



Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego

RAPORT KOŃCOWY Z PRAC NAD PROJEKTEM

Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego
2015 - 2016



PROGRAM
REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Pomorze
Zachodnie

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007 – 2013

Nazwa projektu:

Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego

Numer projektu:

WND-RPZP.05.01.02-32-001/15

Beneficjent:

Województwo Zachodniopomorskie

ZARZĄD WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

Szczecin, kwiecień 2016

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej
Województwa Zachodniopomorskiego

Opracowanie pod kierunkiem
Dyrektora STANISŁAWA DENDEWICZA

oraz Grupy Sterującej ds. realizacji projektu: KRZYSZTOF BARCZYK – Dyrektor Gabinetu Marszałka Urzędu Marszałkowskiego WZ – Przewodniczący, MARCIN SZMYT – Dyrektor Wydziału Zarządzania Strategicznego Urzędu Marszałkowskiego WZ, DAMIAN GREŚ – Dyrektor Wydziału Turystyki i Gospodarki Urzędu Marszałkowskiego WZ, JADWIGA RAJKIEWICZ – Dyrektor Wydziału Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego WZ, WANDA NOWOTARSKA – Pełnomocnik Marszałka ds. komunikacji rowerowej, STANISŁAW DENDEWICZ – Dyrektor Regionalnego Biura Gospodarki Przestrzennej WZ, LESZEK JASTRZĘBSKI – Generalny projektant Regionalnego Biura Gospodarki Przestrzennej WZ

Zespół autorski:

MICHAŁ URBAŃSKI – główny projektant
LESZEK JASTRZĘBSKI
RAFAŁ BENEDYCZAK
EWA BUSZAC-PIĄTKOWSKA
MIROSLAW IZDEBSKI
TOMASZ JAKSINA
MICHAŁ JANECZKO
KAROLINA KLUZ
NATALIA KORWIN-PIOTROWSKA
MACIEJ KURKIEWICZ
ANNA MACHOWSKA-NAŚCIUK
DOROTA NOWOŚWIECKA
MILENA NOWOTARSKA
MAREK WIŚNIEWSKI

Współpraca:

Wanda Nowotarska – Pełnomocnik Marszałka ds. komunikacji rowerowej

Fotografie:

zasoby własne RBGPWZ
Tomasz Kuna

Wersja zaktualizowana:

Wanda Nowotarska – Pełnomocnik Marszałka ds. komunikacji rowerowej

W opracowaniu wykorzystano ekspertyzę pn. Szacunkowe koszty budowy tras rowerowych, wykonaną na cele projektu przez Pracownię Projektową Maciej Kasprzyk

Spis treści

I Wstęp.....	5
1.1. Cel i zakres opracowania	6
1.2. Charakterystyka użytkownika tras rowerowych.....	9
1.3. Podstawowe standardy długodystansowych tras rowerowych	13
1.4. Główne założenia projektowania tras rowerowych	15
1.5. Przebieg prac projektowych	21
II Turystyka rowerowa w dokumentach europejskich, krajowych, regionalnych oraz polskim prawodawstwie.....	24
2.1. Polityka europejska.....	24
2.2. Dokumenty krajowe	25
2.3. Dokumenty wojewódzkie	29
2.4. Uwarunkowania prawne i kompetencje zarządzania drogami rowerowymi	33
III Analiza turystyki rowerowej w Europie i w Polsce.....	37
3.1. Sieć EuroVelo	37
3.2. Przykłady zagraniczne	41
3.3. Przykłady krajowe	50
IV Charakterystyka turystyki województwa	63
4.1. Ruch turystyczny w regionie	63
4.2. Uwarunkowania przyrodnicze	69
4.3. Uwarunkowania kulturowe.....	78
4.4. Generatory ruchu turystycznego.....	86
4.5. Inwentaryzacja infrastruktury liniowej turystyki rowerowej w województwie zachodniopomorskim.....	89
4.5.1. Ankietyzacja	89
4.5.2. Istniejące oraz projektowane drogi i szlaki rowerowe na Pomorzu Zachodnim	90
4.5.2. Pomiary ruchu rowerowego	93
4.5.3. Rowerowe przejazdy inwentaryzacyjne	97
V Główne korytarze tras rowerowych	99
5.1. Trasa Nadmorska (szlak R-10)	101
5.2. Trasa Pojezierna (Tysiąca jezior)	102
5.3. Trasa Bałtyk – Wałcz	103
5.4. Trasa Wokół Zalewu Szczecińskiego.....	104
5.5. Trasa Doliny Tywy	105
5.6. Trasa Wału Pomorskiego.....	106

5.7. Trasa Dolina Regi – Drawieński Park Narodowy	108
5.8. Trasa Zwiniętych Torów	109
5.9. Trasa Dolina Płoni	110
5.10. Trasa Dolina Odry („Zielona Odra”)	111
5.11. Trasa Pałaców i Zamków	113
5.12. Trasa Szczecin – Kołobrzeg	114
VI Analiza wykonalności priorytetowych tras rowerowych	116
6.1. Trasy priorytetowe	116
6.1.1. Trasa Nadmorska (R-10)	116
6.1.2. Trasa Pojezierna	118
6.1.3. Trasa Bałtyk – Wałcz	120
6.1.4. Trasa Myśla – Tywa – Odra – Zalew	122
6.2. Parametry techniczne projektowanych dróg rowerowych	124
6.3. Analiza kosztów realizacji	146
6.3.1. Trasa Nadmorska	149
6.3.2. Trasa Pojezierna	153
6.3.3. Trasa Bałtyk – Wałcz	161
6.3.4. Trasa Myśla – Tywa – Odra – Zalew	164
6.4. Bariery i zagrożenia	168
6.5. Możliwości finansowania	169
VII Wdrożenie założeń <i>Konceptji sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego</i>	175
Bibliografia	179
Załączniki	183
Załącznik nr 1 Słownik pojęć	
Załącznik nr 2 Klasyfikacja znaków drogowych dla rowerzystów	
Załącznik nr 3 Przykładowa ankieta inwentaryzacyjna wysłana do gmin	
Załączniki nr 4.1 – 4.2 Planowane przebiegi tras (uchylony)	
Załączniki nr 5.1 – 5.2 Operaty szacunkowe kosztów realizacji tras	
Załączniki nr 6.1 – 6.17 Mapy inwentaryzacyjne tras priorytetowych (uchylony)	
Załączniki nr 7.1 – 7.17 Mapy z przebiegami tras z podziałem na typy rozwiązań projektowych	
Załączniki nr 8.1 – 8.2 Mapa szacunkowych kosztów budowy tras (uchylony)	
Załącznik nr 9 Mapa kluczowych i ważnych odcinków inwestycyjnych	

I Wstęp

Rosnąca popularność roweru jako środka transportu w codziennych dojazdach miejskich oraz turystyki długodystansowej stanowi podstawę do wprowadzenia zagadnienia turystyki rowerowej do dokumentów strategicznych oraz wymusza sporządzenie jednego dokumentu koordynującego rozwój tras rowerowych na terenie województwa zachodniopomorskiego. Poziom wojewódzki zapewni koordynację projektowanych tras w ujęciu międzywojewódzkim i międzynarodowym. W związku z powyższym Samorząd Województwa przystąpił do realizacji spójnej koncepcji sieci tras rowerowych na terenie województwa zachodniopomorskiego.

Dokument wskazuje przebieg tras rowerowych i jest podstawą do spójnego rozwoju sieci tras rowerowych, wykorzystującego walory turystyczne województwa, a także racjonalizacji wykorzystania środków finansowych, niezbędnych do budowy infrastruktury rowerowej. *Koncepcja* będzie służyć wszystkim interesariuszom do realizacji przyszłych inwestycji w zakresie rozwoju turystyki rowerowej. Koncentracja środków z różnych źródeł będzie przeciwdziałać rozdrobnieniu inwestycji nie powiązanych ze sobą i nie stanowiących sieci.

Podstawowe pojęcia

TRASA ROWEROWA – wyznaczony i opisany ciąg liniowych rozwiązań technicznych ułatwiających ruch rowerowych lub zapewniających jego bezpieczeństwo o przebiegu łączącym grypy istotnych celów podróży rowerem. Trasa rowerowa może się składać z: dróg dla rowerów, ciągów pieszo-rowerowych, pasów rowerowych, utwardzonych dróg publicznych i niepublicznych wyłączonych z ruchu zmotoryzowanego albo o niskich natężeniach ruchu zmotoryzowanego oraz niewielkim ruchu pojazdów ciężarowych.

SZLAK ROWEROWY – trasa rowerowa oznakowana odpowiednimi znakami drogowymi (szlak rowerowy międzynarodowy lub krajowy; znaki: R-4, R-4a-e i szlaki lokalne znaki R-1, R-1a, R - 1b, R-3 (Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31,5 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych)).

TRASA GŁÓWNA – trasa rowerowa umożliwiająca wygodne, bezpieczne i szybkie przemieszczanie się rowerzystów między miastami, rejonami kraju i dojazd do szlaków pomocniczych i pozostałych. Trasa o wyższych parametrach technicznych o możliwie bezpośrednim przebiegu, przejezdna w każdej pogodzie i atrakcyjna dla każdego rodzaju użytkownika, prowadzona poza dużym ruchem samochodowym, na niektórych odcinkach jako wydzielone drogi rowerowe.

DROGA DLA ROWERÓW – droga lub jej część przeznaczona do ruchu rowerów, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi; droga dla rowerów jest oddzielona od innych dróg lub jezdni tej samej drogi konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym).

PAS RUCHU DLA ROWERÓW – część jezdni przeznaczona do ruchu rowerów w jednym kierunku, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi.

ŚCIEŻKA ROWEROWA - Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie posługuje się terminem ścieżka rowerowa, nie podając jej definicji. Należy założyć, iż chodzi tu o drogę dla rowerów, dlatego terminy te w niniejszym opracowaniu traktowane są jako synonimy.

Szczegółowy słownik pojęć stanowi Załącznik nr 1 do niniejszego opracowania.

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.

Jednym z najistotniejszych celów w zakresie rozwoju turystyki Pomorza Zachodniego jest podniesienie atrakcyjności i konkurencyjności województwa w krajowym i zagranicznym ruchu turystycznym. Turystyka rowerowa stanowi jedną z najbardziej atrakcyjnych i rozpowszechnionych form turystyki aktywnej o dużym potencjale rozwojowym. Jej rozwój przyczynić się może do poprawy oferty turystycznej Pomorza Zachodniego, a w konsekwencji wzrostu i optymalizacji ruchu turystycznego w szczególności jego dywersyfikacji czasowej i przestrzennej.

Koncepcja ma także na celu określenie skutecznych działań oraz racjonalizację wydatków publicznych związanych z infrastrukturą służącą rozwojowi turystyki rowerowej. Podjęcie zaplanowanych działań pozwoli na wzrost atrakcyjności regionu oraz zwiększenie konkurencyjności w stosunku do pozostałych regionów pod względem turystyki rowerowej.

Warunkiem rozwoju turystyki rowerowej jest utworzenie tras długodystansowych, pozwalających na kilkudniową podróż rowerową. Obserwacje tego typu turystyki innych krajach pokazują na duże zainteresowanie i dużą dynamikę wzrostu. Utworzenie tras długodystansowych wpłynąć może zarówno na wzrost popytu turystycznego, jak i wydłużenie czasu pobytu w regionie, ograniczenie silnej sezonowości turystyki, a także na rozwój i promocję mniej popularnych obszarów.

Wzrost zainteresowania ze strony turystów, oznaczający zwiększone zapotrzebowanie na różnego rodzaju usługi, wiąże się z rozwojem infrastruktury turystycznej oraz towarzyszącej. To powoduje również zwiększenie inwestycji turystycznych, a także wzrost zatrudnienia. Projekt będzie więc stanowił podstawę do spójnej realizacji tras rowerowych na terenie województwa zachodniopomorskiego.

Celem nadrzędnym niniejszego opracowania jest wyznaczenie głównych tras rowerowych, które pozwolą na kanalizację ruchu rowerowego, zwiększenie i dywersyfikację oferty turystycznej.

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

Wyznaczone w niniejszym opracowaniu główne wojewódzkie trasy rowerowe są powiązane z istniejącymi krajowymi i międzynarodowymi szlakami rowerowymi, a także oparte są na istniejącej, bądź już projektowanej, infrastrukturze rowerowej wraz z drogami leśnymi oraz bazują na lokalnych generatorach ruchu turystycznego, zwiększając potencjał pojedynczych ośrodków oraz całego województwa. Wyznaczenie przebiegu głównych tras wykonane zostało we współpracy z gminami, powiatami i instytucjami mającymi w swojej gestii drogi rowerowe lub infrastrukturę liniową mogące być wykorzystane na cele poprowadzenia ich śladem tras (np. drogi leśne, wały przeciwpowodziowe).

Trasy rowerowe tworzą spójną sieć przebiegającą przez ważniejsze atrakcje turystyczne regionu, zbierającą ruch z głównych ośrodków miejskich oraz uwzględniają potencjalne i już funkcjonujące generatory ruchu turystycznego. *Koncepcja* zawiera trasy klasyfikowane w zależności od możliwości i potrzeb turysty, rekomenduje utworzenie odpowiedniej infrastruktury niezbędnej przy trasach rowerowych oraz kieruje ruch rowerowy w atrakcyjne – również te mniej znane – punkty województwa.

Sukcesywna realizacja założeń *Koncepcji* przełoży się na policzalne i niepoliczalne zyski zarówno dla całego województwa jak i poszczególnych gmin. Wyznaczone na podstawie analiz główne trasy rowerowe pozwolą w spójny, a zarazem podyktowany rachunkiem ekonomicznym, sposób realizować inwestycje związane z turystyką rowerową – nowe drogi rowerowe i infrastrukturę z nimi związaną np. miejsca obsługi rowerzystów.

Zyskami policzalnymi będzie zwiększenie ilości turystów rowerowych, co przekłada się na ich wydatki na noclegi, wyżywienie czy miejscowe atrakcje, pozostawiane na terenie województwa zachodniopomorskiego. Założona skala wzrostu wizyt turystów będzie odczuwalna w skali województwa, a przede wszystkim przełoży się na zyski poszczególnych gmin – zarówno tych położonych na trasie głównych szlaków rowerowych, jak i tych leżących poza głównymi szlakami. Jednym bowiem z założeń *Koncepcji* jest projektowanie tras rowerowych w systemie „kręgosłupa i ości”, co pozwala na wyznaczenie głównych – przelotowych szlaków („kręgosłupa”) oraz połączenie ich z atrakcjami poprzez łączniki lub zapętlone trasy rowerowe zwane „ościami”. Założenie takie pozwala na sprawne poruszanie się pomiędzy odległymi punktami województwa, ale umożliwia jednocześnie zwiedzanie atrakcyjnych miejsc oraz stwarza możliwości wariantowania trasy w zależności od potrzeb i chęci użytkownika. Stwarza także równe szanse zysku zarówno dla gmin położonych „na” szlaku jak i tych od niego oddalonych.

Zyskami niepoliszalnymi są: propagowanie wśród środowisk związanych z turystyką rowerową Pomorza Zachodniego i poszczególnych jego atrakcji, wzrost popularności marki

Pomorza Zachodniego. Zwiększenie świadomości mieszkańców województwa co do atrakcyjności regionu oraz stworzenie pozytywnego wizerunku długodystansowych podróży rowerowych dzięki zróżnicowanym i odpowiadającym różnym potrzebom trasom rowerowym. Jednocześnie zwiększenie liczby osób poruszających się rowerem stanowi istotny element profilaktyki zdrowotnej i ochronę środowiska.

ZAKRES OPRACOWANYCH MATERIAŁÓW

Zakres materiału końcowego "Konceptji 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 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 w tym:
 - opis przebiegu i rozwiązań technicznych w różnych wariantach
 - wskazanie kluczowych inwestycji,
 - parametrów technicznych przyjętych typów inwestycji,
 - analiza kosztów realizacji inwestycji,
 - analiza barier i zagrożeń,
 - opisanie źródeł finansowania inwestycji,
 - założenia planu wdrożeniowego projektu;
- załączniki tabelaryczne obejmujące:
 - szczegółową analizę tras priorytetowych (załącznik uchylony),
 - szczegółowe szacunki typów inwestycji i kosztów budowy tras rowerowych;
- załączniki graficzne:
 - mapy tras priorytetowych obrazujące stan istniejący (załącznik uchylony),
 - mapy tras priorytetowych obrazujące typy inwestycji,
 - mapa tras priorytetowych obrazująca szacunkowe koszty inwestycji (załącznik uchylony).

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

Zawiera wszelkie informacje i aktualności nt. realizacji projektu, w tym m.in. przebieg korytarzy, dokumentacja przebiegu prac (dokumentacja zdjęciowa zinwentaryzowanych odcinków i opisy tras), relacje ze spotkań z interesariuszami oraz dwie mapy interaktywne:

- mapa interaktywna inwentaryzacji dróg rowerowych i dróg leśnych utwardzonych, projektowanych dróg dla rowerów oraz szlaków rowerowych;
- mapa interaktywna z przebiegiem priorytetowych tras rowerowych.

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.

1.2. Charakterystyka użytkownika tras rowerowych

Najistotniejszym zagadnieniem jakie należy rozstrzygnąć przy projektowaniu tras rowerowych jest kwestia określenia odbiorcy produktu, poznanie jego potrzeb i możliwości.

Wśród rowerzystów można wyróżnić kilka profili użytkowników:

- rowerzysta długodystansowy,
- rowerzysta rekreacyjny,
- rowerzysta wyczynowy,
- rowerzysta miejski,
- rowerzysta okazjonalny.

Każdy z nich reprezentuje odrębne wymagania, potrzeby i możliwości, charakteryzuje się różnym doświadczeniem jazdy i możliwościami fizycznymi. Poprzez określenie profilu można określić stopień umiejętności jazdy rowerzysty oraz preferencje dotyczące trasy i infrastruktury rowerowej.

Rowerzysta długodystansowy: tzw. turysta rowerowy, jest osobą sprawnie poruszającą się na rowerze, w różnym wieku i w różnej kondycji fizycznej. Rowerzyści długodystansowi najczęściej podróżują w grupie, mogą to być osoby starsze, rodziny z dziećmi lub inne zorganizowane grupy. Często korzystają z położonych przy trasie przejazdu Miejsc Obsługi Rowerzystów oraz obiektów noclegowych, gastronomii, punktów napraw i atrakcji turystycznych w pobliskich miejscowościach. Rowerzysta długodystansowy jedzie obciążonym bagażem rowerem trekkingowym, często ciągnąc przyczepkę, przemieszcza się powoli i wymaga gładkich stabilnych nawierzchni. Często korzysta z komunikacji zbiorowej (pociągi, samoloty) przewożąc swój rower.

Rowerzysta rekreacyjny: są to osoby w różnym wieku, o różnej kondycji fizycznej i umiejętnościach jazdy, pokonujący najczęściej jednodniową trasę o dystansie ok. 20-90 km. Podróżują bez większego bagażu, często w mniejszej lub większej grupie (np. rodziny z dziećmi, kolonie szkolne). Do grupy tej zaliczają się turyści i wczasowicze korzystający z roweru podczas "nierowerowych" wyjazdów wakacyjnych czy jednodniowych wycieczek weekendowych. Rowerzysta rekreacyjny najczęściej korzysta z roweru trekkingowego, jednak spotkać można także inne typy rowerów (miejskie, wypożyczone, tandemy), nierzadkie są przyczepki i foteliki dla dzieci.

Rowerzysta wyczynowy: do tej grupy zaliczyć można zarówno rowerzystów szosowych, górskich jak i osoby uprawiające ekwilibrystykę rowerową. Grupa ta wymaga indywidualnie przygotowanych tras rowerowych przystosowanych do każdego z profili użytkownika. W grupie tej przeważają ludzie młodzi, prawie zawsze w dobrej lub bardzo dobrej kondycji fizycznej. Najczęściej korzystają dodatkowego transportu - własnego samochodu, okazjonalnie z kolei.

Rowerzysta miejski: uczestnik ruchu poruszający się rowerem w obrębie aglomeracji miejskiej, porusza się w terenie miejskim różnymi typami rowerów, drogami rowerowymi i jezdniami w zależności od możliwości układu komunikacyjnego. Rowerzysta miejski realizuje głównie cele komunikacyjne (np. dojazdy do pracy, szkół), co sprawia, że poszukuje najprostszej i najszybszej drogi. W tej grupie rowerzystów zawiera się cały przekrój wiekowy uczestników, są to osoby dorosłe o różnej kondycji i umiejętnościach, są dzieci powyżej 10 roku życia, które zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym porusza się jak osoba dorosła oraz osoby starsze. Pełen przekrój stanowią także rowery jakimi poruszają się rowerzyści miejscy są to: rowery miejskie (często z wypożyczalni), rowery szosowe (kurierzy, często tzw. ostre koło), rowery trekkingowe i górskie, rowery dziecięce i nietypowe (rowery poziome, riksze).

Rowerzysta okazjonalny: uczestnik ruchu poruszający się rowerem raz w miesiącu lub rzadziej. Brak doświadczenia w poruszaniu się i prowadzeniu roweru decydują, że są to osoby stwarzające najwięcej sytuacji konfliktowych podczas poruszania się. Poruszają się różnymi typami rowerów będącymi w różnym stanie technicznym.

Ryc. 1, 2 Turyści rowerowi obciążeni bagażem



Oprócz profili rowerzystów wyróżnić można główne typy rowerów, każdy z nich przeznaczony jest do konkretnego rodzaju trasy oraz sposobu jazdy:

- rower miejski,
- rower trekkingowy (turystyczny),
- rower górski,
- rower szosowy,

Ponadto występują rowery nietypowe np. tandemy, riksze, rowery poziome, trójkołowe, elektryczne, ewolucyjne i kilkanaście innych rodzajów rowerów jednośladowych.

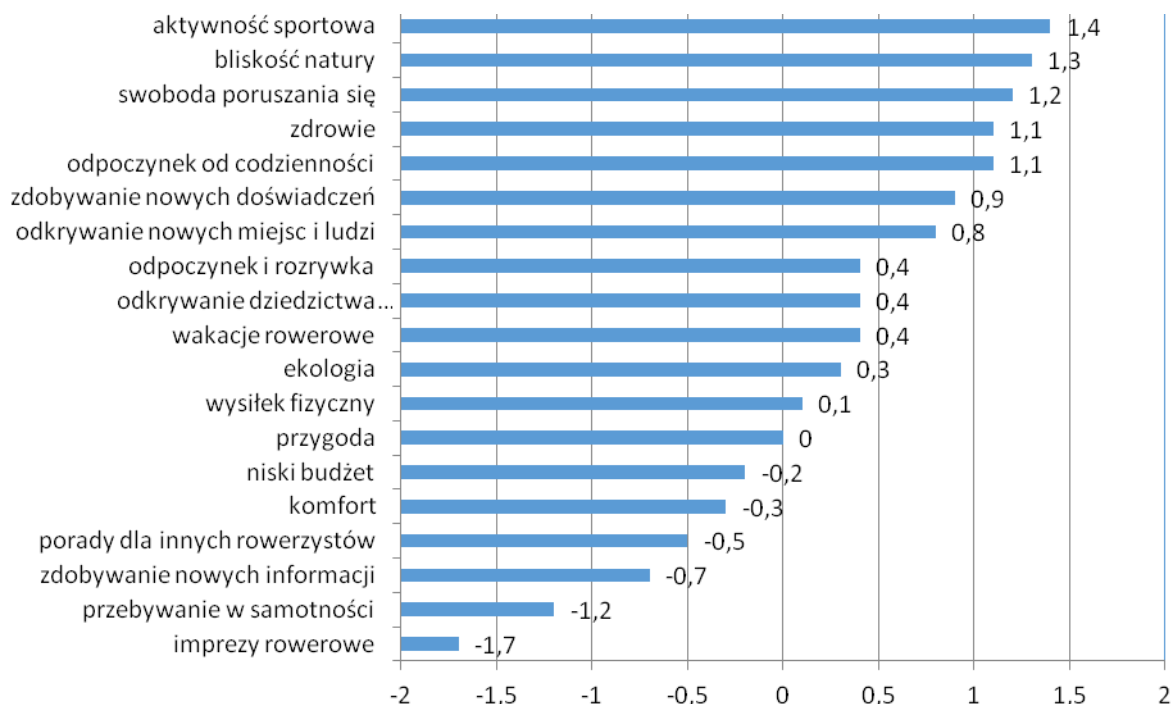
W przypadku rowerów, którymi najczęściej poruszają się turyści rowerowi (trekkingowe i szosowe) podróżujący z cięższym bagażem, konieczny jest podwyższony standard tras. Rowery takie są stosunkowo szybkie, ale nie nadają się do gwałtownych manewrów czy trudnej nawierzchni (błoto, piach, duże nierówności, ostre skręty). Problemem jest też przenoszenie takich rowerów przez przeszkody terenowe, np. schody. Dodatkowym elementem utrudniającym jazdę są przyczepki bagażowe lub dziecięce, które mogą nie mieścić się na niektórych obiektach technicznych (zaadaptowane dla rowerzystów kładki, przepusty, schody, pochylnie itp.) i nie są przystosowane do trudnych warunków terenowych.

Różnice w trybie jazdy, częstotliwości użytkowania i typu używanego sprzętu dają możliwość określenia grupy docelowej danej trasy rowerowej, a jednocześnie pozwalają na dostosowanie planowanych i już istniejących tras do jak największej grupy odbiorców. Jednym z założeń *Koncepcji* było takie zaprojektowanie przebiegu tras głównych, aby były one dostosowane do jak najliczniejszej grupy odbiorców. Grupą o największych wymaganiach są rowerzyści długodystansowi (obciążenie roweru, przyczepki, podróże z dziećmi) i to właśnie do ich wymagań dostosowuje się standardy dla tras głównych. Wyższy standard trasy zaprojektowany z myślą o rowerzystach długodystansowych będzie odpowiedni także dla pozostałej grupy użytkowników, np. rowerzyści rekreacyjnego, okazjonalnego czy osób dojeżdżających lokalnie do pracy.

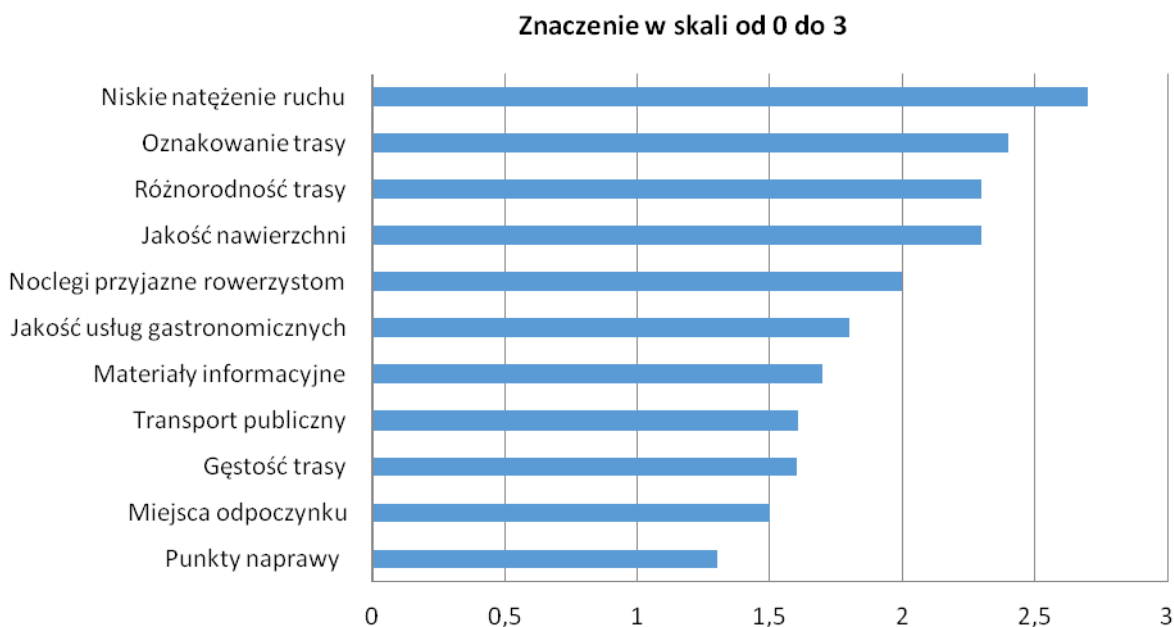
Z kolei trasy poboczne mogą być dedykowane dla konkretnej grupy odbiorców jak rowerzyści górscy lub kolarze szosowi i stanowić będą dodatkową atrakcję danego szlaku podstawowego. Nie mogą stanowić podstawowej trasy głównej, powinny jednak posiadać alternatywę dostępną dla każdego użytkownika.

Jak wskazują badania rowerzyści cenią sobie jazdę na rowerze jako formę aktywności fizycznej, która jest zdrowa i relaksująca. Inne główne motywy to bliskość natury i swoboda poruszania się w celu odkrywania nowych ścieżek i rejonów.

Do najważniejszych elementów charakteryzujących standard tras rowerowej rowerzyści zaliczają niskie natężenie ruchu, oznakowanie, różnorodność trasy i jakość nawierzchni. Najmniejsze znaczenie według rowerzystów mają punkty naprawy, jednak także one podobnie jak miejsca odpoczynku są istotnym elementem wyposażenia tras długodystansowych.

Ryc. 3 Motywacje turystów rowerowych

Źródło: opracowanie własne na podstawie "The European cycle route network EuroVelo. Study" Directorate General for Internal Policies, European Parliament, 2012

Ryc. 4 Korzystanie z tras rowerowych w zależności od wyposażenia trasy – znaczenie elementów/wyposażenia trasy dla ruchu rowerowego

Źródło: opracowanie własne na podstawie "The European cycle route network EuroVelo. Study" Directorate General for Internal Policies, European Parliament, 2012 [Trendscope (2008b)]

1.3. Podstawowe standardy długodystansowych tras rowerowych

W Polsce nie uregulowano dotychczas standardów dla tras lub szlaków rowerowych, poza kwestią oznakowania. Rowerzyści, jak każdy inny uczestnik ruchu drogowego, a zarazem turysta, ma swoje wymogi oraz oczekiwania. Aby można było je spełnić holenderska organizacja standaryzacyjna C.R.O.W. opracowała kryteria¹, do których należy dostosowywać trasy i drogi rowerowe. Kryteria te mają swoje mierzalne parametry i wartości graniczne, dzięki czemu można ocenić czy dana infrastruktura jest przyjazna dla rowerzystów. Były one tworzone z myślą o miejskich sieciach dróg rowerowych, jednak z pewnymi modyfikacjami mogą zostać przeniesione także na skalę tras regionalnych. Do programu wymogów C.R.O.W. zalicza się:

- **Spójność**

Infrastruktura rowerowa powinna tworzyć spójną całość i być połączona z wszystkimi źródłami i celami podróży rowerowych. Musi mieć odpowiednie oznakowanie i wyprowadzać czytelne połączenia do atrakcji na trasie.

- **Bezpośredniość**

Infrastruktura rowerowa powinna stale oferować rowerzystom połączenie najkorzystniejsze w odniesieniu do czasu i odległości. Unika niepotrzebnych objazdów i pętli wydłużających drogę, jest możliwie prosta i szybka do pokonania.

- **Atrakcyjność**

Infrastrukturę rowerową należy tak zaprojektować i dopasować do otoczenia, aby jazda na rowerze była atrakcyjna i przyjemna. Trasa powinna przebiegać przez tereny zapewniające subiektywne i obiektywne poczucie bezpieczeństwa, w miarę możliwości przez obszary cenne kulturowo i przyrodniczo - wykorzystując ich atrakcyjność.

- **Bezpieczeństwo**

Infrastruktura rowerowa powinna gwarantować bezpieczeństwo ruchu drogowego zarówno rowerzystów, jak i innych użytkowników dróg oraz dążyć do uczucia pewności. Zalecane jest m.in. unikanie dróg publicznych o dużym natężeniu ruchu i wysokich prędkościach, minimalizacja punktów kolizji z ruchem samochodowym i pieszym, co oznacza separację przy większych różnicach prędkości i integrację przy niższych prędkościach

- **Wygoda**

Infrastruktura rowerowa powinna umożliwić szybki i wygodny przepływ ruchu rowerowego. Składa się na to minimalizacja przewyższeń, zapewnienie dobrej nawierzchni i usług dedykowanych rowerzystom (noclegi, gastronomia, punkty serwisowe) oraz minimalizacja konieczności zatrzymywania i ponownego zatrzymywania rowerów.

¹ C.R.O.W. Postaw na rower. Podręcznik projektowania przyjaznej infrastruktury

Powyższe reguły, propagowane także przez europejską sieć szlaków rowerowych EuroVelo (projekt Europejskiej Federacji Cyklistów), powinny być spełniane na każdym z etapów realizacji dróg rowerowych: projektowania tras i ich wariantów, projektowania sieci rowerowej, a także konkretnych rozwiązań technicznych. Ponadto w swoim podręczniku dot. tworzenia tras² EuroVelo wymienia następujące podstawowe elementy tworzenia tras:

- infrastruktura (oznakowane drogi publiczne o niskim natężeniu ruchu, drogi dla rowerów, drogi "zielone", gładka i solidna nawierzchnia, oznakowanie, miejsca odpoczynku)
- usługi (zakwaterowanie dostępne co 30 - 90 km, wypożyczalnie rowerów, gastronomia co 15 - 45 km, punkty serwisowe itp.)
- promocja i marketing (strony internetowe, broszury, mapy itp.)
- organizacja i finansowanie (koordynacja, zbiórka funduszy, monitoring itd.)

Turysta rowerowy pokonuje długodystansowe odcinki podczas kilku dni, a nawet kilku tygodni, przewozi ze sobą także cały bagaż w sakwach lub przyczepce. Dojeżdża pociągiem lub samolotem do miejsca, skąd rozpoczyna swoją trasę, pokonując dziennie 30 - 90 km zwiedzając region. Dystans ten jest istotny przy planowaniu przebiegu trasy oraz infrastruktury towarzyszącej (punkty gastronomiczne, noclegowe, połączenia z innymi środkami transportu). W przypadku Pomorza Zachodniego, gdzie główne trasy są w fazie projektowania najważniejszym elementem na tym etapie jest infrastruktura: spójna sieć wysokiej jakości dróg, po których będą mogli poruszać się turyści rowerowi, odpowiednie jej oznakowanie oraz wyposażenie w miejsca odpoczynku przeznaczone dla rowerzystów.

W oparciu o doświadczenia, zebrane informacje i sytuację faktyczną i realne możliwości finansowe przyjąć należy następujące podstawowe standardy długodystansowych tras rowerowych:

1. Trasa powinna na całej długości przebiegać po nawierzchni utwardzonej; minimalny standard utwardzenia to kruszywo z warstwą klinującą, zalecana nawierzchnia bitumiczna.
2. Miejsca obsługi rowerzystów powinny być zlokalizowane nie rzadziej niż co 10 km.
3. Obiekty gastronomiczne i sklepy spożywcze powinny być dostępne z trasy się nie rzadziej niż co 20–30 km – standard optymalny nie rzadziej niż 15 km.
4. Obiekty noclegowe powinny być dostępne na każdej trasie nie rzadziej niż co 50, optymalnie co 30 km, przy czym należy dążyć do certyfikowania obiektów noclegowych zapewniających pewność uzyskania noclegu nawet na jedną noc.

²

"EuroVelo - Guidance on the route development process", European Cyclists' Federation, 2011

1.4. Główne założenia projektowania tras rowerowych

HIERARCHICZNOŚĆ

"Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego" opiera się na zasadzie hierarchizacji tras. Na podstawie "Standardów projektowych i wykonawczych dla tras rowerowych województwa zachodniopomorskiego" przyjęto następujący podział klas:

- **trasy główne** – łączące węzły komunikacyjne, większe miasta i prowadzące przez największe atrakcje turystyczne regionu;
- **trasy pozostałe** – pomocnicze i współpracujące, łączą trasy główne z wszystkimi nieobsługiwanyymi przez nie bezpośrednio źródłami i celami podróży.

Hierarchia ta nawiązuje do zasady "kręgosłupa i ości", gdzie trzonem są trasy główne, a dopełnieniem trasy pozostałe. Obie kategorie są podstawą do stworzenia regionalnej sieci tras, w której najważniejszym i spajającym elementem jest kręgosłup tras głównych, do którego doprowadzone są pomniejsze trasy pomocnicze i uzupełniające. Trasy powinny wyprowadzać połączenia do międzynarodowych tras rowerowych oraz regionów ościennych, w tym po drugiej stronie granicy. Tworzenie szlaków w postaci pętli możliwe jest jedynie w przypadku tras pozostałych (tematycznych, rekreacyjnych, sportowych itp.), jednak one także muszą być skomunikowane z "kręgosłupem", czyli trasami głównymi. Innymi słowy, aby sieć regionalnych tras rowerowych można było nazywać siecią, trasy muszą być ze sobą powiązane, docelowo z korytarzami wyższymi w hierarchii.

Podkreślić należy iż trasy główne nie muszą służyć jedynie rowerzystom długodystansowym, ich poszczególne odcinki z powodzeniem mogą być wykorzystywane przez lokalnych mieszkańców, cyklistów rekreacyjnych czy weekendowych. Jak wyjaśniają autorzy projektu "Miasta dla rowerów"³: trasa główna może być zarazem trasą lokalną - np. kiedy umożliwia łatwy i bezpieczny wyjazd z miasta w kierunku terenów rekreacyjnych oraz innych szlaków rowerowych w okolicy.

Patrząc przez pryzmat funkcjonalny trasy główne pełnią przede wszystkim funkcję tranzytowych tras turystycznych (o największych wymogach), ale naturalnie część odcinków można przypisać także pozostałym kategoriom, np. drogi dla rowerów w miastach czy łączące mniejsze miejscowości pełnią również funkcję użytkową, a na obrzeżach miast i w ich obszarach funkcjonalnych drogi rowerowe są użytkowane w dużej mierze przez turystów rekreacyjnych.

Główne trasy rowerowe powinny mieć długość minimum 100 km, a ich początek i koniec musi znajdować się na styku z inną trasą główną albo na granicy województwa/państwa albo na dworcu kolejowym, terminalu promowym bądź innym miejscu, z którego kontynuacja podróży odbywa się transportem wodnym. Istotna jest również dostępność do transportu kolejowego w trakcie przebiegu trasy, co pozwala turystom na swobodne dzielenie trasy na wybrane odcinki.

³ <http://www.rowery.org.pl/rowery.htm> (dostęp 27.08.2015)

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.

W związku z powyższym przyjęto następujące założenia wytyczania tras rowerowych:

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).

Trasy wypracowane w *Koncepcji* są tak zaprojektowane, aby były dostępne dla każdego rowerzysty, niezależnie od kondycji fizycznej, typu roweru czy obciążenia bagażem. Mają one służyć rozwojowi turystyki masowej, dostępnej dla każdego, a przez to przynoszącej największe dochody dla lokalnych przedsiębiorców oraz skupiającej nowo powstające punkty usług turystycznych.

W opracowaniu z racji skali wytyczono główne, długodystansowe trasy rowerowe województwa obejmujące potencjalny bądź już istniejący ruch rowerowy oraz łączące największe atrakcje regionu (pas nadmorski, Zalew Szczeciński i dolinę Odry oraz Pojezierze Zachodniopomorskie). Trasy główne poprowadzone są przez główne węzły komunikacyjne (dworce kolejowe, lotniska) oraz łączą ośrodki miejskie. Istotnym czynnikiem jest zwiększającym dostępność tras jest ich skomunikowanie z koleją, dzięki czemu potencjalni

użytkownicy (zwłaszcza ci spoza regionu) swoją podróż rowerową mogą rozpocząć pociągiem, przesiadając się następnie na rower.

Uzupełnieniem dla tras głównych powinny być trasy tematyczne i krótsze trasy lokalne, prowadzące do lokalnych atrakcji turystycznych, bądź dedykowane specyficznym użytkownikom (np. rowerzystom sportowym).

Aby uzyskać kompleksowy produkt turystyczny należy mieć na względzie koszty realizacji pełnej infrastruktury składającej się na trasy rowerowe. *Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego* wskazuje cztery trasy priorytetowe, dla których opracowano wstępną analizę wykonalności (patrz rozdz. IX). Podaje ona pełną informację o konieczności wybudowania lub zmodernizowania istniejących odcinków danej trasy priorytetowej oraz szacunkowych kosztach takiej realizacji w różnym przebiegu. Należy podkreślić, że przy projektowaniu przebiegu tras starano się wykorzystać istniejące drogi dla rowerów, ciągi pieszo-rowerowe oraz, w miarę możliwości, drogi leśne i lokalne o niewielkim natężeniu ruchu, wały przeciwpowodziowe i nasypy nieczynnych linii kolejowych. Zminimalizowano także przebieg przez drogi krajowe i wojewódzkie, który niósłby ze sobą znaczne koszty wybudowania zupełnie nowej drogi dla rowerów, a także obniżenie atrakcyjności.

TYPY DRÓG I NAWIERZCHNIE

Najbardziej pożądanym stanem infrastruktury drogowej na obszarach zamiejskich jest droga dla rowerów, z uwagi na potrzebę racjonalizacji wydatków środków publicznych, trasa wykorzystywać może również drogi leśne utwardzone, oraz drogi lokalne o niskim natężeniu ruchu samochodowego, którymi bezpiecznie może poruszać się rowerzysta jako współuczestnik ruchu. Wprowadzenie zmian w Ustawie Prawo Wodne stworzyło możliwość wykorzystania na potrzeby tras rowerowych wałów przeciwpowodziowych. W niniejszej *Koncepcji* za minimalny standard drogi wchodzącej w ciąg głównej trasy rowerowej uznano drogę utwardzoną kruszywem z warstwą klinującą. Pozawala to rowerzyście na bezpieczny przejazd, unikający przy tym odcinków sypek i błotnistych, które stanowią największe przeszkody często uniemożliwiające przejazd rowerzystom.

Jakość nawierzchni, a co za tym idzie bezpieczeństwo i komfort jazdy są jednym z podstawowych kryteriów, którymi kieruje się rowerzysta planując wyprawę. Trasy główne powinny umożliwiać bezpieczną i wygodną jazdę zarówno rowerzystom sprawnym fizycznie, jak i osobom mniej doświadczonym, starszym czy dzieciom. Podstawowym wymogiem jest również możliwość przejazdu rowerem z przyczepką i obciążonym sakwami.

Dobra nawierzchnia jest warunkiem, jaki trzeba spełnić, aby trasy były użytkowane przez jak największą liczbę rowerzystów. Powinna być ona utwardzona, wyrównana, by nie tworzyły się na niej kałuże, o możliwie niskich oporach toczenia. Najważniejsza z punktu widzenia rowerzysty warstwa ścieralna powinna być równa, gładka, a jednocześnie nie być śliska. Zalecane jest wykonywanie dróg dla rowerów z nawierzchni bitumicznej ze względu na niskie opory toczenia oraz równość.

Drogi rekreacyjne w lasach i na terenach otwartych często mają nawierzchnie tłuczniowe. Zaletą tego rozwiązania jest niski koszt budowy, dzięki czemu mogą powstawać dłuższe odcinki dróg. Wadą nawierzchni tłuczniowej jest ograniczenie możliwości wykorzystania jej

podczas opadów deszczu oraz tuż po nich. Nawierzchnia utwardzana kruszywem rozmywa się, dlatego należy zabezpieczyć jej brzegi np. krawężnikiem betonowym. Wadą tego typu dróg jest również duże pylenie i niska trwałość jeżeli dopuszczony jest na nich ruch samochodowy. Naprawy tego typu nawierzchni są tanie i szybkie w wykonaniu. Frakcja kruszywa nawierzchni tłuczniowej na drodze przeznaczonej dla ruchu rowerowego powinna wynosić 0/31,5,5 mm.

Ryc. 5, 6 Drogi z nawierzchni bitumicznej



Ryc. 7, 8 Drogi z nawierzchni tłuczniowej



Nawierzchnia z kostki betonowej (polbruk) jest powszechnie stosowana przy budowie chodników i dróg dla rowerów w Polsce. Z uwagi na nierówność nawierzchni – zwłaszcza w przypadku kostki fazowanej) i niską trwałość takich inwestycji, należy unikać tego typu rozwiązań. Jest to rozwiązanie niewygodne dla rowerzystów - oznacza mniejszy komfort jazdy i większe, groźne dla zdrowia, wibracje. Nawierzchnia brukowana jako bardzo wyboista nie ma praktycznie żadnego zastosowania dla rowerzystów. Zdarzają się przypadki,

że nie można jej uniknąć prowadząc trasę przez zabytkowe centra miast, nie ma jednak żadnego uzasadnienia dla stosowania jej w przypadku tworzenia nowych dróg dla rowerów.

Z kolei nawierzchnia gruntowa, często spotykana na szlakach rowerowych, nadaje się wyłącznie dla rowerzystów sportowych o dobrej kondycji i bez obciążonego roweru. Nieraz ulewne deszcze pozostawiają na niej na wiele dni ogromne kałuże lub błoto. Jest przez to wykluczona dla projektowanych turystycznych tras długodystansowych.

Sprawne i bezpieczne funkcjonowanie dróg rowerowych wymaga ich prawidłowego utrzymania. Nawierzchnia musi pozostać równa, niezarośnięta i z widocznym oznakowaniem. Stan nawierzchni nie powinien prowokować rowerzystów do wykonywania niebezpiecznych manewrów i prowadzić do zachwiania ich równowagi.

Ryc. 9 Droga z kostki betonowej fazowanej



Ryc. 10 Droga brukowana



Ryc. 11 Droga leśna z nawierzchni gruntowej



Ryc. 12 Droga polna z nawierzchni gruntowej



INTEGRACJA Z TRANSPORTEM ZBIOROWYM

Trasy rowerowe powinny być zintegrowane z transportem publicznym, najlepiej z transportem kolejowym, który daje najlepsze możliwości do przewozu rowerów. Przebieg trasy długodystansowej powinien łączyć tzw. punkty węzłowe – miejscowości będące elementami sieci połączeń kolejowych, autobusowych lub promowych, zlokalizowane w przystępnych dla cyklistów odległościach (maksymalnie co 150 km).

Transport zbiorowy przystosowany do przewozu rowerów oferuje rowerzystom długodystansowym ogromne udogodnienia w planowaniu dłuższych przejazdów, które chcą rozpocząć lub zakończyć w pewnej odległości od swojego miejsca zamieszkania. Szczególnie korzystanie z połączeń kolejowych jest popularną i wygodną formą łączenia wycieczek rowerowych z innymi formami transportu, a także najbardziej zrównoważonym rozwiązaniem. Świadczą o tym doświadczenia innych krajów, gdzie turyści rowerowi bardzo chętnie korzystają z tego typu intermodalnych rozwiązań komunikacyjnych⁴.

Ryc. 13 Pociąg kolei regionalnych dostosowany do przewozu rowerów



OZNAKOWANIE

Jedną z przyczyn małej popularności niektórych tras lub szlaków rowerowych jest ich słabe oznakowanie. Spójny, czytelny i rozpoznawalny system oznakowania pomaga rowerzyście w utrzymaniu się na trasie i wzbudza jego uczucie pewności. Odpowiednie oznakowanie świadczy o wysokiej jakości trasy, a zarazem promuje ją wśród lokalnych społeczności i przyjezdnych turystów.

⁴ "The European cycle route network EuroVelo. Study" Directorate General for Internal Policies, European Parliament, 2012

MIEJSCA OBSŁUGI ROWERZYSTÓW

Nieodłącznym elementem infrastruktury są Miejsca Obsługi Rowerzystów (MOR) lokalizowane w odległościach najlepiej co 10-15 km. Są to miejsca przeznaczone do odpoczynku rowerzystów i wyposażone w różne elementy infrastruktury w postaci: ławek, stojaków rowerowych, wiat chroniących przed deszczem, koszy na śmieci i map turystycznych. MOR o wyższym standardzie może także gwarantować: WC, restauracje i bary, miejsca noclegowe, wypożyczalnie rowerów, sklepy spożywcze z wyposażeniem rowerowym, punkty serwisowe itp.⁵

Ryc. 14 Przykład miejsca odpoczynku dla rowerzystów o podstawowym standardzie, Nadleśnictwo Tychowo



1.5. Przebieg prac projektowych

INWENTARYZACJA

Pierwszy etap prac nad *Koncepcją* związany był z jak najpełniejszą inwentaryzacją liniowej infrastruktury rowerowej (drogi dla rowerów, ciągi pieszo-rowerowe, pasy rowerowe), wraz ze sprawdzeniem informacji w terenie. Przeprowadzono go za pomocą ankietowego zebrania informacji od instytucji zarządzających różnymi rodzajami liniowej infrastruktury rowerowej (gminy, powiaty, zarządcy dróg). Zebrano również informacje o istniejących i realnych do wybudowania drogach leśnych o nawierzchni bitumicznej oraz z kruszywa samoklinującego o uziarnieniu 31,5 mm (dane przestrzenne zebrane na podstawie ankiet). Dodatkowo wskazano wały przeciwpowodziowe, których istnieje możliwość poprowadzenia drogi dla

⁵

„Podręcznik do projektowania tras rowerowych” Województwo Małopolskie, Kraków, grudzień 2013

rowerów. Wytypowane drogi leśne ze względu na wyłączenie ich z powszechnego ruchu pojazdów samochodowych oraz na utwardzoną w dobrym standardzie nawierzchnię stanowią dobrą alternatywę dla dróg publicznych. Dane te pozwoliły zbadać długość takiej infrastruktury, określić jej ciągłość, a w konsekwencji określić możliwość budowy tras rowerowych wykorzystujących tę infrastrukturę.

Zebrano również informacje o planowanych inwestycjach w rowerową infrastrukturę liniową, a także dodatkowo o oznakowanych szlakach rowerowych, bez względu na ich stan i przejezdność. Dane zostały umieszczone na interaktywnej mapie i udostępnione w Internecie w celu szerszej weryfikacji ich zgodności ze stanem faktycznym. Ponadto trzykrotnie przeprowadzono badania ruchu rowerowego w 5 punktach pomiarowych zlokalizowanych na obszarze województwa. Liczenie rowerzystów miało przede wszystkim na celu zdobycie informacji wyjściowej do przyszłego monitoringu osiągniętych efektów realizacji inwestycji w infrastrukturę tras rowerowych.

WYZNACZENIE KORYTARZY GŁÓWNYCH TRAS ROWEROWYCH

Na terenie województwa wskazano tzw. generatory ruchu turystycznego (patrz rozdział 4.4.), czyli obszary najczęściej odwiedzane przez turystów, a także obszary o najwyższych walorach kulturowo-krajobrazowych, bez względu na obecny ruch turystyczny jaki te obszary obecnie generują (zakładając, że ich potencjał nie musi być obecnie wystarczająco wykorzystany). W oparciu o te analizy oraz o wyniki inwentaryzacji ankietowej wyznaczono korytarze głównych tras rowerowych, w ten sposób, aby maksymalnie wykorzystywały one w swoim przebiegu istniejącą infrastrukturę oraz łączyły generatory ruchu turystycznego, przebiegając przez najbardziej atrakcyjne obszary województwa.

Obszar województwa z racji warunków i zasobów naturalnych predysponowany jest do prowadzenia korytarzy we wszystkich kierunkach. Specyficzna geomorfologia (wzniesienia morenowe, utwory erozji fluwialnej i glacialnej) powierzchni województwa pretenduje obszar do wyznaczenia korytarzy o przebiegu północ południe głównie w korytarzach rzek np. Odry, Drawy, Parsęty, Regi. Natomiast równoleżnikowa linia brzegowa morza bałtyckiego oraz ułożenie pasów pojeziernych determinuje przebieg korytarzy na kierunku wschód – zachód.

Wszystkie korytarze tworzą spójną, hierarchiczną sieć. Oznacza to, że turysta wybierając dowolny korytarz do odbycia podróży rowerowej, może w punktach węzłowych zmienić destynację podróży i kontynuować jazdę innym szlakiem. Starano się tak prowadzić korytarze, aby jego poszczególne fragmenty składające się na całość szlaku, kończyły się i rozpoczynały na stacjach kolejowych jako zwyczajowych punktach startu i mety turystów rowerowych. Ponadto w założeniu główne korytarze mają swoją kontynuację poza granicami województwa.

Wyznaczając głównie korytarze tras rowerowych łączące największe ośrodki miejskie starano się w pierwszej kolejności wykorzystywać infrastrukturę już istniejącą. Dotyczy to zarówno infrastruktury dedykowanej rowerzystom tj. DDR, jak również szerokie wykorzystanie pozamiejskich dróg bitumicznych o niewielkim natężeniu ruchu samochodowym.

Na terenach miejskich i podmiejskich wykorzystywano głównie istniejące drogi dla rowerów, ciągi pieszo-rowerowe oraz inne ciągi z dopuszczonym ruchem rowerowym. Poza terenem zabudowanym starano się maksymalnie wykorzystać drogi rowerowe w ciągach dróg krajowych i wojewódzkich, które z oczywistych względów stanowią najkrótszą drogę między ośrodkami miejskimi.

Korytarze biegnące przez obszary leśne wykorzystują licznie występujące zmodernizowane drogi leśne o nawierzchni tłuczniowej zarekomendowane przez nadleśnictwa. Stanowią one doskonałą alternatywę dla dróg publicznych, gdyż z mocy ustawy o lasach ruch kołowy na drogach leśnych jest zakazany.

Wzięto również pod uwagę plany poszczególnych JST oraz innych aktorów (GDDKIA, ZZDW, ZZMIU, LP), co do budowy nowych dróg dla rowerów bądź kontynuacji już istniejących odcinków. Jest to szczególnie istotne w przypadku budowy dróg rowerowych w miejsce niewykorzystywanych bądź zlikwidowanych linii kolejowych. Nieczynne linie kolejowe doskonale nadają się na prowadzenie drogi rowerowej z racji niewielkich deniwelacji terenu oraz ustalonego, często optymalnego przebiegu.

USZCZEGÓLOWIENIE TRAS PRIORYTETOWYCH

Decyzją Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego do dalszych analiz i szczegółowego opracowania wybrano 4 trasy priorytetowe. Wybór związany był z ich obecną atrakcyjnością, stopniem aktualnego zagospodarowania, atrakcyjnością ich przebiegu oraz potrzebą aktywizacji społeczno-gospodarczej obszarów o najtrudniejszej sytuacji.

Wybrane trasy poddano uszczegółowieniu, które polegało na:

- a) przeanalizowaniu możliwych wariantów przebiegu każdej z tras – na niektórych odcinkach trasa analizowana była w 5 różnych wariantach;
- b) przejechaniu na rowerze tras w różnych wariantach; podczas przejazdu dokonano rejestracji video ze śladem GPS z przebiegu trasy;
- c) przeprowadzaniu spotkań z samorządami i nadleśnictwami, podczas których przedstawiano warianty przebiegu tras oraz dokonywano konsultacji w celu wyboru możliwości ich optymalnego przebiegu;
- d) analizie materiałów video, która pozwoliła opisać możliwe warianty oraz wybrać te, które z powodu obecnego stanu lub realności przeprowadzania inwestycji poddane zostały dalszym analizom;
- e) opisaniu tras we wszystkich wybranych wariantach pod względem atrakcji przyrodniczo kulturowych oraz stanu zagospodarowania turystycznego;
- f) dokonaniu oszacowania kosztów budowy lub remontu dróg w celu doprowadzenia ich do bezpiecznego i komfortowego dla rowerzysty stanu.

Wynikiem końcowym jest wskazanie 4 głównych korytarzy rowerowych wraz z ich szczegółową inwentaryzacją w terenie, obrazującą aktualny stan oraz zaproponowanie potrzebnych inwestycji, w razie potrzeby w różnych wariantach.

II Turystyka rowerowa w dokumentach europejskich, krajowych, regionalnych oraz polskim prawodawstwie

2.1. Polityka europejska

Z uwagi na fakt, że na szczeblu europejskim nie powstała jeszcze żadna spójna polityka dotycząca kolarstwa, zagadnienia dotyczące transportu rowerowego poruszane są w politykach związanych z różnymi obszarami tematycznymi. Miejska mobilność, czy bezpieczeństwo drogowe – mające bezpośrednie przełożenie na kwestie ruchu rowerowego – stanowią składową polityki związanej z szeroko pojętym transportem. Inicjatywy rowerowe są również wspierane w ramach innych programów – jak choćby regionalnych czy badawczych. Transport rowerowy znalazł odzwierciedlenie w następujących dokumentach polityki unijnej: 2010 policy orientations on road safety 2011-2020, Urban Mobility Package of 2013 – zawierający rekomendacje Komisji Europejskiej dotyczące planów zrównoważonej mobilności w obszarach zurbanizowanych. Odniesienia do turystyki rowerowej pojawiają się również w kontekście zrównoważonej turystyki. Komisja Europejska przydziela ponadto granty wybranym projektom, poświęconym rozwojowi tras rowerowych na terenie Europy, a także wspiera koordynację i promocję międzynarodowych tras EuroVelo (dokładny opis sieci EuroVelo znajduje się w rozdziale 3.1).

Od 2013 r. unijne prawodawstwo wspiera rozwój synergii transportu i turystyki. Komisja Europejska w swoim programie Intelligent Energy Europe Programme (IEE) wskazywała transport rowerowy jako wkład na rzecz polityki klimatycznej oraz czystej, zrównoważonej energii. W obszarze Energii i Transportu (STEER) program wspierał kilka nieinfrastrukturalnych projektów mających na celu promowanie kolarstwa, jako codziennego środka transportu. Zamierzone cele osiągnęte były poprzez wspieranie miast w tworzeniu odpowiednich polityk i strategii rowerowych. Pomimo iż program IEE skończył się w roku 2013, niektóre projekty są kontynuowane. Współfinansowanie projektów badawczych odbywa się obecnie w ramach programu Research and Innovation Horizon 2020, którym UE może wspomagać projekty związane z inteligentnym, zielonym i zintegrowanym transportem.

Jednocześnie transport rowerowy został uwzględniony w EU Health Programme 2008-2013, który przykładowo wspierał projekty zachęcające do większej aktywności fizycznej, ze względu na jej dobroczynny wpływ zdrowotny.

UE wspiera także platformy wymiany najlepszych praktyk takich jak m.in. City VITALity Sustainability Initiative (CIVITAS), European Platform on Mobility, Management (EPOMM) oraz Urban Mobility Observatory (ELTIS), które posiadają m.in. dane związane z transportem rowerowym. W okresie programowania na lata 2007 – 2013 UE udostępniła w przybliżeniu 600 milionów euro na projekty dotyczące kolarstwa, zwłaszcza w ramach funduszy strukturalnych.

Możliwości dofinansowania z europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych w okresie programowania na lata 2014–2020 zależą od kształtu i charakteru umów partnerskich z poszczególnymi krajami członkowskimi, gdyż te determinują rodzaj dofinansowania z funduszu ERDF oraz Funduszu Spójności. Dodatkowo program Connecting Europe Facility (CEF) może wesprzeć obszerne projekty infrastrukturalne związane

z transeuropejskimi sieciami transportowymi, które mogą zawierać także elementy infrastruktury rowerowej.

W maju 2015 r. Parlament Europejski opublikował instrukcję dotyczącą rowerowej mobilności na terenie UE jako odpowiedź na rosnące zapotrzebowanie na wytyczne i polityki związane z transportem rowerowym, wynikające z coraz większej liczby osób korzystających z tej formy przemieszczania się. W instrukcji znalazły się również odniesienia do innych dokumentów, związanych z podobnymi zagadnieniami i wspierającymi kolarstwo, takich jak: Cycling, Health and Safety, OECD/ITF, 2013.; The European cycle route network Eurovelo, EP Policy Department B, European Parliament, 2012.; Promotion of Cycling: Give cycling a push, PRESTO Cycling Policy Guide, 2010.; The promotion of cycling, EP Policy Department B, European Parliament, 2010.

2.2. Dokumenty krajowe

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego na lata 2010–2020

Jest to rządowa wizja rozwoju polskich regionów do 2020 r. „Określa najważniejsze wyzwania, założenia i cele polityki regionalnej państwa. Wyznacza też zasady i mechanizmy współpracy pomiędzy rządem a samorządami wojewódzkimi oraz koordynacji działań obu szczebli”⁶.

Kontekst krajowy dokumentu sprawia, że odniesienie do ruchu rowerowego występuje w kontekście polityki transportowej. Są to zagadnienia dotyczące odpowiedniej infrastruktury transportowej do wspierania konkurencyjności i spójności terytorialnej kraju poprzez zwiększenie wzajemnych powiązań międzynarodowych i miast wojewódzkich głównie przez transport publiczny, zmniejszenie różnicowań i zwiększenie dostępności do usług i dóbr podstawowych m.in. poprzez lokalną infrastrukturę transportową. W zakresie zmian klimatycznych rozwój transportu samochodowego ma negatywny wpływ na obserwowane od dłuższego czasu zmiany klimatu, rozwój transportu „zapewniający większą płynność ruchu (...) może w istotny sposób przyczynić się do osiągnięcia celów w tym zakresie”⁷. Dostępność komunikacyjna do ośrodków innowacji, centrów nauki i wiedzy oraz rynków pracy i edukacji przeciwdziała procesom marginalizacji. Niezbędne jest również uwzględnienie możliwości dotarcia turystów do najważniejszych obszarów i atrakcji turystycznych.

Koordynacja z innymi politykami krajowymi i instrumentami wsparcia o charakterze terytorialnym, mająca na celu dopasowanie i ukierunkowanie krajowych środków publicznych jest szczególnie istotna m.in. w sektorze polityki transportowej. Doprowadzić ma to (docelowo do roku 2020) „do wzrostu znaczenia sektorów konkurencyjnych i ich lokalizacji w obszarach miejskich, a tym samym następować będzie zwiększenie roli ośrodków miejskich. Towarzyszyć temu będzie rozwój procesów urbanizacyjnych, w tym związanych z poprawą i optymalizowaniem ładu przestrzennego terenów miejskich, poprawą realizowania usług publicznych, zwłaszcza dotyczących rozwoju miast i ich rewitalizacji, rozwojem infrastruktury komunikacyjnej, transportu publicznego i mieszkalnictwa”⁸. Istotna

⁶ Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego na lata 2010-2020

⁷ tamże

⁸ tamże

jest także koordynacja rozproszonych lokalnych inwestycji sportowych oraz koordynowanie działań na poziomie regionalnym.

W zakresie wzmocnienia funkcji metropolitalnych ośrodków wojewódzkich KSRR wskazuje na rozwiązania integrujące przestrzeń funkcjonalnych obszarów miejskich w zakresie zagospodarowania przestrzennego, transportu czy rynku pracy. Również wdrożenie różnych rozwiązań organizacyjnych oraz rozbudowa i optymalizacja jakości systemów transportu na obszarach funkcjonalnych tych ośrodków, w tym innowacyjne rozwiązania dotyczące nowoczesnych systemów organizacji ruchu będą istotnym działaniem prowadzonym dla zmniejszania „zatłoczenia” miast. Modernizacja infrastruktury transportowej odbywać się będzie z zachowaniem ochrony środowisk cennych przyrodniczo oraz w sposób zapewniający ograniczenie presji na środowisko życia ludzi. W aspekcie finansowania zalecana jest koordynacja na poziomie regionalnym działań o większej skali oddziaływania, zgodnie ze wsparciem ukierunkowanym terytorialnie.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030) jest najważniejszym krajowym dokumentem strategicznym dotyczącym zagospodarowania przestrzennego kraju. W dokumencie przedstawiono wizję zagospodarowania przestrzennego kraju w perspektywie najbliższych dwudziestu lat, określono cele i kierunki polityki zagospodarowania kraju służące jej urzeczywistnieniu oraz wskazano zasady oraz mechanizmy koordynacji i wdrażania publicznych polityk rozwojowych mających istotny wpływ terytorialny. Tym samym KPZK 2030 ma wiele cech strategii ogólnorozwojowej, łącząc elementy zagospodarowania przestrzennego z czynnikami rozwoju społeczno-gospodarczego⁹.

Jednym z celów jest integracja obszarów funkcjonalnych głównych ośrodków miejskich poprzez działania służące poprawie dostępności transportowej. Wdrożone zostaną zintegrowane rozwiązania dotyczące multimodalnego transportu zbiorowego obejmującego różne środki transportu i elementy infrastruktury: kolej aglomeracyjną, tramwaje, autobusy, system kierowania ruchem, parkingi w systemie „parkuj i jedź”, komunikację rowerową i pieszą (łańcuch ekomobilności lub bezpieczne trasy rowerowe i pieszce oraz systemy wypożyczania i przechowywania rowerów). KPZK 2030 kładzie również nacisk na intensyfikację procesów integracji funkcjonalnej i kreowania sieci powiązań, w szczególności między centrami rozwoju – ośrodkami miejskimi i ich obszarami funkcjonalnymi. Jednym z fizycznych przejawów owych sieci mogą stanowić główne trasy rowerowe.

Polityka transportowa państwa na lata 2006–2025

W części diagnostycznej polityki transportowej państwa dużą wagę przypisuje się dominującym trendom w dziedzinie transportu. Zaobserwowano rosnące zapotrzebowanie użytkowników na rozwój transportu rowerowego i poprawę warunków ruchu pieszego, w tym przez tworzenie wydzielonych stref ruchu pieszego. Wskazano szereg zasad równoważenia rozwoju systemu transportowego min. zasadę wspierania energooszczędnych i mniej obciążających środowisko, gałęzi i form transportu: transport szynowy, morski i wodny śródlądowy, rower i ruch pieszy. Jednym z priorytetów (ogółem jest 10 priorytetów krajowej

⁹ Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

polityki transportowej) jest: poprawa jakości transportu w miastach, w tym poprzez poprawienie konkurencyjności transportu publicznego wobec indywidualnego, poprawę warunków ruchu pieszego i rowerowego, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych. Dużą wagę przywiązuje się do poprawy bezpieczeństwa i ochrony pieszych, dzieci i rowerzystów. Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego są grupa wymagająca specjalnej uwagi, gdyż stanowią prawie połowę liczby ofiar wypadków drogowych, a w obszarach miejskich jeszcze więcej. Cel ten będzie osiągnięty poprzez: zmiany prawne zwiększające role niechronionych uczestników w ruchu drogowym, powszechne stosowanie urządzeń fizycznej ochrony pieszych, budowę wydzielonych dróg rowerowych, system ochrony dzieci w drodze do szkoły.

Głównym zadaniem polityki transportowej państwa przestrzeni miejskiej powinno więc być wsparcie samorządów miast w realizacji polityki zrównoważonego rozwoju, odwrócenie niekorzystnych tendencji w przekształceniach przestrzennych oraz w rozwoju systemów transportowych i podtrzymanie zmian korzystnych. Jednym z podstawowych instrumentów polityki państwa w odniesieniu do transportu w miastach jest promowanie roweru jako ekologicznego środka transportu, w tym przez wspieranie rozwoju sieci dróg rowerowych.

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)

Struktura gałęziowa popytu na pracę przewozową w dalekobieżnych przejazdach osób (paskm¹⁰) będzie przez najbliższe 20 lat ulegała różnokierunkowym zmianom przy zakładanym niewielkim wzroście udziału popytu na przejazdy rowerami: z około 0,3% w 2009 r. do 0,4% w 2020 r. i 0,5% w 2030 r. Badania popytu nie dają jednak wystarczających sygnałów, jakie zmiany jakościowe w technologiach i organizacji transportu należy rozwijać, by zwiększyć dostępność, sprawność i efektywność systemu transportowego we wszystkich jego funkcjach. Zmiany te należy programować w oparciu o doświadczenia innych państw i analizę trendów w sferze wiedzy transportowej na świecie.

W zakresie transportu miejskiego, jak również w stosunku do wyzwań wynikających z konieczności ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowiska, należy podjąć następujące działania: wydzielanie obszarów zamieszkania bez dostępu dla samochodów, promowanie ruchu rowerowego i pieszego oraz rozwiązań ograniczających popyt na transport.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013–2020

Dokument stanowi kompendium wiedzy na temat bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Diagnozuje przyczyny, ofiary, sprawców i koszty materialne wypadków drogowych oraz wytycza główne obszary działań jakie są niezbędne do osiągnięcia celu jakim jest zero ofiar śmiertelnych na polskich drogach. Z Diagnozy wynika, że niechronieni uczestnicy ruchu stanowią łącznie niemal 50% wszystkich zabitych. Na szczególną uwagę zasługują rowerzyści stanowiący ok. 8% ofiar wypadków, podczas gdy ich udział w ruchu stanowi zaledwie ok. 1%. Podkreśla się jak duży wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego

¹⁰ Pasażerokilometr - stosowana w transporcie pasażerskim jednostka miary wykonanej pracy przewozowej jako iloczyn przewiezionych pasażerów i pokonanych przez nich odległości

mają działania planistyczno-projektowe, zwłaszcza przy obecnej wielofunkcyjności przeważającej części głównych dróg i ulic.

Część kierunkowa programu opiera się na 5 filarach. Jednym z nich jest filar "bezpieczny człowiek". Są to działania inżynierskie, edukacyjne i nadzór mające zapewnić bezpieczeństwo min. niechronionym uczestnikom ruchu w tym rowerzystą. W działaniach inżynierskich należy zaliczyć: upowszechnienie i wdrażanie drogowych środków ochrony uczestników ruchu drogowego w tym w szczególności pieszych i rowerzystów (infrastruktura dla pieszych i rowerzystów, organizacja ruchu uwzględniająca potrzeby rowerzystów), wdrażanie środków uspokojenia ruchu.

Kierunki rozwoju turystyki do 2015 roku

Dokument w części diagnostycznej wskazuje na brak systemu tras rowerowych z właściwym wyznaczeniem, oznakowaniem i infrastrukturą towarzyszącą. W dużej mierze stanowi powtórzenie zapisów Strategii rozwoju turystyki w Polsce na lata 2007–2013. Jednym z celów operacyjnych dokumentu jest zwiększanie dostępności turystycznej regionów przez rozwój transportu. Dotyczy to preferowania rozwoju różnych form transportu zbiorowego na trasach dojazdowych do terenów atrakcyjnych turystycznie, przede wszystkim poprzez wspieranie transportu kolejowego oraz poprzez tworzenie warunków dla ruchu rowerowego.

Strategia rozwoju polski zachodniej

Na przestrzeni ostatnich lat za się zaobserwować zmianę podejścia w programowaniu interwencji publicznej w polityce regionalnej. Istotą tych zmian jest coraz większe znaczenie wymiaru terytorialnego w prowadzeniu polityk rozwoju i związane z nim funkcjonalne ujęcie obszaru, który najczęściej wykracza poza granice administracyjne. Przejawem zmiany paradygmatu jest strategia ponad regionalna (makroregionalna) polski zachodniej¹¹. Sam dokument nie odnośni się bezpośrednio do turystyki rowerowej ale turystyka rowerowa doskonale wpisuje się priorytety programu jakimi są integracja przestrzenna i funkcjonalna makroregionu. Wzmocnienie wewnętrznych powiązań sieci transportowych pomiędzy głównymi miastami Polski Zachodniej - zwiększenie dostępności transportowej Polski Zachodniej w przestrzeni europejskiej poprzez wzmocnienie powiązań głównych miast makroregionu z Warszawą, Katowicami i Trójmiastem, Berlinem, Pragą, Wiedniem oraz Drezniem. Turystyka rowerowa wyrażona pod postacią głównych tras trasami stanowi kolejny element spajający przestrzeń makroregionu polski zachodniej. Drugim priorytetem w który wpisuje się koncepcja budowy głównych tras rowerowych jest budowa oferty gospodarczej makroregionu. Trasy rowerowe przy odpowiednim zaangażowaniu wszystkich aktorów mogą stanowić ponad regionalny produkt turystyczny.

¹¹ Warszawa, luty 2014

2.3. Dokumenty wojewódzkie

Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020

Strategia jest dokumentem, na podstawie którego prowadzona jest polityka rozwoju województwa. Do pierwszorzędnych zadań województwa dokument zalicza promocję turystyki ekologicznej i rowerowej. W diagnozie sytuacji społeczno-gospodarczej wielokrotnie podkreślane jest znaczenie turystyki dla gospodarki województwa, szczególnie w oparciu o bogactwo walorów naturalnych wraz z największą w kraju bazą noclegową. Coraz większą rolę w ofercie turystycznej odgrywa aktywny wypoczynek, w tym turystyka rowerowa wykorzystująca liczne szlaki rowerowe zlokalizowane na terenie województwa. W większości trasy rowerowe przebiegają w oparciu o walory krajobrazowe i środowiskowe, znacznie mniejszym generatorem ruchu rowerowego są zabytki i walory kulturowe województwa. Wizja i misja województwa w roku 2020 uwzględnia turystykę jako ważny element gospodarki regionu. Jeden z celów strategicznych ujętych w Strategii mówi o zwiększeniu przestrzennej konkurencyjności regionu, gdzie uwzględnia się zwiększenie dostępności miejscowości turystycznych oraz innych cennych zasobów przyrodniczych i rekreacyjnych, co ściśle wiąże się z aktywnym wypoczynkiem i długodystansową turystyką rowerową. Źródła finansowania wskazane w Strategii to w większości środki publiczne, realizacja celów zawartych w Strategii odbywać się więc powinna w ścisłej współpracy budżetu państwa oraz jednostek samorządu terytorialnego.

Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014–2020

Strategia dotycząca wkładu programu operacyjnego w realizację unijnej strategii na rzecz inteligentnego, zrównoważonego wzrostu sprzyjającego włączeniu społecznemu oraz osiągnięciu spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej. Dokument dzieli potrzeby regionalne wg priorytetów. Wśród potrzeb związanych z rozwojem przyjaznej dla środowiska infrastruktury transportowej na poziomie regionu wymienia rozwój zrównoważonego transportu miejskiego, którego nieodłącznym elementem są trasy rowerowe. W celu tematycznym CT4, dotyczącym wspierania przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach, uwzględniono wpływ indywidualnego transportu samochodowego na poziom emisji gazów cieplarnianych oraz konieczność zwiększenia liczby osób korzystających z transportu zbiorowego i rowerowego. Oprócz zwiększenia świadomości ekologicznej niebagatelny wpływ na zmianę sposobu korzystania ze środków transportu ma aspekt ekonomiczny, stanowiący korzyści wynikające z zastosowania rozwiązań promujących transport publiczny i rowerowy. RPO WZ 2014–2020 w swoich zapisach podkreśla wagę wsparcia infrastruktury transportu miejskiego dla osiągnięcia wskaźników strategicznych oraz spełnienia postanowień strategii Europa 2020. Założenia priorytetowe znajdują odzwierciedlenie w finansowaniu projektów o charakterze realizacyjnym: zakup taboru, budowa ścieżek rowerowych oraz społecznym: zwiększanie świadomości ekologicznej. Zagadnienie transportu rowerowego pojawia się również w priorytecie inwestycyjnym Naturalne otoczenie człowieka, pod kątem rozwoju i dofinansowania ścieżek rowerowych i pieszych w małych obszarach miejskich oraz obszarach wiejskich, jako elementu rozwoju i promowania publicznych usług turystycznych. Rozwój transportu zrównoważonego obejmuje również drogi regionalne (wojewódzkich, powiatowych i gminnych) zakładając

budowę obwodnic oraz modernizację newralgicznych sezonowo odcinków dróg do wyższych niż pierwotnie parametrów uwzględniających zwiększenie bezpieczeństwa, szczególnie niechronionych uczestników ruchu (piesi i rowerzyści).

Konsultacje założeń RPO WZ 2014–2020 w zakresie rozwoju infrastruktury rowerowej odbyły się w ramach konferencji „Rowerowe Przyspieszenie – transport miejski i rowerowy w perspektywie finansowej UE 2014–2020” zorganizowanej przez Urząd Marszałkowski wspólnie ze Stowarzyszeniem „Rowerowy Szczecin” 27.05.2013 r.

Komplementarnymi programami i politykami do RPO WZ w zakresie rozwoju transportu zrównoważonego (w tym rowerowego) jest Program Południowy Bałtyk 2014–2020 (rozbudowa istniejących szlaków rowerowych).

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego

Jako dokument obejmujący uwarunkowania wewnętrzne i zewnętrzne oraz kierunki rozwoju przestrzennego województwa w kontekście obszarów ościennych, PZPWZ uwzględnia istniejące międzynarodowe i międzyregionalne trasy rowerowe jako istotny element powiązań z obszarami sąsiadującymi. Trasy i szlaki rowerowe zaliczone zostały do elementów turystyki specjalistycznej, czyli czynnika podnoszącego atrakcyjność turystyczną regionu nie tylko w sezonie letnim ale i w przeciągu całego roku. Tym samym stały się istotną częścią dokumentów strategicznych i finansowych opracowywanych na poziomach gmin. Analiza uwarunkowań turystycznych wskazuje wyraźnie na związek szlaków rowerowych z innymi elementami turystyki specjalistycznej (turystyka konna, kajakowa) oraz z fragmentami infrastruktury technicznej (wały przeciwpowodziowe, nieczynne odcinki linii kolejowych) jako potencjału rozwojowego dla tras rowerowych. Uwarunkowania wskazują również na zależność pomiędzy ukształtowaniem terenu i zasobami naturalnymi a atrakcyjnością turystyczną, wskazując tym samym konkretne obszary województwa jako predestynowane do rozwoju turystyki specjalistycznej. W zakresie bezpieczeństwa ruchu Plan wskazuje dokument „Zachodniopomorska wizja ZERO” uwzględniająca „wdrożenie warunków chroniących bezpieczne korzystanie z dróg pieszych, dzieci i rowerzystów”, jako podstawę do działań prewencyjnych na terenie województwa. Jednocześnie podkreślono, że systematyczny rozwój i budowa nowych wydzielonych dróg rowerowych oraz działania edukacyjne są istotnym elementem zwiększającym bezpieczeństwo użytkowania. Jednym z kierunków rozwoju gospodarczego województwa jest wspieranie wzrostu gospodarczego poprzez rozwój turystycznego potencjału endogenicznego województwa, uwzględniający szerokie wykorzystanie turystyczne Odry i Międzyodrza m.in. w zakresie turystyki rowerowej. Realizacją tego zadania mają być projekty koncepcji tras i ścieżek rowerowych prowadzonych po przebiegu linii kolejowych oraz po wałach przeciwpowodziowych. W ramach wzmacniania i kształtowania systemu ponadregionalnych i transgranicznych powiązań drogowych województwa i usprawniania systemu dróg wojewódzkich, spójnego przestrzennie z systemem dróg krajowych, jako zalecenia wskazano poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Szczególnie podkreślono tu budowę ciągów dróg rowerowych z maksymalną separacją ruchu rowerowego od ruchu kołowego.

Strategia Rozwoju Turystyki w Województwie Zachodniopomorskim do 2015 roku

Dokument realizujący koncepcję kompleksowego rozwoju gospodarki turystycznej w regionie przedstawiający podstawę do dalszych działań oraz wskazujący kierunki tychże. Dokument przedstawiając dotychczasowe działania przekształcające obraz województwa wymienia m.in. wytyczenie wielu ciekawych szlaków rowerowych i rowerowo-piesznych, w tym eko-turystycznych np. „Szlak Zielona Odra”, „Szlak Orła Białego”. Strategia przedstawia obszary priorytetowe, w których opisuje szereg działań i zaleceń. Priorytet 3 „Kształtowanie Przestrzeni Turystycznej” swoim zakresem obejmuje budowę konkurencyjnych rozwiązań wśród zróżnicowanych form turystycznych występujących na obszarze województwa. W celu pośrednim: Równoważenie dysproporcji czasowych i przestrzennych w rozwoju funkcji turystycznych województwa, dokument na pierwszym miejscu listy rozwoju gamy produktowej dedykowanej turystyce aktywnej i specjalistycznej wymienia turystykę rowerową z wykorzystaniem istniejącej sieci szlaków. W ramach działania Upowszechnianie wiedzy i informacji na temat powstawania konkurencyjnych produktów turystycznych zaplanowano podnoszenie świadomości wśród przedstawicieli podmiotów turystycznych i samorządów nt. wagi marki produktu turystycznego. Dla budowy kompleksowych markowych produktów turystycznych zaplanowano działanie: Budowa i rozwój produktów turystyki aktywnej i specjalistycznej, w tym zadanie: Budowa i rozwój produktów turystyki rowerowej. Waga turystyki rowerowej jako najszybciej rozwijającej się gałęzi turystyk specjalistycznych poparta została badaniami Niemieckiego Towarzystwa Rowerowego (ADFC), co bezpośrednio przekłada się na liczbę rowerzystów odwiedzających Pomorze Zachodnie. W charakterystyce cech i ofert wokół turystyki rowerowej uwzględniono: obszary predestynowane do implementacji produktów markowych, model funkcjonowania produktu, czynniki krytyczne warunkujące osiągnięcie przewagi konkurencyjnej produktów, konieczne inwestycje infrastrukturalne.

Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020

Dokument, którego nadrzędnym celem jest stworzenie zrównoważonego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportowego w województwie zachodniopomorskim. Planując rozwój systemu transportowego województwa dokument ujmuje ruch rowerowy jedynie w kategoriach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Budowa nowej infrastruktury rowerowej ujęta jest w kontekście rozbudowy dróg ruchu kołowego, nie występuje jako indywidualne działanie inwestycyjne. Tylko zadanie zintegrowania transportu indywidualnego z transportem publicznym poprzez tworzenie infrastruktury np. parkingów P+R jako wsparcie traktuje ruch piesz i rowerowy. Brak bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych został ujęty w analizie SWOT dla infrastruktury drogowej województwa jako słaba strona.

Program strategiczny Przemysłu Czasu Wolnego i Przemysłu Kreatywnego

Dokument definiuje pojęcia Przemysłów Czasu Wolnego i Przemysłów Kreatywnych oraz wskazuje ich istotną rolę w rozwoju nowoczesnej gospodarki poprzez np. tworzenie marki miasta/miejsca oraz ścisły związek przedsiębiorstw z kulturą. W części diagnostycznej dokument podkreśla wyższą niż średnia krajowa długość ścieżek rowerowych w województwie zachodniopomorskim oraz największą w Polsce długość nizinnych szlaków rowerowych. W analizie SWOT program w mocnych stronach podkreśla wysoki udział

regionu w krajowym i zagranicznym ruchu turystycznym oraz duże zaangażowanie władz i mieszkańców w działalność w sektorze turystyki. Jako słabą stronę przedstawia m.in. niższy od średniej krajowej odsetek osób systematycznie uprawiających aktywność fizyczną. Natomiast jako szanse przedstawione zostały zmieniające się trendy w aktywności fizycznej oraz promowanie zdrowego stylu życia.

Program strategiczny dostępność i bezpieczeństwo

Analiza dokumentów międzynarodowych, krajowych i wojewódzkich pod kątem rozwoju transportu w regionie. Wśród priorytetów program wymienia rozwój infrastruktury rowerowej jako części rozwoju miejskiego systemu komunikacyjnego, niezbędnego dla sprawnego funkcjonowania aglomeracji i obszarów miejskich. Również systematyczny rozwój sieci dróg rowerowych postrzegany jest w analizie SWOT, jako mocna strona województwa. W celu głównym: Rozwój miejskich systemów transportowych, jako jedno z działań przyjęto integrację ścieżek rowerowych, jako uzupełnienie miejskich systemów komunikacyjnych. Natomiast priorytet: Poprawa jakości obsługi pasażerskiej uwzględnia w systemie spójnego miejskiego systemu komunikacyjnego integrację transportu publicznego z indywidualnym.

Studium integracji przestrzennej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec – IPPON

Celem głównym jest wskazanie kierunków rozwoju obszaru pogranicza Polski i Niemiec na rzecz poprawy jego spójności przestrzennej dla realizacji wyzwań integracyjnych w Unii Europejskiej, poprzez realizację celów operacyjnych.

W charakterystyce obszaru pogranicza obejmującego po stronie polskiej województwa: dolnośląskie, lubuskie i zachodniopomorskie tematyka ruchu rowerowego pojawia się przy zagadnieniu turystyki aktywnej. W kierunkach rozwoju pogranicza, celach i kierunkach polityki przestrzennej, jako działanie zmierzające do podniesienia jakości przestrzeni publicznych, wspierania form turystyki aktywnej oraz wydłużenia sezonu turystycznego ma służyć m.in. rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz zintegrowanie jej z euroregionalną siecią szlaków rowerowych. O uwarunkowaniu ruchu (w tym rowerowego) w obszarze transgranicznym decydują obecnie stosowne regulacje wynikające z klas i kategorii połączeń drogowych oraz stanu infrastruktury. Dokument przedstawia szereg podjętych i możliwych inicjatyw wspomagających rozwój infrastruktury i ruchu rowerowego w obszarach pogranicza.

Koncepcja funkcjonalno-użytkowa zintegrowanego systemu tras rowerowych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

Celem opracowania dokumentu (KFU) jest stworzenie jednolitej, spójnej koncepcji zintegrowanego systemu tras rowerowych na obszarze gmin objętych porozumieniem Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM). Opracowanie ponadto ma na celu: zwiększenie jakości i zróżnicowanie systemu transportowego poprzez rozbudowę tras rowerowych, jako czynnika aktywizującego wzrost ruchu rowerowego w obszarze celów podróży; promocję roweru, jako atrakcyjnego środka transportu; zapewnienie wysokiej jakości życia mieszkańców SOM poprzez poprawę mobilności; zapewnienie wysokiej jakości środowiska naturalnego i przestrzeni publicznych; zwiększenie udziału ruchu rowerowego

w strukturze podróży; wskazanie połączeń głównych tras rowerowych w obszarze międzygminnym – pomiędzy gminami i miejscowościami.

Opracowanie stanowić będzie wytyczne do określania i ustalania tras rowerowych w przygotowywanych dokumentach planistycznych gmin – członków SSOM.

W opracowaniu wykorzystano dane ujęte w gminnych studiach kierunków i uwarunkowań rozwoju przestrzennego, zapisy strategii rozwoju oraz plany inwestycyjne gmin. Istniejące kierunki ruchu rowerowego uporządkowano wg celów podróży (edukacyjne, praca, opieka zdrowotna) oraz nadano im odpowiednią rangę (najwyższą, umiarkowaną oraz niską). Projektowane szlaki rowerowe opracowano na podstawie danych gminnych i sklasyfikowano następująco: klasa I – główne trasy rowerowe, klasa II – trasy rowerowe o charakterze turystycznym oraz klasa III – trasy rowerowe do obsługi ruchu o charakterze lokalnym.

2.4. Uwarunkowania prawne i kompetencje zarządzania drogami rowerowymi

Podstawowym aktem prawnym regulującym zasady ruchu drogowego w Polsce jest **Ustawa Prawo o ruchu drogowym**¹². Określa ona zasady ruchu na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu, zasady i warunki dopuszczenia pojazdów do tego ruchu, a także działalność właściwych organów i podmiotów w tym zakresie, wymagania w stosunku do innych uczestników ruchu niż kierujący pojazdami, zasady i warunki kontroli ruchu drogowego. W stosunku do rowerzystów ustawa definiuje pojęcia takie jak: drogi dla rowerów, pasa ruchu dla rowerów, śluzy dla rowerów, przejazdu dla rowerzystów, roweru, wózka rowerowego oraz pieszego. Art. 33 ustawy określa prawa i obowiązki kierującego rowerem, wyznacza sposób korzystania z dróg rowerowych, jezdni i chodników; ponadto ustawa w obecnym kształcie zezwala kierującemu rowerem: na wyprzedzanie innych niż rower pojazdów z ich prawej strony oraz zezwala na przewożenie dzieci w przyczepie przystosowanej konstrukcyjnie do przewozu osób. Akt zobowiązuje kierujących pojazdem, do zachowania szczególnej ostrożności oraz ustąpienia rowerzyście pierwszeństwa przejazdu, gdy: rowerzysta znajduje się na przejeździe dla rowerzystów, rowerzysta jedzie na wprost po jezdni, pasie ruchu dla rowerów, drodze dla rowerów lub innej części drogi, którą zamierza opuścić.

Zasady korzystania z dróg publicznych i właściwości ich zarządu reguluje **Ustawa o drogach publicznych**¹³. Akt określa definicje dróg i obiektów drogowych, w tym określa pojęcie drogi rowerowej oraz szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego, w tym pieszych i rowerzystów. Definiuje również pojęcie drogi wewnętrznej (również drogi rowerowej) niezlokalizowanej w pasie drogowym.

Wymagania co do funkcjonowania i projektowania dróg publicznych (w tym dróg, pasów rowerowych oraz infrastruktury z nimi związanej) określa **Rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich**

¹² Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2012 poz. 1137 j.t.); stan prawny na 22.09.2015 r.

¹³ Ustawa z dnia 21 marca 1985 o drogach publicznych (Dz.U. 2015 poz. 460 j.t.); stan na dzień 02.10.2015

usytuowanie¹⁴. Warunki techniczne przy zachowaniu przepisów odrębnych zapewniają: spełnienie wymagań podstawowych dotyczących m.in. bezpieczeństwa użytkowania, odpowiednie warunki użytkowe zgodne z przeznaczeniem drogi publicznej oraz niezbędne warunki do korzystania z drogi publicznej przez osoby niepełnosprawne, w szczególności poruszające się na wózkach inwalidzkich. Rozporządzenie określa warunki techniczne budowy ścieżek rowerowych w zależności od klasy drogi. W rozdziale 9 określa usytuowanie, szerokości w zależności od jedno lub dwukierunkowości oraz pochylenie i progi na ścieżce rowerowej, ponadto określa wysokości skrajni nad ścieżką rowerową, rozdział ścieżek rowerowych i chodników od jezdni w zależności od klasy drogi. Rozporządzenie zawiera również schematy rozwiązań skrajni drogi oraz przekroje konstrukcji i rodzaje nawierzchni drogi w zależności od klasy (także ścieżek rowerowych i chodników).

Znaki i sygnały obowiązujące w ruchu drogowym, ich znaczenie i zakres obowiązywania określa **Rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych**¹⁵. Rozporządzenie opisuje i wyjaśnia znaczenie poszczególnych znaków i sygnałów drogowych z podziałem na znaki informacyjne, ostrzegawcze, zakazu i nakazu. Oznakowanie uwzględnia rowery jedno i wielośladowe, drogi dla rowerów i pieszo-rowerowe, przejazdy rowerowe oraz określa grupę znaków określających szlaki rowerowe.

Rozmieszczenie i zasady umieszczania znaków i sygnałów drogowych reguluje **Rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach**¹⁶. Zapisy rozporządzenia obejmują znaki drogowe pionowe, znaki drogowe poziome, sygnały drogowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Cztery załączniki do rozporządzenia określają kolorystykę, kształt i liternictwo oraz sposób umieszczania jednego i wielu znaków w skrajni i na płaszczyźnie drogi. 10 października 2015 roku weszła w życie zmiana¹⁷ tego rozporządzenia, wprowadzająca m.in. nowy znak poziomy drogowy P-27 tzw. „sierżant rowerowy”. Oznacza on kierunek i tor ruchu roweru i można go stosować na jezdni z wyjątkiem: pasa ruchu dla rowerów, śluzu dla rowerów, przejazdu dla rowerzystów.

Wymogi dotyczące niezbędnego wyposażenia pojazdów oraz warunków technicznych jakie powinny spełniać określa **Rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia**¹⁸. Dział V §53 rozporządzenia określa wymagania techniczne jakie musi spełniać rower i przyczepa rowerowa.

¹⁴ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 19993 Nr 43 poz. 430 z późniejszymi zmianami); stan prawny na 22.09.2015 r.

¹⁵ Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31,5 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. 2002 nr 170 poz. 1393 z późniejszymi zmianami)

¹⁶ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. Rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (wraz załącznikami 1-4).

¹⁷ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 lipca 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. 2015 poz. 131,54)

¹⁸ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31,5 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. 2015 poz. 305 j.t.)

Obostrzenia karne dla uczestników ruchu drogowego reguluje **Rozporządzenie w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń**¹⁹.

Aktami prawnymi uzupełniającymi dla niniejszego opracowania są **Ustawa o lasach**²⁰ oraz **Ustawa Prawo wodne**²¹. Są to ustawy istotne dla rowerzystów korzystających ze szlaków rowerowych prowadzonych przez tereny leśne lub wały przeciwpowodziowe.

Ustawa o lasach określa: zasady zachowania, ochrony i powiększania zasobów leśnych oraz zasady gospodarki leśnej w powiązaniu z innymi elementami środowiska i z gospodarką narodową, ponadto definiuje pojęcie lasu, jako powierzchni co najmniej 0,1 ha pokrytej roślinnością leśną wraz urządzeniami wykorzystywanymi dla potrzeb gospodarki leśnej m.in. drogami leśnymi (drogi położone w lasach niebędące drogami publicznymi w rozumieniu przepisów o drogach publicznych²²). Lasy stanowiące własność Skarbu Państwa są udostępnione dla ludności, poza obszarami objętymi stałym oraz czasowym zakazem wstępu. Ustawa nie reguluje wstępu do lasu rowerzystom.

Ustawa Prawo wodne reguluje gospodarowanie wodami zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, a w szczególności kształtowanie i ochronę zasobów wodnych, korzystanie z wód oraz zarządzanie zasobami wodnymi, a także sprawy własności wód oraz gruntów pokrytych wodami. Ustawa definiuje pojęcie budowli przeciwpowodziowych – w tym wałów przeciwpowodziowych. Zapisy dopuszczają budowę i utrzymanie dróg rowerowej, i szlaku rowerowego oraz pieszego na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią oraz na koronie wału przeciwpowodziowego, a także ustalają zasady budowy, przebudowy i remonty dróg rowerowych leżących na ww. obszarach.

KOMPETENCJE ZARZĄDZANIA DROGAMI ROWEROWYMI

Zarząd nad drogami dla rowerów zgodnie z Ustawą o drogach publicznych jest tożsamy z zarządem właściwym drogom, tj. zarządca drogi jest także zarządcą elementów leżących w liniach wydzielających drogę, a więc również dróg i pasów rowerowych. Jednak w wypadku gdy droga rowerowa nie jest samodzielna droga niepubliczną zarządcą właściwym jest zarządca terenu, i tak np.: w przypadku dróg leśnych zarządcą jest właściwe Nadleśnictwo Lasów Państwowych, w przypadku wałów przeciwpowodziowych jest to właściwy oddział terenowy Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej.

Drogi rowerowe niezlokalizowane w pasie drogowym i niezaliczane do żadnej z kategorii dróg publicznych są, zgodnie z art. 8 ust. 1 Ustawy o drogach publicznych, drogami wewnętrznymi. W przypadku dróg wewnętrznych budowa, przebudowa, remont, utrzymanie, ochrona i oznakowanie dróg wewnętrznych oraz zarządzanie nimi należy do zarządcy terenu, na którym jest zlokalizowana droga, a w przypadku jego braku – do właściciela tego terenu²³.

¹⁹ Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 9 kwietnia 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń (Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2003 r.)

²⁰ Ustawa z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz.U. 2014 poz. 1153 j.t.)

²¹ Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz.U. 2015 poz. 469 j.t.)

²² Art. 6 ust. 1 ust. 8 Ustawy o lasach

²³ Art. 8 ust. 2 Ustawy o drogach publicznych

Również finansowanie powyższych zadań należy do zarządcy terenu, na którym jest zlokalizowana droga, a w przypadku jego braku – do właściciela tego terenu.

III Analiza turystyki rowerowej w Europie i w Polsce

Turystyka rowerowa to jeden ze sposobów aktywnego wypoczynku, który stał się bardzo popularny w Europie. Rozwija się ona bardzo dynamicznie, a na portalach narodowych agencji turystycznych można znaleźć wiele ofert i pomysłów na rowerowe wakacje. Turyści rowerowi co roku wykonują około 2,3 miliarda wycieczek rowerowych o wartości przekraczającej 44 miliardy euro według badań przeprowadzonych przez Parlament Europejski²⁴. 20,4 miliona turystów rowerowych zatrzymuje się na jedną lub więcej nocy na trasie i wydaje przez to ok. 9 miliardów euro rocznie. Wiele krajów europejskich ma bogate tradycje związane z turystyką rowerową. Stworzyły one sieci tras rowerowych z odpowiednią infrastrukturą oraz zadbały o ich promocję jako produktu turystycznego. Ich doświadczenia w tworzeniu długodystansowych tras rowerowych i w zarządzaniu nimi są źródłem cennych informacji i dobrych praktyk przy procesie projektowania regionalnych tras rowerowych.

3.1. Sieć EuroVelo

EuroVelo jest siecią 14 długodystansowych tras rowerowych łączących i jednoczących cały kontynent europejski. Trasy te mogą być wykorzystywane zarówno przez turystów rowerowych długodystansowych i rekreacyjnych jak i lokalnych mieszkańców podczas jednodniowych wycieczek. Budowane są w oparciu o istniejącą sieć lokalnych, regionalnych oraz krajowych dróg i tras rowerowych. Międzynarodowy status szlaków wybranych na fragment sieci EuroVelo pomaga w zdobyciu funduszy i poparcia politycznego dla ich budowy. EuroVelo jako spójna sieć czternastu tras ma funkcjonować w pełni do 2020 roku. Całkowita długość szlaków będzie wynosić ponad 70 tysięcy kilometrów. Jeśli EuroVelo będzie działać jako sieć transportowa i turystyczna, według szacunkowych badań, każdego roku odbywać nią się będzie ok. 60 milionów przejazdów, co wygeneruje 7 miliardów euro zysku rocznie²⁵. Jednym z najważniejszych celów sieci jest rozwój małej i średniej przedsiębiorczości w zakresie usług turystycznych, noclegowo-gastronomicznych. Spowoduje to napływ turystów, a jednocześnie rozszerzy rynek pracy oraz podniesie standard życia mieszkańców.

²⁴ "The European cycle route network EuroVelo. Study" Directorate-General for Internal Policies, European Parliament, 2012

²⁵ tamże.

Ryc. 15 Schemat szlaków EuroVelo w Europie



Źródło: <http://www.eurovelo.org/routes/>

EUROVELO W POLSCE

Przez Polskę przebiega 6 szlaków należących do sieci EuroVelo o łącznej planowanej długości (przez Polskę) około 5270 km:

- **EV2:** Galway (Irlandia) – Londyn – Haga – Munster – Berlin – Poznań – Warszawa – Mińsk – Moskwa
- **EV4:** Roscoff, Bretania (Francja) – Akwizgran – Frankfurt – Praga – Brno – Kraków – Lwów – Kijów

- **EV9:** Gdańsk – Poznań – Wrocław – Brno – Triest
- **EV10:** Kopenhaga – Szczecin – Gdańsk – Kłajpeda – Ryga – Tallin – Petersburg – Helsinki – Haparanda – Sztokholm – Kopenhaga
- **EV11:** Nordkapp (Norwegia) – Helsinki – Tallin – Wilno – Warszawa – Kraków – Koszyce – Belgrad – Skopje – Ateny
- **EV13:** Kirkenes (Norwegia) – Sankt Petersburg – Gdańsk – Szczecin – Lubeka – Wiedeń – Strumica – Rezovo (Bułgaria)

Ryc. 16 Szlaki EuroVelo w Polsce



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie informacji ze stron: <http://www.eurovelo.com/en/cycling-in/poland>, <http://www.mgconsulting.pl/eurovelo-w-polsce.html> oraz Narodowego Koordynatora EV w Polsce północnej

Większość z tras nie jest jeszcze zrealizowana w stopniu spełniającym określone parametry techniczne, umożliwiające bezproblemowe przejechanie szlaku turystyki rowerowej. Trasy służyć będą nie tylko dalekodystansowej, międzynarodowej turystyce rowerowej, ale także lokalnym społecznościom i regionom. Już teraz ich zrealizowane odcinki obsługują także

lokalny, rekreacyjny ruch rowerowy. W Polsce nie ma jeszcze oficjalnego odrębnego oznakowania dla odcinków tras należących do systemu EuroVelo. Oficjalne włączenie Polski do europejskiej sieci EuroVelo nastąpić ma do 2020 roku.

Podstawowe miasta węzłowe w sieci EuroVelo w Polsce to: Warszawa, Poznań, Wrocław, Szczecin/Świnoujście, Gdańsk, Kraków. Umożliwiają one intermodalne połączenie wyprawy rowerowej z dalekobieżnym transportem zbiorowym. Przez województwo zachodniopomorskie przebiegają dwa szlaki EuroVelo: EV10 i EV13, oba na obszarze regionu mają układ równoleżnikowy, wzdłuż wybrzeża Bałtyku.

EuroVelo 2 – zwana jako Szlak Stolic

Trasa EV2 jest obecnie planowana i realizowana (w Polsce oznaczona jest jako szlak rowerowy R-2). Szczegółowe propozycje są przygotowywane dla każdego regionu, przez który przebiega. Trasa poprowadzona przez kraj z zachodu na wschód, docelowo będzie mieć długość około 986 km²⁶ i będzie przebiegać przez obszary atrakcyjne krajobrazowo, kulturowo i turystycznie. Rozpoczyna się w Kostrzynie nad Odrą – na granicy z Niemcami w województwie lubuskim, a kończy w Białowieży na granicy polsko-białoruskiej. Pomiędzy tymi dwoma punktami łączy większe miasta: Poznań, Włocławek, Warszawę, a także przechodzi przez kilka parków narodowych. Szacuje się, że trasa będzie zrealizowana w latach 2017-2020.

EuroVelo 4 – zwana jako Szlak Europy Centralnej

W Polsce trasa ta oznaczona jest jako szlak rowerowy R-4. Przebiega przez tereny województw: śląskiego i małopolskiego, w przyszłości także podkarpackiego, główne miasta na szlaku to Kraków i Rzeszów. Trasa jest wyznakowana w terenie od granicy czesko-polskiej do Krakowa. Odcinek Pszczyna – Kraków pokrywa się z Międzynarodowym Szlakiem Rowerowym Greenways Kraków – Morawy – Wiedeń. Trasa docelowo ma mieć długość około 630 km²⁷.

EuroVelo 9 – zwana jako Bałtyk – Adriatyk

W Polsce oznaczona jest jako Szlak Rowerowy R-9. Nie jest obecnie realizowana w Polsce, ale korytarze zostały uzgodnione i rozpoczęto prace na identyfikacją szczegółowych odcinków. Planuje się, że trasa rozpocznie się w Gdańsku i bieć będzie w kierunku południowym przez Tczew, Grudziądz, Bydgoszcz i Inowrocław. Stamtąd dalej (po tej samej trasie co EuroVelo 2) do Poznania przez Gniezno, a następnie w kierunku Wrocławia wzdłuż Odry do granicy polsko-czeskiej w Głuchołazach. Sekcja polska będzie jednym z najbardziej płaskich odcinków na całym szlaku Bałtyk-Adriatyk. Pełna trasa ma być zrealizowana do roku 2017/2018. Aktualnie niektóre segmenty zostały zrealizowane, ale jeszcze nie stanowią ciągłości. Cała trasa w polskim przebiegu ma mieć ok. 769 km długości²⁸.

EuroVelo 10 – zwana jako Szlak Wokół Bałtyku

²⁶ <http://www.pswe.org/pl/dzialalnosc/eurovelo> (dostęp 30.09.2015)

²⁷ <http://www.mgconsulting.pl/eurovelo-w-polsce.html> (dostęp 30.09.2015)

²⁸ <http://www.pswe.org/pl/dzialalnosc/eurovelo> (dostęp 30.09.2015)

Jest to szlak okrężny przebiegający dookoła basenu Morza Bałtyckiego i jednocześnie przez 7 państw. W Polsce oznaczony jest jako szlak rowerowy R-10. Przebiega przez tereny województw: zachodniopomorskiego, pomorskiego i warmińsko-mazurskiego, na długości ok. 514 km²⁹. Trasa nie jest jeszcze zrealizowana, jedynie niektóre segmenty zostały zakończone, ale nie są jeszcze ze sobą połączone. Zgodnie z założeniami jej realizacja powinna zakończyć się w latach 2017/2018. Trasa biegnie od granicy z Niemcami w Świnoujściu na wyspie Uznam do granicy z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej niedaleko Braniewa. Przebiega przez miasta: Międzyzdroje, Kołobrzeg, Darłowo, Ustka, Łeba, Władysławowo, Hel, a następnie dociera do Gdyni i / lub Gdańska promem. Następnie szlak obiera ten sam ślad co trasa EuroVelo 13 aż do granicy kaliningradzkiej.

EuroVelo 11 – zwana jako Szlak Europy Wschodniej

W Polsce oznaczona jest jako Szlak Rowerowy R-11. Jej przebieg jest planowany przez województwa: podlaskie, mazowieckie, łódzkie, świętokrzyskie, małopolskie, trasa ma mieć około 1100 km długości³⁰. Trasa biec ma od granicy polsko-litewskiej na południe przez Warszawę, Radom, Kielce, Kraków, a następnie góry Pieniny do Słowacji.

EuroVelo 13 – zwana jako Szlak Żelaznej Kurtyny

Trasa nie ma jeszcze szczegółowo ustalonego korytarza przebiegu, może być on zbliżony do trasy EV 10 lub biec nieco bardziej na południe przez Pojezierze Drawskie. Szlak obejmuje województwa: warmińsko-mazurskie, pomorskie, zachodniopomorskie, na długości w sumie około 793 km³¹.

3.2. Przykłady zagraniczne

NIEMCY

W Niemczech rowerzyści mogą korzystać z ponad 200 tras rowerowych. Bogata infrastruktura dotyczy zarówno tras miejskich pełnych atrakcji turystycznych jak również ścieżek po terenach przyrodniczych. Baza noclegowa również jest bardzo bogata i przyjazna rowerzystom – rozpoczynając od gospodarstw agroturystycznych po wielogwiazdkowe hotele. Trasy rowerowe mają w sumie ponad 70 000 km i są bogate w udogodnienia dla rowerzystów. Dodatkowo istnieje system bett&bike pozwalający w łatwy sposób rowerzystom znaleźć nocleg na trasie nawet na jedną noc.

²⁹ tamże

³⁰ <http://www.mgconsulting.pl/eurovelo-w-polsce.html> (dostęp 30.09.2015)

³¹ <http://www.pswe.org/pl/dzialalnosc/eurovelo> (dostęp 30.09.2015)

Ryc. 17 Czytelna informacja dla rowerzystów o szlakach rowerowych i możliwości noclegu na trasie w Niemczech



W Niemczech łączne obroty handlowe generowane przez turystykę rowerową wynoszą ponad 9 mld €, co odpowiada prawie całkowitemu obrotowi z turystyki w Danii. W Niemczech rowerzysta rekreacyjny wydaje dziennie średnio 16 €, z kolei rowerzysta długodystansowy wydaje nawet 64,60 €. Jednodniowi rowerzyści są odpowiedzialni za 63% całkowitego obrotu z turystyki rowerowej. Obliczono, że 7 na 8 turystów rowerowych to właśnie rowerzyści jednodniowi. Oznacza to, że potencjał ilościowy tworzą głównie turyści, którzy wybierają się na rowerową wycieczkę podczas wakacji, a tylko 1 z 8 to turyści, którzy całe swoje wakacje spędzają na rowerze i przejeżdżają długie dystanse. Turystyka rowerowa w Niemczech stanowi 10% ogólnej turystyki³².

³² Dane liczbowe pochodzą z opracowania "Collection of cycling concepts 2012", Cycling Embassy of Denmark

Ryc. 18 Schemat sieci długodystansowych tras rowerowych w Niemczech



Źródło: "The European cycle route network EuroVelo. Study" Directorate General for Internal Policies, European Parliament, 2012

DANIA

W Danii sieć oznakowanych ogólnokrajowych, regionalnych i lokalnych dróg rowerowych pokrywa cały kraj. Jej kościec stanowi 11 tras ogólnokrajowych o łącznej długości 4200 km. Biegają one z północy na południe oraz ze wschodu na zachód, łącząc poszczególne regiony i większość ważniejszych miejscowości. Długość tras ogólnokrajowych jest zróżnicowana i wynosi od 230 do 650 km (wyjątkiem jest droga nr 10 na wyspie Bornholm – 105 km) i zaplanowane zostały z myślą o głównie 8–10 dniowych wyprawach.

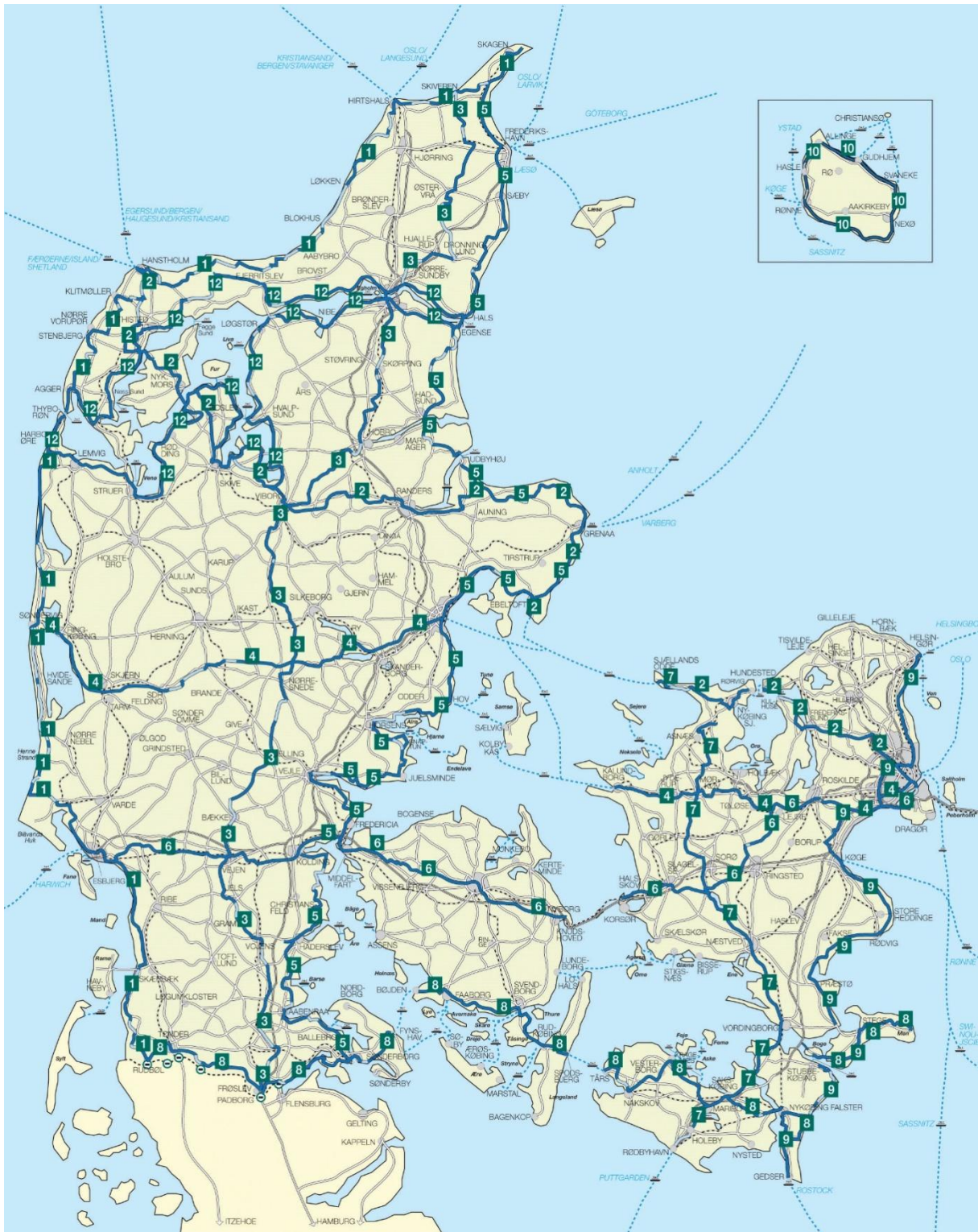
Trasy ogólnokrajowe są czytelnie oznakowane białymi/czerwonymi liczbami od 1 do 12 na niebieskim tle. Trasy wiodące z północy na południe mają numery nieparzyste, a wschodnio-zachodnie, parzyste. Około 80% dróg ogólnokrajowych wyłożonych jest asfaltem.

Regionalne drogi rowerowe stanowią odrębne sieci, o innym oznakowaniu (od 16 do 99 na niebieskim tle). Sieci regionalne są bardzo gęste i zapewniają dostęp rowerowy do większości miejsc w kraju. Wszystkie duńskie regionalne drogi rowerowe są naniesione na mapy. Szlaki rowerowe często przebiegają przez lasy, specjalnie wytyczone ścieżki i wzdłuż nieczynnych linii kolejowych.

Ryc. 19 Oznaczenia ogólnokrajowych tras rowerowych w Danii



Ryc. 20 Sieć ogólnokrajowych tras rowerowych w Danii



Źródło: "Bilagsrapport til projekt Bedre Cykelruter", Idéværkstedet De Frie Fugle, Jens Erik Larsen, marzec 2007

SZWECJA

Sieć głównych szlaków rowerowych w Szwecji obejmuje 39 tras: 15 tras głównych i 24 odgałęzienia, prowadzących głównie przez otwarte krajobrazy rolnicze. Główną osią – kręgosłupem sieci jest połączenie północ - południe z Karesuando do Helsingborga o długości 2620 km, podzielone na 15 sekcji. Od niego odchodzą trasy alternatywne o łącznej długości 3980 km.

Szwedzkie szlaki są dobrze oznakowane, stosowane się tu zielone dla narodowych dróg rowerowych, czarne znaki dla dróg powiatowych i niebieskie dla dróg lokalnych. 99% dróg przeznaczonych dla rowerzystów jest utwardzona, pozostałe to dobrej klasy drogi szutrowe.



Ryc. 21 Schemat tras rowerowych w Szwecji

Źródło: http://www.svenskacykelsallskapet.se/page_1197975708156.html

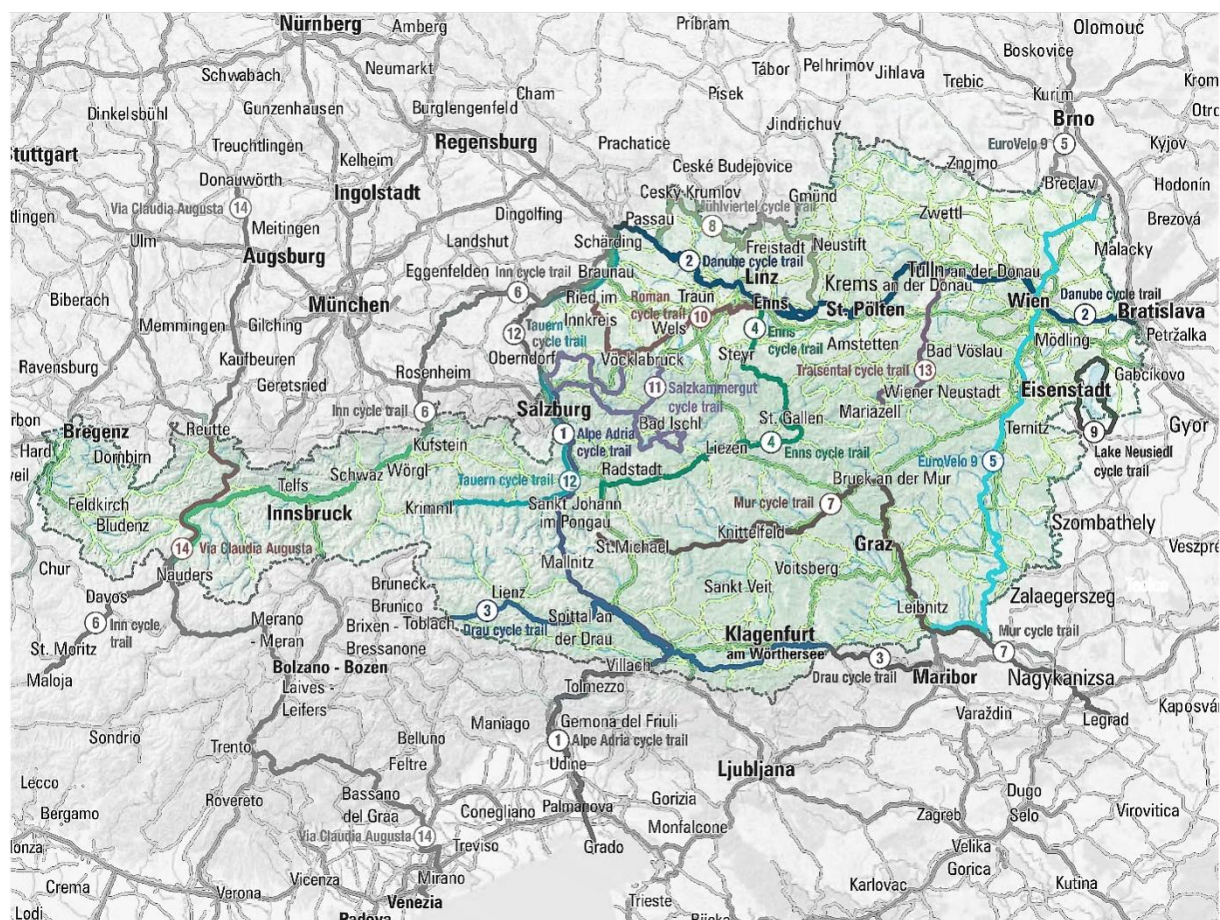
AUSTRIA

W Austrii posiada rozbudowaną sieć dróg rowerowych o łącznej długości ponad 10 000 km. Zawiera się w tym 14 głównych tras krajowych o różnej skali trudności i charakterze oraz długości od 111 do 710 km. Część z nich to trasy międzynarodowe prowadzące do Włoch, Niemiec, Węgier lub Czech. Austria posiada dobrze przystosowaną infrastrukturę hotelową dla rowerzystów, która oferuje ponad 500 ośrodków ukierunkowanych na cyklistów długodystansowych (certyfikowane miejsca typu „bett&bike”).

Typowy turysta rowerowy w Austrii to miłośnik aktywnego wypoczynku, w wieku ok. 44 lat, podróżujący z partnerem lub z rodziną. Wydaje dziennie dużo więcej niż średnią wydatków ponoszonych przez turystę i chętnie korzysta z oferty kulinarnej i kulturalnej obszarów, przez które przejeżdża. Najczęściej po austriackich trasach podróżują Niemcy, Austriacy i Holendrzy.

Bardzo istotne jest dla Austriaków tworzenie nie tylko dróg o odpowiedniej nawierzchni, ale wyposażanie ich w odpowiednią infrastrukturę turystyczną. Powstały specjalne kryteria dla obiektów gastronomicznych i hotelowych uzupełniających sieć tras rowerowych. W przypadku Austrii daje to wymierne korzyści dla rozwoju turystyki i zwiększeniu zysków z nich.

Ryc. 22 Trasy rowerowe w Austrii



Źródło: "Cycletours in Austria. The top 14 cycle tours", www.radtouren.at

Przy tworzeniu tras zauważono również istotę ukierunkowania ich dla różnych rodzajów rowerzystów, ponieważ żadna trasa nie jest w stanie zadowolić wszystkich użytkowników.

Turystyka rowerowa w Austrii w ostatnich latach ciągle się rozwija i zyskuje coraz większą popularność. Ponad 6% turystów w Austrii to turyści rowerowi, a prawie 20% wszystkich turystów podczas wakacji wybrało się na wycieczkę rowerową po utwardzonej drodze dla rowerów. Około 15% turystów uprawiało również kolarstwo górskie³³.

Ryc. 23 Przeprawa promowa jako element trasy rowerowej w Austrii



CZECHY

Republika Czeska jest poprzecinana siecią tras i szlaków rowerowych, które łącznie mają ponad 36 000 km. Szlaki rowerowe są oznaczone żółtą tabliczką z numerem trasy. Prowadzą po drogach samochodowych, leśnych i polnych oraz wydzielonych drogach dla rowerów. Standard trasy jednak nie zawsze spełnia wymogi rowerzystów długodystansowych obciążonych sakwami czy przyczepką. Czechy mają świadomość, że znaczenie długodystansowych tras rowerowych dla turystyki jest wyraźnie pozytywne, ale rozwijają je stosunkowo powoli. Dotychczas zbudowano ponad 2500 km długodystansowych tras rowerowych, ale są one nieciągłe – często kończą się w polu, na poligonie lub na ruchliwej drodze.

Modelowa trasa Elbe Trail, promowana we współpracy z partnerami z Niemiec, prowadzona jest wzdłuż wydzielonych dróg dla rowerów tylko w 40%. Trasa w pozostałej przeważającej

³³ Dane liczbowe pochodzą z opracowania "Qualitätskriterien für Radrouten und Radbetriebe in Österreich", marzec 2012

części prowadzi często wzdłuż dróg samochodowych (40%) lub ścieżek leśnych i polnych (20%). Za budowę dróg dla rowerów odpowiadają w Czechach poszczególne gminy.

W 2009 roku w różnych miejscach kraju przeprowadzono badanie mające na celu ocenę wpływu turystyki rowerowej na sytuację gospodarczą. Wykazało ono, że zysk (ilość pieniędzy pozostawionych w danym obszarze) zależy od tego czy turyści korzystają z noclegu. Codzienne wydatki rowerzystów nocujących wyniosły 1 247 CZK. Rowerzyści rekreacyjni, którzy nie zdecydowali się na nocleg wydali mniej niż połowę tej kwoty (582 CZK). Ogólnie rowerzyści generują 190 milionów CZK zysku rocznie³⁴. Według badania Uniwersytetu Ekonomicznego prowadzonego na trasie Elbe Trail, ilość turystów z zagranicy stanowi 1-6% ogółu.

Ryc. 24 Schemat tras rowerowych w Czechach



Źródło: <http://ceskojede.cz/rubriky/dalkove-cyklotrasy-cr/dalkove-cyklotrasy/>

³⁴ Dane liczbowe pochodzą z czasopisma "COT business. DÁLKOVÁ CYKLOTURISTIKA. VZKVÉTÁ, NEBO ZACHÁZÍ NA ÚBYTĚ?", kwiecień 2015

Ryc. 25 Oznaczenia tras rowerowych w Czechach



3.3. Przykłady krajowe

Idąc za potrzebą rynku turystycznego oraz odpowiadając na potrzeby mieszkańców poszczególne regiony i województwa opracowują własne koncepcje rozwoju tras rowerowych. Opracowania te powstają w oparciu o analizę istniejącej już infrastruktury rowerowej oraz potencjał turystyczny regionu.

GREEN VELO

Pięć województw Polski Wschodniej wspólnie utworzyło projekt Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo o długości niemal 2000 km. Trasa przebiega głównie po asfaltowych drogach publicznych o niskim natężeniu ruchu pojazdów, przez obszar pięciu województw leżących we wschodniej części kraju: warmińsko-mazurskiego (420 km), podlaskiego (592 km), lubelskiego (351 km), podkarpackiego (428 km) i świętokrzyskiego (190 km). Niemal 580 km (29% długości trasy) stanowią odcinki prowadzące przez tereny leśne, a 180 km (9% długości trasy) przypada na doliny rzek.³⁵ Poza wyznaczoną główną trasą biegnącą drogami rowerowymi, ciągami pieszo-rowerowymi oraz drogami gruntowymi, wzdłuż i w pobliżu szlaku zidentyfikowano ponad 8 000 kilometrów oznakowanych szlaków rowerowych i setki godnych uwagi atrakcji turystycznych. Trasa prowadzi przez pięć parków narodowych i szereg parków krajobrazowych. W północnej części szlaku długie odcinki poprowadzono nasypami dawnych linii kolejowych. Na szlaku wydzielono 12 „królestw rowerowych” – regionów, gdzie wyznaczono ponad 100 propozycji jednodniowych, weekendowych oraz dłuższych wycieczek rowerowych. Wyznaczono również ponad 200 Miejsc Przyjaznych Rowerzystom – rekomendowanych obiektów (noclegowych,

³⁵ Za www.greenvelo.pl

gastronomicznych, usługowych) świadczących usługi dedykowane turystom rowerowym. W wyniku badań i analiz wyodrębniono trzy grupy użytkowników:

- rowerowych pasjonatów: rowerzyści długodystansowi, dzienny przejazd 50 – 100 km, zwykle w trakcie kilkudniowej wyprawy;
- zainteresowanych aktywnymi wakacjami na rowerze: rowerzyści zwiedzający okolicę na rowerze, zwykle w formie jednodniowych wycieczek rowerowych, chętnie łączący różne środki transportu (rower + samochód, rower + pociąg, itp.);
- rowerzyści okazjonalni: zwykle wyjeżdżający na jednodniowe, rekreacyjne wycieczki rowerowe po okolicy (od kilkunastu do kilkudziesięciu kilometrów). W przypadku turystów będzie to element uzupełniający pobyt turystyczny, w przypadku mieszkańców regionu – samodzielny rodzaj aktywności rekreacyjnej (niezakładający noclegu)³⁶.

Projekt "Trasy Rowerowe w Polsce Wschodniej" jest ponadregionalnym projektem polegającym na budowie podstawowej infrastruktury rowerowej związanej z obsługą ruchu rowerowego oraz znakowanie ścieżek rowerowych, wytyczenie i oznakowanie tras rowerowych na terenach pozamiejskich, budowę i montaż podstawowej infrastruktury towarzyszącej. Projekt realizowany jest w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013, Oś priorytetowa V: Zrównoważony rozwój potencjału turystycznego opartego o warunki naturalne, Działanie V.2 Trasy rowerowe – komponent promocja tras rowerowych. Wykonanie projektu poprzedziło opracowanie Studium Wykonalności opracowywane przez każde z uczestniczących województw. Następnie opracowano „Studium przebiegu korytarza głównego trasy rowerowej”, w ramach którego wykonano m.in. inwentaryzację istniejących tras i szlaków rowerowych i atrakcji turystycznych, a także analizę dokumentów planistycznych i strategicznych na szczeblu wojewódzkim. Przeprowadzono prace planistyczne, a następnie konsultowano z zainteresowanymi podmiotami.

Obecnie projekt jest w fazie realizacji – jego finał przewidziany jest na koniec roku 2015.

³⁶ tamże

Ryc. 26 Przebieg szlaku rowerowego Green Velo



Źródło: www.greenvelo.pl (dostęp 30.09.2015)

POMORZE

Przygotowując się do opracowania dokumentu obejmującego spójny system tras rowerowych dla województwa pomorskiego władze samorządowe województwa opracowały i zleciły do opracowania dokumenty, obejmujące kolejne kroki zmierzające do realizacji systemu w oparciu o wymierne przesłanki społeczne, ekonomiczne i funkcjonalno-przestrzenne.

Pierwszym dokumentem opracowanym przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego jest „Konceptcja rozwoju systemu rowerowego województwa pomorskiego »Zielona księga«” opracowana na przełomie lat 2008/2009. Dokument kładzie szczególny nacisk na rozwój regionu w oparciu o działania zmierzające do stworzenia infrastruktury dedykowanej rowerzystom okazjonalnym, turystom rowerowym, nie zapominając

o wyczynowcach (szosowych, crossowych itp.). Podkreśla niezbędne powiązanie różnych form wypoczynku i przemieszczania się (kolej, żegluga) oraz stawia na współpracę międzysektorową jako podwalinę działań na rzecz rozwoju ruchu, infrastruktury oraz powstania nowych tras rowerowych na Pomorzu. Akcentuje społeczne podstawy rozwoju ruchu rowerowego traktując infrastrukturę jako efekt przemian społecznych, panującej mody na zdrowy tryb życia. Zmiany w nastawieniu społeczeństwa do użytkowania roweru stawiają samorząd województwa oraz poszczególne gminy przed koniecznością zmian w strukturze funkcjonującej komunikacji publicznej i prywatnej. Opracowanie przygotowane zostało jako podręcznik dla podmiotów przygotowujących wnioski aplikacyjne w ramach różnych osi priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego.

Również Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego (Uchwała Marszałka Województwa Pomorskiego Nr 1004/XXXIX/09 z dnia 26 października 2009 r. obejmuje swoim zakresem zagadnienia kierunków rozwoju infrastruktury rowerowej na terenie województwa pomorskiego. Przedstawione w Planie propozycje głównych korytarzy ruchu rowerowego są wynikiem kierunku rozwoju infrastruktury rowerowej oddzielnej od ruchu samochodowego, powiązanej z siecią kolei i tramwajów wodnych.

Ryc. 27 Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego



Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego

Podejście zaprezentowane w dokumencie "Koncepcji systemu rowerowego województwa pomorskiego" uwzględnia wskaźnik korzyści i kosztów, biorący pod uwagę także podniesienie komfortu jazdy i poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu. Zaproponowane

główne korytarze to trasy, wzdłuż których rozwój turystyki rowerowej wysokiej jakości ma największe szanse rozwoju. Przedstawione stanowisko wynika z potrzeby zwiększenia udziału w przejazdach wielodniowych turystów polskich oraz zachęcenie do jeszcze liczniejszego udziału w tych przejazdach turystów zagranicznych (szczególnie ze Skandynawii). Podstawą do ww. opracowania była identyfikacja już istniejącej infrastruktury (dróg rowerowych, wydzielonych pasów dla rowerzystów) na poziomie gminnym.

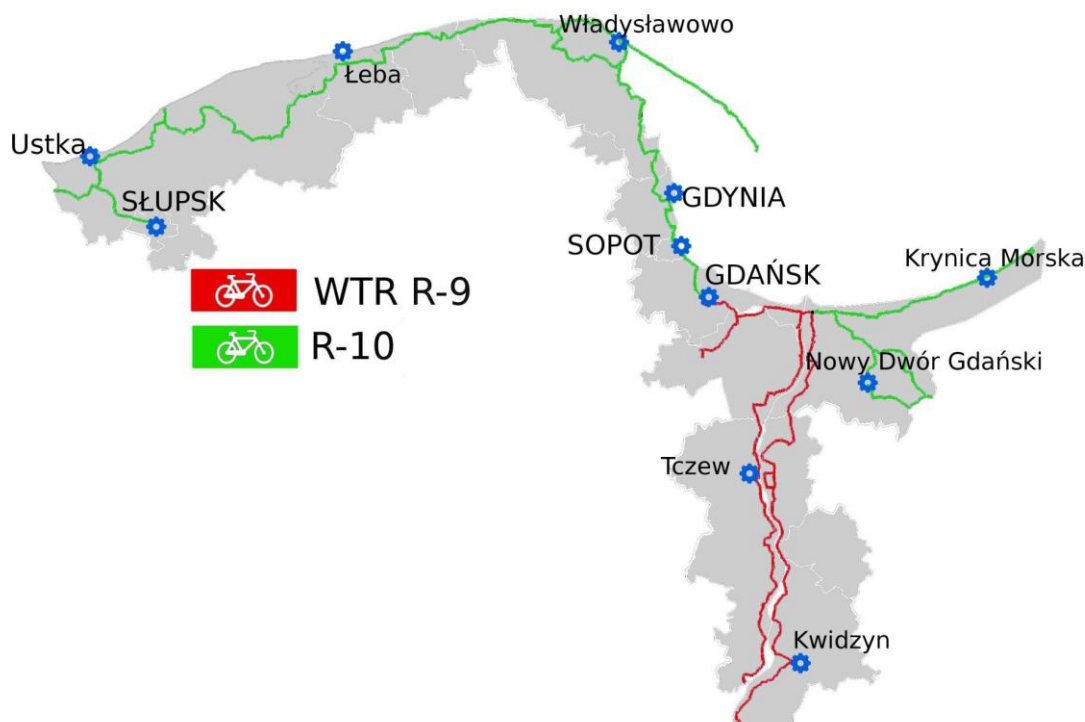
Wyznaczone w powyższej koncepcji i zgodne z planem województwa główne korytarze województwa pomorskiego to:

1. Szlak EuroVelo R9 (szlak bursztynowy Gdańsk-Adriatyk, na terenie Polski Wiślana Trasa Rowerowa).
2. Szlak EuroVelo R10 (wokół Bałtyku).
3. Trasa bursztynowa Tczew-Pruszcz Gdański-Gdańsk (wariant trasy EuroVelo R9).

Główne korytarze posiadają dogodne powiązania z siecią dróg kolejowych, co umożliwia dogodne etapowanie podróży turystom jednodniowym. Pozostałe pomniejsze trasy rowerowe zgodnie z założeniami rozwijać się mają wokół mniejszych ośrodków Pomorza, szczególnie wzdłuż nieczynnych linii kolejowych. Autorzy zwracają uwagę na niezbędne powiązanie "rower + kolej" stanowiące dodatkową atrakcję oraz umożliwienie korzystania z tras z podziałem na poszczególne dni.

Jednym z proponowanych w dokumencie głównych korytarzy masowej turystyki rowerowej na Pomorzu jest szlak bursztynowy Gdańsk – Adriatyk na terenie Polski, zwany Wiślana Trasa Rowerowa. Jest to trasa o zasięgu krajowym, po ukończeniu liczyć będzie ok. 1300 km. Trasa prowadzona wzdłuż Wisły drogami całkowicie wyłączonymi z ruchu pojazdów silnikowych, częściowo koroną wałów przeciwpowodziowych. Trasa ta istnieje już w województwach śląskim i kujawsko-pomorskim, w województwie pomorskim ujęta została w dokumencie pt. „Analiza wykonalności przedsięwzięcia strategicznego Pomorskie Trasy Rowerowe o znaczeniu międzynarodowym R-10 i Wiślana Trasa Rowerowa (R-9)".

Ryc. 28 Pomorskie Trasy rowerowe o znaczeniu międzynarodowym WTR R-9 i R-10



Źródło: „Analiza wykonalności przedsięwzięcia strategicznego Pomorskie Trasy Rowerowe o znaczeniu międzynarodowym R-10 i Wiślana Trasa Rowerowa (R-9)”

Na obszarze województwa pomorskiego trasa liczyć będzie 242,9 km, w tym ponad 20 km po wałach przeciwpowodziowych - ze względów krajobrazowych. Przeprowadzenie trasy uwzględnia następującą hierarchię układu komunikacyjnego³⁷:

- trasy główne: trasa rowerowa o najwyższej randze w regionie, biegnąca w korytarzu szlaku międzynarodowego bądź krajowego łącząc główne miasta regionu z terenami atrakcyjnymi turystycznie, przyrodniczo i kulturowo; stanowiąca "kręgosłup" dla dochodzących tras o niższej randze tzw. "ości"; o niskim współczynniku wydłużenia, niewielkim pochyleniu, podłużnych i możliwie niskich przewyższeniach oraz korzystnych parametrach geometrycznych i technicznych nawierzchni;
- ości kluczowe: trasa dochodząca do trasy głównej charakteryzująca się szczególnymi walorami turystycznymi, przyrodniczymi i kulturowymi oraz stanowiąca łącznik z kluczowym węzłem komunikacyjnym; charakteryzuje ją niski współczynnik wydłużenia oraz korzystne parametry geometryczne i techniczne nawierzchni;
- ości wspierające: trasa, która nie musi spełniać parametrów tras głównych jednak tworzy spójną sieć uzupełniającą trasy główne i ości kluczowe, budując skróty, pętle oraz dojazdy do najbliższych węzłów komunikacyjnych i atrakcji turystycznych, przyrodniczych i kulturowych;

³⁷ Na podstawie: Analiza wykonalności Przedsięwzięcia Pomorskie trasy Rowerowe o znaczeniu międzynarodowym R-10 i Wiślana Trasa Rowerowa (R-9).

- trasy współpracujące: istniejąca trasa (szlak) rowerowa istotna dla funkcjonowania trasy głównej i ości kluczowych.

MAŁOPOLSKA

Województwo małopolskie jako pierwsze podjęło się opracowania spójnej dla regionu koncepcji budowy tras rowerowych zintegrowanych z trasami biegowymi i narciarskimi. Myślą przewodnią dla powstania opracowania pt. "Koncepcja Budowy Zintegrowanej Sieci Tras Rowerowych, Biegowych oraz Narciarskich Tras Biegowych w Województwie Małopolskim" była spójność tras wykorzystywanych do różnych form aktywności: jazdy rowerem, biegania i biegów narciarskich. W założeniu wszystkie te trasy tworzyć mają spójną sieć oplatającą cały region. Dla zdiagnozowania stanu istniejącego przeprowadzono inwentaryzację istniejących szlaków rowerowych na podstawie opracowań turystycznych i materiałów pochodzących z gmin i PTTK. Stwierdzono rozbieżności i błędy pomiędzy istniejącymi opracowaniami a stanem faktycznym szlaków i ich oznakowania.

Mimo dużego zagęszczenia istniejące szlaki zdiagnozowano jako krótkie i zapętlone, często ograniczone do obszaru pojedynczej gminy. Charakterystyczne uwarunkowania terenowe Małopolski (wyżynny, podgórski i górski teren) sprawiają, że region ten nie jest predestynowany do uprawiania masowej turystyki rowerowej, która wymaga przystosowania tras dla każdego typu rowerzysty. Z tras korzystają głównie rowerzyści górscy. Dodatkowym utrudnieniem dla potencjalnych użytkowników jest powielanie się nazw, kolorów i oznaczeń szlaków leżących w sąsiadujących gminach.

Oprócz szlaków powiatowych w dokumencie opisane zostały główne szlaki (trasy) międzynarodowe i krajowe:

1. Wiśłana Trasa Rowerowa – długość szlaku na terenie województwa małopolskiego ok. 200 km
2. Kraków – Morawy – Wiedeń Greenways – długość szlaku na terenie województwa małopolskiego ok. 70 km
3. Międzynarodowa trasa rowerowa Szlak Bursztynowy łączący Budapeszt z Krakowem - długość szlaku na terenie województwa małopolskiego ok. 120 km
4. Jurajski Rowerowy Szlak Orlich Gniazd – długość szlaku na terenie województwa małopolskiego ok. 80 km
5. Karpacki Szlak Rowerowy wraz ze szlakami łącznikowymi – długość szlaku głównego ok. 170 km, szlaki łącznikowe ok. 470 km o różnym stopniu trudności
6. Międzynarodowy szlak rowerowy Szczawnica – Czerwony Klasztor (Leśnica) – Sromowce Niżne – Lysa (Niedzica) długość szlaku ok. 23 km

Na podstawie inwentaryzacji opracowana została koncepcja sieci tras rowerowych obejmująca trasy główne (szlaki o znaczeniu międzynarodowym i krajowym) oraz szlaki łącznikowe stanowiące uzupełnienie i poszerzenie tras głównych. Przy projektowaniu przebiegu tras głównych wyznaczono je w układzie wschód-zachód i północ-południe.

Projektowane trasy główne przeznaczone dla masowej turystyki rowerowej:

1. Wiślana Trasa Rowerowa (WTR, 200 km²²) prowadzona doliną Wisły od granicy woj. Śląskiego do granicy woj. świętokrzyskiego drogami lokalnymi i wałami rzeki Wisły.
2. EuroVelo 4 (EV4, 194 km), trasa międzynarodowa²³ przebiegająca na zachód od Krakowa razem z WTR, a na wschód od Krakowa drogami lokalnymi, leśnymi przez Puszcę Niepołomicką, serwisowymi autostrady A4.
3. VeloSkawa (107 km) prowadzona doliną rzeki Skawy, nieeksploatowanymi liniami kolejowymi, drogami lokalnymi od Suchej Beskidzkiej na południu do granicy woj. Śląskiego na północy.
4. VeloRaba (125 km) prowadzona doliną rzeki Raby, nieeksploatowanymi liniami kolejowymi, drogami lokalnymi od Chabówki na południu do WTR na północy. Na odcinku Chabówka – Mszana Dolna wspólny przebieg z VeloBeskid i VeloTatra.
5. Mszana Dolna wspólny przebieg z VeloBeskid i VeloTatra.
6. VeloDunajec (255 km) prowadzona doliną rzeki Dunajec, nieeksploatowanymi liniami kolejowymi, drogami lokalnymi od Chochołowa na zachodzie (Zakopanego na południu) do WTR na północy. Na odcinku Nowy Sącz – Marcinkowice wspólny przebieg z VeloBeskid, EV11 i VeloPogórze.
7. EuroVelo 11 (EV11, 261 km), trasa międzynarodowa²⁴ prowadzona doliną rzeki Poprad, doliną rzeki Dunajec wraz z VeloDunajec, drogami lokalnymi wraz z EV4, nieeksploatowanymi liniami kolejowymi od Krakowa do Proszowic. Początek trasy w Leluchowie na granicy ze Słowacją na południu, a koniec za Proszowicami na granicy z woj. świętokrzyskim na północy. Na odcinku Nowy Sącz – Marcinkowice także wspólny przebieg z VeloBeskid, VeloDunajec i VeloPogórze.
8. Trasa VeloPrądnik (57 km) prowadzona doliną rzeki Prądnik przez Ojców, Pieskową Skałę, Sułoszową, Olkusz do granicy woj. Śląskiego.
9. Trasa VeloBiała (65 km) prowadzona doliną rzeki Białej, wałami istniejącymi, wałami projektowanymi, wzdłuż linii kolejowej, drogami lokalnymi, drogami polnymi, brzegiem Białej od Stróży na południu (VeloBeskid) do Tarnowa na północy (EV4).

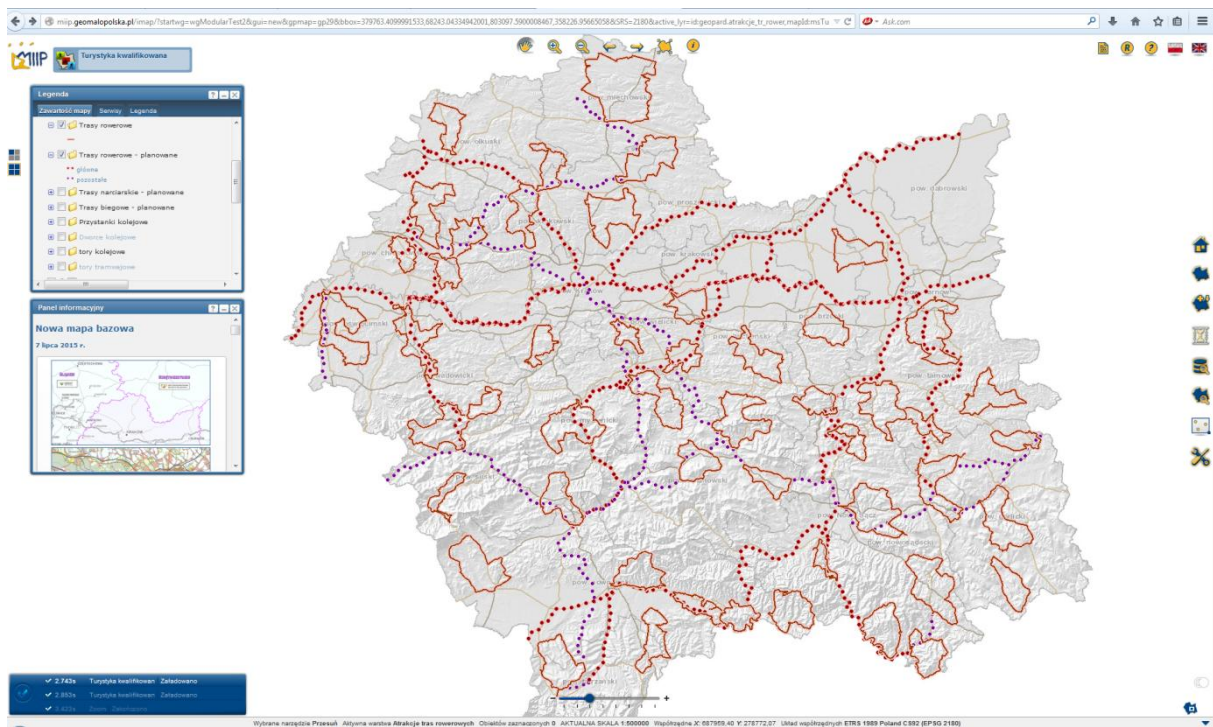
Przyjęto zasadę, że trasy główne zawsze zapewniają możliwość przejazdu szlaku rowerem z sakwami i przyczepkami, trasy poboczne uzupełniają i stanowią alternatywę dla tras głównych o różnym stopniu trudności, natomiast trasy współpracujące mają za zadanie rozprowadzać ruch tranzytowy z tras głównych do celów podróży. Ze względu na charakter trasy współpracujące nie są trasami rekreacyjnymi, w związku z tym prowadzone są często drogami publicznymi o małym natężeniu ruchu.

Po zebraniu materiałów dotyczących stanu istniejącego, na podstawie już istniejących tras zaproponowany został przebieg wykorzystujący częściowo istniejącą infrastrukturę, częściowo zaś biorąc pod uwagę kwestie ekonomiczne, własnościowe i geograficzne wyznaczone zostały alternatywne przebiegi. W proponowanych trasach na szczególną uwagę zasługuje wykorzystanie wałów przeciwpowodziowych jako ekologicznego ciągu komunikacyjnego, pozbawionego zanieczyszczeń emitowanych przez samochody.

Odrębnym punktem opracowania są węzły integracyjne – miejsca łączące różne formy transportu publicznego z ruchem rowerowym. Węzłami są dworce, lotniska, przystanki i pętle autobusowe i tramwajowe. Skomunikowanie węzłów z trasami rowerowymi oraz wyposażenie w infrastrukturę rowerową jest jednym z elementów uwzględnionych w Koncepcji.

W wyniku diagnozy i przeprowadzonych analiz powstała interaktywna mapa wykorzystująca zasoby GIS, przedstawiająca istniejące i planowane szlaki rowerowe województwa małopolskiego.

Ryc. 29 Istniejące i projektowane trasy rowerowe województwa małopolskiego



Źródło:

http://miip.geomalopolska.pl/imap/?startwg=wgModularTest2&gui=new&gpmmap=gp29&bbox=379763.4099991533,68243.04334942001,803097.5900008467,358226.95665058&SRS=2180&active_lyr=id:geopard.atrakcje_tr_rower,mapId:msTurystyka,lid:1&locale=pl

MAZOWSZE

Województwo mazowieckie w ramach przygotowania rozwoju sfery turystycznej pod kątem ruchu rowerowego określiło turystykę rowerową, jako turystykę kwalifikowaną, wymagającą specyficznego podejścia - przygotowania uwarunkowań i analiz oraz zrozumienia potrzeb użytkowników – grup turystów rowerowych.

Samorząd województwa w oparciu o dokumenty regionalne oraz diagnozę sytuacji w zakresie turystyki rowerowej stworzył "Strategię rozwoju produktów turystyki rowerowej w województwie mazowieckim" mającą na celu wdrożenie długofalowego rozwoju produktów turystyki rowerowej, która będzie stanowić scenariusz koniecznych do podjęcia działań przez wszystkich zainteresowanych partnerów. Dokument stanowić ma więc w założeniu wytyczne do realizacji spójnego systemu tras rowerowych z wykorzystaniem funduszy zewnętrznych.

Z założeń powyższej strategii wynika, iż władze województwa dostrzegają potrzebę zacieśnienia współpracy w powiatach i gminach oraz konieczność opracowania systemu zarządzania i swego rodzaju mapy drogowej powstającej infrastruktury. Przeprowadzono analizy uwarunkowań zewnętrznych, w tym zmianę postaw społecznych i zwiększenie zapotrzebowania na tereny rekreacyjne wokół dużych miast, oraz uwarunkowań wewnętrznych, w tym rozwój ośrodków wielkomiejskich (poza Warszawą). Diagnozą stanu infrastruktury turystyki rowerowej objęto szlaki rowerowe istniejące - za które uznano oznakowane w terenie szlaki i trasy rowerowe oraz szlaki rowerowe proponowane – gdzie uwzględniono:

- trasy rowerowe, a więc opisane marszruty rowerowe, których precyzyjny przebieg pozwala na samodzielnie pokonanie trasy,
- proponowane szlaki i trasy rowerowe, do których zaliczono nowe elementy infrastruktury zaproponowane przez organizacje pozarządowe promujące turystykę rowerową.

Przez obszar województwa mazowieckiego przebiegają szlaki o znaczeniu międzynarodowym: EV2, EV11, Eurovelo R2 oraz Bursztynowy szlak Greenways. Szczegółowe przebiegi tych tras są w opracowaniu, istnieją jedynie ich proponowane przebiegi. Jedynym wyznaczonym i oznakowanym fragmentem szlaku na terenie województwa mazowieckiego jest Eurovelo R2 pomiędzy miejscowościami Kowal i Łąck o długości 48 km. Podobna sytuacja dotyczy tras o przebiegu krajowym. Jedyna przebiegająca przez województwo trasa to Wiślana Trasa Rowerowa, jednak w obrębie województwa jest ona nieoznakowana, a jej przebieg opracowywany jest na podstawie istniejących szlaków np. Nadwiślańskiego Szlaku Rowerowego. Istniejące trasy regionalne (za takie uznano trasy dłuższe niż 30 km) liczą do 160 km, a łączna ich długość to 1880 km. Trasy, wyznaczone przez:

- Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego: 10 tras o długości 20-40 km, trasy nie wyznaczone w terenie, te zostały zebrane w formie przewodnika Mazowsze Turystyka Rowerowa. Są to trasy: z Puszczy Stromieckiej do Kozienickiej, z Kabat do Chynowa, przez Mazowiecki Park Krajobrazowy, przez Ziemię Chełmońskiego z Miedzyborowa przez Skuły

do Jaktorowa, przez Puszcę Kamieniecką w okolicy Łochowa, ku Podlasiu z Suchej przez Liw, Węgrów z powrotem do Suchej, wokół Puszczy Kampinoskiej – Puszczańska Pętla, przez Puszcę Kampinoską z północy na południe, po Wysoczyźnie Płońskiej z Czerwińska n. Wisłą przez Radzikowo, Chociszewo z powrotem do Czerwińska, przez Kurpie od Zajazdu Borowik przez Lelis, Łyse z powrotem do Zajazdu Borowik.

– Stowarzyszenie Kulturalno-Ekologiczne Zielone Mazowsze: 21 długodystansowych tras (ponad 50 km) biegnących głównie drogami o małym natężeniu ruchu. Są to: Nadwiślańska Lewobrzeżna, Nadwiślańska Prawobrzeżna, Średnicowa, Narwiańska, Nadbużańska, Kampinoska, Bzury, Wkrzańska, Ciechanowska, Pilicka, Radomska, Otwocka, Siedlecka, Pułtуска, Warszawska, Kozienicka, Liwiecka, Świdzka, Obwodowej Kolejki Grójeckiej, Truskawska.

– Rowerem po Mazowszu (nieformalna grupa rowerowa): 28 różnorodnych tras uporządkowanych wg lokalizacji.

Łączna długość tras o przebiegu lokalnym to 1620 km. Są to krótkie trasy, skoncentrowane wokół dużych miast. Realizowane są najczęściej w obrębie pojedynczych gmin. Przy odpowiednim powiązaniu z trasami regionalnymi stanowić mogą bogatą ofertę turystyczną.

W celu opracowania dedykowanych tras zaproponowano segmentację ruchu rowerowego ze względu na potrzeby i możliwości użytkowników, przeanalizowano aktywność działających grup i organizacji rowerowych oraz zidentyfikowano docelowe grupy turystyki rowerowej. Na podstawie powyższych analiz, bazując na istniejącej sieci tras rowerowych, zaproponowane zostały następujące typy tras rowerowych:

1. Weekendowe przejazdy na rowerze (rowerowy weekend na Mazowszu)
2. Mazowieckie pętle tematyczne (Tour de Mazowsze)
3. Mazowieckie pętle tematyczne dla cudzoziemców (Tour de Mazovia for foreigners)
4. Poznajmy Mazowsze na rowerze (Jazda na zwiedzanie Mazowsza)
5. Mazowieckie wrota na wschód Europy (Mazowsze Wschód-Zachód)
6. Od Morza Bałtyckiego do Śródziemnego (Mazowsze Północ-Południe)
7. Terenowo rowerem przez Mazowsze (Mazowiecka przygoda rowerowa)
8. Techniczne trasy terenowe (Mazowsze MTB)

DOLNY ŚLĄSK

Władze samorządowe województwa dolnośląskiego przygotowując się do opracowania programu rozwoju ruchu rowerowego za punkt wyjścia przyjęły konieczność opracowania programu zrównoważonego systemu transportowego obejmującego całe województwo dolnośląskie. Tworząc taki system transportu rowerowego brano pod uwagę nie tylko podniesienie jakości życia mieszkańców województwa, pozytywny wpływ na stan środowiska przyrodniczego i stworzenie wiodącego elementu rozwoju turystyki, ale przede wszystkim zmianę modelu życia mieszkańców województwa.

Polityka województwa dotycząca zagadnienia równoważenia systemu transportowego na Dolnym Śląsku opiera się na opracowanych przez Instytut Rozwoju Terytorialnego "Założeniach do Dolnośląskiej Polityki Rowerowej 2014-2020". W roku 2014 przeprowadzono „ankietę rowerową” na terenie całego województwa dolnośląskiego. W chwili obecnej trwają prace nad Dolnośląską Polityką Rowerową (DPR) obejmujące konsultacje samorządowe³⁸. Konsultacje projektu obejmują także środowiska rowerowe, lokalne stowarzyszenia i zewnętrznych ekspertów.

Głównym celem "Założeń do Dolnośląskiej Polityki Rowerowej 2014-2020" jest poprawa transportowej mobilności mieszkańców regionu poprzez zdefiniowanie, wdrażanie oraz popularyzacja idei zrównoważonego transportu z udziałem ruchu rowerowego i pieszego, jako integralnej części systemu transportowego województwa dolnośląskiego. Celami szczegółowymi wyznaczonymi już na etapie założeń jest głównie procentowe zwiększenie ruchu rowerowego w ogólnej liczbie podróży w skali województwa, a także poprawa bezpieczeństwa i komfortu jazdy. Uwzględniając specyfikę różnych obszarów wchodzących w skład województwa DPR będzie wyznaczać indywidualne pakiety działań dla takich obszarów jak: miejskie obszary funkcjonalne, obszary wiejskie czy obszary o potencjale turystycznym.

Wdrażaniem powyższej polityki zajmować się będzie Samorząd Województwa Dolnośląskiego. Możliwość realizacji działań podzielono na działania objęte kompetencjami pośrednimi i bezpośrednimi. Za bezpośrednią realizację dokumentu odpowiadać będą jednostki niezależne i zewnętrzne przy wsparciu Samorządu. Opracowanie finalne dokumentu i jego przyjęcie przez Zarząd Województwa Dolnośląskiego przewidziano na II kwartał 2015.

Ryc. 30 Proces realizacji Dolnośląskiej Polityki Rowerowej



Źródło: Prezentacja Aleksandry Sieradzkiej-Stasiak na I Kongresie Rozwoju Ruchu Rowerowego

³⁸

Źródło informacji: <http://www.powiatlwowecki.pl/pl/article/1240>

Jak obrazuje powyższy schemat w centrum działań DPR znajdują się wszelkie działania związane z partycypacją społeczną, autorzy podkreślili tym samym konieczność konsultacji i włączenia w realizację założeń dokumentu społeczności lokalne, NGO i inne zainteresowane grupy.

Etap planowania obejmować będzie ocenę istniejącej infrastruktury rowerowej i dotychczasowej polityki, poszukiwanie najbardziej efektywnych przykładów zrealizowanej infrastruktury, określenie priorytetowych działań w zakresie infrastruktury, bezpieczeństwa i integracji systemów komunikacyjnych. Najistotniejszy etap wdrażania to głównie powołanie Grupy Sterującej i utworzenie modelu zarządzania wraz z zapewnieniem wsparcia finansowego dla działań realizujących założenia DPR. W etapie promocji i edukacji przewidziano propagowanie aktywnego modelu życia - promocję ruchu rowerowego i mobilności oraz upowszechnianie wiedzy o zasadach bezpieczeństwa ruchu rowerowego i korzyściach płynących z jazdy rowerem. Etapy monitoringu i ewaluacji wraz z audytem prowadzone będą w oparciu o ustalone wskaźniki, z wykorzystaniem badania efektywności wykorzystania środków finansowych. Ocena zewnętrzna prowadzona ma być co 7 lat, ocena wewnętrzna co 4 lata.

IV Charakterystyka turystyki województwa

4.1. Ruch turystyczny w regionie

Z uwagi na specyfikę położenia województwo zachodniopomorskie jest potencjalnie atrakcyjnym miejscem dla turystów zza zachodniej granicy, gdzie rowerowa turystyka długodystansowa jest bardzo popularna. Rozwój infrastruktury przeznaczonej dla rowerowego ruchu turystycznego da możliwość skierowania istniejącego już ruchu turystycznego na obszar Pomorza Zachodniego. O warunkach rozwoju turystyki w województwie zachodniopomorskim decydują dwie podstawowe grupy czynników:

- zasoby i walory przyrodnicze i pozaprzyrodnicze (kulturowe i ekonomiczne),
- zagospodarowanie turystyczne zapewniające właściwe warunki wypoczynku.

Zasadniczymi elementami zagospodarowania turystycznego są: baza noclegowa i gastronomiczna, infrastruktura komunikacyjna, obiekty kulturalne i rozrywkowo-sportowe, instytucje związane z obsługą ruchu turystycznego.

Cechami wyróżniającymi województwo zachodniopomorskie jako region turystyczny spośród innych polskich województw są jego walory fizjograficzne: nadmorskie położenie i zalesione pojezierza, a także bliskość Niemiec i Skandynawii. Czynniki te powodują, że głównym celem przyjazdów turystycznych do województwa jest wypoczynek³⁹.

Pod względem wielkości całorocznej bazy noclegowej (51,6 tys. miejsc) województwo zachodniopomorskie zajmuje trzecie miejsce, za województwem, małopolskim i dolnośląskim. Z noclegów skorzystało 2 247 tys. turystów, z czego ponad 543 tys. stanowili obcokrajowcy. W 2014 roku w województwie zachodniopomorskim udzielono turystom ogółem 11 919 tys. noclegów (ponad 23% turystom zagranicznym). Średni czas pobytu (5,3 dnia) jest najdłuższy w Polsce, co wskazuje na wypoczynkowy charakter przyjazdów turystycznych.

Wskaźnik intensywności ruchu turystycznego – 131,5 na 100 mieszkańców województwa plasuje zachodniopomorskie na pierwszym miejscu w Polsce i jest przeszło dwukrotnie wyższy niż średnia krajowa (65,1). Upoważnia to do stwierdzenia, że województwo zachodniopomorskie znajduje się w czołówce regionów turystycznych Polski, a sektor ten odgrywa w jego gospodarce szczególnie ważną rolę.

Liczba osób zatrudnionych w sektorze turystyki w województwie zachodniopomorskim wynosi ok. 60 tys. osób lub więcej z ogólnej liczby 500 tys. zatrudnionych. W dużej mierze jest to jednak zatrudnienie sezonowe, które po zakończeniu sezonu letniego radykalnie spada.

Decydująca rola czynników przyrodniczych w turystyce regionu znajduje odzwierciedlenie w rozmieszczeniu i intensywności ruchu turystycznego na obszarze województwa. Najsilniej zagospodarowane oraz najintensywniej wykorzystywane jest wybrzeże Bałtyku, Szczecin,

³⁹ Badania struktury krajowego i zagranicznego ruchu turystycznego w województwie zachodniopomorskim w roku 2012, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, 2012

obszar Zalewu Szczecińskiego i dolnym odcinek Odry. Umiarkowana liczba przyjazdów turystycznych rejestrowana jest również na obszarze pojezierzy. Na pozostałych terenach ruch turystyczny występuje incydentalnie w pojedynczych obiektach (hotelach, motelach, domach weselnych).

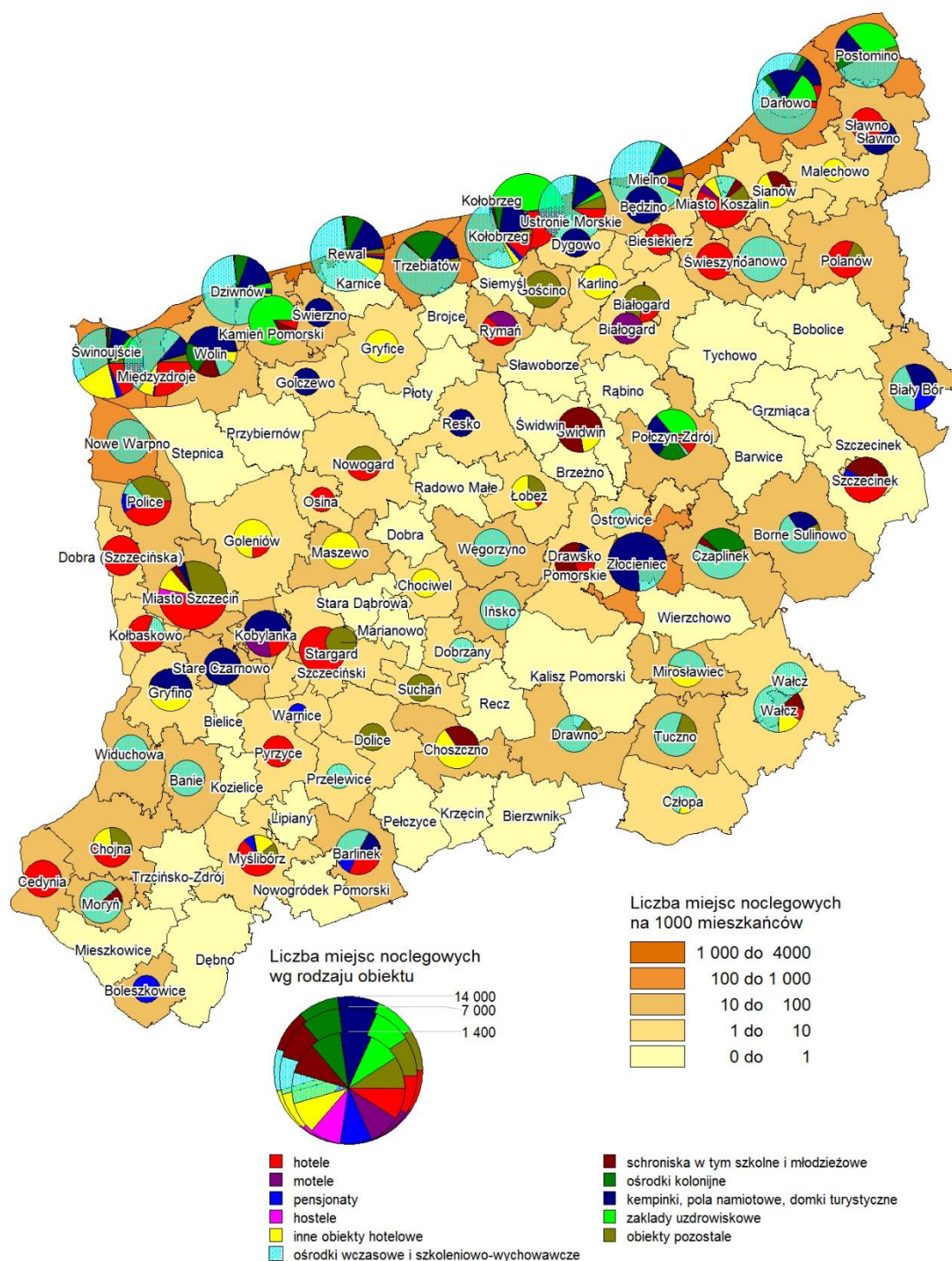
WYBRZEŻE BAŁTYKU

W 2014 roku w pasie nadmorskim (wraz z Koszalinem) zlokalizowanej było 84% bazy noclegowej województwa z której skorzystało ok 1559 tys. turystów (69,8 % z ogólnej liczby), w tym większość turystów zagranicznych odwiedzających województwo (68,6%).

Najbardziej oblegany przez turystów jest zachodni odcinek wybrzeża, od Świnoujścia do Rewala, oraz odcinki w okolicy Kołobrzegu i Mielna. Dominującą pozycję na wybrzeżu ma Kołobrzeg, odwiedzany rocznie przez ok. 424 tys. turystów (wraz z gminą wiejską Kołobrzeg ok. 509 tys.) i Świnoujście (233 tys.). Do ważnych ośrodków turystycznych należą miejscowości gmin: Międzyzdroje i Rewal (po 148 tys.) i Mielno (142 tys.). Głównym kierunkiem turystycznym dla obcokrajowców jest Kołobrzeg, który skupił blisko 26% wszystkich zagranicznych turystów w województwie. Natomiast Świnoujście notuje najwyższy odsetek obcokrajowców w ogólnej liczbie turystów sięgający 50%. Pobyt nad morzem ma głównie charakter wypoczynkowy o czym świadczy średni czas pobytu turysty wynoszący ok. 7 dni

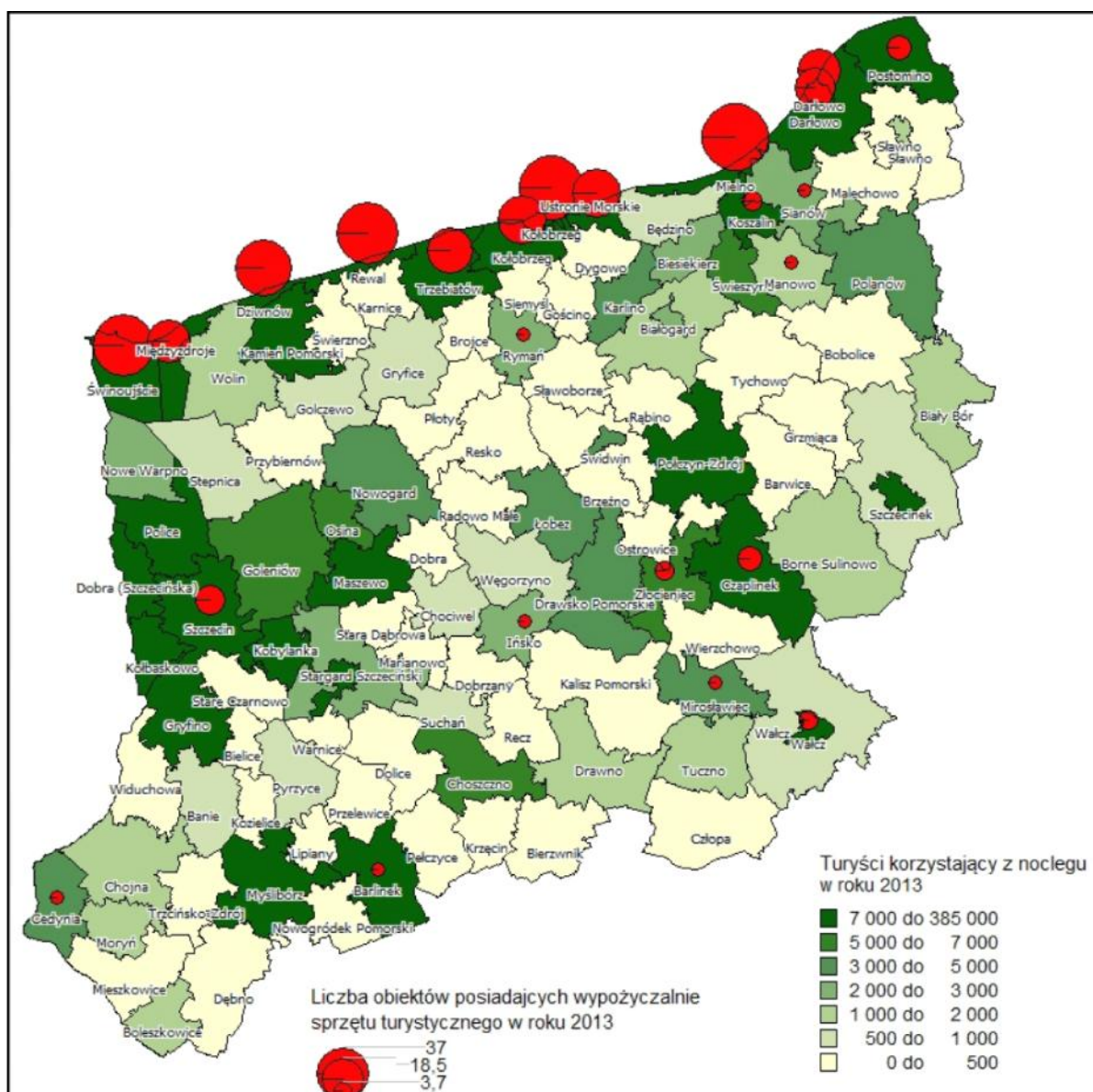
W pasie nadmorskim, z wyjątkiem Kołobrzegu i Świnoujścia gdzie dużą część turystów stanowią kuracjusze, przeważa sezonowa baza noclegowa o średnim standardzie. W pasie nadmorskim istnieją odcinki słabo zagospodarowane pod względem turystycznym, trudno dostępne lub niedostępne dla turystów ze względów przyrodniczych i wojskowych (w gminach Trzebiatów, Kołobrzeg, Będzino, Postomino).

Ryc. 31 Baza noclegowa w gminach 2014 roku



Źródło: Opracowanie własne wg danych GUS.

Ryc. 32 Intensywność ruchu turystycznego (2013 r.)



Źródło: Opracowanie własne wg danych GUS.

SZCZECIN I SZCZECIŃSKI OBSZAR METROPOLITALNY

W Szczecinie i jego obszarze funkcjonalnym obejmującym również Zalew Szczeciński i Dolinę Dolnej Odry znajduje się 9,1 tys. miejsc noclegowych (7,5% ogółu miejsc noclegowych województwa), z których w 2014 roku skorzystało 490 tys. turystów (21,8% ogółu turystów przybywających do regionu Pomorza Zachodniego). Średni pobyt turysty w tej strefie wynosi 2 dni. Głównym ośrodkiem turystycznym, zarówno na tym obszarze jak i w całym województwie, jest Szczecin (388 tys. turystów rocznie), gdzie skupia się również turystyka biznesowa całego regionu. Szczecin jest także głównym celem turystów zagranicznych, przybywających do województwa zachodniopomorskiego. Z tego względu w mieście przeważa całoroczna baza noclegowa z dużym udziałem hoteli o wyższym standardzie. Cała strefa jest obszarem wypoczynku weekendowego mieszkańców stolicy regionu. Szczeciński obszar metropolitalny, a zwłaszcza Szczecin, ma najlepsze

w województwie skomunikowanie drogami i kolejami z innymi regionami oraz połączenia lotnicze.

POJEZIERZA ZACHODNIOPOMORSKIE

Biegna łukiem od gminy Cedynia w południowo-zachodniej części województwa do gminy Białe Bórze na wschodzie. Turysty odwiedzają głównie pojezierze Myśliborskie, Choszczeńskie, Dobiegniewskie, Ińskie, Drawskie, Wałeckie, Szczecineckie oraz doliny Drawy i Gwdy. Obszar skupia 5,6% miejsc noclegowych województwa. Odwiedziło go w 2014 roku 104 tys. turystów (4,7% ogólnej liczby turystów w województwie). Średni pobyt turystyczny w pasie pojezierzy jest krótszy niż w pasie nadmorskim – wynosi 2,95 dnia. Pas pojezierzy w naturalny sposób predysponowany jest do uprawiania turystyki wodnej oraz sportów wodnych. Może to być alternatywą dla masowo uprawianej turystyki wypoczynkowej w pasie nadmorskim⁴⁰. Stosunkowo duża liczba zabytków i obiektów historycznych (średniowieczne założenia miejskie, kościoły, pałace, zabytkowe parki i cmentarze, fortyfikacje Wału Pomorskiego, poligon w Bornem Sulinowie), połączona z najgęstszą w województwie siecią szlaków turystycznych (pieszych, konnych i rowerowych), czynią ten obszar bardzo atrakcyjnym dla turystyki krajoznawczej.

Zagospodarowanie turystyczne oraz intensywność ruchu turystycznego w pasie pojezierzy są wysoce niejednorodne. Największą liczbą miejsc noclegowych dysponują gminy Pojezierza Drawskiego (2,8 tys.), ale najwięcej turystów przybywa na Pojezierze Myśliborskie (28,7 tys.) i Wałeckie (23,7 tys.); w dalszej kolejności są Pojezierze Drawskie (19 tys.). Pojezierze Szczecineckie (15,5 tys. turystów) i Pojezierza Ińskie i Choszczeńskie należą do słabo zagospodarowanych pod względem turystycznym. Baza noclegowa w miastach jest w dużej części całoroczna, gdzie indziej wybitnie sezonowa.

Najważniejszymi ośrodkami ruchu turystycznego w pasie pojezierzy są miasta: Wałcz, Szczecinek, Barlinek, Czaplinek, Złocieniec Myślibórz, Choszczno. Na pozostałym terenie jedynie gmina Połczyn-Zdrój, w której zlokalizowane jest jedyne nienadmorskie uzdrowisko w województwie, generuje znaczący ruch turystyczny. Pozostałe miejsca, w których występują ponadprzeciętne wielkości udzielanych noclegów, związane są z motelami przydrożnymi lub domami weselnymi (gmina Maszewo, Osina).

SEZONOWOŚĆ

Skupienie głównego ruchu turystycznego na obszarze nadmorskim i wypoczynkowy charakter tego ruchu decyduje o dużej sezonowości turystyki Pomorza Zachodniego. Oznacza to konieczność budowania rozbudowanej infrastruktury służącej obsłudze ruchu turystycznego w pełni sezonu, która przez większość roku jest niemal niewykorzystana (kanalizacja, oczyszczalnie ścieków, parkingi, kempingi, kramy i sklepy, instytucje finansowe etc.), co jest poważnym obciążeniem lokalnych budżetów⁴¹. Sezonowość przejawia się również w transporcie, analiza średniego dobowego ruchu pojazdów na drogach w ciągu roku nie odzwierciedla sezonowego skokowego wzrostu liczby pojazdów z sezonu letniego.

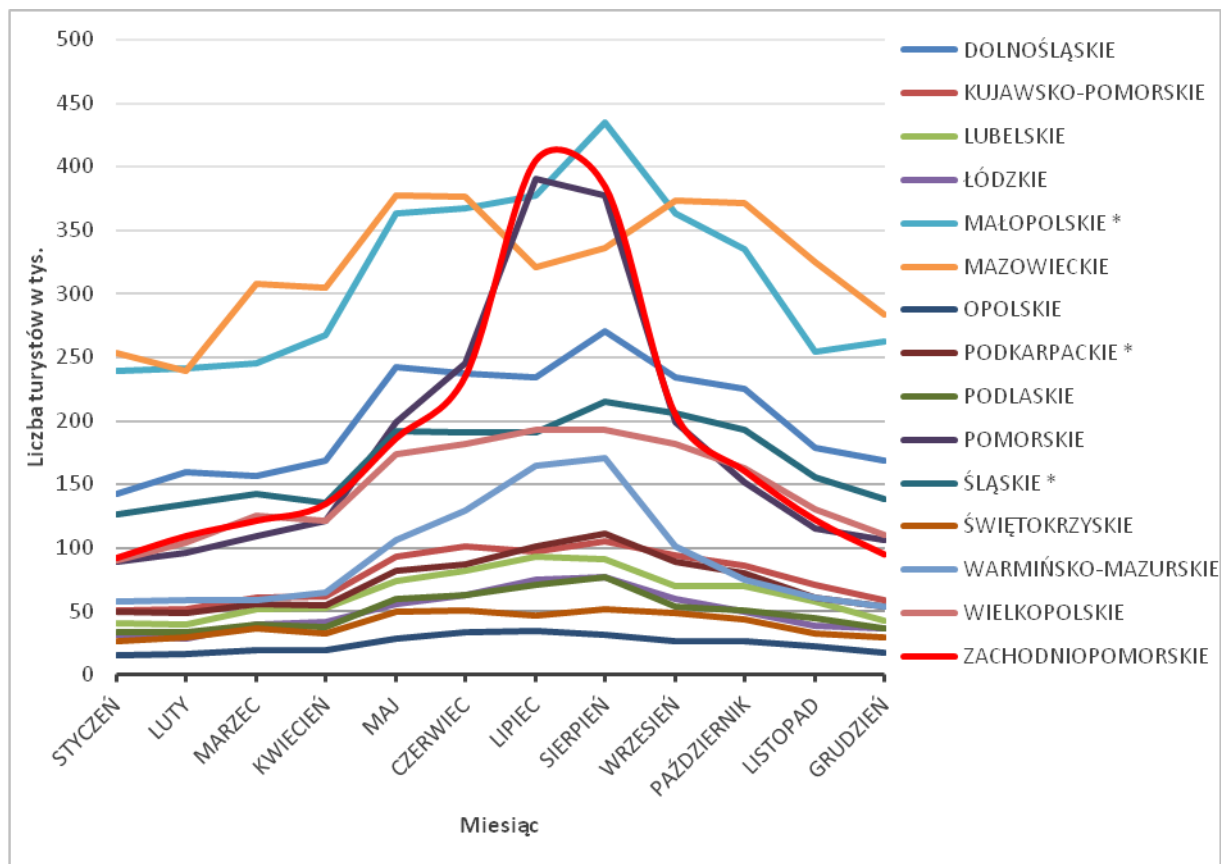
⁴⁰ W rankingu tygodnika "Wprost" z 2006 r. Jezioro Drawskie pod względem zagospodarowania turystycznego zajęło drugie miejsce tuż za jeziorem Śniardwy.

⁴¹ Dr hab. Marek W. Kozak Turystyka i dziedzictwo kulturowe Polski Zachodniej, ekspertyza sporządzona na potrzeby Założeń Strategii Rozwoju Polski Zachodniej, Warszawa, 16 kwietnia 2011

Sprawia to ogromne utrudnienia w ruchu w sezonie przy jednoczesnych – stosunkowo niskich – wskaźnikach rocznych.

Analiza ruchu turystycznego w poszczególnych województwach wg miesięcy wskazuje na najsilniejsze zjawisko sezonowości w Polsce. Ruch w lipcu jest czterokrotnie większy niż w styczniu.

Ryc. 33 Rozkład ruchu turystycznego w województwach wg miesięcy roku 2014



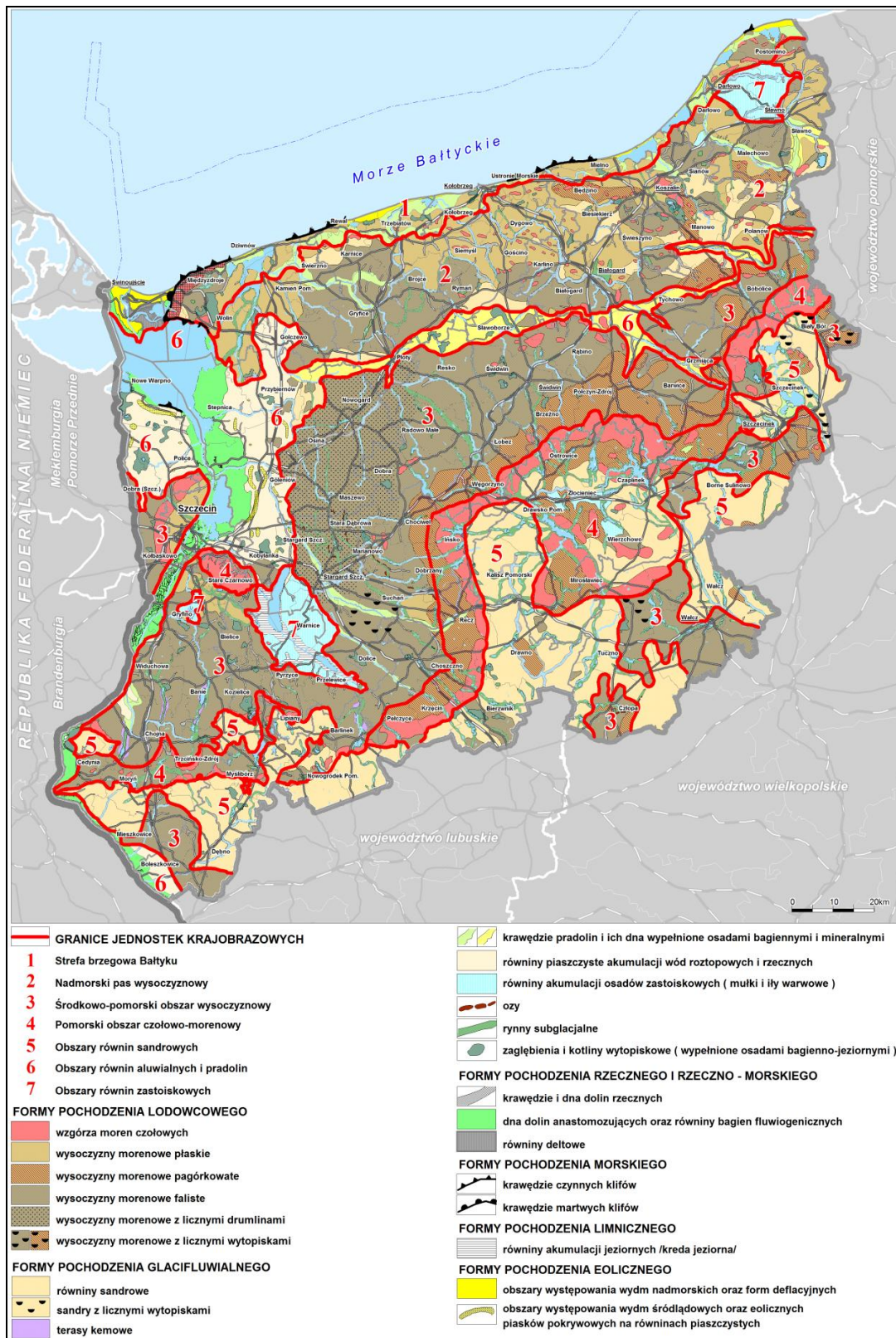
Źródło: Opracowanie własne wg danych GUS.

Istotną cechą sektora turystycznego jest silna koncentracja czasowa (skupiająca się w miesiącach letnich) i przestrzenna (głównym obszarem turystycznym jest pas nadmorski). Turystyka rowerowa w oparciu o długodystansowe trasy rowerowe stwarza szansę na:

- dywersyfikację przestrzenną ruchu turystycznego – tworząc warunki ożywienia turystyki w obszarach obecnie nie użytkowanych zbyt intensywnie turystycznie,
- dywersyfikację czasową – stwarzając warunki na wydłużeniu wybitnie sezonowego ruchu turystycznego Pomorza Zachodniego.

4.2. Uwarunkowania przyrodnicze

Ryc. 34 Jednostki krajobrazowe na tle mapy geomorfologicznej



Źródło: Materiały do zmiany Planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego - RBGPWZ

Walory krajobrazowe środowiska stanowią odczucia subiektywne i postrzegane są jako wartości ekologiczne, estetyczne, widokowe i kulturowe terenu, jak i związane z nimi elementy przyrodnicze ukształtowane przez procesy natury lub w wyniku działalności człowieka. Dla potrzeb planu przyjęto, że krajobraz stanowi zespół obiektów, właściwych dla danego wycinka powierzchni globu. Obiektami tymi jest przede wszystkim rzeźba terenu, budowa geologiczna, wody podziemne i powierzchniowe, klimat, gleby, flora, fauna oraz człowiek ze swoją działalnością bytową, gospodarczą, społeczną i kulturową.

W polskim prawie definicja krajobrazu ogranicza się jedynie do określenia tak zwanych walorów krajobrazowych. Termin ten pojawia się w dokumentach prawnych, jednak brakuje ujednolicenia definicji oraz zasad postępowania w zarządzaniu i zintegrowanym planowaniu przestrzennym.

Podział regionalny Polski, przeprowadzony przez J. Kondrackiego (2001), wskazuje specyfikę i odmienność krajobrazów. Rzeźba terenu jest podstawowym elementem środowiska geograficznego mającym zasadnicze znaczenie w strukturze gospodarczej określającym m.in. występowanie zasobów mineralnych, zasobów wodnych, warunki glebowe czy warunki sprzyjające wykorzystaniu antropogenicznemu. Elementy przyrody nieożywionej pod wpływem czynników naturogenicznnych, jak i antropogenicznnych, ulegają stałym przemianom. Analiza typów krajobrazów jest pomocna przy wyznaczaniu granic między regionami.

W oparciu o rzeźbę terenu, wydzielenia fizycznogeograficzne (J. Kondracki), mapę typów krajobrazów naturalnych (A. Richling, A. Dąbrowski), jak i istotnych elementach tworzących strukturę przyrodniczą, którymi są :

- geomorfologia, wskazująca zróżnicowanie rzeźby terenu,
- formy użytkowania terenu,
- formy ochrony środowiska,
- granice zlewni wód powierzchniowych głównego systemu hydrograficznego.

Wydzielono w województwie zachodniopomorskim siedem głównych jednostek krajobrazowych:

1 – Strefa brzegowa Bałtyku

Obszar, w obrębie którego zaznaczają się zarówno dawne, jak i współczesne wpływy Morza Bałtyckiego. Strefa wybrzeża morskiego składa się z urozmaiconej pod względem rzeźby części nadwodnej, obejmującej położony na zapleczu brzegu ląd oraz przylegający do niego płytkowodny obszar dna morskiego. W tej strefie w wyniku jednoczesnego działania szeregu czynników zachodzą złożone procesy i powstają specyficzne formy rzeźby: plaże, wydmy, klify, mierzeje, podwodne wały piaszczyste (rewy), oraz terasy abrazyjne.

2 – Nadmorski pas wysoczyznowy

Pas płaskich i falistych wysoczyzn morenowych oraz dolin marginalnych Pobrzeża Bałtyku rozciągający się na północ od Pradoliny Pomorskiej.

Występujące tu wysoczyzny morenowe osiągają już znacznie niższe wysokości bezwzględne, rzadko przekraczające 50 m n.p.m. w części południowej. Obniżają się one w kierunku wybrzeża Bałtyku do wysokości 5-10 m n.p.m. Rzeźbę powierzchni tego pasa wysoczyznowego urozmaicają wzgórza moren czołowych. Niektóre ze wzgórz, zazwyczaj moreny czołowe spiętrzone, osiągają dość znaczne wysokości względne oraz bezwzględne i szczególnie wyraźnie wyróżniają się w krajobrazie, np. wzgórza wolińskie (115,9 m n.p.m.), czy wzgórza koszalińskie (136,2 m n.p.m.). W bliskim sąsiedztwie wybrzeża Bałtyku, występują dość liczne, szerokie doliny marginalne, odznaczające się przebiegiem równoleżnikowym. Szczególnie wyraźnie są one wykształcone pomiędzy Ustroniem Morskim a Kamieniem Pomorskim.

3 – Środkowo-pomorski obszar wysoczyznowy

Pas wysoczyzn morenowych Pojezierza Pomorskiego.

Obszary wysoczyznowe charakteryzują się znacznym urozmaicheniem rzeźby terenu, w tym obecnością licznych pagórków, a także zagłębień wytopiskowych oraz nieco większych kotlin. Wśród bardziej znaczących form tego typu należy wymienić rynnę jezior bańskich, rynnę górnej Płoni, rynnę Woświn-Ińsko, a także system rynnowy ciągnący się od okolic Reska w kierunku Drawsko Pomorskiego, wykorzystywany częściowo przez Regę i jej dopływy.

Najbardziej znaczącą formą czołowo-morenową są Góry Bukowe ciągnące się od Szczecina do Starego Czarnowa.

4 – Pomorski obszar czołowo-morenowy

Pasmo wzgórz czołowo morenowych fazy pomorskiej.

Cechą charakterystyczną tej strefy są znaczne deniwelacje, a także obecność licznych pagórków i zagłębień bezodpływowych. W obrębie tej strefy występują najgłębsze rynny glacialne, a także jeziora rynnowe lub eworsyjne, osiągające największe głębokości, np. jezioro Drawsko (80 m), jezioro Morzycko (60,0 m), jezioro Ińsko (41,7 m), jezioro Pełcz (31,5 m).

Ze względu na różnorodność rzeźby oraz obecność materiału gładowego na powierzchni terenu, obszary moren czołowych były tylko miejscami wykorzystywane rolniczo. Natomiast pozostałe areale funkcjonowały jako ostoja wielogatunkowych lasów liściastych i mieszanych z dominującym udziałem zbiorowiska tzw. buczyny pomorskiej, która do dzisiaj zachowała się na Pomorzu przede wszystkim na terenach wzgórz moren czołowych.

5 – Obszar równin sandrowych

Obszary sandrowe z izolowanymi „wyspami” wysoczyznowymi leżą w południowej części województwa i rozciągają się na południe od niemal ciągłego pasma wzgórz czołowo morenowych fazy pomorskiej.

Morfologia obszarów sandrowych jest zwykle mało urozmaicona. Dominują tu tereny równinne, a częściach sandrów, które znajdują się najbliżej moren czołowych można zauważyć większą liczbę zagłębień wytopiskowych (np. w okolicach Białego Boru). Wśród równin sandrowych elewacje terenu stanowią tzw. „wyspy wysoczyznowe”, rozciągające się

na dawnych wododziałach. Obecnie na większości równin sandrowych występują zbiorowiska borów sosnowych, z niewielkim udziałem borów mieszanych. W dolinach rzecznych rozcinających sandry lub wyspy wysoczyznowe występują siedliska bardziej wilgotne. W miejscach podmokłych oraz w strefach występowania źródeł i młak rozwijają się gleby bagienne, natomiast na dnie dolin, zwykle stosunkowo wąskich pojawiają się piaszczyste lub piaszczysto-mułkowe gleby aluwialne (mady). Na tych siedliskach rozwinęły się wielogatunkowe zbiorowiska roślinności łąkowej, a w miejscach podmokłych (np. na terenach starorzeczy) torfowiska niskie lub olsy. Krawędzie większości dolin są porośnięte zazwyczaj przez wielogatunkowe zbiorowiska lasów mieszanych.

6 – Obszar równin aluwialnych i pradolin

Obszar równin aluwialnych i pradolin na wschodzie rozciąga się niemal równoleżnikowo od okolic Polanowa i Bobolic w kierunku Płotów i Przybiernowa, natomiast na zachodzie obejmuje południowy odcinek Doliny Dolnej Odry wraz z równinami Goleniowską i Wkrzańską. Część zachodnia, po okolicy Przybiernowa, stanowi Pradolinę Pomorską. We wschodniej części województwa, ta forma dolinna jest stosunkowo wąska, lecz dość głęboko wcięta w powierzchnię wysoczyzny.

Obecnie, wskutek likwidacji państwowych gospodarstw rolnych i załamania się gospodarki hodowlanej, w wielu przypadkach w obszarach pradolin obserwuje się dość szybką, naturalną sukcesję roślinności, zwłaszcza na terenach podmokłych. Na antropogenicznie przekształcony krajobraz otwarty wkraczają zarośla wierzbowo-olszowe, a ponadto, w wielu przypadkach tereny podmokłe zamieniają się w trzcinowiska.

7 – Obszar równin zastoiskowych

Obszary równin zastoiskowych pojawiają się wyspowo najczęściej wśród terenów wysoczyznowych. Na szczególną uwagę zasługuje największe zastoisko pyrzyckie, rozciągające się wokół jeziora Miedwie. Sporą powierzchnię obejmuje również tzw. zastoisko pieńkowskie, występujące w okolicy Sławna. Pozostałe obszary zastoiskowe (wełtyńskie, złocieniecko-wierzchowskie) zajmują już znacznie mniejsze tereny. Obszary równin zastoiskowych to zarazem tereny występowania najbardziej żyznych gleb na Pomorzu Zachodnim. Uprawa tych żyznych gleb jest jednak bardzo uciążliwa. Na niższych terasach zastoiskowych, zwłaszcza w otoczeniu jeziora Miedwie, rozwinęły się gleby bagienne, które w rezultacie regulacji stosunków wodnych zostały przekształcone w bardzo żyzne czarne ziemie, w podłożu których występuje niejednokrotnie kreda jeziorna.

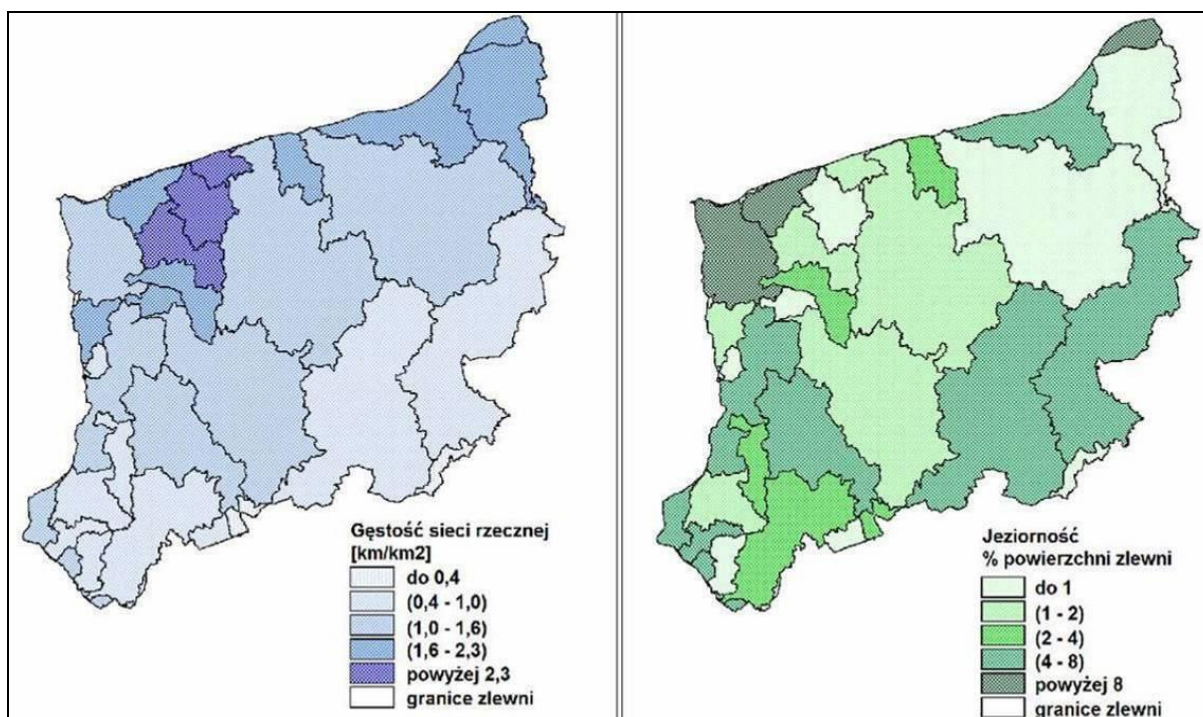
OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA WÓD POWIERZCHNIOWYCH

Jednym z najistotniejszych elementów krajobrazu wpływających na jego atrakcyjność, w tym turystyczną, są wody powierzchniowe. Obok Morza Bałtyckiego na terenie województwa występują liczne rzeki i jeziora, stanowiące istotny potencjał turystyczny. Województwo zachodniopomorskie położone jest w dwóch obszarach dorzeczy: Odry i Wkry (Ücker). Obszar dorzecza Odry obejmuje, oprócz dorzecza Odry znajdującego się na terytorium Polski, także dorzecza Regi, Parsęty, Wieprzy oraz pozostałych rzek uchodzących bezpośrednio do Morza Bałtyckiego na zachód od ujścia Słupi, a także dopływów Zalewu Szczecińskiego.

Obszar dorzecza Wkry (Ücker) obejmuje znajdującą się na terenie Polski część międzynarodowego dorzecza tej rzeki.

Łączna długość cieków w granicach województwa zachodniopomorskiego wynosi 30,2 tys. km. Średnia gęstość sieci rzecznej w Zachodniopomorskim wynosi 1,32 km/km². Największą długością sieci rzecznej charakteryzują się zlewnie Parsęty (4,1 tys. km) i Regi (4,0 tys. km), przy czym gęstość sieci rzecznej w tych zlewniach nie odbiega znacząco od średniej w województwie. Gęstość sieci rzecznej osiąga największe wartości (ponad dwukrotnie wyższe od średniej) w zlewni Przymorza Dziwny-Regi (2,85 km/km²) oraz zlewni Świńca (2,78 km/km²). Tak wysokie wartości gęstości sieci rzecznej w tych zlewniach wynikają przede wszystkim z obecności terenów zmeliorowanych.

Ryc. 35 Gęstość sieci rzecznej i jeziorność w układzie zlewni



Źródło: D. Dybkowska-Stefek, M. Pluta, Opracowanie hydrograficzno-hydrologiczne województwa zachodniopomorskiego

Województwo zachodniopomorskie należy do obszarów bogatych w jeziora i naturalne zbiorniki wodne. Znajdują się tu najważniejsze jeziorne mezoregiony tj. Pojezierze Ińskie, Pojezierze Myśliborskie, Pojezierze Choszczeńskie, Pojezierze Dobiegniewskie, Pojezierze Drawskie, Pojezierze Szczecineckie i Pojezierze Wałeckie. Wynosi 65 991 ha, co stanowi blisko 2,9% powierzchni województwa. W Zachodniopomorskim jest jedynie osiem jezior o powierzchni powyżej 1000 ha: Dąbie, Miedwie, Jamno, Drawsko, Wielimie, Bukowo, Lubie i Wicko. Ich łączna powierzchnia stanowi prawie 30% obszaru zajmowanego przez wszystkie jeziora.

Średnia jeziorność województwa zachodniopomorskiego wynosi 2,9%. Najwięcej jezior występuje w zlewniach Regi i Parsęty, ale największą powierzchnię zajmują one w zlewniach Drawy i Gwdy.

Najwyższą jeziornością charakteryzują się zlewnie: Przymorza Wieprzy-Słupi (11,1%) i bezpośrednia zlewnia Odry (6,3%). Uwzględnienie w obliczeniach akwenów: Zalewu Szczecińskiego, Zalewu Kamieńskiego oraz cieśniny Świny i Dziwny podnosi średnią jeziorność województwa do 4,8%. Zlewnie Zalewu Szczecińskiego ze Świną oraz Dziwny z Zalewem Kamieńskim są odpowiednio w ponad 49% i 16% pokryte wodami.

OBSZARY CHRONIONE

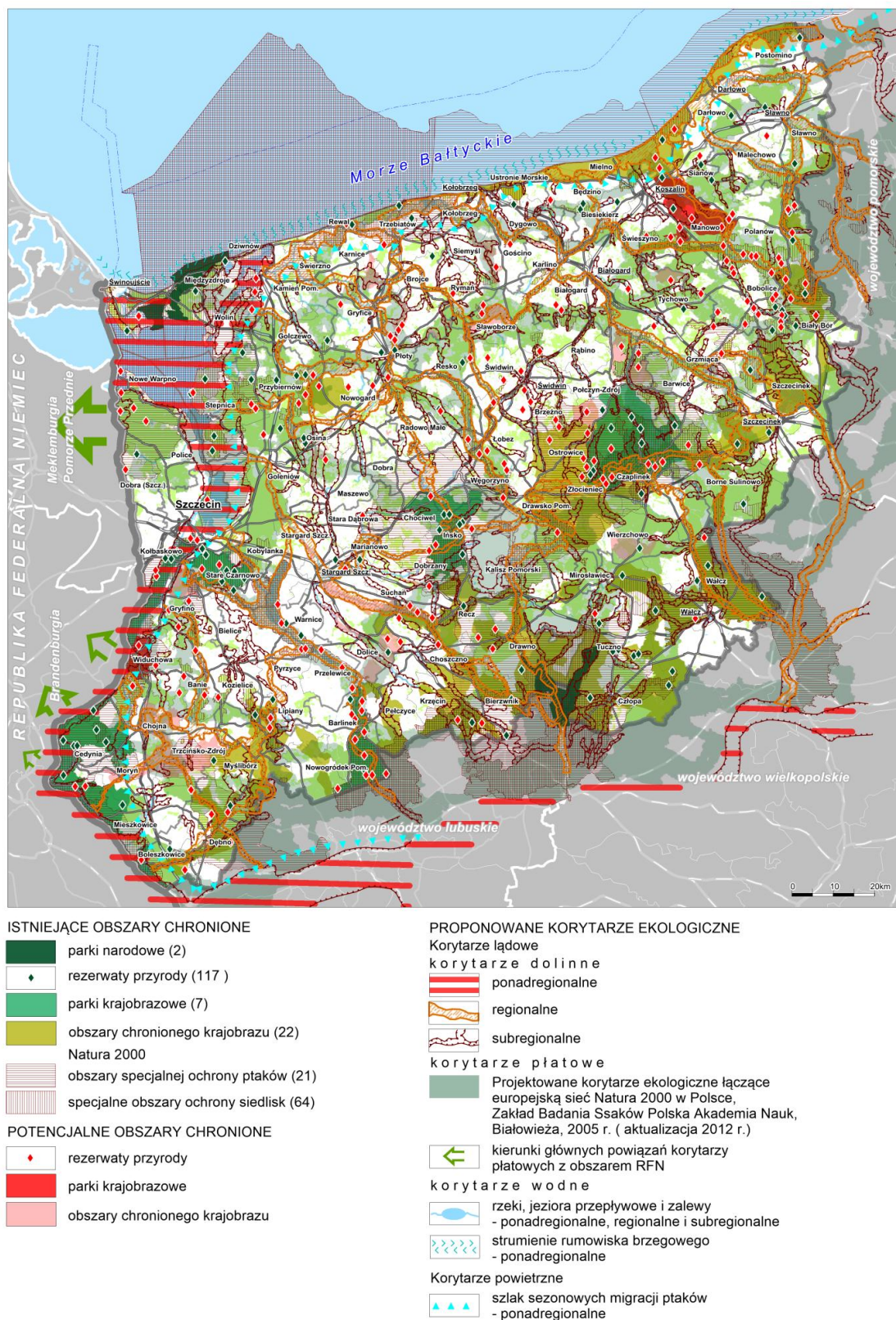
Obszary chronione wyznaczone są w miejscach charakteryzujących się najwyższą różnorodnością przyrody żywej i nieżywej, o ponadprzeciętnych walorach krajobrazu naturalnego i antropogenicznego. Turystyka rowerowa stanowi jeden z najlepszych segmentów rynku turystycznego pozwalający na stworzenie ekologicznego produktu turystycznego, opierającego się o nieinwazyjne lub nisko inwazyjne kierowanie turystów na obszary cenne przyrodniczo. Turystyka rowerowa pozwala wręcz na promocję ochrony przyrody i zasobów wśród potencjalnych turystów. Z tego powodu przy wytyczaniu długodystansowych tras rowerowych, konieczna jest próba wprowadzanie ich na tereny cenne przyrodniczo podlegające ochronie.

Teren objęty obszarową ochroną przyrody, bez obszarów Natura 2000, stanowi ok. 21 % powierzchni województwa, wraz z otulinami wynosi 601332,2 ha (26,3% powierzchni województwa). Powierzchnia obszarów Natura 2000 z wyłączeniem obszaru morskiego (Zatoki Pomorskiej i przybrzeżnych wód Bałtyku) wynosi, 863 678,3 ha co stanowi 37,7% powierzchni województwa.

Łączna powierzchnia obszarów chronionych powstała w wyniku połączenia nakładających się form ochrony przyrody, zajmuje 1 077 763 ha (47% powierzchni województwa). Na obszarach tych zależnie od formy ochrony obowiązują zróżnicowane ograniczenia lub zakazy dotyczące korzystania z zasobów przyrodniczych.

Zgodnie z obowiązującą ustawą o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. na obszarze województwa zachodniopomorskiego występują wszystkie formy ochrony przyrody: parki narodowe, rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, obszary Natura 2000, pomniki przyrody, stanowiska dokumentacyjne, użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, ochrona gatunkowa roślin, zwierząt i grzybów. Pierwsze cztery formy ochrony tworzyły tzw. krajowy system obszarów chronionych. Wraz z wejściem Polski do Unii Europejskiej oprócz krajowego systemu obszarów chronionych mającego za zadanie zabezpieczenie wartości przyrodniczych i krajobrazowych w skali kraju istotne znaczenie w ochronie bioróżnorodności w skali Europy zyskały obszary Natura 2000.

Ryc. 36 Obszary ochrony przyrody



Źródło: RBGPWZ, materiały do zmiany Planu Zagospodarowania Przestrzennego WZ (opracowanie z 2015 r.)

Parki narodowe

2 obszary o łącznej powierzchni w granicach województwa 13 713, 2 ha (0,6% powierzchni województwa):

- Woliński Park Narodowy, 10 937,4 ha (w granicach województwa 8133 ha i 2804,4 ha w granicach morza terytorialnego)
- Drawieński Park Narodowy, 11 531,5,95 ha, w tym w województwie zachodniopomorskim 5 580,92 ha, pozostała część w województwach: lubuskim i wielkopolskim.

Rezerваты przyrody

116 obszarów o łącznej powierzchni ok. 12 786,49 ha (0,6% powierzchni województwa).

Tylko rezerwat Świdwie chroniony Konwencją Ramsarską uzyskał status obszaru ochrony przyrody o znaczeniu międzynarodowym. Od 1984 roku znajduje się on na liście obszarów wodno-błotnych jako środowisko życiowe ptactwa wodnego.

Parki krajobrazowe

Na terenie województwa znajduje się 7 parków krajobrazowych o łącznej powierzchni w granicach województwa 118 808 ha, co stanowi ok. 5% powierzchni województwa:

- Szczeciński Park Krajobrazowy Puszcza Bukowa, 9 096 ha
- Park Krajobrazowy Dolina Dolnej Odry, 6 009 ha
- Cedyński Park Krajobrazowy, 30 850 ha
- Park Krajobrazowy Ujście Warty, 20 532,46 ha (w województwie 1 850 ha)
- Barlinecko-Gorzowski Park Krajobrazowy, 23 983 ha (w województwie 11 840 ha)
- Iński Park Krajobrazowy, 17 763 ha
- Drawski Park Krajobrazowy, 41 430 ha

Obszary chronionego krajobrazu

22 obszary o łącznej powierzchni 354 419,0 ha, pokrywają ok. 16% powierzchni województwa.

Tab. 1 Obszary chronionego krajobrazu w województwie zachodniopomorskim

Symbol obszaru na mapie	Nazwa obszaru	Powierzchnia obszaru [ha]		Gminy województwa zachodniopomorskiego
		ogółem	w tym w województwie	
OCK 1	„A” Dębno-Gorzów	21 893	11 060*	Boleszkowice, Dębno
OCK 2	„B” Myślibórz	28 942	21 564,3*	Dębno, Myślibórz, Nowogródek Pomorski
OCK 3	„C” Barlinek	26344	13 108,2*	Barlinek, Myślibórz, Nowogródek Pomorski, Pełczyce
OCK 4	„D” Choszczno-Drawno	24 520	24 520	Choszczno, Drawno, Recz
OCK 5	E” Korytnica	3 550	3 550	Drawno

OCK 6	„F” Bierzwnik	30 634	28 500*	Bierzwnik, Choszczno, Drawno, Krzęcin
OCK 7	Dolina Radwi (Mostowo-Zegrze)	3 560	3 560	Świeszyno, Manowo
OCK 8	Dolina rzeki Płytnicy	1 213	1 213	Borne Sulinowo
	Dolina rzeki Płytnicy	80	80	Szczecinek
OCK 9	Dominikowo-Niemieńsko	5 756	5 756	Drawno
OCK 10	Jeziora Szczecineckie	17 619,1	17 619,1	Szczecinek, Biały Bór
OCK 11	Jezioro Łętowskie oraz okolice Kępic	6 880	1366***	Sławno
OCK 12	Koszaliński Pas Nadmorski	36 229	36 229	Kołobrzeg, Ustronie Morskie, Mielno, Będzino, Koszalin, Manowo, Sianów, Darłowo
OCK 13	Las Czerminicki	b/d	b/d	Nowogard
OCK 14	Las Drzonowski	86	86	Biały Bór
OCK 15	Okolice Kalisza Pomorskiego	2246,6	2246,6	Kalisz Pomorski
OCK 16	Okolice Polanowa	1992,4	1992,4	Polanów
OCK 17	Okolice Żydowo-Biały Bór	16 016	12 350***	Polanów, Bobolice, Biały Bór
OCK 18	Pas pobraża na zachód od Ustki	7 520	6189***	Postomino
OCK 19	Pojezierze Drawskie	92 616,4	92 616,4	Część zachodnia: Połczyn-Zdrój, Świdwin, Brzeźno, Ostrowice, Drawsko Pomorskie, Kalisz Pomorski, Złocieniec, Wierzchowo. Część wschodnia: Borne Sulinowo, Szczecinek.
OCK 20	Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy	93 910	35 535**	Człopa, Mirosławiec, Tuczno, Wałcz
OCK 21	Puszcza nad Drawą	62 200	33 280**	Człopa, Tuczno, Wałcz
OCK 22	Obszary Chronionego Krajobrazu Doliny Piławy	1998	1 998	Borne Sulinowo
Powierzchnia ogółem		461 639,1	354 419,0	

Źródło: Uchwała Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego Nr XXXII/437/14 z dnia 18 marca 2014 r. w sprawie przyjęcia tekstu jednolitego uchwały Nr XXXII/375/09 z dnia 15 września 2009 r. w sprawie obszarów chronionego krajobrazu

(*Pozostała część w województwie lubuskim; **Pozostała część w województwie wielkopolskim; ***Pozostała część w województwie pomorskim)

Obszary Natura 2000

21 obszarów specjalnej ochrony ptaków o łącznej powierzchni (z wyłączeniem obszaru morskiego Zatoki Pomorskiej i przybrzeżnych wód Bałtyku) 692 857 ha, co stanowi 30,3% powierzchni województwa.

64 specjalnych obszarów ochrony siedlisk o łącznej powierzchni (z wyłączeniem obszarów morskich Zatoki Pomorskiej) 426 232 ha, co stanowi 18,6% powierzchni województwa. W sumie województwo zachodniopomorskie pokryte jest w 37,6 % obszarami Natura 2000 (11,3 % powierzchni województwa pokryte jest równocześnie oboma typami obszarów Natura 2000).

4.3. Uwarunkowania kulturowe

Jednym z ważniejszych czynników stanowiących o atrakcyjności obszarów i regionów zarówno dla turystów, jak i ich mieszkańców, jest występowanie obiektów i miejsc o wartości historycznej. Elementy te tworzą kulturowy koloryt oraz podstawę tożsamości lokalnej czy regionalnej. Nie trzeba przypominać, że zabytki są oczywistymi generatorami ruchu turystycznego na całym świecie, zatem ich dostępność i odpowiednie wyeksponowanie są wręcz konieczne dla stworzenia atrakcyjnej propozycji mającej zachęcić turystów – w tym rowerowych – do odwiedzenia i eksplorowania Pomorza Zachodniego.

„Potencjał dziedzictwa kulturowego Województwa Zachodniopomorskiego stawia je – w wymiarze ilości tak zwanych zabytków rejestrowych (ponad 3,5 tysiąca obiektów) w grupie 7 województw zajmujących niemal na równi trzecie miejsce w Polsce po takich »potentatach« jak liderzy takiej statystyki: Dolny Śląsk (ponad 8 tysięcy) Wielkopolska (ponad 7) i grupa druga: Mazowsze (ponad 6), Małopolska (ponad 5) i Warmia i Mazury (ponad 5)»⁴².

O cechach krajobrazu kulturowego w województwie decydują zwłaszcza następujące typy obiektów zabytkowych: architektura sakralna, architektura obronna, zamki i architektura rezydencjonalna, zieleń zabytkowa, zabytki w miastach, zabytki wiejskie, zabytki techniki, relikty osadnictwa pradziejowego, zabytki ruchome.

Do elementów dziedzictwa kulturowego o znaczeniu ponadregionalnym można zaliczyć bez wątpienia trzy zespoły obiektów uznane przez Prezydenta RP za pomniki historii: Kamień Pomorski – zespół katedralny, obejmujący historyczne osiedle katedralne, Kołbacz – założenie dawnego klasztoru cystersów, późniejszej letniej rezydencji książąt pomorskich i domeny państwowej i Stargard Szczeciński – zespół kościoła pod wezwaniem Najświętszej Marii Panny Królowej Świata oraz średniowieczne mury obronne miasta.

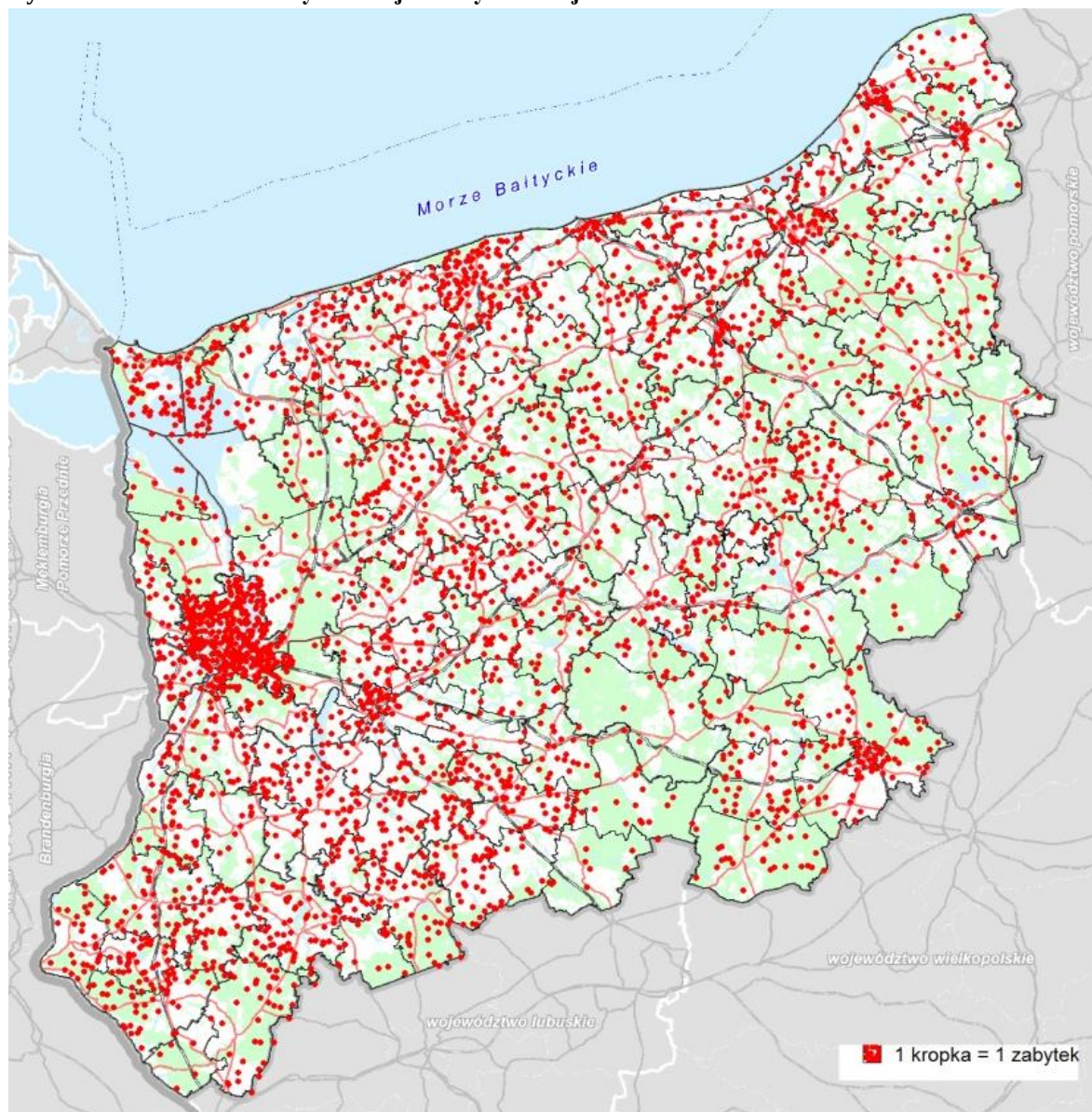
Pod względem wielości i różnorodności zabytków w regionie zdecydowanie przoduje jego stolica – Szczecin z unikatowym założeniem Wałów Chrobrego oraz katedrą p.w. Św. Jakuba Apostoła – najwyższym Kościołem na Pomorza oraz drugim co wysokości w Polsce (po bazylice Licheńskiej).

Pomorze Zachodnie obfituje w zespoły urządzonej zieleni zabytkowej. Powszechne są tu parki pałacowe i dworskie chronione wpisem do rejestru zabytków. Wielokrotnie znajdują się przy nich siedziby dawnych właścicieli – pałace i dwory o różnym stopniu zachowania. Często nie są one obiektami rejestrowymi, jednakże posiadają unikalne walory i dowodzą wielkiej różnorodności stylów i sztuki budowlanej na tych terenach.

W kontekście tras rowerowych, a zwłaszcza przebiegu najbardziej uczęszczanej trasy „Nadmorskiej”, należy wspomnieć o wyjątkowej zabudowie uzdrowiskowej w nadmorskich kurortach. Obiekty architektury uzdrowiskowej, pochodzące przeważnie z drugiej połowy XIX w, powstawały według wzorców nawiązujących do budynków alpejskich czy bawarskich. Charakteryzuje je dekoracyjność oraz wysoki poziom detalu architektonicznego.

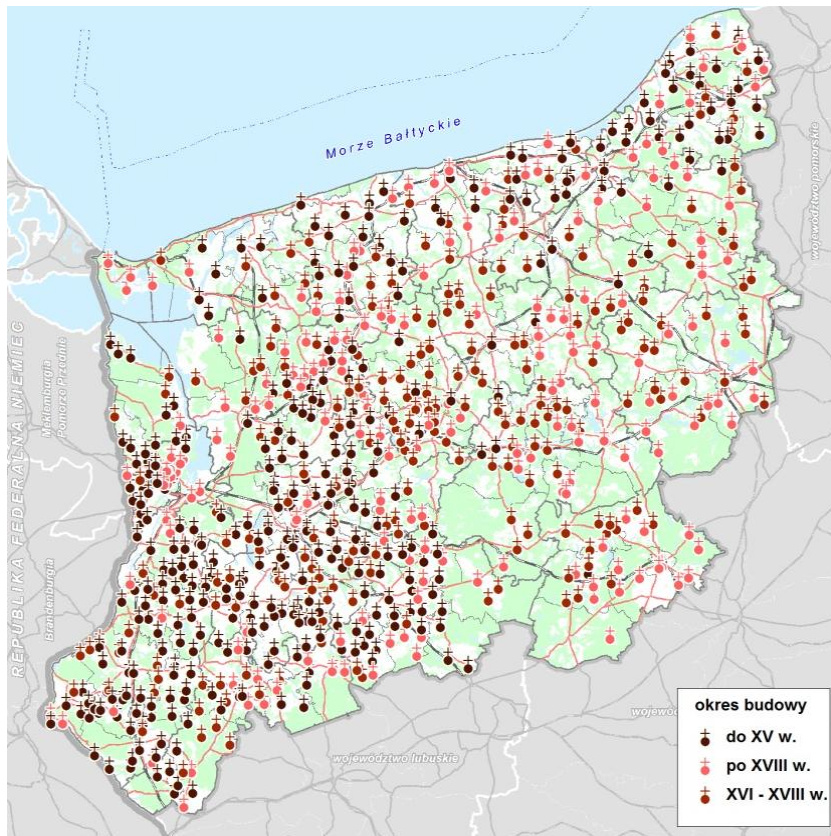
⁴² Prof. nadzw. dr hab. inż. arch. Zbigniew Myczkowski "Recenzja Aktualizacji Planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego", 2015r.

Ryc. 37 Rozmieszczenie zabytków rejestrowych w województwie



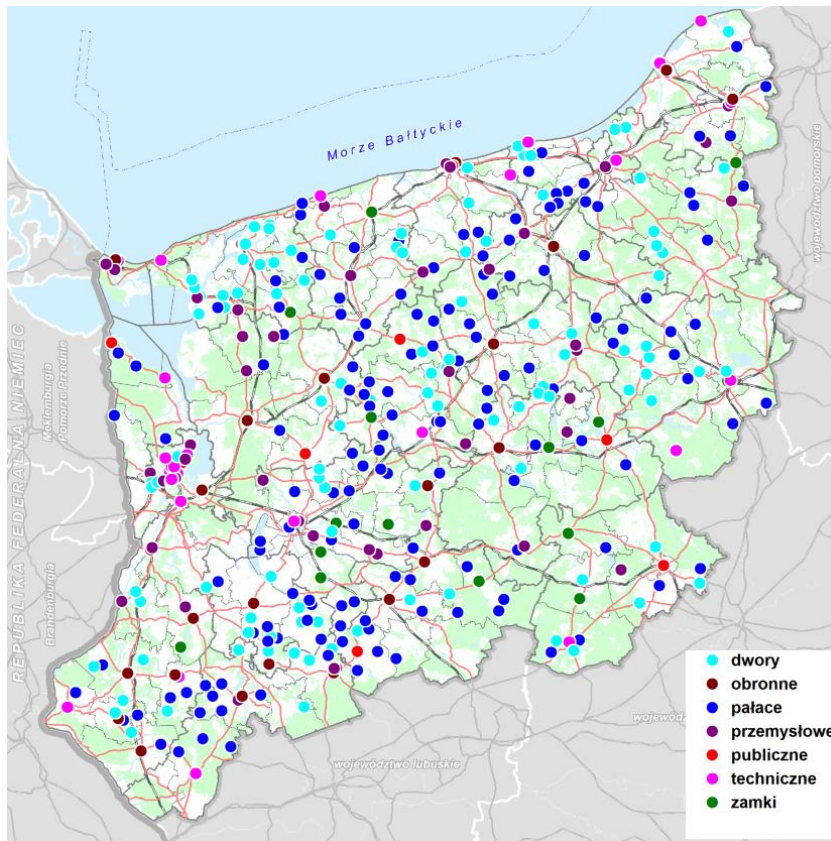
Źródło: RBGPWZ, materiały do zmiany Planu Zagospodarowania Przestrzennego WZ (opracowanie z 2015 r.)

Ryc. 38 Rozmieszczenie obiektów sakralnych – rejestrowych w województwie



Źródło: RBGPWZ, materiały
do zmiany Planu
Zagospodarowania
Przestrzennego WZ
(opracowanie z 2015 r.)

Ryc. 39 Rozmieszczenie zabytków rejestrowych w województwie - według wybranych rodzajów



Źródło: RBGPWZ, materiały
do zmiany Planu
Zagospodarowania
Przestrzennego WZ
(opracowanie z 2015 r.)

OBSZARY KULTUROWO-KRAJOBRAZOWE

Krajobraz naturalny w wyniku przekształcania go przez człowieka przeobraża się w krajobraz kulturowy, łączący elementy środowiska przyrodniczego i kulturowego. W PZPWZ wyznaczono 30 obszarów funkcjonalnych pod nazwą Obszarów Kulturowo-Krajobrazowych (OKK). Są to obszary rozległe położone często na terenie kilku gmin, o wyróżniających się swoistych wartościach kulturowych i krajobrazowych. Geneza i metodyka wyznaczenia OKK jest odmienna od powyżej opisanych głównych jednostek krajobrazowych, niemniej jednak krajobraz antropogeniczny jest ściśle powiązany z krajobrazem przyrodniczym. Cele ochrony są zbieżne, a głównym założeniem jest zachowanie najcenniejszych fragmentów krajobrazu przyrodniczego i kulturowego.

OKK 1 „Autostrada” (w granicach gmin: Chociwel, Marianowo, Stara Dąbrowa)

Charakterystycznymi elementami decydującymi o walorze obszaru są: zespół późnogotyckich kościołów z surowego kamienia z ceglanyimi szczytami zdobionymi blendami, parki z ponad 100-letnimi drzewami oraz dzieło techniki drogowej – niedokończona betonowa autostrada, budowana w latach 30 i 40 XX w., która miała połączyć Berlin i Królewiec z dwuprzęsłowymi wiaduktami. Obszar cechuje krajobraz wysoczyzny morenowej z licznie występującymi na tym terenie unikatowymi ozami i drumlinami.

OKK 2 „Barokowe Kościoły” (gm. Myślibórz)

Do zabytków wyróżniających ten obszar należy grupa barokowych kościołów wzniesionych w XVIII wieku w: Golenicach, Nawrocku, Roście, Sulimierzu oraz w Kierzkowie (kościół gotycki przebudowany w XVIII w.).

OKK 3 „Biały Bór” (gm. Biały Bór)

Dominantą kulturową na tym obszarze jest miasto Biały Bór ze współczesną cerkwią (wystrój wg projektu Jerzego Nowosielskiego) oraz liczną grupą mniejszości i kultury ukraińskiej.

OKK 4 „Cedyńsko-Moryński” (w granicach gmin: Cedyń, Chojna, Moryń, Trzcińsko-Zdrój)

Na tym obszarze krajobrazowym moreny czołowej, występuje koncentracja zabytków dowodzących intensywnego zagospodarowania w średniowieczu (ponad 20 kościołów z XIII w.), rezydencji, zespołów zabytkowej zabudowy z k. XVIII - pocz. XX w., tworzy krajobraz o obszar o wybitnie historycznych cechach z średniowiecznymi kościołami układami przestrzennymi miast i wsi oraz murami obronnymi Morynia i Trzcińska-Zdroju.

OKK 5 „Chojęński-Pogranicza” (gm. Chojna)

Obszar z elementami średniowiecznego zagospodarowania, z dominującą sylwetą kościoła mariackiego nad okolicą, widoczną z dalekiej perspektywy. Ekspozycja panoramy starego miasta ze znakomicie widocznym masywem kościoła należy do najpiękniejszych w województwie.

OKK 6 „Dolina Iny” (w granicach gmin: Dobrzany, Dolice, Recz, Stargard Szczeciński, Suchań)

Obszar z miastami o średniowiecznej metryce lokowanymi nad rzeką Iną i elementami historycznego zagospodarowania związanego z rzeką oraz jej dopływami: młynami, mostami, miejscami dawnych portów na rzece.

OKK 7 „Dolina Myśli” (w granicach gmin: Boleszkowice, Dębno, Myślibórz)

Obszar osadnictwa średniowiecznego związanego z działalnością templariuszy. Obszar z licznymi obiektami przemysłowymi napędzanymi wodami rzeki Myśli.

OKK 8 „Dolina Dolnej Odry” (w granicach gmin: Gryfino, Kołbaskowo, Szczecin, Widuchowa)

Obszar związany z doliną rzeki Odry. Dziedzictwem kulturowym jest również na tym obszarze przebieg koryta i infrastruktura techniczna rzeki.

OKK 9 „Dolina Grabowej” (w granicach gmin: Darłowo, Malechowo, Polanów, Sławno)

Obszar o zróżnicowanym krajobrazie kulturowym ze wsiami dworsko-folwarcznymi (w okolicach Polanowa i Malechowa) oraz typowymi wsiami chłopskimi – w dolnym biegu rzeki, które stanowią również element obszaru „Kraina w Kratę”.

OKK 10 „Dolina Parsęty” (w granicach gmin: Barwice, Białogard, Dygowo, Gościno, Grzmiąca, Karlino, Kołobrzeg, Połczyn-Zdrój, Szczecinek)

Obszar z zespołem osadniczo - cywilizacyjnym położony w urozmaiconym krajobrazie doliny rzeki Parsęty.

OKK 11 „Dolina Płoni” (w granicach gmin: Barlinek, Pelczyce, Przelewice, Pyrzyce, Warnice),

Obszar krajobrazu doliny rzeki Płoni, na którego krajobraz kulturowy istotny wpływ mieli cystersi po sprowadzeniu się do Kołbacza w 1173 r. Najcenniejszym zabytkiem jest zespół pocysterski w Kołbaczu rozporządzeniem Prezydenta RP uznany za pomnik historii.

OKK 12 „Dolina Regi” (w granicach gmin: Gryfice, Łobez, Płoty, Resko, Świdwin, Trzebiatów)

Obszar nad rzeką Regą wraz z położonymi sześcioma historycznymi miastami: Świdwin, Łobez, Resko, Płoty, Gryfice i Trzebiatów. Na Redze funkcjonuje wiele budowli i urządzeń hydrotechnicznych pozostałych po bogatym niegdyś zagospodarowaniu rzeki.

OKK 13 „Drawieński” (gm. Drawno)

Obszar otwartych terenów rolniczych otoczonych lasami oraz miasteczko Drawno z ruinami zamku Wedlów z pozostałościami zabudowy rezydencjalnej i folwarcznej.

OKK 14 „Granitowe kościoły” (gm. Mieszkowice)

Wyróżnikiem obszaru jest grupa wczesno-gotyckich kościołów granitowych.

OKK 15 „Kalisz Pomorski i okolice” (gm. Kalisz Pomorski)

Obszar obejmujący miasto Kalisz Pomorski oraz wsie o historycznych, średniowiecznych układach ruralistycznych, z ryglowymi (XVIII-wiecznymi) kościołami, założeniami dworsko-folwarcznymi oraz zabudową zagrodową.

OKK 16 „Kraina Borków” (w granicach gmin: Łobez, Radowo Małe, Węgorzyno)

Obszar położony w zasięgu Pojezierza Ińskiego, Drawskiego oraz Wysoczyzny Łobeskiej, bardzo atrakcyjny krajobrazowo, o urozmaiconej, pagórkowatej rzeźbie terenu, z licznymi jeziorami i ciekami. Położenie na wyniesieniach, wzgórzach, pozwala na ekspozycję zabudowy wiejskiej i kościołów. Kraina starego rodu słowiańskiego i rycerskiego Borków, żyjącego na pograniczu Pomorza i Brandenburgii.

OKK 17 „Kraina w Kratę” (w granicach gmin: Darłowo, Malechowo, Postomino, Sianów, Sławno)

Jest to rozległy obszar kulturowo-krajobrazowy, którego głównym wyznacznikiem są: dobrze zachowane, średniowieczne układy ruralistyczne, wkomponowane w nieprzekształcony – w większości – krajobraz naturalny oraz liczne zespoły zabudowy chłopskiej wzniesionej w technice ryglowej, które nadają temu regionowi specyficzny charakter, określane we współczesnych koncepcjach zagospodarowania przestrzennego i rozwoju gospodarczego jako „kraina w kratę”.

OKK 18 „Pojezierze Drawskie” (w granicach gmin: Czaplinek, Ostrowiec, Złocieniec)

Obszar położony na Pojezierzu Drawskim, o urozmaiconej polodowcowej rzeźbie terenu. Cechą dominującą jest bogactwo jezior, o zróżnicowanych kształtach i wielkości, w tym duże jez. Drawsko, Siecino, Krosino, Rakowskie. Cały obszar znajduje się w dorzeczu rzeki Drawy, w granicach Drawskiego Parku Krajobrazowego, podlega również ochronie Natura 2000.

OKK 19 „Rewalska Wąskotorówka” (w granicach gmin: Gryfice, Karnice, Rewal, Trzebiatów)

Obszar, na którym istnieje kolejka wąskotorowa – zabytek techniki – z zachowanymi w dużym stopniu budynkami i obiektami inżynierskimi prezentującymi przykłady nowatorskich rozwiązań. Kolejka wiedzie przez teren na ogół równinny o zróżnicowanych krajobrazach: od otwartych o charakterze rolniczym, poprzez leśne, po dolinę przymorską z rozległymi łąkami. Do szczególnie atrakcyjnych krajobrazów należy pas nadmorski z ekspozycją latarni morskiej w Niechorzu oraz odcinki trasy w rejonie miast Gryfic i Trzebiatowa z ekspozycją sylwet tych miast, zdominowanych masywami kościołów mariackich.

OKK 20 „Skarpa Nadodrzańska” (w granicach gmin: Cedynia, Mieszkowice)

Obszar integracji wybitnych walorów krajobrazu naturalnego strefy krawędziowej doliny Odry z zachowanymi elementami historycznego zagospodarowania - wsie o zabytkowych układach, z pozostałościami tradycyjnej ryglowej zabudowy mieszkalnej i gospodarczej i kościołami tworzącymi dominanty historyczno-przestrzenne. Krawędź doliny jest bardzo

zróznicowana pod względem ukształtowania terenu. Poprzecinana jest licznymi dolinami o stromych krawędziach przechodzących miejscami w rozgałęzione jary i wąwozy.

OKK 21 „Suchański” (gm. Suchań)

Obszar obejmujący miasteczko Suchań i wsie chłopskie - Sadłowo, Sadłówko, Suchanówko, Nosowo - zespół miejscowości o średniowiecznej metryce z kościołami posiadających wyraźną ekspozycję w otwartym terenie. Otwarte rolnicze tereny łagodnie pofalowanej Równiny Pyrzycko-Stargardzkiej.

OKK 22 „Szwajcaria Połczyńska” (w granicach gmin: Barwice, Czaplinek, Ostrowice, Połczyn-Zdrój)

Obszar o wybitnych wartościach krajobrazowo-przyrodniczych w obrębie Drawskiego Parku Krajobrazowego i Natury 2000, składa się z kilku regionów o urozmaiconej rzeźbie terenu i wysokich wartościach przyrodniczych z polodowcową krainą Dębnicy i Drawy jako teren kreowany na produkt turystyczny przez trzy współpracujące gminy: Barwice, Czaplinek i Połczyn-Zdrój. Przełom rzeki Dębnicy – rzeka z polodowcowym „kanionem”, o malowniczym otoczeniu. Spyczna Góra – okazałe wzniesienie utworzone przez lodowiec.

OKK 23 „Śladami Gropiusa” (gm. Drawsko Pomorskie, Mirosławiec)

Miejsca związane z pierwszymi projektami architektonicznymi przyszłego twórcy Bauhausu – Waltera Gropiusa. Istniejące do dziś jego realizacje: Drawsko – willa, bank, Jankowo – spichlerz, czworak, Żołędowo – czworak, Gudowo – krochmalnia, Mirosławiec – spichlerz. Obszar o urozmaiconym krajobrazie, w obrębie Pojezierza Drawskiego i Równiny Drawskiej, wytyczony w osi jez. Lubie i doliny rz. Drawy, o znacznym zalesieniu.

OKK 24 „Święte Góry” (m. Koszalin, gm. Polanów, Sianów)

Obszar łączy wybitne walory krajobrazu naturalnego, elementy dziedzictwa kulturowego oraz wartości niematerialne – kultu religijnego. Na uwagę zasługują zwarte kompleksy leśne Puszczy Koszalińskiej, otwarte przestrzenie Wysoczyzny Polanowskiej” oraz pomnikowe aleje przydrożne (np. bukowa, Kościernica - Jacinki).

OKK 25 „Trzebież” (gm. Police)

Trzebież - miasteczko z portem rybackim i jachtowym, kościołem z połowy XVIII w., zespołem historycznej zabudowy z przykładami domów ryglowych. Niekłończyca i Uniemyśl - wsie z okresu XVIII-wiecznej kolonizacji z zabudową o walorach zabytkowych. Otwarty, równinny teren rozciągający się od Puszczy Wkrzańskiej na zachodzie po brzeg Zalewu Szczecińskiego. Linia kolejowa Szczecin - Trzebież z zabudową stacji w Uniemyślu i Trzebieży.

OKK 26 „Tuczno” (gm. Tuczno)

Obszar w granicach Pojezierza Wałeckiego, charakteryzuje się licznymi wzniesieniami porośnięte lasami oraz dużą ilość niewielkich jezior i terenów bagiennych. Tuczno z renesansowym zamkiem, kościołem z 1 poł. XVI w. z barokowym wyposażeniem. Wsie z zespołami tradycyjnej zabudowy oraz szkieletowe kościoły z wyposażeniem z XVII-XVIII wieku. W miejscowościach w rejonie Tucznia zachowały się liczne elementy dziedzictwa

kulturowego. W Jeziorkach Wałęckich, Lubieszy, Rzeczycy zachowane historyczne układy i tradycyjna zabudowa.

OKK 27 „Wał Pomorski” (w granicach gmin: Biały Bór, Borne Sulinowo, Człopa, Drawno, Szczecinek, Tuczo, Wałcz)

Wał Pomorski zlokalizowany są na terenach o znacznym zalesieniu oraz w sąsiedztwie rzek i zbiorników wodnych, przebiega przez Pojezierze Wałęckie o wysokich walorach krajobrazowych. Na obszarze tym zachowały się pozostałości systemu fortyfikacji zbudowanych w latach 1932-1944, rozciągających się liniowo na obszarze o długości ok. 290 km. W obrębie pasa umocnień zinwentaryzowano 589 obiektów z l. 1932 – 1937 reprezentujących typ fortyfikacji polowej wzmocnionej stałej, w tym 19 schronów typu ciężkiego, 3 jazy na rzece Piławie, 6 wieżowych stanowisk obserwacyjnych i 555 schronów różnego przeznaczenia.

OKK 28 „Wałęcki” (gm. Wałcz)

Obszar o krajobrazie otwartym, pofałdowanym, o cechach wybitnie rolniczych, otoczony zwartymi kompleksami leśnymi, a od północy i wschodu doliną rzeki Dobrzyca. Na tym obszarze znajdują się Rezerваты Przyrody: Glinki i Golcowe Bagno. Charakterystyczne na tym obszarze są wsie o historycznych układach przestrzennych, z ryglowymi kościołami, zespołami rezydencyjno-folwarcznymi oraz tradycyjną zabudową.

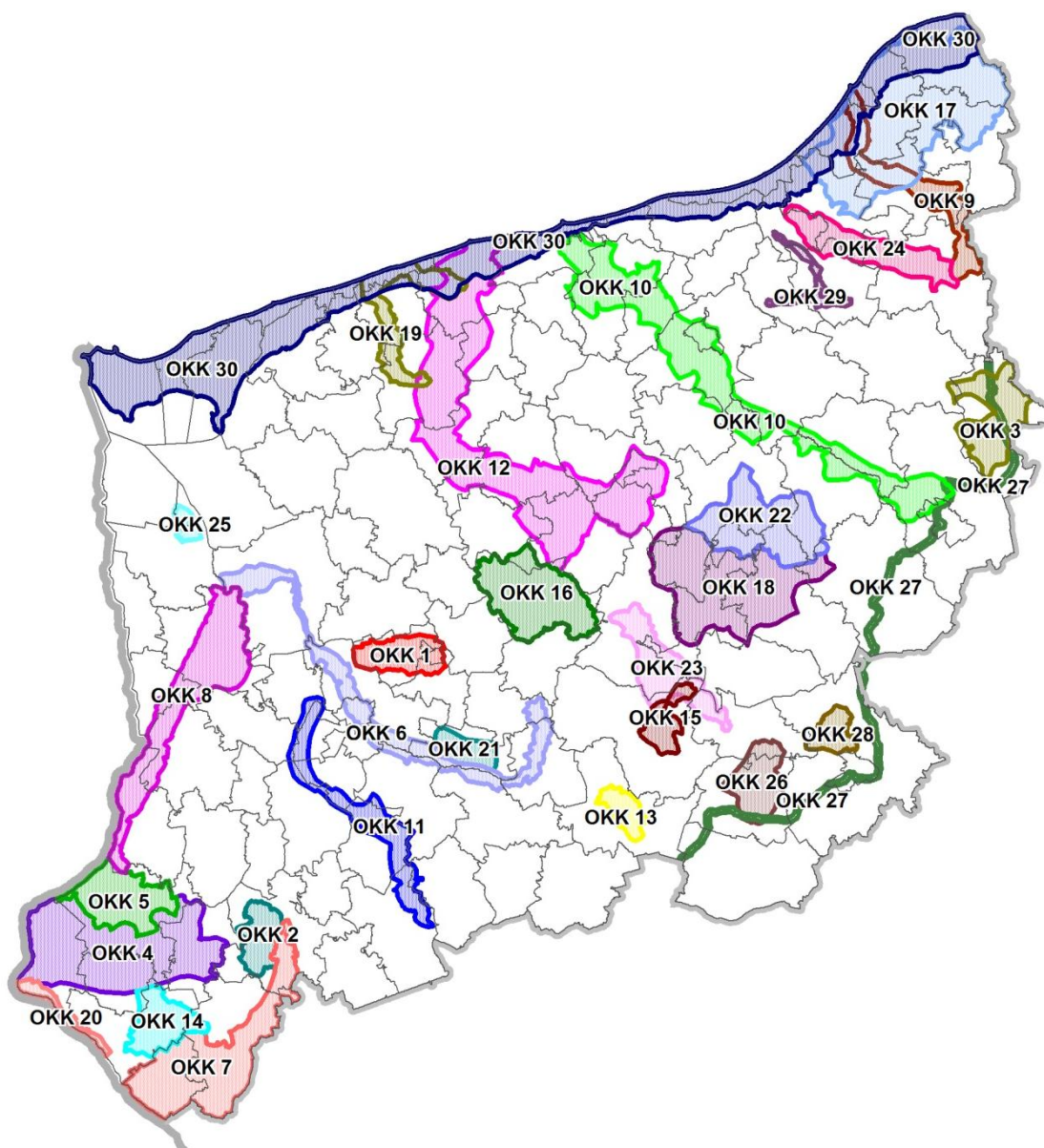
OKK 29 „Kolejką do elektrowni” (m. Koszalin, gm. Manowo, Świeszyno)

Obszar kulturowo-krajobrazowy związany tematycznie z dziedzictwem techniki, zakomponowany – w większości – w wyniku świadomej działalności człowieka. Osie tego obszaru wyznaczają: linia kolejki wąskotorowej z Koszalina do Rosnowa (i dalej w kierunku Bobolic) oraz rzeka Radew ze sztucznymi jeziorami oraz elektrowniami. Obszar znajduje się na Równinie Białogardzkiej, o krajobrazie rolniczym w części północnej (okolice Koszalina) i zalesionej (Puszcza Koszalińska) na południe od Manowa z dwoma jeziorami Hajka i Rosnowskie. Dolina Radwi wchodzi w skład chronionego krajobrazu Natura 2000.

OKK 30 „Zachodniopomorski Pas Nadmorski” (w granicach gmin: Będzino, Darłowo, Dziwnów, Kołobrzeg, Koszalin, Mielno, Międzyzdroje, Postomino, Rewal, Świnoujście, Trzebiatów, Ustronie Morskie, Wolin)

Obszar posiada zróżnicowaną geomorfologię z brzegami klifowymi, wydmy, mierzejami, płytkimi ujściami rzek, jeziorami przymorskimi (np. Jamno) i tzw. lagunowymi (np. Resko Przymorskie i Liwia Łuża), terenami leśnymi oraz łąkami i bagnami. Na tym obszarze działa od 1960 r. Woliński Park Narodowy, obejmujący klifowy odcinek wybrzeża, dobrze zachowane lasy bukowe, deltę Świny oraz przybrzeżny pas wód Bałtyku. Miejscowości z portami i stoczniami (Świnoujście, Mrzeżyno, Kołobrzeg), uzdrowiskami (Świnoujście, Międzyzdroje, Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Darłówko), latarniami morskimi, o funkcjach wypoczynkowych. W bezpośrednim otoczeniu Pasa Nadmorskiego występują zabytkowe układy urbanistyczne oraz wsie o historycznych układach ruralistycznych.

Ryc. 40 Rozmieszczenie Obszarów Kulturowo-Krajobrazowych na terenie województwa



Źródło: RBGPWZ, materiały do zmiany Planu Zagospodarowania Przestrzennego WZ (opracowanie z 2015 r.)

4.4. Generatory ruchu turystycznego

Wskazanie przebiegu głównych tras rowerowych wymaga określenia punktów, które te trasy powinny łączyć, a następnie określenia trasy łączącej te punkty. W tym celu na podstawie wcześniejszych analiz określono generatory ruchu turystycznego – miejsca lub obszary, które w największym stopniu przyciągają turystów. Trasy rowerowe powinny stać się również impulsem rozwojowym turystyki na tych obszarach, gdzie ruch turystyczny jest słabszy. Z tego powodu generatory ruchu należy podzielić na istniejące – miejsca obecnie najczęściej odwiedzane, oraz generatory potencjalne – miejsca odwiedzane mniej chętnie – które jednak posiadają duży potencjał turystyczny.

Najważniejszymi miejscami generującymi obecnie ruch turystyczny (patrz rozdz. 4.1. Ryc. 32 Intensywność ruchu turystycznego - 2013 r.) są:

- 1) Pas nadmorski z dwoma miastami subregionalnymi – Kołobrzegi i Świnoujściem do tej grupy gmin zaliczyć można nie graniczące bezpośrednio z morzem drugie pod względem wielkości w województwie miasto Koszalin.
- 2) Szczecin i obszar metropolitalny (w tym Zalew Szczeciński i Dolina Dolnej Odry).
- 3) 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.
- 4) Istotnym miejscem koncentracji ruchu turystycznego jest również tzw. Centralna Strefa Funkcjonalna – obszar będący w oddziaływaniu sześciu miast: Drawskiego Pomorskiego, Złocieńca, Czaplinka, Połczyna-Zdroju i Świdwina.

Główne trasy rowerowe łącząc miejsca o intensywnym ruchu turystycznym powinny przebiegać przez tereny atrakcyjne turystycznie, których potencjał turystyczny nie jest jeszcze w pełni wykorzystany.

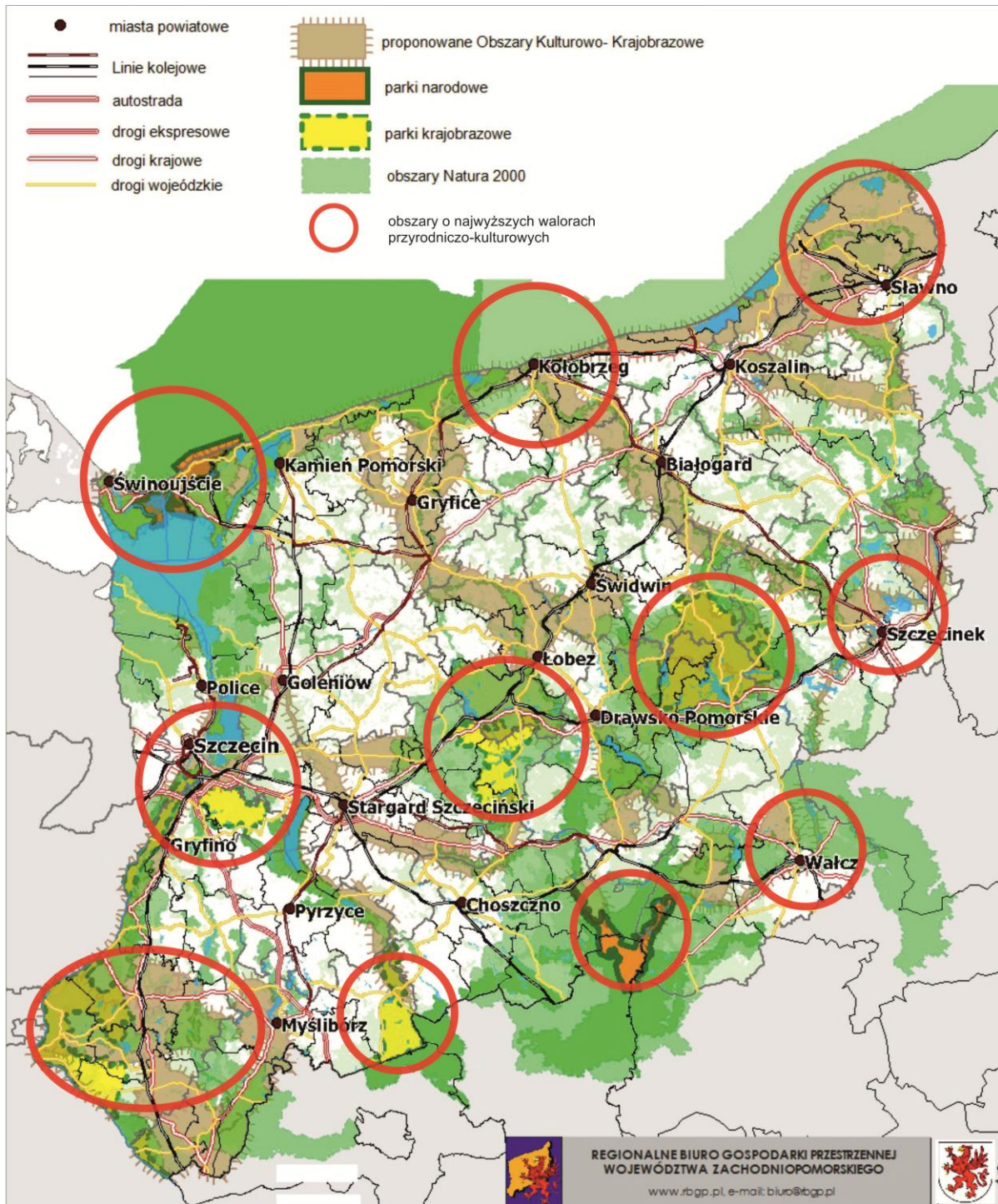
Syntetyczna analiza atrakcyjności turystycznej, opartej o walory kulturowo-krajobrazowo-przyrodnicze wykazuje, że poza obszarem nadmorskim i największymi miastami istnieje duży potencjał turystyczny, który nie został w pełni wykorzystany – pozwala to wskazać potencjalne generatory ruchu turystycznego, a także najatrakcyjniejsze pasma, przez które warto poprowadzić trasy rowerowe.

Szczególne znaczenie dla turystyki aktywnej, w tym rowerowej wynikające z wysokich walorów przyrodniczo-kulturowych stwarzają:

- obszar Cedyńsko-Moryński,
- doliny rzek Parsęty Regi, Drawy, Piławy,
- Pojezierza: Myśliborskie, Ińskie i Drawskie wraz OKK „Szwajcaria Połczyńska”,
- Równina Drawska i Ziemia Barlinecka,
- Pojezierze Wałeckie i Pojezierze Szczecineckie wraz z pasmem OKK „Wał Pomorski”.

Obszary te częściowo pokrywają się z miejscami koncentracji ruchu turystycznego.

Ryc. 40 Analiza koncentracji i atrakcyjności turystycznej wraz z generatorami ruchu turystycznego



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

4.5. Inwentaryzacja infrastruktury liniowej turystyki rowerowej w województwie zachodniopomorskim

W celu zbadania stanu zagospodarowania turystyki rowerowej w województwie przeprowadzono inwentaryzację liniowej infrastruktury rowerowej oraz dokonano trzykrotnych pomiarów ruchu rowerowego w wybranych punktach regionu w sezonie wakacyjnym oraz przed sezonem. Dodatkowo zinwentaryzowano na rowerach wybrane odcinki tras, filmując je oraz fotografując. Dane zebrane podczas tych prac posłużyły do szczegółowej analizy stanu istniejącego oraz utworzenia bogatej bazy danych przestrzennych na temat infrastruktury rowerowej Pomorza Zachodniego.

Prace inwentaryzacyjne oparte były na zebraniu danych za pomocą badania ankietowego wśród instytucji zarządzających różnymi rodzajami liniowej infrastruktury rowerowej bądź innej infrastruktury mogącej potencjalnie stanowić podstawę do planowanych głównych i pobocznych tras rowerowych. Informacje te zostały poddane weryfikacji w terenie.

4.5.1. Ankietyzacja

Przeprowadzono badanie ankietowe wśród instytucji zarządzających różnymi rodzajami liniowej infrastruktury rowerowej bądź innej infrastruktury mogącej potencjalnie stanowić podstawę do planowanych głównych i pobocznych tras rowerowych. Ze względu na przyszłe możliwości realizacji i dofinansowania ankiet kierowana była głównie do gmin, powiatów oraz lasów państwowych. O wnioski lub sugestie do opracowywanego dokumentu proszone także były: Urzędy Morskie w Szczecinie i Słupsku, Zespół Parków Krajobrazowych Województwa Zachodniopomorskiego, Zachodniopomorski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych.

W sumie rozesłano zapytania ankietowe do ok. 140 instytucji i organów. Zostały one opracowane w różnych wersjach dla gmin, miast, powiatów i nadleśnictw. W ankietach skierowanych do gmin i powiatów zawarto pytania dotyczące opisu i przebiegu istniejących oraz planowanych odcinków liniowej infrastruktury rowerowej (drogi dla rowerów, ciągi pieszo-rowerowe, pasy ruchu dla rowerów), informacji o oznaczonych szlakach rowerowych oraz innych popularnych odcinków dróg o dużym potoku rowerzystów lokalnych bądź turystów rowerowych. Gminy wskazywały m.in. rodzaj i stan nawierzchni, długość, elementy infrastruktury obsługi rowerzystów, przejezdność, miejsca węzłowe, przeszkody terenowe. Dodatkowo starano się uzyskać informacje dotyczące wyników pomiarów ruchu samochodowego na drogach powiatowych. Ankietę dla nadleśnictw zawierała pytania o przebieg istniejących utwardzonych dróg leśnych umożliwiających wygodną jazdę rowerem (ze wskazaniem typu konstrukcji ich nawierzchni), projektowane budowy i modernizacje dróg leśnych z określeniem stanu zaawansowania projektu oraz o lokalizację miejsc postojowych. Przykładową ankietę przedstawia załącznik nr 3.

Pośród wszystkich 114 gmin województwa jedynie dwie (Polanów, Świerzno) nie odpowiedziały na ankietę. Informacji nie otrzymano także od trzech powiatów (kamieński, myśliborski, szczecinecki) oraz czterech nadleśnictw (Sławno, Białogard, Świdwin, Czaplinek, Drawsko).

4.5.2. Istniejące oraz projektowane drogi i szlaki rowerowe na Pomorzu Zachodnim

Na podstawie przeprowadzonej inwentaryzacji ankietowej i terenowej w województwie zachodniopomorskim zidentyfikowano 801,85 km dróg dla rowerów (DDR) i ciągów pieszo-rowerowych (CPR). 41,8% z nich posiada nawierzchnię bitumiczną, 17,8% zbudowana jest z kostki betonowej fazowanej, a 15,8% z kostki betonowej nefazowanej. Zidentyfikowano 749,39 km istniejących utwardzonych dróg leśnych oraz 392,73 km wałów przeciwpowodziowych posiadających droga na koronie wału lub posiadające parametry umożliwiające budowę takiej drogi.

Drogi dla rowerów i ciągi pieszo-rowerowe rozkładają się nierównomiernie na obszarze województwa. Ich zagęszczenie występuje w większych miastach i ośrodkach turystycznych oraz ich okolicach (Szczecin, Koszalin, Kołobrzeg, Stargard Szczeciński, Świnoujście, Szczecinek, Wałcz), pełniąc głównie funkcje transportowe. Istnieją także drogi rowerowe o większych dystansach łączące oddalone od siebie miejscowości, pełniące funkcje turystyczno- rekreacyjne. Przejechać nimi można odcinki od kilkunastu do kilkudziesięciu kilometrów m.in. w pasie nadmorskim zwłaszcza okolice Kołobrzegu, Dziwnowa, Koszalina i Mielna), czy na trasach: Kołobrzeg – Gościno – Karlino i Gościno – Rymań, Połczyn-Zdrój – Złocieniec, Pyrzyce – Brzesko, Swobnica – Banie – Lubanowo, Morzyczyn – Stargard Szczeciński, Koszalin – Niedalino. Drogi te najczęściej zbudowane są z nawierzchni bitumicznej lub kostki betonowej.

Zgłoszone przez nadleśnictwa utwardzone drogi leśne, na których istnieje możliwość jazdy rowerem występują głównie w powiatach: polickim, goleniowskim, kamieńskim, białogardzkim, świdwińskim, koszalińskim, szczecineckim, drawskim, wałeckim, choszczeńskim, myśliborskim, gryfińskim. Przeważnie są to kilku- lub kilkunastokilometrowe drogi wiodące przez las. Odcinki dostępnych dla rowerzystów wałów przeciwpowodziowych zidentyfikowano wzdłuż Odry (odcinek rzeki na północ od Widuchowej oraz na wysokości Cedyni), brzegów jez. Dąbie i Zalewu Szczecińskiego oraz wzdłuż ujść rzek w pasie nadmorskim.

Ponadto w regionie istnieje 816,41 km zlikwidowanych linii kolejowych w postaci nieczynnych nasypów kolejowych, które dają możliwość poprowadzenia nimi drogi dla rowerów. Infrastruktura ta może być z powodzeniem wykorzystana do poprowadzenia nią tras rowerowych o dłuższych dystansach. Aktualnie w województwie zachodniopomorskim zbudowano łącznie ok. 140 km tego typu dróg (gminy: Sławno, Stepnica, Dobra, Połczyn-Zdrój, Złocieniec, Ostrowice, Gościno, Karlino, Siemyśl, Nowe Warpno, Pyrzyce, Banie, Wałcz). PKP S.A. prowadzi proces przekazywania gminom kolejnych terenów po rozebranych liniach kolejowych.

Na Pomorzu Zachodnim istnieje także duża sieć szlaków rowerowych. W wyniku inwentaryzacji uzyskano informację o istniejących szlakach rowerowych, o łącznej długości 5873,30 km. Szlaki te nie tworzą jednak spójnej, połączonej sieci i nierzadko po pewnym czasie są nieprzejezdne dla rowerzysty. Często stanowią także krótkie pętle, niepowiązane z koleją i trudnodostępne, trudno przejezdne przez co część szlaków jest bardzo rzadko bądź wcale nie wykorzystywana przez turystów.

Tab. 2 Istniejąca liniowa infrastruktura rowerowa w województwie zachodniopomorskim

Rodzaj	Długość [km]		Udział procentowy
Drogi dla rowerów (DDR) oraz ciągi pieszo-rowerowe (CPR)	801,85		100,00%
	W tym w miastach: 443,51		55,3%
	W podziale na nawierzchnie:		
	<i>bitumiczna</i>	334,84	41,8%
	<i>betonowa kostka fazowana</i>	142,34	17,8%
	<i>betonowa kostka niefazowana</i>	127,00	15,8%
	<i>utwardzona kruszywem</i>	46,43	5,8%
	<i>bruk</i>	2,26	0,3%
	<i>mieszana</i>	16,25	2,0%
	<i>naturalna</i>	6,62	0,8%
	<i> płyty betonowe</i>	5,95	0,7%
	<i>b/d</i>	120,16	15,0%
Leśne drogi utwardzone	749,39		
Wały przeciwpowodziowe	392,73		
RAZEM	1943,97 km		

Źródło opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z ankiet, stan na 28.09.2015 r.

Tab. 3 Planowane i projektowane drogi dla rowerów oraz ciągi pieszo-rowerowe w województwie zachodniopomorskim

Nawierzchnia	Długość [km]	Udział procentowy
bitumiczna	1069,78	56,18%
betonowa kostka fazowana	13,60	0,71%
betonowa kostka niefazowana	76,01	3,99%
utwardzona kruszywem	115,64	6,07%
mieszana	102,78	5,39%
naturalna	101,59	5,33%
b/d	424,49	22,29%
RAZEM	1903,91 km	100%

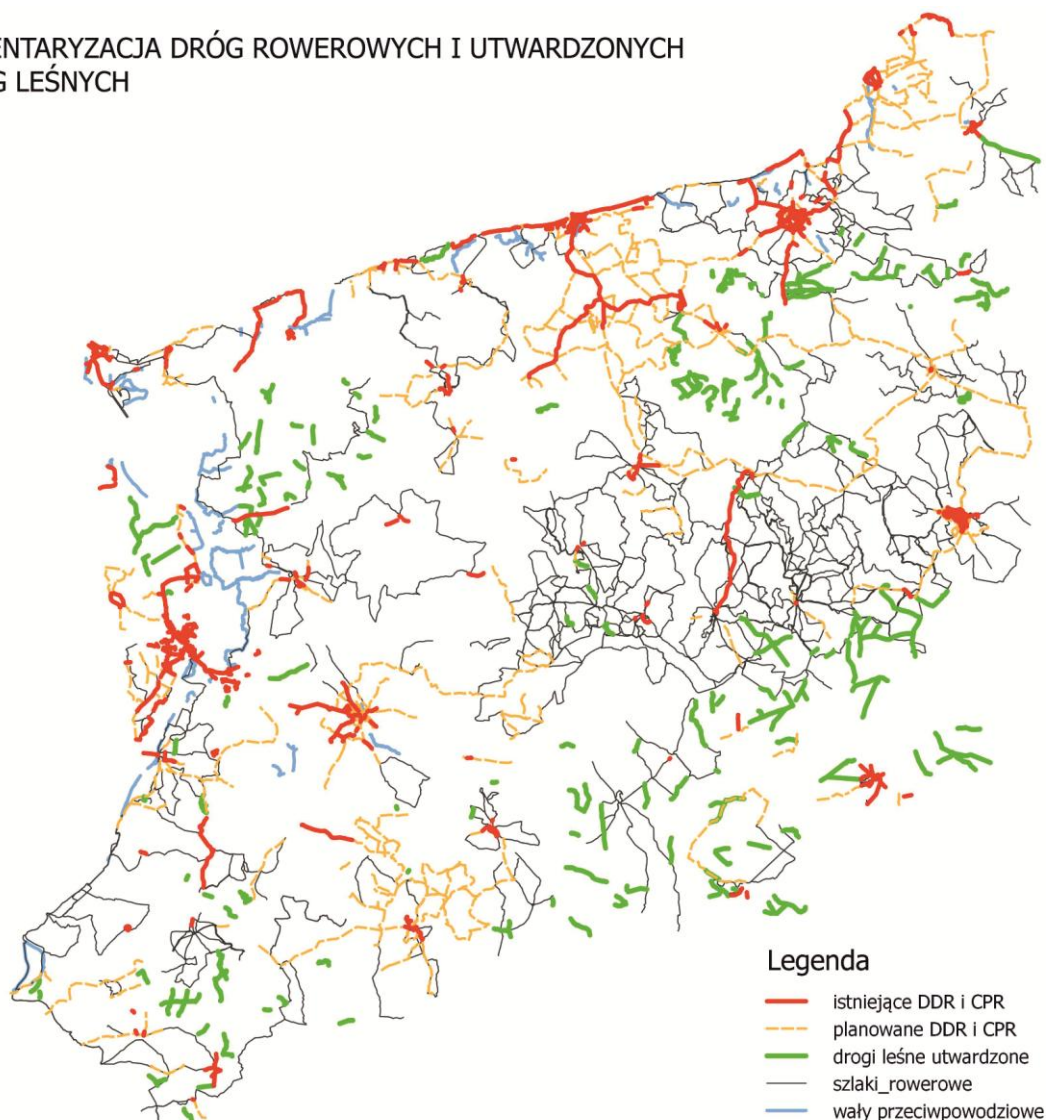
Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z ankiet, stan na 28.09.2015 r.

Z zebranych informacji ankietowych uzyskano informację o planach i koncepcjach utworzenia 1903,91 km nowych dróg dla rowerów w województwie, z czego 56,18% zaprojektowano z nawierzchniami bitumicznymi. Liczba ta obejmuje zarówno koncepcje i projekty przebiegów, jak i gotowe projekty budowlane (w tym posiadające pozwolenie na budowę) oraz drogi w budowie. Znaczną ilość dróg planuje się w północno-wschodniej części województwa (powiat kołobrzeski, białogardzki, świdwiński, sławieński), w powiecie stargardzkim oraz na obszarach wzdłuż doliny Parsęty (powiaty pyrzycki, myśliborski, choszczeński).

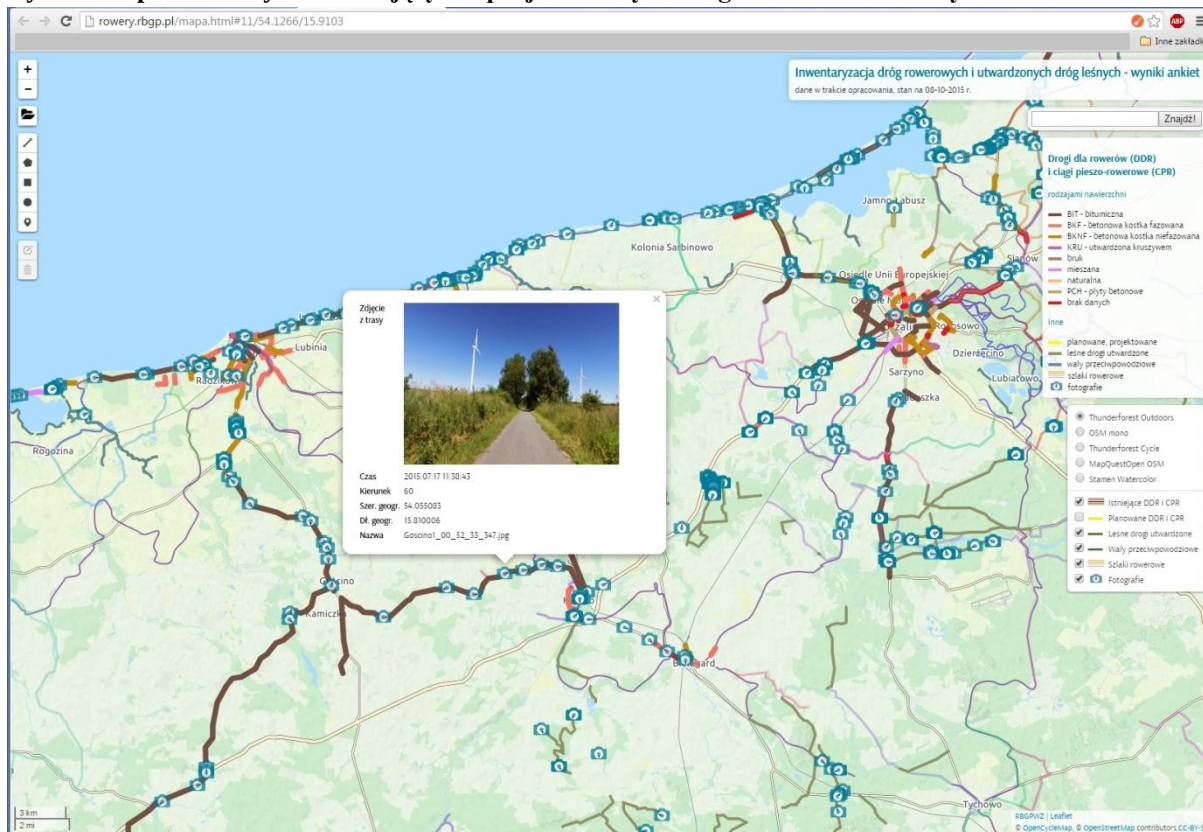
Dane z inwentaryzacji wprowadzono do bazy GIS i naniesiono na mapę interaktywną, która została udostępniona na stronie internetowej projektu (www.rowery.rbgp.pl). Na mapie zawarto dane o przebiegu, rodzaju nawierzchni i stanie infrastruktury istniejącej, a także przebieg infrastruktury planowanej.

Ryc. 41 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.

Ryc. 42 Mapa interaktywna istniejących i projektowanych dróg i szlaków rowerowych

Źródło: <http://rowery.rbgp.pl/mapa.html#11/54.1266/15.9103> (dostęp 21.10.2015)

4.5.2. Pomiary ruchu rowerowego

Przeprowadzono trzykrotne badania ruchu rowerowego w 5 punktach pomiarowych. Rowerzystów liczono metodą zliczania ręcznego w dzień wolny od pracy przed tzw. sezonem (maj) oraz w dzień powszedni i dzień wolny od pracy w sezonie wakacyjnym. Badania te miały głównie na celu zdobycie informacji wyjściowej do przyszłego monitoringu osiągniętych efektów realizacji inwestycji w infrastrukturę tras rowerowych. Coroczne prowadzenie pomiarów pokaże także dynamikę zmian wielkości ruchu rowerowego. 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 Złocińcem (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).

Pomiarów dokonano w słoneczną pogodę kiedy brak jest opadów, w godzinach 10–12 i 14:30–16:30 (tzw. poranny i popołudniowy „szczyt” przejazdów turystycznych i rekreacyjnych). Zgodnie z metodologią holenderskiej organizacji standaryzacyjnej C.R.O.W. przyjmuje się, że dane z godzin szczytu stanowią 80% ruchu dobowego. W ramach pomiarów odnotowywano kierunek jazdy rowerzysty, płeć, przewożenie dziecka w przyczepce czy foteliku, oraz wyposażenie turysty w sakwy rowerowe.

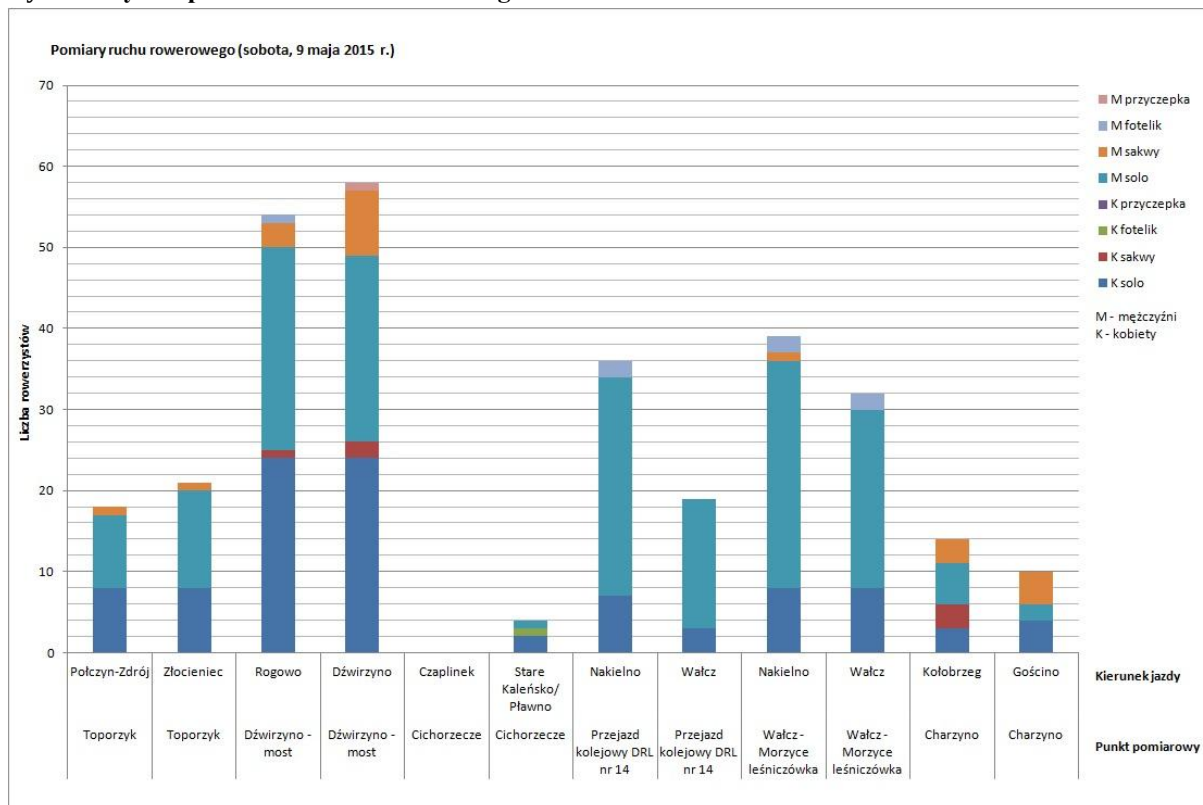
Tab. 4 Wyniki pomiarów ruchu rowerowego dla poszczególnych punktów pomiarowych (1 do 5)

1. Punkt pomiarowy między Dźwirzynem a Rogowem							
Data pomiaru	10:00 - 12:00	14:30 - 16:30	Suma	W tym rowerzyści:			
				kobiety	mężczyźni	z sakwami	z fotelikiem/ przyczepką
9 maja 2015, sobota	34	78	112	51	61	14	2
4 lipca 2015, sobota	208	137	345	126	219	29	6
6 lipca 2015, poniedziałek	128	207	335	165	170	53	13
2. Punkt pomiarowy Charzyno							
Data pomiaru	10:00 - 12:00	14:30 - 16:30	Suma	W tym rowerzyści:			
				kobiety	mężczyźni	z sakwami	z fotelikiem/ przyczepką
9 maja 2015, sobota	11	13	24	10	14	10	0
4 lipca 2015, sobota	24	21	45	18	27	2	0
6 lipca 2015, poniedziałek	10	30	40	17	23	3	1
3. Punkt pomiarowy Toporzyk							
Data pomiaru	10:00 - 12:00	14:30 - 16:30	Suma	W tym rowerzyści:			
				kobiety	mężczyźni	z sakwami	z fotelikiem/ przyczepką
9 maja 2015, sobota	14	25	39	16	23	2	0
4 lipca 2015, sobota	20	12	32	7	25	9	0
6 lipca 2015, poniedziałek	3	18	21	5	16	5	0
4. Punkt pomiarowy Cichorzecze							
Data pomiaru	10:00 - 12:00	14:30 - 16:30	Suma	W tym rowerzyści:			
				kobiety	mężczyźni	z sakwami	z fotelikiem/ przyczepką
9 maja 2015, sobota	0	4	4	3	1	0	1
4 lipca 2015, sobota	0	0	0	0	0	0	0
6 lipca 2015, poniedziałek	0	0	0	0	0	0	0

5. Punkt pomiarowy Walcz-przejazd kolejowy							
Data pomiaru	10:00 - 12:00	14:30 - 16:30	Suma	W tym rowerzyści:			
				kobiety	mężczyźni	z sakwami	z fotelikiem/ przyczepką
9 maja 2015, sobota	23	32	55	10	45	0	2
4 lipca 2015, sobota	16	28	44	16	28	2	3
6 lipca 2015, poniedziałek	13	12	25	10	15	0	0

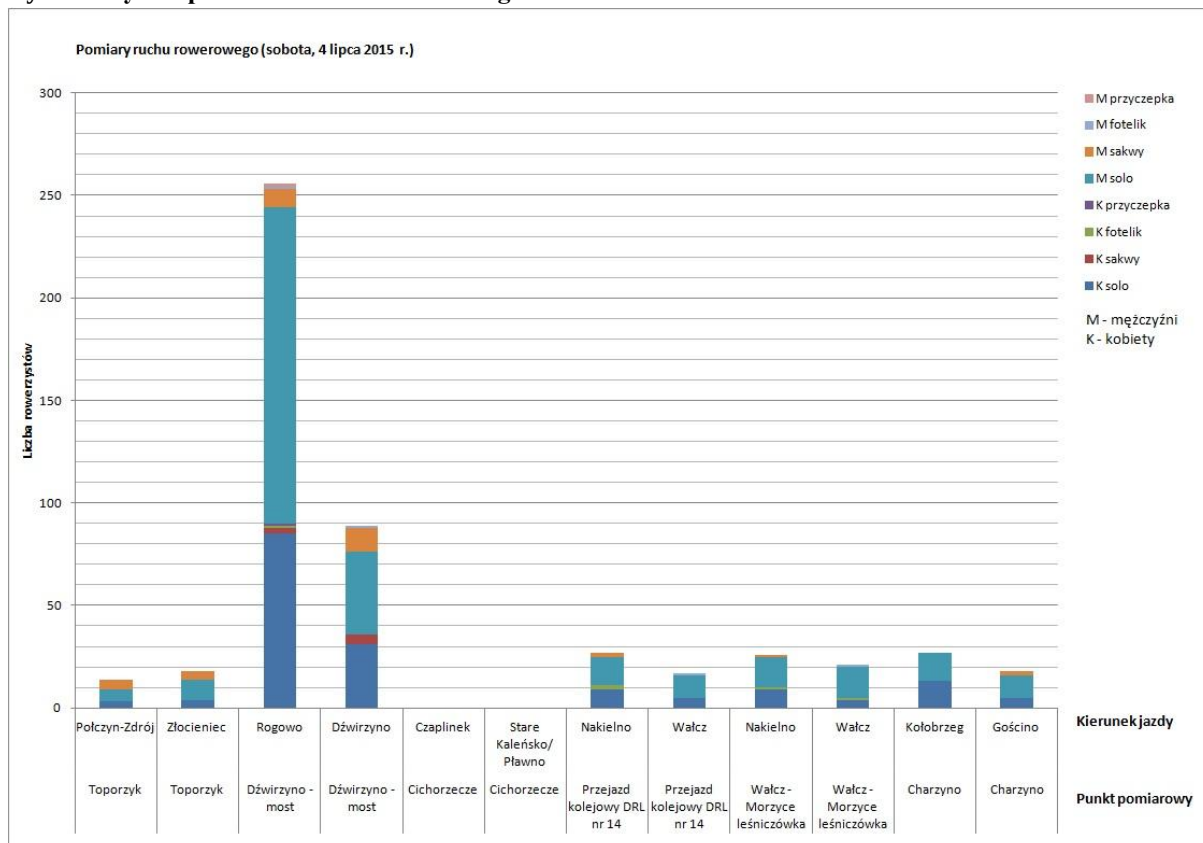
Wyniki pomiarów wyraźnie pokazują, że najczęściej rowerzystów i tzw. podróżników rowerowych (z sakwami) wybiera jedyną istniejącą trasę długodystansową wzdłuż Morza Bałtyckiego (R10). W czasie pomiarowym notowano tam ok. 340 rowerzystów w sezonie letnim (zarówno w dzień powszedni i w sobotę) oraz ponad 112 w dzień wolny od pracy przed okresem wakacyjnym. Wyniki te znacznie przewyższają liczbę rowerzystów korzystających z innych dróg lub szlaków rowerowych w województwie, które nie mają tak długiej ciągłości i przystosowanej infrastruktury. Należy mieć na względzie, że wpływ na tak dużą liczbę rowerzystów zliczonych pomiędzy Rogowem a Dźwirzynem mieli także turyści nadmorscy i uczestnicy kolonii dla dzieci, którzy odbywali krótkie rekreacyjne przejazdy rowerowe między miejscowościami. Najmniej rowerzystów zanotowano na drodze w Cichorzeczu, przez którą przebiegają dwa szlaki rowerowe (na planowanej trasie pojeziernej). Niski poziom ruchu rowerowego na drogach rowerowych na dawnych nasypach kolejowych może wynikać z braku ciągłości trasy, jej trudności w lokalizacji czy braku połączenia z koleją.

Rys. 43 Wyniki pomiarów ruchu rowerowego z 09.05 2015 r.

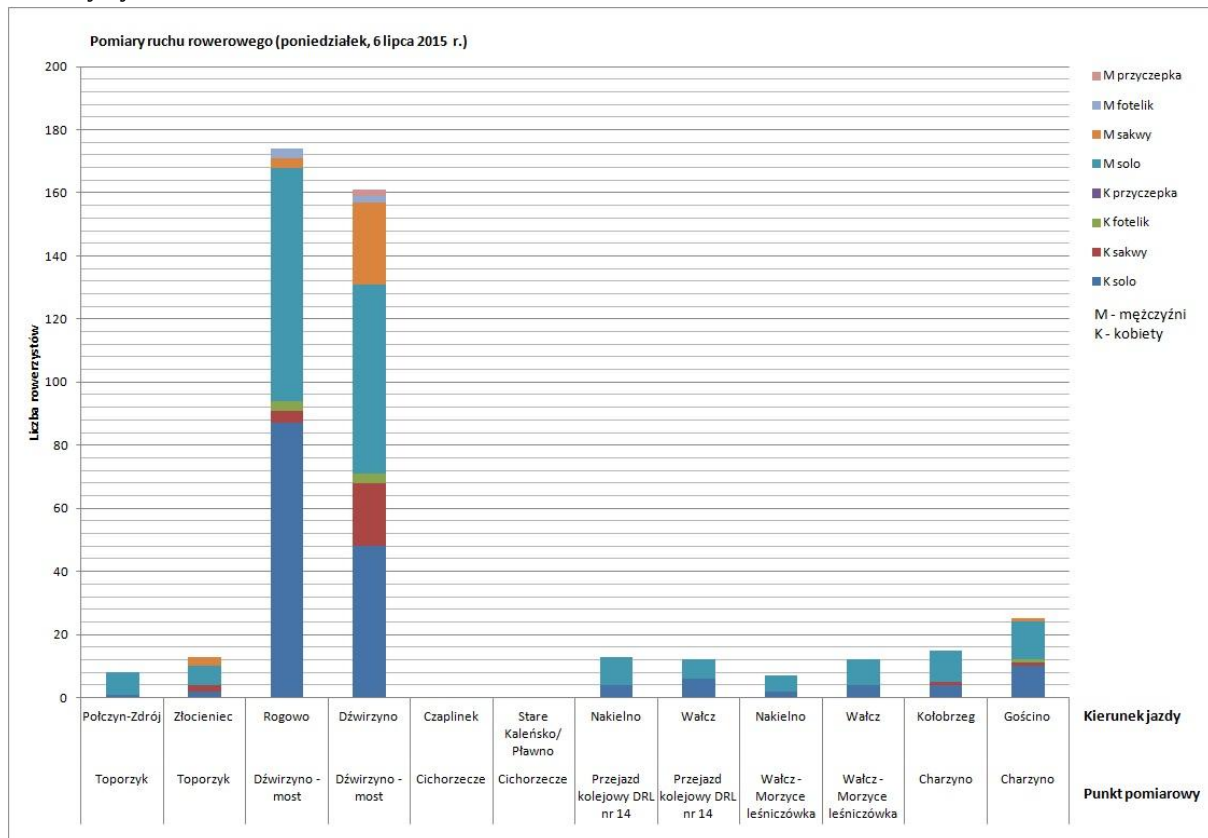


Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

Rys. 44 Wyniki pomiarów ruchu rowerowego z 04.07. 2015 r.



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

Rys. 45 Wyniki pomiarów ruchu rowerowego z 06.07.2015 r. z podziałem na kierunek jazdy i typ rowerzysty

Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

4.5.3. Rowerowe przejazdy inwentaryzacyjne

Na potrzeby etapu uszczegółowienia tras priorytetowych (patrz rozdział 6.1) dokonano przejazdów na rowerach, których celem była pełna inwentaryzacja w terenie stanu nawierzchni dróg, po których mogłyby przebiegać trasy. Był to integralny element badania stanu istniejącej infrastruktury rowerowej w regionie. Przejechano wybrane odcinki z wykorzystaniem kamer video zapisujących również ślad GPS, dzięki czemu zebrano bogaty zbiór danych w postaci filmów i fotografii. Przejazdy inwentaryzacyjne umożliwiły dodatkową weryfikację danych otrzymanych od JST i innych podmiotów, zwłaszcza tych dotyczących rodzaju i aktualnego stanu nawierzchni, przejezdności, skali trudności czy miejsc obsługi rowerzystów. Podczas prac przejechano odcinki o łącznej długości ponad 1500 km. Zgodnie z założeniami projektu przejechane zostały odcinki w czterech trasach priorytetowych, każda z nich badana była w wielu wariantach przejazdowych.

Bogaty zbiór fotografii zrobionych podczas przejazdów został wprowadzony do bazy GIS, dzięki czemu na mapie interaktywnej udostępniono ponad 2,3 tys. zdjęć posiadających swoją dokładną lokalizację oraz wektor kierunku ujęcia. Celem zbudowania tak bogatej bazy danych było udostępnienie turystom rowerowym i innym zainteresowanym informacji o istniejących drogach rowerowych, szlakach rowerowych i drogach leśnych, zwłaszcza ich dokładnym przebiegu i stanie nawierzchni.

Ryc. 46 Zinwentaryzowane na rowerach odcinki na trasach korytarzy priorytetowych



Źródło: Opracowanie własne RBGP WZ

V Główne korytarze tras rowerowych

Szczegółowe dane i informacje zebrane podczas analiz stanu zagospodarowania turystyki rowerowej w województwie posłużyły jako podstawa do zaprojektowania przebiegu głównych korytarzy tras rowerowych. Wyznaczając je starano się w pierwszej kolejności wykorzystywać infrastrukturę już istniejącą. Dotyczy to zarówno infrastruktury dedykowanej rowerzystom tj. drogi dla rowerów (DDR), jak również szerokiego wykorzystania pozamiejskich dróg bitumicznych o niewielkim natężeniu ruchu samochodowego. Korytarze biegnące przez obszary leśne wykorzystują zmodernizowane drogi leśne o nawierzchni tłuczniowej zarekomendowane przez nadleśnictwa i stanowią alternatywę dla dróg publicznych, gdyż z mocy Ustawy o lasach z dnia 28 września 1991 r.⁴³ ruch kołowy na drogach leśnych jest zakazany.

Wzięto również pod uwagę plany poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego oraz innych instytucji i organizacji (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich, ZZMIU, Lasy Państwowe), co do budowy nowych dróg dla rowerów bądź kontynuacji już istniejących odcinków.

Obszar województwa z racji warunków i zasobów naturalnych predysponowany jest do prowadzenia korytarzy w kierunkach równoleżnikowym (pasmo nadmorskie i pojezierne) i południkowym (związanymi głównie z dolinami rzek).

Lista tras głównych w kolejności:

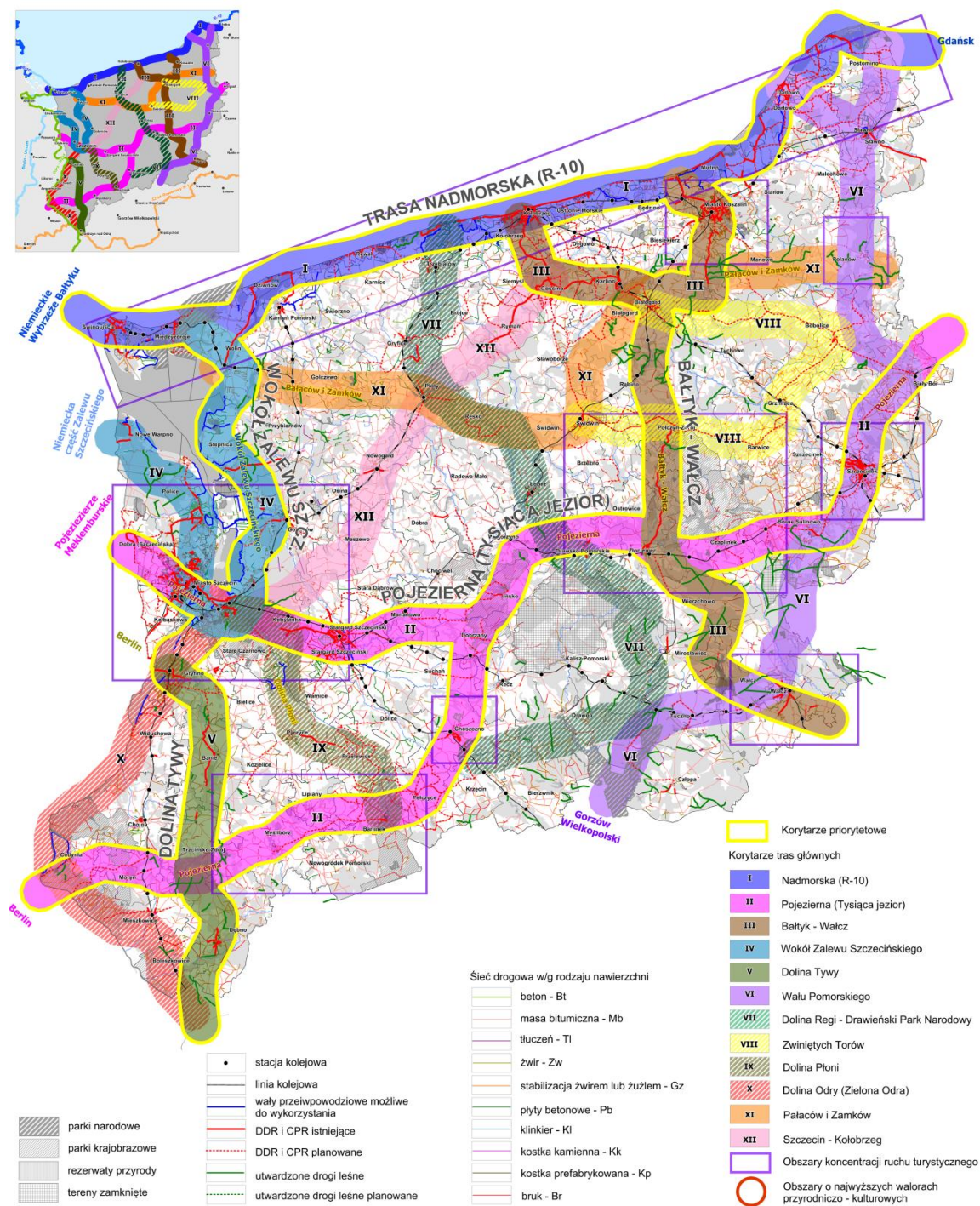
- 1) **Trasa Nadmorska (R-10)**
- 2) **Trasa Pojezierna (Tysiąca Jezior)**
- 3) **Trasa Bałtyk – Wałcz**
- 4) **Trasa Wokół Zalewu Szczecińskiego**
- 5) **Trasa Dolina Tywy**
- 6) **Trasa Wału Pomorskiego**
- 7) **Trasa Dolina Regi – Drawieński Park Narodowy**
- 8) **Trasa Zwiniętych Torów**
- 9) **Trasa Dolina Płoni**
- 10) **Trasa Dolina Odry („Zielona Odra”)**
- 11) **Trasa Pałaców i Zamków**
- 12) **Trasa Szczecin – Kołobrzeg**

Zgodnie z założeniami projektu 4 wybrane trasy zostały uznane za priorytetowe i poddane uszczegółowieniu. Ich szczegółową charakterystykę można znaleźć w rozdziale VI.

⁴³

Ustawa o lasach z dnia 28 września 1991 r. (Dz.U.2014.1153 j.t.)

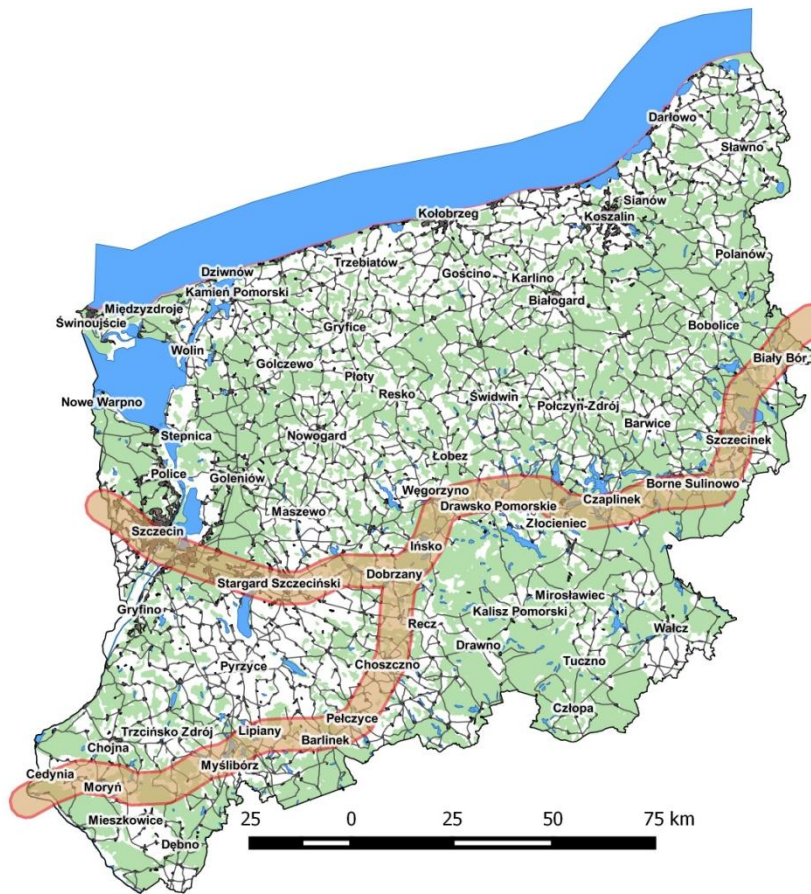
Ryc. 47 Schemat przebiegu głównych korytarzy rowerowych Pomorza Zachodniego



Źródło: Opracowanie własne RBGP WZ

5.2. Trasa Pojezierna (Tysiąca jezior)

Ryc. 49 Przebieg Trasy Pojeziernej – ok. 423 km



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

Trasa ma dwie odnogi w zachodniej części województwa - jedną biegnącą ze Szczecina z przedłużeniem do granicy z Niemcami przez Stargard Szczeciński w kierunku pojezierza Ińskiego; drugą od granicy z Niemcami w okolicach Cedyni przez Myślibórz, Barlinek, Choszczno w kierunku Ińska, gdzie łączy się z odnogą „szczecińską”. Dalej trasa przebiega przez Drawsko Pomorskie, Złocieniec, Czaplinek do Szczecinka i w gminie Biały Bór dochodzi do granicy z województwem pomorskim.

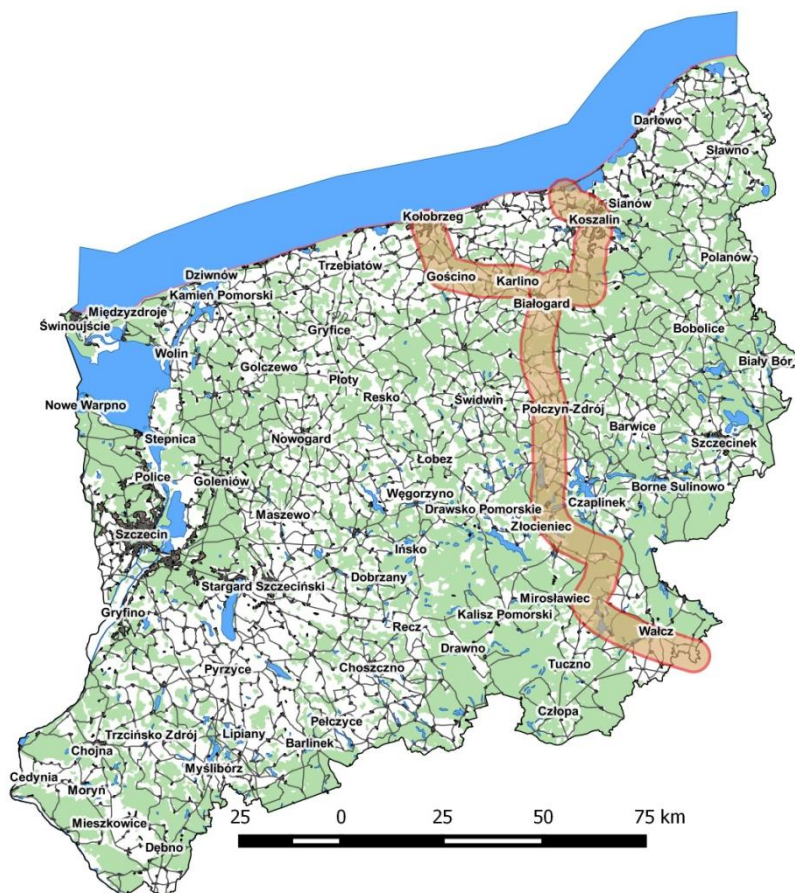
Trasa łączy główne ośrodki miejskie (Szczecin, Stargard Szczeciński) z największym miastem

leżącym przy wschodniej granicy województwa – Szczecinkiem. Trasa łączy Parki Krajobrazowe (Cedyński, Barlinecko-Gorzowski, Iński i Drawski) oraz obszary o wysokich walorach krajobrazowych. Przebiega ona przez tereny o najtrudniejszej sytuacji społeczno-gospodarczej („Specjalna Strefa Włączenia”), dając możliwość aktywizacji gospodarczej przez wzrost znaczenia turystyki w oparciu o potencjał SOM (Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego) i Szczecinka. Obszar posiada bardzo gęstą sieć lokalnych szlaków rowerowych.

Poza SOM praktycznie brak istniejących dróg rowerowych na przebiegu trasy, za to istnieje możliwość wykorzystania publicznych dróg lokalnych o małym natężeniu ruchu i leśnych dróg utwardzonych.

5.3. Trasa Bałtyk – Wałcz

Ryc. 50 Przebieg Trasy Bałtyk - Wałcz – ok. 231 km



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

Trasa ma dwie odnogi w północnej części województwa, które zbiegają się w Białogardzie. Jedna prowadzi z Międzyzdrojów drogą rowerową przez Koszalin; natomiast druga bierze swój początek w Kołobrzegu i w większości biegnie po nasypie dawnej linii kolejowej przez Gościno i Karlino. Za Białogardem trasa wiedzie na południe przez Połczyn-Zdrój, Złocieniec, Świerczynę i dalej do Wałcza.

Największym potencjałem odznacza się północny odcinek trasy. Uzupełniając stosunkowo niewielkie braki na przebiegu dróg rowerowych, może wykształcać się pętla rowerowa spajająca największe miasta Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego.

Drugi, funkcjonujący od dawna i rozpoznawalny odcinek poprowadzony po nasypie linii kolejowej, znajduje się między Złocieniem a Połczynem-Zdrojem, który to łączy się z Trasą Pojezierną (1000 Jezior). Uzupełniając infrastrukturę rowerową między Białogardem a Połczynem stworzy się dogodne warunki do przeniesienia części ruchu turystycznego z pasa nadmorskiego na pojezierza. Całość trasy ma przekrojowy charakter zarówno w wymiarze społeczno- ekonomicznym jak również krajobrazowym. Przebiega przez tereny odznaczające się (zaraz po SOM) najwyższym poziomem rozwoju jak również przez obszary zdiagnozowane jako Specjalna Strefa Włączenia. Tym bardziej zasadne wydaje się stworzenie „pomostu” łączącego wskazane obszary. Trasa biegnie przez najbardziej charakterystyczny krajobraz w województwie. Począwszy od panoramy morza bałtyckiego, pagórkowate moreny Szwajcarii Połczyńskiej, pojezierza i doliny rzeczne kończąc na wielkich, zwartych kompleksach leśnych.

Szlak dobiega do granicy z województwem wielkopolskim w miejscowości Dobino i powinien mieć kontynuację do Skrzatusza i dalej do Piły. Pozwoli to włączyć się w europejską trasę R1 i Transwielkopolską Trasę Rowerową (TTR) prowadzącą do Poznania.

Niedobory infrastruktury rowerowej na odcinku Złocieniec-Wałcz można zniwelować poprzez wykorzystanie, licznie występujących, utwardzonych dróg leśnych.

5.4. Trasa Wokół Zalewu Szczecińskiego

Ryc. 51 Przebieg Trasy Wokół Zalewu Szczecińskiego – ok. 170 km



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

i jeziorem Dąbie. Gminy, przez które przebiega trasa, za wyjątkiem Międzyzdrojów i Wolina, należą do Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, co nadaje tej trasie charakter głównej trasy rowerowej wiążącej obszar metropolitalny Szczecina. Miejscowości te już obecnie generują duży ruch turystyczny. Trasa przebiega przez bardzo atrakcyjne tereny przyrodnicze, m.in.: Woliński Park Narodowy, Obszary Natura 2000 („siedliskowe”: Wolin i Uznam, Ujście Odry i Zalew Szczeciński oraz „ptasie”: Delta Świny i Zalew Szczeciński, Puszcza Goleniowska, Łąki Skoszewskie, Dolina Dolnej Odry) oraz w bezpośredniej bliskości rezerwatów przyrody: Czarnocin, Białodrzew Kopicki, Olszanka, Uroczysko Święta im. Prof. Mieczysława Jasnowskiego”.

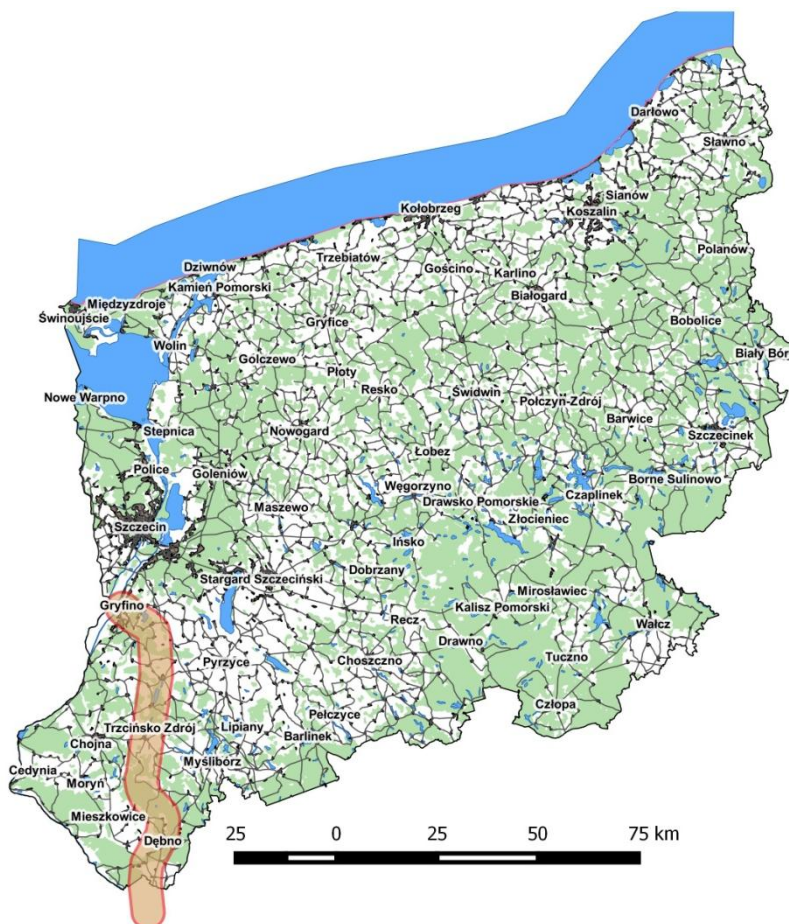
Trasa posiada naturalny charakter transgraniczny w związku z poprowadzeniem jej wokół polsko-niemieckiego akwenu Zalewu Szczecińskiego. Po stronie polskiej długość trasy wynosi ok. 170 km, a jej przebieg w miarę możliwości ściśle związany jest z brzegiem Zalewu Szczecińskiego i jeziora Dąbie. Trasa została częściowo oznakowania przez gminy, jako szlak rowerowy R-66. Trasa przebiega ze Świnoujścia przez Międzyzdroje, Wolin, Stepnicę, gminę Goleniów, Szczecin, Police do Nowego Warpna – łącząc niemal wszystkie miejscowości położone nad Zalewem Szczecińskim

Atrakcyjność trasy dodatkowo podnoszą walory krajobrazowe w tym punkty widokowe na Zalew Szczeciński, Deltę wsteczną Świny i Jezioro Dąbie, oraz kulturowe związane z architekturą sakralną, uzdrowską, obiektami użyteczności publicznej czy militarną obejmujące również budynki o konstrukcji szachulcowej (np. Stepnica – tawerna, Trzebież – pastorówka, Nowe Warpno – kościół św. Huberta oraz ratusz).

Trasa posiada już pewną markę, odbywają się nią (sporadycznie) zorganizowane wycieczki rowerowe wokół Zalewu – duży potencjał stworzenia transgranicznego produktu turystycznego. Trasa posiada najlepsze warunki do poprowadzenia w dużej części po wałach przeciwpowodziowych (głównie wschodni brzeg jeziora Dąbie i Rostoki Odrzańskiej i Zalewu Szczecińskiego). Wykonanie inwestycji na wałach pozwoli na uatrakcyjnienie przebiegu trasy, zwiększenie bezpieczeństwa – obecnie rowerzyści w dużej mierze poruszają się po jezdni dróg publicznych o dużym natężeniu ruchu samochodowego.

5.5. Trasa Doliny Tywy

Ryc. 52 Przebieg Trasy Doliny Tywy – ok. 100 km



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

Trasa bierze swój początek w Gryfinie i prowadzi w kierunku południowym przez Trzebież, Stepnicę, Nowe Warpno do granicy województwa zachodniopomorskiego z planowanym zakończeniem w Kostrzynie nad Odrą w województwie lubuskim. Z połączenia wschodniego przebiegu Trasy Wokół Zalewu Szczecińskiego i przedmiotowej Trasy Doliny Tywy powstała priorytetowa trasa Myśla – Tywa – Odra – Zalew.

Trasa posiada liczne walory krajobrazowe, wśród których zdecydowanie należy wymienić Dolinę Tywy należącą do Obszaru Natura 2000 – obszary siedliskowe. Jadąc od Gryfina pierwszym atrakcyjnym krajobrazowo

i przyrodniczo obszarem są Jeziora Wełtyńskie należące do Obszaru Natura 2000 – obszary ptasie. Dalej w kierunku południowym wspomniana Dolina Tywy, następnie w rejonie

Trcińska-Zdroju zespoły przyrodniczo-krajobrazowe w Rurzy, Ostoja Witnicko-Dębianańska – obszary ptasie należące do obszarów Natura 2000.

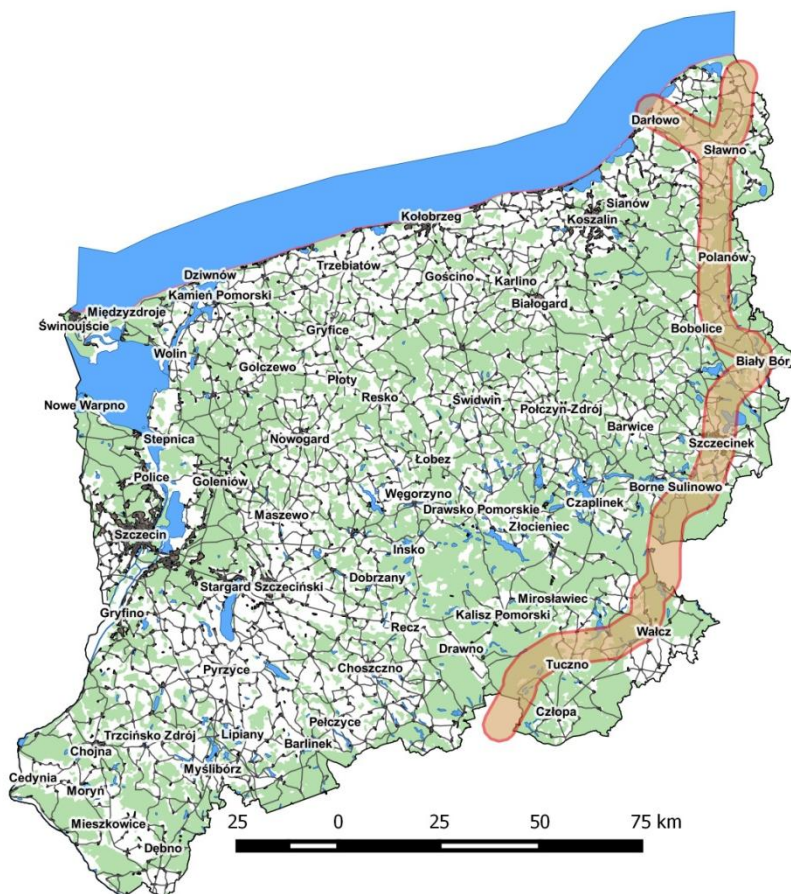
Na swoim przebiegu trasa posiada liczne atrakcje historyczne i kulturowe poczynając od obiektów zabytkowych w Gryfinie, zamek w Swobnicy, układ urbanistyczny Trcińska-Zdrój i Dębno, czy kaplicę Templariuszy w Chwarszczanach.

Na trasie zlokalizowane są również liczne obiekty związane z infrastrukturą turystyczną, m.in. gospodarstwa agroturystyczne, ośrodki wypoczynkowe, a w miastach (Gryfino, Trcińsko-Zdrój, Dębno, Kostrzyn nad Odrą) infrastruktura hotelarska, handlowa i gastronomiczna.

W Trcińsku-Zdroju trasa krzyżuje się z priorytetową Trasą Pojezierną. Znalazło to swoje odzwierciedlenie w wyborze tej trasy i wchłonięciu jej do jednej z czterech tras priorytetowych (Myśla – Tywa – Odra – Zalew).

5.6. Trasa Wału Pomorskiego

Ryc. 53 Przebieg Trasy Wału Pomorskiego – ok. 230 km



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

zaliczyć latarnię morską, zamek Książąt Pomorskich oraz jego mury obronne w Darłowie. W miejscowości Sławno można podziwiać pozostałości murów obronnych w postaci bram wjazdowych (Słupska i Koszalińska) oraz innych mniejszych obiektów. W miejscowościach

Trasa przebiega równolegle do wschodniej granicy województwa, łącząc główne miasta Darłowo, Wicko, Sławno, Szczecinek, Borne Sulinowo, Wałcz. Trasa ta, łączy także dwa Parki Narodowe – Sławieński Park Narodowy położony na północy trasy nad Morzem Bałtyckim z Drawieńskim Parkiem Narodowym na południu. Trasa posiada możliwość przedłużenia w województwie lubuskim, choćby szlakiem Międzyrzeckiego Rejonu Umocnionego, co spowoduje utrzymanie charakteru historycznego.

Wzdłuż trasy zlokalizowane są liczne atrakcje przyrodnicze i kulturowe. Do najważniejszych należy

Ostrowice, Komorowo, Szczecinek, Kłębowiec oraz Tuczo znajdują się pałace, dwory oraz dwory obronne. Przed miejscowością Biały Bór pomiędzy jeziorami Łobez i Cieszęcino zachowały się pozostałości niedokończonej, eksterytorialnej autostrady relacji Berlin – Królewiec budowanej przed wybuchem II wojny światowej przez państwo niemieckie. Budowa autostrady rozpoczęła się 1933 roku, nie została jednak zakończona pomimo ukończenia w tym miejscu prac ziemnych. Dziś można jedynie podziwiać wysoki nasyp autostradowy porośnięty lasem. W Szczecinku można zobaczyć kolejny zamek z zabytkowym parkiem, który obecnie pełni funkcje centrum konferencyjnego z restauracją.

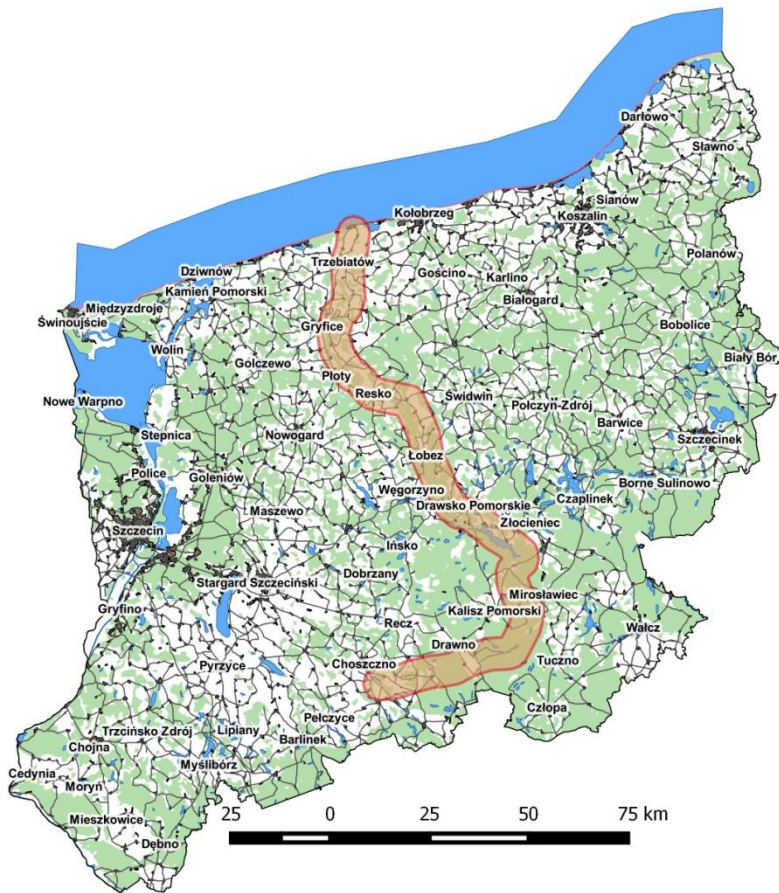
Ostatnim zamkiem na trasie jest zamek w Tuczie, który pełni podobne funkcje jak zamek w Szczecinku. Na całej długości trasy można spotkać relikty II wojny światowej. Takim niewątpliwie jest Wał Pomorski, którego budowa rozpoczęła się w 1931,5 roku jako linia obrony Niemiec przed Polską. Od Darłowa do Szczecinka Wał Pomorski składał się z fortyfikacji polowych i umocnień ziemnych. Od Szczecinka w stronę granicy województwa (Drezdenko) zbudowane były umocnienia typu B-Werk zgrupowane w grupy warowne. Wszystkich fortyfikacji na całej trasie można naliczyć około 900 obiektów. Fortyfikacja Wału Pomorskiego została oparta o naturalne przeszkody terenowe, wielkie kompleksy leśne, tereny bagniste, rzeki, jeziora oraz jazy, co powoduje że trasa jest ciekawa pod względem krajobrazowo-przyrodniczym. Na trasie znajduje się 178 użytków ekologicznych, których największe zagęszczenie jest na odcinku Polanów – Biały Bór, 11 rezerwatów przyrody (największe jezioro Wielki Betyń), 109 pojedynczych pomników przyrody w postaci rzadkich drzew, 15 parków zabytkowych oraz 5 stanowisk głazów pomnikowych.

Na 10% przebiegu trasy istnieje możliwość wykorzystania leśnych dróg utwardzonych. Na odcinku Borne Sulinowo – Szczecinek – Biały Bór trasa ma wspólny przebieg z Trasą Pojezierną. Na odcinku Sławno – Polanów – Bobolice przebieg trasy może pokryć się z projektowaną drogą rowerową po nieczynnej linii kolejowej. Inwestycję tę chce realizować grupa 16 podmiotów (gminy i nadleśnictwa, Urząd Morski w Słupsku, powiat sławieński). Przy wyznaczaniu przebiegu trasy Wału Pomorskiego należy uwzględnić lokalizację zachowanych fortyfikacji.

Trasa poza miastami praktycznie pozbawiona jest infrastruktury rowerowej. Jedynie ok. 4,5% trasy przebiega po ścieżkach rowerowych.

5.7. Trasa Dolina Regi – Drawieński Park Narodowy

Ryc. 54 Przebieg Trasy Dolina Regi – Drawieński Park Narodowy – ok. 180 km



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

Trasa przebiega od ujścia Regi w Mrzeżynie przez Trzebiatów, Gryfice, Resko. Między Łobzem a Drawskim Pomorskim trasa opuszcza dolinę Regi i biegnie dalej częściowo doliną Drawy obchodząc poligon drawski od wschodu. Następnie między Mirosławcem a Kaliszem Pomorskim przecina drogę krajową nr 10 i kieruje się do Drawieńskiego Parku Narodowego, gdzie następnie odcinkiem łącznikowym można dotrzeć do Choszczna.

Trasa ma charakter przekrojowy i pozwala zaznajomić się z szerokim wachlarzem atrakcji przyrodniczych i naturalnych województwa. Rozpoczyna się w strefie nadmorskiej, dalej doliną Regi przecina Równinę Gryficką i Wyso-

czynną Łobeską, które reprezentują rolniczy krajobraz. Najatrakcyjniejszy pod względem przyrodniczym reprezentowane jest Pojezierze Drawskie. Porośnięte borem sosnowym wzgórza morenowe stały się niemymi świadkami intensywnych procesów glacialnych i fluwioglacialnych podczas ostatniego zlodowacenia fazy pomorskiej. Występują tu głównie utwory będące wynikiem erozyjnej działalności lodowca reprezentowane przez liczne jeziora rynnowe, natomiast rzadziej utwory świadczące o procesach akumulacyjnych.

O unikatowości przyrodniczej tego obszaru świadczą prawie wszystkie chronione ustawą o ochronie przyrody obszary, mające swoją reprezentację właśnie na tym terenie, są to: rezerваты przyrody, obszary Natura 2000, parki krajobrazowe, użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, stanowiska dokumentacyjne przyrody nieożywionej, obszary chronionego krajobrazu, pomniki przyrody. Południowy odcinek trasy przechodzi przez silnie zalesioną Równinę Drawską. Główną atrakcją tego obszaru jest Drawieński Park Narodowy.

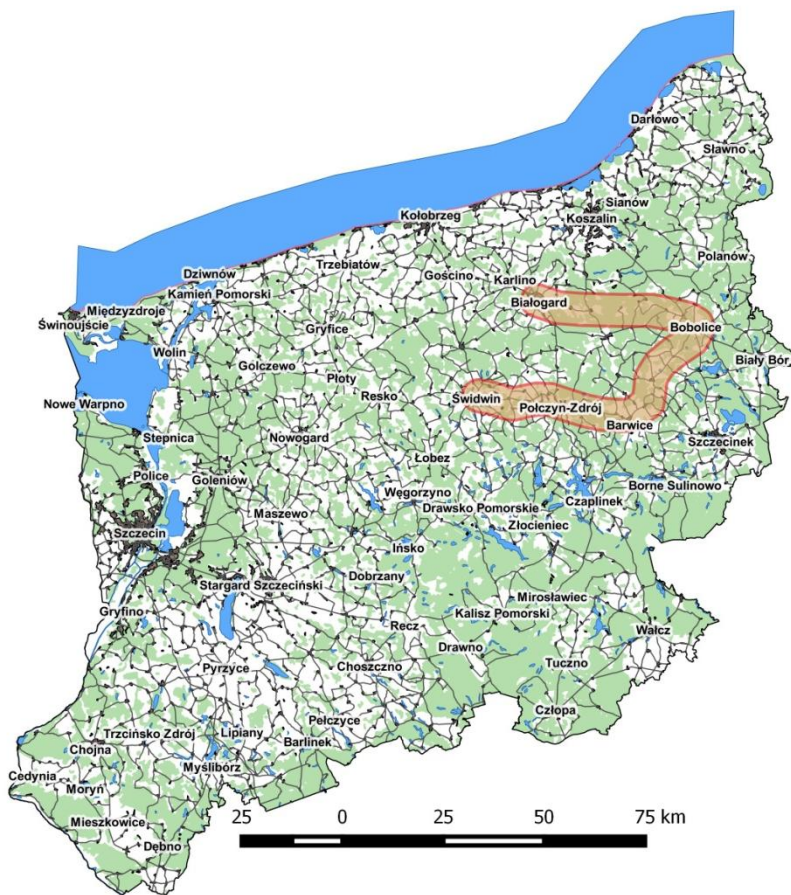
Trasa w północnej części jest dobrze skomunikowana, przez co może stanowić alternatywę dla turystów przebywających nad morzem. Dzięki bezpośredniemu połączeniu kolejowemu

Kołobrzegu z Płotami przez Trzebiatów i Gryfice, trasa może pełnić podobną rolę jak trasa Bałtyk – Wałcz i odciążyć pas wybrzeża.

Wyzwaniem na trasie jest poligon drawski, przez który przepływa Drawa, co powoduje konieczność znacznego odejścia od doliny rzecznej, przez co cała trasa mocno się wydłuża. Południowa część ma ograniczony dostęp do stacji kolejowych, dlatego koniecznym jest przedłużenie trasy do Choszczna. Na przebiegu szlaku występuje marginalnie liniowa infrastruktura rowerowa. Koniecznym jest wykorzystanie dróg lokalnych i utwardzonych dróg leśnych oraz leśnych miejsc postojowych (wiaty, stoły, ławy) zwłaszcza na południowy zachód od Mirosławca.

5.8. Trasa Zwiniętych Torów

Ryc. 55 Przebieg Trasy Zwiniętych Torów - ok. 125 km



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

nadleśnictw, Urzędu Morskiego w Słupsku i Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Szczecinku, sygnowany listem intencyjnym.

Druga część tj. odcinek Białogard – Bobolice oraz Połczyn-Zdrój – Świdwin stanowi inicjatywę Związku Miast i Gmin Dorzecza Parsęty.

Trasa o charakterze niedomkniętej pętli prowadzona w całości po nasypach nieczynnych linii kolejowych. Swoją początek bierze w Białogardzie, który stanowi kluczowy węzeł również dla innych tras tj. Bałtyk – Wałcz, Pałaców i Zamków, Szczecin – Kołobrzeg. Następnie biegnie do Bobolic i dalej przez Grzmiącą, Barwice, Połczyn-Zdrój do Świdwina.

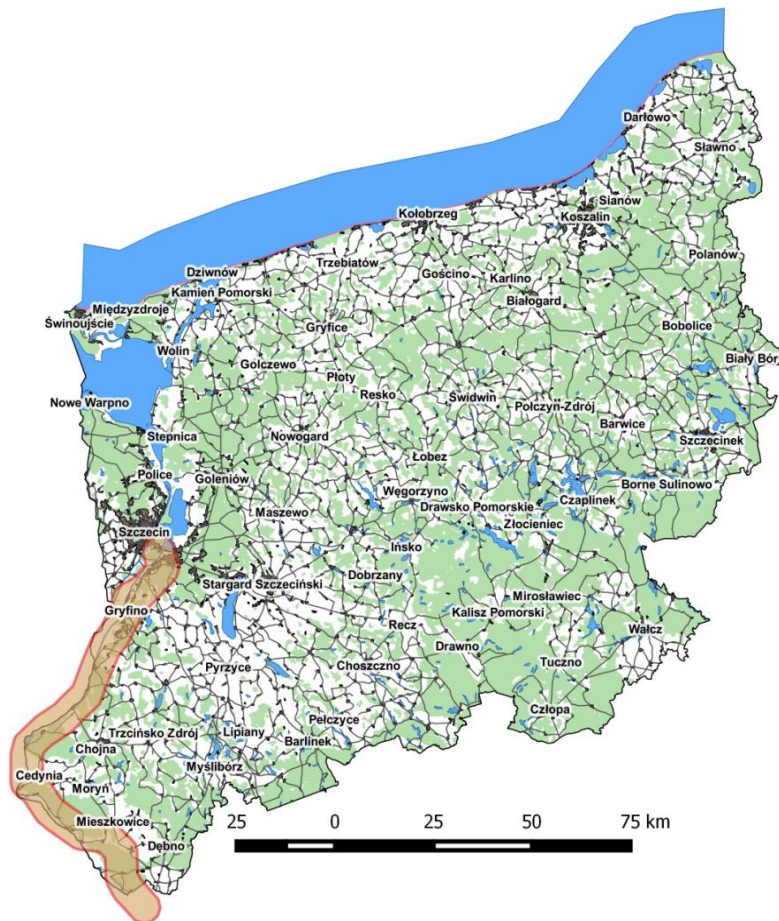
Trasa stanowi syntezę dwóch propozycji koncepcji szlaków rowerowych. Odcinek Bobolice – Połczyn-Zdrój stanowi część regionalnego szlaku rowerowego „Na zwiniętym torze”. Projekt stanowi wspólną inicjatywę gmin,

Atutem przemawiającym za rozwojem trasy jest rozpoznawalność obszaru przez potencjalnych turystów rowerowych. Wiąże się to z cyklicznym maratonem wokół jeziora Miedwie, który na stałe wpisał się w kalendarz zachodniopomorskich imprez rowerowych i przyciąga rok rocznie tysiące potencjalnych uczestników. Masowość rajdu wiąże się z kolejnym atutem trasy. Przebieg odznacza się niewielkimi deniwelacjami terenu przez co jest bardzo dostępny dla szerokiej rzeszy odbiorców.

Na końcu trasy brak jest sieci kolejowej przez co trasa na całości przebiegu nie będzie funkcjonować samodzielnie a jedynie jak skrót między trasą nadodrzańską a trasą 1000 jezior.

5.10. Trasa Dolina Odry („Zielona Odra”)

Ryc. 57 Przebieg Trasy Dolina Odry (szlak „Zielona Odra”) - ok. 152 km



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

Trasa przebiega ze Szczecina wzdłuż doliny rzeki Odra do południowo zachodniej granicy województwa – dzielnicy Szumiłowo w Kostrzynie nad Odrą.

Przebieg przez główne miejscowości:

Szczecin – Gryfino – Pniewo – Widuchowa – Ognica – Krajnik Dol. – Zatoń Dol. – Lubiechów Dol. – Stary Kostrzynek – Siekierki – Gozdowice – Namysłin – Szumiłowo – Kostrzyn n. Odrą

Przebiegi wzdłuż dolin rzecznych stanowią jedno z najatrakcyjniejszych tras rowerowych w Europie (np. wzdłuż Dunaju, Łaby czy powstająca w Polsce trasa wzdłuż Wisły).

Trasa „Zielona Odra” przebiega przez atrakcyjne przyrodniczo i krajobrazowo tereny. Szlak był oznakowany od Szczecina do Szumiłowa pod Kostrzynem nad Odrą (zachowała się jedynie niewielka część oznakowania). Aktualnie, z uwagi na nawierzchnie oraz natężenie ruchu zmotoryzowanego nie jest jednak zbyt chętnie uczęszczany. Trasa może stanowić uzupełnienie biegnącej po zachodniej stronie Odry niemieckiej trasy Odra – Nysa (jedna z 12

niemieckich tras o charakterze krajowym) – dając możliwość organizowania wycieczek przekraczających granice (podróż w jedną stronę i powrót po obydwu stronach granicy).

"Zielona Odra" to szlak rowerowy o znaczeniu ponadregionalnym w województwie zachodniopomorskim oraz częściowo w województwie lubuskim. Szlak biegnie wzdłuż rzeki Odry, przez cenne pod względem przyrodniczym i turystycznym obszary Parku Krajobrazowego Ujście Warty, Cedyńskiego Parku Krajobrazowego, Parku Krajobrazowego Doliny Dolnej Odry i Szczecińskiego Parku Krajobrazowego "Puszczy Bukowej". Na trasie występują liczne rezerваты i pomniki przyrody, panoramy i punkty widokowe oraz zabytki.

Od północy szlak zaczyna się w Szczecinie przy Zamku Książąt Pomorskich. Stąd biegnie przez Szczecin wzdłuż Odry (Wyspa Pucka), przez mosty na Parnicy, Letnisko Dziewoklicz, most na Regalicy, do Podjuch (dworzec PKP). Dalej w kierunku na Gryfino – w okolicach Radziszewka mija wiadukt nad autostradą A6 i następnie pod wiaduktem drogi ekspresowej S3.

Dalej przez zachodnią część Puszczy Bukowej kieruje się wzdłuż Wełtyńskiego Potoku (Omulna), następnie przecina drogę krajową nr 31,5, omija stację kolejową Daleszewo Gryfińskie i dalej w kierunku na Dębce, Żabnicę biegnie do Gryfina. Za miastem w kierunku na Krajnik mijając rzekę Tywę dociera do Nowego Czarnowa (pomnik przyrody Krzywy Las, stacja PKP). Następnym ciekawym turystycznie punktem są punkty widokowe na szczytach Sarbskich Gór, dalej w kierunku Widuchowej, Ognica, most na Rurzycy trasa dociera do Krajnika Dolnego. Następnie kieruje się na rezerwat przyrody Bielinek i rozlewiska Odry koło Bielinka do wsi Piasek. W Zatoni Dolnej można podziwiać jeden z najpiękniejszych widoków na Dolinę Odry oraz warto zajrzeć do Doliny Miłości. Następnie trasa biegnie w kierunku Cedyni przez Lubiechowo Górne i rezerwat przyrody Wrzosowiska Cedyńskie. Przed Cedynią znajduje się punkt widokowy Góra Czcibora z pomnikiem upamiętniającym 1000-lecie Bitwy Cedyńskiej. Następnie z Cedyni przez wsie Stara Rudnica i Osinów Dolny (najdalej na zachód wysunięty punkt w Polsce). We wsiach Stare Bleszyno, Gozdowice, Stare Łysogórki i Siekierki znajdują się liczne miejsca związane z forsowaniem Odry w kwietniu 1945 roku m.in. cmentarz żołnierski, punkt widokowy, muzeum, pomniki. We wsiach zobaczyć można także liczne przykłady budownictwa szachulcowego. Dalej przez Lasy Mieszkowickie szlak biegnie ku brzegowi Odry w Czelinie, następnie do Kłosowa dalej na Namysł i Kaleńsko (na granicy województw zachodniopomorskiego i lubuskiego – ul. Szumiłowska), by dotrzeć do dzielnicy Szumiłowo w Kostrzynie nad Odrą bezpośrednio przy granicy z Niemcami.

5.11. Trasa Pałaców i Zamków

Ryc. 58 Przebieg Trasy Pałaców i Zamków - ok. 186 km



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

Trasa swój początek bierze w Wolinie gdzie krzyżuje się z trasą Myśła – Tywa – Odra – Zalew. Przekracza Dziwnę i za Reclawiem drogą gminną dociera do Wiejkowa i Wiejkówka. Następnie drogami leśnymi i gruntowymi obchodzi od południa jezioro Ostrowo i dalej mostem przez drogę S3 do Ostromic i dalej leśnymi drogami do Wysokiej Kamieńskiej. Dalej trasa wiedzie głównie drogą wojewódzką do Płotów przez Golczewo.

Z Płotów do Świdwina szlak prowadzi drogami lokalnymi równolegle do drogi wojewódzkiej. Za Świdwinem trasa skręca na północ i wiedzie do Białogardu (węzeł z trasą Bałtyk – Wałcz), krótkim odcinkiem drogi wojewódzkiej i nasypem nieczynnej linii kolejowej przez Sławoborze. Z Białogardu drogą wojewódzką trasa wiedzie dalej na północ do wsi Lulewiczki, gdzie skręca i dalsza droga realizowana jest utwardzonymi drogami leśnymi biegnącymi równolegle do rzeki Radew. Z Nosowa do Strzekocina trasa prowadzi po bitumicznych drogach lokalnych (począwszy od Nosowa trasa przybiera wschodni kierunek). Do pobliskiego Niedalina przebieg pokrywa się z odnogą Trasy Bałtyk – Wałcz i wiedzie ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż drogi wojewódzkiej. Ostatni odcinek przez Polanów

Trasa o przebiegu równoleżnikowym łącząca Wolin z miejscowości Kręgi na wschodniej granicy województwa. Płaszczyzną tematyczną określającą przebieg trasy są występujące zamki oraz mające szerszą reprezentację pałace i dworki. Trasa przebiega przez tereny o najniższym wskaźniku liczby odwiedzających turystów (pomiędzy pasem nadmorskim a pasem pojezierzy). Są to tereny w przeważającej części rolnicze pozbawione naturalnych zbiorników wodnych oraz o niskim wskaźniku lesistości.

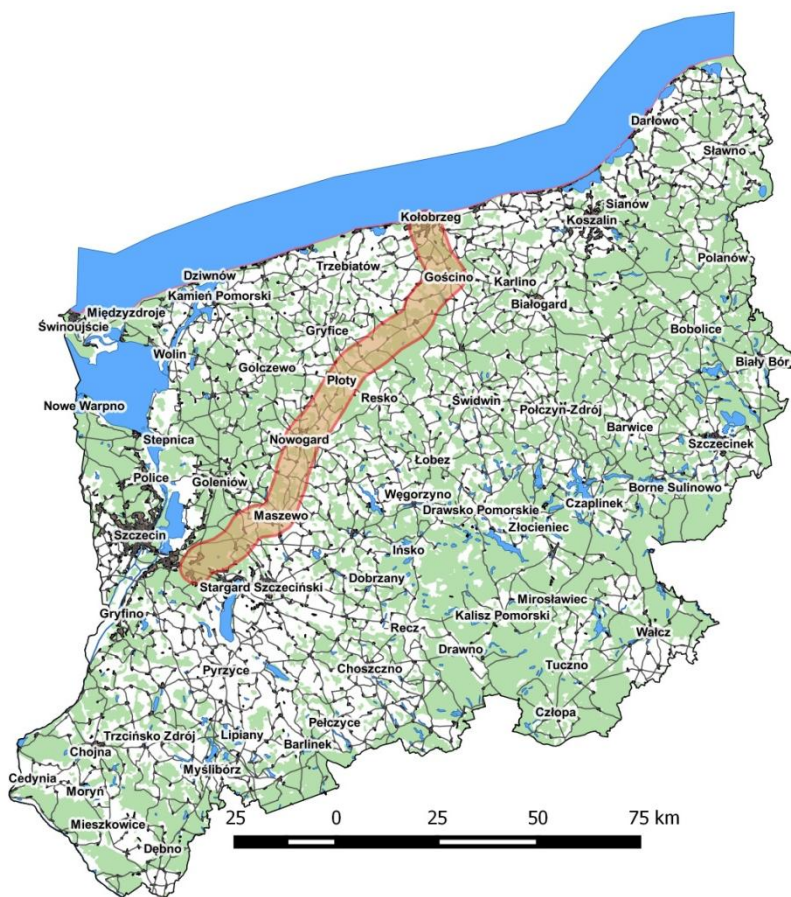
Baza noclegowa jest reprezentowana przez pojedyncze obiekty zlokalizowane głównie w mias-

i Krąg do granicy z województwem pomorskim wiedzie w znakomitej większości drogami lokalnymi i leśnymi.

Trasa przebiega przez tereny wymagające aktywizacji turystyki. Brak naturalnych walorów turystycznych powoduje, że głównymi atrakcjami stają się zasoby kulturowe, szczególnie cenne zabytki jakimi są zamki (Golczewo, Płoty, Resko, Świdwin, Karlino, Białogard, aż po zamek w Kręgu). Poza wspomnianymi pałacami i zamkami również atrakcję stanowią zabytkowe obiekty techniki (elektrownie wodne).

5.12. Trasa Szczecin – Kołobrzeg

Ryc. 59 Przebieg Trasy Szczecin - Kołobrzeg - ok. 150 km



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

Trasa łączy stolicę województwa Szczecin z największym polskim uzdrowiskiem nadmorskim Kołobrzegiem przechodząc przez Maszewo – Nowogard – Płoty – Gościno.

Na początkowym przebiegu między Szczecinem, Wielgowem a Sownem istnieje możliwość wykorzystania utwardzonej drogi leśnej Nadleśnictwa Kliniska (7,7 km). Na końcowym odcinku od Szydłowa do Kołobrzegu ok. 40 km trasa wykorzystuje istniejącą drogę dla rowerów.

Miedzy Gościem a Kołobrzegiem (ok. 19 km) trasa ma wspólny przebieg z Trasą Bałtyk – Wałcz.

Trasa Szczecin – Kołobrzeg o dł. ok. 150 km rozpoczyna swój przebieg w prawobrzeżnej części Szczecina kierując się na Wielgowo. Dalej wykorzystując leśne drogi utwardzone prowadzi przez tereny leśne Nadleśnictwa Kliniska przez Puszcę Goleniowską i Puszcę Bukową w kierunku Maszewa. W Puszczy Bukowej znajdują się obszary siedliskowe Natura 2000 oraz Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy – Torfowisko Reptowo. Na odcinku do Maszewa można skorzystać z leśnych miejsc odpoczynku.

Przed Maszewem występują również obszary siedliskowe Natura 2000 oraz Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy Parlino-Łęczyca. W okolicach Nowogardu występują Zespoły Przyrodniczo-Krajobrazowe, m.in. Dolina Rzeki Sępólnej, Obszary Chronionego Krajobrazu „Las Czermnicki”. Jadąc dalej w kierunku północnym na Płoty i Gryfice mijamy obszary siedliskowe Natura 2000 – Dorzecze Regi, Rezerwaty „Wrzosowisko Sowno”, „Rzeka Rekowa”, a dalej w kierunku Gościna Dorzecze Regi, Torfowisko Poradź, Kemy Rymańskie.

Istotnym czynnikiem infrastrukturalnym mającym wpływ na Trasę rowerową Szczecin – Kołobrzeg jest planowana inwestycja drogowa o nazwie: Droga ekspresowa S6 na odcinku Goleniów – początek obwodnicy Słupska. Długość planowanej S6 to około 183 km, a planowane lata realizacji to 2015-2020. Zakres inwestycji obejmuje między innymi budowę dwujezdniowej drogi ekspresowej, obiektów inżynierskich (wiadukty, mosty, estakady, przejścia dla zwierząt, przepusty nad ciekami), dróg dojazdowych dla obsługi ruchu lokalnego, miejsc obsługi podróży i innych elementów infrastruktury.

Drogi ekspresowe posiadają drogi wspomagające o nawierzchni bitumicznej, które mają znaczenie techniczne i nie są obciążone ruchem samochodowym. Po ich wybudowaniu można założyć wykorzystanie części tej infrastruktury drogowej dla lepszego skomunikowania i ograniczenia niezbędnych inwestycji w infrastrukturę rowerową.

Na odcinku Gościno – Kołobrzeg swój przebieg kontynuuje zgodnie z przebiegiem trasy priorytetowej Bałtyk – Wałcz.

VI Analiza wykonalności priorytetowych tras rowerowych

6.1. Trasy priorytetowe

W wyniku decyzji Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego wskazano **4 trasy główne priorytetowe**, które zostały szczegółowo opracowane zgodnie z metodologią opisaną w rozdziale 1.5. Wybrane trasy to:

1. **Trasa Nadmorska (R-10),**
2. **Trasa Pojezierna,**
3. **Trasa Bałtyk – Wałcz,**
4. **Trasa Myśla – Tywa – Odra – Zalew.**

Przebiegi tras badano w kilku wariantach przebiegu. Wszystkie te przebiegi zostały sprawdzone w terenie oraz przedyskutowane z jednostkami samorządu terytorialnego i nadleśnictwami. Część wariantów przebiegu została odrzucona na tym etapie, pozostałe zostały opisane oraz oszacowano dla nich koszty doprowadzenia tras do zakładanych standardów. Trasy we wszystkich wariantach podzielone zostały na 1081 odcinków jednolitych (Trasa Nadmorska – 229 odcinków, Pojezierna – 413, Bałtyk – Wałcz – 213, Myśla – Tywa – Odra – Zalew – 226). Każdy z odcinków ma nadany numer oraz został opisany pod względem nawierzchni, atrakcyjności turystycznej i zagospodarowania turystycznego oraz stanowi podstawowe pole do dalszych analiz i szacowania kosztów budowy tras. Przedstawienie przebiegu tras w realnych do wykonania wariantach pozwala na elastyczną realizację *Koncepcji* i dostosowanie jej do warunków niepewności realizacji.

W każdej trasie wskazano, wyznaczony przez zespół projektowy, wariant preferowany. Realizacja trasy w tym wariantie jest optymalna pod względem atrakcyjności i bezpieczeństwa uprawiania turystyki rowerowej. W przypadku wystąpienia trudności uniemożliwiającej realizację inwestycji w przedstawionym wariantie preferowanym, konieczne będzie wybranie innego przebiegu pozwalającego zachować ciągłość danej trasy. Sposób realizacji i wyboru wariantu przedstawiony został w rozdziale VII.

6.1.1. Trasa Nadmorska (R-10)

Długość przebiegu w wariantie preferowanym:	222,65 km
Suma długości odcinków we wszystkich wariantach przebiegu:	281,78 km

Trasa o przebiegu równoleżnikowym, stanowi część międzynarodowego szlaku EV10 i EV13. Rozpoczynając od zachodu, trasa wiedzie od granicy polsko-niemieckiej do przeprawy promowej w Świnoujściu. Po przekroczeniu Świny i wyjechaniu z miasta biegnie zalesionymi wydmami o tłuczniowo-naturalnej nawierzchni do Międzyzdrojów. Dalsza droga prowadzi przez Woliński Park Narodowy. Następnie trasa wiedzie przez Kołczewo do Międzywodzia, dalej bezpośrednio linią brzegową przez Dziwnów, Dziwnówek, Pobierowo, Trzęsacz, Rewal. Z Niechorza do Pogorzeli trasa wiedzie po nowej drodze rowerowej wzdłuż czynnej linii wąskotorowej, a dalej z Pogorzeli do Mrzeżyna po utwardzonej drodze

leśnej. Na odcinku Mrzeżyno – Ustronie Morskie (przez Kołobrzeg) trasa prowadzi rowerzystów wydzielanymi drogami rowerowymi oraz ciągami pieszo-rowerowymi o nawierzchni głównie bitumicznej. Dalej biegnie wzdłuż wybrzeża do Mielnia i mierzeją do wsi Łazy (między Wieniotowem, a Pleśną znajduje się trudny odcinek nieutwardzonej drogi). Następnie odbija na południe, otaczając jezioro Bukowo i wraca z powrotem w bezpośrednie sąsiedztwo Bałtyku we wsi uzdrowskiej Dąbki. Od Mielnia do Dąbek wyznaczono przebiegi alternatywne, południowym przebieg jeziora Jamno i mierzeją, północnym brzegiem jeziora Bukowo. Oba te przebiegi wymagają dużych nakładów finansowych, dlatego ich realizacja musi być poprzedzona pogłębioną analizą. Z Dąbek trasa wiedzie do Darłowa i dalej ciągiem pieszo-rowerowym do Darłówek. Następnie wałem przeciwpowodziowym wzdłuż wybrzeża do jeziora Kopań i dalej cały czas mierzeją, częściowo po wale przeciwpowodziowym, przez Wicie do Jarosławca. Do granicy z województwem pomorskim trasa prowadzi przez Królewę do Marszewa i dalej częściowo śladem dawnej linii kolejowej.

Dostęp do na trasie do infrastruktury kolejowej jest niewystarczający. Stacje kolejowe zlokalizowane są tylko w zachodniej (Świnoujście, Warszów, Przytór, Lubiewo, Międzyzdroje i Warnowo) i wschodniej części trasy (Kołobrzeg, Ustronie Morskie, Tymień, Miłogoszcz, Słowienkowo, Będzino, Mścice, Koszalin, Mieleno). Cała środkowa część tj. pas od Międzyzdrojów (Warnowo) do Kołobrzegu (ok. 80 km) nie ma dostępu do transportu kolejowego (nie licząc kolejki wąskotorowej, która stanowi atrakcję turystyczną). Z tego powodu w koncepcji ujęto łączniki do stacji kolejowych w Kamieniu Pomorskim oraz Trzebiatowie.

Tab. 5 Hierarchia węzłów obsługi ruchu Trasy Nadmorskiej

HIERARCHIA WĘZŁÓW OBSŁUGI RUCHU							
Węzły obsługi ruchu turystycznego na Trasie Nadmorskiej (NMR)	Stacja PKP 	Baza noclegowa 	Gastronomia 	Bankomat 	Apteka 	Sklep 	Odległość od początku trasy [km] Odległość od poprzed. węzła [km]
Świnoujście	✓	✓	✓	✓	✓	✓	0 + 6,02 6,20
Międzyzdroje	✓	✓	✓	✓	✓	✓	0 + 21,17 15,15
Dziwnów		✓	✓	✓	✓	✓	0 + 52,01 30, 93
Rewal		✓	✓	✓	✓	✓	0 + 74,09 21,99
Mrzeżyno		✓	✓	✓	✓	✓	0 + 95,28 21,18
Kołobrzeg	✓	✓	✓	✓	✓	✓	0 + 113,21 17,93
Ustronie Morskie	✓	✓	✓	✓	✓	✓	0 + 126,70 13,50
Mielno	✓	✓	✓	✓	✓	✓	0 + 150,57

							23,87
Darłowo		✓	✓	✓	✓	✓	0 + 187,55 36,98
Jarosławiec		✓	✓	✓	✓	✓	0 + 205,58 18,02

6.1.2. Trasa Pojezierna

Długość przebiegu w wariantcie preferowanym:	422,79 km
Suma długości odcinków we wszystkich wariantach przebiegu:	765,45 km

Trasa Pojezierna posiada równoleżnikowy przebieg. Prowadzi przez najbardziej malownicze obszary Pojezierza Pomorskiego i łączy największe jeziora Pojezierzy: Myśliborskiego, Choszczeńskiego, Ińskiego, Drawskiego i Szczecińskiego. Na terenie województwa zachodniopomorskiego trasa swój początek bierze na granicy z Republiką Federalną Niemiec. Przyjęto trzy warianty rozpoczęcia trasy na Odrze: most drogowy w Osinowie Dolnym, nieczynny most kolejowy w Siekierkach lub przeprawa promowa w Gozdowicach. Jako wariant preferowany wskazano most kolejowy w Siekierkach. Początkowo trasa prowadzi nasypem nieczynnej linii kolejowej przez Moryń do Trzcińska-Zdroju, gdzie przecina się z trasą Myśła – Tywa – Odra – Zalew. Następnie drogami gminnymi i leśnymi przez Chłopowo, trasa wiedzie do Myśliborza. Odcinek Myślibórz – Barlinek – Pełczyce – Choszczno prowadzi w przeważającej większości po nasypem nieczynnej linii kolejowej w kierunku Barlinka. Z Choszczna trasa biegnie przez Dobrzany, Linówko do Ińska (po między Dobzranami a Linówkiem we wsi Kozy następuje połączenie z drugą odnogą trasy biegnącej do Szczecina i dalej do Niemiec). Z Ińska do Drawskiego Pomorskiego droga wiedzie krótkim odcinkiem DW do Storkowa i dalej do Ginawy gdzie przecina DK 20. Dalej prowadzi głównie po drogach gminnych i leśnych przez miasta Pojezierza Drawskiego tj. Złocieniec i Czaplinek, i dalej do Łubowa i Bornego Sulinowa. Do Szczecinka trasa wytyczona została w dużej mierze w oparciu o utwardzone drogi leśne zarówno bitumiczne jak i szutrowe. Następnie przez Spore do Białego Boru i dalej do granicy województwa (Miastko w woj. pomorskim). Na trasie pomiędzy Godkowem a Choszcznem na odcinku 100 km brak dostępu do stacji kolejowej.

Osobnym odcinkiem, ale będącym integralną częścią Trasy Pojezierniej jest łącznik Szczecin – Kozy. Swój bieg rozpoczyna na granicy niemieckiej w rejonie wsi Buk. Dalej częściowo drogą dla rowerów dociera do Dobrej i następnie przez Wołczkowo do Szczecina. Ze Szczecina do Stargardu trasa prowadzi przez Szczecin-Dąbie, Płonię i dalej leśnymi drogami częściowo utwardzonymi do Motańca. Odcinek Motaniec – Stargard przebiega po drogach dla rowerów. Na odcinku Stargard – Marianowo trasa wiedzie głównie drogami lokalnymi, a z Marianowa do Ińska wytyczona jest po nieczynnej wąskotorowej linii kolejowej.

Tab. 6 Hierarchia węzłów obsługi ruchu Trasy Pojeziernej

HIERARCHIA WĘZŁÓW OBSŁUGI RUCHU TURYSTYCZNEGO							
Węzły obsługi ruchu turystycznego na Trasie Pojeziernej (PJZ)	Stacja PKP 	Baza noclegowa 	Gastronomia 	Bankomat 	Apteka 	Sklep 	Odległość od początku trasy [km] Odległość od poprzed. węzła [km]
ŁĄCZNIK ZE SZCZECINA	Dobra	✓	✓	✓	✓	✓	0 + 6,52 6,52
	Szczecin	✓	✓	✓	✓	✓	0 + 20,95 14,43
	Szczecin Dąbie	✓	✓	✓	✓	✓	0 + 31,578 10,83
	Zieleniewo	✓	✓		✓	✓	0 + 54,36 22,58
	Stargard Szczeciński	✓	✓	✓	✓	✓	0 + 62,70 8,34
	Marianowo		✓	✓	✓	✓	0 + 82,78 20,08
	Kozy					✓	0 + 94,45 11,67
	Ińsko		✓	✓	✓	✓	0 + 111,26 16,81
Moryń		✓	✓	✓	✓	✓	0 + 14,95 14,95
Godków	✓					✓	0 + 22,79 7,84
Trzcińsko-Zdrój		✓	✓	✓	✓	✓	0 + 37,61 14,82
Chłopowo						✓	0 + 50,45 12,84
Myślibórz		✓	✓	✓	✓	✓	0 + 64,60 14,15
Mostkowo						✓	0 + 85,36 20,76
Barlinek		✓	✓	✓	✓	✓	0 + 95,76 10,40
Pełczyce		✓	✓	✓	✓	✓	0 + 106,76 11,0
Choszczno	✓	✓	✓	✓	✓	✓	0 + 125,32 18,56
Wapnica		✓	✓			✓	0 + 142,07 16,75
Dobrzany		✓	✓	✓	✓	✓	0 + 152,07 10,0
Ińsko		✓	✓	✓	✓	✓	0 + 170,40 18, 33

Drawsko Pomorskie	✓	✓	✓	✓	✓	✓	0 + 197,67 27,26
Złocieniec	✓	✓	✓	✓	✓	✓	0 + 217,90 20,23
Czaplinek	✓	✓	✓	✓	✓	✓	0 + 237,64 19,74
Łubowo	✓	✓			✓	✓	0 + 250,57 12,93
Borne Sulinowo		✓	✓	✓	✓	✓	0 + 260,42 9,85
Przyjezierze		✓	✓			✓	0 + 271,40 11,07
Szczecinek	✓	✓	✓	✓	✓	✓	0 + 285,74 14,24
Spore		✓	✓			✓	0 + 303,30 17,56
Biały Bór	✓	✓	✓	✓	✓	✓	0 + 320,01 16,71

6.1.3. Trasa Bałtyk – Wałcz

Długość przebiegu w wariantcie preferowanym: **231,05 km**

Suma długości odcinków we wszystkich wariantach przebiegu: **356,44 km**

Trasa o przebiegu południkowym łącząca wybrzeże Bałtyku z Wałczem i z możliwością kontynuacji do Wielkopolski, przechodząca przez centrum województwa. Odcinek od Bałtyku do Białogardu prowadzi dwoma równorzędnymi odnogami. Odcinek z Kołobrzegu wiedzie w przeważającej części drogą rowerową wybudowaną na nasypie nieczynnej linii kolejowej (do Karlina). W wariantcie z Mielna przez Koszalin do Niedalina trasa realizowana jest w dużej mierze po drogach rowerowych. Z Niedalina do Białogardu prowadzi drogami lokalnymi

Z Białogardu trasa kieruje się w stronę Połczyna-Zdroju i dalej do Złocieńca. Dalej wykorzystuje drogi powiatowe o niewielkim natężeniu ruchu samochodowego, następnie wiedzie przeciwpożarowymi drogami leśnymi utwardzonymi kruszywem. Między Lipiem a Wardyniem Górnym wiedzie drogami o nawierzchni bitumicznej i dalej nasypem nieczynnej linii kolejowej do Połczyna-Zdroju. Odcinek do Złocieńca przebiega w całości po drodze rowerowej zbudowanej w miejsce zlikwidowanej linii kolejowej.

Ze Złocieńca aż za miejscowość Bobrowo Trasa Bałtyk – Wałcz pokrywa się z Trasą Pojezierną. Wspólny szlak poprowadzony jest drogami gminnymi o niewielkim natężeniu ruchu. Na wysokości miejscowości Wierzchowo trasa prowadzi po nieczynnej linii kolejowej, aż do miejscowości Wałcz-Olszynka. Poniżej Wałcza trasa kieruje się do miejscowości Skrzatusz znajdującej się już województwie Wielkopolskim, co umożliwia powiązanie tej trasy w Pile z trasą rowerową R1 i Transwielkopolską Trasą Rowerową.

Tab. 7 Hierarchia węzłów obsługi ruchu Trasy 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
	Białogard	✓	✓	✓	✓	✓	0 + 44,87 17,27
Rąbino	✓	✓				✓	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 wariantcie preferowanym:	263,64 km
Suma długości odcinków we wszystkich wariantach przebiegu:	373,42 km

Jej przebieg wynika z połączenia wschodniej części trasy Wokół Zalewu Szczecińskiego (na odcinku Świnoujście – Szczecin) i Trasy Doliny Tywy. Trasa została przedłużona do południowej granicy województwa tak, aby można nią było dojechać do Kostrzyna nad Odrą, gdzie znajduje się węzeł kolejowy oraz umożliwiające będzie połączenie z trasą R2 oraz niemiecką trasą D12 (Odra – Nysa).

Trasa łączy szlaki EuroVelo 10 i 13 (wzdłuż wybrzeża Bałtyku) z trasą R2 w Kostrzynie. Rozpatrując przebieg od północy trasa rozpoczyna się w Świnoujściu i biegnie do Międzyzdrojów wspólnie z Trasą Nadmorską. W Międzyzdrojach skręca na południe i przechodząc wzdłuż jeziora Wicko Małe i Jeziora Turkusowego przechodzi przez Woliński Park Narodowy, a następnie północnym brzegiem Zalewu Szczecińskiego dochodzi do Wolina. Od Wolina trasa dochodzi do Stepnicy wzdłuż Zalewu Szczecińskiego, wykorzystując częściowo wały przeciwpowodziowe (11 km), a następnie po dotarciu do wsi Modrzewie, wykorzystując wały przeciwpowodziowe rzeki Iny i jeziora Dąbie (na długości 29 km), dociera do Szczecina. Do pobliskiego Goleniowa będącego istotnym węzłem na trasie prowadzi łączniki z Lubczyny i bezpośrednio z wałów przeciwpowodziowych w rejonie Modrzewia.

Ze Szczecina trasa prowadzi do Gryfina. Z uwagi na możliwości techniczne i stan istniejący najbardziej prawdopodobny wariant przebiegu trasy wiedzie przez gminę Kołbaskowo do granicy z Niemcami i przez 3,2 km (Staffelde – Mescherin) przebiegać będzie przez terytorium Republiki Federalnej Niemiec (wspólny przebieg z niemiecką trasą D-12 Odra – Nysa). Z Gryfina planuje się wybudowanie drogi dla rowerów na nieczynnej linii kolejowej do granicy z gminą Banie, w której to gminie droga taka została już wybudowana, aż do Swobnicy. Następnie trasa prowadzi do Trzcińska-Zdroju wykorzystując częściowo drogi leśne, a następnie dalej na południe do Dębna, opierając się o w dużej mierze o utwardzone drogi leśne nadleśnictwa Różańsko. Z Dębna przez Chwarszczany trasa dociera do Kostrzyna nad Odrą (na tym odcinku wykorzystując w dużej mierze utwardzone drogi leśne Nadleśnictwa Dębno).

Tab. 8 Hierarchia węzłów obsługi ruchu Trasy Myśła – Tywa – Odra – Zalew

HIERARCHIA WĘZŁÓW OBSŁUGI RUCHU							
Węzły obsługi ruchu turystycznego na Trasie Myśła – 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 6,36
Sułomino		✓				✓	0 + 14,57 8,21
Wolin	✓	✓	✓	✓	✓	✓	0 + 20,99 6,42
Skoszewo		✓				✓	0 + 28,90 7,91
Czarnocin		✓				✓	0 + 39,53 10,63
Stepnica		✓	✓	✓	✓	✓	0 + 51,03 11,50
Modrzewie						✓	0 + 64,85 13,82
Lubczyna		✓	✓			✓	0 + 82,19 17,34
Czarna Łąka		✓				✓	0 + 88,59 6,40
Szczecin Dąbie	✓	✓	✓	✓	✓	✓	0 + 99,84 11,25
Szczecin Warzymice		✓	✓	✓	✓	✓	0 + 118,53 18,69
Kołbaskowo		✓	✓	✓	✓	✓	0 + 126,80 8,27
Gryfino	✓	✓	✓	✓	✓	✓	0 + 141,11 14,31,5
Borzym		✓				✓	0 + 157,45 16,34
Banie		✓	✓	✓	✓	✓	0 + 169,64 12,19
Swobnica		✓				✓	0 + 177,88 8,24
Trzcińsko-Zdrój		✓	✓	✓	✓	✓	0 + 186,81 8,93
Warnice		✓			✓	✓	0 + 208,17 21,36
Dębno		✓	✓	✓	✓	✓	0 + 224,88 16,71
Kostrzyn nad Odrą	✓	✓	✓	✓	✓	✓	0 + 247,78 22,90

6.2. Parametry techniczne projektowanych dróg rowerowych

ZAŁOŻENIA DLA PROJEKTOWANYCH TRAS ROWEROWYCH

Ze względu na stan istniejącej infrastruktury rowerowej w województwie oraz brak nieograniczonych możliwości finansowych niezbędne było ograniczenie wymagań dotyczących planowanych tras rowerowych i dostosowanie ich do faktycznych możliwości inwestycyjnych. Przy wyznaczeniu oraz oszacowaniu kosztów powstania tras rowerowych skupiono się na zapewnieniu ich przejezdności, typując do ewentualnej przebudowy/budowy odcinki nie dające możliwości bezpiecznego oraz wygodnego poruszania się rowerzystów.

Wyznaczone w *Koncepcji* trasy rowerowe opierają się na istniejących drogach rowerowych, drogach dla pojazdów samochodowych, ciągach pieszo-jezdnym o bardzo zróżnicowanym standardzie. Przebiegają zarówno poprzez wydzielone, niedawno zrealizowane drogi dla rowerów, poprzez drogi krajowe i wojewódzkie o dużym natężeniu ruchu pojazdów, drogi powiatowe i gminne, drogi leśne i gruntowe, wały przeciwpowodziowe oraz nieczynne linie kolejowe.

Poprowadzenie szlaków rowerowych po wyżej wymienionych terenach wymagać będzie stosunkowo niewielkich prac inwestycyjnych związanych z remontami miejscowymi konstrukcji nawierzchni, przedrukowaniem, obniżeniem krawężników lub uzupełnieniem bądź wykonaniem odpowiedniego oznakowania pionowego i poziomego. W wypadku dróg na terenach leśnych, dróg gruntowych lub wałach przeciwpowodziowych należy dodatkowo przewidzieć umocnienie istniejących konstrukcji i wykonanie je jako konstrukcje z kruszywa łamanego o frakcji 0/31,5. Zalecane jest zabezpieczenie przed rozmywaniem brzegów nawierzchni z tłucznia opornikiem lub krawężnikiem betonowym o świetle $h=0\text{cm}$. Za minimalny standard drogi wchodzącej w ciąg głównej trasy rowerowej przyjęto drogę utwardzoną kruszywem z warstwą klinującą.

KONSTRUKCJA ORAZ PARAMETRY GEOMETRYCZNE ŚCIEŻEK ROWEROWYCH

Konstrukcja oraz parametry ścieżek rowerowych powinny spełniać wymagania rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z dnia 14 maja 1999r. z późniejszymi zmianami).

Minimalna szerokość drogi dla rowerów, zgodnie z § 47 rozporządzenia wynosi

- **1,5 metra** dla drogi rowerowej prowadzącej jednokierunkowy ruch rowerowy,
- **2,0 metra** dla drogi rowerowej prowadzącej dwukierunkowy ruch rowerowy.

W przypadku ciągów pieszo-rowerowych minimalna szerokość powinna wynosić **2,5 metra** dla drogi jednokierunkowej.

Rozporządzenie nie określa szerokości ścieżki rowerowej dwukierunkowej z dopuszczonym ruchem pieszym, jednakże należy założyć że szerokość taka powinna **wynosić minimum 3 m**.

Usytuowanie ścieżki rowerowej lub ciągu pieszo-rowerowego względem jezdni powinno zapewniać bezpieczeństwo ruchu, w związku z tym odległość od krawędzi jezdni, zgodnie z §43 rozporządzenia powinna wynosić minimum:

- 5,0 m w wypadku ulicy klasy GP,
- 3,5 m w wypadku ulicy klasy G,

W wypadku jezdni klasy Z, L i D ścieżka rowerowa lub ciąg pieszo-rowerowy mogą być usytuowane bezpośrednio przy jezdni.

W każdym wypadku, zarówno podczas budowy nowych odcinków ścieżek jak i remontów miejscowych roboty ziemne należy wykonać zgodnie z normą PN-S-02205:1998. Odbiór robót ziemnych - wymagania i badania wykonać zgodnie z normą BN-83/8836-02.

Wskaźnik zagęszczenia IS powinien wynosić 1,0 dla części korpusu drogowego pozostającego w warstwach konstrukcyjnych. Podstawowymi pracami będzie wykonanie korytowania pod konstrukcję układu drogowego oraz rozłożenie w pasie zieleni namiaru humusu. Następnie po uporządkowaniu terenu należy obsiać go nasionami trawy.

Niezbędną czynnością w trakcie wykonywania robót ziemnych jest laboratoryjne sprawdzenie klasy nośności gruntu. Grunt pod zaprojektowaną konstrukcję chodnika musi być klasy G1. W przypadku, gdyby nie odpowiadał on klasie G1, należy wykonać ulepszenie podłoża zgodnie z warunkami podanymi w Dz.U. nr 43 poz. 430 z dnia 02.03.1999 r. – Warunki techniczne jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

PRZYJĘTE TYPY KONSTRUKCJI

W celu łatwiejszego usystematyzowania oraz oszacowania kosztów inwestycji istniejącą infrastrukturę drogową podzielono na sześć podstawowych typów. Konstrukcja oraz geometria tras rowerowych w zależności od istniejącego układu została określona dwuwariantowo. Wariant pierwszy określa wymagania minimalne, zapewniające przejezdność szlaku rowerowego przy minimalnych standardach. Wariant drugi określa optymalne parametry drogi rowerowej.

W przypadku realizacji docelowych rozwiązań i budowy nowych odcinków ścieżek rowerowych parametry geometryczne oraz usytuowanie ścieżek rowerowych we wszystkich zaproponowanych typach muszą odpowiadać wyżej opisanym wymaganiom Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz normom PN.

TYP 1

Istniejąca konstrukcja z kostki betonowej fazowanej/niefazowanej, najczęściej poza jezdnią. Są to ciągi piesze oraz pieszo-rowerowe, zarówno w terenie zabudowanym i niezabudowanym. Ruch rowerów odbywa się najczęściej w sposób nieuporządkowany, zarówno na jezdni jak i na ciągach pieszych. Odcinkowo występują również niezależne ciągi pieszo-rowerowe lub rowerowe stanowiąc niezależny ciąg rowerowy lub pieszo-rowerowy.

Wariant I (Typ 1a)

W wypadku odpowiedniej równości oraz parametrów geometrycznych umożliwiają poprowadzenie ruchu rowerów bez ponoszenia dodatkowych kosztów lub przy uzupełnieniu pionowej i poziomej organizacji ruchu oraz wykonaniu niewielkich robót modernizacyjnych polegających na miejscowym obniżeniu krawężników oraz przebrukowaniu nawierzchni.

W przypadku miejscowych remontów istniejącej nawierzchni ścieżek rowerowych lub ciągów pieszo rowerowych, w celu oszacowania kosztów zapewnienia przejezdności szlaku i dostosowania go do pełnienia funkcji głównej trasy rowerowej przyjęto koszt oznakowania istniejących układów drogowych w celu dostosowania ich do prowadzenia ruchu rowerowego.

W przypadku konieczności poprowadzenia ruchu rowerów po istniejących ciągach poza jezdnią, w przypadku ich złego stanu technicznego przyjęto wykonanie niezbędnych remontów konstrukcji nawierzchni przy następujących założeniach:

Nawierzchnia z kostki betonowej

8 cm	kostka brukowa betonowa/płyty betonowe
3 cm	podsyпка cementowo-piaskowa 1:4
15 cm	kruszywo łamane 0/31,5 stabilizowane mechanicznie
<u>15 cm</u>	stabilizacja gruntu cementem $R_m=2.5\text{MPa}$
41 cm	

Nawierzchnia z płyt chodnikowych 35x35 lub 50x50

5-7 cm	płyty betonowe
3 cm	podsyпка cementowo-piaskowa 1:4
15 cm	kruszywo łamane 0/31,5 stabilizowane mechanicznie
<u>15 cm</u>	stabilizacja gruntu cementem $R_m=2.5\text{MPa}$
38-40 cm	

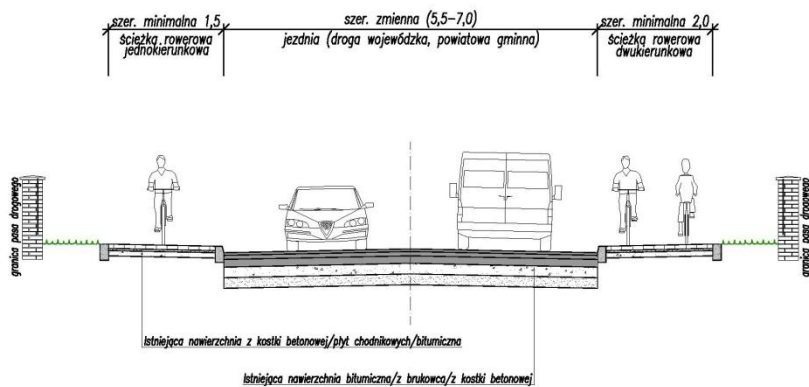
Powyższy wariant został określony jako typ 1a. Obejmuje on prowadzenie ruchu poza jezdnią, po jezdniach o ruchu uspokojonym, pasach rowerowych, ciągach pieszo-jezdnych i woonerfach. Należy zaznaczyć że ruch rowerowy prowadzi się poza jezdnią w celu oddzielenia ruchu rowerowego od samochodowego gdzie prędkość miarodajna ruchu samochodowego przekracza 50 km/godz., albo jeśli skraca to drogę i czas konieczny na pokonanie trasy przez rowerzystę w stosunku do ruchu w jezdni albo jeśli zmniejsza to różnicę poziomów, którą musiałby pokonać rowerzysta jadący jezdnią na zasadach ogólnych.

Ryc. 60 Przykładowe rozwiązanie wariantu docelowego po projektowanych ciągach poza jezdnią

Teren zabudowany – wariant I

Typ 1a, szlak rowerowy poza jezdnią

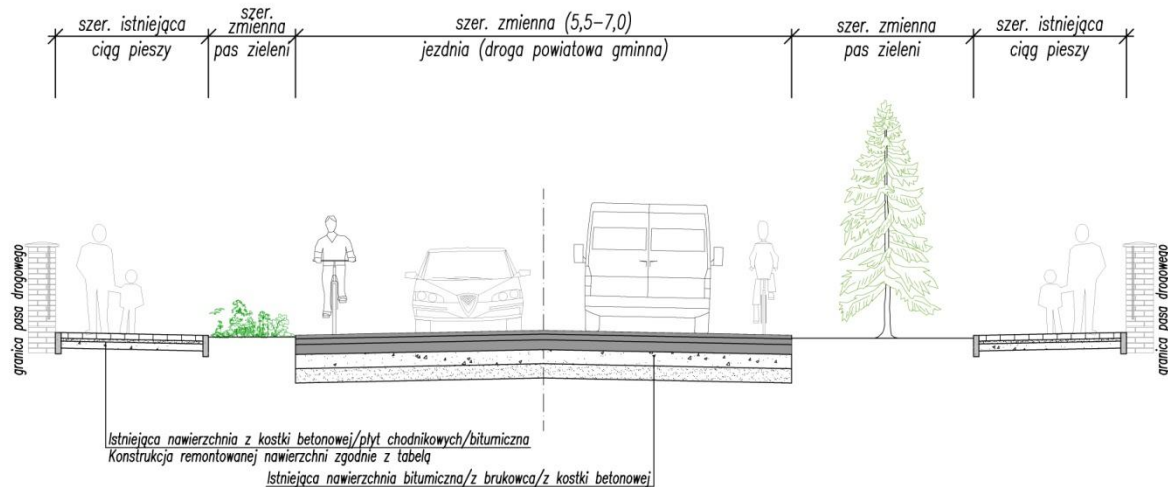
Minimalna szerokość jednokierunkowej ścieżki rowerowej: 1,5 metra
Minimalna szerokość dwukierunkowej ścieżki rowerowej: 2,0 metra
Wymaga lokalnych przebudowań, oraz zmiany organizacji ruchu
Ruch rowerowy musi odbywać się przynajmniej jedną stroną jezdni



Teren zabudowany – wariant I

Typ 1a, szlak rowerowy na jezdni

W przypadku braku odpowiedniej szerokości ciągu pieszego ruch rowerzystów musi odbywać się po jezdni.
Wymaga lokalnych przebudowań, umożliwiających skierowanie rowerzystów na jezdnię oraz zmiany organizacji ruchu
W przypadku ograniczenia prędkości do 30 km/h nie ma potrzeby wyznaczania pasów dla rowerów.



Ryc. 61 Przykładowa zmiana organizacji istniejącego układu drogowego - pas rowerowy w obrębie jezdni (Typ 1a)



Źródło: zasoby i opracowania własne RBGP

Wariant II (Typ 1c)

W celu oszacowania kosztów realizacji docelowego układu ścieżki rowerowej przyjęto następujące konstrukcje ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych:

Nawierzchnia bitumiczna

4 cm	warstwa ścieralna - beton asfaltowy AC11S lub SMA 8
4 cm	warstwa wiążąca - beton asfaltowy AC16W
15 cm	kruszywo łamane 0/31,5 stabilizowane mechanicznie
<u>15 cm</u>	stabilizacja gruntu cementem $R_m=2.5\text{MPa}$
38 cm	

Po przeprowadzonych konsultacjach z pełnomocnikiem marszałka do spraw rowerowych jako alternatywną konstrukcję przyjęto:

Nawierzchnia bitumiczna

5 cm	warstwa ścieralna - beton asfaltowy AC11S lub SMA 8
15 cm	kruszywo łamane 0/31,5 stabilizowane mechanicznie oraz mieszanką cementowo-piaskową
<u>15 cm</u>	stabilizacja gruntu cementem $R_m=2.5\text{MPa}$
35 cm	

Ryc. 62 Przykładowe rozwiązanie wariantu docelowego po projektowanych ciągach poza jezdnią

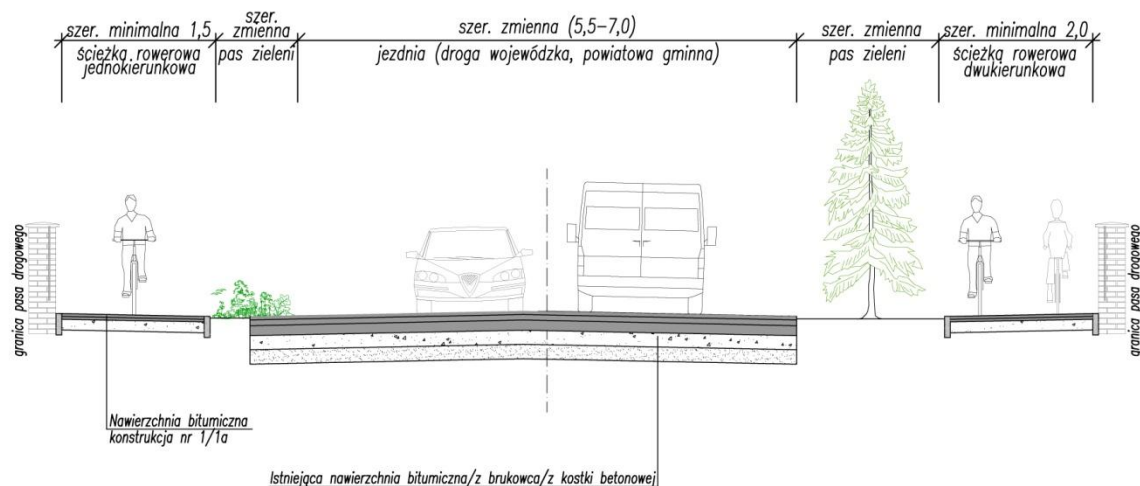
Teren zabudowany – wariant II

Typ 1c, szlak rowerowy poza jezdnią

W przypadku odpowiedniej szerokości ciągu pieszego lub szerokości pasa drogowego wynoszącej minimum 2,5 metra możliwe jest wykonanie ścieżki rowerowej lub ciągu pieszojezdnego

Minimalna szerokość jednokierunkowej ścieżki rowerowej: 1,5 metra
Minimalna szerokość dwukierunkowej ścieżki rowerowej: 2,0 metra

Wymaga wykonania konstrukcji bitumicznej oraz zmiany organizacji ruchu
Ruch rowerowy musi odbywać się przynajmniej jedną stroną jezdni



Powyższy wariant został określony jako typ 1c.

Ryc. 63 Przykładowa inwestycja – droga dla rowerów poza jezdnią na terenie zabudowanym (Typ 1c)



Źródło: zasoby i opracowania własne RBGP

TYP 2

Układ drogowy składający się z jezdni bitumicznej oraz poboczy. Ruch rowerowy odbywa się na zasadach ogólnych.

Wariant I (Typ 2a i 2b)

W przypadku nawierzchni bitumicznej oraz mniejszego natężenia ruchu pojazdów możliwe jest poprowadzenie ruchu rowerzystów po istniejącej jezdni przy wprowadzeniu organizacji ruchu wymuszającej zmniejszenie prędkości oraz poprawę bezpieczeństwa rowerzystów.

W przypadku dróg o dużym natężeniu ruchu w tym w pierwszej kolejności dróg krajowych i wojewódzkich wymaga poprowadzenia ruchu rowerzystów poza jezdnią. Wymaga to wybudowania ścieżki rowerowej o nawierzchni bitumicznej. Ten wariant został określony jako typ 2a.

W przypadku poprowadzenia ruchu rowerzystów w obrębie istniejącej jezdni poprzez zmianę istniejącej organizacji ruchu został określony jako typ 2b.

Ryc. 64 Przykładowe rozwiązanie wariantu przejeźdnosci po projektowanych ciągach poza jezdnią (Typ 2a)

Teren niezabudowany – wariant I

Typ 2a – szlak rowerowy poza jezdnią

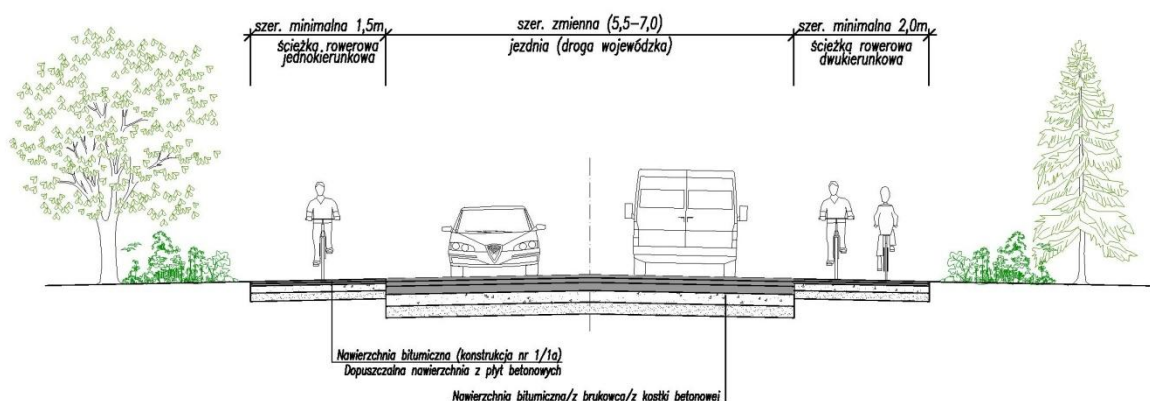
W przypadku odpowiedniej szerokości pobocza wynoszącej minimum 1,5 metra możliwe jest wykonanie ścieżki rowerowej

Minimalna szerokość jednokierunkowej ścieżki rowerowej: 1,5 metra

Minimalna szerokość dwukierunkowej ścieżki rowerowej: 2,0 metra

Wymaga utwardzenia pobocza kruszywem twardym wraz z uporządkowaniem pobocza i wykonaniem robót ziemnych oraz zmiany organizacji ruchu

Ruch rowerowy musi odbywać się przynajmniej jedną stroną jezdni



Ryc. 66 Przykładowa zmiana organizacji istniejącego układu drogowego - ciąg rowerowy poza drogą (dla odcinków o dużym natężeniu ruchu pojazdów) (Typ 2a)



Źródło: zasoby i opracowania własne

W celu oszacowania kosztów przyjęto następujące konstrukcje ścieżek rowerowych.

Nawierzchnia bitumiczna

4 cm	warstwa ścieralna - beton asfaltowy AC11S lub SMA 8
4 cm	warstwa wiążąca - beton asfaltowy AC16W
10 cm	kruszywo łamane 0/31,5 stabilizowane mechanicznie
<u>15 cm</u>	stabilizacja gruntu cementem $R_m=2.5\text{MPa}$
33 cm	

Po przeprowadzonych konsultacjach jako alternatywną konstrukcję przyjęto:

Nawierzchnia bitumiczna

5 cm	warstwa ścieralna - beton asfaltowy AC11S lub SMA 8
15 cm	kruszywo łamane 0/31,5 stabilizowane mechanicznie oraz mieszanką cementowo-piaskową
<u>15 cm</u>	stabilizacja gruntu cementem $R_m=2.5\text{MPa}$
35 cm	

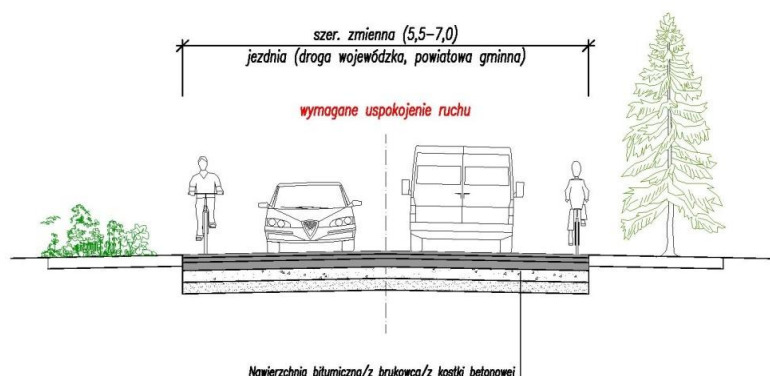
Ryc. 67 Przykładowe rozwiązanie wariantu przejeźdnosci po istniejącej jezdni (Typ 2b)

Teren niezabudowany – wariant I

Typ 2b – szlak rowerowy na jezdni

W przypadku braku odpowiedniej szerokości pobocza oraz niewielkiego natężenia ruchu pojazdów ruch rowerzystów może odbywać się po jezdni.

Wymaga lokalnych remontów cząstkowych oraz zmiany organizacji ruchu



TYP 3

Układ drogowy składający się z nawierzchni z brukowca, drobnowymiarowych elementów betonowych, np. płyty jomb, z płyt drogowych, o nawierzchni z kruszywa lub naturalna. Znajduje się najczęściej w terenie niezabudowanym i prowadzi ruch pojazdów o niewielkim natężeniu. Po jezdni poruszają się wszyscy uczestnicy ruchu drogowego.

Wariant I (Typ 3a, 3b, 3c)

W wypadku odpowiedniej równości oraz parametrów geometrycznych możliwe jest poprowadzenie ruchu rowerów bez ponoszenia dodatkowych kosztów lub przy uzupełnieniu pionowej i poziomej organizacji ruchu oraz wykonaniu niewielkich robót modernizacyjnych polegających na miejscowym remoncie nawierzchni. W przypadku większej degradacji konstrukcji wymagane będzie przebudowanie odcinków konstrukcji (Typ 3a).

Nawierzchnia z brukowca, ze względu na znaczną wyboistość nie może zostać zastosowana do poprowadzenia ruchu rowerzystów. W celu zapewnienia przejezdności możliwe jest poprowadzenie ruchu rowerzystów po utwardzonym pasie z kruszywa, w zależności od klasy drogi przylegającym do jezdni lub stanowiącym oddzielny ciąg komunikacyjny (Typ 3b). Docelowo należy dążyć do wykonania utwardzenia poboczy.

W przypadku drogi z płyt jomb zalecane jest wykonanie ścieżki rowerowej o minimalnym standardzie nawierzchni z kruszywa, zlokalizowanej obok istniejącej drogi.

W przypadku miejscowych remontów istniejącej nawierzchni przeznaczonych do poprowadzenia ścieżek rowerowych lub ciągów z rowerowych, w celu oszacowania kosztów zapewnienia przejezdności szlaku i dostosowania go do pełnienia funkcji głównej trasy rowerowej przyjęto następujące konstrukcje:

Nawierzchnia z drobnowymiarowych elementów betonowych

10 cm	drobnowymiarowe elementy betonowe (min. 50x50 cm)
3 cm	podsyпка cementowo-piaskowa 1:4
10 cm	kruszywo łamane 0/31,5 stabilizowane mechanicznie
<u>15 cm</u>	stabilizacja gruntu cementem $R_m=2.5\text{MPa}$
36 cm	

Nawierzchnia z kruszywa łamanego

15 cm	nawierzchnia z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie
<u>15 cm</u>	stabilizacja gruntu cementem $R_m=2.5\text{MPa}$
30 cm	

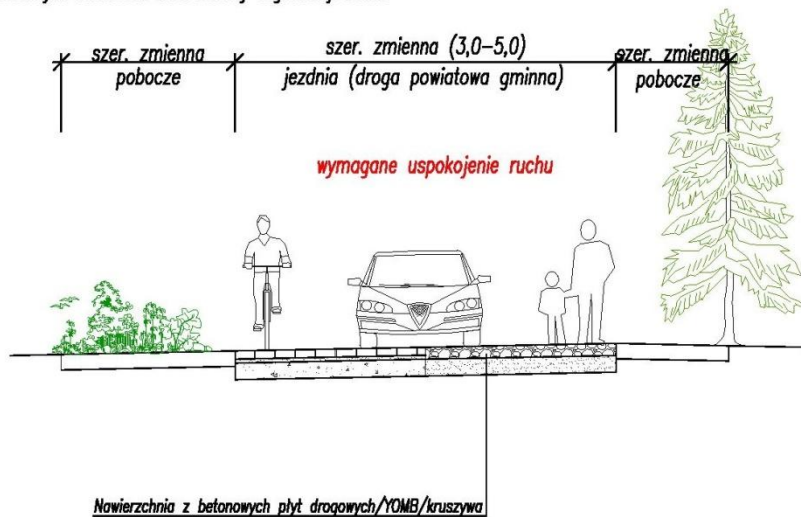
Zaleca się, aby wykonać zabezpieczenie przed rozmywaniem brzegów nawierzchni z tłucznia opornikiem lub krawężnikiem betonowym o świetle $h=0\text{cm}$, posadowionym na ławie betonowej z oporem.

Powyższy wariant, w wypadku poprowadzenia ruchu rowerzystów poza jezdnią, na nowo wykonanym ciągu rowerowym został określony jako typ 3b. W przypadku poprowadzenia ruchu rowerzystów w obrębie istniejącej jezdni poprzez zmianę istniejącej organizacji ruchu został określony jako typ 3a. Dopuszcza się aby docelowo powstała bitumiczna droga łącząca ruch samochodowy i rowerowy pod warunkiem uspokojenia ruchu.

Ryc. 68 Przykładowe rozwiązanie wariantu przejeźdnosci po istniejącej jezdni

Teren zabudowany lub niezabudowany – wariant I
Typ 3a

*W przypadku pełnej nawierzchni utwardzonej
możliwe jest utrzymanie ruchu rowerowego na jezdni
Wymaga lokalnych remontów oraz zmiany organizacji ruchu*



Ryc. 69 Przykładowa zmiana organizacji istniejącego układu drogowego - ciąg rowerowy przy drodze z brukowca (Typ 3b)

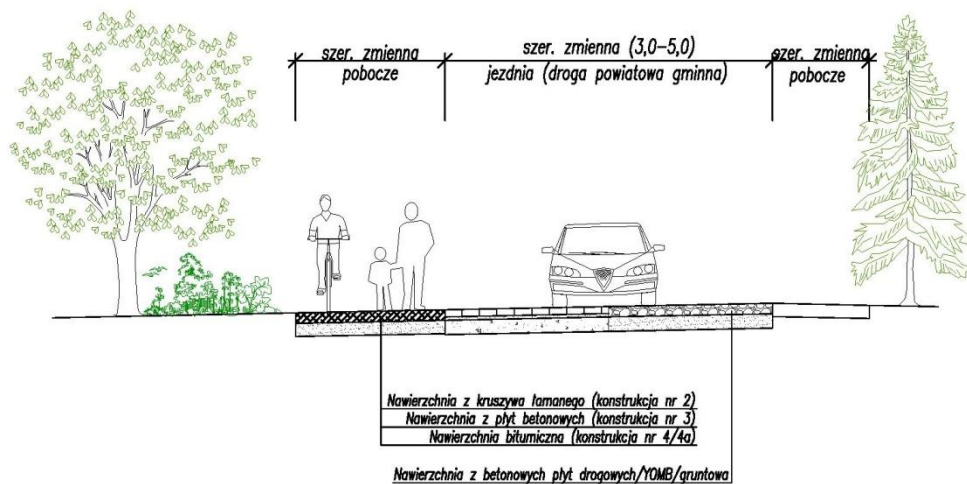


Źródło: zasoby i opracowania własne

Ryc. 70 Przykładowe rozwiązanie wariantu przejeźdnosci poza istniejącą jezdnią

Teren niezabudowany – wariant I
Typ 3b

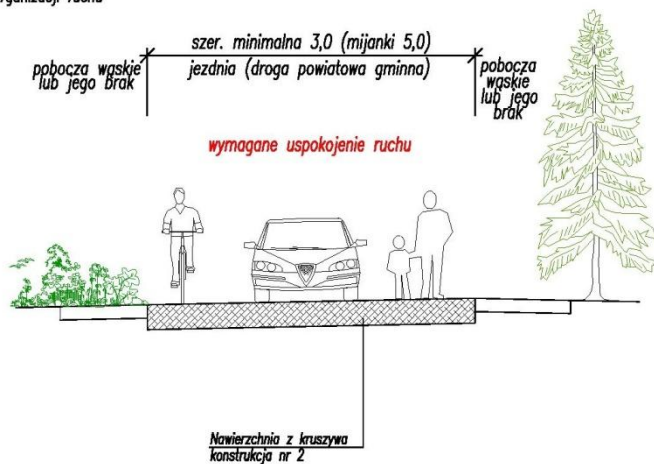
W przypadku płyt betonowych typu YOMB ułożonych w śladzie kół należy wykonać utwardzoną ścieżkę rowerową/ciąg pieszojezdny poza jezdnią



Ryc. 71 Przykładowe rozwiązanie wariantu docelowego po istniejącej jezdni

Teren niezabudowany – wariant II
Typ 3c

W przypadku dróg gruntowych i niewystarczającej szerokości należy wykonać utwardzoną nawierzchnię z kruszywa o szerokości minimum 3 metry
Wymaga lokalnych remontów oraz zmiany organizacji ruchu



Ryc. 72 Przykładowa zmiana organizacji istniejącego układu drogowego - utwardzenie istniejącej drogi kruszywem (Typ 3c)



Źródło: zasoby i opracowania własne

Powyższy wariant został określony jako typ 3c.

Docelowo należy dążyć do wykonania nawierzchni bitumicznej.

TYP 4

Konstrukcja z kruszywa/tłuczni/ulepszona stanowiąca najczęściej wspólny ciąg komunikacyjny dla wszystkich uczestników ruchu i występująca na terenach leśnych. Na mocy obowiązujących przepisów ciągi takie są wyłączone z ruchu samochodowego.

Drogi umożliwiają przemieszczanie się rowerzystów i mogą wymagać niewielkich nakładów inwestycyjnych związanych z miejscowymi remontami konstrukcji oraz uzupełnieniem oznakowania.

W celu oszacowania kosztów zapewnienia przejezdności szlaku i dostosowania go do pełnienia funkcji głównej trasy rowerowej, w celu oszacowania kosztów zapewnienia przejezdności szlaku i dostosowania go do pełnienia funkcji głównej trasy rowerowej przyjęto następującą konstrukcję ścieżki rowerowej lub ciągu pieszo-jezdnego.

Nawierzchnia z kruszywa łamanego

15 cm	nawierzchnia z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie
<u>15 cm</u>	stabilizacja gruntu cementem $R_m=2.5\text{MPa}$
30 cm	

Zaleca się, aby wykonać zabezpieczenie przed rozmywaniem brzegów nawierzchni z tłucznia opornikiem lub krawężnikiem betonowym o świetle $h=0\text{cm}$, posadowionym na ławie betonowej z oporem.

Powyższy wariant został określony jako typ 4a.

Ryc. 73 Przykładowa dostosowanie istniejącej drogi leśnej - utwardzenie kruszywem (Typ 4a)



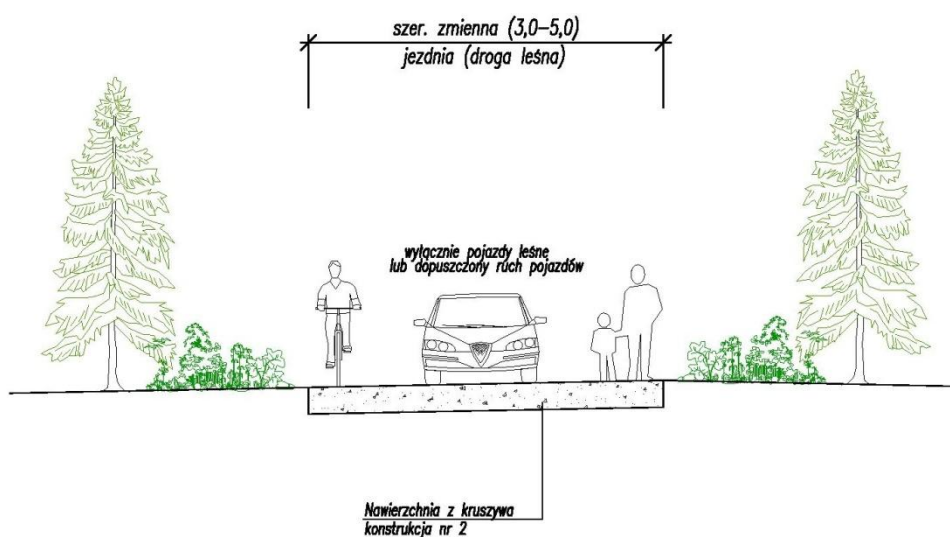
Źródło: zasoby i opracowania własne

Docelowo należy dążyć do wykonania nawierzchni bitumicznej.

Ryc. 74 Przykładowe rozwiązanie wariantu docelowego po istniejącej drodze leśnej

Przekrój istniejący w terenie leśnym – wariant II
Typ 4a

W przypadku nawierzchni utwardzonej w dobrym stanie możliwe jest poprowadzenie ruchu rowerowego na drodze leśnej. Wymaga lokalnych remontów oraz zmiany organizacji ruchu. W przypadku nawierzchni gruntowej należy wykonać konstrukcję z kruszywa o szerokości minimalnej 2,0 metra, optymalnej 3,0m.



TYP 5

Konstrukcja dróg biegnących po wałach przeciwpowodziowych o nawierzchni gruntowej lub nawierzchni z kruszywa występująca na drogach o znikomym natężeniu ruchu lub wyłączonych z ruchu pojazdów. Z uwagi na warunki geotechniczne, wynikające z faktu wykonania większości wałów z materiału organicznego konieczne jest wykonanie drogi z nawierzchnią z kruszywa

Wariant I (Typ 5 a)

Aby umożliwić poruszanie się rowerzystom należy doprowadzić je do konstrukcji typu 4a poprzez remont/umocnienie konstrukcji kruszywem. W celu oszacowania kosztów zapewnienia przejezdności szlaku i dostosowania go do pełnienia funkcji głównej trasy rowerowej przyjęto następującą konstrukcję ścieżki rowerowej lub ciągu pieszo-jezdnego o szerokości 2m.

Nawierzchnia z kruszywa łamanego

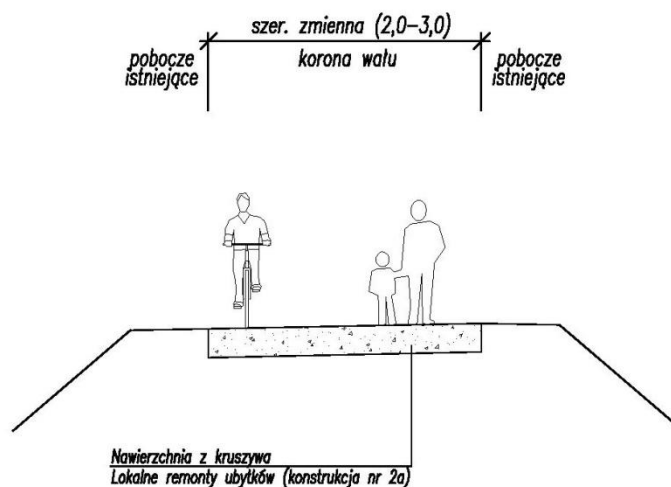
10 cm	nawierzchnia z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie
<u>10 cm</u>	stabilizacja gruntu cementem $R_m=2.5\text{MPa}$
20 cm	

Zaleca się, aby wykonać zabezpieczenie przed rozmywaniem brzegów nawierzchni z tłucznia opornikiem lub krawężnikiem betonowym o świetle $h=0\text{cm}$, posadowionym na ławie betonowej z oporem. Parametry geometryczne oraz usytuowanie ścieżek rowerowych muszą odpowiadać wymaganiom określonym w punkcie 8.1.

Przedmiotowy wariant został określony jako typ 5a.

Ryc. 75 Przykładowe rozwiązanie wariantu przejezdnego po istniejącym wale przeciwpowodziowymPrzekrój na wale – wariant I
Typ 5a

W przypadku szlaku na wale przeciwpowodziowym w celu zapewnienia przejezdności należy dokonać lokalnych remontów ubytków w nawierzchni na koronie wału
Wymaga lokalnych remontów oraz wprowadzenia oznakowania szlaków rowerowych



Ryc. 76 Przykładowa dostosowanie wału przeciwpowodziowego - utwardzenie kruszywem



Źródło: zasoby i opracowania własne

Wariant II (typ 5b)

W przypadku realizacji docelowych rozwiązań i budowy nowych odcinków ścieżek rowerowych parametry geometryczne oraz usytuowanie ścieżek rowerowych muszą odpowiadać wymaganiom określonym w punkcie 8.1. W celu oszacowania kosztów przyjęto następujące konstrukcje ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-jezdnym o szerokości 3 m:

Nawierzchnia z kruszywa łamanego

15 cm	nawierzchnia z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie
<u>15 cm</u>	stabilizacja gruntu cementem $R_m=2.5\text{MPa}$
30 cm	

Zaleca się, aby wykonać zabezpieczenie przed rozmywaniem brzegów nawierzchni z tłucznia opornikiem lub krawężnikiem betonowym o świetle $h=0$ cm, posadowionym na ławie betonowej z oporem.

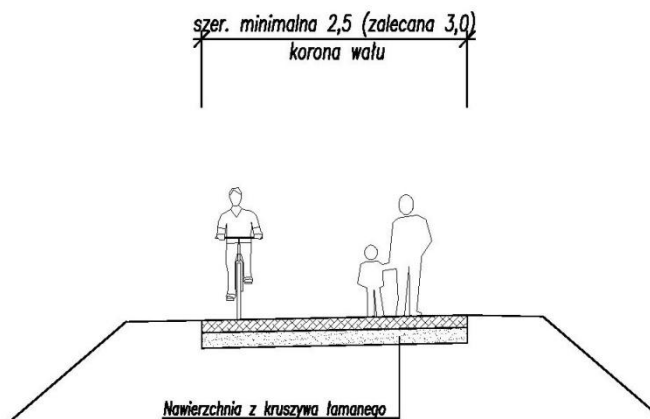
Przedmiotowy wariant został określony jako typ 5b.

Jeżeli istnieją odpowiednie warunki geotechniczne należy dążyć do wykonania nawierzchni bitumicznej.

Ryc. 77 Przykładowe rozwiązanie wariantu przejezdnego po istniejącym wale przeciwpowodziowym

Przekrój na wale – przekrój II
Typ 5b

W przypadku szlaku na wale przeciwpowodziowym docelową ścieżka rowerowa powinna posiadać konstrukcję z kruszywa o szerokości min. 2,5 metra oraz pobocza z kruszywa o szerokości minimum 0,5 metra
Wymaga nowej nawierzchni z kruszywa oraz wprowadzenia oznakowania szlaków rowerowych

**TYP 6**

Planowane szlaki rowerowe biegnące po nieczynnych liniach kolejowych.

Wariant I (Typ 6a)

W celu umożliwienia poruszania się rowerzystom należy doprowadzić je do konstrukcji o nawierzchni bitumicznej i szerokości zgodnej z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej.

W celu oszacowania kosztów zapewnienia przejezdności szlaku i dostosowania go do pełnienia funkcji głównej trasy rowerowej przyjęto następującą konstrukcję ścieżki rowerowej o szerokości 2 metrów.

Nawierzchnia bitumiczna

4 cm	warstwa ścieralna - beton asfaltowy AC11S lub SMA 8
4 cm	warstwa wiążąca - beton asfaltowy AC16W
10 cm	kruszywo łamane 0/31,5 stabilizowane mechanicznie
<u>10 cm</u>	stabilizacja gruntu cementem $R_m=2.5\text{MPa}$
28 cm	

Po przeprowadzonych konsultacjach z pełnomocnikiem marszałka do spraw rowerowych jako alternatywną konstrukcję przyjęto:

Nawierzchnia bitumiczna

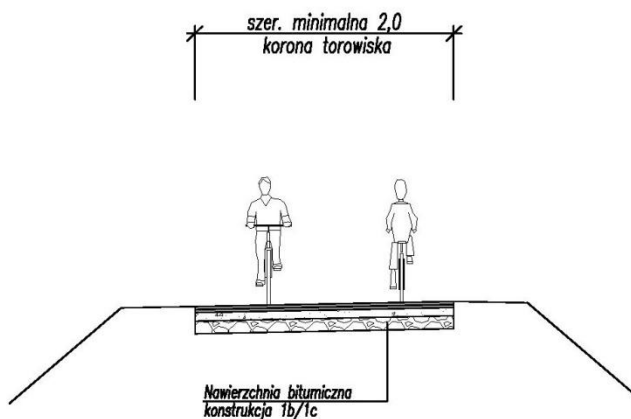
5 cm	warstwa ścieralna - beton asfaltowy AC11S lub SMA 8
10 cm	kruszywo łamane 0/31,5 stabilizowane mechanicznie oraz mieszanką cementowo-piaskową
<u>10 cm</u>	stabilizacja gruntu cementem $R_m=2.5\text{MPa}$
25 cm	

Przedmiotowy wariant został określony jako typ 6a.

Ryc. 78 Przykładowe rozwiązanie wariantu przejezdnego po nieczynnym torowisku kolejowym

Przekrój na nieczynnym torowisku kolejowym – wariant I
typ 6a

W przypadku szlaku na nieczynnym torowisku kolejowym ścieżka rowerowa powinna posiadać konstrukcję o nawierzchni bitumicznej o szerokości min. 2,0 metra. Wymaga nowej nawierzchni bitumicznej oraz wprowadzenia oznakowania szlaków rowerowych



Ryc. 79 Przykładowa dostosowanie nieczynnej linii kolejowej - nawierzchnia bitumiczna



Źródło: zasoby i opracowania własne

Wariant II (Typ 6b)

Docelowo układ powinien zostać przebudowany jako samodzielna ścieżka rowerowa o nawierzchni bitumicznej. W celu oszacowania kosztów przyjęto następujące konstrukcje ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych:

Nawierzchnia bitumiczna

4 cm	warstwa ścieralna - beton asfaltowy AC11S lub SMA 8
4 cm	warstwa wiążąca - beton asfaltowy AC16W
10 cm	kruszywo łamane 0/31,5 stabilizowane mechanicznie
<u>15 cm</u>	stabilizacja gruntu cementem $R_m=2.5\text{MPa}$
33 cm	

Po przeprowadzonych konsultacjach jako alternatywną konstrukcję przyjęto:

Nawierzchnia bitumiczna

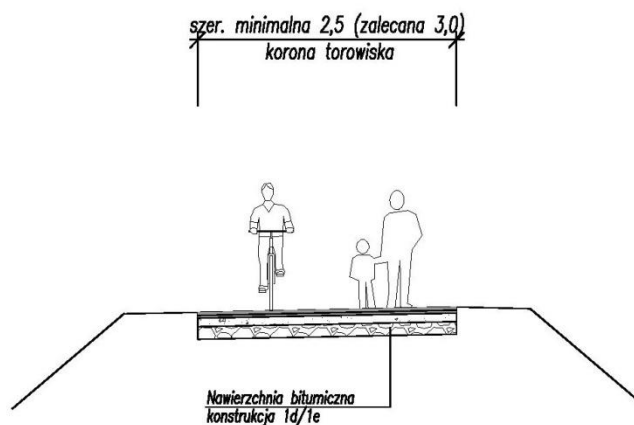
5 cm	warstwa ścieralna - beton asfaltowy AC11S lub SMA 8
15 cm	kruszywo łamane 0/31,5 stabilizowane mechanicznie oraz mieszanką cementowo-piaskową
<u>15 cm</u>	stabilizacja gruntu cementem $R_m=2.5\text{MPa}$
35 cm	

Przedmiotowy wariant został określony jako typ 6b.

Ryc. 80 Przykładowe rozwiązanie wariantu przejezdnego po nieczynnym torowisku kolejowym

Przekrój na nieczynnym torowisku kolejowym – wariant II
Typ 6b

W przypadku szlaku na nieczynnym torowisku kolejowym ścieżka rowerowa powinna posiadać konstrukcję o nawierzchni bitumicznej o szerokości 2,5 metra (zalecana 3,0 metra). Wymaga nowej nawierzchni bitumicznej oraz wprowadzenia oznakowania szlaków rowerowych



MIEJSCA OBSŁUGI ROWERZYSTÓW

Miejsce Obsługi Rowerzystów (MOR) to przestrzeń przeznaczona do odpoczynku, wyposażona w różne elementy małej architektury służące komfortowej przerwie w długodystansowej podróży rowerem. Przy głównych trasach rowerowych powinny znajdować się dwa rodzaje miejsc obsługi: o podstawowym standardzie (wiaty do odpoczynku, miejsca do konsumpcji, mapa, śmietnik) oraz o podwyższonym standardzie (wyposażone dodatkowo w sanitariaty, punkty gastronomiczne czy miejsca noclegowe). Preferowana odległość pomiędzy MOR-ami to 10–15 km.

MOR powinien być integralną częścią tras rowerowych, podobnie jak odpowiednie i czytelne oznakowanie. Zasadne jest numerowanie i znakowanie MOR-ów zgodnie z nazewnictwem trasy oraz wprowadzanie informacji o miejscach odpoczynku na mapy i przewodniki turystyczne. Jednocześnie przy istniejących szlakach rowerowych powstanie nowych MOR-ów pozwoli na znaczne podniesienie atrakcyjności trasy poprzez zwiększenie komfortu podróży.

Finansowanie

Priorytetową sprawą jest także zaplanowanie środków na inwestycje związane z rozbudową, modernizacją lub budową liniowej infrastruktury rowerowej, aby zapewnić w pierwszej kolejności przejezdnosć trasy oraz jej odpowiednie oznakowanie. Należy podkreślić jednak, że niezbędne jest również uwzględnienie realizacji MOR-ów przy planowaniu i wydawaniu dostępnych środków. Działając na rzecz budowy spójnej i odpowiadającej potrzebom rowerzystów trasy rowerowej, zaleca się aby zarządca danego odcinka trasy (np. gmina, powiat) uwzględniał koszty budowy infrastruktury towarzyszącej w dalszym etapie, w tym Miejsc Obsługi Rowerzystów.

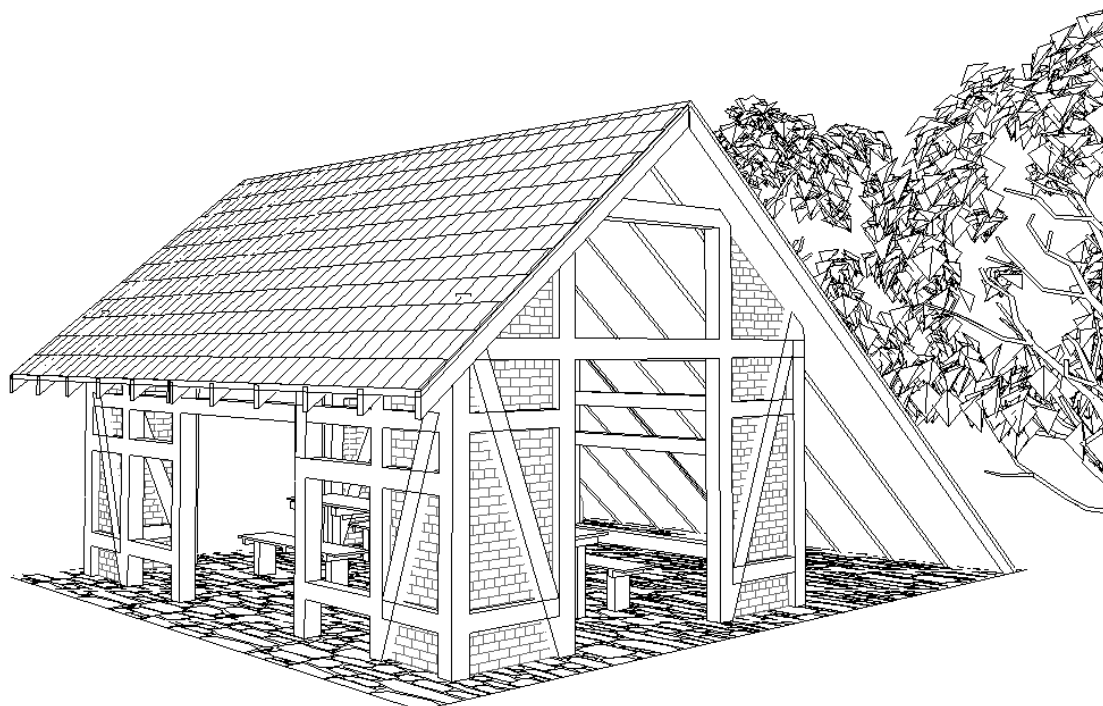
Ujęcie MOR-ów w planach finansowych pozwoli na ewolucję jakościową tras – podnoszenie standardu – a przez to podniesienie atrakcyjności i zwiększenie liczby osób korzystających z infrastruktury rowerowej i usług towarzyszących.

Rozwiązania architektoniczne

Miejsca Obsługi Rowerzystów mogą mieć różny charakter architektoniczny. Dla ich wyróżnienia na tle standardowych, uniwersalnych i często powielanych konstrukcji warto opracować rozwiązania nawiązujące do architektury regionalnej Pomorza Zachodniego lub detalu architektonicznego występującego i rozpoznawalnego na danym obszarze.

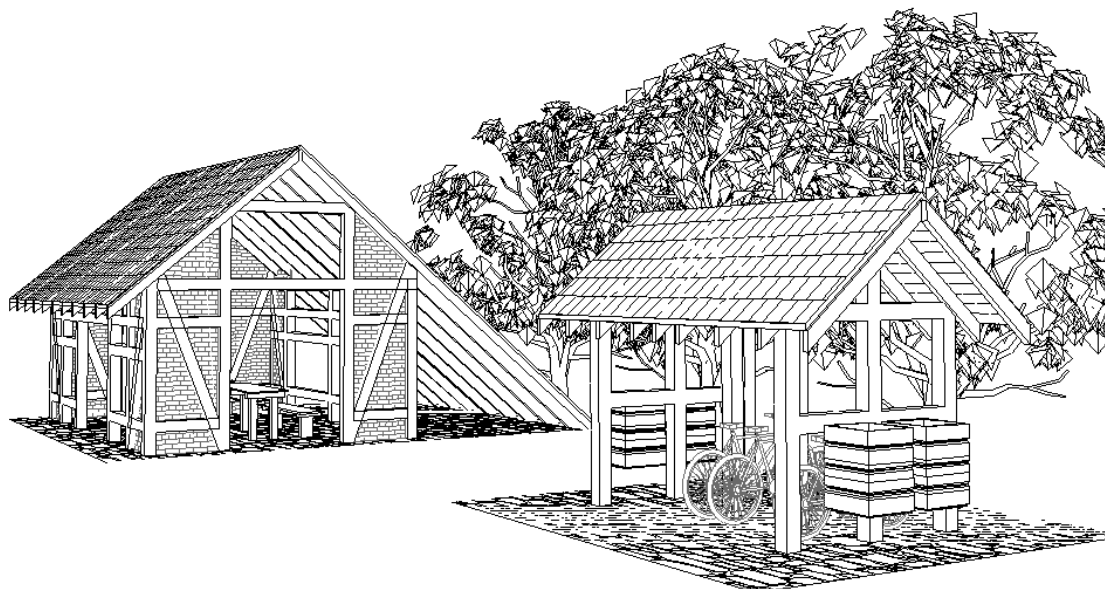
Poniżej zaproponowano przykładowe rozwiązanie architektoniczne wiaty odpoczynkowej, jako prostej konstrukcji drewnianej, opartej na układzie słupowo-ryglowym. Obiekt nawiązuje formą do tradycyjnej konstrukcji szkieletowej powszechnej na obszarze Pomorza Zachodniego. Dach kryty jest gontem drewnianym, materiały nawiązują do otoczenia w jakim wznoszone będą wiaty (las, tereny otwarte, nieurbanizowane).

Ryc. 81 Projekt wiaty odpoczynkowej



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

Ryc. 82 Projekt wiaty informacyjnej i odpoczynkowej



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

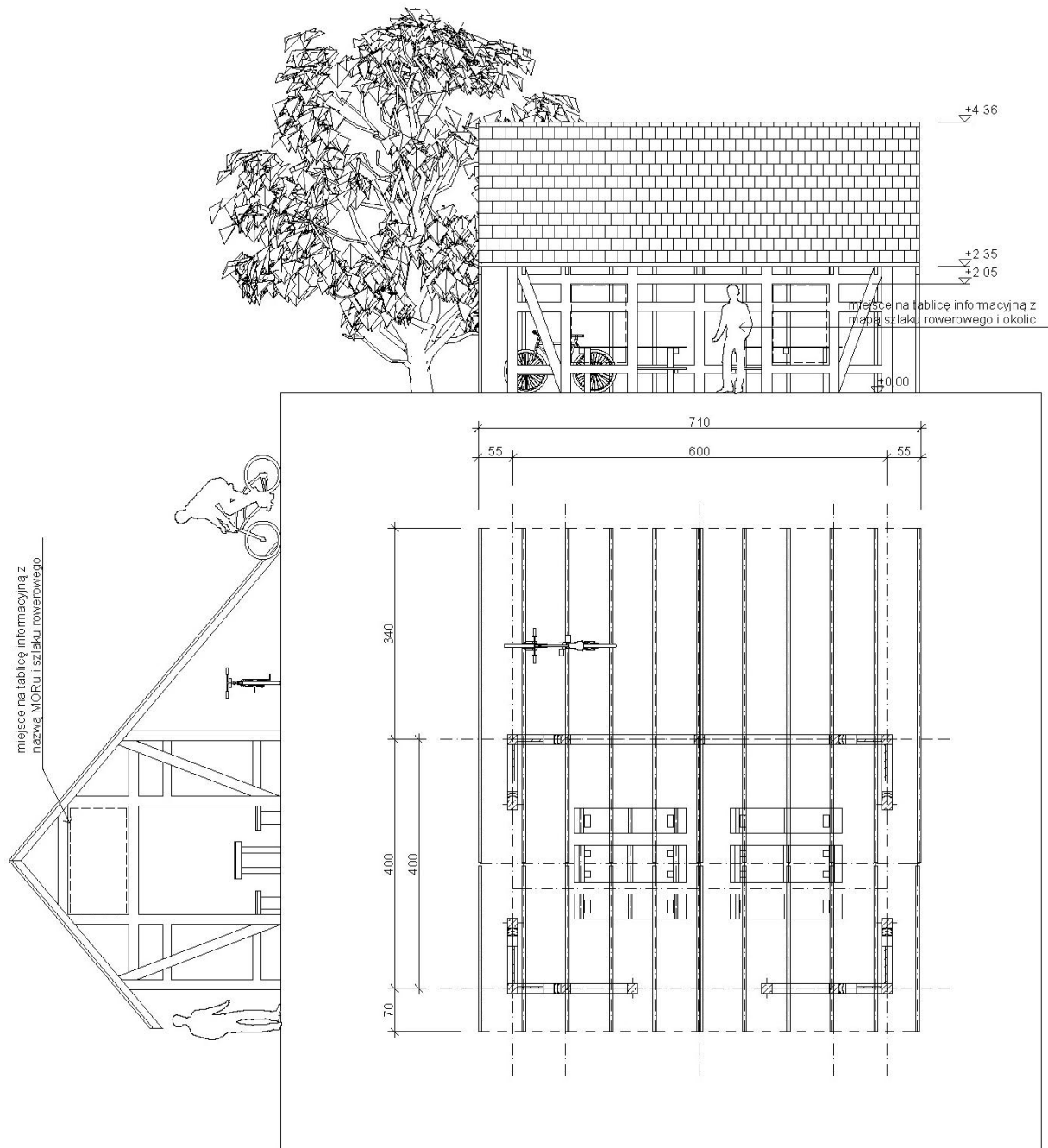
Zaprojektowano dwie wiaty: większą służącą do odpoczynku i mniejszą wielofunkcyjną.

Wiata służąca do odpoczynku to konstrukcja o wymiarach 6x4 m przekryta dachem dwuspadowym o kącie nachylenia ok. 40°. Narożniki wiaty zaprojektowano jako wypełnione na wzór konstrukcji ryglowej cegłą lub szachulcowej mieszanką gliny i cegły, później tynkowane – zaproponowano imitację w postaci płyt OSB pokrytych tynkiem w kolorze białym lub płytką ceglana. Część centralna wiaty to ławy i stoły, natomiast w namiotowej części wiaty jest miejsce na pozostawienie rowerów osłoniętych przed opadami atmosferycznymi. Wiata ma służyć jako miejsce odpoczynku, spożywania posiłków, a także w razie potrzeby jako miejsce noclegu rowerzystów. Pola pomiędzy słupami a ryglami przeznaczone mogą być na montaż map i informacji turystycznych, a pole nad "bocznym wejściem" do wiaty może zostać wypełnione numerem MOR-u, nazwą szlaku itp.

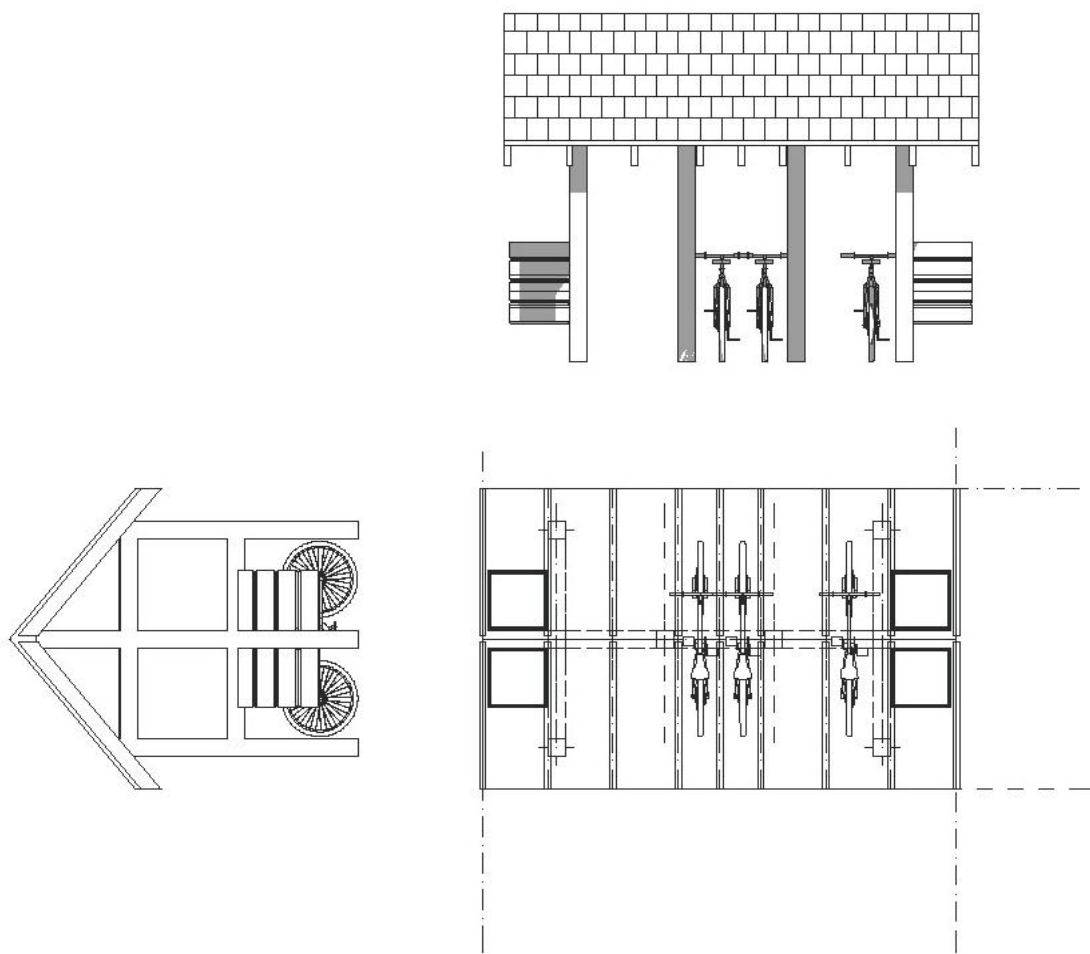
Wiata informacyjna: prosta konstrukcja drewniana o wymiarach 2x3 m oparta na układzie słupowo-ryglowym nawiązująca formą do tradycyjnej konstrukcji szkieletowej. Dach kryty gontem drewnianym. Wiata służyć będzie jako punkt zbierania odpadów, umożliwiając selektywną zbiórkę odpadów. Przestrzeń w części centralnej może być wykorzystywana w zależności od potrzeb jako miejsce odstawienia rowerów, schronienie przed deszczem z możliwością montażu dodatkowej ławy lub punkt informacyjny – przestrzeń pomiędzy słupami mogą zostać przeznaczone na montaż tablic informacyjnych, map i innych materiałów promocyjnych.

Nie przewiduje się wolnostojących słupów ani masztów przeznaczonych na montaż tablic informacyjnych czy map – wszystkie elementy informacyjne powinny być zgrupowane i zlokalizowane na projektowanych wiatkach.

Ryc. 83 Projekt wiaty odpoczynkowej - rzut, przekrój, elewacja



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

Ryc. 84 Projekt wiaty informacyjnej - rzut, przekrój, elewacja

Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

6.3. Analiza kosztów realizacji

W celu określenia kosztów doprowadzenia istniejącej infrastruktury komunikacyjnej do poprowadzenia 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 przejeźdnosci 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.

Należy zwrócić uwagę, że realizacja inwestycji polegająca na stworzeniu spójnej sieci tras rowerowych jest ściśle powiązana z istniejącymi uwarunkowaniami terenowo-prawnymi. Ze względu na zróżnicowany stan istniejącej infrastruktury, kwestie własności terenów oraz dostępności terenowej, na etapie koncepcji istnieje możliwość wyłącznie wstępnego oszacowania kosztów inwestycji.

Przyjęto podstawowe koszty realizacji poszczególnych elementów tras rowerowych określone na podstawie średnich cen realizacji podobnych inwestycji na terenie województwa zachodniopomorskiego:

Podstawowe koszty realizacji poszczególnych elementów tras rowerowych	
budowa nowej ścieżki rowerowej o nawierzchni bitumicznej	200 zł/m ²
budowa nowej ścieżki rowerowej o nawierzchni z kruszywa	80 zł/m ²
przebrukowanie istniejącego ciągu z kostki/płyt betonowych	60 – 80 zł/m ²
miejscowe remonty ciągu z kostki/płyt betonowych	60 – 80 zł/m ²
miejscowe remonty nawierzchni bitumicznych	150 zł/m ²
miejscowe przebrukowania, obniżenia krawężników	100 zł/mb
uzupełnienie organizacji ruchu na istniejących ścieżkach rowerowych	10 000 zł/km
wprowadzenie organizacji ruchu na istniejących układach drogowych	30 000 zł/km

Należy podkreślić, że zależności od stanu technicznego istniejących elementów infrastruktury drogowej oraz uwarunkowań terenowych konieczne będzie wprowadzenie odstępstw od przyjętych, podstawowych wartości cen.

Poniżej podano zestawienia szacowanych kosztów realizacji tras priorytetowych w wariantach minimalnym i maksymalnym obliczone dla tzw. wariantów preferowanych, uznanych przez zespół autorski za najbardziej optymalne przebiegi tras. Warianty preferowane zostały uzgodnione z zainteresowanymi JST na etapie aktualizacji Koncepcji. Oszacowano także koszty realizacji inwestycji na odcinkach kluczowych – najistotniejszych z punktu widzenia zapewnienia przejeźdźności i ciągłości trasy, a także na odcinkach ważnych – stanowiących drugi etap inwestycyjny. Szacunkowe koszty nie uwzględniają kosztów wykupu gruntów.

Tab. 9 Szacowane koszty realizacji głównych tras priorytetowych w wariantach preferowanych

Trasa	Długość [km]	Koszt min [zł]	Koszt max [zł]
Nadmorska (NMR)	222,647	27 304 332	122 267 265
Pojezierna (PJZ)	422,792	72 208 954	251 387 020
Bałtyk – Wałcz (BKW)	231,049	20 893 609	92 080 980
Myśla – Tywa – Odra – Zalew (TOZ)	263,637	23 305 501	132 769 035
SUMA	1 140,125	143 712 396	598 522 300

Tab. 10 Szacowane koszty realizacji odcinków kluczowych

Odcinki kluczowe na trasie	Długość [km]	Koszt min [zł]	Koszt max [zł]
Nadmorska (NMR)	64,412	20 759 262	52 743 000
Pojezierna (PJZ)	170,370	64 859 935	143 658 250
Bałtyk – Wałcz (BKW)	51,353	17 926 565	34 998 305
Myśla – Tywa – Odra – Zalew (TOZ)	93,973	19 052 685	60 772 675
SUMA	380,108	122 598 447	292 172 230

Tab. 10a Szacowane koszty realizacji odcinków ważnych

Odcinki ważne na trasie	Długość [km]	Koszt min [zł]	Koszt max [zł]
Nadmorska (NMR)	38,309	2 999 277	21 133 795
Pojezierna (PJZ)	45,885	2 337 340	23 035 500
Bałtyk – Wałcz (BKW)	25,017	918 791	12 448 090
Myśla – Tywa – Odra – Zalew (TOZ)	26,233	2 165 162	14 548 375
SUMA	135,444	8 420 570	71 165 760

6.3.1. Trasa Nadmorska

Tab. 11 Szacunkowe koszty realizacji trasy w wariantcie preferowanym przebiegu

Odcinek (trasa NMR)	Długość [m]	Koszt min [zł]	Koszt max [zł]
Świnoujście – Rewal	68 027	17 910 102	50 792 415
Rewal – Kołobrzeg	39 508	1 766 566	13 892 455
Kołobrzeg – Darłowo	79 215	5 486 044	40 482 650
Darłowo – gr. województwa	35 897	2 141 620	17 099 745
SUMA	222 647	27 304 332	122 267 265

Tab. 12 Szacunkowe koszty realizacji kluczowych i ważnych odcinków inwestycyjnych

Lp.	Nazwa odcinka /status odcinka	Długość [m]	Nr odcinka	Koszt min [zł]	Koszt max [zł]
1.	Świnoujście – Rewal				
	ważny	415	NMR_201	23 240	166 000
	ważny	706	NMR_202	39 536	282 400
	kluczowy	206	NMR_208	123 600	164 800
	kluczowy	534	NMR_209	128 160	427 200
	kluczowy	1585	NMR_210	951 000	1 268 000
	ważny	703	NMR_212	31 635	421 800
	ważny	115	NMR_10	6 440	69 000
	ważny	390	NMR_11	21 840	234 000
	ważny	973	NMR_12	29 190	583 800
	ważny	1 262	NMR_13	70 672	757 200
	kluczowy	254	NMR_15	40 640	152 400
	kluczowy	1359	NMR_17	217 440	815 400
	kluczowy	2377	NMR_19	380 320	1 426 200
	kluczowy	1184	NMR_21	189 440	710 400
	kluczowy	1188	NMR_20	356 400	712 800

kluczowy	495	NMR_23	99 000	297 000
kluczowy	8 202	NMR_48	5 741 400	8 612 100
kluczowy	1 307	NMR_49_1	914 900	3 584 700
kluczowy	2 906	NMR_49	2 034 200	3 051 300
kluczowy	4 800	NMR_218_1	2 400 000	5 040 000
kluczowy	1 697	NMR_218	848 500	1 781 850
kluczowy	629	NMR_37	35 224	377 400
kluczowy	2737	NMR_45	153 272	1 642 200
kluczowy	395	NMR_39	22 120	237 000
ważny	260	NMR_47	14 560	78 000
ważny	76	NMR_81	30 400	45 600
kluczowy	5210	NMR_85	833 600	3 126 000
kluczowy	1026	NMR_87_1	246 240	615 600
kluczowy	1014	NMR_87	243 360	608 400
kluczowy	401	NMR_91	128 320	240 600
ważny	625	NMR_95	35 000	375 000
kluczowy	1335	NMR_97	801 000	1 001 250
Razem:		46 366	17 190 649	38 905 400
2. Rewal - Kołobrzeg				
ważny	190	NMR_102	10 640	95 000
ważny	175	NMR_103	9 800	87 500
ważny	1969	NMR_104	110 264	984 500
kluczowy	534	NMR_109	128 160	320 400
kluczowy	100	NMR_113	16 000	50 000
kluczowy	620	NMR_115	99 200	310 000
ważny	385	NMR_124	21 560	192 500
ważny	1 444	NMR_125	866 400	1 083 000
ważny	358	NMR_159_1	3 938	179 000
kluczowy	918	NMR_214	220 320	550 800

Razem:		6 693		1 486 282	3 852 700
3	Kołobrzeg - Darłowo				
	kluczowy	382	NMR_133	286 500	458 400
	ważny	567	NMR_134	1 418	5 670
	ważny	228	NMR_136	570	114 000
	ważny	150	NMR_139	375	75 000
	ważny	2325	NMR_143	13 950	1 162 500
	ważny	1257	NMR_144	10 056	628 500
	ważny	325	NMR_147_1	130 000	195 000
	kluczowy	369	NMR_220	184 500	221 400
	ważny	86	NMR_149	13 416	56 760
	ważny	640	NMR_150	9 920	422 400
	ważny	1 159	NMR_151_1	23 180	764 940
	ważny	730	NMR_151	14 600	481 800
	kluczowy	1072	NMR_154	171 520	804 000
	kluczowy	1513	NMR_155	242 080	1 134 750
	ważny	1254	NMR_77	195 624	752 400
	kluczowy	794	NMR_80	476 400	794 000
	kluczowy	4082	NMR_197	1 224 600	4 082 000
	ważny	50	NMR_182	2 250	60 000
	ważny	118	NMR_181	708	47 200
	ważny	436	NMR_156	19 620	174 400
	ważny	1865	NMR_163	83 925	1 119 000
	ważny	266	NMR_163_1	3 990	159 600
	kluczowy	309	NMR_188	49 440	185 400
	ważny	2522	NMR_164	403 520	1 513 200
	ważny	401	NMR_165	68 170	240 600
	kluczowy	144	NMR_166	57 600	72 000
	ważny	775	NMR_167	310 000	387 500

ważny	1075	NMR_168	10 750	537 500
kluczowy	330	NMR_177	3 300	206 250
kluczowy	8 744	NMR_179	87 440	5 465 000
Razem	33 968		4 099 422	22 321 170
4. Darłowo – gr. województwa				
ważny	601	NMR_74	6 010	375 625
ważny	3935	NMR_216	39 350	2 361 000
ważny	61	NMR_68	91 500	146 400
kluczowy	2 481	NMR_66	411 846	1 488 600
kluczowy	1 179	NMR_65	212 220	707 400
ważny	1 720	NMR_64	25 800	860 000
ważny	1841	NMR_63	27 615	920 500
ważny	1 116	NMR_59	16 740	558 000
ważny	471	NMR_72	7 065	235 500
ważny	593	NMR_54	118 600	296 500
ważny	1696	NMR_53	25 440	848 000
Razem:	15 694		982 186	8 797 525
Razem:	102721		23 758 539	73 876 795
W tym kluczowe:	64412		20 759 262	52 743 000
W tym ważne:	38309		2 999 277	21 133 795

6.3.2. Trasa Pojezierna

Tab. 13 Szacowane koszty realizacji trasy w wariantie preferowanym przebiegu

Odcinek (trasa PJZ)	Długość [m]	Koszt min [zł]	Koszt max [zł]
granica – Trzcińsko-Zdrój	37 155	20 612 800	37 965 500
Trzcińsko-Zdrój – Myślibórz	21 817	430 485	1 1 054 875
Myślibórz – Barlinek	33 155	10 350 970	24 220 005
Barlinek – Choszczno	28 078	9 080 585	23 669 030
Choszczno – Ińsko	47 839	9 358 240	30 348 500
Ińsko – Drawsko Pomorskie	24 566	5 067 920	16 104 125
Drawsko Pomorskie – Złocieniec	17 981	1 517 100	10 558 000
Złocieniec – Czaplinek	25 803	925 348	13 537 875
Czaplinek – Szczecinek	47 208	6 699 180	24 752 500
Szczecinek – granica woj.	49 421	1 703 678	24 710 500
granica – Stargard	59 066	2 573 692	20 573 840
Stargard – Kozy	30 703	3 888 956	13 892 270
SUMA	422 792	72 208 954	251 387 020

Tab. 14 Szacunkowe koszty realizacji kluczowych i ważnych odcinków inwestycyjnych

Lp.	Nazwa odcinka / status odcinka	Długość [m]	Nr odcinka	Koszt min [zł]	Koszt max [zł]
1.	granica – Trzcińsko-Zdrój				
	kluczowy	623	PJZ_31_1	6 000 000	6 000 000
	kluczowy	7 615	PJZ_31	3 046 000	6 663 125
	kluczowy	2 912	PJZ_241	1 164 800	2 548 000
	kluczowy	10046	PJZ_358	4 018 400	8 790 250
	kluczowy	1476	PJZ_359	590 400	1 291 500
	kluczowy	121	PJZ_359_1	48 400	105 875
	kluczowy	1875	PJZ_23	750 000	1 640 625
	kluczowy	1924	PJZ_362	769 600	1 683 500
	kluczowy	833	PJZ_22	333 200	728 875
	kluczowy	795	PJZ_21	318 000	695 625
	kluczowy	3440	PJZ_17	1 376 000	3 010 000
	kluczowy	5 495	PJZ_33	2 198 000	4 808 125
	Razem:	37 155		20 612 800	37 965 500
2.	Trzcińsko-Zdrój – Myślibórz				
	ważny	4 593	PJZ_12	91 860	2 296 500
	Razem:	4 593		91 860	2 296 500

3. Myślibórz – Barlinek				
kluczowy	1953	PJZ_348	781 200	1 708 875
ważny	20	PJZ_239	4 000	10 000
ważny	258	PJZ_200	51 600	129 000
ważny	211	PJZ_409	8 440	105 500
ważny	121	PJZ_404	3 630	60 500
kluczowy	1398	PJZ_350	69 900	699 000
kluczowy	4208	PJZ_338	1 683 200	3 682 000
kluczowy	1466	PJZ_32_1	586 400	1 282 750
kluczowy	5795	PJZ_32	2 318 000	5 070 625
kluczowy	6037	PJZ_340	2 414 800	5 282 375
kluczowy	358	PJZ_339_1	143 200	313 250
kluczowy	3979	PJZ_339	1 591 600	3 481 625
kluczowy	244	PJZ_339_2	97 600	213 500
kluczowy	1223	PJZ_430	489 200	1 070 125
Razem:	27 271		10 242 770	23 109 125
4. Barlinek – Choszczno				
ważny	744	PJZ_366	22 320	465 000
ważny	389	PJZ_370	11 670	194 500
kluczowy	4020	PJZ_284	1 045 200	3 517 500
kluczowy	5435	PJZ_284_1	1 413 100	4 755 625
kluczowy	9543	PJZ_34	3 817 200	8 350 125
kluczowy	6868	PJZ_34_1	2 747 200	6 009 500
Razem:	26 999		9 056 690	23 292 250

5. Choszczno – Ińsko				
kluczowy	520	PJZ_258	7 800	260 000
kluczowy	277	PJZ_285	5 540	138 500
kluczowy	2605	PJZ_255	1 042 000	1 628 125
kluczowy	199	PJZ_253	31 840	99 500
kluczowy	318	PJZ_251	50 880	159 000
ważny	1 109	PJZ_263	177 440	554 500
ważny	1260	PJZ_262	25 200	630 000
kluczowy	3277	PJZ_341	1 310 800	2 048 125
ważny	2 068	PJZ_371	41 360	1 034 000
ważny	1 804	PJZ_371_1	36 080	902 000
ważny	6 133	PJZ_246	122 660	3 066 500
kluczowy	8978	PJZ_379	3 591 200	7 855 750
kluczowy	1149	PJZ_379_1	459 600	1 005 375
kluczowy	788	PJZ_377	315 200	689 500
kluczowy	145	PJZ_375	58 000	126 875
kluczowy	1538	PJZ_372	614 800	1 344 875
kluczowy	1795	PJZ_387	731 200	1 599 500
kluczowy	733	PJZ_389	293 200	641 375
Razem:		34 696	8 914 800	23 783 500

6. Ińsko – Drawsko Pomorskie				
ważny	332	PJZ_242	132 800	166 000
kluczowy	1706	PJZ_88_1	682 400	1 279 500
kluczowy	1781	PJZ_88	712 400	1 335 750
kluczowy	986	PJZ_89	394 400	739 500
kluczowy	947	PJZ_90	378 800	473 500
kluczowy	1929	PJZ_91	771 600	1 205 625
kluczowy	2882	PJZ_92	1 152 800	1 801 250
kluczowy	517	PJZ_96_1	82 720	258 500
kluczowy	714	PJZ_96	114 240	357 000
kluczowy	1296	PJZ_97	207 360	648 000
kluczowy	724	PJZ_98	115 840	362 000
Razem:	13 814		4 745 360	8 626 625
7. Drawsko Pomorskie – Złocieniec				
ważny	117	PJZ_100	5 850	58 500
kluczowy	529	PJZ_103	18 515	264 500
kluczowy	831	PJZ_103_1	24 930	415 500
ważny	345	PJZ_104	3 450	172 500
kluczowy	372	PJZ_105	11 160	186 000
kluczowy	2877	PJZ_106	1 150 800	2 157 750
Razem:	5 071		1 214 705	3 254 750
8. Złocieniec – Czaplinek				
kluczowy	183	BKW_104	29 280	114 375
kluczowy	1048	BKW_111	167 680	524 000
kluczowy	500	PJZ_218	80 000	250 000
Razem:	1 731		276 960	888 375

9. Czaplinek – Szczecinek				
kluczowy	146	PJZ_223	12 410	73 000
kluczowy	89	PJZ_321	14 240	44 500
ważny	937	PJZ_319	149 920	468 500
ważny	450	PJZ_318	36 000	225 000
kluczowy	795	PJZ_317	127 200	397 500
ważny	3986	PJZ_315	637 760	1 993 000
ważny	202	PJZ_314	80 800	101 000
kluczowy	8079	PJZ_393	3 231 600	5 049 375
kluczowy	1109	PJZ_237	443 600	693 125
ważny	397	PJZ_235	11 910	198 500
ważny	921	PJZ_46	27 630	460 500
ważny	1624	PJZ_47	48 720	812 000
kluczowy	2047	PJZ_49	327 520	1 023 500
kluczowy	1161	PJZ_59	185 760	580 500
kluczowy	797	PJZ_59_1	127 520	398 500
kluczowy	168	PJZ_69	6 720	84 000
kluczowy	393	PJZ_64	62 880	196 500
Razem:		23 301	5 532 190	12 799 000
10. Szczecinek – granica woj.				
kluczowy	178	PJZ_67	17 800	89 000
ważny	84	PJZ_183	4 200	42 000
ważny	310	PJZ_181	4 650	155 000
ważny	844	PJZ_180	25 320	422 000
kluczowy	475	PJZ_178	85 500	237 500
kluczowy	556	PJZ_177	11 120	278 000
kluczowy	795	PJZ_211	318 000	397 500
Razem:		3 242	466 590	1 621 000

11. granica – Stargard				
kluczowy	5632	PJZ_334	225 280	2 816 000
kluczowy	2141	PJZ_412	856 400	1 605 750
kluczowy	1603	PJZ_164	641 200	9 217 250
kluczowy	158	PJZ_163	25 280	79 000
kluczowy	194	PJZ_162	31 040	97 000
kluczowy	421	PJZ_157	67 360	210 500
kluczowy	137	PJZ_159	21 920	68 500
ważny	384	PJZ_160	61 440	192 000
ważny	105	PJZ_154	16 800	52 500
kluczowy	1075	PJZ_152	172 000	537 500
kluczowy	537	PJZ_150	85 920	268 500
ważny	179	PJZ_151	5 370	89 500
kluczowy	178	PJZ_148	35 600	89 000
kluczowy	66	PJZ_147	13 200	33 000
ważny	3591	PJZ_145	71 820	1 795 500
ważny	351	PJZ_144	56 160	175 500
Razem:		16 752	2 386 790	17 327 000
12. Stargard – Kozy				
kluczowy	910	PJZ_141	145 600	455 000
kluczowy	593	PJZ_140	94 880	296 500
kluczowy	790	PJZ_138	126 400	395 000
ważny	4273	PJZ_137	128 190	2 136 500
ważny	3521	PJZ_136	105 630	1 760 500
ważny	1425	PJZ_385	42 750	712 500
ważny	2797	PJZ_384	83 910	1 398 500
kluczowy	683	PJZ_240	273 200	426 875
kluczowy	4849	PJZ_383	1 939 600	3 030 625

kluczowy	1789	PJZ_383_1	715 600	1 118 125
Razem:	21 630		3 655 760	11 730 125
Razem:	216 255		67 197 275	166 693 750
W tym kluczowe:	170 370		64 859 935	143 658 250
W tym ważne:	45 885		2 337 340	23 035 500

6.3.3. Trasa Bałtyk – Wałcz

Tab. 15 Szacowane koszty realizacji trasy w wariantie preferowanym przebiegu

Odcinek (trasa BKW)	Długość [m]	Koszt min [zł]	Koszt max [zł]
Kołobrzeg – Białogard	49111	2 830 623	12 166 430
Mielno – Białogard	42227	1 658 186	14 827 955
Białogard – Połczyn-Zdrój	37529	2 503 468	18 696 145
Połczyn-Zdrój – Wałcz	102182	13 901 332	46 390 450
SUMA	231049	20 893 609	92 080 980

Tab. 16 Szacunkowe koszty realizacji kluczowych i ważnych odcinków inwestycyjnych

Lp.	Nazwa odcinka / status odcinka	Długość [m]	Nr odcinka	Koszt min [zł]	Koszt max [zł]
1.	Kołobrzeg – Białogard				
	ważny	150	NMR_139	375	75 000
	ważny	63	BKW_192	2 835	37 800
	kluczowy	175	BKW_193	7 875	105 000
	kluczowy	580	BKW_008	232 000	348 000
	ważny	458	BKW_009	73 280	274 800
	ważny	944	BKW_012	42 480	75 520
	ważny	620	BKW_018	27 900	248 000
	ważny	817	BKW_021	36 765	326 800
	kluczowy	4094	BKW_023	1 637 600	3 070 500
	kluczowy	731	BKW_025	292 400	548 250
	ważny	1085	BKW_024	86 800	813 750
	ważny	939	BKW_027	75 120	704 250
	kluczowy	259	BKW_027_1	103 600	194 250
	Razem:	10 915		2 619 030	6 821 920
2.	Mielno - Białogard				
	kluczowy	299	BKW_085	8 970	13 455

ważny	2358	BKW_082	35 370	1 414 800
ważny	242	BKW_157	96 800	181 500
kluczowy	603	BKW_164	241 200	361 800
kluczowy	1203	BKW_167	481 200	721 800
kluczowy	268	BKW_141	42 880	134 000
kluczowy	1055	BKW_142	168 800	527 500
kluczowy	1153	BKW_143	184 480	576 500
ważny	3879	BKW_146	77 580	1 551 600
Razem:		11 060	1 337 280	5 482 955
3. Białogard – Połczyn Zdrój				
ważny	835	BKW_148	66 800	417 500
ważny	369	BKW_150	14 760	29 520
ważny	112	BKW_031	18 816	56 000
kluczowy	729	BKW_187	291 600	546 750
kluczowy	612	BKW_186	244 800	459 000
ważny	1403	BKW_028_1	28 060	701 500
ważny	5008	BKW_028	100 160	2 504 000
ważny	1684	BKW_047	33 680	842 000
ważny	3142	BKW_195	62 840	1 571 000
kluczowy	2068	BKW_197	454 960	1 034 000
kluczowy	2902	BKW_171	638 440	1 451 000
kluczowy	447	BKW_049_2	178 800	279 375
Razem:		19 311	2 133 716	9 891 645
4. Połczyn Zdrój - Wałcz				
ważny	236	BKW_050	4 720	118 000
kluczowy	183	BKW_104	29 280	114 375
kluczowy	1048	BKW_111	167 680	524 000
kluczowy	14423	BKW_172	5 769 200	10 817 250
kluczowy	16466	BKW_198	6 586 400	12 349 500

kluczowy	2055	BKW_184	164 400	822 000
ważny	673	BKW_138	33 650	504 750
Razem:	35084		12 755 330	25 249 875
Razem:	76370		18 845 356	47 446 395
W tym kluczowe:	51353		17 926 565	34 998 305
W tym ważne:	25 017		918 791	12 448 090

6.3.4. Trasa Myśla – Tywa – Odra – Zalew

Tab. 17 Szacowane koszty realizacji trasy w wariantcie preferowanym przebiegu

Odcinek (trasa TOZ)	Długość [m]	Koszt min [zł]	Koszt max [zł]
Świnoujście - Międzyzdroje	11 637	427 750	7 060 400
Międzyzdroje - Wolin	20 175	2 696 790	10 814 400
Wolin - Stepnica	36 389	3 697 020	19 351 050
Stepnica – Szczecin Dąbie	49 402	7 658 354	34 445 600
Szczecin	18 688	b.d.	b.d.
Szczecin - Gryfino	20 931	1 870 728	7 198 585
Gryfino – Trzcińsko-Zdrój	44 715	4 621 022	22 365 440
Trzcińsko-Zdrój – Dębno	37 685	1 057 259	19 447 060
Dębno – granica woj.	24 015	1 276 578	12 086 500
SUMA	263 637	23 305 501	132 769 035

Tab. 18 Szacunkowe koszty realizacji kluczowych i ważnych odcinków inwestycyjnych:

Lp.	Nazwa odcinka / status odcinka	Długość	Nr odcinka	Koszt min [zł]	Koszt max [zł]
1.	Świnoujście -Międzyzdroje				
	ważny	467	TOZ_8	18 680	291 875
	ważny	115	NMR_10	6 440	69 000
	ważny	390	NMR_11	21 840	234 000
	ważny	973	NMR_12	29 190	583 800
	ważny	1262	NMR_13	70 672	757 200
	kluczowy	254	NMR_15	40 640	152 400
	kluczowy	1359	NMR_17	217 440	815 400
	Razem:	4 820		404 902	2 903 675
2.	Międzyzdroje - Wolin				
	kluczowy	2377	NMR_19	380 320	1 426 200

kluczowy	1184	NMR_21	189 440	710 400
kluczowy	1188	NMR_20	356 400	712 800
kluczowy	495	NMR_23	99 000	297 000
ważny	357	TOZ_217	142 800	223 125
ważny	269	TOZ_211	107 600	168 125
ważny	452	TOZ_218	6 780	282 500
ważny	1606	TOZ_220	48 180	1 003 750
kluczowy	2706	TOZ_223	432 960	1 353 000
kluczowy	2991	TOZ_224	478 560	1 495 500
kluczowy	2521	TOZ_215	403 360	1 260 500
Razem:	16 146		2 645 400	8 932 900
3. Wolin - Stepnica				
kluczowy	2757	TOZ_214	441 120	1 378 500
kluczowy	730	TOZ_221	116 800	365 000
kluczowy	1995	TOZ_222	319 200	997 500
kluczowy	139	TOZ_213	22 240	69 500
ważny	931	TOZ_26	18 620	465 500
kluczowy	481	TOZ_25	192 400	300 625
kluczowy	539	TOZ_24	215 600	336 875
kluczowy	2636	TOZ_22	210 880	1 054 400
kluczowy	260	TOZ_21_1	41 600	104 000
kluczowy	810	TOZ_20_1	129 600	607 500
kluczowy	1487	TOZ_20	237 920	1 115 250
kluczowy	4353	TOZ_19	696 480	3 264 750
kluczowy	4297	TOZ_17	687 520	3 222 750
Razem:	21 415		3 329 980	13 282 150
4. Stepnica – Szczecin Dąbie				
kluczowy	967	TOZ_13	386 800	604 375
kluczowy	2075	TOZ_13_1	93 375	1 296 875
kluczowy	1092	TOZ_42_1	436 800	546 000

kluczowy	3731	TOZ_42	1 492 400	1 865 500
kluczowy	519	TOZ_43	207 600	259 500
ważny	625	TOZ_40	15 625	250 000
ważny	772	TOZ_39	19 300	308 800
kluczowy	1057	TOZ_36_1	169 120	792 750
kluczowy	3297	TOZ_36	527 520	2 472 750
kluczowy	2405	TOZ_1	384 800	1 803 750
kluczowy	5928	TOZ_2	948 480	4 446 000
ważny	180	TOZ_3	36 000	90 000
ważny	388	TOZ_4	7 760	194 000
kluczowy	136	TOZ_207	21 760	81 600
kluczowy	6401	TOZ_208	1 024 160	5 760 900
kluczowy	3312	TOZ_11	529 920	2 980 800
kluczowy	7013	TOZ_11_1	1 122 080	6 311 700
kluczowy	574	TOZ_228	91 840	287 000
ważny	181	TOZ_229	14 480	90 500
Razem:		40 653	7 529 820	30 442 800
6. Szczecin - Gryfino				
ważny	1236	TOZ_147	494 400	741 600
kluczowy	415	TOZ_162	207 500	249 000
kluczowy	355	TOZ_142_1	7 100	177 500
ważny	4777	TOZ_136	668 780	2 149 650
Kluczowy (Niemcy)	1625	TOZ_149	243 750	1 015 625
Ważny (Niemcy)	174	TOZ_150	43 500	326 250
Razem:		8 582	1 665 030	4 659 625
7. Gryfino – Trzcińsko Zdrój				
ważny	2250	TOZ_151	67 500	1 125 000
ważny	492	TOZ_133	73 800	984 000
ważny	225	TOZ_133_1	33 750	112 500
ważny	307	TOZ_139	46 050	153 500

ważny	223	TOZ_140	10 035	111 500
ważny	887	TOZ_96	17 740	443 500
ważny	1636	TOZ_97	32 720	818 000
kluczowy	232	TOZ_200	46 400	116 000
kluczowy	8875	TOZ_95	3 550 000	4 437 500
kluczowy	1008	TOZ_95_1	403 200	504 000
kluczowy	548	TOZ_110	87 680	219 200
Razem:	16 683		4 368 875	9 024 700
8. Trzcińsko Zdrój - Dębno				
kluczowy	462	TOZ_129	23 100	231 000
ważny	73	TOZ_127	1 460	29 200
ważny	4 593	PJZ_12	91 860	2 296 500
kluczowy	640	TOZ_170	96 000	400 000
Razem:	5 768		212 420	2 956 700
9. Dębno – gr. Woj.				
ważny	151	TOZ_69	7 550	94 375
ważny	137	TOZ_70	6 850	85 625
ważny	104	TOZ_71	5 200	65 000
kluczowy	254	TOZ_85	40 640	127 000
kluczowy	266	TOZ_88	5 320	133 000
kluczowy	1301	TOZ_89	520 400	650 500
kluczowy	611	TOZ_89_1	244 400	305 500
kluczowy	410	TOZ_94	164 000	205 000
kluczowy	64	TOZ_178	10 240	32 000
kluczowy	1024	TOZ_91	20 480	512 000
kluczowy	1817	TOZ_173	36 340	908 500
Razem:	6 139		1 061 420	3 118 500
Razem:	120 206		21 217 847	75 321 050
W tym kluczowe:	93 973		19 052 685	60 772 675
W tym ważne:	26 233		2 165 162	14 548 375

6.4. Bariery i zagrożenia

Skuteczna realizacja *Koncepcji* wymaga rozpatrzenia wszelkich zagrożeń, jakie mogą wystąpić w jej trakcie oraz określenia sposobu reagowania w przypadku ich wystąpienia. W przypadku zidentyfikowanych barier niemożliwych lub bardzo trudnych do wyeliminowania – dotyczy to głównie przebiegu trasy – już na etapie koncepcji zrezygnowano z ich proponowania zastępując je wariantami bardziej realnymi do realizacji. Bariery i zagrożenia zidentyfikowano na podstawie stanu faktycznego, rozmów z interesariuszami oraz analizy dotychczasowego procesu inwestycyjnego.

Za podstawowe zagrożenia dla realizacji projektu należy uznać:

1. Fragmentyzację inwestycji – inwestowanie w niepowiązane ze sobą odcinki trasy.
2. Brak zdolności lub zainteresowania w inwestowanie przez interesariuszy projektu w infrastrukturę na przebiegu tras.
Pomimo konsultacji z samorządami i przychylności do realizacji *Koncepcji* należy założyć, że część jednostek nie podejmie się realizacji zadania. Poza brakiem woli istotne są również problemy ze zdolnością inwestycyjną, związaną najczęściej z sytuacją budżetową. W takiej sytuacji konieczne było wskazanie innych wariantów przebiegu trasy w tym wariantów nieinwestycyjnych.
3. Rozbieżność celów sąsiadujących gmin, powiatów.
Interesariusze, samorządy gminne i powiatowe sąsiadujące ze sobą mają często inne cele i priorytety. Inwestycje, które są przez nie planowane bywają rozbieżne, często mają charakter lokalny bez analizy powiązań z jednostkami sąsiednimi.
4. Inwestycje na terenach Lasów Państwowych.
W przypadku nadleśnictw infrastruktura drogowa wykonywana jest dla celów prowadzenia gospodarki leśnej i przeciwpożarowych. Udostępnianie lasów dla ludności z wyłączeniem pojazdów silnikowych stanowi ustawowe prawo obywateli. Często działalność turystyczna, w tym edukacja leśna stanowi istotną część funkcjonowania nadleśnictw – zwłaszcza w leśnych kompleksach promocyjnych. Budowa dróg leśnych służy innym celom a decyzje o inwestycjach podlegają dużej dozie niepewności. Problemem jest różna interpretacja przepisów przez poszczególne nadleśnictwa w kwestii budowy dróg rowerowych na terenach leśnych.
5. Trudności terenowe związane z miejscem na realizację infrastruktury rowerowej.
Pasy drogowe często są zbyt wąskie aby zmieścić w nich infrastrukturę rowerową.
6. Ograniczenia wynikające z potrzeb ochrony przyrody – inwestycje na terenach podlegających ochronie przyrody mogą podlegać ograniczeniom inwestycyjnym.
7. Problemy własnościowe – w trakcie prac nad *Koncepcją* zidentyfikowano problemy w obrębie własności dróg lub działek, na których projektowana jest budowa dróg dla rowerów.

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 do 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 do 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.

6.5. Możliwości finansowania

Środki finansowe potrzebne na realizację inwestycji koniecznych do utworzenia głównych tras rowerowych w województwie mogą pochodzić m.in. z funduszy unijnych. Programy, których wybrane osie i działania dają możliwość dofinansowania budowy dróg dla rowerów i powiązanej infrastruktury to: Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014–2020, Program Europejskiej Współpracy Terytorialnej INTERREG V A 2014-2020, Program Operacyjny „Rybnictwo i Morze” 2014–2020, Program Rozwoju Obszarów Wiejskich 2014–2020. Ponadto o środki można ubiegać się w ramach

dotacji celowych na realizację zadań określonych w ustawie o ochronie gruntów rolnych i leśnych (ze środków budżetowych Województwa Zachodniopomorskiego) oraz w ramach Budżetu Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Szczecinie.

Poniżej przedstawiono informacje na temat osi i działań poszczególnych programów, w ramach których beneficjenci będą mogli ubiegać się o dofinansowanie projektów infrastruktury rowerowej.

Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014–2020

	Osie	Działania	Typ projektu / przedmiot dofinansowania	Warunki / limity / ograniczenia / uwagi	Beneficjent
RPO WZ 2014 - 2020	Oś Priorytetowa III Gospodarka niskoemisyjna	Działania 2.1, 2.2, 2.3 i 2.4 dot. zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej	Budowa i modernizacja dróg dla rowerów na obszarze miejskim	Dla obszarów na których realizowane będą projekty stworzony został plan gospodarki niskoemisyjnej oraz plan zrównoważonej mobilności miejskiej. Projekty dotyczące dróg dla mogą być realizowane poza miastami jeśli do centrum miasta/ centrum przesiadkowego/ strefy przemysłowej jest co do zasady nie więcej niż 10 km oraz jeżeli realizują one założenia transportu miejskiego.	– jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i stowarzyszenia, – jednostki organizacyjne JST, organizacje pozarządowe, – państwowe jednostki budżetowe, – przedsiębiorstwa, przedsiębiorstwa świadczące usługi publicznego transportu zbiorowego.
	Oś Priorytetowa IV Naturalne otoczenie człowieka	Działanie 4.6 Wsparcie infrastrukturalnych form ochrony przyrody i krajobrazu	Ukierunkowanie ruchu turystycznego na obszarach cennych przyrodniczo	Wsparcie będzie udzielone projektom z zakresu infrastruktury związanej z ukierunkowaniem ruchu turystycznego na obszarach cennych przyrodniczo do potrzeb danego obszaru np. ścieżki edukacji ekologicznej, infrastruktura ścieżek pieszych i szlaków turystycznych.	– jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i stowarzyszenia, – jednostki organizacyjne JST, – parki krajobrazowe i rezerваты przyrody, – szkoły wyższe, przedsiębiorstwa, – organizacje pozarządowe, – PGL Lasy Państwowe i jego jednostki organizacyjne, – Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, – instytucje naukowe, – partnerstwa wymienionych podmiotów.

	Działanie 4.9 Rozwój zasobów endogenicznych	Tworzenie i rozwój szlaków rowerowych	Wsparcie będzie warunkowane znajdowaniem się przedsięwzięcia w Koncepcji Tras Rowerowych Pomorza Zachodniego.	– jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i stowarzyszenia, – przedsiębiorcy.
Oś Priorytetowa V Zrównoważony transport	Działanie 5.1 Budowa i przebudowa dróg regionalnych (wojewódzkich)	Budowa, przebudowa i rozbudowa układów drogowych i obiektów inżynierskich (wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w tym służącą obsłudze ruchu pieszego, rowerowego, komunikacji publicznej oraz zmniejszeniu oddziaływania na środowisko, oświetlenie, sieci uzbrojenia	Inwestycje odbywać się będą w oparciu o plan inwestycji transportowych	– województwo zachodniopomorskie – Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie
	Działania 5.2, 5.3 i 5.4 dot. budowy i przebudowy dróg lokalnych	Budowa, przebudowa i rozbudowa układów drogowych i obiektów inżynierskich (wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w tym służącą obsłudze ruchu pieszego, rowerowego, komunikacji publicznej oraz zmniejszeniu oddziaływania na środowisko, oświetlenie, sieci uzbrojenia	Projekty będą realizowane w zgodzie z planem inwestycji transportowych, przygotowanym w oparciu o koncepcję rozwoju dróg powiatowych wypracowaną przez Konwent Starostów Powiatów Województwa Zachodniopomorskiego.	– jednostki samorządu terytorialnego będące sygnatariuszami porozumienia w sprawie realizacji instrumentu ZIT na terenie KKBOF – jednostki samorządu terytorialnego – powiaty, ich związki i stowarzyszenia, – partnerstwa powiatów z gminami.

Program Europejskiej Współpracy Terytorialnej INTERREG V A 2014–2020

	Osie	Typ projektu / przedmiot dofinansowania	Warunki / limity / ograniczenia / uwagi	Beneficjent
EWI INTERREG V A 2014 - 2020	Oś priorytetowa I Natura i kultura	Powiązanie ze sobą poszczególnych obiektów i miejsc dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego poprzez rozbudowę infrastruktury szlaków turystycznych (ścieżki rowerowe i pieszce). Priorytetem jest zamknięcie luk w transgranicznych szlakach tematycznych, tworzenie oferty na rzecz przekazywania wiedzy o	Warunkiem otrzymania dofinansowania jest złożenie projektu partnerskiego (partnerstwo na terenie realizacji programu). Konieczne jest spełnienie 3 z 4 kryteriów współpracy: • Wspólne przygotowanie i wspólna realizacja projektu (obligatoryjnie) • Wspólne finansowanie lub wspólny personel (do wyboru)	– Jednostki administracji państwowej, regionalnej i lokalnej, stowarzyszenia tych jednostek i instytucje im podległe, – Inne podmioty prawa publicznego – Instytucje edukacyjne, szkoły wyższe, pozostałe podmioty naukowe i edukacyjne, – Administracje i zarządy obszarów ochrony przyrody, Lasy Państwowe,
	Priorytet inwestycyjny 6.c Zachowanie, ochrona, wspieranie i rozwój dziedzictwa kulturowego i naturalnego			

		dziedzictwie naturalnym i kulturowym grupom docelowym z sąsiednich obszarów programowania,	– Osoby prawne pożytku publicznego (np. stowarzyszenia, zrzeszenia, fundacje), – Organizacje i zrzeszenia turystyczne, – Instytucje sportu i kultury, – EUWT, – Organizacje pozarządowe.
Oś priorytetowa II Transport i mobilność Priorytet inwestycyjny 7.b : Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi	Przygotowanie i przeprowadzenie inwestycji w (jakościową) likwidację deficytów w transgranicznej sieci drogowej	Warunkiem otrzymania dofinansowania jest złożenie projektu partnerskiego (partnerstwo na terenie realizacji programu). Konieczne jest spełnienie 3 z 4 kryteriów współpracy: • Wspólne przygotowanie i wspólna realizacja projektu (obligatoryjnie) • Wspólne finansowanie lub wspólny personel (do wyboru)	– Jednostki administracji państwowej, regionalnej i lokalnej, stowarzyszenia tych jednostek i instytucje im podległe, – Europejskie Ugrupowanie Współpracy Terytorialnej

Program Rozwoju Obszarów Wiejskich 2014-2020

	Działanie	Typ projektu / przedmiot dofinansowania	Warunki / limity / ograniczenia / uwagi	Beneficjent
PROW 2014 - 2020	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	Rozbudowa drogi o infrastrukturę rowerową jest kwalifikowana jako element projektu. Warunki przyznania pomocy: – Inwestycja może być realizowana w miejscowościach do 5 tys. mieszkańców. – Inwestycja musi być spójna z planem przestrzennym gminy (jeśli istnieje) oraz dokumentem strategicznym gminy – Projekt musi mieć na celu na rozwój lokalny na obszarach wiejskich (np. niwelacja utrudnień komunikacyjnych), a w wyniku jego realizacji jednostki osadnicze połączą się z istniejącą siecią drogową. – Kryterium regionalne: dodatkowe punkty będą przyznawane jeśli na obszarze gminy, w której będzie	– gmina, – powiat, – związek gmin, – związek powiatów.

		realizowana inwestycja, będzie położony park narodowy, obszar Natura 200, park krajobrazowy rezerwat przyrody lub obszar chronionego krajobrazu)	
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	Rozbudowa drogi o infrastrukturę rowerową jest kwalifikowana jako element projektu. Warunki przyznania pomocy: – Operacja musi być zgodna z Lokalną Strategią Rozwoju (LSR) danej Lokalnej Grupy Działania, do której wpłynął wniosek o przyznanie pomocy – Operacja obejmuje obszar gmin wiejskich, miejsko-wiejskich, miejskich objęty LSR z wyłączeniem miast powyżej 20 tys. mieszkańców	– osoba fizyczna mająca miejsce zamieszkania na obszarze objętym LSR – osoba prawna z wyłączeniem województwa, jeżeli siedziba tej osoby lub jej oddział znajduje się na obszarze objętym LSR – jednostka organizacyjna nieposiadająca osobowości prawnej, której ustawa przyznaje zdolność prawną, jeżeli jej siedziba lub oddział znajduje się na obszarze objętym LSR
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)	Warunki przyznania pomocy: – Operacja musi być zgodna z Lokalną Strategią Rozwoju (LSR) danej Lokalnej Grupy Działania, do której wpłynął wniosek o przyznanie pomocy – Operacja obejmuje obszar gmin wiejskich, miejsko-wiejskich, miejskich objęty LSR z wyłączeniem miast powyżej 20 tys. mieszkańców	– osoba fizyczna mająca miejsce zamieszkania na obszarze objętym LSR – osoba prawna z wyłączeniem województwa, jeżeli siedziba tej osoby lub jej oddział znajduje się na obszarze objętym LSR – jednostka organizacyjna nieposiadająca osobowości prawnej, której ustawa przyznaje zdolność prawną, jeżeli jej siedziba lub oddział znajduje się na obszarze objętym LSR

Program Operacyjny „Rybacktwo i Morze” 2014-2020

"Rybacktwo i Morze" 2014 - 2020	Priorytet	Typ projektu / przedmiot dofinansowania	Warunki / limity / ograniczenia / uwagi	Beneficjent
	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.	Inwestycje realizowane na terenie funkcjonowania Rybackich Lokalnych Grup Działania.	– Gmina wchodząca w skład Rybackiej LGD (gminy z pasa nadmorskiego – do 3 linii od morza)

Inne źródła finansowania

Źródło finansowania	Typ projektu / przedmiot dofinansowania	Warunki / limity / ograniczenia / uwagi	Beneficjent
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	Kosztami kwalifikowanymi nie są: (...) budowa i przebudowa infrastruktury towarzyszącej m.in.: chodników, ciągów pieszo-rowerowych (...) Inwestycja musi być przeprowadzona na odcinku nie krótszym niż 500 m.b.	– samorząd gminy, – samorząd powiatu, – inny właściciel gruntów.
Budżet Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Szczecinie	Dofinansowanie do kosztów kwalifikowanych projektów realizowanych w ramach RPO	—	—

VII Wdrożenie założeń *Koncepcji sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego*

Z uwagi na realizacyjny charakter projektu działania ujęte w planie wdrożeniowym mają swoje odzwierciedlenie w realnych działaniach adresowanych do konkretnych beneficjentów ze wskazaniem na możliwe źródła finansowania. Grupa beneficjentów określona została już na etapie tworzenia *Koncepcji* – są nimi jednostki samorządy terytorialnego województwa zachodniopomorskiego, Lasy Państwowe, Dyrekcje Parków Narodowych i Krajobrazowych oraz właściwi zarządcy poszczególnych odcinków dróg. Sam dokument *Koncepcji* stanowić będzie wytyczne zarówno techniczne jak i finansowe dla beneficjentów, co pozwoli na skuteczne wnioskowanie o dofinansowanie poparte wskazanymi rozwiązaniami technicznymi i spójnym w skali województwa zakresem opracowania.

Sekwencja działań wdrożeniowych uwarunkowana jest zewnętrznymi – kalendarzem konkursów na pozyskanie środków finansowych oraz wewnętrznymi – logiką realizacji założeń *Koncepcji*. Oszacowane koszty działań mają za zadanie umożliwienie wpisania realnych kosztów w budżet oraz ułatwić starania beneficjenta o środki zewnętrzne.

OGÓLNY SCENARIUSZ I KALENDARZ DZIAŁAŃ

Oczekiwanym rezultatem działań objętych niniejszym planem wdrożeniowym jest stworzenie spójnej sieci tras rowerowych w województwie, która byłaby powiązana z trasami krajowymi i międzynarodowymi oraz stanowiła bazę dla różnorodnego rozwoju regionu. Bezpośredni zasięg działań zawartych w *Koncepcji* to obszar województwa, jednak z uwagi na transgraniczny charakter tras rowerowych realny zasięg oddziaływania *Koncepcji* jest znacznie większy.

Trasa rowerowa jest logicznym i jednoznacznym ciągiem dróg oznakowanych jako szlaki rowerowe. Każda z tras posiada odcinki wymagające nakładów inwestycyjnych oraz odcinki nieinwestycyjne, czyli takie, które w obecnym stanie mogą być włączone w ciąg trasy.

Realizacja *Koncepcji* polega na przygotowaniu 4 tras głównych do możliwości bezpiecznego i wygodnego przejazdu rowerzystom oraz ich oznakowaniu. Możliwość bezpiecznego i wygodnego przejazdu oznacza potrzebę przeprowadzenia inwestycji na kluczowych odcinkach, za które w pierwszej kolejności należy uznać:

- drogi publiczne o dużym natężeniu ruchu, przede wszystkim drogi krajowe i wojewódzkie o średnim dobowym ruchu <1000 pojazdów, które nie posiadają w swym ciągu drogi dla rowerów,
- odcinki po zlikwidowanych liniach kolejowych,
- wały przeciwpowodziowe,
- odcinki dróg gruntowych,
- odcinki dróg z nawierzchnią wykonaną z bruku kamiennego.

Po doprowadzeniu do przejezdności, w ramach dostępnych środków możliwe są działania podnoszące jakość trasy, w pierwszej kolejności na odcinkach wskazanych w *Koncepcji* jako ważne:

- budowa dróg rowerowych wzdłuż dróg powiatowych i gminnych o znacznym natężeniu ruchu samochodowego i wysokich prędkościach miarodajnych,

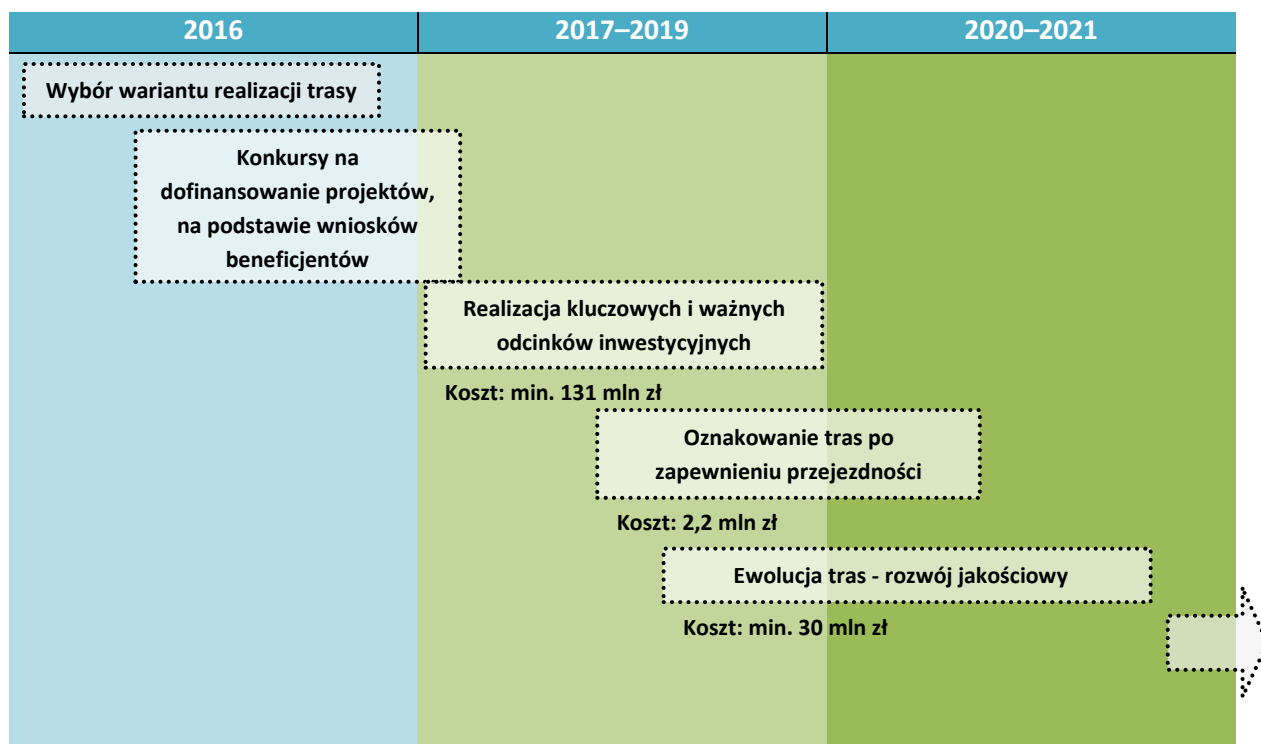
- zmiana organizacji ruchu, zmiana oznakowania ułatwiająca ruch rowerowych, zwłaszcza w miejscowościach,
- przebudowy i remonty istniejącej infrastruktury drogowej (w tym rowerowej) celu poprawy BRD przepustowości oraz komfortu ruchu rowerowego.

Zakłada się, że budowa odcinków inwestycyjnych realizowana będzie przez Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie przy współudziale finansowym poszczególnych gmin i powiatów. Inwestorem części odcinków będą też poszczególne gminy i powiaty. W przypadku realizacji inwestycji na wałach przeciwpowodziowych zakładanym inwestorem powinien być Zachodniopomorski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych, przy czym należy dążyć do współfinansowania tych inwestycji przez samorządy lokalne.

Konieczne inwestycje na trasach priorytetowych będą preferowane przez Samorząd Wojewódzki przy udzielaniu dofinansowania ze środków unijnych. Dofinansowaniu podlegać będą inwestycje znajdujące się w ciągu tras priorytetowych znajdujących się w *Koncepcji*. W przypadkach przebiegu przez miasta dopuszczalne jest wskazanie przez samorząd gminny innego wariantu, jeżeli zmiana ta nie wydłuży długości trasy na odcinku miejskim o więcej niż 20% od przyjętego w *Koncepcji*, a koszty nie będą znacząco większe.

Wdrożenie obejmuje zasięgiem czasowym lata po zakończeniu projektu tj. po roku 2015. Nie ma możliwości określenia granic czasowych, działania wdrożeniowe będą trwać tak długo jak będą istniały potrzeby ewolucyjne poszczególnych tras. Z uwagi na rozwojowy charakter turystyki rowerowej niniejsza *Koncepcja* powinna być traktowana jako podstawa do stworzenia kompleksowej sieci tras rowerowych odpowiadających potrzebom zarówno rowerzystów długodystansowych jak i osób przemieszczających się rowerem w obrębie jednej miejscowości.

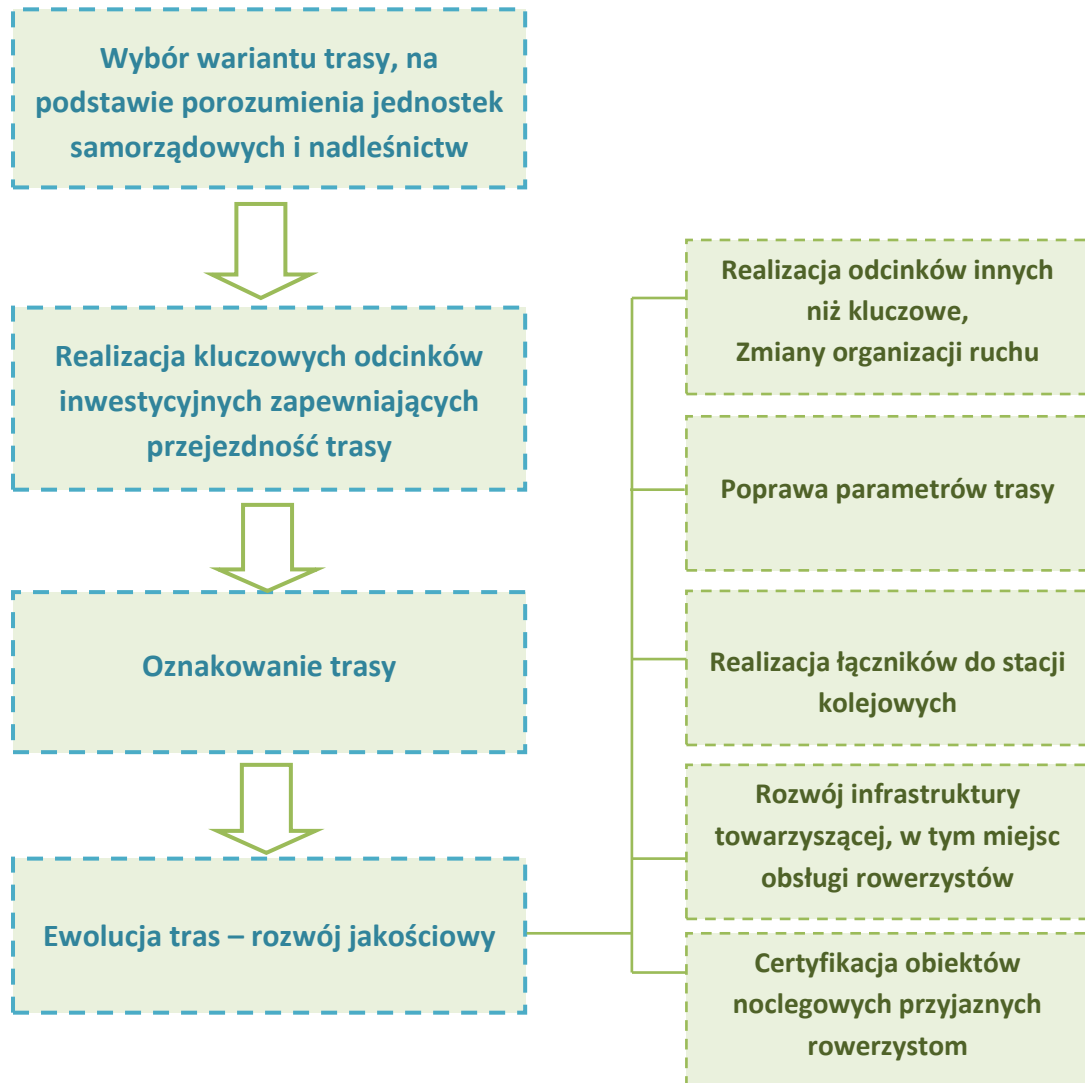
Ryc. 85 Harmonogram rzeczowo-finansowy działań wdrożeniowych



DZIAŁANIA WDROŻENIOWE

Zgodnie z założeniami *Koncepcji* przyjęto następujący zakres i kolejność działań wdrożeniowych:

Ryc. 86 Schemat przedstawiający kolejność realizacji poszczególnych działań wdrożeniowych



WYBÓR WARIANTU - ELASTYCZNOŚĆ REALIZACYJNA

W związku z niepewnością co do możliwości i chęci inwestycji na poszczególnych odcinkach, *Koncepcja* wskazuje przebiegi wariantowe. Pozwala to odroczyć decyzję o ostatecznych przebiegach tras na wybranych odcinkach do momentu uzyskania pełnej informacji o możliwościach i chęciach inwestowania poszczególnych samorządów i ich sąsiadów, tak aby zachować ciągłość tras i wyeliminować niespójność inwestycji. Jest to szczególnie istotne w przypadkach, gdy ciągłość jednego z wariantów jest warunkowana inwestycjami prowadzonymi przez kilka samorządów. W celu zachowania spójności przebiegu konieczne jest podpisanie porozumień między samorządami, przez które przebiega dany wariant trasy. Porozumienie powinno obejmować odcinki trasy powalające na ich samodzielne funkcjonowanie (od węzła trasy do węzła lub od miejsca, z którego można poprowadzić trasę

innym wariantem). Zapewni to uniknięcie sytuacji dofinansowania budowy dróg dla rowerów kończących się w miejscu uniemożliwiającym kontynuowanie trasy. W ostateczności brak porozumienia beneficjentów co do ostatecznego (realizowanego) przebiegu trasy w którymkolwiek wskazanym wariantie skutkować może zmianą przebiegu trasy. Na tym etapie oraz w etapach kolejnych konieczne są działania z zakresu zmiany organizacji ruchu na odcinkach nieinwestycyjnych.

Realizacja wybranych odcinków

W oparciu o wybór wariantu oraz analizę wskazanych w *Koncepcji* odcinków kluczowych beneficjent wybiera do realizacji poszczególne odcinki trasy. Jako priorytetowe do realizacji wskazane przez *Koncepcję* są odcinki kluczowe – są to odcinki bez realizacji których, trasa pozostaje nieprzejezdna lub trudno przejezdna. Realizacja wybranych odcinków może przebiegać równolegle lub kolejno, zawsze jednak powinna być konsultowana z zarządcami sąsiednich odcinków dróg dla zachowania spójności realizowanej trasy.

Oznakowanie

W celu uzyskania ciągłości i jednolitości oznakowania zakłada się, że trasy rowerowe zostaną oznakowane jako główne szlaki rowerowe przez Samorząd Województwa. Pozwoli to nawet w przypadku braków inwestycyjnych (ale nieskutkujących nieprzejezdnością trasy), na zachowanie ciągłości oznakowania. Właściwe i jednolite oznakowanie trasy uważane jest za czynnik nie mniej ważny, a czasami ważniejszy niż stan infrastruktury drogowej. Badania wskazują, że oznakowanie stanowi jeden z elementów decydujących o popularności trasy rowerowej i jej odbiorze przez turystów.

Ewolucja tras

Należy założyć, że po doprowadzeniu tras do minimalnych standardów i uzyskania ich przejezdności, trasa będzie mogła zostać oznakowana. W dalszym etapie konieczne będzie dążenie do rozwoju jakościowego trasy, tj.:

- ukończenie kolejnych odcinków inwestycyjnych, pozwalające na przeniesienie trasy na te odcinki, w konsekwencji przeniesienie oznakowania z odcinków tymczasowych,
- poprawa stanu, zwiększanie parametrów istniejących dróg, w tym dróg dla rowerów,
- budowa infrastruktury towarzyszącej, tym MOR. W pierwszym etapie należy skoncentrować finansowanie na zapewnieniu przejezdności trasy. Infrastruktura towarzysząca taka jak ławki, stojaki, wiaty może być budowana jednocześnie, ale z wykorzystaniem innych środków, lub po zakończeniu inwestycji w infrastrukturę drogową.
- certyfikacja obiektów noclegowych przyjaznych rowerzystom. Na jakość trasy bezwzględnie wpływa możliwość uzyskania przez turystę pewnego noclegu – w sytuacji osób chcących skorzystać z jednego noclegu w danym miejscu często jest to niemożliwe.

Bibliografia

Analiza wykonalności Przedsięwzięcia Pomorskie trasy Rowerowe o znaczeniu międzynarodowym R-10 i Wiśłana Trasa Rowerowa (R-9), DS CONSULTING SP. Z O.O. ul. Grunwaldzka 209, luty 2015

Badania struktury krajowego i zagranicznego ruchu turystycznego w województwie zachodniopomorskim w roku 2012, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, 2012

Dybowska-Stefek D., Pluta M., Opracowanie hydrograficzno-hydrologiczne województwa zachodniopomorskiego, , Szczecin 2009

Hyla Marcin, Standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa, Pracownia Edukacji dla Urzędu Miasta Krakowa, 2004 (Załącznik do zarządzenia nr 2103/2004 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 26 listopada 2004)

Kierunki rozwoju turystyki do 2015 roku, Rada Ministrów, 26 września 2008

Koncepcja Budowy Zintegrowanej Sieci Tras Rowerowych, Biegowych oraz Narciarskich Tras Biegowych w Województwie Małopolskim, Województwo Małopolskie, grudzień 2013

Koncepcja funkcjonalno-użytkowa zintegrowanego systemu tras rowerowych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, realizowana w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013 Oś Priorytetowa 6 „Rozwój Funkcji Metropolitalnych” Działanie 6.3. „Ścieżki rowerowe na obszarze metropolitalnym”.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, Uchwała nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

Koncepcja rozwoju systemu rowerowego województwa pomorskiego „Zielona Księga”, Pomorskie Studia Regionalne, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2009

Kopta Tadeusz Dr inż. „Standardy dla dróg rowerowych – dobre i złe rozwiązania” Departament Studiów GDDKiA

Kozak W. Marek, Turystyka i dziedzictwo kulturowe Polski Zachodniej, ekspertyza sporządzona na potrzeby Założeń Strategii Rozwoju Polski Zachodniej, Dr hab., Warszawa, 16 kwietnia 2011 r.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego na lata 2010-2020, Warszawa 13 lipca 2010 r.

Materiały do projektu zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego, tom 1 Uwarunkowania, RBGP WZ 2015

Myczkowski Zbigniew, prof. nadzw. dr hab. inż. arch., "Recenzja Aktualizacji Planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego", 2015 r.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013-2020, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego uchwała nr 5/2013 z dnia 20.06.2013 r.

„Podręcznik do projektowania tras rowerowych” Województwo Małopolskie, Kraków, grudzień 2013

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego, Uchwała Nr XLV/530/10 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 19 października 2010 r. w sprawie uchwalenia zmiany Planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego, Uchwała Nr 1004/XXXIX/09 z dnia 26 października 2009 r. Sejmiku Województwa Pomorskiego w sprawie zmiany planu zagospodarowania przestrzennego Województwa Pomorskiego.

Polityka transportowa państwa na lata 2006 – 2025, Ministerstwo Infrastruktury, czerwiec 2005 r.

„Postaw na rower - podręcznik projektowania przyjaznej infrastruktury”, wyd. Polski Klub Ekologiczny, Kraków 1999 r., oryginał: "Sign Up For The Bike" C.R.O.W.

Program strategiczny dostępność i bezpieczeństwo, Szczecin 2013

Program strategiczny Przemysły Czasu Wolnego i Przemysły Kreatywne, Uchwała nr 1281/12 Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 7 września 2012 roku

Strategia rozwoju Polski zachodniej, Rada Ministrów, 30 kwietnia 2014 r.

Strategia rozwoju produktów turystyki rowerowej w województwie mazowieckim – skrót, wydawca: Mazowiecka Regionalna Organizacja Turystyczna, Warszawa grudzień 2012

Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020, Uchwała Nr 221/10 Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 22 lutego 2010 roku

Strategia rozwoju turystyki w Polsce na lata 2007–2013, Ministerstwo Gospodarki, Warszawa kwiecień 2007 r.

Strategia Rozwoju Turystyki w Województwie Zachodniopomorskim do 2015 roku, Zachodniopomorska Regionalna Organizacja Turystyczna, Warszawa – Szczecin – Koszalin, 2005/2006, aktualizacja, grudzień 2008/ sierpień 2010

Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020, Uchwała Nr XLII/482/10 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 22 czerwca 2010 r.

„Studium integracji przestrzennej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec – projekt IPPON”, opracowanie przyjęte przez Grupę Sterującą, działającą w ramach Porozumienia w sprawie podjęcia wspólnych prac; Warszawa, 21 czerwca 2013 r.

Studium integracji przestrzennej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec, Uchwała nr 1281/12 Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 7 września 2012 roku

Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020, Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020

Uchwała Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego Nr XXXII/437/14 z dnia 18 marca 2014 r. w sprawie przyjęcia tekstu jednolitego uchwały Nr XXXII/375/09 z dnia 15 września 2009 r. w sprawie obszarów chronionego krajobrazu.

Warunki techniczne dróg rowerowych na terenie miasta Poznania. Wytyczne w zakresie projektowania, remontu i utrzymania dróg rowerowych, Urząd Miasta Poznania, Poznań 2009

Założenia do Dolnośląskiej Polityki Rowerowej 2014-2020 (Polityka zrównoważenia systemu transportowego na Dolnym Śląsku – Podsystem rowerowy). Wrocław, grudzień 2013.

Prezentacje, materiały prasowe i inne:

Ankieta rowerowa w ramach prac nad Dolnośląską Polityką Rowerową: http://www.irt.wroc.pl/aktualnosc-14-241-ankieta_rowerowa.html

Koncepcja turystyki rowerowej w województwie pomorskim na lata 2013-2020, prezentacje, spotkanie informacyjne Trójmiasto, Gdańsk lipiec 2012 r.

Pierwszy Kongres Rozwoju Ruchu Rowerowego – materiały (Wrocław, marzec 2014) http://www.irt.wroc.pl/aktualnosc-14-220-pierwszy_kongres_rozwoju_ruchu.html

Ranking tygodnika "Wprost" z 2006 r.: Jezioro Drawskie pod względem zagospodarowania turystycznego zajęło drugie miejsce tuż za jeziorem Śniardwy.

Sieradzka-Stasiak Aleksandra, Prezentacja na I Kongresie Rozwoju Ruchu Rowerowego, listopad 2013

Ustawy i akty prawne:

Rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. Rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (wraz załącznikami 1-4); wraz z późniejszymi zmianami

Rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 19993 Nr 43 poz. 430 z późniejszymi zmianami); stan prawny na 22.09.2015 r.

Rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31,5 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. 2015 poz. 305 j.t.)

Rozporządzenie w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń, Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 9 kwietnia 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń (Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2003 r.)

Rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych, Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31,5 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. 2002 nr 170 poz. 1393 z późniejszymi zmianami)

Ustawa o drogach publicznych, Ustawa z dnia 21 marca 1985 o drogach publicznych (Dz.U. 2015 poz. 460 j.t.); stan na dzień 02.10.2015 r.

Ustawa o lasach, Ustawa z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz.U. 2014 poz. 1153 j.t.)

Ustawa Prawo ruchu drogowym, Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2012 poz. 1137 j.t.); stan prawny na 22.09.2015 r.

Ustawa Prawo wodne, Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz.U. 2015 poz. 469 j.t.)

Literatura obcojęzyczna:

"Bilagsrapport til projekt Bedre Cykelruter", Idéværkstedet De Frie Fugle, Jens Erik Larsen, marzec 2007

"Collection of cycling concepts 2012", Cycling Embassy of Denmark

"COT business. DÁLKOVÁ CYKLOTURISTIKA. VZKVÉTÁ, NEBO ZACHÁZÍ NA ÚBYTĚ?", kwiecień 2015

"EuroVelo - Guidance on the route development process", European Cyclists' Federation, 2011

"The European cycle route network EuroVelo. Study" Directorate General for Internal Policies, European Parliament, 2012

"The Promotion of cycling. Note" Directorate-General for Internal Policies, European Parliament, 2010

"Qualitätskriterien für Radrouten und Radbetriebe in Österreich", marzec 2012

Instrukcja PE dotycząca rowerowej mobilności na terenie UE:

[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2015/557013/EPRS_BRI\(2015\)557013_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2015/557013/EPRS_BRI(2015)557013_EN.pdf) – dostęp 16.11.2015

Projekt PRESTO (Promoting Cycling for Everyone as a Daily Transport Mode – Promowanie kolarstwa dla każdego, jako codziennego środka transportu):

https://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/sites/iee-projects/files/projects/documents/presto_policy_guide_promotion_of_cycling_en.pdf – dostęp 16.11.2015

Cycling, Health and Safety, OECD/ITF, 2013:

http://www.oecd-ilibrary.org/transport/cycling-health-and-safety_9789282105955-en – dostęp 16.11.2015

Źródła internetowe:

www.adfc.de

www.bmwfgv.at

<http://ceskojede.cz/rubriky/dalkove-cyklotrasy-cr/dalkove-cyklotrasy/>

<http://cycling.waymarkedtrails.org/pl/>

<http://www.czecot.pl>

www.germany.travel/cycling, dostęp: 21.09.2015

www.greenvelo.pl

<http://www.mgconsulting.pl/eurovelo-w-polsce.html> (dostęp 30.09.2015)

http://miip.geomalopolska.pl/imap/?startwg=wgModularTest2&gui=new&gmap=gp29&bbox=379763.4099991533,68243.04334942001,803097.5900008467,358226.95665058&SRS=2180&active_lyr=id:geopard.atrakcje_tr_roller,mapId:msTurystyka,lid:1&locale=pl

<http://www.powiatlwowecki.pl/pl/article/1240>

<http://www.psw.org.pl/dzialalnosc/eurovelo> (dostęp 30.09.2015)

www.radtouren.at

www.wrower.pl

<http://www.rowery.org.pl>

http://www.svenska-cykelsallskapet.se/page_1197975708156.html

<http://www.visitdenmark.pl/pl/activities/cycling>

Załączniki

Załącznik nr 1 Słownik pojęć

Załącznik nr 2 Klasyfikacja znaków drogowych dla rowerzystów

Załącznik nr 3 Przykładowa ankieta inwentaryzacyjna wysłana do gmin

Załączniki nr 4.1 – 4.2 Planowane przebiegi tras (uchylony)

Załączniki nr 5.1 – 5.2 Operaty szacunkowe kosztów realizacji tras

Załączniki nr 6.1 – 6.17 Mapy inwentaryzacyjne tras priorytetowych (uchylony)

Załączniki nr 7.1 – 7.17 Mapy z przebiegami tras z podziałem na typy rozwiązań projektowych

Załączniki nr 8.1 – 8.2 Mapa szacunkowych kosztów budowy tras (uchylony)

Załącznik nr 9 Mapa kluczowych i ważnych odcinków inwestycyjnych