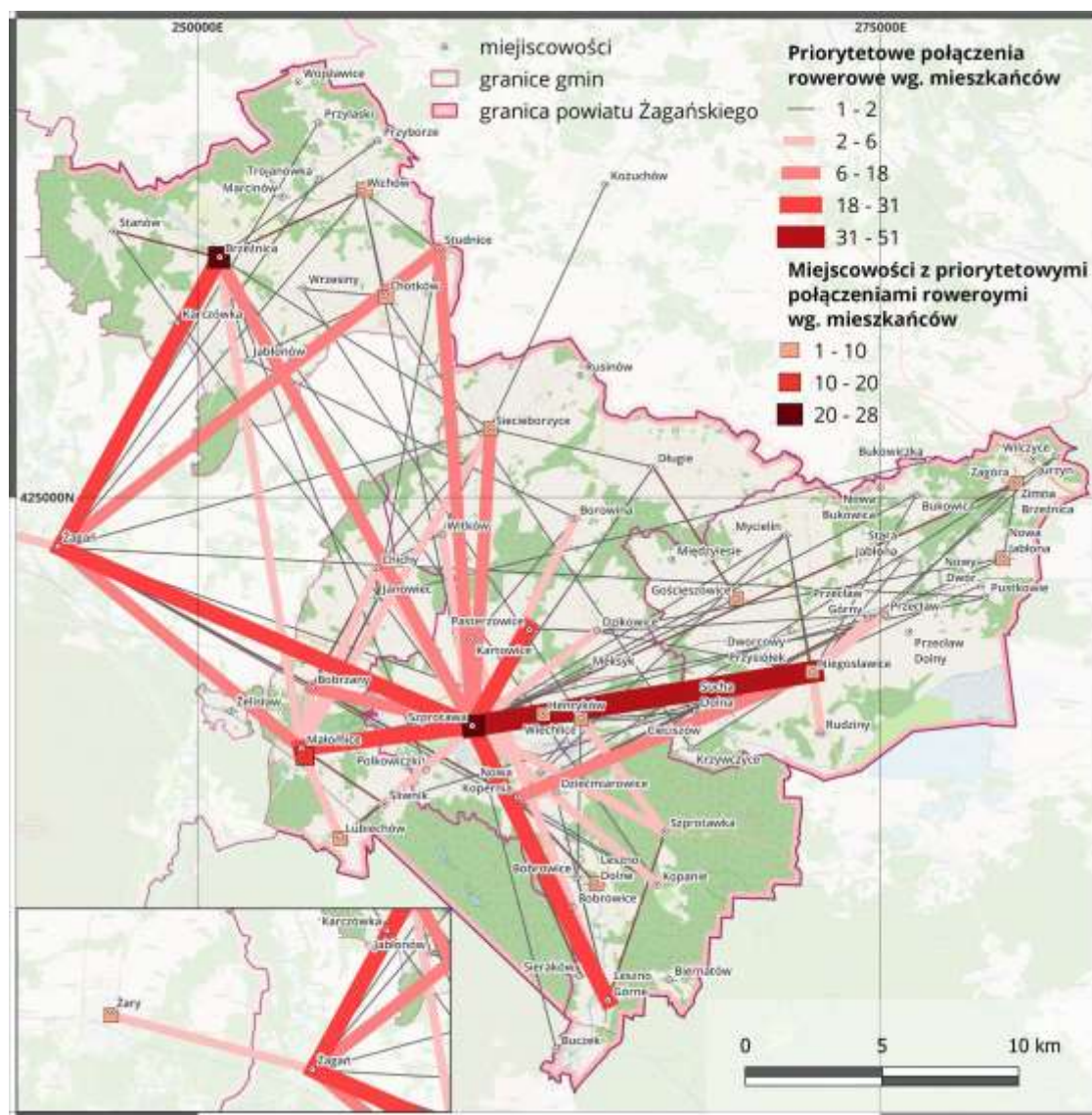
**Napisz, które połączenie rowerowe (1 propozycja) powinna powstać jako priorytetowa.**

Duże zainteresowanie ankietą pozwoliło zbudować wiarygodny rozkład oczekiwań mieszkańców odnośnie rozwoju sieci tras rowerowych na terenie Partnerstwa. Co więcej potrzeby mieszkańców ewidentnie wykraczają poza obszar Partnerstwa koncentrując się między innymi na Żaganiu.

Do najbardziej oczekiwanych połączeń należą wg. kolejności:

- Szprotawa - Niegosławice
- Szprotawa - Leszno Górne
- Szprotawa - Małomice
- Szprotawa - Żagań
- Brzeźnica - Szprotawa
- Szprotawa - Pasterzowice

Najwięcej wskazań odnośnie budowy tras na terenie gminy wpłynęło ze Szprotawy oraz Brzeźnicy. W dalszej kolejności największą popularnością cieszyła się budowa tras w Małomicach. W zdecydowanej większości mieszkańcy wskazywali połączenia komunikacyjne zbieżne z ich miejscem zamieszkania i celami podróży.



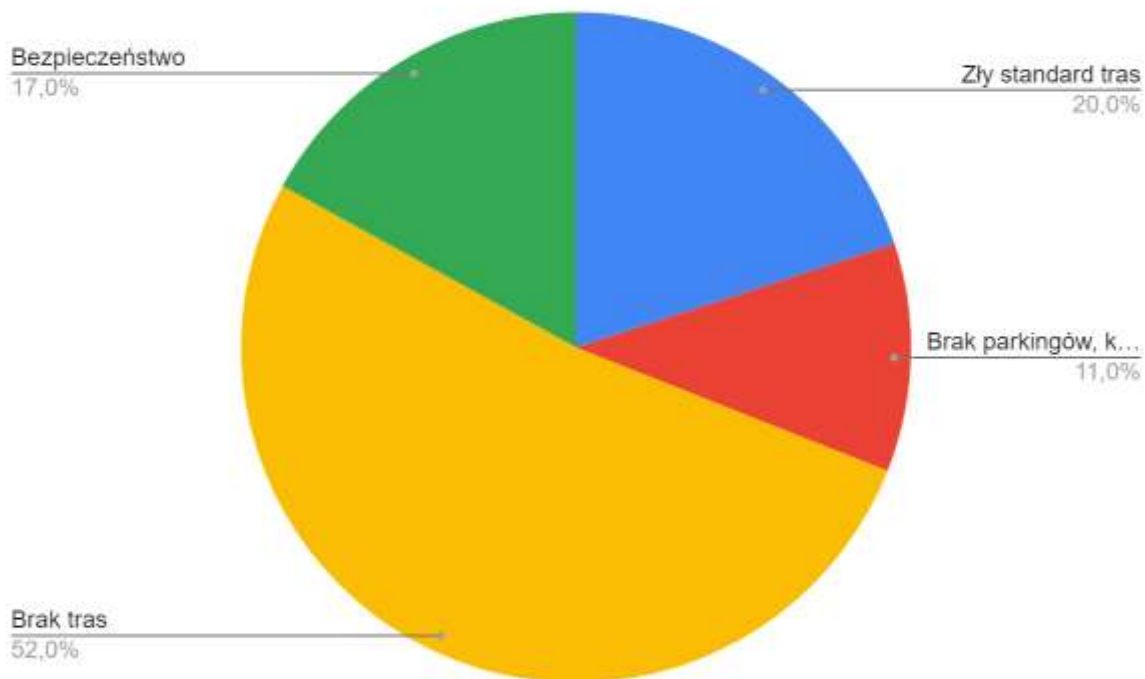
Ilustracja 21 Priorytetowe połączenia rowerowe wg. mieszkańców

**Poniżej możesz wpisać dodatkowe opinie, które według Ciebie mają znaczenie w przygotowaniu koncepcji budowy tras rowerowych dla gmin Brzeźnica, Małomice, Niegosławice, Szprotawa.**

Opinie mieszkańców dotyczyły przeróżnej tematyki. Najwięcej osób wskazywało na zbyt małą liczbę tras rowerowych w regionie, ich niski standard oraz brak odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa. Istotne wskazanie dotyczyło też budowy infrastruktury towarzyszącej jak np. parkingów rowerowych, ławek, miejsc odpoczynku, wiat, oświetlenia czy koszy na śmieci. Generalnie z odpowiedzi wynika, że mieszkańcy raczej nie są zadowoleni z jakości powstającej infrastruktury. Nagminnie wskazywane są problemy jak brak skrajni od ruchu samochodowego, wysokie krawężniki, nawierzchnie z kostki brukowej lub kamiennej. Wiele osób wskazywało swoje sugestie co musiałoby się stać aby zaczęli regularnie jeździć rowerem (np. Dzięki ścieżkom rowerowym dojeżdżałabym codziennie do pracy, i częściej w celach rekreacyjnych). Część mieszkańców dostrzega też olbrzymi potencjał związany z prowadzeniem tras rowerowych wzdłuż koryta Bobru oraz po nieużywanych liniach

kolejowych. Wiele głosów dotyczyło rozszerzenie zakresu projektu z najmocniejszym wskazaniem na Żagań.

Pogrupowane odpowiedzi, które udało się zaszeregować przedstawia poniższy wykres.



Przykładowe uwagi dotyczące złego standardu istniejących tras rowerowych:

- Gładkie podjazdy (bez krawężników) dostosowane do rowerów szosowych z cienkimi oponami
- Do Szprotawy z Niegosławic nie da się jechać rowerem drogą po kostce brukowej brak pobocza
- Trasy powinny być asfaltowe lepiej się jeździ i wygodnie mniejsze uszkodzenie opon
- Ścieżki bez bezsensownego ogradzania żółtymi barierkami które tylko szpecą krajobrazowi
- Wykonanie przejazdów przez ścieżki ( wjazdy na posesje ,krzyżówki ) bez użycia krawężników -obrzeży .
- Biała przerywana linia środkiem ścieżki .
- Oczywiście koniecznie asfalt, a nie polbruk.
- Prawdziwe ścieżki rowerowe a nie chodnik pomalowany na pół
- Ścieżki rowerowe przy głównych ulicach, oddzielone pasem zieleni są bezpieczne i wygodne dla wszystkich uczestników

Przykładowe uwagi dotyczące bezpieczeństwa:

- Z dala od ruchliwych ulic
- Bezpieczny dojazd do pracy i szkoły średniej w Szprotawie
- Całkowity brak bezpiecznej drogi dla rowerzystów.
- Bezpieczna odległość od szosy, obecne rozwiązania w dużej mierze narażają kierujących rowerem na brak rozważki ze strony kierowców. Problem jest poważny na wąskich odcinkach dróg asfaltowych.

- Należy wziąć pod uwagę miejsca, w których poruszanie się rowerem jest obecnie utrudnione ze względu na duży ruch pojazdów lub stan nawierzchni utrudnia bezpieczne poruszanie się. To powoduje, że część ludzi dla własnego bezpieczeństwa rezygnuje z roweru i porusza się w inny sposób.

Przykładowe uwagi dotyczące braku infrastruktury towarzyszącej:

- Postawić ławeczki i śmietniki na trasie
- Byłoby super, gdyby trasy były przystosowane dla rodzin z dziećmi (miejsca odpoczynku, mini place zabaw, przenośne toalety itp)

Przykładowe uwagi dotyczące braku tras rowerowych:

- Ważna jest także budowa bezpiecznego dojazdu do lotniska Wiechlice wzdłuż drogi nr 12 (na wysokości cmentarza), bo dużo ludzi boi się poruszać wzdłuż tej drogi (duży ruch ciężkich pojazdów).
- Mało tras rowerowych przez miejscowości

Podsumowując wyniki ankiety widać jak bardzo zależy mieszkańcom na rozwoju sieci tras rowerowych. Kilka zabawnych, choć dosadnych komentarzy, bezpośrednio wzywa do działania:

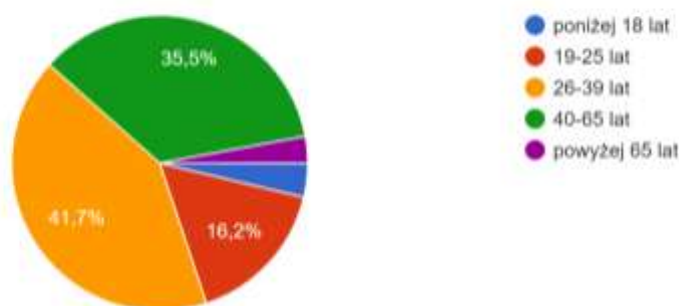
- W końcu!
- Robić nie gadać.

Otwarte odpowiedzi zostały zawarte wraz z priorytetami w załączniku nr 1.

W ramach ankiety zebrane zostały również dane dotyczące płci, wieku, miejsca zamieszkania i pracy. Dodatkowo zbadane zostało jak często mieszkańcy Partnerstwa korzystają z roweru w celach rekreacyjnych, użytkowych i sportowych. Wyniki przedstawione zostały poniżej.

Wiek

513 odpowiedzi

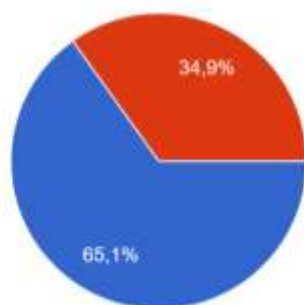


Prawie 80% ankietowanych jest w wieku aktywnym zawodowo w przedziale 26-65 lat.



## Płeć

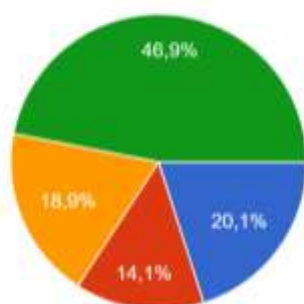
513 odpowiedzi



- Kobieta
- Mężczyzna

## Mieszkam na terenie gminy:

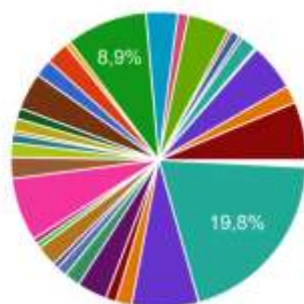
503 odpowiedzi



- Brzeźnica
- Małomice
- Niegosławice
- Szprotawa

## Mieszkam w miejscowości:

519 odpowiedzi

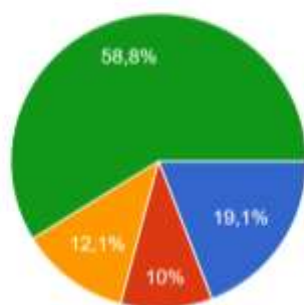


- Łączany
- Wyżral
- Tłuczań
- Sosnowice
- Paszkówka
- Nowe Dwory
- Marcyporeba
- Kossowa

▲ 1/6 ▼

## Pracuję / uczę się na terenie gminy:

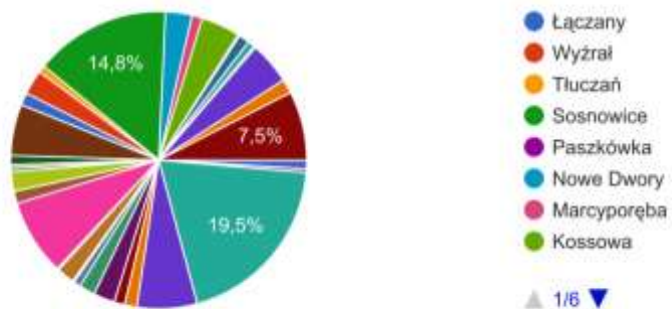
439 odpowiedzi



- Brzeźnica
- Małomice
- Niegosławice
- Szprotawa

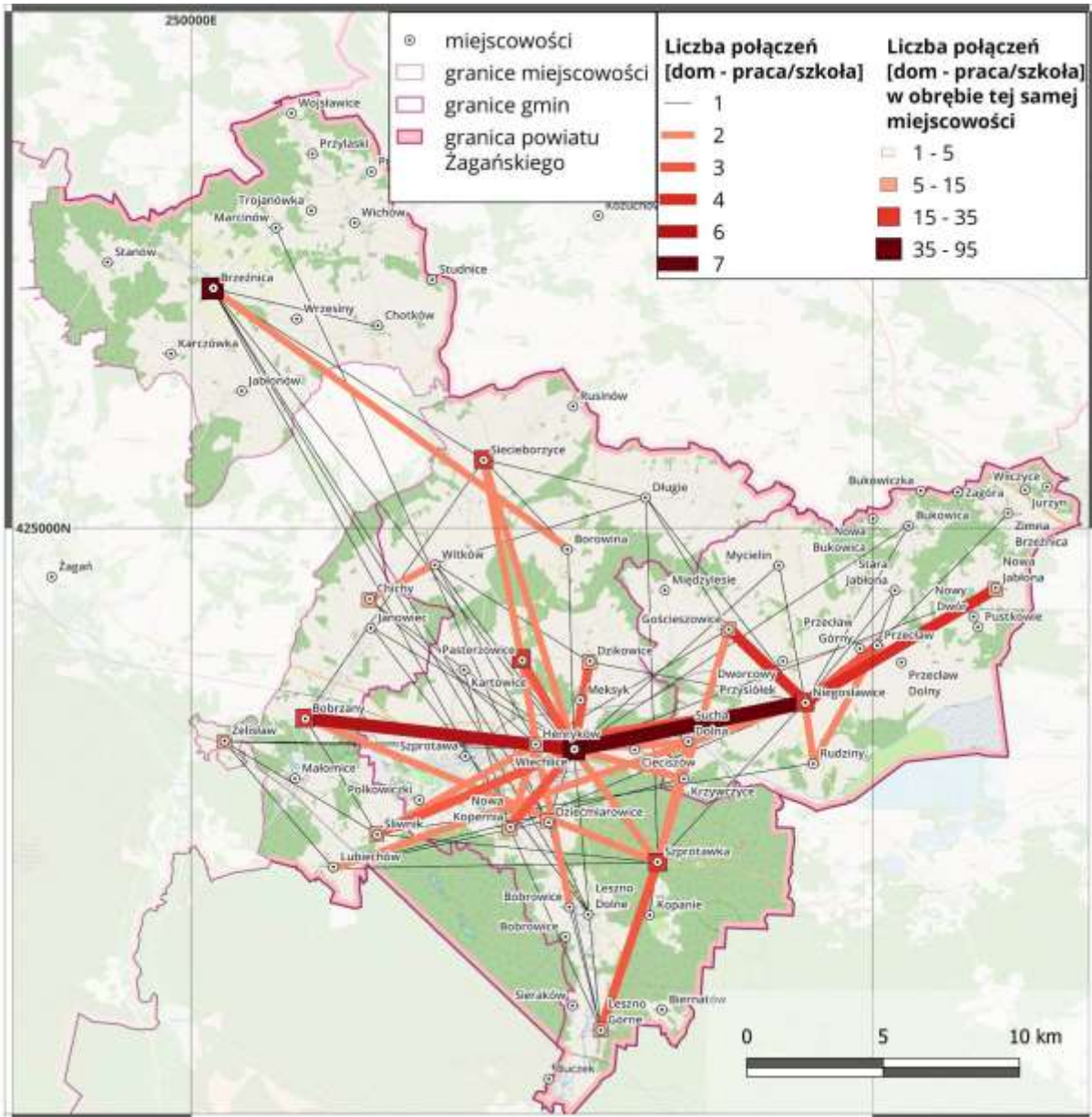
Pracuję / uczę się w miejscowości:

519 odpowiedzi



Zestawienie miejsca zamieszkania z miejscem pracy / nauki przedstawione jest na poniższej mapie.

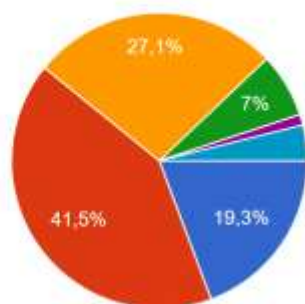




Rysunek 21 Źródła i cele podróży

Zaznacz, w jakim celu i jak często jeździsz na rowerze w celach rekreacyjnych?

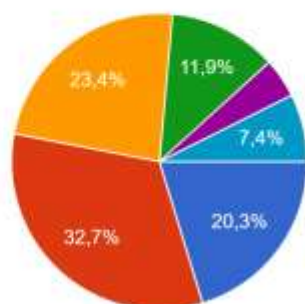
513 odpowiedzi



- Praktycznie codziennie
- Kilka razy w tygodniu
- Kilka razy w miesiącu
- Kilka razy w roku
- W ogóle nie jeżdżę
- Trudno powiedzieć

Zaznacz, w jakim celu i jak często jeździsz na rowerze by gdzieś dojechać (do szkoły, pracy, sklepu itd.) ?

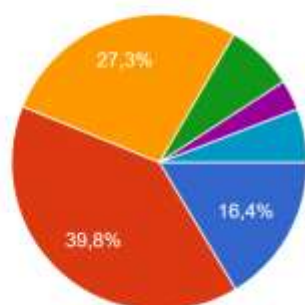
513 odpowiedzi



- Praktycznie codziennie
- Kilka razy w tygodniu
- Kilka razy w miesiącu
- Kilka razy w roku
- W ogóle nie jeżdżę
- Trudno powiedzieć

Zaznacz, w jakim celu i jak często jeździsz na rowerze dla sportu ?

513 odpowiedzi

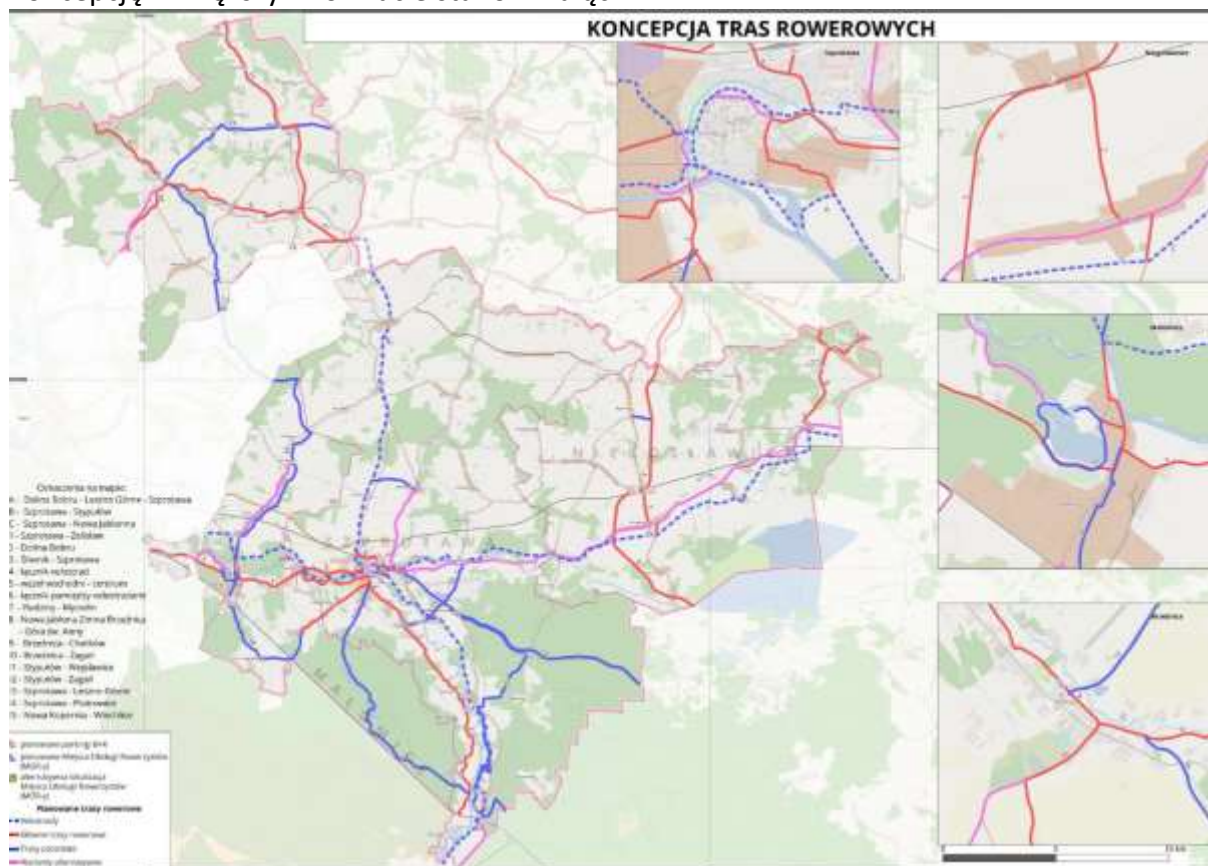


- Praktycznie codziennie
- Kilka razy w tygodniu
- Kilka razy w miesiącu
- Kilka razy w roku
- W ogóle nie jeżdżę
- Trudno powiedzieć

## 7. Koncepcja tras rowerowych

W ramach Koncepcji tras rowerowych wytyczone zostały trasy o różnych parametrach projektowych tj. велоstrady, trasy główne oraz zbiorcze. Wytyczone korytarze wymagać będą uwzględniania w pracach planistycznych i inwestycyjnych poszczególnych gmin Partnerstwa. Dla części tras zaplanowane zostały warianty alternatywne - najczęściej różnica polega na prowadzeniu trasy drogą główną lub drogą o mniejszym ruchu lub wzdłuż cieków wodnych. Na etapie planistycznym oba warianty powinny pozostać jako składowe Koncepcji a w dalszych pracach realizacyjnych poszczególne gminy będą mogły decydować o kolejności realizacji. Trasy rowerowe zaprojektowane zostały w lokalizacjach z największym rowerowym potencjałem. W przypadku przebudów innych ulic i dróg warto rozważyć budowę infrastruktury rowerowej nawet jeśli niniejsze opracowanie takiej nie zakłada. Ta uwaga może dotyczyć np. odcinka ulicy w rejonie szkoły, modnej dla rowerzystów drogi przez wieś czy rekreacyjnego ciągu przez kompleks leśny. Dodatkowo warto wdrażać uspokojenie ruchu na terenach zamieszkałych - wewnątrz wsi i miast tak aby ruch rowerowy w bezpieczny sposób mógł funkcjonować również bez budowy dróg dla rowerów w ciągu wszystkich ulic.

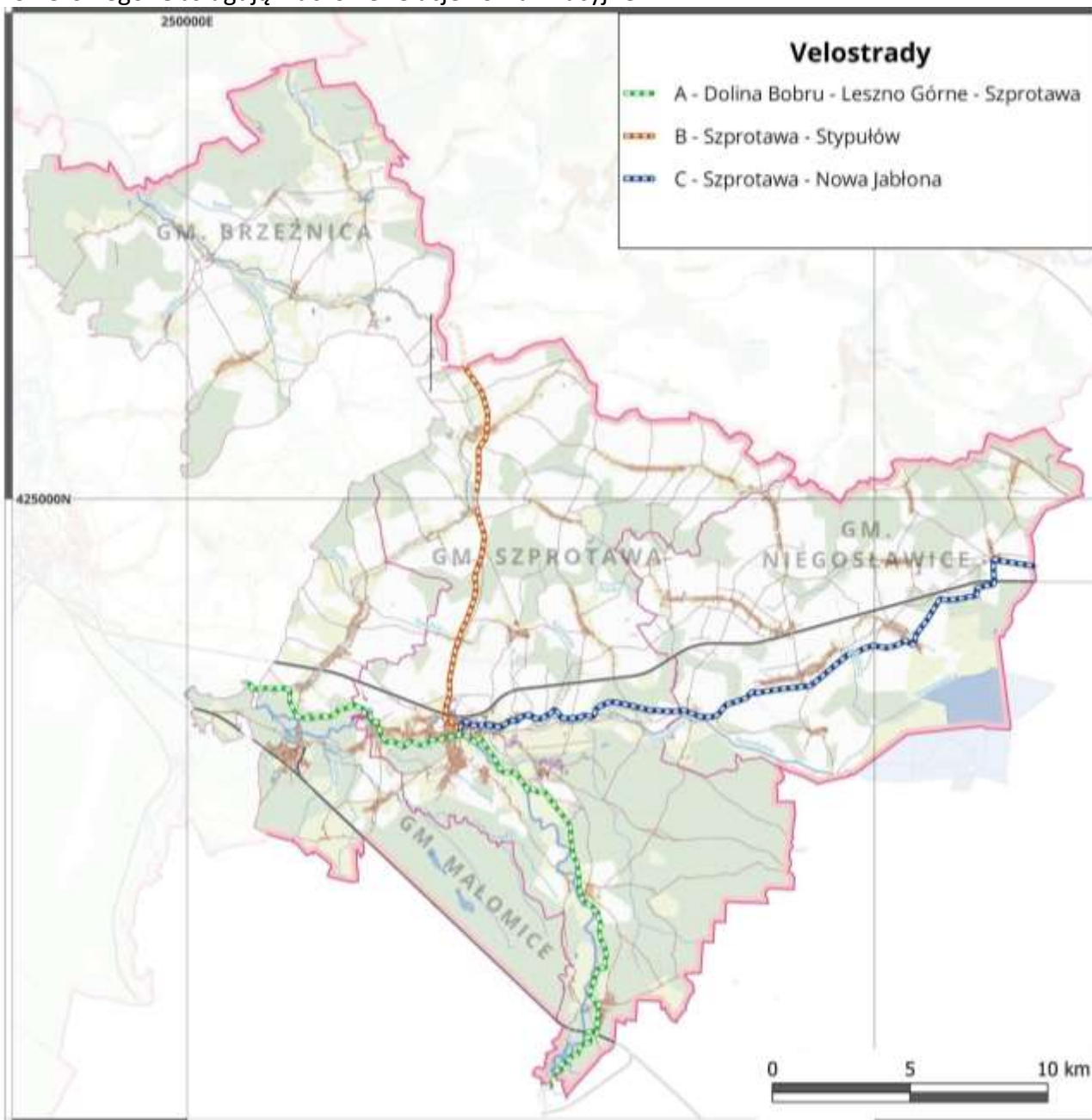
Cała Koncepcja została przedstawiona na rysunku nr 22 Jednocześnie mapa zawierająca Koncepcję w większym formacie stanowi załącznik nr 2.



Ilustracja 22 Koncepcja tras rowerowych

## 1.11 7.1 Velostrady

Zaplanowane poniższe velostrady budują szkielet tras przez obszar całego Partnerstwa. Realizują one połączenie północ-południe oraz wschód-zachód. Przewidziano trasy łącznikowe tak aby jak najwięcej mieszkańców Partnerstwa posiadało wygodny do nich dostęp. Tworzą podstawowy krzyż tras rowerowych dla 4 gmin Partnerstwa. Ich skrzyżowanie zostało zaplanowane w Szprotawie w rejonie planowanego Dworca Rowerowego. Obsługują kluczowe relacje komunikacyjne.



Ilustracja 23 Velostrady na obszarze Partnerstwa

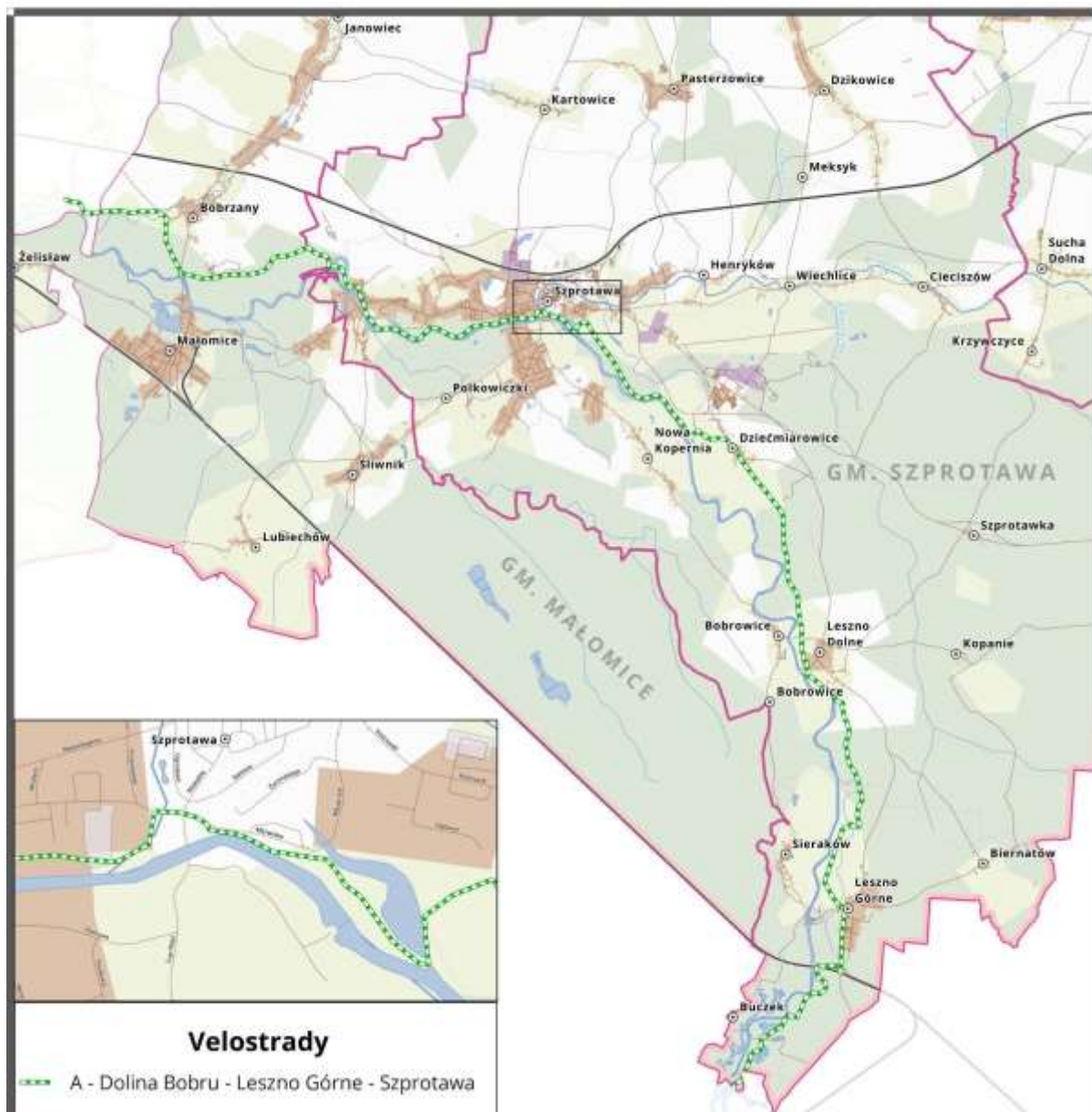
### 7.1.1. Dolina Bobru

Dolina Bobru to rowerowa trasa ponad regionalna biegnąca wzdłuż koryta rzeki Bobru przez województwo dolnośląskie i lubuskie. Odcinkami wybudowana w wysokim standardzie jak np. W rejonie Jeleniej Góry przy Perle Zachodu, odcinkami jedynie wyznaczona w terenie drogami publicznymi do Bolesławca.



*Ilustracja 24 Szlak Bobru w Jeleniej Górze*

Na terenie Partnerstwa trasa wzdłuż Bobru może pełnić dwie ważne funkcje - komunikacyjną i turystyczną. łączy Leszno Górno, Dolne, Dziećmiarowice, Szprotawę, Małomice wyprowadzając ruch w kierunku Żagania. Trasa o długości 28,4 km biegnąca prawym brzegiem rzeki. W dużej mierze położona blisko koryta rzeczno dzięki czemu będzie trasą szybką, bezpieczną o dużych walorach atrakcyjności. Zapewni sprawne połączenie obszarów zamieszkania leżących w sąsiedztwie koryta rzeczno Bobru. Dodatkowo wraz z innymi велоstradami obsłuży największy ruchu rowerowy Szprotawy.



Ilustracja 25 Velostrada Dolina Bobru

W samej Szprotawie warty rozważenia pozostaje wariant prowadzenia velostrady przez cypel pomiędzy Szprotawą i Bobrem - piękne miejsce, bardzo atrakcyjne środowiskowo i przyrodniczo. Ze względu na potencjalne wyzwania oraz koszty związane z realizacją wariant zaproponowany jako alternatywny.





*Ilustracja 26 Velostrada Dolina Bobru - wariant w rejonie centrum Szprotawy*

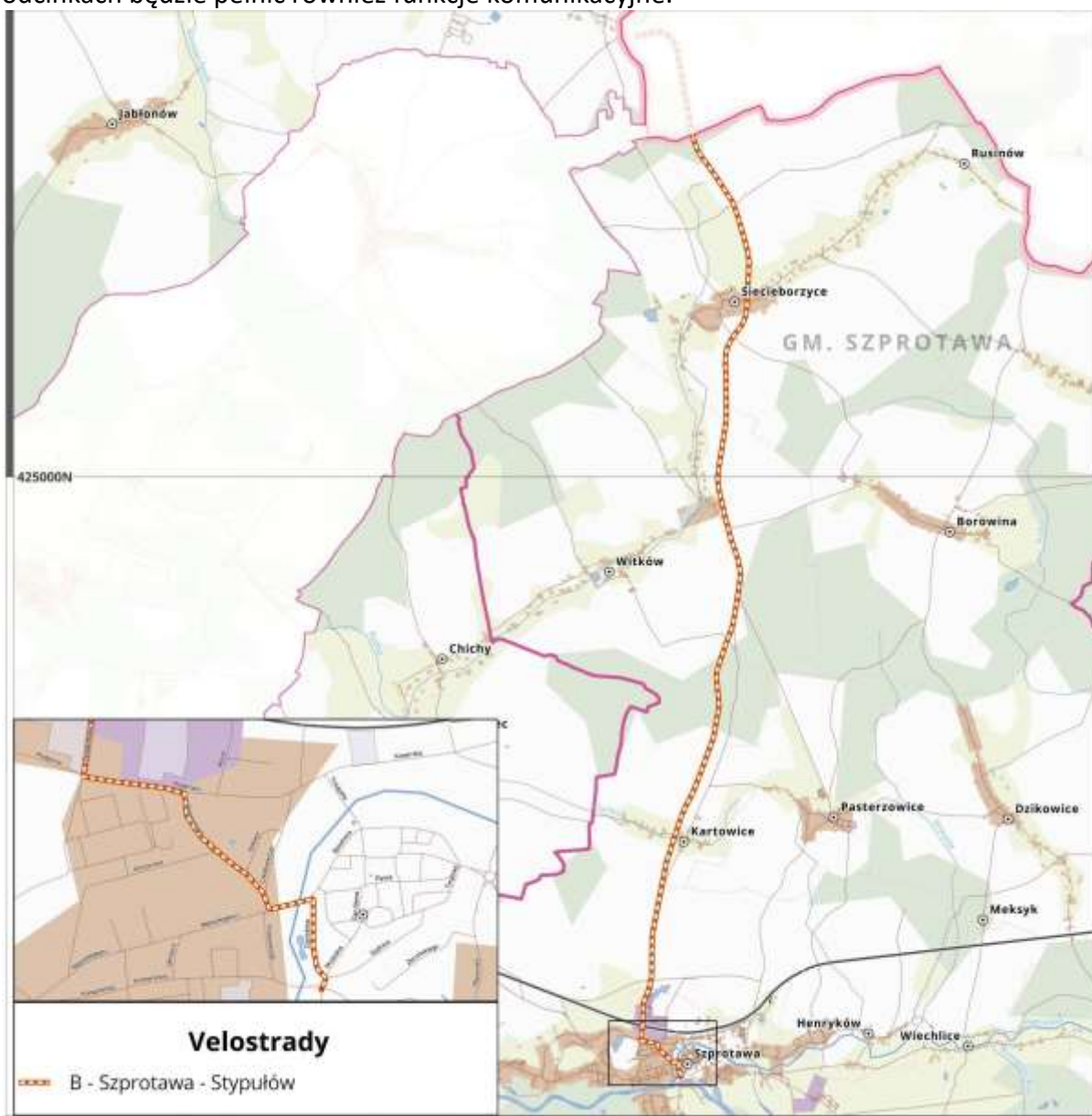
W rejonie styku z województwem dolnośląskim istnieje również wariant alternatywny biegnący drogą wojewódzką nr 297. Wariant podstawowy jest zdecydowanie bardziej atrakcyjny przyrodniczo i o taki wariant warto zabiegać. Wariant alternatywny będzie również droższy w realizacji i wymaga na pewno więcej wycinek drzew.



*Ilustracja 27 Velostrada Dolina Bobru - wariant w rejonie Leszno Górnego*

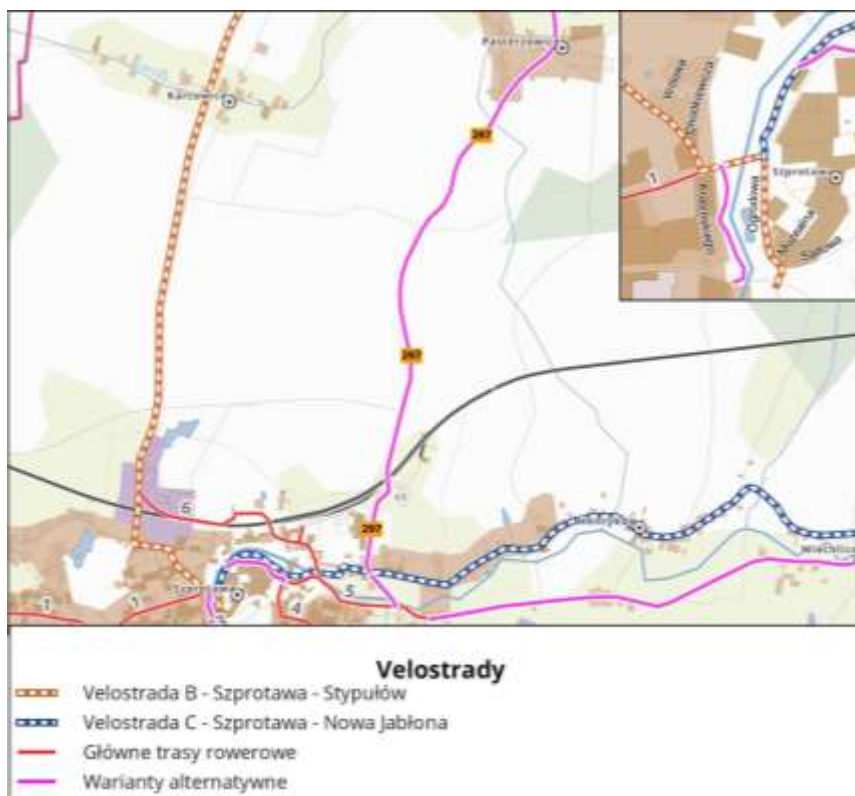
### 7.1.2. Szprotawa - Stypułów

Velostrada Szprotawa - Stypułów będzie nieużywaną linią kolejową. Łączy się z trasą rowerową w powiecie nowosolskim zrealizowaną wg. najlepszych standardów. Dzięki temu połączeniu powstanie długodystansowa trasa rowerowa o łącznej długości 64 km, która tylko na terenie Partnerstwa będzie miała długość ok. 16 km. Dodatkowo po zrealizowaniu trasy wzdłuż Doliny Bobru wydłuży się o kolejne 15 km. Podobnie jak velostrada Dolina Bobru na odcinkach będzie pełnił również funkcje komunikacyjne.



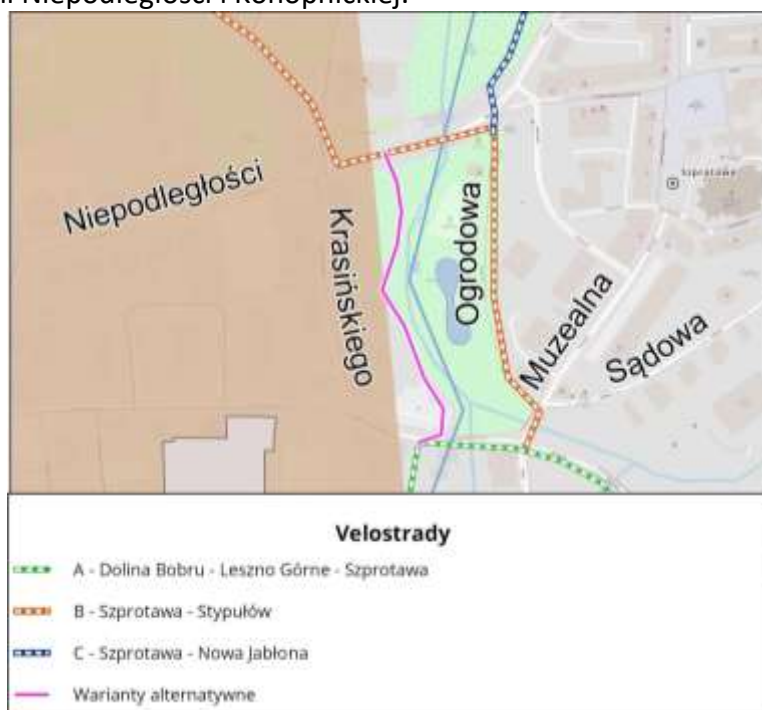
Ilustracja 28 Velostrada Szprotawa - Stypułów

Do tej trasy istnieje alternatywne połączenie dla samych Pasterzowic w ciągu korytarza drogi wojewódzkiej nr 297.



Ilustracja 29 Velostrada Szprotawa - Stypułów wariant dodatkowy obsługujący Pasterzowice

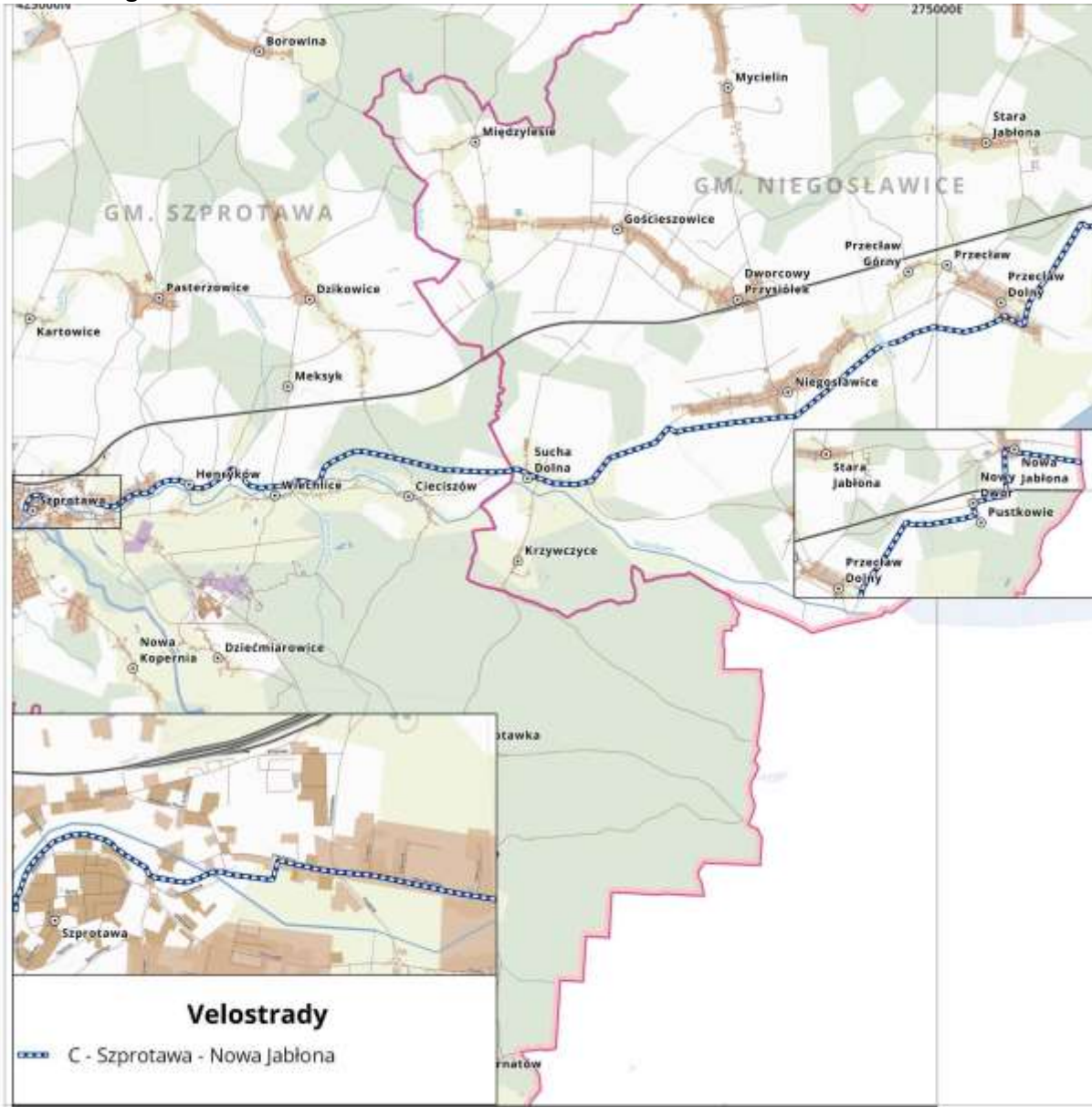
Kolejna alternatywna możliwość przewidziana została na zachodnim brzegu Szprotawy pomiędzy ulicami Niepodległości i Konopnickiej.



Ilustracja 30 Velostrada Szprotawa - Stypułów wariant w centrum Szprotawy

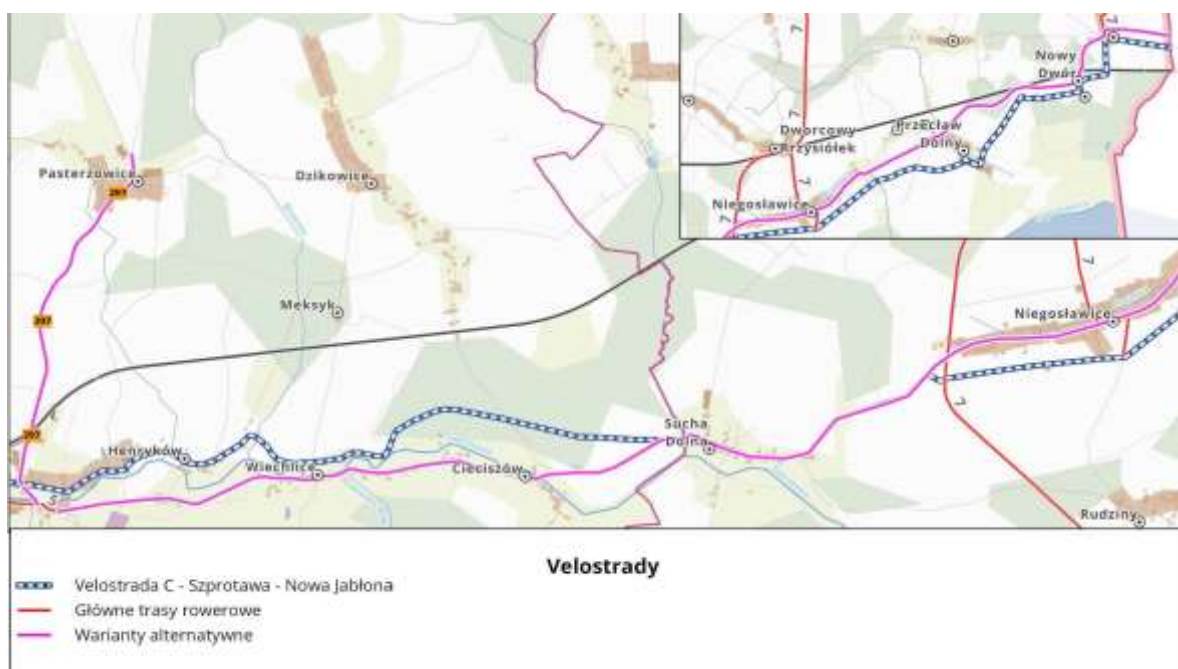
### 7.1.3. Szprotawa - Nowa Jabłona

Velostrada Szprotawa - Nowa Jabłona zapewni połączenie komunikacyjne z wschodnią częścią Partnerstwa jak np. Wiechlice, Sucha Dolna, Niegosławice, Prześław, Nowa Jabłona i dalej łączy się z województwem dolnośląskim. Jej korytarz omija drogę wojewódzka 328 prowadząc ruch rowerowy spokojniejszym i bezpieczniejszym korytarzem dróg niższej klasy. Trasa o długości 25 km łączy się w Szprotawie z innymi velostradami w rejonie Dworca Rowerowego.



Ilustracja 31 Velostrada Szprotawa - Nowa Jabłona

Dla tej trasy możliwe jest również prowadzenie wariantu alternatywnego przy wykorzystaniu głównej drogi. Podstawowym minusem tego wariantu jest dużo większa liczba pojazdów, konieczność wycinki drzew czy droższa inwestycja zakładająca rurowanie rowerów przydrożnych.



Ilustracja 32 Velostrada Szprotawa - Nowa Jabłona wariant alternatywny

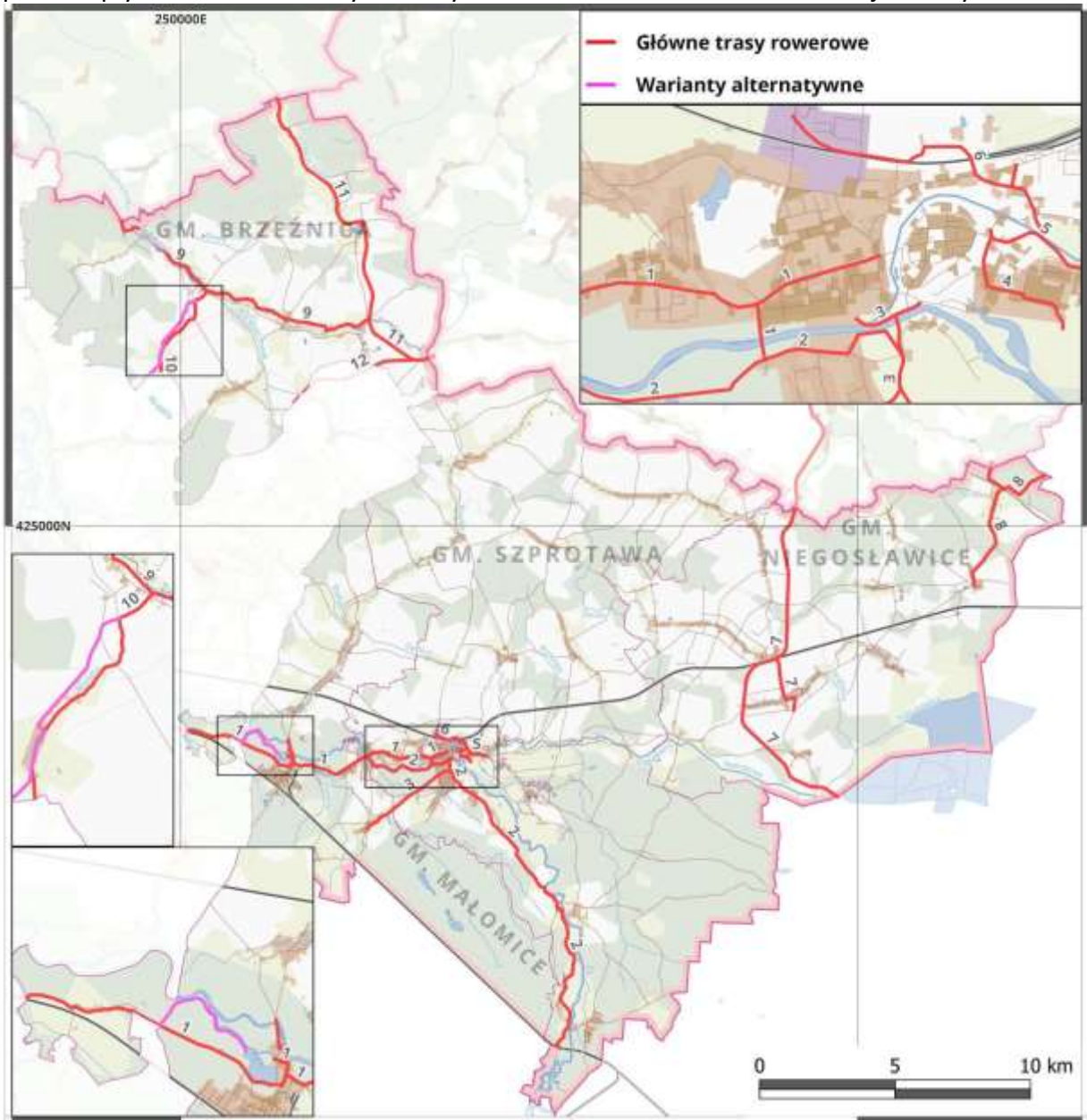
W centrum Szprotawy zaproponowany został wariant alternatywny ulicą Kozaka. Ze względu na dostępną szerokość wymagałby jednak reorganizacji ruchu drogowego wprowadzając np. jeden kierunek dla ruchu ogólnego. Z tego powodu wariant przedstawiono jako alternatywny.



Ilustracja 33 Velostrada Szprotawa - Nowa Jabłona wariant alternatywny w centrum Szprotawy

## 1.12 7.2 Trasy Główne

Zaplanowanych zostało 12 tras głównych dla całego obszaru Partnerstwa. Poza велоstradami obsługują wszystkie najważniejsze źródła i cele podróży. Ich realizacja w zdecydowany sposób wpłynie na wzrost liczby rowerzystów zarówno wśród mieszkańców jak i turystów.

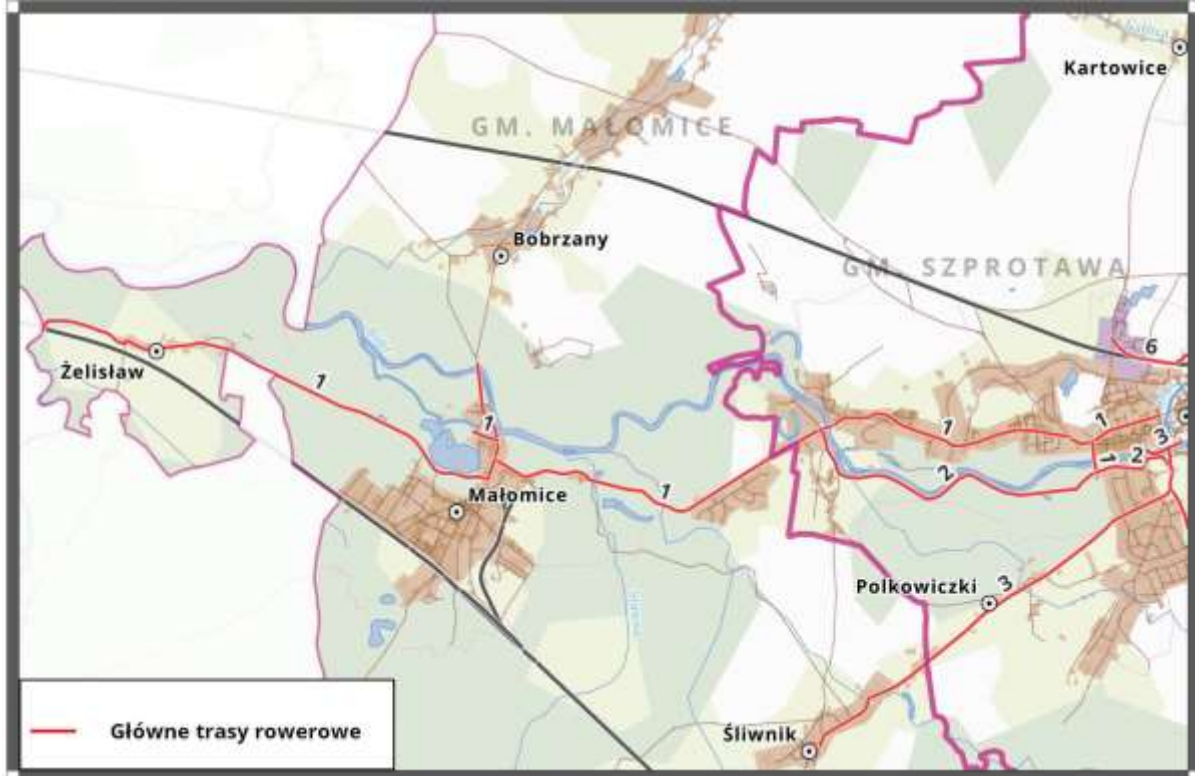


Ilustracja 34 Trasy główne

### 7.2.1. Trasa nr 1 Szprotawa - Żeliszaw

Trasa o długości 11,6 km komunikuje największe miast Partnerstwa Szprotawę z Małomicami, Żeliszawem wyprowadzając ruch rowerowy w kierunku Żagania. Na terenie Szprotawy biegnie od ścisłego centrum i Dworca Rowerowego ulicami Niepodległości, Jana III Sobieskiego następnie Małomicką i Bolesława Chrobrego do Małomic i dalej przez Zalew

Małomice do Żeliszawa gdzie łączy się z gminą Żagań w rejonie rzeki Kwisy.



Ilustracja 35 Trasa główna nr 1 Szprotawa – Żeliszawa

W Małomicach zaproponowano wariant alternatywny biegnący przez atrakcyjniejszy przyrodniczo obszar zlokalizowany bliżej Bobru.



Ilustracja 36 Trasa główna nr 1 wariant alternatywny w Małomicach

### 7.2.2. Trasa nr 2 Dolina Bobru

Trasa o długości 16,7 km prowadzi lewym brzegiem rzeki Bóbr od miejscowości Buczek przez Sieraków, Bobrowice, Nową Kopernię, Szprotawę z połączeniem z centrum miasta, i dalej do głównej trasy rowerowej nr 1 w kierunku Małomic. Będzie pełnił zarówno funkcje komunikacyjne jak i rekreacyjne.

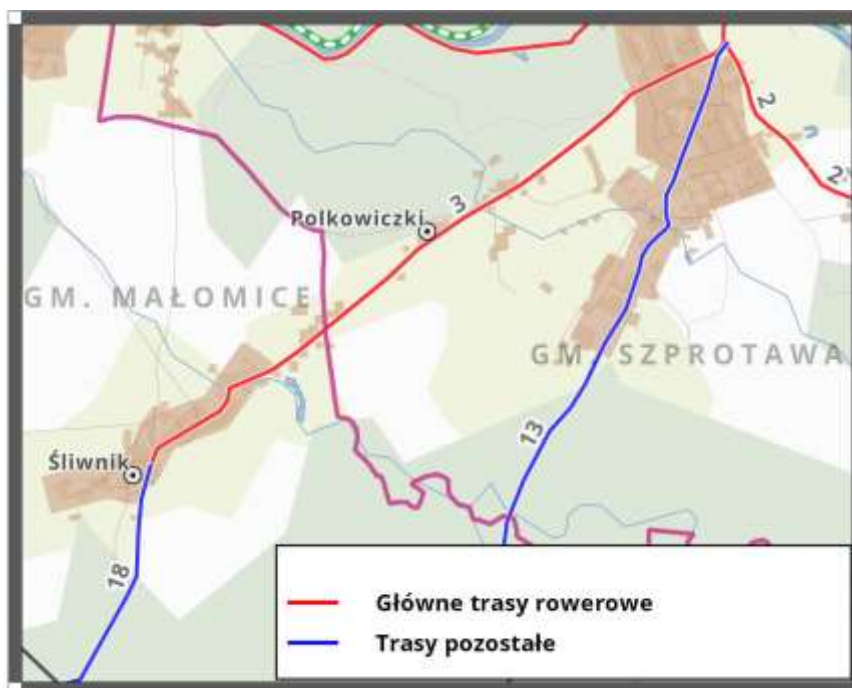


Ilustracja 37 Trasa główna nr 2 Dolina Bobru

### 7.2.3. Trasa nr 3 Śliwnik - Szprotawa

Trasa o długości 4,45 km łączy miejscowość Śliwnik i Polkowiczki ze Szprotawą. Na terenie Szprotawy prowadzi ulicami Ciszowską i Kraszewskiego wraz z nową kładką łączy się z velostradą dzięki czemu obsługuje centrum Szprotawy oraz zapewnia dostęp do innych tras łączących się w rejonie Dworca Rowerowego.

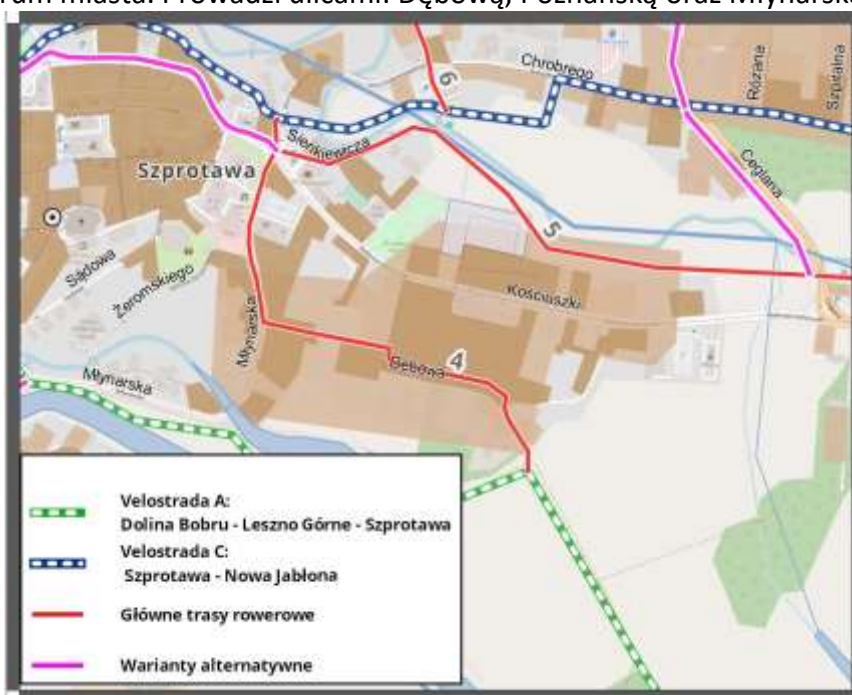




Ilustracja 38 Trasa główna nr 3 Śliwnik - Szprotawa

#### 7.2.4. Trasa nr 4 łącznik velostrad

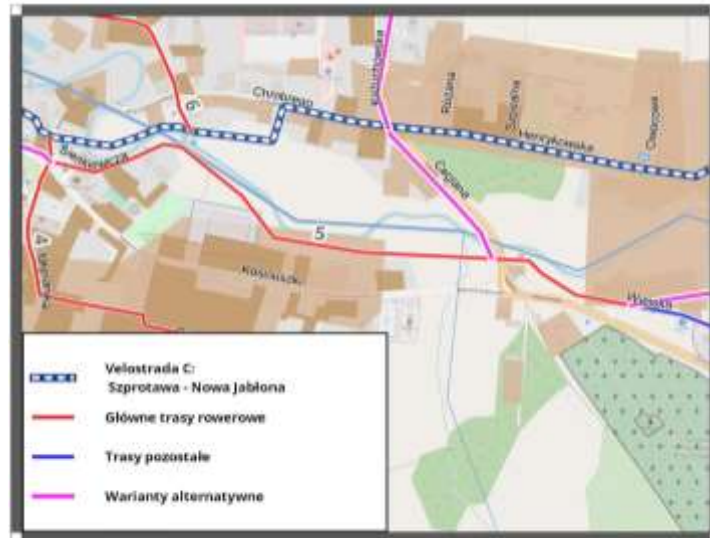
Trasa o długości 0,7 km łączy velostradę Dolina Bobru z velostradą Szprotawa - Nowa Jabłona. Przechodzi przez wschodnią część centrum Szprotawy dzięki czemu obsługuje również centrum miasta. Prowadzi ulicami: Dębową, Poznańską oraz Młynarską.



Ilustracja 39 Trasa główna nr 4 łącznik velostrad A i C

### 7.2.5. Trasa nr 5 węzeł wschodni - centrum

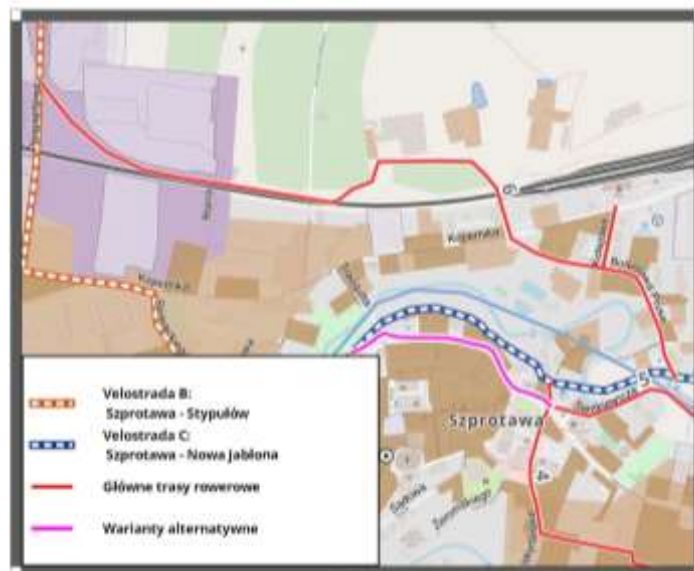
Trasa nr 5 o długości 1,1 km stanowi przedłużenie trasy z ul. Wiejskiej i wariantu alternatywnego wzdłuż ul. Warszawskiej. Obsługuje centrum Szprotawy wykorzystując przejście pod DK12 w ciągu koryta rzeki Szprotawy, dzięki czemu zapewnia bezpieczne, szybkie i bezkolizyjne połączenie rowerowe. Wykorzystując kładkę z turbiny wiatrowej łączy się z velostradą.



Ilustracja 40 Trasa główna nr 5 Węzeł wschodni - centrum Szprotawy

### 7.2.6. Trasa nr 6 łącznik pomiędzy velostradami B i C

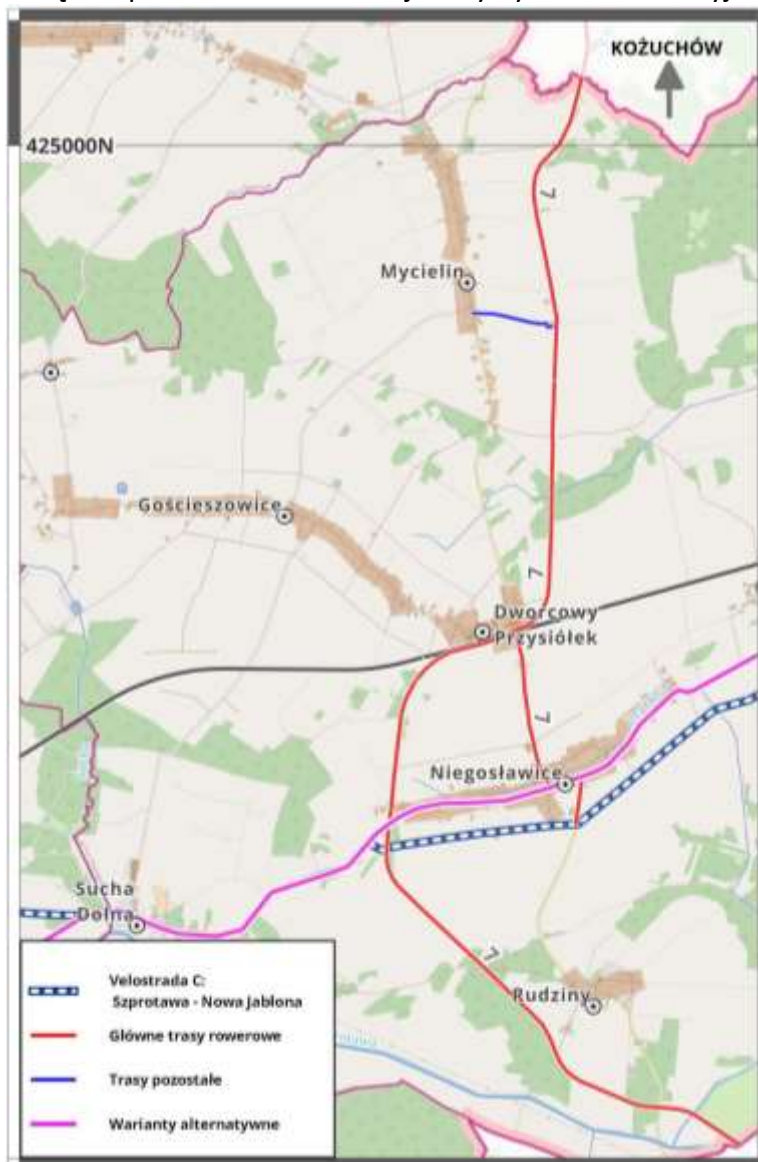
Trasa nr 6 o długości 1,7 km zapewnia obsługę dworca kolejowego Szprotawa. Dworzec ten docelowo zostanie uruchomiony i jego skomunikowanie z siecią tras rowerowych będzie kluczowe.



Ilustracja 41 Trasa główna nr 6 łącznik pomiędzy velostradami B i C

### 7.2.7. Trasa nr 7 Rudziny - Mycielin

Trasa o długości 13,6 km prowadzona w śladzie nieczynnej linii kolejowej pomiędzy miejscowościami Rudziny - Mycielin. Łączy się z województwem dolnośląskim i trasą Miedzianą będącą ponadregionalnym produktem turystycznym. Od północy docelowo jej przebieg powinien być kontynuowany minimalnie do Kozuchowa. Oprócz funkcji komunikacyjnej łącząc Rudziny, Niegosławice, Dworcowy Przysiółek, Mycielin i docelowo również Kozuchów będzie pełniła również funkcje turystyczno - rekreacyjne.



Ilustracja 42 Trasa główna nr 7 Rudziny - Mycielin

### 7.2.8. Trasa nr 8 Nowa Jabłona Zimna Brzeźnica Góra św. Anny

Trasa nr 8 o długości 7,4 km łączy Nową Jabłonę z województwem dolnośląskim w rejonie Annabrzeskich Wąwozów i Dalkowskich Jarów. Trasa o funkcji zarówno komunikacyjnej łącząc Zimną Brzeźnicę z Nową Jabłoną i docelowo również z Bytomiem Odrzańskim,

Oddziałem Huty KGHM oraz turystyczno - rekreacyjna łącząca się z Blue Velo - trasą biegnącą w ciągu Odry.



Ilustracja 43 Trasa główna nr 8 Nowa Jabłona Zimna Brzeźnica Góra św. Anny

### 7.2.9. Trasa nr 9 Brzeźnica - Chotków

Trasa nr 9 o długości 11,47 km łączy gminę Nowogród Bobrzański z Brzeźnicą, Wrzesinami i Chotkowem oraz trasą nr 11 prowadzącą ze Stypułowa w kierunku Nowej Soli w śladzie nieużywanej linii kolejowej. Na odcinkach wykorzystuje równoległą do drogi główną trasę o mniejszym natężeniu ruchu kołowego. Trasa o funkcji zarówno komunikacyjnej jak i turystyczno - rekreacyjnej.



Ilustracja 44 Trasa główna nr 9 Brzeźnica - Chotków

### 7.2.10. Trasa nr 10 Brzeźnica - Żagań

Trasa nr 10 o długości 3,85 km łączy Brzeźnicę przez wieś Karczówka z gminą Żagań. Na odcinkach wykorzystuje równoległą do drogi głównej trasę o mniejszym natężeniu ruchu kołowego a za Karczówką ślad cieku wodnego.



Ilustracja 45 Trasa główna nr 10 Brzeźnica - Żagań

Zaproponowano wariant biegnący główną drogą



Ilustracja 46 Trasa główna nr 11 Brzeźnica – Żagań

### 7.2.11. Trasa nr 11 Stypułów - Wojślawice

Trasa nr 11 o długości 13,1 km łączy trasę prowadzącą w powiecie Nowosolskim w śladzie nieużywanej linii kolejowej z gminą Nowogród Bobrzański. Prowadzi przez wsie Chotków, Wichów, Przyłaski i Wojślawice. Trasa o funkcji zarówno komunikacyjnej jak i turystyczno - rekreacyjnej.



Ilustracja 47 Trasa główna nr 11 Stypułów - Wojsławice

### 7.2.12. Trasa nr 12 Stypułów Żagań

Trasa nr 12 o długości 5,65 km łączy Stypułów i trasę w powiecie Nowosolskim w śladzie nieużywanej linii kolejowej. Przebiega również w śladzie kolei prowadząc bezpośrednio do Żagania. Trasa o funkcji zarówno komunikacyjnej jak i turystyczno - rekreacyjnej.

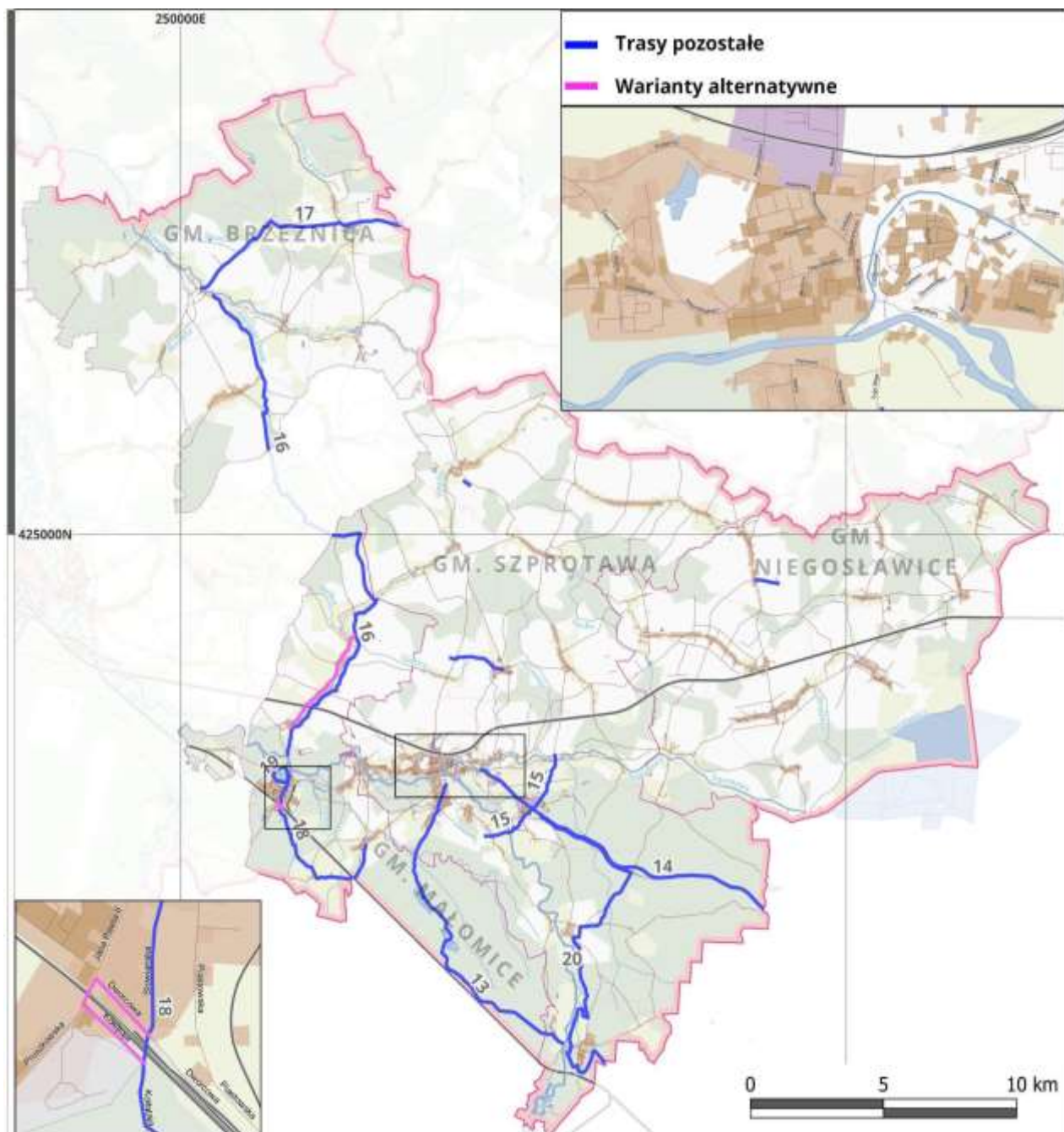


Ilustracja 48 Trasa główna nr 12 Stypułów - Żagań

### 1.13 7.3 Trasy Pozostałe

Zaplanowano 7 tras pozostałych oraz cztery łączniki dla całego obszaru Partnerstwa. łączą miejsca o niższym potencjale ruchowym niż trasy główne.

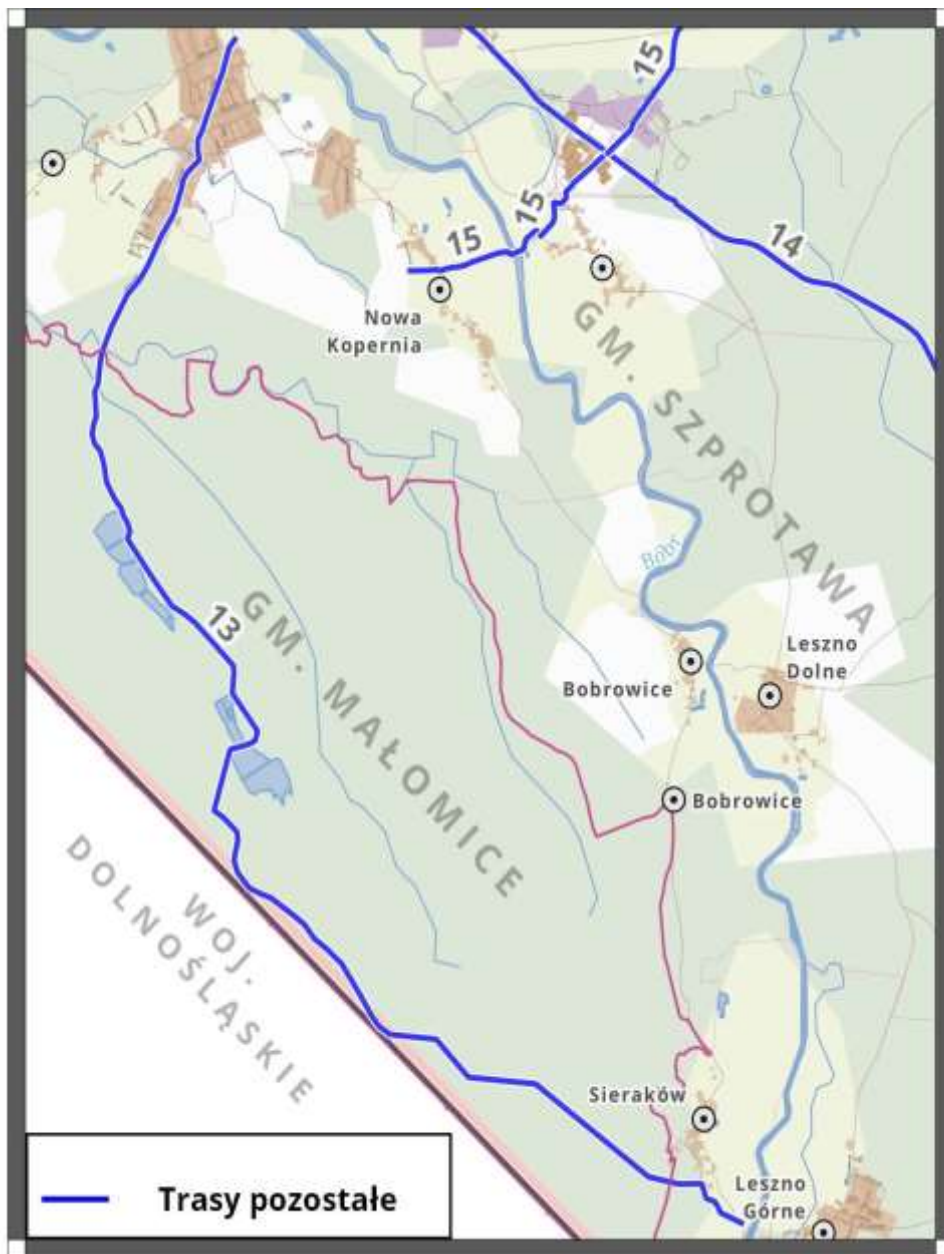




Ilustracja 49 Trasy pozostałe

### 7.3.1. Trasa nr 13 Szprotawa - Leszno Górne

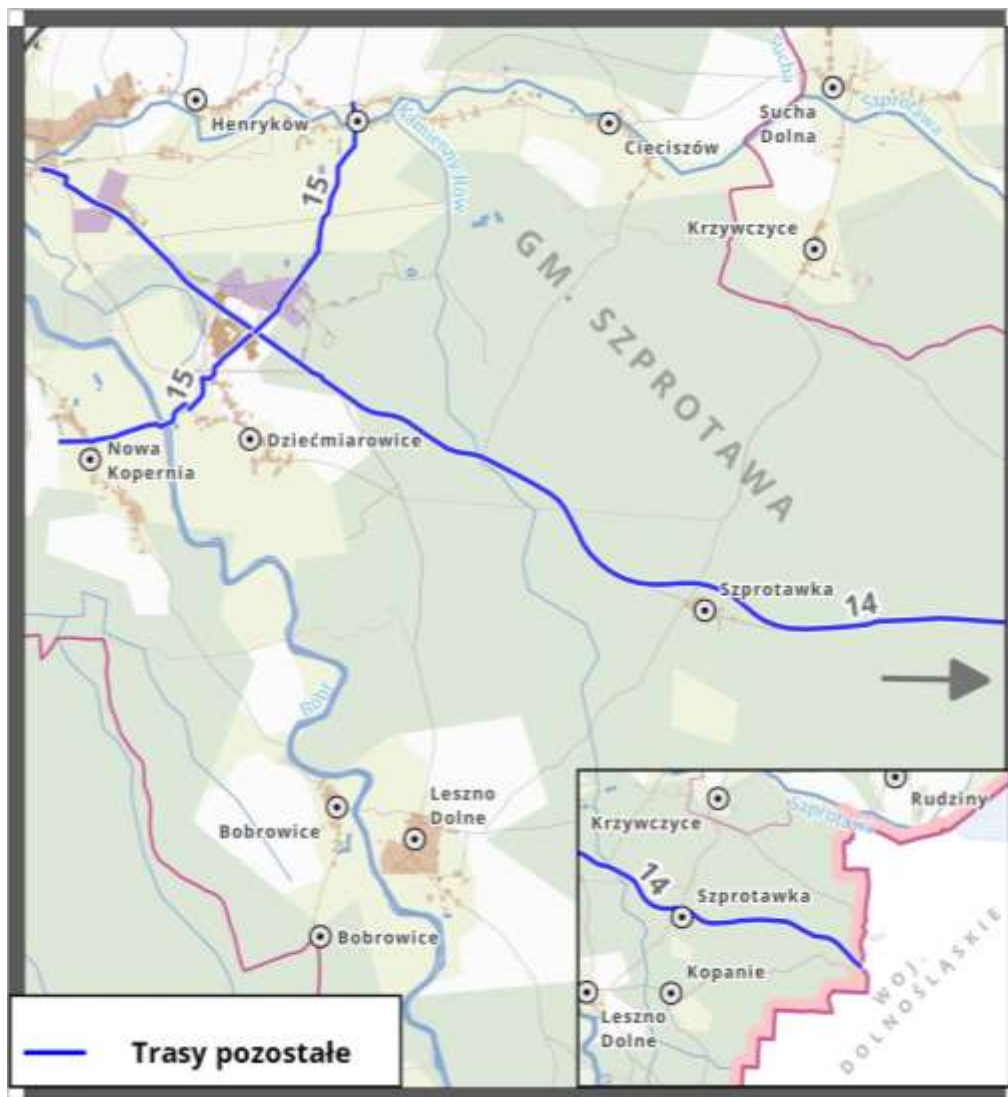
Trasa o długości 13,2 km łączy Szprotawę z Leszno Górnym przez Osiedle Piastowskie oraz kompleks Borów Dolnośląskich. W części biegnie korytarzem wyznaczonej Pętli Bobrowickiej. Na początkowym odcinku w rejonie Szprotawy pełni funkcje komunikacyjne. Na pozostałym obszarze pełni funkcje turystyczno - rekreacyjne.



Ilustracja 50 Trasa pozostała nr 13 Szprotawa - Leszno Górne

### 7.3.2. Trasa nr 14 Szprotawa - Piotrowice

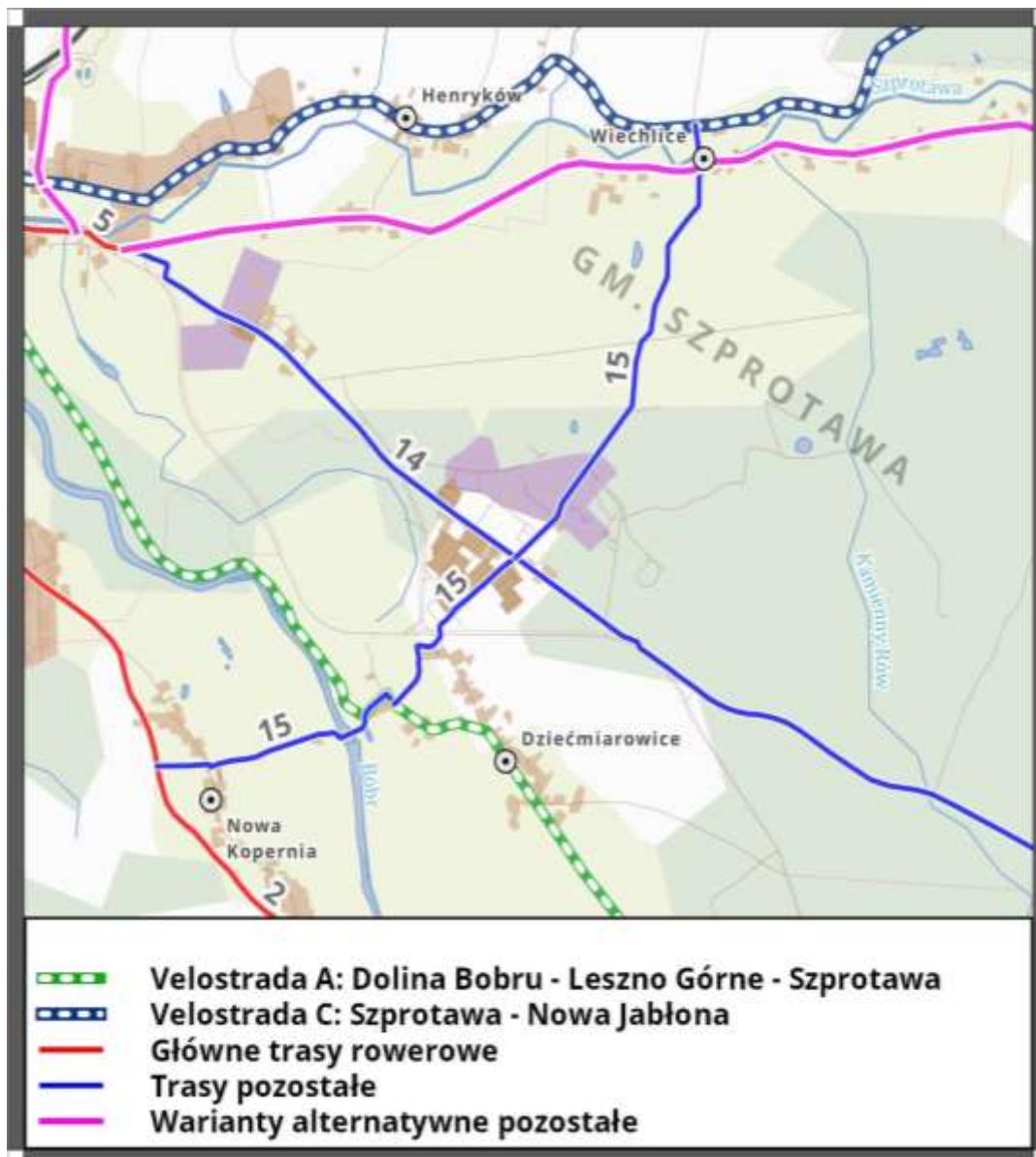
Trasa nr 14 o długości 12,3 km łączy Szprotawę ze Szprotawką oraz Piotrowicami na terenie województwa dolnośląskiego. Prowadzi w śladzie drogi krajowej nr 12 przez Buczyne Szprotawską. Na zdecydowanej długości pełni funkcję turystyczno - rekreacyjną.



Ilustracja 51 Trasa pozostała nr 14 Szprotawa – Piotrowice

### 7.3.3. Trasa nr 15 Nowa Kopernia - Wiechlice

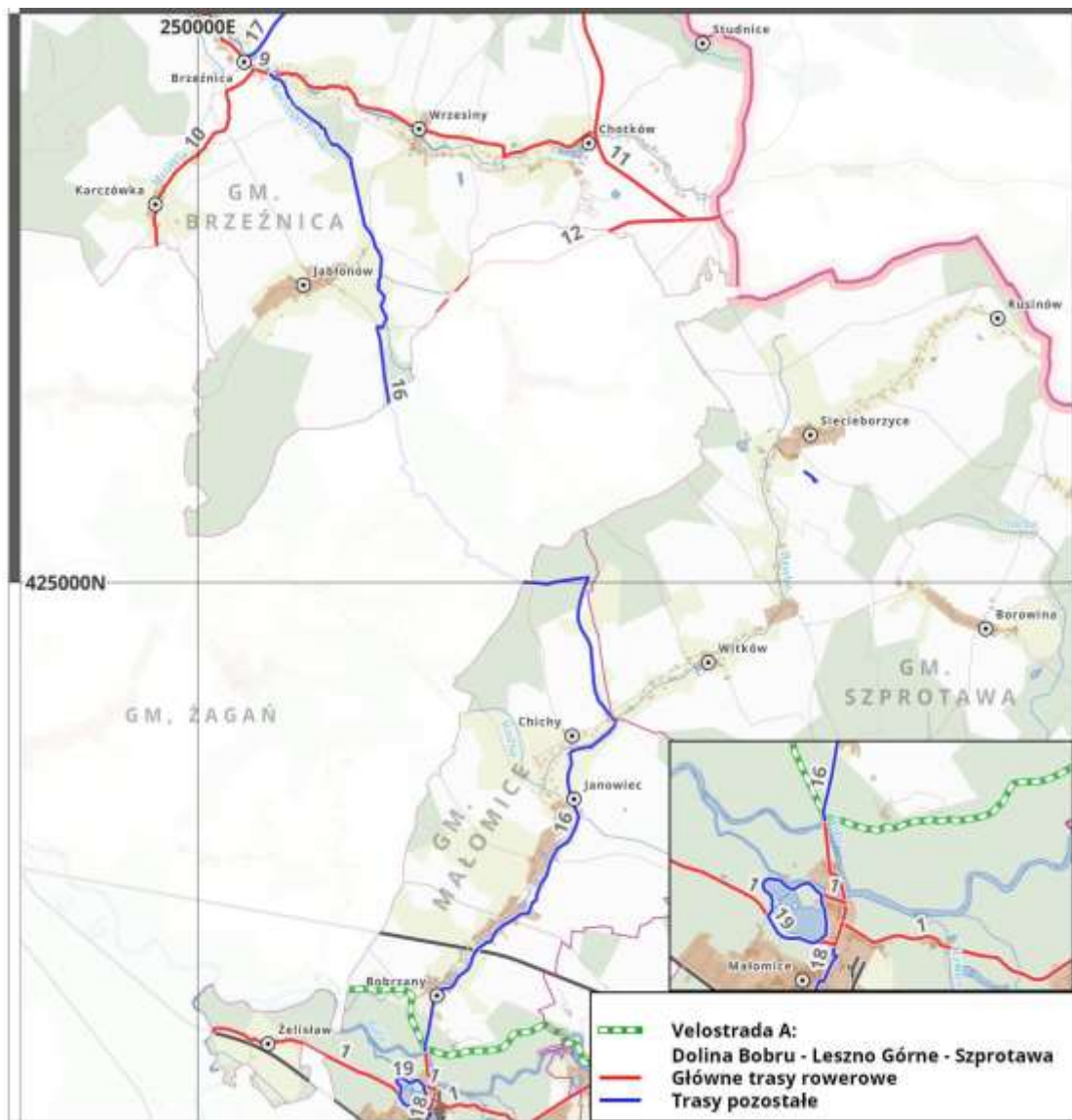
Trasa nr 15 o długości 4,46 km łączy Nową Kopernię przez Dziećmiarowice z Wiechlicami. Jest trasą obwodową przecinającą Bóbr oraz obsługującą zakłady przemysłowe w Dziećmiarowicach. Łączy trasy biegnące wzdłuż Bobru, trasę nr 14 oraz z Niegosławic. Pełni głównie funkcje komunikacyjne.



Ilustracja 52 Trasa pozostała nr 15 Nowa Kopernia – Wiechlice

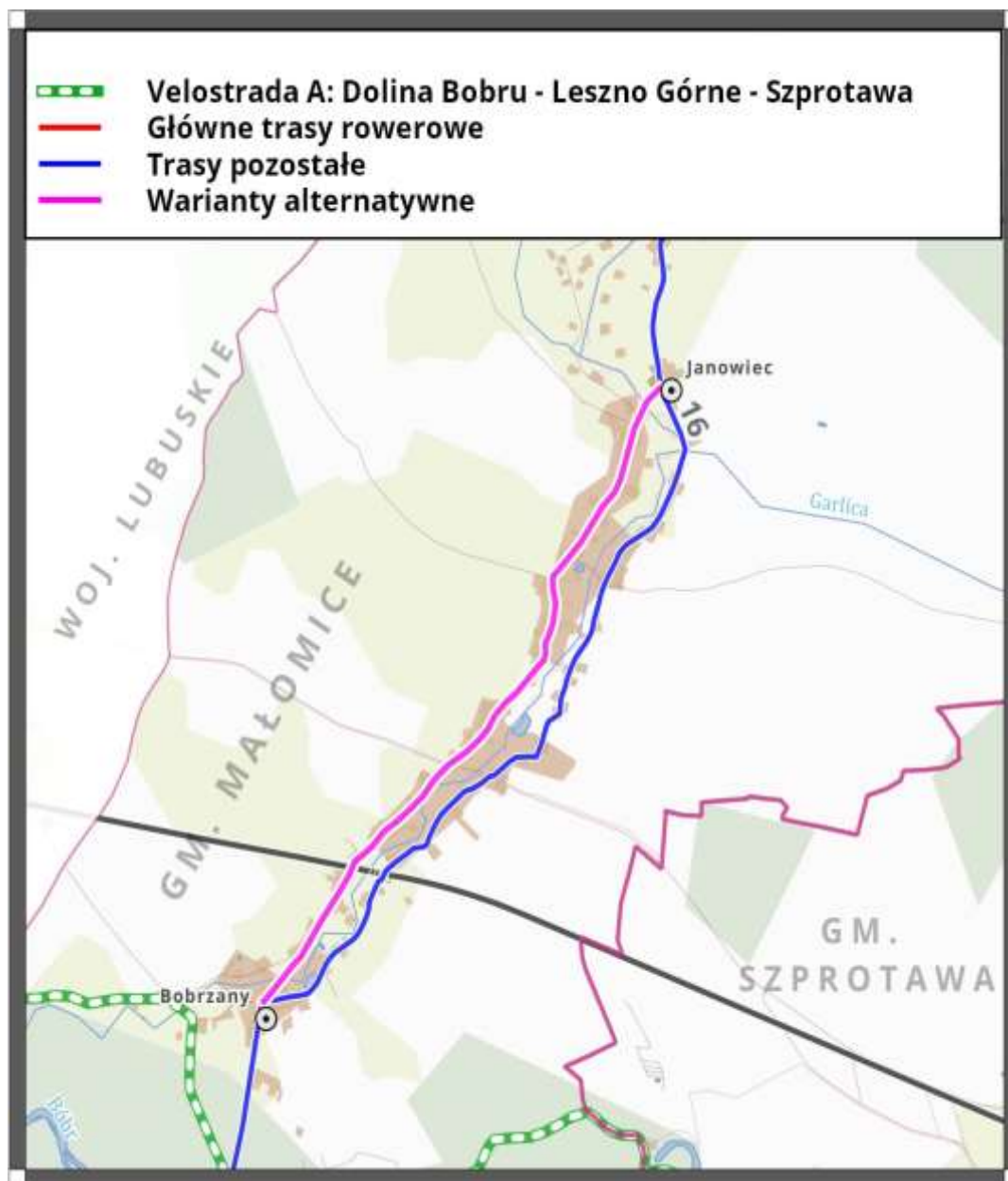
#### 7.3.4. Trasa nr 16 Brzeźnica - Małomice

Trasa nr 16 o długości 22,19 km prowadząca z Małomice przez Bobrzany, Chichy, Janowiec, Nieradzę, Kocin, Jabłonów do Brzeźnicy. W części prowadzona poza korytarzem głównej drogi, w części przez tereny zielone w ciągu cieku wodnego. Trasa o funkcji zarówno komunikacyjnej jak i turystyczno - rekreacyjnej.



Ilustracja 53 Trasa pozostała nr 16 Brzeźnica - Małomice

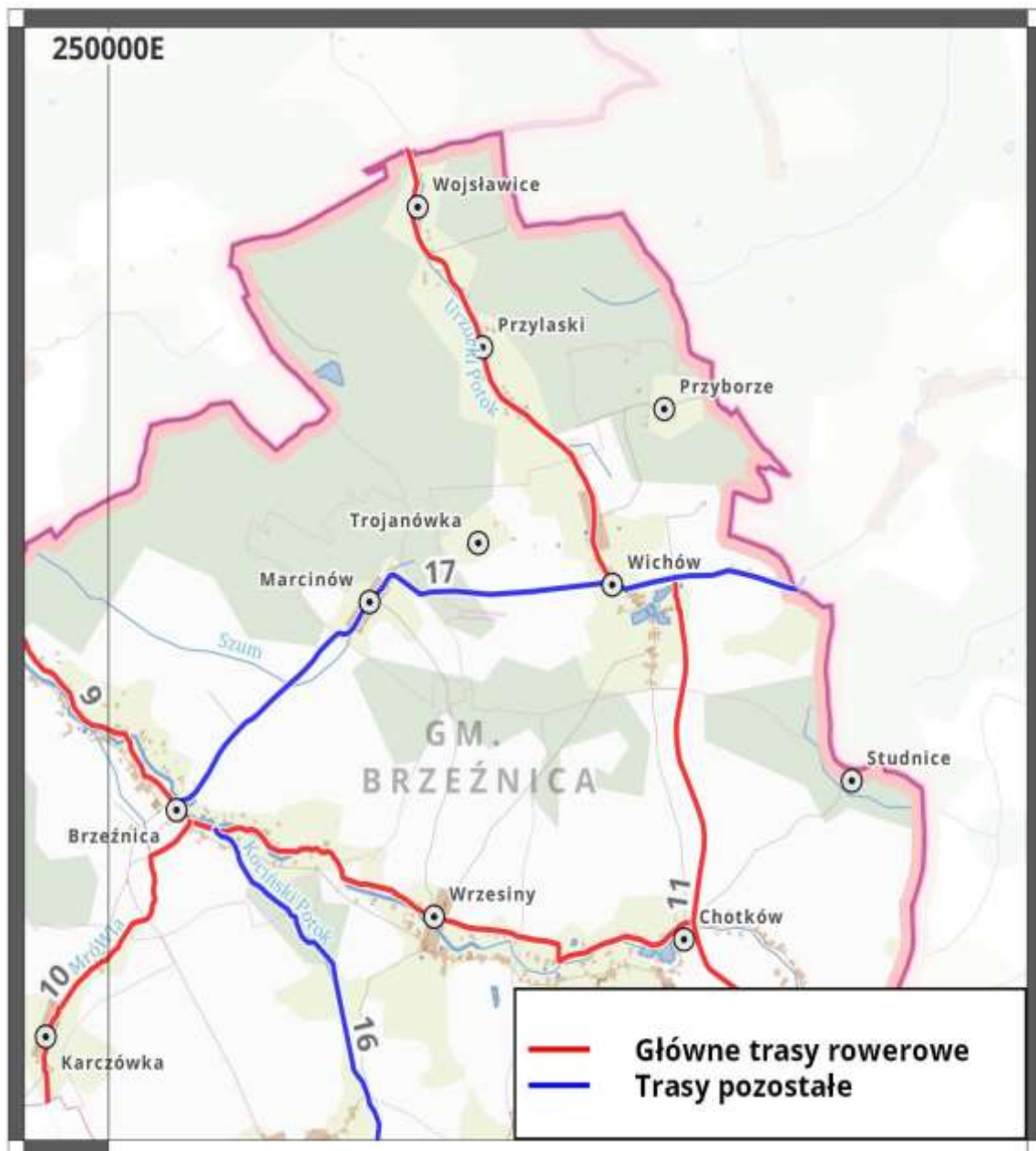
Zaproponowano wariant alternatywny na wysokości wsi Chichy i Bobrzany biegnący korytarzem drogi krajowej nr 12. Wariant ten będzie droższy w realizacji oraz prowadził będzie ruchu rowerowy w sąsiedztwie dużego ruchu samochodowego.



Ilustracja 54 Trasa pozostała nr 16 wariant alternatywny pomiędzy Bobrzanami i Janowcem

### 7.3.5. Trasa nr 17 Brzeźnica - Kożuchów

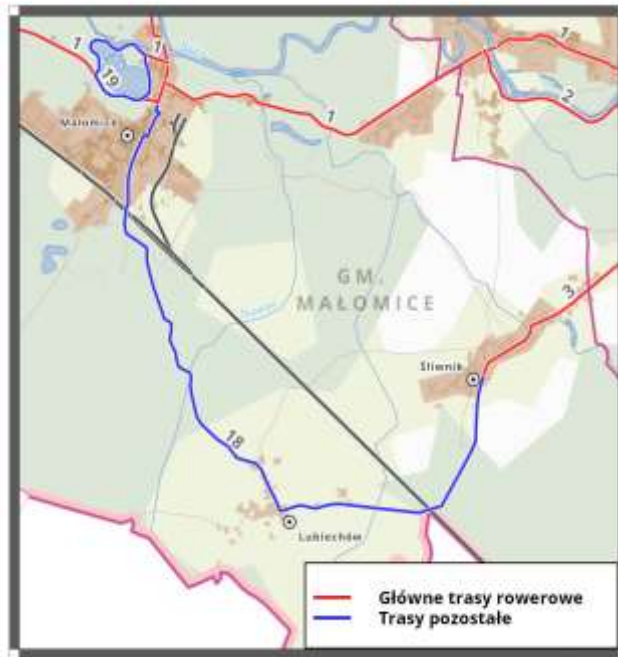
Trasa nr 17 o długości 8,77 km łączy Brzeźnicę z Marcinowem, Wichowem i dalej może prowadzić do Kożuchowa poza obszarem Partnerstwa. Pełni głównie funkcje komunikacyjne.



Ilustracja 55 Trasa pozostała nr 17 Brzeźnica - Kozuchów

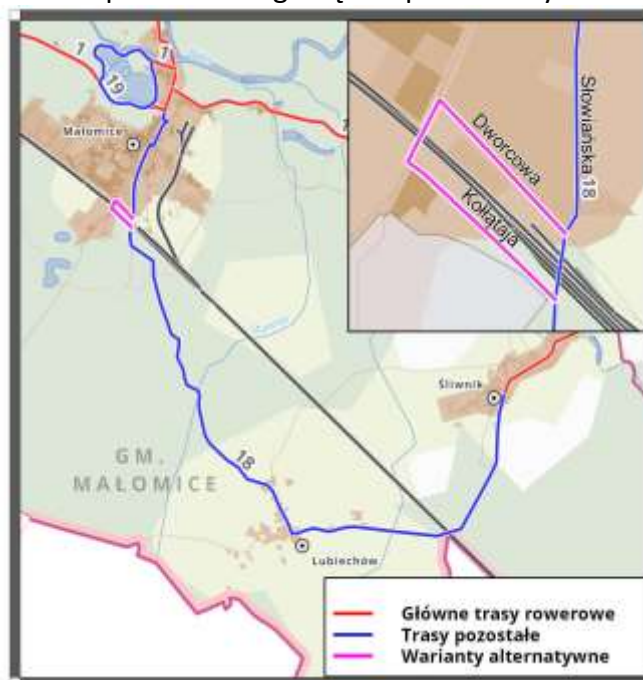
### 7.3.6. Trasa nr 18 Śliwnik - Małomice

Trasa na 18 o długości 6,97 km łączy Śliwnik, Lubiechów i Małomice. Trasa prowadzi głównie przez tereny leśne i ma charakter turystyczno - rekreacyjny. prowadzi na styku województwa lubuskiego i dolnośląskiego.



Ilustracja 56 Trasa pozostała nr 18 Śliwnik - Małomice

Zaproponowano dodatkowo alternatywne wykorzystanie istniejącego przejazdu kolejowego w sytuacji gdy uruchomienie podstawowego będzie problematyczne.

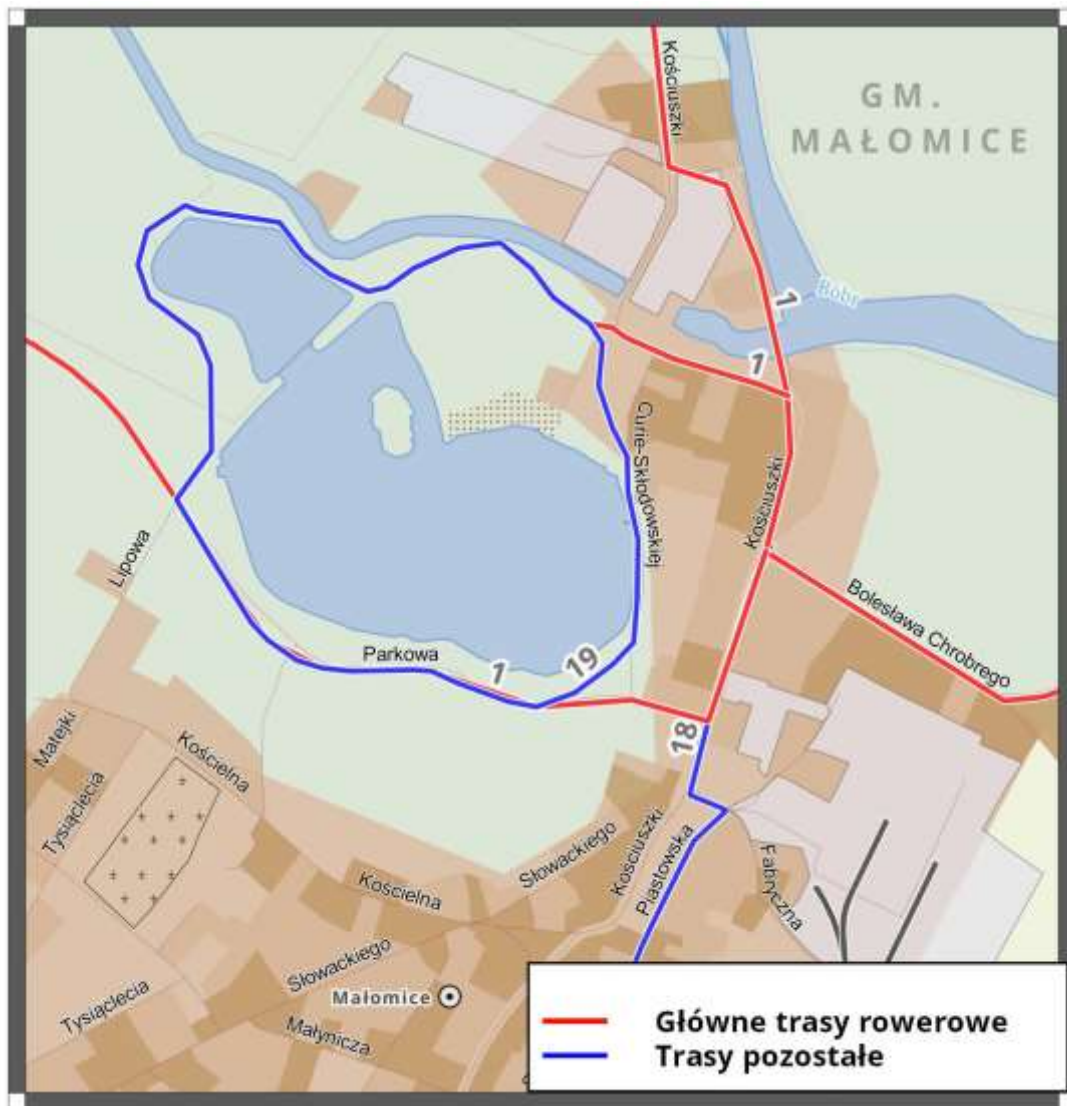


Ilustracja 57 Trasa pozostała nr 18 wariant alternatywny w rejonie stacji kolejowej Małomice

### 7.3.7. Trasa nr 19 Pętla Zalew Małomice

Pętla rekreacyjna dookoła Zalewu Małomice o długości 1,78 km. Przy zapewnieniu odpowiedniego asfaltowego standardu może pełnić istotną funkcję rekreacyjną w Małomicach.

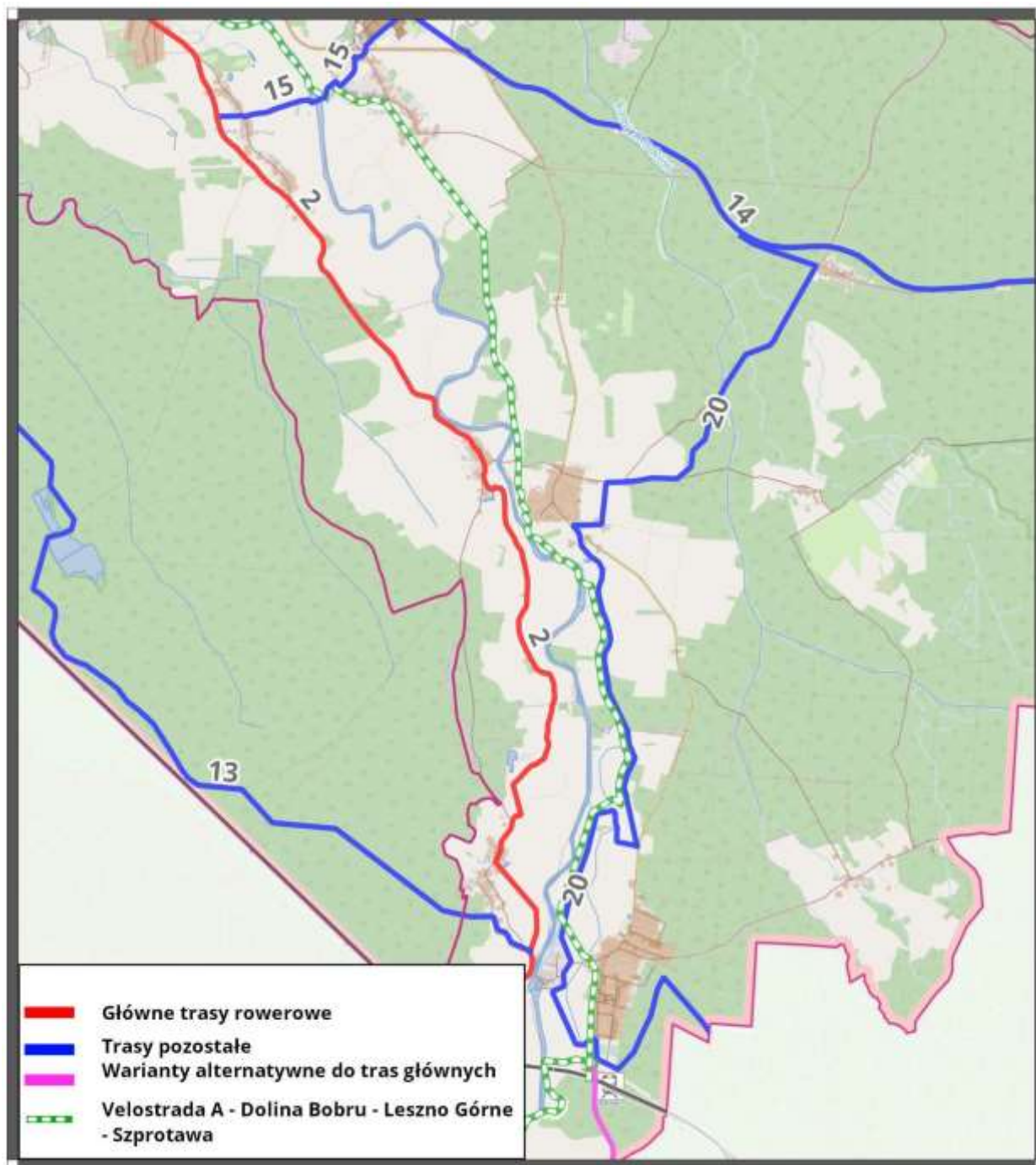




Ilustracja 58 Trasa pozostała nr 19 Zalew Małomice

### 7.3.8. Trasa nr 20 Szprotawa - Szprotawka - Leszno Górne

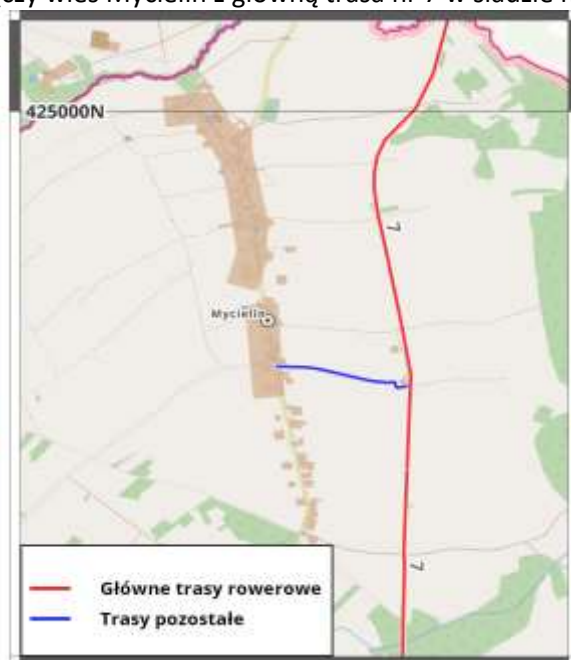
Trasa o długości 16 km częściowo pokrywająca się z велоstradą biegnącą wzdłuż Bobru oraz trasą nr 14. Pełni zarówno funkcje komunikacyjne jak i rekreacyjne.



Ilustracja 59 Trasa Szprotawa-Szprotawa-Leszno Górne

### 7.3.9. Łącznik Mycielin

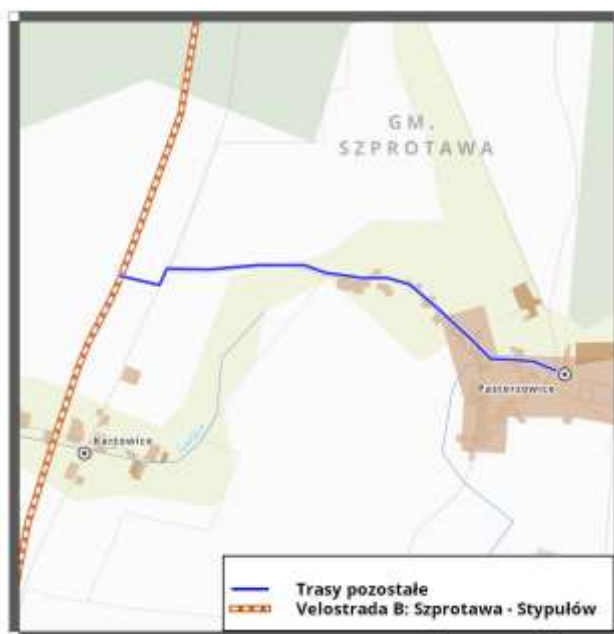
Łącznik o długości 880 m łączy wieś Mycielin z główną trasą nr 7 w śladzie nieużywanej linii kolejowej.



Ilustracja 60 Łącznik Mycielin trasa główna nr 7

### 7.3.10. Łącznik Pasterzowice

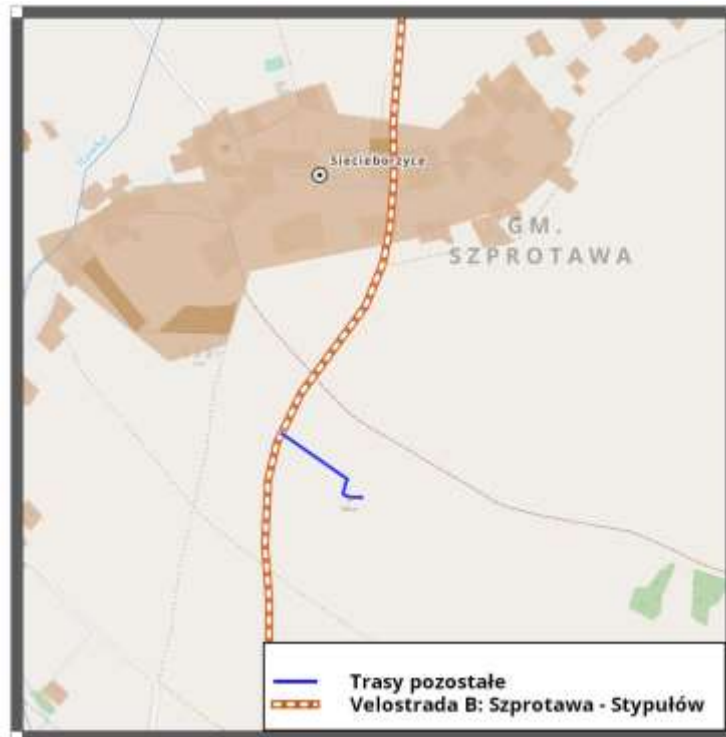
Łącznik o długości 2,13 km łączy wieś Pasterzowice z велоstradą prowadzącą ze Szprotawy do Stypułowa.



Ilustracja 61 Łącznik Pasterzowice

### 7.3.11. Łącznik Siecieborzyce

Łącznik o długości 280 m prowadzi na tzw. Wieżę. To lokalny punkt widokowy z atrakcyjnym miejscem na organizację miejsca odpoczynku z np. miejscem biwakowym.



Ilustracja 62 Łącznik Siecieborzyce łączący velostradę z MORem 'Wieża'

## 1.14 7.4 Infrastruktura towarzysząca

### 7.4.1 Miejsca Obsługi Rowerzystów

Miejsca obsługi rowerzystów (zwane dalej MOR) stanowią dodatkowe wyposażenie rowerowych tras turystycznych. Zapewniają możliwość odpoczynku, jedzenia oraz kontemplacji ładnych miejsc. Powinny znajdować się nie rzadziej niż 10 km. Wybrane lokalizacje MORów znajdują się w miejscach atrakcyjno przyrodniczych oraz punktach widokowych. Dostęp do MORów oraz ich widoczność powinna być zapewniona bezpośrednio z trasy.

Głównym zadaniem Miejsc Obsługi Rowerzystów jest zapewnienie:

- miejsca do odpoczynku;
- miejsca do konsumpcji;
- informacji o miejscu/atrakcji;
- możliwości analizy mapy trasy;
- schronienia przed deszczem lub słońcem.

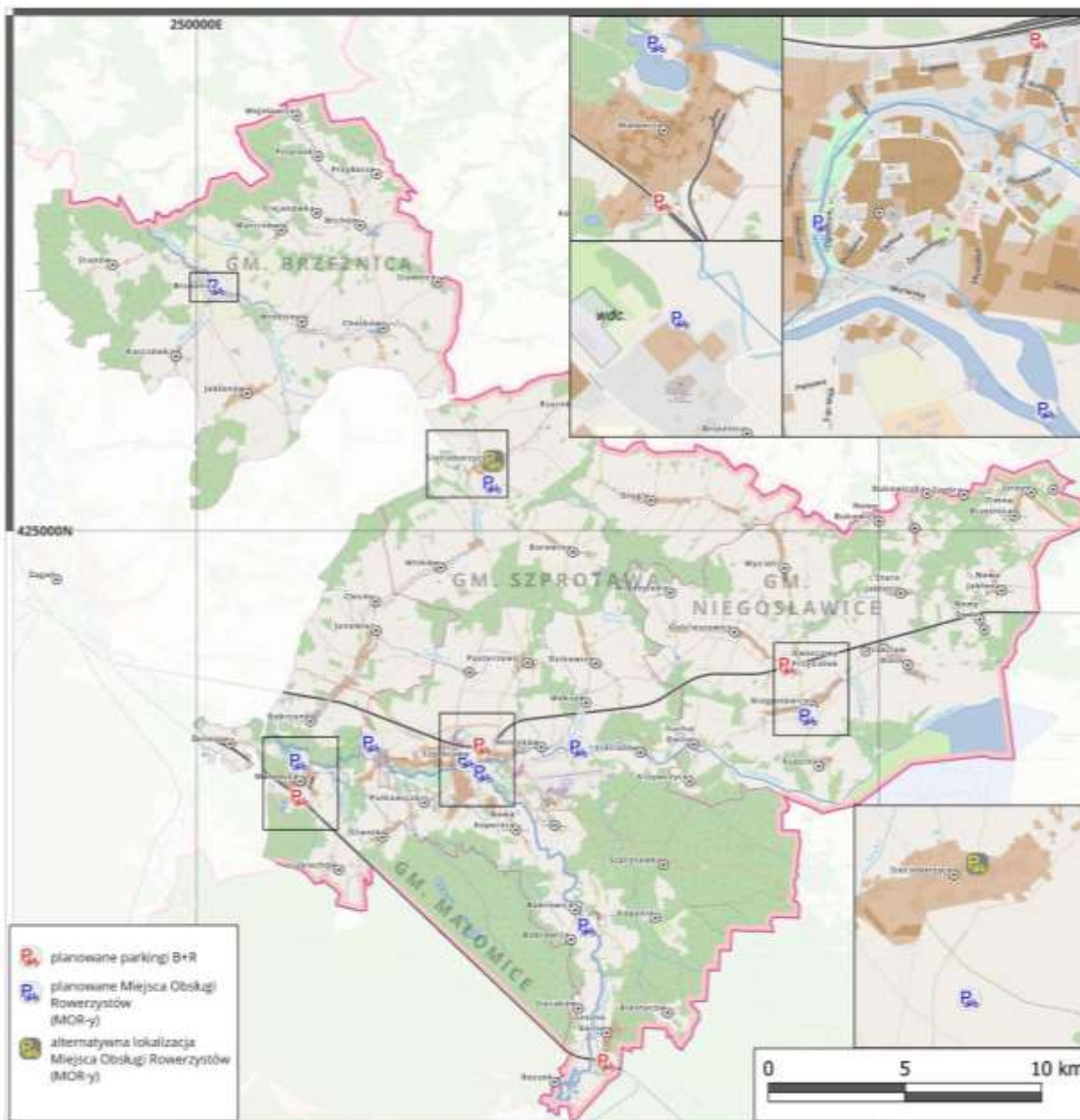
MOR powinny składać się z: stołu, dwóch ławek, kosza na śmieci, zadaszonej wiaty wraz ze ścianami bocznymi, tablicy informacyjnej wraz z mapą, stojaków rowerowych lub barier do opierania rowerów (widocznych z wiaty).



*Ilustracja 63 Przykładowe miejsce obsługi rowerzystów*

Jeden z MORów zaplanowany został w ramach tzw. Dorca Rowerowego w Szprotawie. Powinien być on wyposażony dodatkowo w toalety, wodę pitną, plac zabaw dla dzieci, serwis i sklep rowerowy oraz zestawu narzędzi do podstawowych napraw roweru, szafek do zamykania osobistych rzeczy oraz informacji turystycznej.

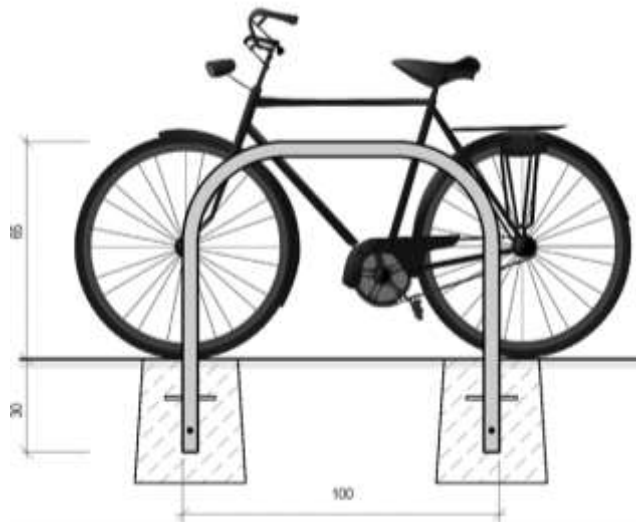
Proponowane lokalizacje MOR zawiera poniższa mapa (dla Siecieborzyc zaplanowano alternatywna lokalizację oznaczoną żółtym kolorem).



Ilustracja 64 Planowane Miejsca Obsługi Rowerzystów oraz Bike+Ride

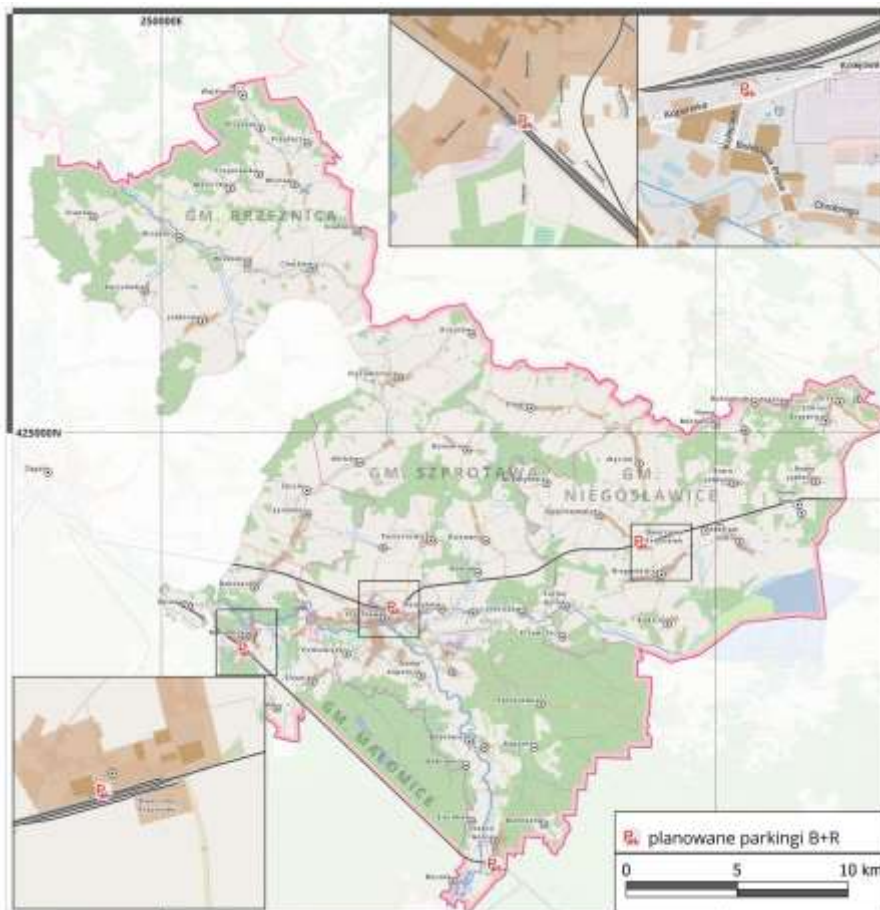
## 7.4.2 Parkingi rowerowe

Parkingi rowerowe są niezbędnym elementem infrastruktury rowerowej w kontekście przede wszystkim codziennych dojazdów do pracy, szkoły, na zakupy oraz w innych celach użytecznych. Z tego powodu przy celach podróży należy zapewnić możliwość bezpiecznego przypięcia roweru indywidualnym zabezpieczeniem. Najlepsze stojaki dla rowerów mają kształt odwróconej litery 'U' o wymiarach jak na poniższym schemacie.



Ilustracja 65 Rekomendowany stojak rowerowy

Ważnym elementem integracji transportu zbiorowego z ruchem rowerowym są tzw. przystanki Bike&Ride. Lokalizację proponowanych Bike&Ride przedstawia poniższa mapa (dworzec Szprotawa, stacja Małomice, Leszno Górne, Dworcowy Przysiółek).



Ilustracja 66 Lokalizacje Bike + Ride

### 7.4.3 Wypożyczalnie rowerów

W ramach niniejszej pracy przeanalizowano również kontekst wdrożenia wypożyczalni rowerów na obszarze Partnerstwa.

Automatyczne wypożyczalnie rowerów publicznych w ostatnich latach przeżyły intensywny rozwój na całym świecie. Generalnie głównym celem tego rozwiązania jest zapewnienie mieszkańcom możliwości odbywania krótkich podróży rowerem co w połączeniu z integracją z transportem zbiorowym może być skuteczną alternatywą do poruszania się własnym samochodem. Miasto po mieście zdecydowało się na uruchomienie tego typu usługi. Modeli funkcjonowania takiej usługi jest wiele choć w Polsce najbardziej się przyjął model, w którym pierwsze 15 minut dla użytkownika nie wymaga uiszczenia żadnej dodatkowej opłaty. Rower wypożyczony jest w jednej lokalizacji (np. przy stacji kolejowej) i zwracany w drugiej (np. w miejscu pracy). Dobrze zaplanowana i wdrożona wypożyczalnia to ok. 6-10 wypożyczeń każdego roweru dziennie. Taki współczynnik jest możliwy do osiągnięcia zazwyczaj w gęsto zaludnionych obszarach miast gdzie liczba odbywanych podróży na małych obszarach jest odpowiednio wysoka. W przeciwnym wypadku koszty związane z wdrożeniem ale przede wszystkim utrzymaniem wypożyczalni (serwisowanie rowerów, codzienna realokacja pomiędzy punktami wypożyczeń) są niewspółmiernie wysokie do uzyskiwanego efektu.

Z tego powodu autorzy niniejszej koncepcji uważają, że na obszarze Partnerstwa realizacja takiej wypożyczalni nie będzie efektywna.

Jednak w przypadku realizacji tras o wysokim standardzie (jak np. droga dla rowerów w powiecie nowosolskim) o odpowiedniej długości szybko okaże się, że na obszarze Partnerstwa potrzebna będzie infrastruktura towarzysząca - knajpy, restauracje, miejsca noclegowe. W takim przypadku zdecydowanie warto rozważyć wdrożenie wypożyczalni rowerów dla potencjalnych turystów. Wypożyczalnia powinna być zlokalizowana w wygodnym punkcie startu podróży (np. przy stacji kolejowej) lub w planowanym Dworcu Rowerowym. Klienci po wypożyczeniu roweru mogliby go zwrócić w miejscu docelowym lub w konkretnej lokalizacji. Różne modele funkcjonowania tego typu usługi w Europie zazwyczaj bazują na inicjatywie prywatnych operatorów wspieranych przez lokalne samorządy. Wsparcie odbywa się np. poprzez przyznanie dotacji celowej na uruchomienie wypożyczalni, udostępnienie lokalu. etc.

## 1.15 7.4 Wskaźnikowa wycena Koncepcji tras rowerowych

W celu oszacowania orientacyjnych kosztów związanych z budową poszczególnych elementów wchodzących w skład Koncepcji tras rowerowych przyjęto wyceny wykonawców realizujących inwestycje rowerowe na obszarze partnerstwa. Na terenie Niegostawic rekomendowano zastosowanie przelicznika 1 mln zł za 1 kilometr drogi dla rowerów. Z kolei na terenie Szprotawy rekomendowano zastosowanie przelicznika 0,5 mln zł za jeden kilometr drogi dla rowerów biegnące przez tereny nie zamieszkane oraz 0,7 mln zł dla drogi dla rowerów biegnące przez tereny zamieszkane. Dzięki temu uzyskano dwa warianty kosztowe dla całej Koncepcji - wariant minimalny bazujący na doświadczeniu Szprotawy oraz wariant maksymalny bazujący na doświadczeniu Niegostawic. W przypadku konieczności



wybrania jednego z wariantów rekomendowane jest bazowanie na wariacie maksymalnym, który daje większą szansę na realizację inwestycji.

Zestawienie wskaźnikowych kosztów zawartych zostało w poniższej tabeli.

Rodzaj infrastruktury rowerowej	Długość / Liczba [km] / [sztuk]	Wariant minimum [mln zł]	Wariant maksimum [mln zł]
<b>VELOSTRADY</b>			
Dolina Bobru	28,4	15620	28400
Szprotawa - Stypułów	16	8640	16000
Szprotawa - Nowa Jabłona	25	13750	25000
SUMA	69,4	38010	69400
<b>TRASY GŁÓWNE</b>			
Trasa nr 1 Szprotawa - Żeliszaw	11,6	6507,6	11600
Trasa nr 2 Dolina Bobru	16,7	8350	16700
Trasa nr 3 Śliwnik - Szprotawa	4,45	2670	4450
Trasa nr 4 łącznik velostrad	0,7	490	700
Trasa nr 5 węzeł wschodni - centrum	1,1	2770	1100
Trasa nr 6 łącznik pomiędzy velostradami B i C	1,7	1190	1700
Trasa nr 7 Rudziny - Mycielin	13,6	6800	13600
Trasa nr 8 Nowa Jabłona Zimna Brzeźnica Góra św. Anny	7,4	4070	7400
Trasa nr 9 Brzeźnica - Chotków	11,47	8029	11470
Trasa nr 10 Brzeźnica - Żagań	3,85	1925	3850
Trasa nr 11 Stypułów - Wojślawice	13,1	6550	13100
Trasa nr 12 Stypułów Żagań	5,65	2825	5650
SUMA	91,32	52176,6	91320
<b>TRASY POZOSTAŁE</b>			
Trasa nr 13 Szprotawa - Leszno Górne	13,2	7260	13200
Trasa nr 14 Szprotawa - Piotrowice	12,3	6150	12300
Trasa nr 15 Nowa Kopernia - Wiechlice	4,46	2230	4460
Trasa nr 16 Brzeźnica - Małomice	22,19	12448,59	22190
Trasa nr 17 Brzeźnica - Kozuchów	8,77	4385	8770
Trasa nr 18 Śliwnik - Małomice	6,97	3763,8	6970
Trasa nr 19 Pętla Zalew Małomice	1,78	890	1780
Trasa nr 20 Szprotawa - Szprotawka - Leszno Górne	16	8800	16000
Łącznik Mycielin	0,88	440	880
Łącznik Pasterzowice	2,13	1065	2130

Łącznik Siecieborzyce	0,28	140	280
SUMA	88,96	47572,39	88960
INFRASTRUKTURA TOWARZYSZĄCA			
Miejsca Obsługi Rowerzystów	9	882	882
Parkingi rowerowe Bike + Ride	4	216	216
SUMA	13	1098	1098
<b>SUMA CAŁOŚĆ</b>		<b>138856,99</b>	<b>250778</b>

*Tabela 12 Wskaźnikowe koszty budowy poszczególnych tras Koncepcji tras rowerowych*

**Dokument przygotowany przez:**



TRAKO PROJEKTY TRANSPORTOWE  
Szamborski i Szelukowski S.J. ©  
ul. Jaracza 71/9, 50-305 Wrocław,  
e-mail: poczta@trako.com.pl  
www.trako.com.pl



ko projekty Katarzyna Chojnacka  
Norwida 13/1 58-500 Jelenia Góra  
502 663 462 biuro@koprojekty.pl

Wrocław, maj 2023 r.

