



KONCEPCJA SIECI TRAS ROWEROWYCH POMORZA ZACHODNIEGO

Informacja o opracowaniu
końcowym



Regionalne Biuro
Gospodarki Przestrzennej
Województwa
Zachodniopomorskiego



Zawartość opracowania

I Wstęp

- 1.1. Cel i zakres opracowania
- 1.2. Charakterystyka użytkownika tras rowerowych
- 1.3. Podstawowe standardy długodystansowych tras rowerowych
- 1.4. Główne założenia projektowania tras rowerowych
- 1.5. Przebieg prac projektowych

II Turystyka rowerowa w dokumentach krajowych, regionalnych i prawodawstwie

- 2.1. Dokumenty krajowe
- 2.2. Dokumenty wojewódzkie
- 2.3. Uwarunkowania prawne i kompetencje zarządzania drogami rowerowymi



III Analiza turystyki rowerowej w Europie i w Polsce

3.1. Sieć EuroVelo

3.2. Przykłady zagraniczne

3.3. Przykłady krajowe

IV Charakterystyka turystyki województwa

4.1. Ruch turystyczny w regionie

4.2. Uwarunkowania przyrodnicze

4.3. Uwarunkowania kulturowe

4.4. Generatory ruchu turystycznego

4.5. Analiza stanu zagospodarowania turystyki rowerowej w województwie zachodniopomorskim

4.5.1. Inwentaryzacja

4.5.2. Pomiary ruchu rowerowego

4.5.3. Rowerowe przejazdy inwentaryzacyjne



V Główne korytarze tras rowerowych

VI Analiza wykonalności priorytetowych tras rowerowych

6.1. Trasy priorytetowe

6.1.1. Trasa Nadmorska (R-10)

6.1.2. Trasa Pojezierna

6.1.3. Trasa Bałtyk – Wałcz

6.1.4. Trasa Myśla – Tywa – Odra – Zalew

6.2. Trasa Myśla – Tywa – Odra – Zalew

6.3. Analiza kosztów realizacji

6.4. Bariery i zagrożenia

VII Założenia planu realizacyjnego

1.1. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Głównym celem projektu jest rozwój turystyki rowerowej poprzez stworzenie koncepcji docelowej spójnej sieci rowerowych tras głównych i tematycznych w województwie zachodniopomorskim. Projekt będzie stanowił podstawę do spójnej realizacji tras rowerowych na terenie województwa zachodniopomorskiego, poprzez uporządkowanie inicjatyw – polegające na wpisaniu ich w kontekst regionalny, ponadregionalny i międzynarodowy.

Realizacja tras rowerowych prowadzona będzie przez jednostki samorządu terytorialnego różnych poziomów oraz innych beneficjentów w zależności od własności i właściwości zarządczych dla poszczególnych odcinków dróg.

Celem nadrzędnym niniejszego opracowania jest: dywersyfikacja i zwiększenie oferty turystycznej, kanalizacja już istniejącego ruchu rowerowego oraz wyznaczenie korytarzy, którymi będą przebiegać główne i tematyczne trasy województwa.

Celami strategicznymi są: wskazanie kierunków rozwoju sieci dróg rowerowych w województwie zachodniopomorskim oraz wyznaczenie przebiegu głównych i tematycznych tras rowerowych będące warunkiem koniecznym rozwoju turystyki rowerowej oraz wyznaczenie ram działania platformy koordynującej realizację zadań koncepcji przez różne podmioty.

ZAKRES OPRACOWANYCH MATERIAŁÓW

Zakres materiału końcowego "Koncepcji sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego" obejmuje poniższe elementy:

1. Niniejszy raport końcowy – część tekstowo-graficzna zawierająca:

- analizę dokumentów krajowych , regionalnych oraz przegląd prawodawstwa;
- analizę turystyki długodystansowej i sposób podejścia do zagadnienia na przykładzie wybranych regionów Polski oraz państw europejskich;
- charakterystykę uwarunkowań turystyki i rozkładu przestrzennego i czasowego turystyki województwa zachodniopomorskiego oraz wskazanie generatorów ruchu turystycznego;
- analizy stanu zagospodarowania turystyki rowerowej przeprowadzonej na podstawie ankiet i inwentaryzacji w terenie;
- wskazanie głównych tras rowerowych;
- szczegółową analizę wykonalności 4 tras priorytetowych
- załączniki tabelaryczne
- załączniki graficzne – mapy

2. Internetowa platforma projektu www.rowery.rbgp.pl

w tym mapy interaktywne

3. Zasoby bazodanowe:

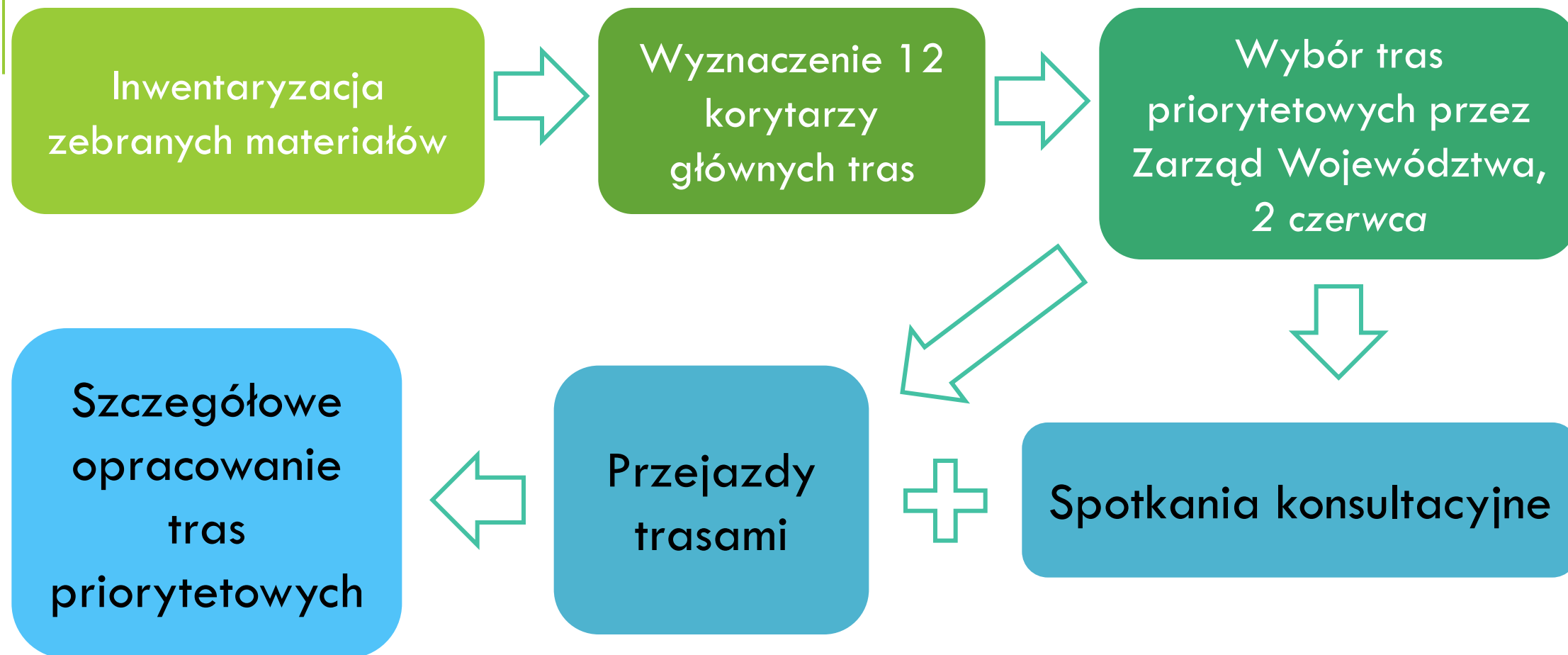
- bazy danych Geograficznych Systemów Informacji wytworzone i wykorzystane w trakcie realizacji projektu,
- około 735 GB filmów nagranych podczas inwentaryzacji z przyporządkowanymi do tych filmów śladami GPS - materiał do dalszego wykorzystania,
- ponad 2300 zdjęć przedstawiających stan infrastruktury rowerowej w województwie.

1.4. GŁÓWNE ZAŁOŻENIA PROJEKTOWANIA TRAS ROWEROWYCH

Podstawowym problemem projektowym dla opracowania Koncepcji jest wskazanie w jaki sposób efektywnie wydać ograniczone środki finansowe w celu doprowadzenia do możliwości bezpiecznego, wygodnego i atrakcyjnego dla turysty przejechania całą długością trasy.

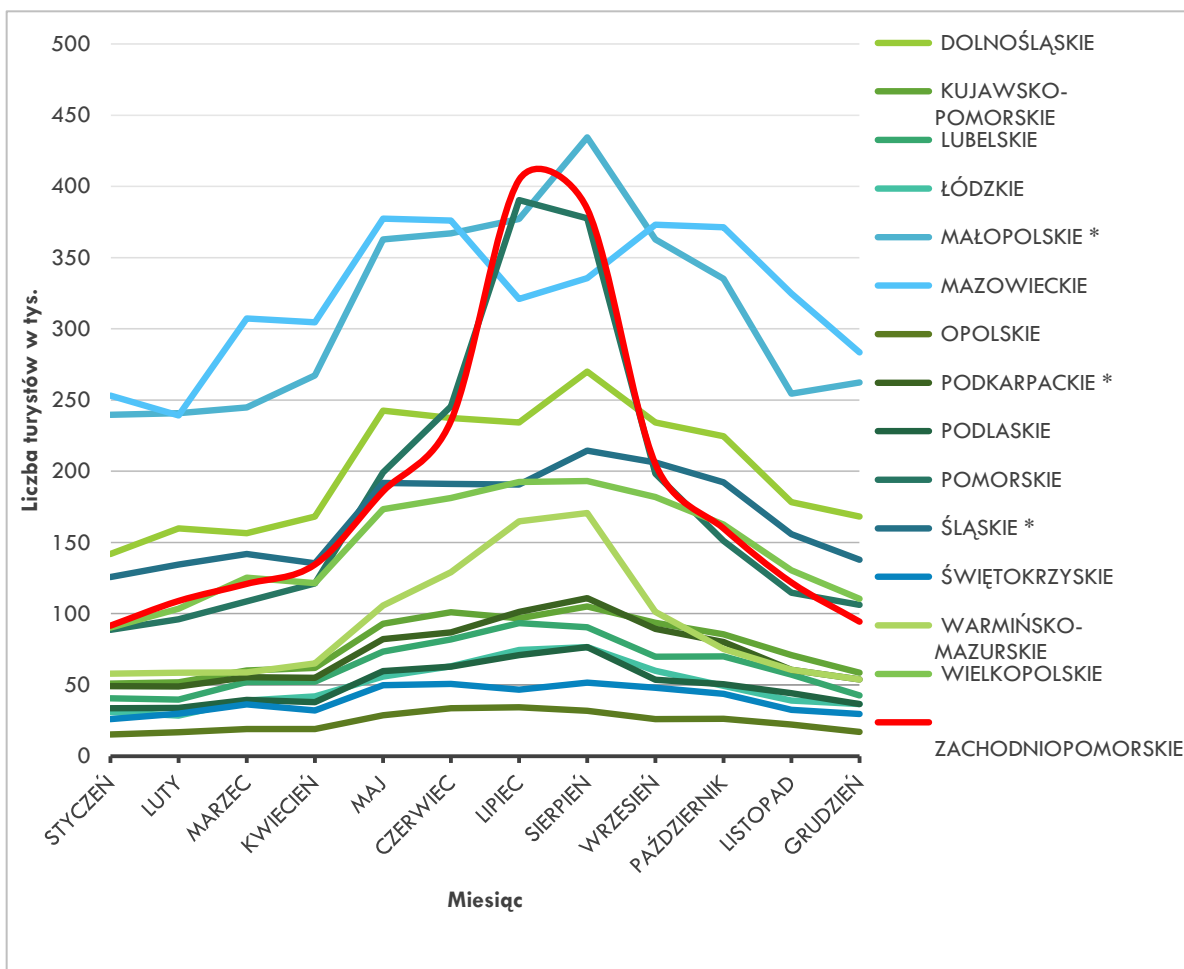
- 1) Połączenie największych miast województwa.
- 2) Prowadzenie tras terenami o ciekawych walorach przyrodniczych i rekreacyjnych.
- 3) Jak największe wykorzystanie istniejących dróg dla rowerów i uzupełnianie luk w ich ciągłości.
- 4) Zapewnienie bezpiecznego ruchu.
- 5) Ominięcie dróg o dużym natężeniu ruchu kołowego.
- 6) Odseparowanie ruchu rowerowego w ciągach dróg o dużym natężeniu ruchu pojazdów.
- 7) Unikanie dróg nieutwardzonych, gruntowych.
- 8) Objęcie projektem całego terytorium województwa.
- 9) Wykorzystanie istniejącej sieci dróg lokalnych.
- 10) Optymalizacja wydatków na drogową infrastrukturę rowerową poprzez wykorzystanie utwardzonych dróg leśnych, wałów przeciwpowodziowych i nieczynnych linii kolejowych.
- 11) Uwzględnienie zapotrzebowania na bazę noclegowo-gastronomiczną oraz miejsc chwilowego odpoczynku w ciągach tras rowerowych.
- 12) Określenie odcinków tras wymagających działań inwestycyjnych (np. budowa ścieżki, stabilizowanie i utwardzanie podłoża gruntowego).

1.5. PRZEBIEG PRAC PROJEKTOWYCH

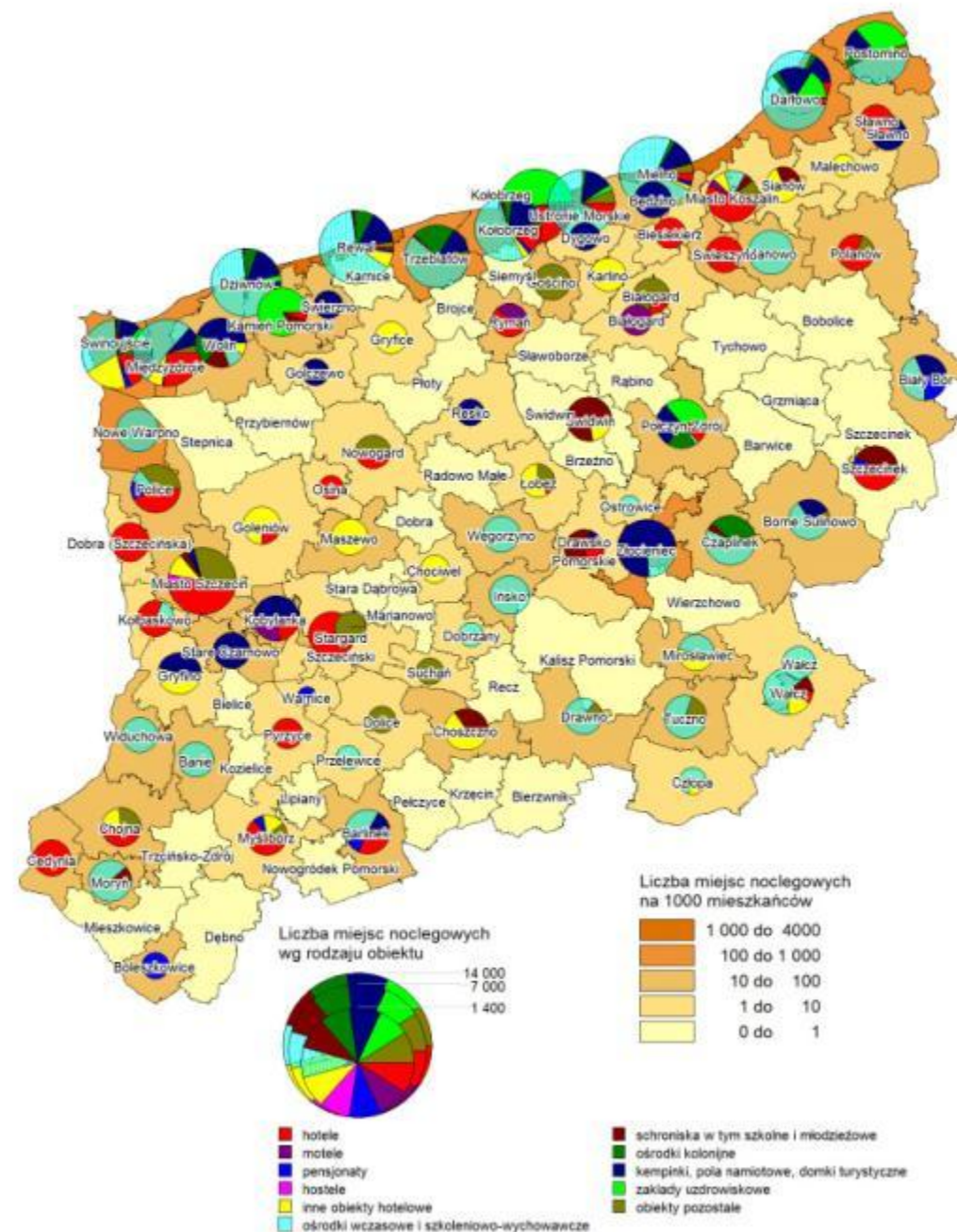


IV Charakterystyka turystyki województwa

4.1. Ruch turystyczny w regionie



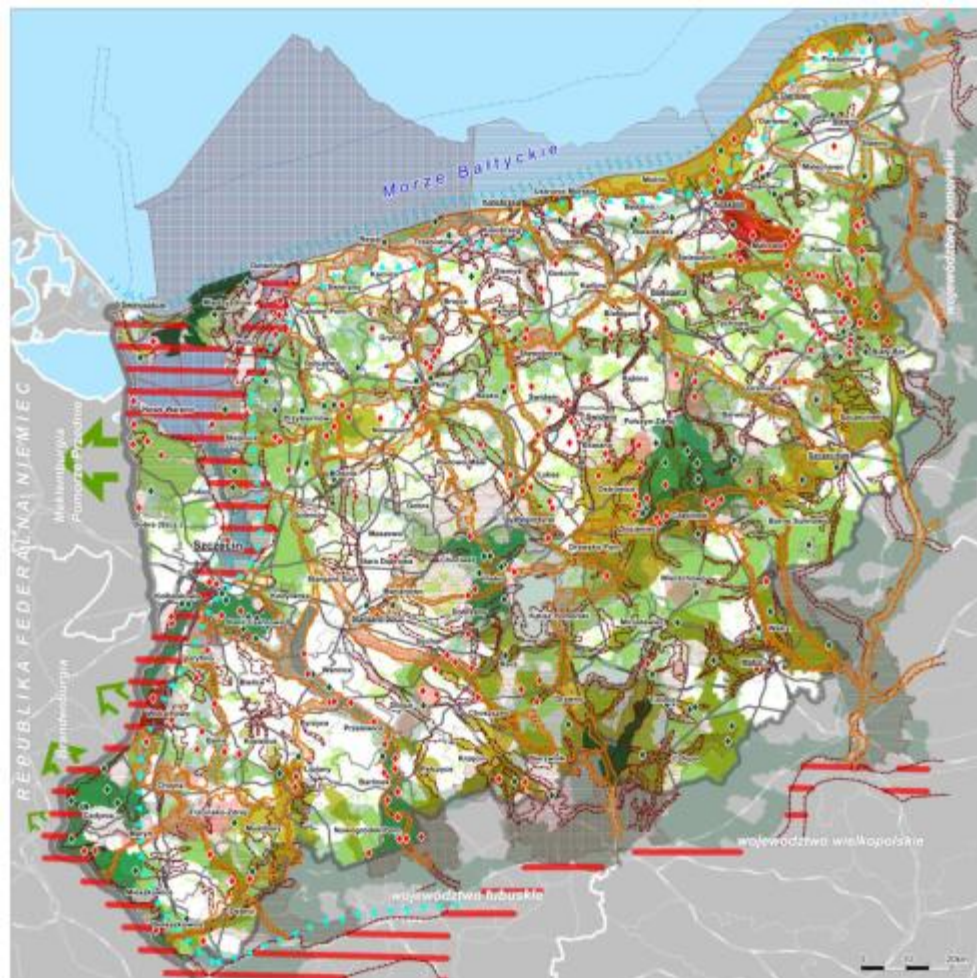
Rozkład ruchu turystycznego w województwach wg miesięcy roku 2014



Baza noclegowa w gminach w 2014 roku

IV Charakterystyka turystyki województwa

4.2. Uwarunkowania przyrodnicze



ISTNIEJĄCE OBSZARY CHRONIONE

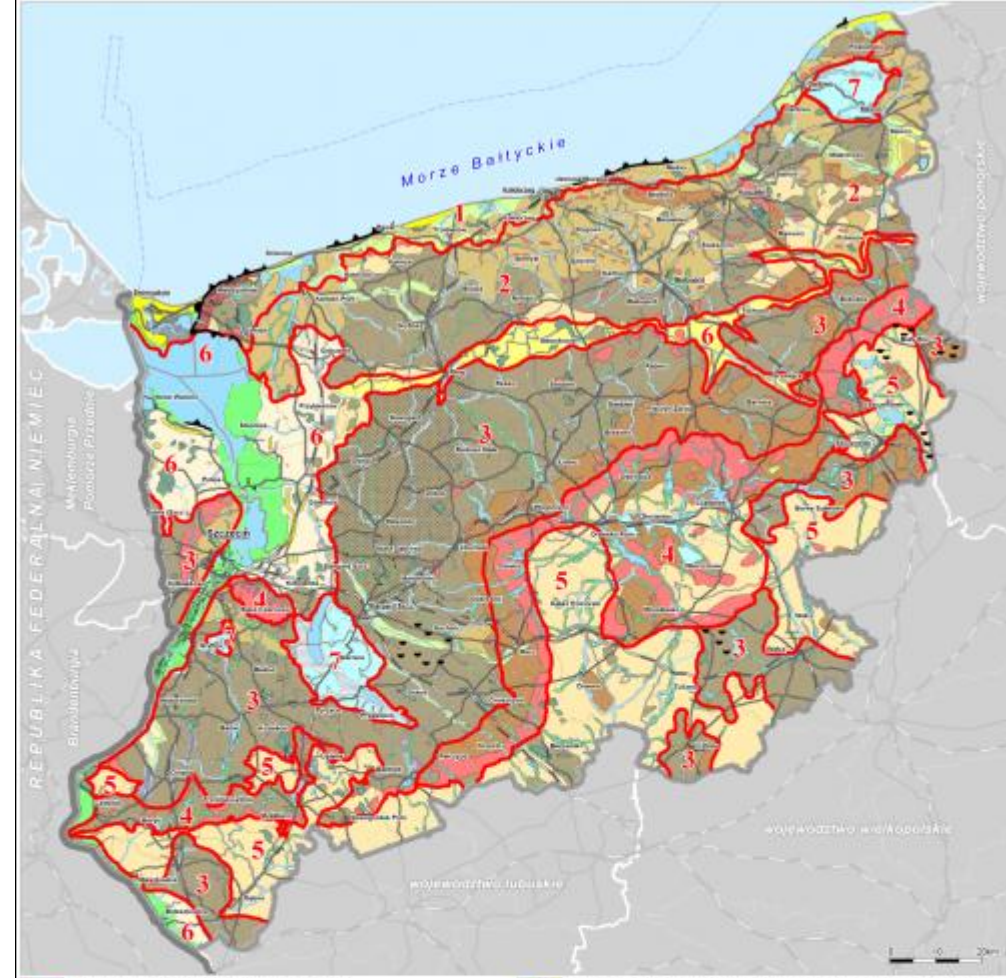
- parki narodowe (2)
- rezerваты przyrody (117)
- parki krajobrazowe (7)
- obszary chronionego krajobrazu (22)
- Natura 2000
- obszary specjalnej ochrony ptaków (21)
- specjalne obszary ochrony siedlisk (64)

POTENCJALNE OBSZARY CHRONIONE

- rezerваты przyrody
- parki krajobrazowe
- obszary chronionego krajobrazu

PROPONOWANE KORYTARZE EKOLOGICZNE

- Korytarze lądowe**
- korytarze dolinne
 - ponadregionalne
 - regionalne
 - subregionalne
 - korytarze płotowe
 - Projektowane korytarze ekologiczne łączące europejską sieć Natura 2000 w Polsce, Zakład Badania Ssaków Polską Akademią Nauk, Białowieża, 2005 r. (aktualizacja 2012 r.)
 - kierunki głównych powiązań korytarzy płotowych z obszarem RFN
- korytarze wodne**
- rzeki, jeziora przepływowe i zalewy - ponadregionalne, regionalne i subregionalne
 - strumienie rumowiska brzegowego - ponadregionalne
- Korytarze powietrzne**
- szlak sezonowych migracji ptaków - ponadregionalne



GRANICE JEDNOSTEK KRAJOBRAZOWYCH

- 1 Strefa brzegowa Bałtyku
- 2 Nadmorski pas wysoczyzny
- 3 Środkowo-pomorski obszar wysoczyzny
- 4 Pomorski obszar czołowo-morenowy
- 5 Obszary równin sandrowych
- 6 Obszary równin aluwialnych i pradolin
- 7 Obszary równin zastoiskowych

FORMY POCHODZENIA LODOWCOWEGO

- wzniesienia moren czołowych
- wysoczyzny morenowe płaskie
- wysoczyzny morenowe pagórkowate
- wysoczyzny morenowe faliste
- wysoczyzny morenowe z licznymi drumlinami
- wysoczyzny morenowe z licznymi wytopiskami

FORMY POCHODZENIA GLACJALNO-FLUWIALNEGO

- równiny sandrowe
- sandry z licznymi wytopiskami
- terasy komowe

- krawędzie pradolin i ich dna wypełnione osadami bagiennymi i mineralnymi
- równiny piaszczyste akumulacji wód roztopowych i rzecznych
- równiny akumulacji osadów zastoiskowych (mułki i ropy warowe)
- ozy
- rynny subglacjalne
- zagłębienia i kotłiny wytopiskowe (wypełnione osadami bagienno-jeziornymi)

FORMY POCHODZENIA RZECZNEGO I RZECZNO - MORSKIEGO

- krawędzie i dna dolin rzecznych
- dna dolin anastomozujących oraz równiny bagien fluwio-genicznych
- równiny deltowe

FORMY POCHODZENIA MORSKIEGO

- krawędzie czynnych klifów
- krawędzie martwych klifów

FORMY POCHODZENIA LIMNICZNEGO

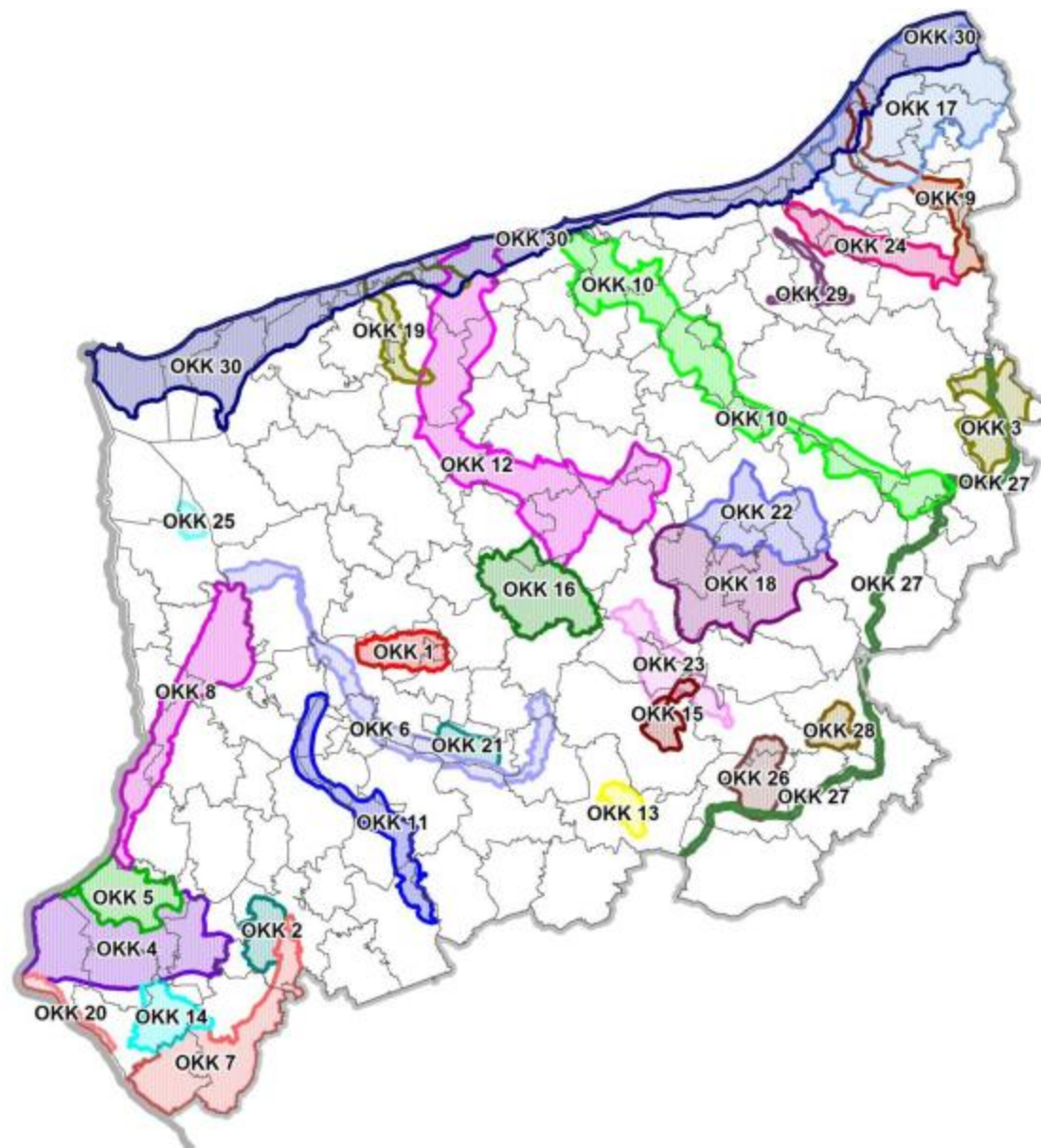
- równiny akumulacji jeziornych (kreda jeziora)

FORMY POCHODZENIA EOLICZNEGO

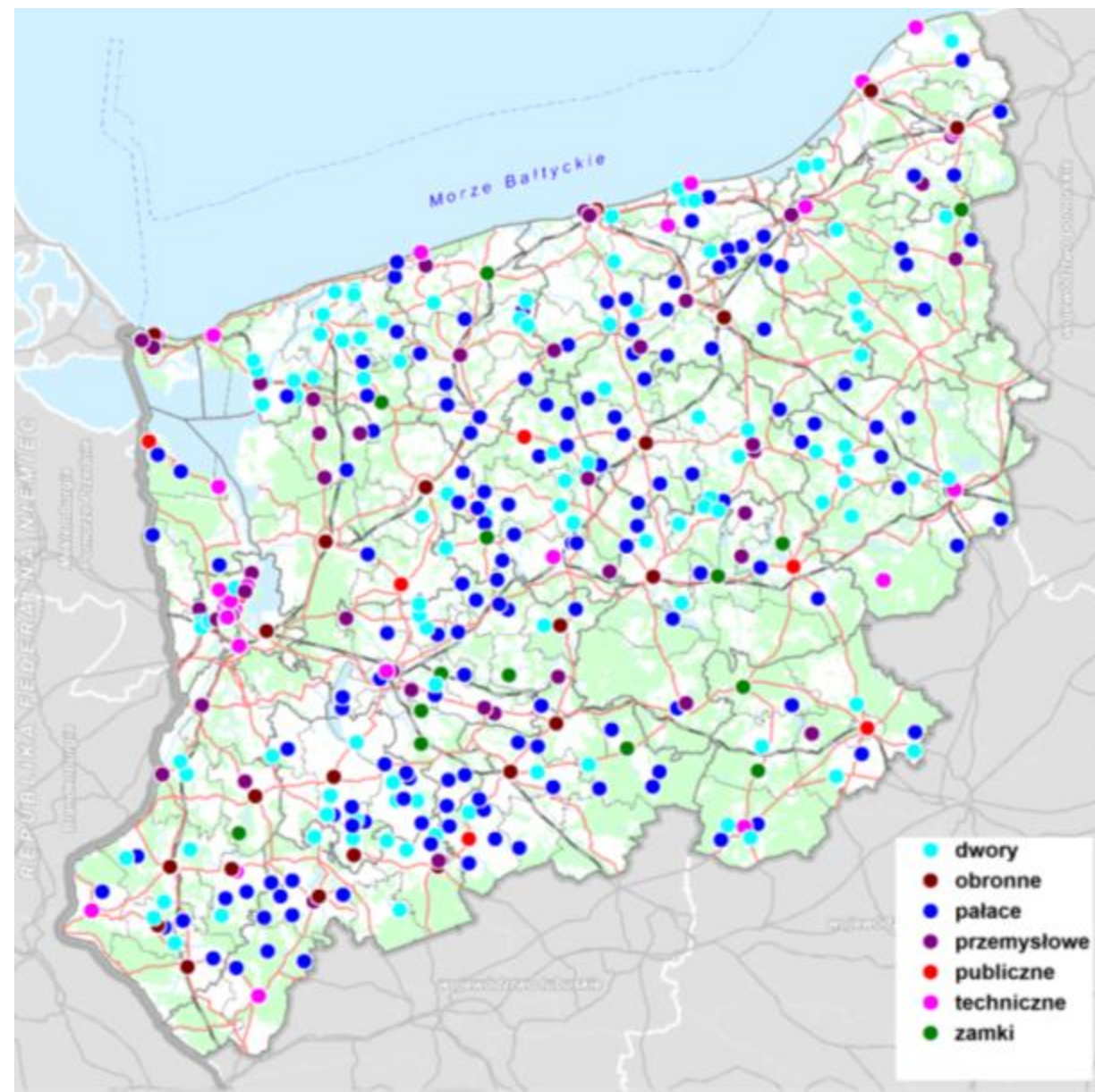
- obszary występowania wydym nadmorskich oraz form deflacyjnych
- obszary występowania wydym śródlądowych oraz eolicznych
- piaszki pokrywowe na równinach piaszczystych

4.3. Uwarunkowania kulturowe

Obszary kulturowo krajobrazowe zidentyfikowane w województwie



Rozmieszczenie zabytków rejestrowych w województwie – według wybranych rodzajów

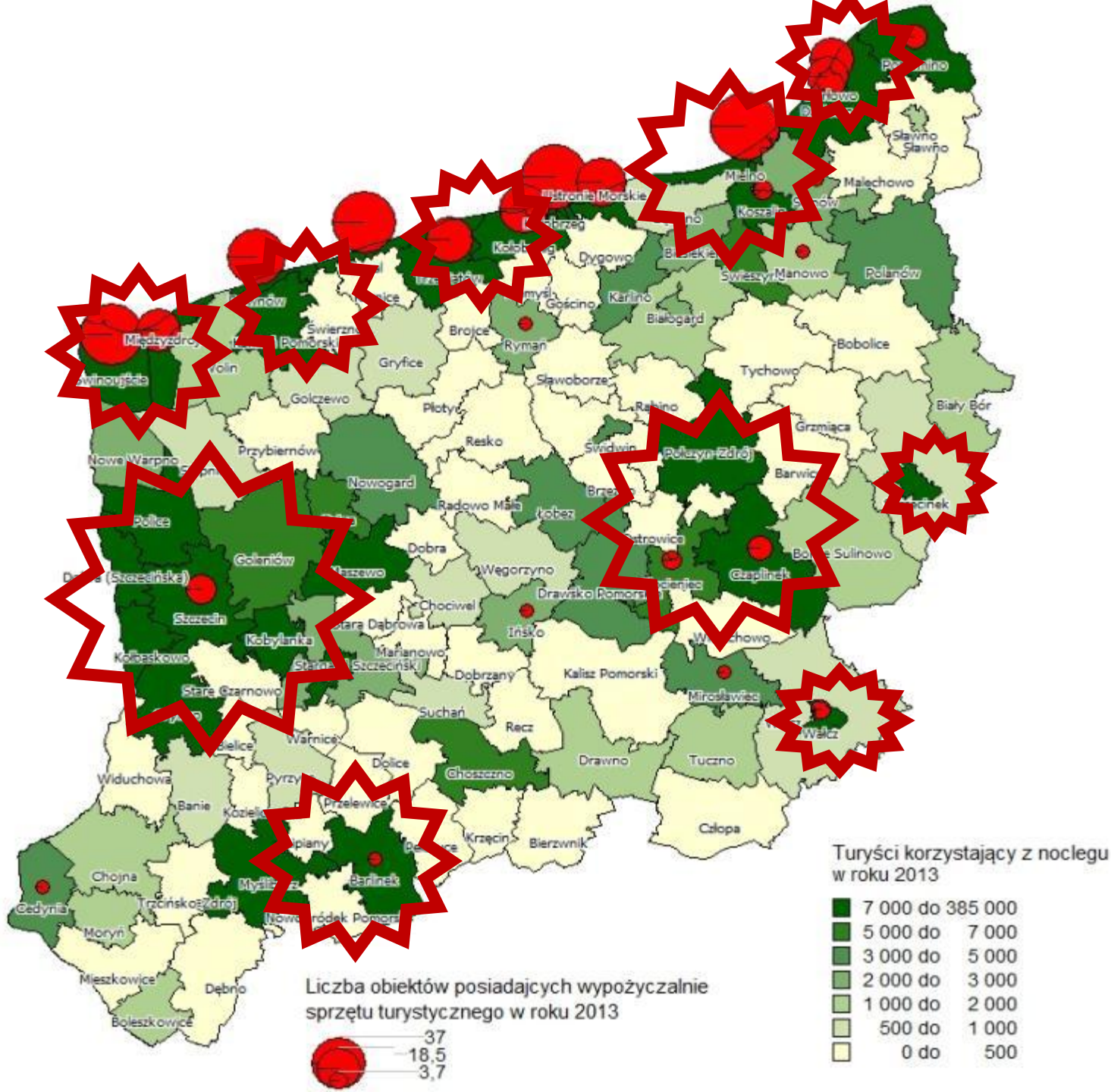


TURYŚCI I WYPOŻYCZALNIE SPRZĘTU W 2013

Obszary atrakcyjne dla turystów

Najważniejszymi miejscami generującymi obecnie ruch turystyczny są:

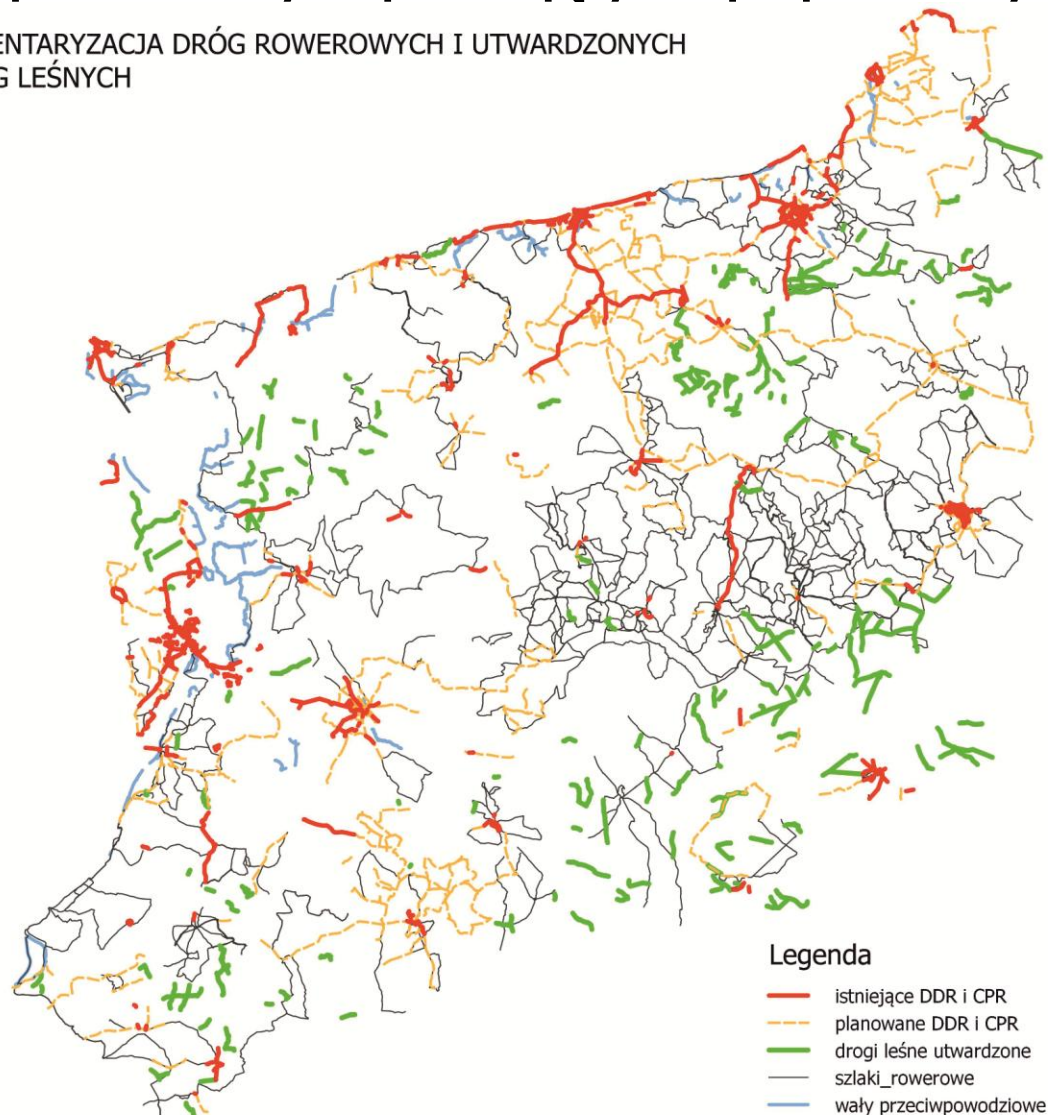
- Pas nadmorski z dwoma miastami subregionalnymi – Kołobrzegiem i Świnoujściem do tej grupy gmin zaliczyć można nie graniczące bezpośrednio z morzem drugie pod względem wielkości w województwie miasto Koszalin.
- Szczecin i obszar metropolitalny (w tym Zalew Szczeciński i Dolina Dolnej Odry).
- Miasta subregionalne Szczecinek i Wałcz – miasta położone w paśmie pojezierzy we wschodniej części województwa. Nieznacznie mniejszy ruch odnotowują również 3 inne miasta pojezierzy: Barlinek, Myślibórz i Choszczno.
- Istotnym miejscem koncentracji ruchu turystycznego jest również tzw. Centralna Strefa Funkcjonalna – obszar będący w oddziaływaniu sześciu miast: Drawsko Pomorskiego, Złocieńca, Czaplinka, Połczyna-Zdroju i Świdwina.



4.5.1. Inwentaryzacja

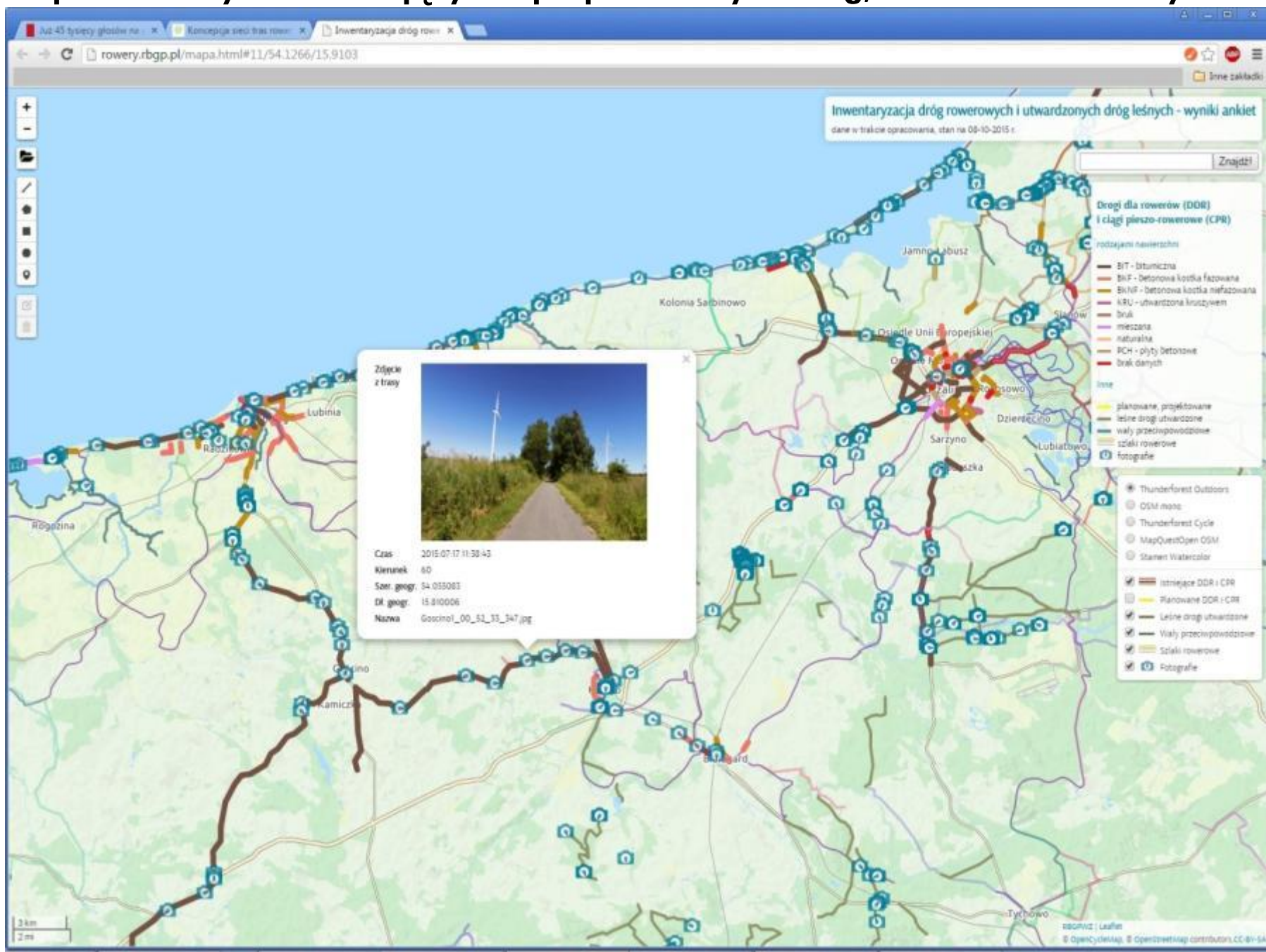
Mapa inwentaryzacji istniejących i projektowanych dróg i szlaków rowerowych.

INWENTARYZACJA DRÓG ROWEROWYCH I UTWARDZONYCH
DRÓG LEŚNYCH



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z ankiet, stan na 31.07.2015 r.

Mapa interaktywna istniejących i projektowanych dróg, szlaków rowerowych.



Istniejąca liniowa infrastruktura rowerowa w województwie zachodniopomorskim.

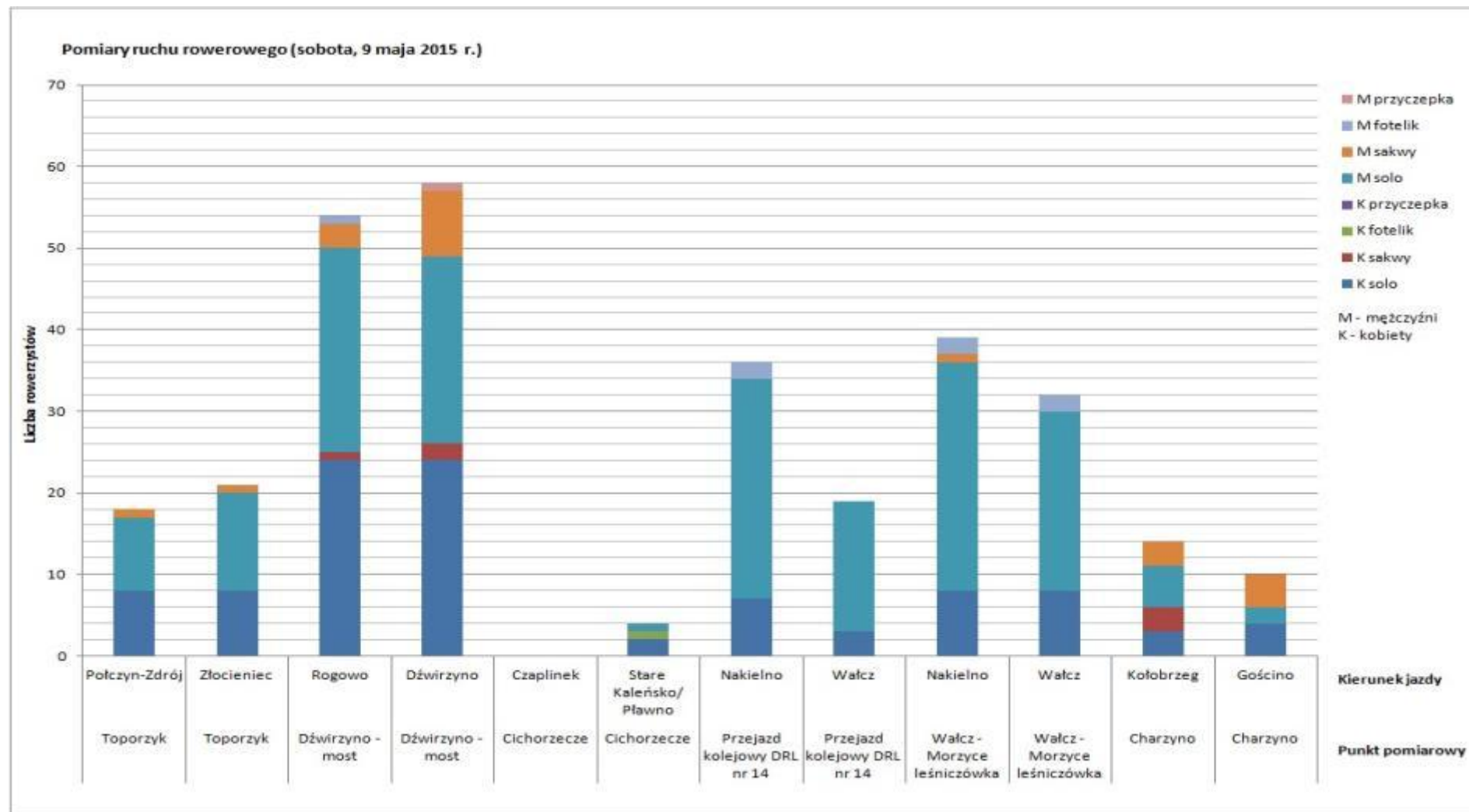
Rodzaj	Długość [km]		Udział procentowy
Drogi dla rowerów (DDR) oraz ciągi pieszo rowerowe (CPR)		801,85	41,25%
	W tym w miastach:	443,51	22,84%
W podziale na nawierzchnie:			
	bitumiczna	334,84	17,22%
	betonowa kostka fazowana	142,34	7,33%
	betonowa kostka niefazowana	127,00	6,54%
	utwardzona kruszywem	46,43	2,39%
	bruk	2,26	0,11%
	mieszana	16,25	0,83%
	naturalna	6,62	0,34%
	płyty betonowe	5,95	0,30%
	b/d	120,16	6,18%
Leśne drogi utwardzone		749,39	38,59%
Wały przeciwpowodziowe		392,73	20,22%
RAZEM	1943,97 km		100%

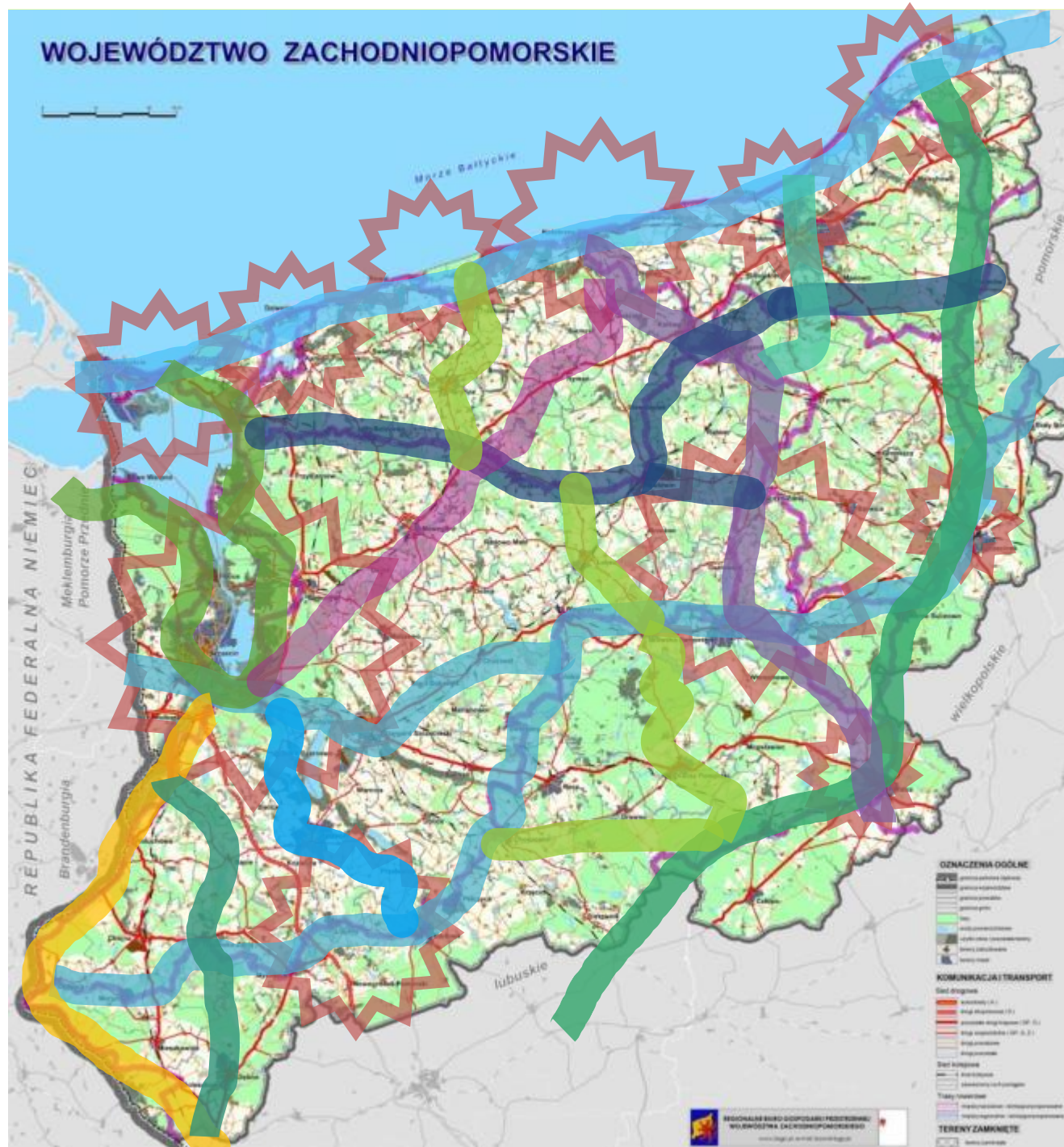
4.5.2. Pomiary ruchu drogowego

Badania prowadzono w następujących punktach pomiarowych:

1. Między Dźwirzynem a Rogowem – drogowa dla rowerów w ciągu trasy nadmorskiej,
2. Charzyno, gmina Gościno – droga rowerowa między Kołobrzegiem a Karlinem (na planowanej trasie Bałtyk - Wałcz),
3. Toporzyk – droga rowerowa pomiędzy Połczynem-Zdrój a Złocieńcem (na planowanej trasie Bałtyk - Wałcz),
4. Cichorzecze, gmina Czaplinek - droga lokalna, przez którą przebiegają dwa szlaki rowerowe (na planowanej trasie pojeziernej),
5. Wałcz – przejazd kolejowy drogi leśnej utwardzonej prowadzącej do Nakielna (na planowanej trasie Bałtyk - Wałcz).

Wyniki pomiarów ruchu drogowego z podziałem na kierunek jazdy i typ rowerzysty





GŁÓWNE KORYTARZE

1. Tysiąca jezior +
łącznik do Szczecina

2. Wał Pomorski

3. Trasa nadmorska

4. Trasa wokół Zalewu

5. Kołobrzeg –
Koszalin - Wałcz

6. Zamki – pałace

7. Zielona Odra

WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE



GŁÓWNE KORYTARZE

Do szczegółowego opracowania

1. Trasa nadmorska

2. Tysiąca jezior + łącznik do Szczecina

3. Bałtyk - Wałcz

4. Tywa - Odra - Zalew

1.4. GŁÓWNE ZAŁOŻENIA PROJEKTOWANIA TRAS ROWEROWYCH

○ Typy dróg i nawierzchnie

Drogi z nawierzchni bitumicznej	Drogi z kostki betonowej fazowanej	Droga leśna z nawierzchni naturalnej
		
Drogi z nawierzchni tłuczniowej	Droga brukowana	Droga polna z nawierzchni naturalnej
		

Rodzaje dróg, które mogą wchodzić w skład tras



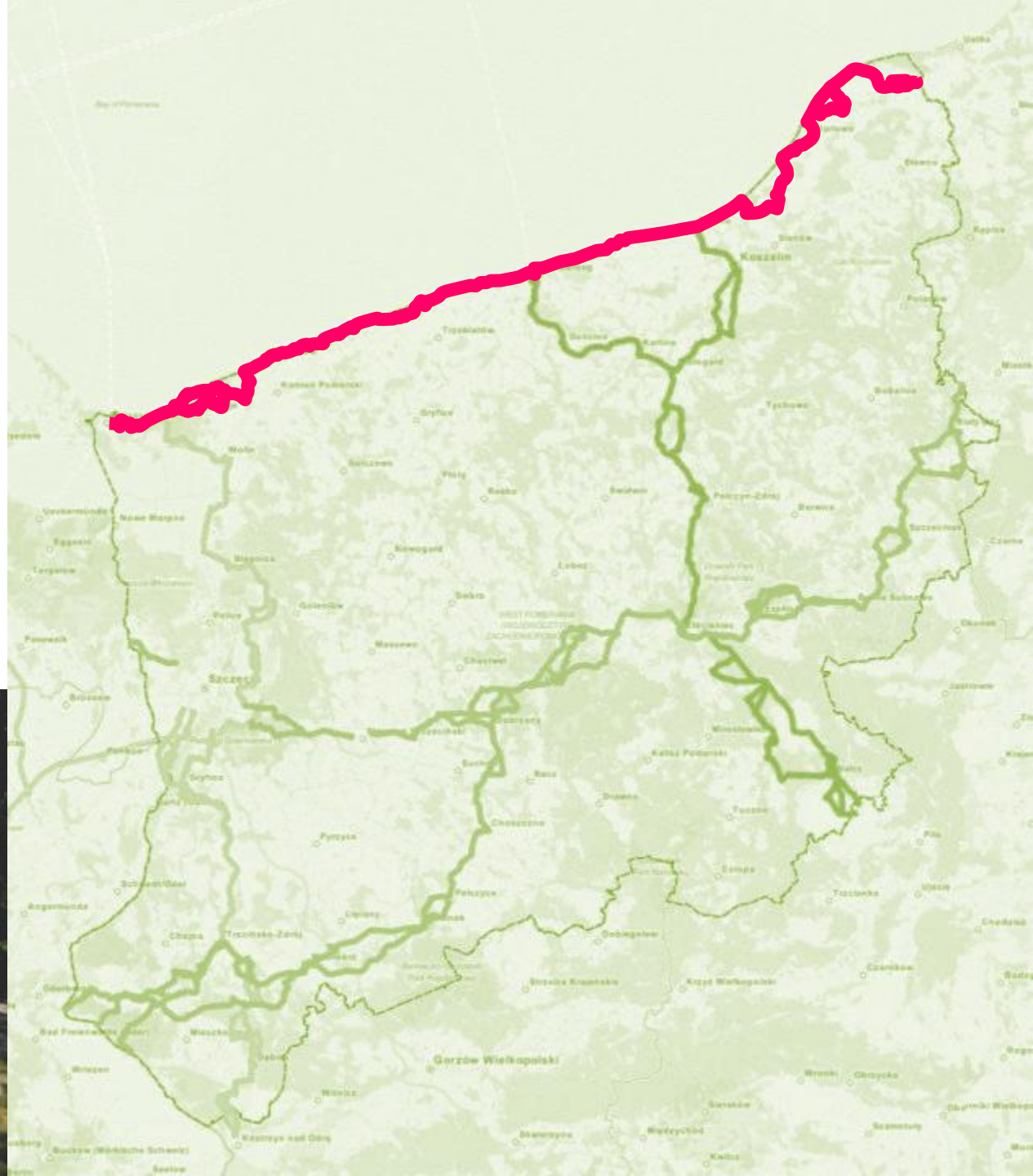
TRASA NADMORSKA

Długość trasy:

226 km

Łączna długość rozpatrywanych wariantów:

ok. 270 km



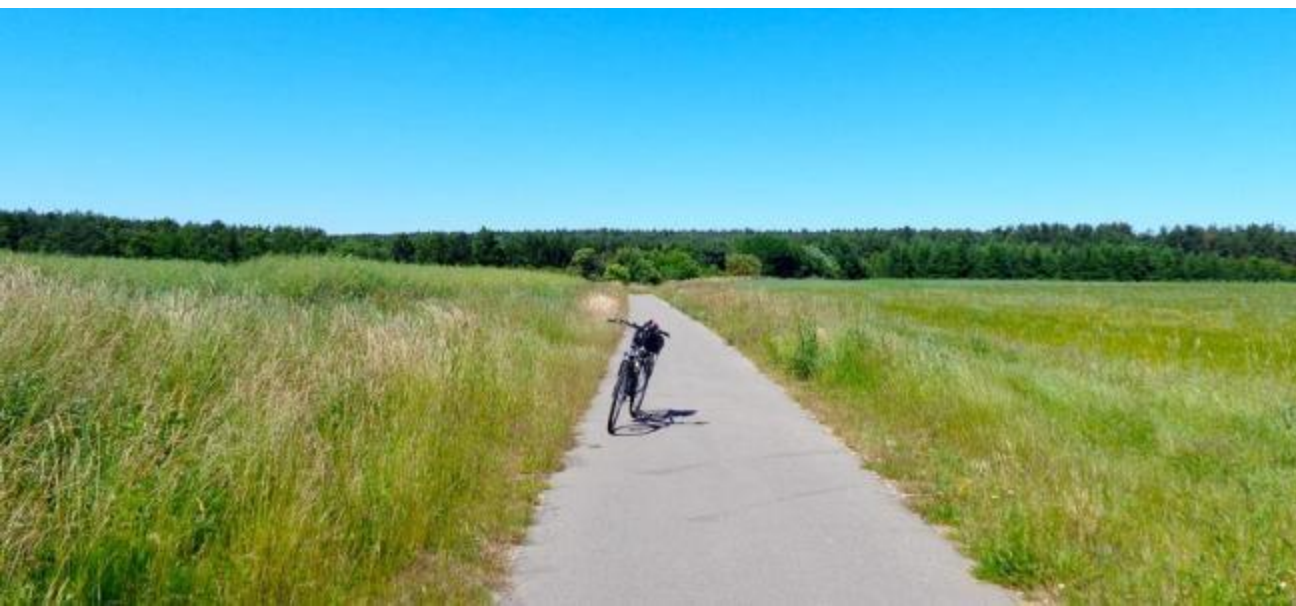
BAŁTYK — WAŁCZ

Długość trasy:

ok. 220 km

Łączna długość rozpatrywanych wariantów:

ok. 330 km



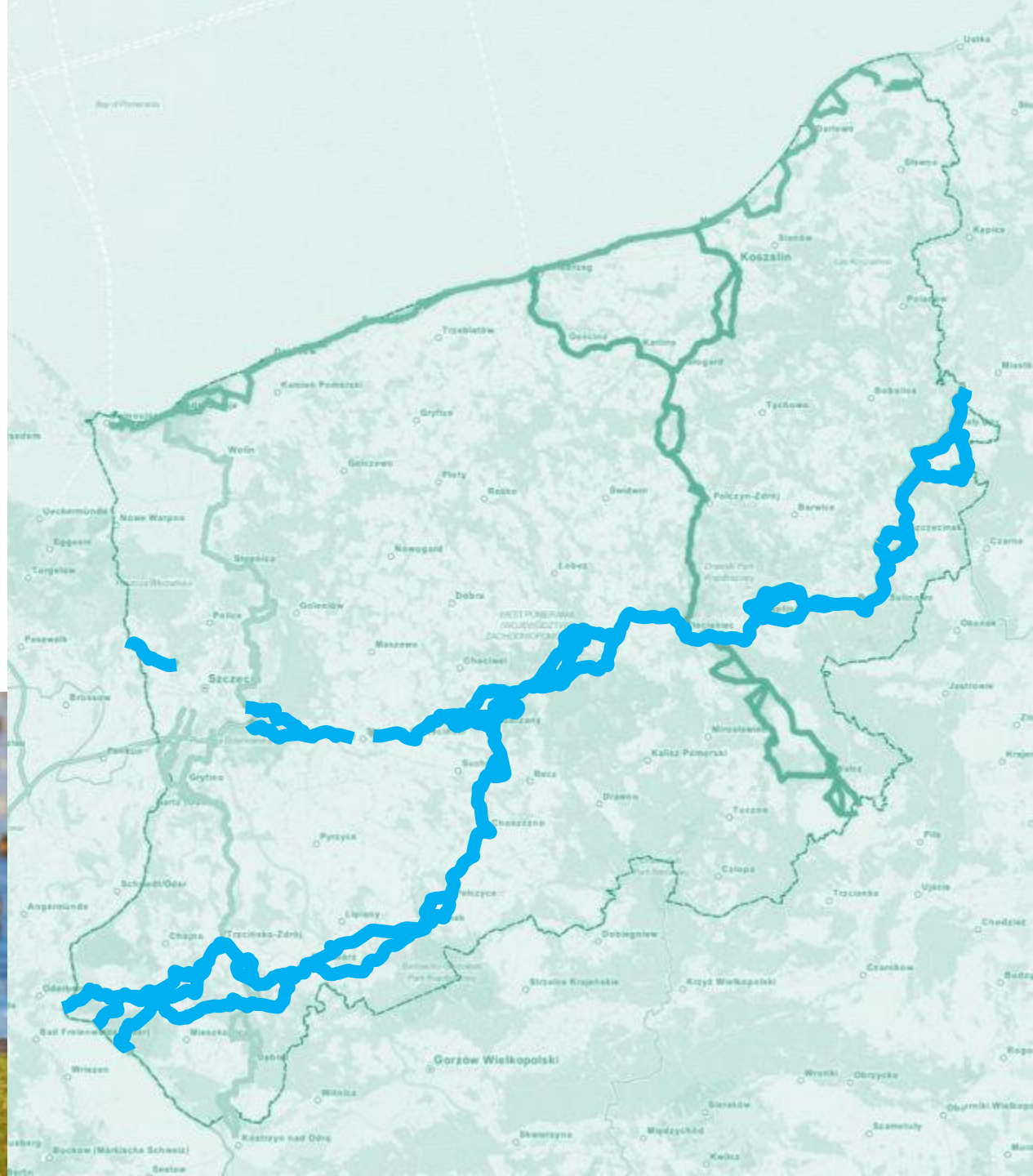
TRASA POJEZIERNA

Długość trasy:

423 km

Łączna długość rozpatrywanych wariantów:

ok. 743 km



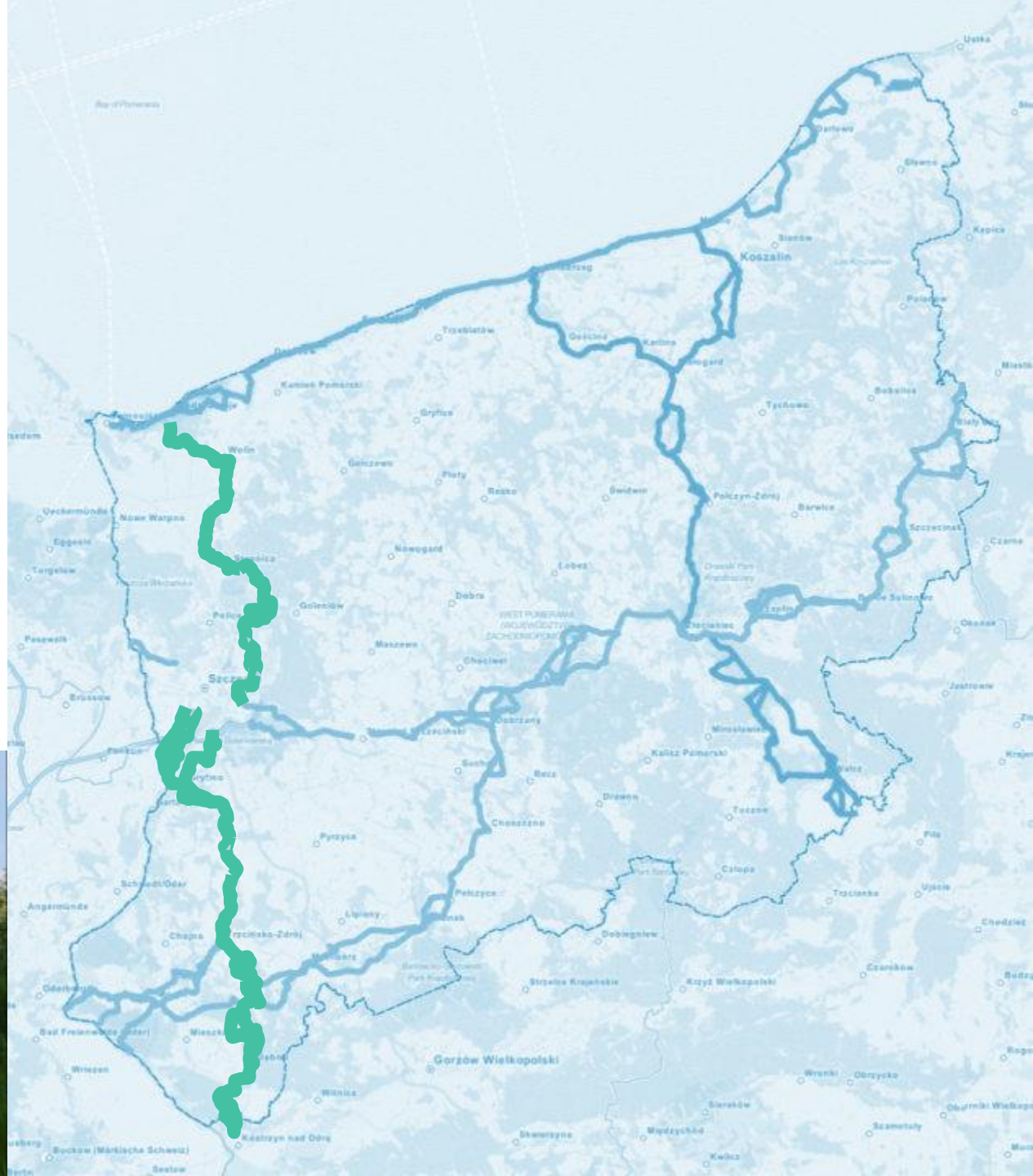
MYŚLA — TYWA — ODRA — ZALEW

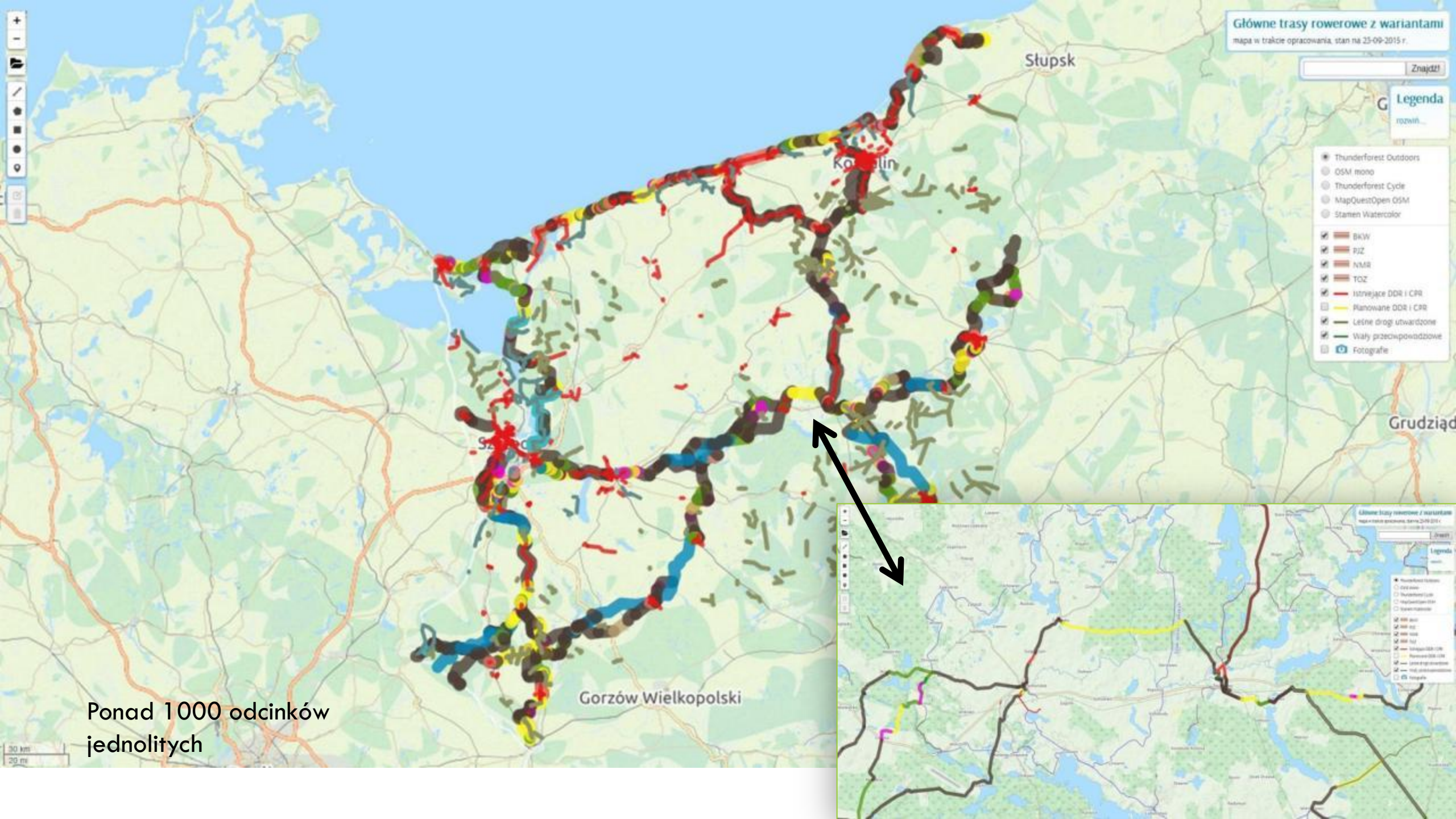
Długość trasy:

248 km

Łączna długość rozpatrywanych wariantów:

ok. 350 km







Główne trasy rowerowe z wariantami

mapa w trakcie opracowania, stan na 23-09-2015 r.

Znajdź!

Legenda

rozwin...

- Thunderforest Outdoors
- OSM mono
- Thunderforest Cycle
- MapQuestOpen OSM
- Stamen Watercolor
- BKW
- PJZ
- NM2
- TOZ
- Istniejące DDR i CRR
- Planowane DDR i CRR
- Leśne drogi utwardzone
- Wąły przeciwpowodziowe
- Fotografie



0 km
200 m

6.1.3. Trasa Bałtyk - Wałcz

Długość na przebiegu z Kołobrzegu w wariantcie preferowanym: **180,34 km**

Długość na przebiegu z Mielna w wariantcie preferowanym: **176,84 km**

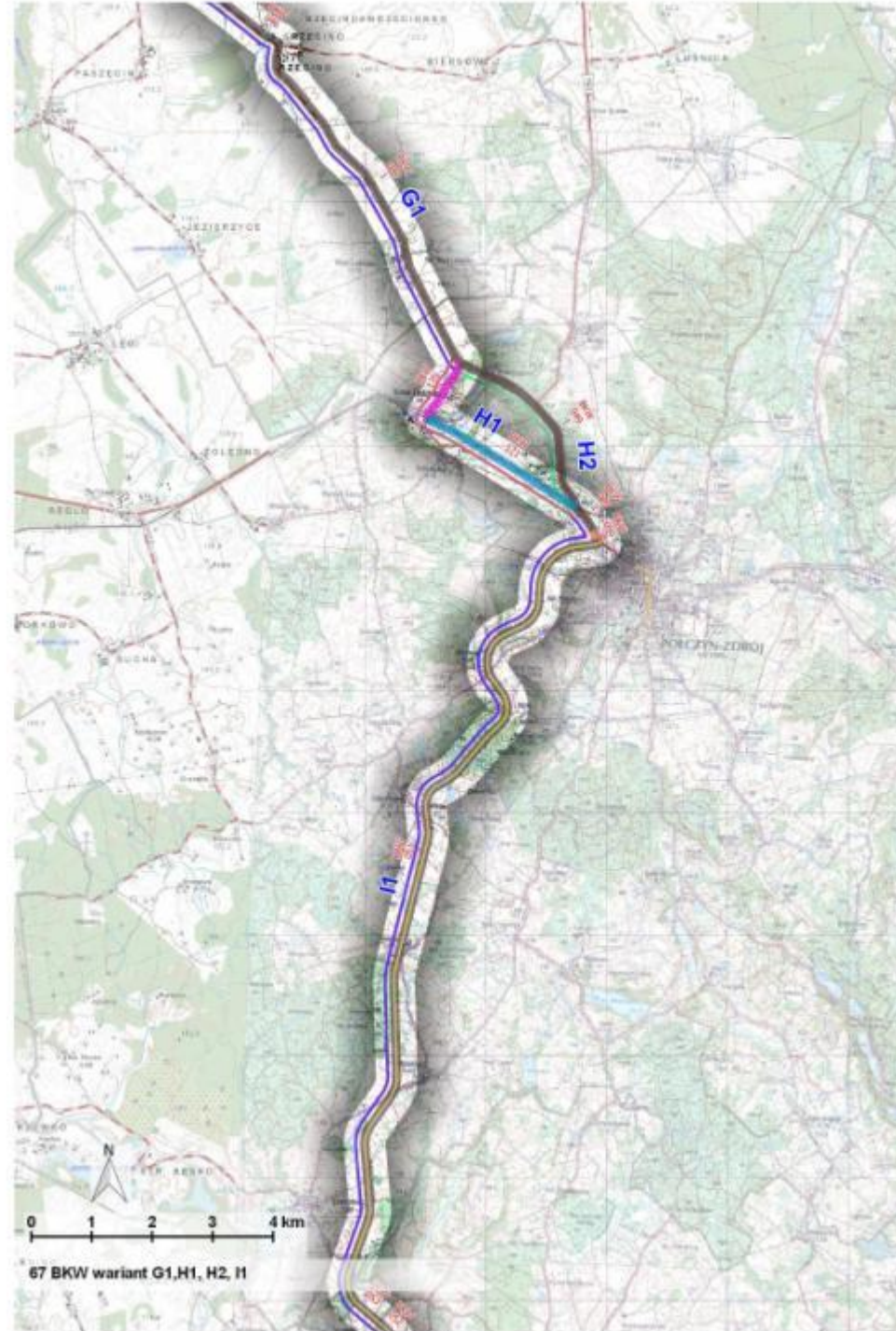
Suma długości odcinków we wszystkich wariantach przebiegu: **339,46 km**

Tabela inwentaryzacyjna warianty H1,H2,I1

*	Nr	Kod	Nazwa odcinka	Ulica	Rodzaj drogi**	Długość [m]	Nawierzchnia ***	Bariery, uwagi	Proponowane inwestycje	Infrastruktura turystyczna	Atrakcje turystyczne
H1	Nowe Ludzicko – Przyrowo (Połczyn-Zdrój) – wariant 1										
H1	H1_001	BKW_170	Nowe Ludzicko - Dzwigóra		DG	1088	BRUK	do przecięcia z nieczynną linią kolejową	oznakowanie pionowe		park dworski
H1	H1_002	BKW_171	Dzwigóra - Przyrowo		kolej	2902	kolej	Po nieczynnej linii kolejowej	wyrównać i utwardzić		bagno z zadrzewieniami (30%) brzoźowymi, wierzbowymi i olchowymi, występują liczne gatunki ptaków
H1						3990					
H2	Nowe Ludzicko – Przyrowo (Połczyn-Zdrój) – wariant 2										
H2	H2_001	BKW_048	Nowe Ludzicko		DW163	1423	BIT		DDR/CPR	pokoje gościnne (Buślary)	dwór (1878); park z aleją dojazdową (pocz. XX w.), kościół ewangelicki (XIX w.)
H2	H2_002	BKW_049	Przyrowo - Połczyn-Zdrój		DW163	1897	BIT	bardzo duży ruch	DDR/CPR		
H2						3320					
I1	Przyrowo (Połczyn-Zdrój) – Złocieniec										
I1	I1_001	BKW_049	Przytorówko - Połczyn Zdrój		DW163	447	BIT	bardzo duży ruch	DDR/CPR		młyn wodny (pocz. XIX w.)
I1	I1_002	BKW_050	Połczyn Zdrój	Koszalińska	DW163	236	BKNF		DDR/CPR		

Trasa Bałtyk - Wałcz

Mapa warianty G1, H1, H2, I1



6.1.3. Trasa Bałtyk - Wałcz

HIERARCHIA WĘZŁÓW OBSŁUGI RUCHU TURYSTYCZNEGO								
Węzły obsługi ruchu turystycznego na Trasie Bałtyk – Wałcz (BKW)		Stacja PKP	Baza noclegowa	Gastronomia	Bankomat	Apteka	Sklep	Odległość od początku trasy [km]
								Odległość od poprzed. węzła [km]
Kołobrzeg		✓	✓	✓	✓	✓	✓	-
								-
Gościno			✓	✓		✓	✓	0 + 19,11
								19,11
Karlino		✓	✓	✓	✓	✓	✓	0 + 39,30
								20,19
Białogard		✓	✓	✓	✓	✓	✓	0 + 48,37
								9,1
ODNOGA Z MIELNA	Mielno		✓	✓	✓	✓	✓	-
								-
	Koszalin	✓	✓	✓	✓	✓	✓	0 + 12,19
								12,19
	Niedalino		✓	✓				0 + 27,60
								15,40
		✓	✓	✓	✓	✓	✓	0 + 44,87
								17,27
Świerznica		✓	✓				✓	0 + 67,68
								19,30
Połczyn-Zdrój			✓	✓	✓	✓	✓	0 + 82,25
								14,57
Toporzyk			✓	✓			✓	0 + 93,06
								10,82
Złocieniec			✓	✓	✓	✓	✓	0 + 113,28
								20,22
Wierzchowo			✓				✓	0 + 133,32
								20,03
Świerczyna			✓				✓	0 + 144,58
								11,26
Wałcz		✓	✓	✓	✓	✓	✓	0 + 171,47
								26,90
Dobino							✓	0 + 180,34
								8,87

6.1.4. Trasa Myśla – Tywa – Odra – Zalew

Długość przebiegu w wariancie preferowanym: **247,78 km**

Suma długości odcinków we wszystkich wariantach przebiegu: **343,06 km**

Tabela inwentaryzacyjna warianty B2, C1, D1

*	Nr	Kod	Nazwa odcinka	Ulica	Rodzaj drogi**	Długość [m]	Nawierzchnia ***	Bariery, uwagi	Proponowane inwestycje	Infrastruktura turystyczna	Atrakcje turystyczne
B2	Krępsko – most na Inie – wariant 2										
B2	1	TOZ_41	Modrzewie		DP	1557	KRU		KRU o dobrej frakcji		
B2	2	TOZ_40	Modrzewie		DI	625	KRU		KRU o dobrej frakcji		
B2	3	TOZ_39	Modrzewie		DI	772	KRU		KRU o dobrej frakcji		
B2	4	TOZ_38	Modrzewie		DI	1134	KRU		KRU o dobrej frakcji		
B2	5	TOZ_36_1	Modrzewie		WPP	1057	WPP		utwardzić KRU / BIT		
B2	6	TOZ_36	Modrzewie		WPP	3297	WPP		utwardzić KRU / BIT		
B2						8442					
C1	C1 Most na Inie – Lubczyna										
C1	1	TOZ_1	most na Inie - Lubczyna		WPP	2405	WPP		utwardzić KRU / BIT		
C1	2	TOZ_2	most na Inie - Lubczyna		WPP	5928	WPP		utwardzić KRU / BIT	Borzysławiec, gospodarstwo agroturystyczne, możliwość zam. 1 noclegu	
C1	3	TOZ_3	Lubczyna		DI	180	PCH	płyty jumbo	zamiana na PBET pełne		
C1	4	TOZ_4	Lubczyna - plaża		DI	388	BKF		oznakować	gospodarstwa agroturystyczne	Lubczyna - plaża i marina nad Jez. Dąbskim, lapidarium, Borzysławiec - kościół neogotycki, Ośrodek Wodny Młodzieżowego Domu Sportu w Lubczynie
C1						8901					
D1	D1 Lubczyna – Czarna Łąka – wariant 1										

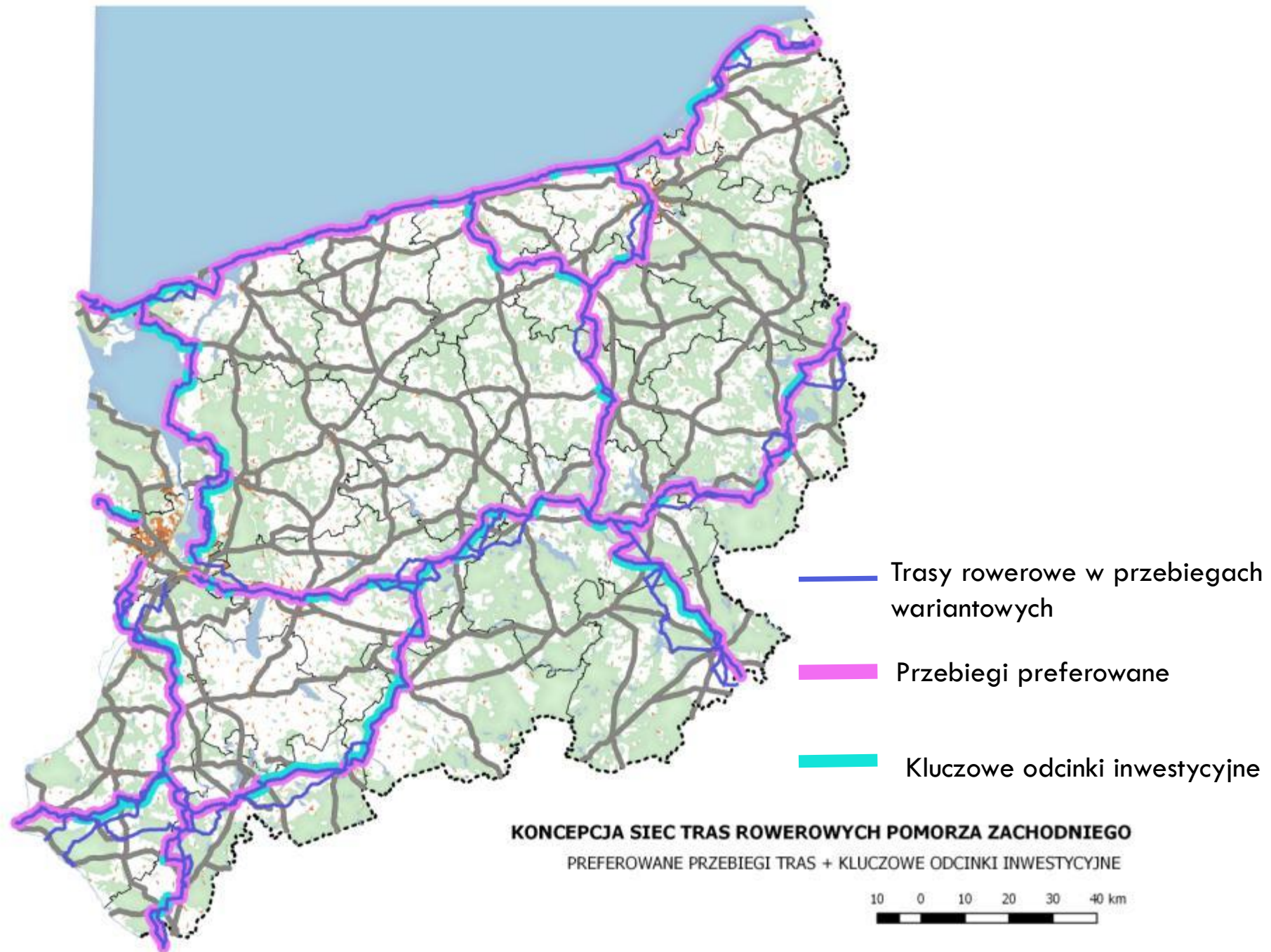
Trasa Myśla – Tywa – Odra - Zalew

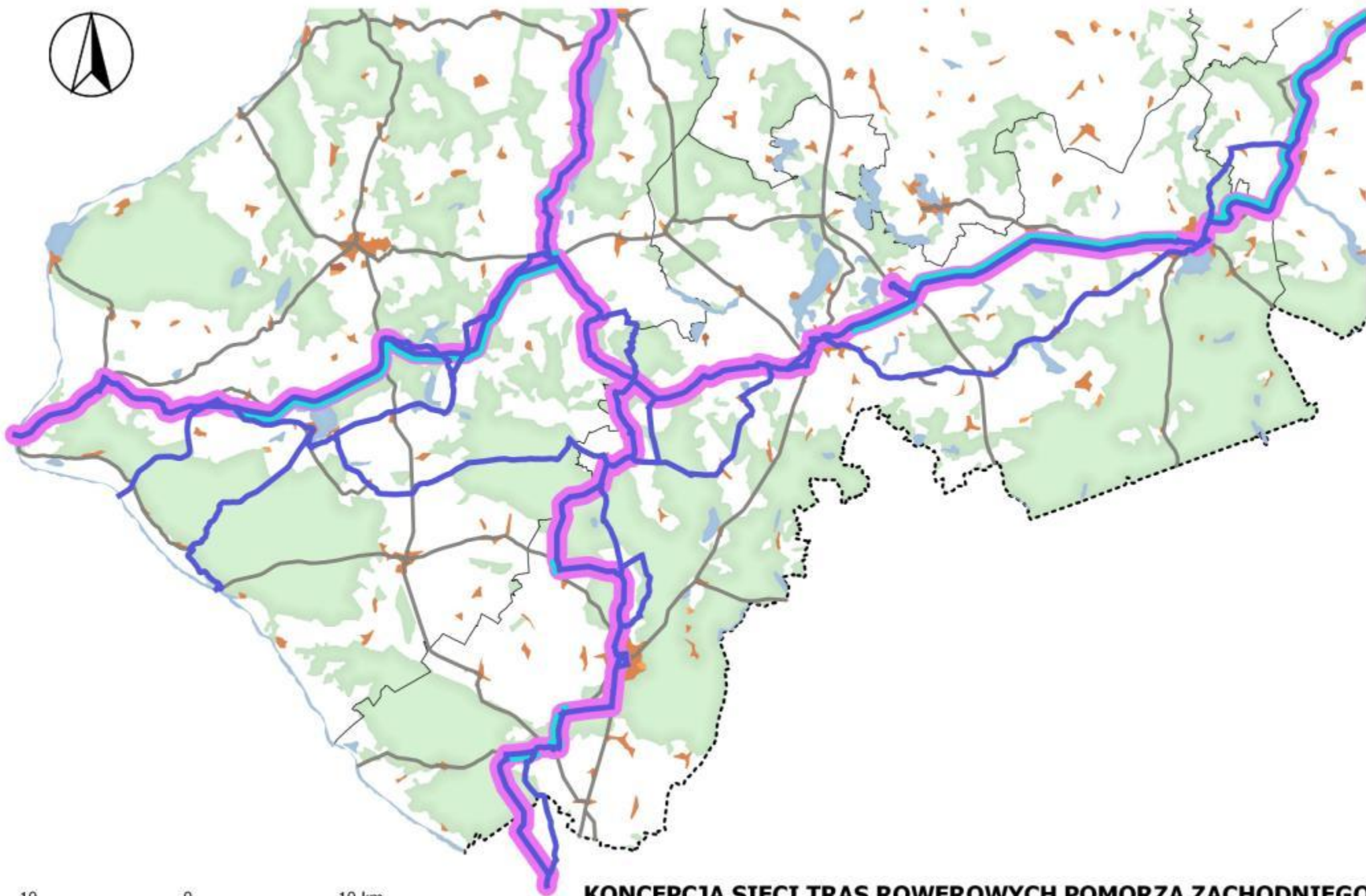
Mapa warianty B1, B2, C1, D1, E1, D2



6.1.4. Trasa Myśla – Tywa – Odra – Zalew

HIERARCHIA WĘZŁÓW OBSŁUGI RUCHU							
Węzły obsługi ruchu turystycznego na Trasie Myśla – Tywa – Odra – Zalew (TOZ)	Stacja PKP	Baza noclegowa	Gastronomia	Bankomat	Apteka	Sklep	Odległość od początku trasy [km]
							Odległość od poprzed. węzła [km]
Międzyzdroje	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-
Wapnica		✓				✓	0 + 6,36
Sułomino		✓				✓	6,36
Wolin	✓	✓	✓	✓	✓	✓	0 + 14,57
Skoszewo		✓				✓	8,21
Czarnocin		✓				✓	0 + 20,99
Stepnica		✓	✓	✓	✓	✓	6,42
Modrzewie						✓	0 + 28,90
Lubczyna		✓	✓			✓	7,91
Czarna Łąka		✓				✓	0 + 39,53
Szczecin Dąbie	✓	✓	✓	✓	✓	✓	10,63
Szczecin Warzymice		✓	✓	✓	✓	✓	0 + 51,03
Kołbaskowo		✓	✓	✓	✓	✓	11,50
Gryfino	✓	✓	✓	✓	✓	✓	0 + 64,85
Borzym		✓				✓	13,82
Banie		✓	✓	✓	✓	✓	0 + 82,19
Swobnica		✓				✓	17,34
Trzcińsko-Zdrój	✓	✓	✓	✓	✓	✓	0 + 88,59
Warnice		✓			✓	✓	6,40
Dębno		✓	✓	✓	✓	✓	0 + 99,84
Kostrzyn nad Odrą	✓	✓	✓	✓	✓	✓	11,25





KONCEPCJA SIECI TRAS ROWEROWYCH POMORZA ZACHODNIEGO

PREFEROWANE PRZERIEGI TRAS WRAZ Z KLUCZOWYMI ODCINKAMI INWESTYCYJNYMI

6.2. Parametry techniczne projektowanych dróg rowerowych

Przykładowa inwestycja w terenie zabudowanym

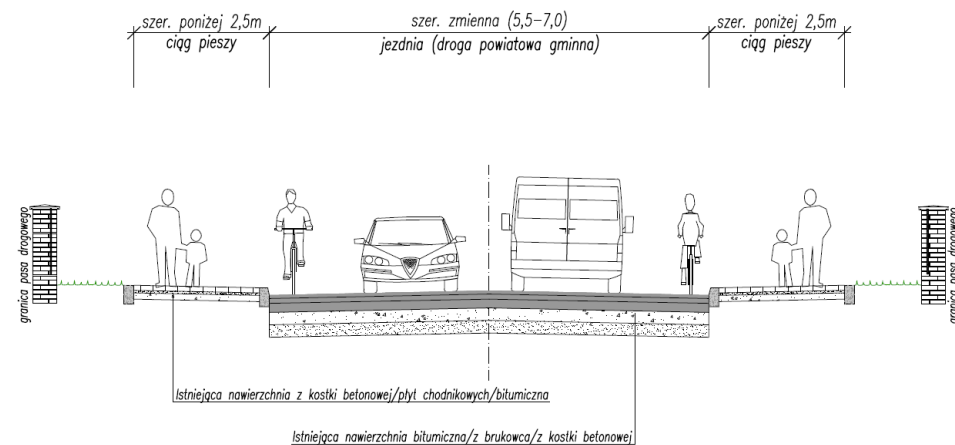
- Zmiana organizacji ruchu i kontrapas (TYP 1a)



Stan istniejący



Stan proponowany



6.2. Parametry techniczne projektowanych dróg rowerowych

Przykładowa inwestycja w terenie leśnym TYP 4a

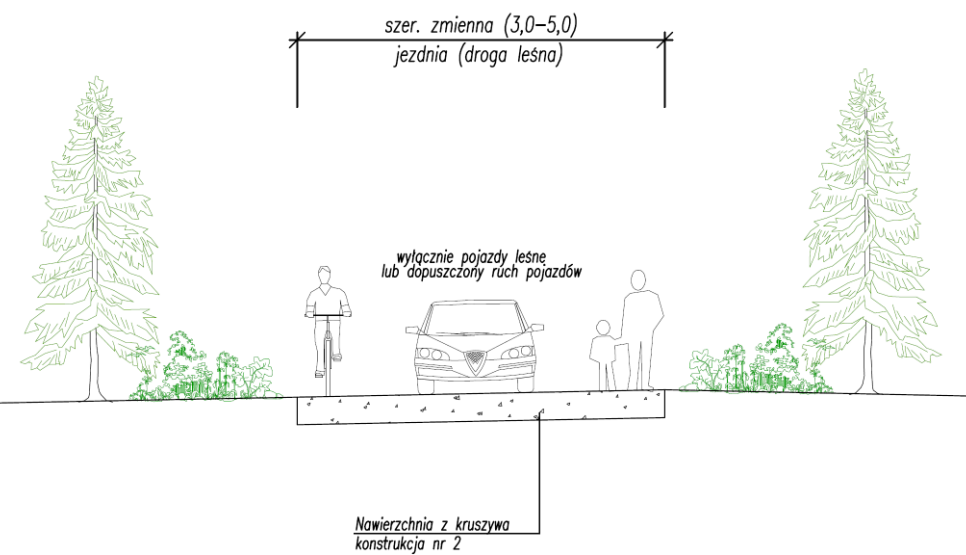
- utwardzenie kruszywem



Stan istniejący



Stan proponowany



6.2. Parametry techniczne projektowanych dróg rowerowych

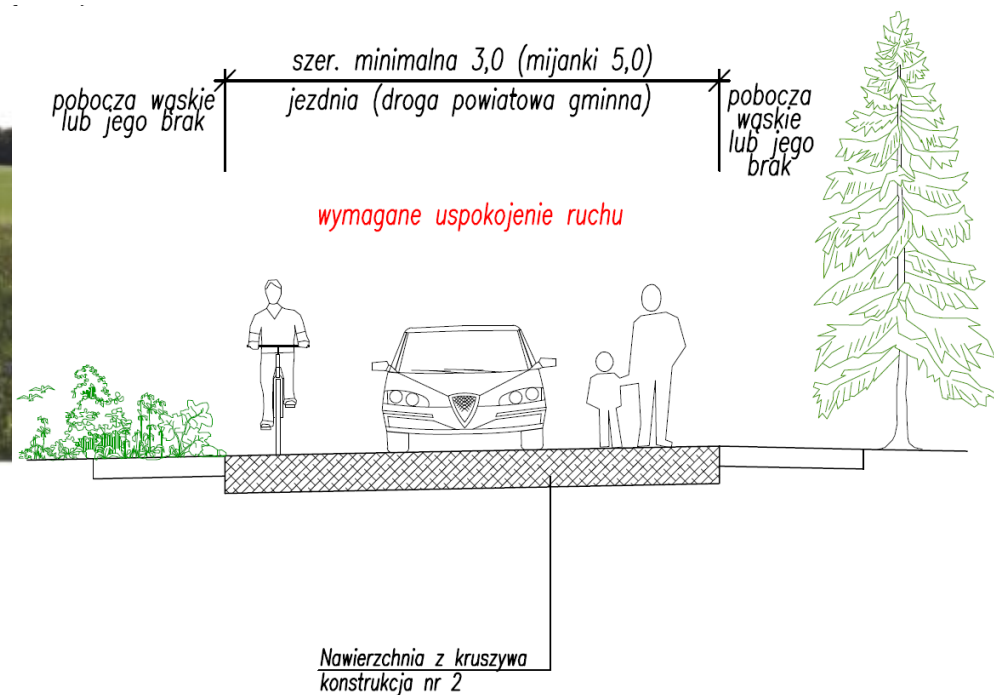
Przykładowa inwestycja na drodze polnej TYP 3c

- utwardzenie kruszywem



Stan istniejący

Stan proponowany



6.2. Parametry techniczne projektowanych dróg rowerowych

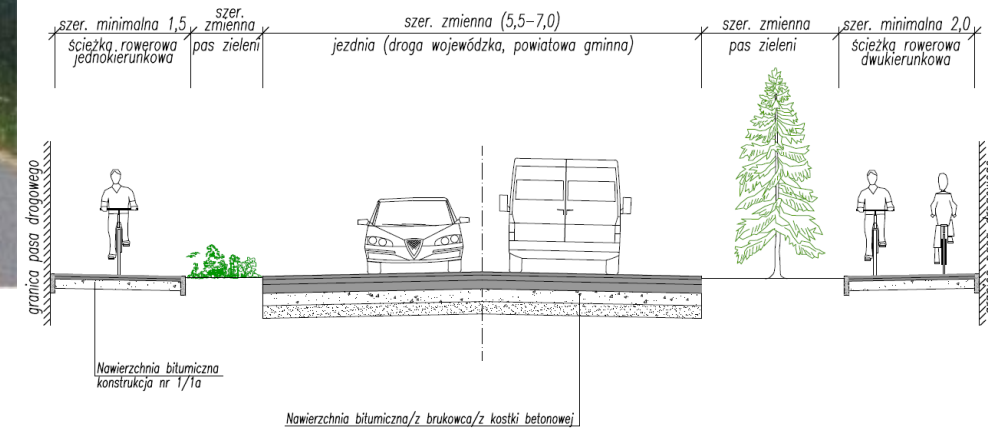
Przykładowa inwestycja przy drodze o większym natężeniu ruchu

- droga dla rowerów z nawierzchni bitumicznej TYP 2a



Stan istniejący

Stan proponowany



6.2. Parametry techniczne projektowanych dróg rowerowych

Przykładowa inwestycja na nasypie kolejowym

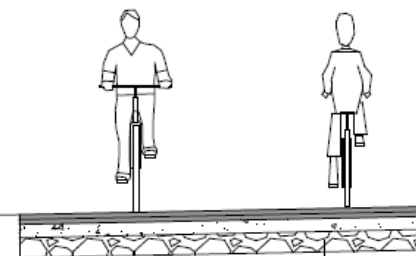
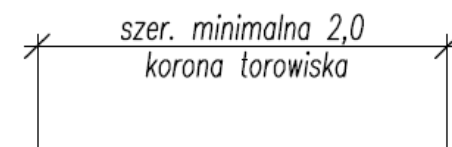
- droga dla rowerów z nawierzchni bitumicznej (TYP 6a)



Stan istniejący



Stan proponowany



Nawierzchnia bitumiczna
konstrukcja 1b/1c

6.2. Parametry techniczne projektowanych dróg rowerowych

Przykładowa inwestycja na nasypie kolejowym

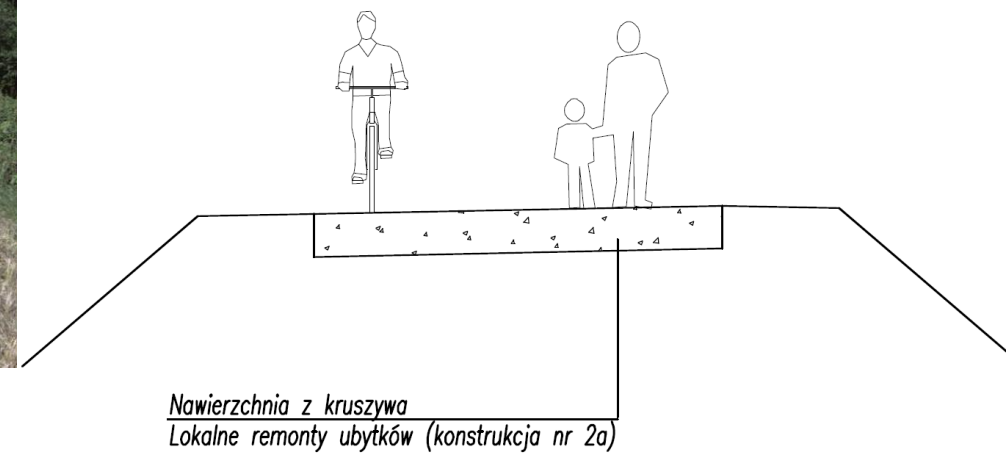
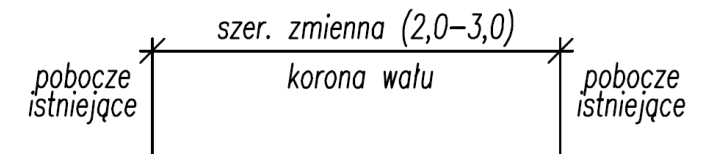
- droga dla rowerów z nawierzchnia z kruszywa (TYP 5a)



Stan istniejący



Stan proponowany

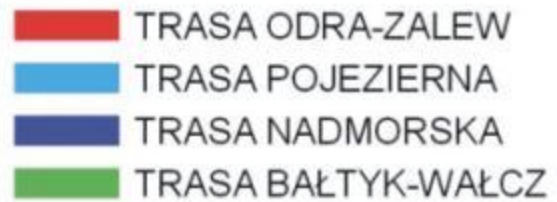
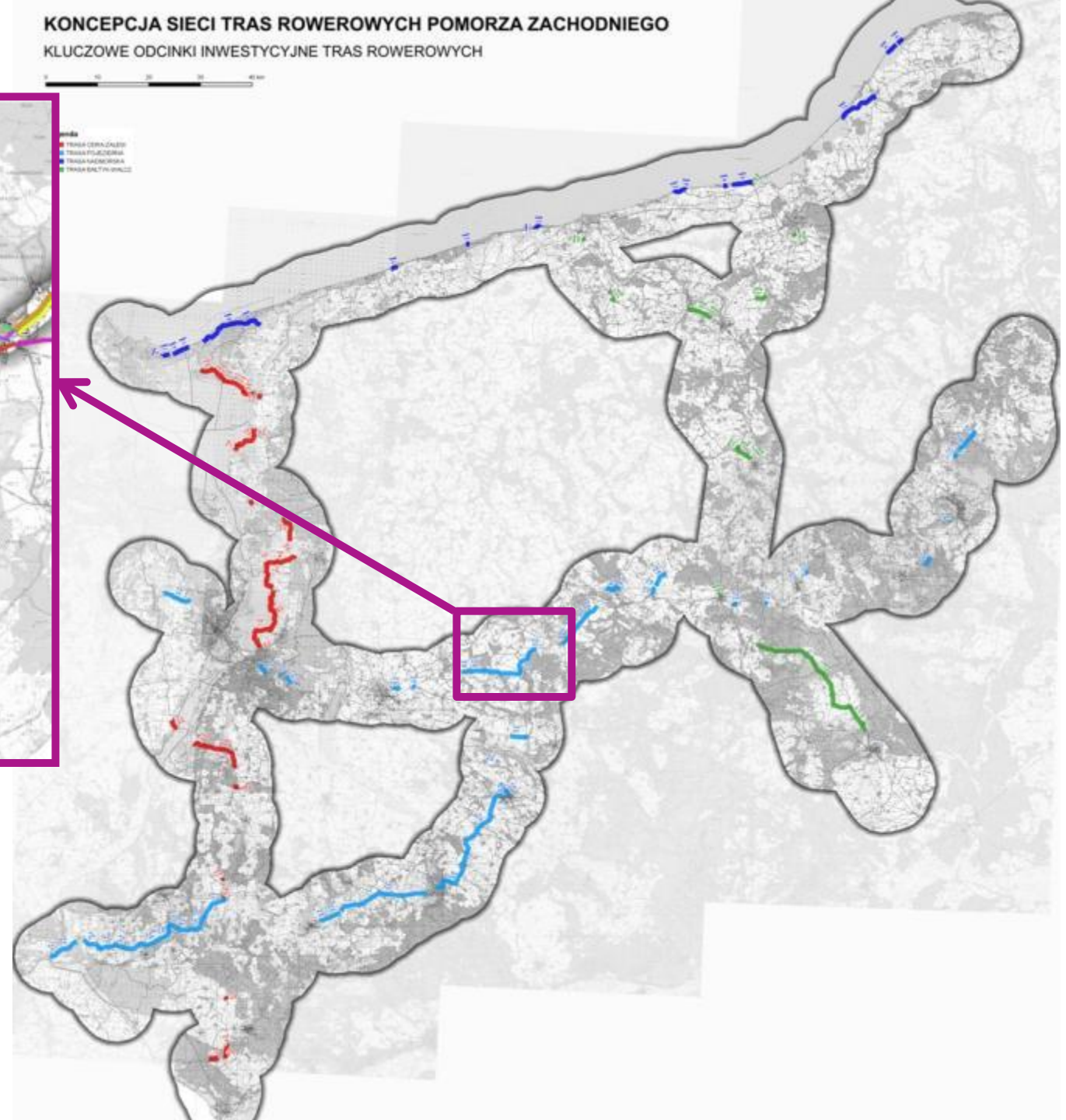


6.3. Analiza kosztów realizacji

W celu określenia kosztów doprowadzenia istniejącej infrastruktury komunikacyjnej do doprowadzenia poprzez wyznaczone korytarze drogowe tras rowerowych dokonano analizy wg następujących założeń:

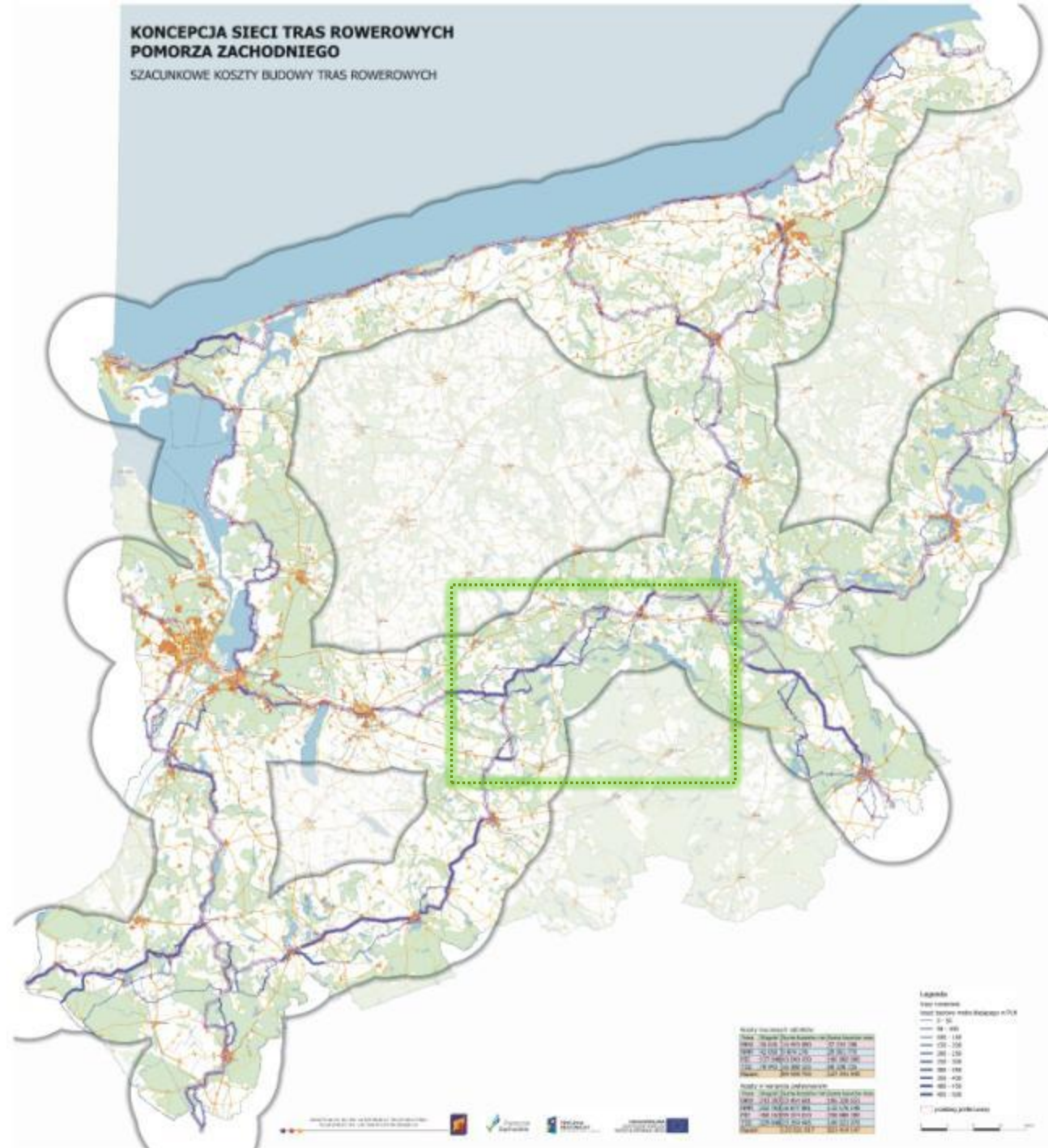
1. Na potrzeby niniejszego opracowania dokonano inwentaryzacji stanu istniejącego infrastruktury komunikacyjnej, znajdującej się na planowanych odcinkach tras rowerowych.
2. Zinwentaryzowane odcinki zostały pogrupowane w zależności od rodzaju i stanu nawierzchni oraz konstrukcji, a następnie przyporządkowano poszczególnym odcinkom czynności mające na celu umożliwienie przejezdności dla rowerzystów.
3. W trakcie analizy brano pod uwagę zarówno stan nawierzchni, jak i uwarunkowania terenowe inwestycji pozwalające na ewentualną rozbudowę układu drogowego o kolejne elementy. Wzięto również pod uwagę plany inwestycyjne zarządców poszczególnych dróg jak i charakter ruchu na danej drodze.

KLUCZOWE ODCINKI INWESTYCYJNE TRAS ROWEROWYCH



6.3. Analiza kosztów realizacji

Szacunkowe koszty budowy tras rowerowych na obszarze Województwa Zachodniopomorskiego



Legenda

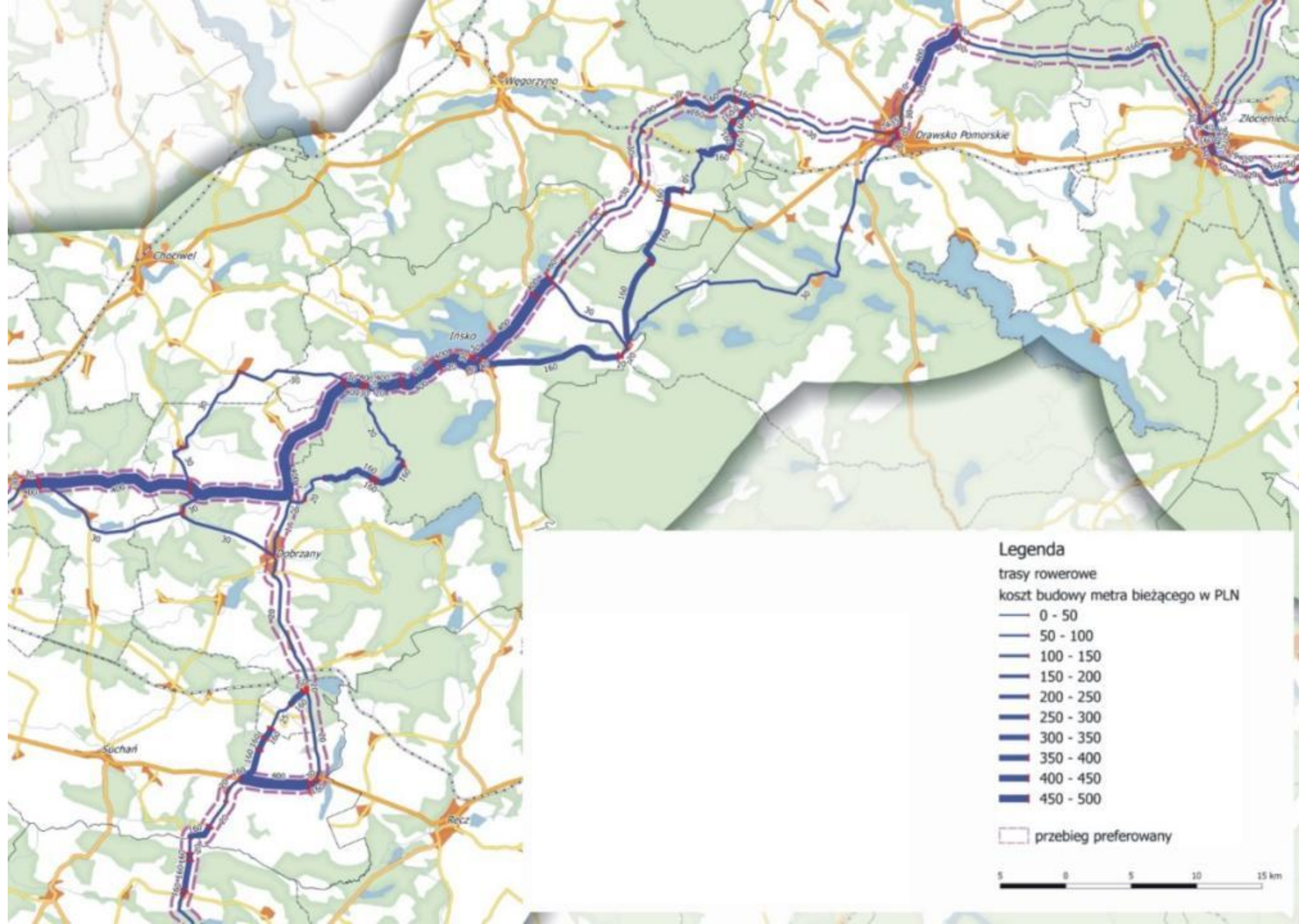
trasy rowerowe

koszt budowy metra bieżącego w PLN

- 0 - 50
- 50 - 100
- 100 - 150
- 150 - 200
- 200 - 250
- 250 - 300
- 300 - 350
- 350 - 400
- 400 - 450
- 450 - 500

▬ przebieg preferowany

5 0 5 10 15 km



Trasa	Długość [km]	Koszt min [zł]	Koszt max [zł]
Nadmorska (NMR)	226,48	17 079 169	108 522 626
Pojezierna (PJZ)	423,66	60 432 890	258 888 280
Bałtyk – Wałcz (BKW)	243,40	23 464 681	106 328 651
Myśla Tywa – Odra – Zalew (TOZ)	248,31	23 121 325	145 962 950
SUMA	1141,85	124 098 515	619 702 507

Kluczowe odcinki inwestycyjne na trasie	Długość [km]	Koszt min [zł]	Koszt max [zł]
Nadmorska (NMR)	47,26	10 707 778	32 687 775
Pojezierna (PJZ)	155,53	49 475 990	119 204 375
Bałtyk – Wałcz (BKW)	50,626	16 445 080	37 334 180
Myśla Tywa – Odra – Zalew (TOZ)	78,943	15 900 875	60 338 725
SUMA	327,14	92 529 723	249 565 055

34 mln odcinek Cedynia,
Moryń, Choszczno

6.4. Bariery i zagrożenia

Bariera, zagrożenie	Sposób rozwiązania
Brak zdolności lub chęci inwestowania przez interesariuszy projektu w infrastrukturę na przebiegu tras	– odroczenie podjęcia decyzji co do wyboru wariantu trasy do czasu uzyskania informacji o porozumieniu interesariuszy co realizacji konkretnego wariantu, – dofinansowanie inwestycji na cały wariant trasy bez względu na liczbę inwestorów, – zmiana wariantu przebiegu trasy (inny wariant inwestycyjny lub wybór wariantu nieinwestycyjnego), – zmiana priorytetów inwestycyjnych wybór innej trasy.
Rozbieżność celów sąsiadujących gmin, powiatów czy nadleśnictw	– odroczenie podjęcia decyzji co do wyboru wariantu trasy do czasu uzyskania informacji o porozumieniu interesariuszy co realizacji konkretnego wariantu, Przekonywanie o korzyściach powstania trasy długodystansowej i współpracy z sąsiednimi gminami, – przekonywanie o korzyściach dla danej gminy z inwestycji prowadzonej w gminie sąsiedniej, – zmiana wariantu przebiegu trasy, – zmiana priorytetów inwestycyjnych – wybór innej trasy do realizacji.
Inwestycje na terenach Lasów Państwowych	– przyjęcie wspólnego stanowiska przez Regionalne Dyrekcje Lasów Państwowych w zakresie możliwości wykorzystania dróg leśnych do celów turystyki rowerowej oraz budowy dróg w tym dróg rowerowych na terenach leśnych.
trudności terenowe związane z miejscem na realizację infrastruktury rowerowej	– wykorzystanie narzędzi prawnych w celu poszerzenia pasa drogowego, – zastosowanie rozwiązań organizacyjnych w celu zmiany organizacji ruchu, – zmiana wariantu przebiegu trasy.
Ograniczenia wynikające z potrzeb ochrony przyrody	– na etapie realizacyjnym należy przyjąć rozwiązania pozwalające na kanalizację ruchu turystycznego w obszarach chronionych, – wybór innego wariantu przebiegu trasy.
Problemy własnościowe	

6.5. Możliwości finansowania

Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014 - 2020

RPO WZ 2014 - 2020	Osie	Działania
	Oś Priorytetowa III Gospodarka niskoemisyjna	Działania 2.1, 2.2, 2.3 i 2.4 dot. zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej
	Oś Priorytetowa IV Naturalne otoczenie człowieka	Działanie 4.6 Wsparcie infrastrukturalnych form ochrony przyrody i krajobrazu
		Działanie 4.9 Rozwój zasobów endogenicznych
	Oś Priorytetowa V Zrównoważony transport	Działanie 5.1 Budowa i przebudowa dróg regionalnych (wojewódzkich)
		Działania 5.2, 5.3 i 5.4 dot. budowy i przebudowy dróg lokalnych

EWI INTERREG VA 2014- 2020

EWI INTERREG V A 2014 - 2020	Osie	Typ projektu / przedmiot dofinansowania
	Oś priorytetowa I Natura i kultura	Połączenie lokalizacji dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego poprzez rozbudowę infrastruktury szlaków turystycznych (obejmuje ścieżki piesze i rowerowe oraz szlaki wodne) Tworzenie i promocja transgranicznych ofert informacyjnych o wspólnym dziedzictwie naturalnym i kulturowym (materiały informacyjne dotyczące ścieżek rowerowych itd.)
	Oś priorytetowa II Połączenie z Sieciami Transeuropejskimi oraz trwałe i zrównoważony transport	Przygotowanie i realizacja inwestycji w transgranicznie oddziałującą infrastrukturę drogową (połączenia do granicy), wraz ze ścieżkami rowerowymi wzdłuż dróg kołowych.

Program Rozwoju Obszarów Wiejskich 2014-2020

PROW 2014 - 2020	Działanie	Typ projektu / przedmiot dofinansowania
	Podstawowe usługi i odnowa wsi na obszarach wiejskich, operacje typu Budowa lub modernizacja dróg lokalnych	Budowa lub przebudowa dróg lokalnych (gminnych i powiatowych) związana z wspieraniem lokalnego rozwoju
	Wsparcie dla rozwoju lokalnego w ramach inicjatywy LEADER, operacje typu Budowa lub przebudowa publicznych dróg gminnych i powiatowych, które umożliwią połączenie obiektów użyteczności publicznej	Budowa lub przebudowa publicznych dróg gminnych i powiatowych, które umożliwią połączenie obiektów użyteczności publicznej
	Wsparcie dla rozwoju lokalnego w ramach inicjatywy LEADER, operacje typu: budowa lub przebudowa ogólnodostępnej i niekomercyjnej infrastruktury turystycznej lub rekreacyjnej	Budowa lub przebudowa ogólnodostępnej i niekomercyjnej infrastruktury turystycznej lub rekreacyjnej (między innymi ścieżki rowerowej)

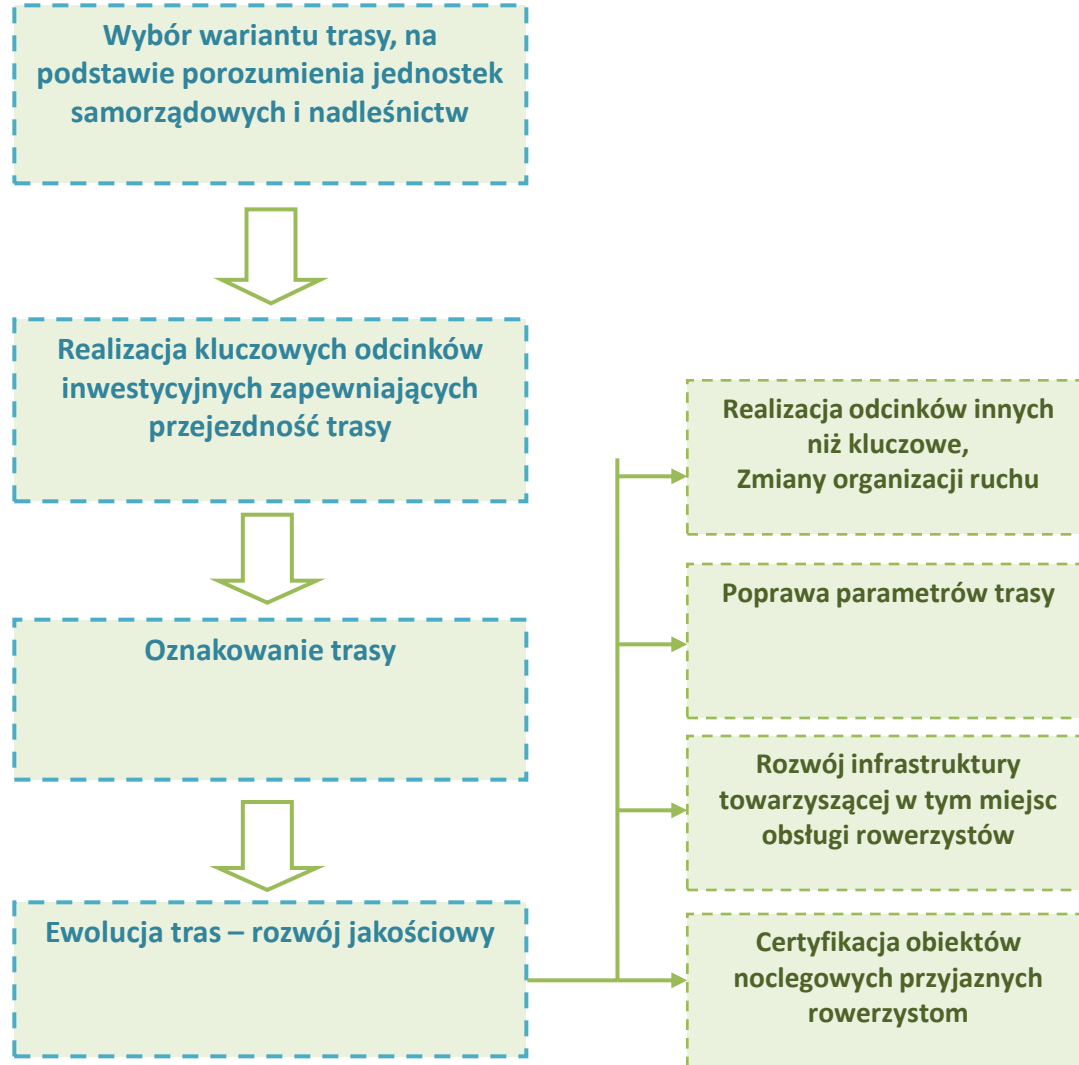
Program Operacyjny „Rybacktwo i Morze” 2014-2020

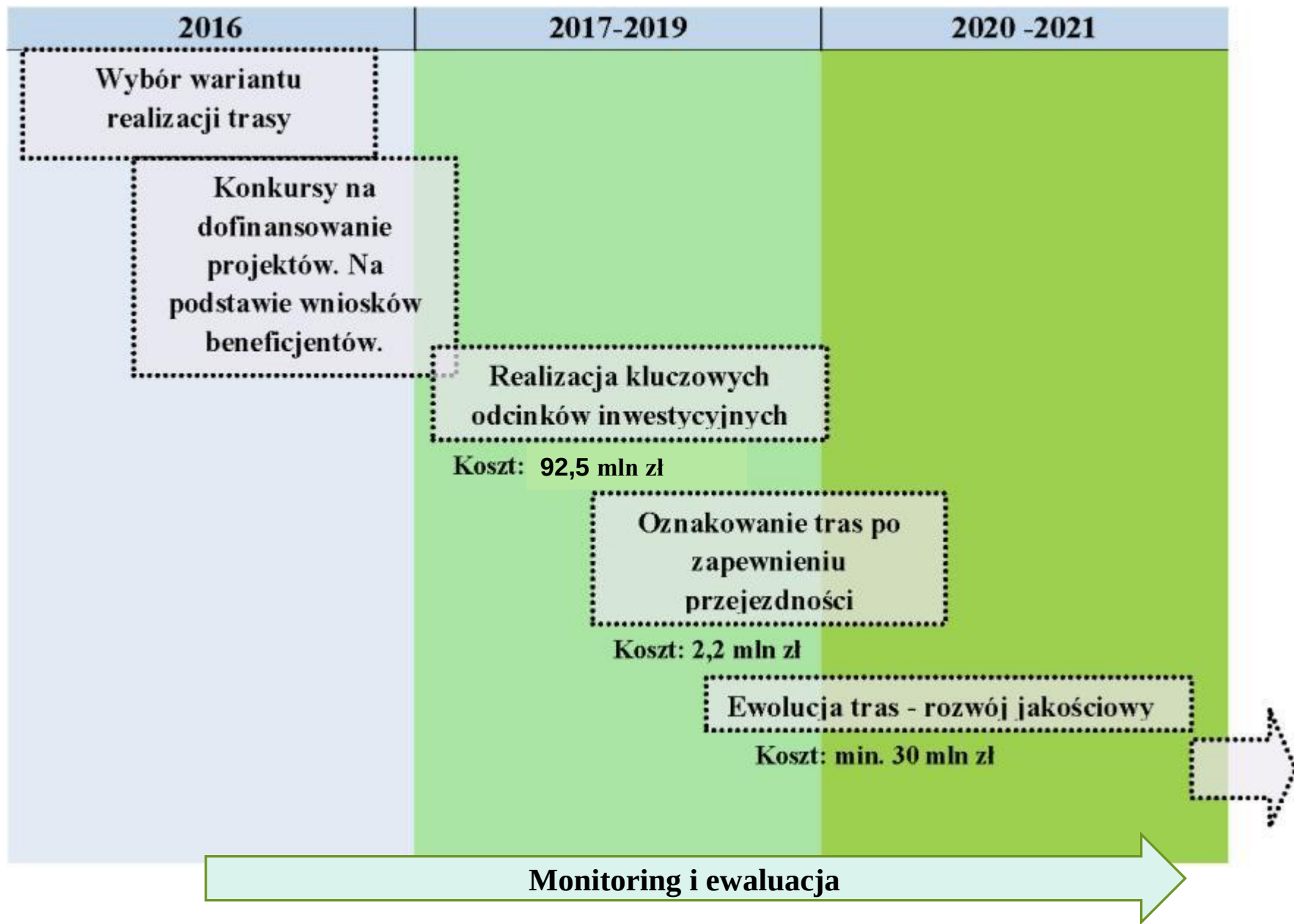
"Rybacktwo i Morze" 2014 - 2020	Priorytet	Typ projektu / przedmiot dofinansowania
	Priorytet IV: Zatrudnienie i spójność terytorialna na obszarach rybackich	Inwestycje wpływające na podniesienie atrakcyjności obszarów zależnych od rybactwa w tym drogi rowerowe wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

Inne źródła finansowania

Źródło finansowania	Typ projektu / przedmiot dofinansowania
Dotacje celowe na realizację zadań określonych w ustawie o ochronie gruntów rolnych i leśnych, ze środków budżetowych Województwa Zachodniopomorskiego	Budowa i modernizacja dróg dojazdowych do gruntów rolnych
Budżet Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Szczecinie	Dofinansowanie do kosztów kwalifikowanych projektów realizowanych w ramach RPO

6.6. Założenia planu realizacyjnego







DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ



Regionalne Biuro
Gospodarki Przestrzennej
Województwa
Zachodniopomorskiego

