

1. Wstęp

Niniejsze opracowanie stanowi kontynuację prac nad programem rozwoju turystyki rowerowej, rozpoczętej opracowaniem „Koncepcji międzynarodowych tras rowerowych w województwie zachodniopomorskim”. Zawarte tam założenia i zasady tworzenia tras i produktu turystycznego, zostały zastosowane również przy tworzeniu koncepcji tras krajowych i regionalnych.

Koncepcja międzynarodowych tras rowerowych w województwie zachodniopomorskim tworzy szkielet tras rowerowych, który uzupełnić powinny trasy krajowe i regionalne. Jednym z celów projektu było przygotowanie podstawowej informacji planistycznej, która umożliwi wypromowanie produktu turystyki rowerowej i staną się początkiem technicznych prac projektowych oraz wspomogą gminy w aplikowaniu o zewnętrzne środki finansowe. Opracowanie zwartej koncepcji szlaków rowerowych na terenie całego województwa, umożliwi wypromowanie przejrzystego produktu turystycznego w kraju i zagranicą. Otworzy to również możliwość ubiegania się o zewnętrzne środki finansowe na przygotowanie i oznakowanie szlaków.

W opracowaniu dążono do jak najprostszego, czytelnego schematu który mógłby być łatwy do wypromowania jako oferty całego województwa.

TERMINOLOGIA STOSOWANA W OPISIE TRASY

Z uwagi na stosowanie w aktach prawnych różnorodnej terminologii przyjęto następujące definicje:

- a) **drodze dla rowerów** - należy przez to rozumieć drogę lub jej część przeznaczoną do ruchu rowerów jednośladowych, oznaczoną znakami drogowymi oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi (zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym)
- b) **ścieżce rowerowej** - (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.

- c) **trasie rowerowej** – należy przez to rozumieć wyznaczony i opisany ciąg dróg rekomendowany do odbywania turystycznych wycieczek rowerowych, który może stać się szlakiem turystycznym po oznakowaniu odpowiednimi znakami drogowymi (szlak rowerowy międzynarodowy lub krajowy; znaki: R-1, R-1a, R-1b, R-2, R2a, R-3 z Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U.02.170.1393))

2. Kryteria tworzenia tras rowerowych i rozwoju turystyki rowerowej

Wszystkie osoby uprawiające turystykę rowerową posiadają identyczne wymagania, które zostały uwzględnione w realizacji uwiecznionych sukcesem przedsięwzięć na całym świecie. Są to:

- wysoka jakość i atrakcyjne trasy
- oznakowanie
- mapy
- informacja o miejscach noclegowych w pobliżu tras
- zapewniony transport roweru i turysty do /z trasy
- marketing

WYSOKA JAKOŚĆ I ATRAKCYJNE TRASY

Jednym z czynników odstrasżających przed uprawianiem turystyki rowerowej jest obawa przed dużym natężeniem ruchu. Trasy rowerowe wysokiej jakości zapewniają ochronę przed ruchem samochodowym poprzez dokładną selekcję trasy, która to umożliwia uniknięcie korzystania z przeciążonych ruchem motorowym tras oraz włączenie innych elementów, które zostały specjalnie zaprojektowane, aby uczynić podróżowanie rowerem bezpieczniejszym.

Oprócz bezpieczeństwa ruchu drogowego turyści rowerowi poszukują również atrakcyjnych tras, które prowadzą ich przez najbardziej ciekawe obszary, umożliwiając kontakt z tym , co stanowi o unikalności miejsca ich wędrówki wakacyjnej oraz oferując różne możliwości odpoczynku.

Kryteria selekcji tras zostały zdefiniowane w następujących państwach: Holandia, Dania, Finlandia, Szwecja i Wielka Brytania.

Brytyjska firma Sustrans wyznaczyła 5 kryteriów, które służą do określenia wysokiej jakości trasy rowerowej i oszacowują wszystkie elementy Narodowego Systemu Rowerowego Wielkiej Brytanii:

- Bezpieczeństwo: trasa, która minimalizuje zagrożenie dla rowerzystów, przechodniów oraz innych użytkowników dróg, oraz daje uczucie pewności;
- Konsekwencja: nieprzerwany szlak o wyraźnym i identyfikowalnym charakterze Narodowego Systemu Rowerowego, zintegrowany z lokalnymi drogami i ścieżkami rowerowymi
- Wyrazistość kierunku: trasa, która jest możliwie prosta i szybka do pokonania
- Atrakcyjność: trasa, która uzupełnia i uwypukla zalety środowiska w taki sposób, że jazda rowerem stanowi atrakcję
- Komfort: trasa, która umożliwia komfortowy przepływ ruchu rowerowego i jest łatwa w użyciu.

OZNAKOWANIE

Troska o turystów rowerowych, którzy wyruszają w nieznaną dotychczas im obszar dotyczy tego, iż mogą się zagubić. Jasny system oznakowania pomaga nie tylko utrzymać się na trasie, ale służy również jako oznaczenie jakości, które jest pomocne dla inspirowania zaufania do trasy. Aby wzmocnić to uczucie zaufania należy rozwinąć spójny system oznakowania, łatwo rozpoznawalny w różnych miejscach. Oznakowanie służy również jako efektywny sposób poinformowania lokalnych społeczności o istnieniu takiego szlaku.

Trasa pierwotnie oznakowana może mieć inny przebieg od wskazanego w koncepcji przebiegu optymalnego. Wynika to z faktu, że nie wszystkie odcinki są przejezdne na dzień dzisiejszy, przedstawia ona przebieg docelowy, dopiero po

przeprowadzeniu inwestycji polegających na budowie ścieżek, utwardzeniu terenu itp. możliwe będzie dopuszczenie ruchu turystycznego po wyznaczonych trasach.

Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych z dnia 31 lipca 2002 r. (Dz.U.02.170.1393) wprowadziło oznakowania szlaków rowerowych różniąc szlaki krajowe i międzynarodowe (ryc. 1)

Ryc.1. Znaki szlaków rowerowych



1. Znaki:

R-1 „szlak rowerowy krajowy”,

R-1a „początek (koniec) szlaku rowerowego krajowego”

R-1b „zmiana kierunku szlaku rowerowego krajowego”

oznaczają odpowiednio przebieg szlaku rowerowego krajowego.

2. Znaki:

R-2 „szlak rowerowy międzynarodowy”

R-2a „zmiana kierunku szlaku rowerowego międzynarodowego”

oznaczają odpowiednio przebieg szlaku rowerowego międzynarodowego o numerze wskazanym na znaku.

3. Znak R-3 "tablica szlaku rowerowego" wskazuje odległość do głównych miejscowości położonych przy szlaku rowerowym.

MAPY

Łatwe w użyciu mapy są uzupełnieniem oznakowania. W najlepszym przypadku powinny one zawierać informacje, które ułatwiają rowerzystom zaplanowanie dziennych tras, łącznie z miejscami wypoczynku i noclegu, połączenia z innymi trasami, oraz możliwościami wykorzystania transportu publicznego w celu dotarcia do określonych miejsc odbywania wędrówek rowerowych.

INFORMACJA O ZAKWATEROWANIU W POBLIŻU TRAS

W odróżnieniu od turystów zmotoryzowanych, turyści rowerowi są w stanie przebywać tylko ograniczone odcinki tras w celu znalezienia zakwaterowania. Pod

koniec całodzienniej wędrówki wielu nie ma ochoty na poszukiwanie oddalonego miejsca noclegowego. Informacja o bazie noclegowej, położonej w pobliżu tras jest niezwykle pomocna w zaplanowaniu pokonywania określonych odcinków trasy, w czasie wakacyjnej wędrówki rowerem. Informacja taka służy również wzmocnieniu własnego przekonania o możliwości przebycia trasy.

W Niemczech wprowadzony został schemat rekomendowanych hoteli i restauracji, a ADFC (organizacja zajmująca się rozwojem turystyki rowerowej) poleca sieć zakwaterowania w prywatnych kwaterach.

TRANSPORT ROWERÓW I TURYSTÓW DO / I Z MIEJSC WĘDRÓWEK

Sieć pociągów, autobusów i promów, które są przystosowane do przewożenia rowerów oferuje rowerzystom ogromne udogodnienia w planowaniu tras rowerowych (linijnych lub okrężnych) , rozpoczynających się w pewnej odległości od ich domu np. w Szwajcarii koleje oferują wypożyczanie rowerów oraz usługi agencji turystycznej w zakresie wędrówek rowerowych w całej Europie, łącznie z informacją o międzynarodowych połączeniach kolejowych oferujących przewóz rowerów. W Austrii wypożyczenie rowerów możliwe jest na 167 stacjach kolejowych, łącznie z zorganizowanym systemem ich zwrotu na różnych stacjach.

MARKETING

Rozwój wysokiej jakości sieci dobrze oznakowanych tras rowerowych, łącznie z mapami, stwarza podstawy do pomyślnego rozwoju turystyki rowerowej. Niezmiernie ważną sprawą jest zrozumienie potrzeb użytkowników tych tras poprzez przeprowadzenie formalnych i nieformalnych badań, jak również promocję istniejących tras dla potencjalnych użytkowników.

Badania przeprowadzone w Danii mówią o 735 miejscach pracy, które powstały już dla wspierania rozwoju turystyki rowerowej, i wykazuje się potrzebę utworzenia kolejnych 17,000 nowych miejsc pracy dla wspierania tego celu.

23 % Niemców używa rowerów podczas swoich letnich wakacji i turystyka rowerowa identyfikowana jest jako najszybciej rozwijająca się forma aktywnego wypoczynku, oferowanego przez 180 tour - operatorów sprzedających 80,000 ofert każdego roku.

Badania przeprowadzone w Holandii, wskazują, iż profesjonalnie przygotowana trasa rowerowa o długości 250 km może wykreować wykorzystanie 56,000 miejsc noclegowych rocznie

2.1. Założenia przyjęte przy wytyczaniu tras rowerowych

Uwzględniając doświadczenia zachodnie, potrzeby turystów i uwarunkowania regionu przyjęto podstawowe założenia, którymi kierowano się przystępując do projektowania tras rowerowych, są nimi:

1. Zapewnienie bezpiecznego ruchu
2. Ominięcie dróg o dużym natężeniu ruchu kołowego
3. Odseparowanie ruchu rowerowego w ciągach dróg o dużym natężeniu ruchu pojazdów
4. Objęcie projektem całego terytorium województwa
5. Prowadzenie tras terenami o ciekawych walorach przyrodniczych i rekreacyjnych
6. Wykorzystanie istniejącej sieci dróg lokalnych
7. Na terenach leśnych utrzymanie nawierzchni gruntowej, a w miarę jej stanu technicznego ulepszenie
8. Uwzględnienie zapotrzebowania na bazę noclegowo - gastronomiczną oraz miejsc chwilowego odpoczynku w ciągach tras rowerowych
9. Określenie odcinków tras wymagających działań inwestycyjnych (np. budowa ścieżki, stabilizowanie i utwardzenie podłoża gruntowego, przebudowa nieczynnych linii kolejowych)

3. Schemat sieci tras rowerowych

Sieć tras rowerowych ujęta w koncepcji wojewódzkiej obejmuje trzy rodzaje tras, wydzielonych ze względu na swój zasięg. Standard wszystkich tras powinien być zbliżony a różnicowanie polega na obszarach jakie dana trasa łączy.

Trasy międzynarodowe wybiegają poza granice kraju łącząc czasami nawet kilka państw. Trasy te stały się szkieletem do tworzenia tras krajowych i regionalnych.

Trasy krajowe przebiegają przez województwo zachodniopomorskie i prowadzą do województwa sąsiedniego. Trasy regionalne są to trasy przebiegające wewnątrz województwa o znaczeniu ponadlokalnym, które przebiegają przez kilka gmin.

Trasy zostały tak wytyczone aby przebiegały przez najatrakcyjniejsze pod względem turystycznym obszary województwa. Ważna jest również dostępność do bazy noclegowej i gastronomicznej.

3.1. Węzły obsługi rowerowego ruchu turystycznego

Na obszarze całego województwa wyznaczono węzły obsługi ruchu turystycznego. Tu powinny rozwijać się działania w zakresie szeroko pojętej obsługi turystów rowerowych – udzielania noclegów, wyżywienia, wypożyczanie i naprawa rowerów. Znajdują się one najczęściej w miejscach w których znajduje się podstawowa infrastruktura turystyczna lub w przypadku jej braku w miejscach predysponowanych do rozwoju takiej infrastruktury. Kolejnym kryterium wyznaczenia węzłów rowerowych jest zbieganie się w danym miejscu kilku szlaków rowerowych zarówno międzynarodowych, krajowych, regionalnych jak i lokalnych. Miejsca te będą potencjalnie zdolne do skumulowania wystarczająco dużego ruchu rowerowego aby stworzyć zapotrzebowanie na tego rodzaju usługi w stopniu przekraczającym próg rentowności. W celu racjonalnego zainwestowania w infrastrukturę, jest możliwe tworzenie bazy obsługującej również inny rodzaj turystów (wodna, konna, pobytowa i inna). Węzeł wyznaczony jest najczęściej w jednej miejscowości, choć czasem stanowią go dwie miejscowości sąsiednie (położone w odległości nie większej niż 3 km), które wspólnie mogą obsługiwać ruch rowerowy i uzupełniać swoją ofertę. W takim przypadku najczęściej jedna miejscowość położona jest przy planowanej trasie a druga w niedalekiej okolicy, choć nie jest to regułą.

Węzły obsługi podzielono na 4 grupy, ze względu na występowanie wybranych usług, które obecnie oferowane są w miejscowościach węzłowych oraz rangę w sieci osadniczej. Miejscowości sklasyfikowano na podstawie współczynnika unikalności usług.

1. W pierwszej grupie znalazły się ośrodki o najwyższej randze, mające najważniejsze znaczenie w hierarchii sieci osadniczej i oferujące najwięcej rodzajów usług (w tym usługi unikalne, występujące w nielicznych ośrodkach). Ośrodki te są w stanie zapewnić w zasadzie pełen zakres usług. W miejscowościach tych w wymagane jest jedynie dostosowanie istniejącej

infrastruktury i oferty turystycznej dla potrzeb ruchu rowerowego oraz w miarę możliwości i potrzeb jej wzbogacanie.

2. Drugą grupę stanowią miejscowości, które oferują mniejszą gamę usług, choć w sieci osadniczej stanowią najczęściej główny ośrodek znaczenia lokalnego. W miejscowościach tych często brak którejs z ważnych usług turystycznych. Najważniejsze to zapewnienie dostosowanej do potrzeb rowerzystów bazy noclegowej.
3. Ośrodki trzeciego rzędu to przeważnie miejscowości wspomagające główne ośrodki gminne. Występują tu nieliczna gama usług, jednakże często jest tu oferowana baza noclegowa. W tych miejscowościach turysta nie będzie mógł skorzystać z wszystkich niezbędnych usług, ale są to dobre miejsca na trasie do noclegu i skorzystania z podstawowych usług.
4. Ostatnią grupę ośrodków węzłowych stanowią niewielkie miejscowości, w których występują jedynie najbardziej powszechne usługi, a czasem wręcz brak usług. Miejscowości te posiadają predyspozycje do stania się istotnymi centrami obsługi turystycznego ruchu rowerowego. Powinna tu być stworzona lub wzbogacana oferta noclegowa i gastronomiczna.

4. Promocja turystyki rowerowej

Zaproponowana sieć tras rowerowych stanowi stanowić powinna podstawę promocji turystyki rowerowej województwa zachodniopomorskiego w kraju i zagranicą. Na trasie turysta powinien zostać poinformowany o atrakcjach na trasie i w jej pobliżu. Również na poziomie lokalnym i subregionalnym istniejące powstałe w przyszłości centra informacji turystycznej, powinny promować szlaki rowerowe lokalne, które nie znalazły się w ciągu tras wchodzących w skład niniejszego opracowania. W wyznaczonych ośrodkach węzłowych wyższego rzędu powinny powstać centra informacji turystycznej, jeżeli jeszcze nie powstały. W miejscach noclegowych na trasie turysta powinien uzyskać informacje (choćby w formie mapki, czy folderu) o interesujących miejscach znajdujących się w pobliżu. W promocje tras lokalnych włączyć się powinny podmioty, które będą beneficjentami ruchu turystycznego. Dzięki zainteresowaniu turystów ofertą lokalną osoby te spędzą na danym terenie dłuższy okres skorzystają z większej liczby noclegów, przynosząc dodatkowe dochody.

5. Trasy rowerowe