

**KONCEPCJA MIĘDZYNARODOWYCH TRAS ROWEROWYCH
W WOJEWÓDZTWIE ZACHODNIOPOMORSKIM**



**SZCZECIN
LISTOPAD 2002**

1. Wstęp

Województwo zachodniopomorskie ze względu na warunki naturalne oraz położenie geograficzne, posiada duży potencjał dla rozwoju turystyki i to nie tylko w skali kraju. Region ten powinien stanowić poważną ofertę również na mapie turystycznej tej części Europy.

Unikatowe w skali Europy walory turystyczne i uzdrowiskowe pasa nadmorskiego i pasma pojeziernego mogą stać się jej głównym czynnikiem uruchamiającym i generującym mechanizm pozytywnych społecznie i ekonomicznie przekształceń strukturalnych.

Charakterystyczną cechą ruchu turystycznego w województwie jest jego koncentracja w pasie nadmorskim, w stosunkowo krótkim sezonie letnim. Prawie 85 % miejsc noclegowych województwa znajduje się na morzem, lecz tylko 18 % z nich stanowi ofertę całoroczną. Tak silna koncentracja czasowa i przestrzenna turystyki, ogranicza dalsze możliwości rozwoju, a także powoduje silną antropopresję na środowisko co może doprowadzić do deprecjacji jego walorów. Dlatego istotną punktu widzenia zrównoważonego rozwoju województwa zachodniopomorskiego jest dywersyfikacja jakościowa, przestrzenna i czasowa oferty turystycznej. Jednym ze sposobów urozmaicenia oferty jest rozwój turystyki aktywnej, w tym turystyki rowerowej.

Pierwszy etap rozwoju tras rowerowych w województwie zachodniopomorskim obejmuje trasę poziomu międzynarodowego, która jest zgodna z propozycją EuroVelo, jako trasa nr 10 wokół Morza Bałtyckiego.

2. Turystyka rowerowa

2.1. Rozwój turystyki rowerowej czynnikiem rozwoju lokalnego i regionalnego

UWARUNKOWANIA ROZWOJU TURYSTYKI ROWEROWEJ

Rozwój turystyki, a tym samym rozwój turystyki rowerowej wychodzi naprzeciw zasadom zrównoważonego rozwoju zawartych w dokumentach międzynarodowych, których sygnatariuszem jest Polska, w tym m.in. Agendy 21, gdzie zaleca się zrównoważony rozwój systemów transportowych nie szkodzących środowisku oraz zachęcanie do korzystania z niesilnikowych środków transportu m.in. przez tworzenie sieci dróg dla rowerów i pieszych.

Regionalna Bałtycka Agenda '21 idzie jeszcze dalej, gdyż zaleca regionalny rozwój sektorowy, co w odniesieniu do systemu transportowego miast i regionów oznacza dążenie do: racjonalności kosztów inwestycyjnych, poprawy bądź przynajmniej utrzymanie obecnych warunków podróżowania, oszczędności energii, poprawy bezpieczeństwa ruchu, ochrony wartości naturalnych i kulturowych, powstrzymania procesów dekoncentracji osadnictwa, zwiększenia dostępności systemów transportu dla osób niepełnosprawnych i osób o różnym

wieku i o różnych dochodach, kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych mieszkańców. Rower jako środek lokomocji ze względu na niezużywanie paliwa, niewielkie oddziaływanie na środowisko, niskie nakłady inwestycyjne i eksploatacyjne w zakresie infrastruktury, niewielką skalę przestrzenną i elastyczność prowadzenia dróg rowerowych spełnia te zalecenia.

Rozwój turystyki rowerowej jest zgodny z podstawowymi zasadami ekorozwoju, tj.:

- jedności w różnorodności, gdyż promuje alternatywne środki transportowe
- dobrowolności, gdyż stwarza możliwość wyboru aktywnej lub biernej formy wypoczynku oraz niezmotoryzowanej formy przemieszczania się w całym łańcuchu transportowym lub tylko w jego części, w formie: samochód + rower (P+B) parkuj samochód i jedź rowerem oraz/ lub pociąg + rower (T+B) dojeżdż pociągiem i jedź dalej rowerem.

Niewątpliwy wpływ na rozwój turystyki rowerowej ma polityka państwa, regionu, miasta, gminy oraz istniejące regulacje prawne w zakresie wykorzystywania roweru w ruchu kołowym oraz rozwoju zagospodarowania turystycznego, jako formy aktywności ekonomicznej mieszkańców. Innym ważnym czynnikiem są możliwości finansowe uczestnika turystyki rowerowej, które wpływają na wybór standardu i zakresu usług turystycznych oferowanych przez organizatorów tej formy turystyki.

Rozwój turystyki posiada wieloaspektowy wpływ na rozwój obszarów zurbanizowanych i terenów wiejskich, przy czym największy wpływ jest z reguły w małych miastach i na terenach wiejskich, gdzie skutki wprowadzenia nowej formy infrastruktury turystycznej i komunikacyjnej są bardziej widoczne, niż w dużych skupiskach miejskich.

Wpływ turystyki rowerowej na rozwój lokalny i regionalny można rozpatrywać w aspektach przestrzennym, społecznym i ekonomicznym, a także w aspekcie multiplikatywnym jako efekcie synergii. Charakterystykę wpływu poszczególnych aspektów aktywności zestawiono w tab1.

Tab. 1. Aspekty wpływu turystyki rowerowej na rozwój obszarów zurbanizowanych i wiejskich:

| ASPEKT PRZESTRZENNY | ASPEKT EKONOMICZNY | ASPEKT SPOŁECZNY | ASPEKT MULTIPLIKATYWNY EFEKT SYNERGII |
|---|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - wzrost dostępności terenu - poprawa stanu technicznego infrastruktury transportowej - poprawa poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego - poprawa krajobrazu kulturowego i estetyki miast i wsi - rozwój agroturystyki - rozwój bazy turystycznej i paraturystycznej/nowe budynki/ - rozwój systemów informacji miejskiej i turystycznej - ochrona wartości naturalnych i kulturowych obszarów - zmniejszenie zanieczyszczeń powietrza | <ul style="list-style-type: none"> - wzrost majątku gmin (powiatów) -wzrost obrotów handlu i usług -wzrost miejsc pracy (zmniejszenie poziomu bezrobocia) - wzrost dochodów właścicieli bazy turystycznej i paraturystycznej - poprawa jakości i standaryzacja bazy turystycznej i gastronomicznej - wzrost dochodów mieszkańców,; | <ul style="list-style-type: none"> - zwiększenie dostępności obszarów, - wzrost aktywności fizycznej społeczeństwa, - wzrost zdrowotności społeczeństwa, - wzrost świadomości ekologicznej - wzrost wykorzystania codziennego roweru jako środka lokomocji w podróżach codziennych (kształtowanie proekologicznych zachowań mieszkańców i turystów) - wzrost poziomu intelektualnego mieszkańców / wzrost znajomości języków obcych, nowe potrzeby wymuszają edukacje mieszkańców - wzrost kontaktów międzyludzkich | <ul style="list-style-type: none"> - wzrost dochodów samorządów / lokalnych regionalnych/, - rozwój innych form turystyki, - zwiększenie atrakcyjności oferty dla turystów: występy artystów, wystawy/ - promocja miast, gmin, regionów - rozwój zagospodarowania turystycznego i infrastruktury transportowej, - wzrost patriotyzmu lokalnego - poprawa warunków środowiska zamieszkania - wzrost współpracy międzyregionalnej i międzynarodowej; |

W planowaniu turystycznych dróg rowerowych należy się kierować następującymi zasadami:

1. Przebieg dróg rowerowych należy rozpatrywać minimum w skali powiatu lub gminy, a najlepiej regionu lub województwa,
2. Drogi rowerowe powinny być połączeniem istniejących dróg dalekiego i lokalnego zasięgu,
3. Drogi powinny być prowadzone przez miejsca szczególnie atrakcyjne (przykład: wzdłuż dolin rzecznych, szlaków pielgrzymkowych, wzdłuż wybrzeży morskich).
4. W miarę możliwości drogi rowerowe powinny w swym przebiegu wykorzystywać dawne, obecnie nie użytkowane nasypy i trasy kolejowe, wały przeciwpowodziowe kanałów i rzek,

5. Drogi powinny łączyć ze sobą miasta i przechodzić przez ich centra,
6. Obiekty handlowe i usługowe oraz noclegowe powinny znajdować się co 25 km, a dostęp do transportu publicznego (kolejowego) powinien być nie w większej odległości niż co 100 km,
7. Dla gości z zagranicy powinna być zapewniona informacja na temat prawa lokalnego /krajowego/ i prawa celnego,
8. Konieczne jest zastosowanie oznakowania charakterystycznego dla obiektów noclegowych i innych stanowiących o atrakcji turystycznej,
9. Informacje dotyczące dróg powinny być aktualne i czytelne

Rozwój turystyki rowerowej może w znaczący sposób podnieść atrakcyjność turystyczną miasta, gminy, powiatu czy województwa. Może wpływać na rozwój agroturystyki dzięki odpowiedniej promocji przez zainteresowane samorządy lokalne, stworzyć wizerunek ekoterenów (miejscowości, gmin). W warunkach polskich rozwój turystyki rowerowej może być znaczącym czynnikiem rozwoju lokalnego, ze względu na istniejący nie wykorzystany potencjał w tym względzie, w tym postaci naturalnych walorów krajoznawczo - turystycznych i przyrodniczych o wysokich wartościach poznawczych, niezbędnej bazy gastronomicznej i noclegowej, a także istniejącej sieci drogowej, która wymaga poza miastami niewielkich stosunkowo przedsięwzięć modernizacyjnych, co nie jest bez znaczenia w obecnej sytuacji ekonomicznej.

2.2. Doświadczenia europejskie i efekt ekonomiczny

Od czasu wynalezienia rower znalazł swoje miejsce w życiu społecznym rozwiniętych krajów. Pełni on ważną rolę w komunikacji lokalnej, a jego główną rolą stała się rekreacja i turystyka. Turystyka rowerowa jako forma turystyki aktywnej odznacza się dużą różnorodnością form, wśród których można wyróżnić specyficzne formy (Tab.2)

Rozwój długodystansowych tras rowerowych w Europie stwarza ogromny potencjał dla europejskiej turystyki. Przykłady wielu krajów Europejskich mogą stanowić doskonałą ilustrację dla tego, jak trasy rowerowe przyczyniły się do wzrostu atrakcyjności wielu regionów i miejscowości. Za przykład może posłużyć miejscowość Grein na trasie Donauradweg w Austrii, gdzie 60 -80 % miejsc hotelowych wykorzystywanych jest przez turystów rowerowych. Wiedeń jest jedną ze stolic, która oferuje zwiedzanie atrakcji na rowerze, czy miasto Drenthe w Holandii przyciągające rocznie na różne imprezy 30,000 turystów rowerowych, którzy pozostawiają w mieście 90 mln Euro.

Tab. 2 Formy turystyki rowerowej

| TURYSTYKA ROWEROWA URLOPOWA | | | TURYSTYKA ROWEROWA REKREACYJNA | |
|---|--|--|---|--|
| Tranzytowa (długodystansowa) | Regionalna | Wędrownicza | Rekreacyjna codzienna | Rekreacyjna turystyka weekendowa |
| Przejazd turystów na trasach atrakcyjnych krajoznawczo i przyrodniczo wzdłuż wybrzeży morskich, łańcuchów górskich, dolin rzecznych, szlakami pielgrzymkowymi do miejsc kultu religijnego przebiegających przez województwo (region) i cały kraj, bądź też przez kilka krajów. | Wybór jednego stałego miejsca pobytu, usytuowanego w atrakcyjnym turystycznie regionie kraju, skąd następuje penetracja tych obszarów. | Wzdłuż szlaków turystyczno – krajoznawczych prowadzących pomiędzy miejscowościami o walorach krajoznawczo-kulturowych. | Obejmuje swym zasięgiem obszary w promieniu dostępności 2-3 godzinnej jazdy rowerem od miejsca zamieszkania, co umożliwia odbycie podróży rowerem w ciągu ok. 1/2 dnia. | Obejmuje obszary usytuowane w zasięgu 1/2 do 1 dnia dojazdu rowerem z miejsca zamieszkania lub też z uwzględnieniem osiągalności miejsc atrakcyjnych turystycznie z wykorzystaniem dojazdu koleją lub samochodem |

W Szwajcarii i Hiszpanii turystyka rowerowa zainspirowała powstanie programów służących rozwojowi możliwości dla tego rodzaju turystyki poprzez programy: *VELOLAND SCHWEIZ* i *PROGRAMA VIAS VERDES*. Na Słowacji, gdzie rower w dalszym ciągu służy jako środek transportu, spokojne drogi uważane są za duży potencjał, gdyż są idealne dla przyciągnięcia turystów rowerowych.

Stopień rozwoju turystyki rowerowej w poszczególnych krajach europejskich pozwala stwierdzić, iż jest to dopiero początek całego procesu.

Wzrost ilości tras rowerowych odzwierciedla się w korzyściach, które przysparza rozwój turystyki rowerowej dla lokalnych społeczności i regionów.

Studium wykonane przez EuroVelo szacuje, że w roku 2020 turystyka rowerowa będzie generować już aż 21,5 mld Euro do europejskiej gospodarki na całym kontynencie. Większość z tych dochodów będzie generowana na terenach wiejskich. Rozwój długodystansowych tras rowerowych będzie wytwarzał popyt na żywność, zakwaterowanie i inne usługi w małych społecznościach, które zostały zapomniane przez turystów zmotoryzowanych. W tych wioskach i małych miasteczkach turyści rowerowi będą mogli zaoferować nowy rynek dla lokalnych małych i średnich przedsiębiorstw.

2.2.1. Projekt EUROVELO

Historia

W latach 1995 - 1997 grupa robocza Europejskiej Federacji Cyklistów opracowała propozycję projektu Europejskiej sieci tras rowerowych znanej obecnie jako EuroVelo. W ramach projektu ma zostać rozwiniętych 12 ogólnoeuropejskich tras rowerowych łączących wszystkie kraje Europy, opartych głównie na istniejących i planowanych trasach krajowych, regionalnych i lokalnych.

Większe odcinki sieci są już gotowe. Inne rozwijają organizacje lokalne i ogólnokrajowe. Pomimo tego, EuroVelo będzie dalej promować i nadzorować bardzo duży program prac nad popularyzacją roweru jak formy transportu, który przynosi korzyści dla środowiska i zdrowia, a nie powoduje poważnych problemów, jakie kojarzymy z transportem samochodowym.

Skala międzynarodowa

Po ukończeniu prac sieć EuroVelo będzie obejmować około 60 000 km tras biegnących przez każdy kraj w Europie. Gdyby taka sieć miała zostać stworzona od zera, to wówczas można by się spodziewać kosztów sięgających 4 do 5 miliardów EURO przy cenach z 1998 roku.

W listopadzie 1997 roku Dyrektor Generalny ds. Transportu Komisji Europejskiej, Robert Coleman, ogłosił pomoc finansową Komisji dla fazy przygotowań projektu EuroVelo. Dla tej fazy Komisja udzieliła 50% budżetu w wysokości 200 000 EURO na przeprowadzenie badania wykonalności projektu oraz stworzenie struktur kierowniczych.

Zarządzanie projektem

Projekt był do tej pory zarządzany przez grupę reprezentującą Europejską Federację Cyklistów, Idéverkstedet De Frie Fugle (Dania) i Sustrans (Wielka Brytania). Grupa powołała do życia kierownictwo oraz grupę ekspertów, aby zapewnić najwyższe standardy zarządzania komercyjnego i technicznego dla fazy wdrożeniowej rozpoczętej w roku 1999.

Po otwarciu pierwszej trasy, Trasy Rowerowej nad Morzem Północnym 2001, następnym celem jest otwieranie co roku nowej trasy aż do roku 2012. Trasy zostaną otwarte po wynegocjowaniu wspólnego standardu. Od tego momentu dzięki procesowi zrównoważonego rozwoju będzie następować ciągła poprawa.

Pierwsze prognozy biznesowe dla EuroVelo wskazują, że w ciągu trzech lat projekt osiągnie roczne obroty w wysokości około 750 000 EURO. Dlatego EuroVelo musi niezwłocznie stworzyć niezbędne struktury profesjonalnego zarządzania w środowisku komercyjnym.

Cele projektu

Cel EuroVelo jest dwójaki: popularyzacja roweru jako środka transportu oraz promocja turystyki rowerowej. Jazda rowerowa będzie popularyzowana na trzy sposoby. Rozwój dalekich tras będzie przynosić korzyści lokalnym rowerzystom często przez cały rok podczas, gdy wprowadzenie jazdy rowerowej na wakacjach powinno zachęcić ludzi do częstszej jazdy po powrocie do domu. Prawdopodobnie najistotniejszym jest fakt, że rozwijanie sieci i rozgłos wokół niej może zwiększyć ruch rowerowy w wielu krajach, w których w przeszłości w wyniku złej polityki on został bardzo ograniczony.

Dzięki inwestycjom w turystykę rowerową europejski przemysł turystyczny będzie systematycznie się rozwijać. Przyniesie to całą gamę korzyści począwszy od ochrony środowiska i stworzeniu znacznych możliwości zatrudnienia na rynku lokalnym w małych i średnich przedsiębiorstwach, a skończywszy na promocji jedności europejskiej oraz utrzymaniu osadnictwa na terenach wiejskich.

Wiele korzyści płynących z tego projektu takich jak redukcja zanieczyszczeń i kongestii lub propagowanie ograniczenia lokalnego ruchu drogowego mogłyby służyć szerokiemu społeczeństwu, a nie tylko samym użytkownikom sieci.

Badanie ekonomicznego wpływu EuroVelo

Wstępne badanie ekonomicznego wpływu EuroVelo przeprowadzone przez Les Lumsdon z Uniwersytetu w Staffordshire (Wielka Brytania) wykazało wzrastające zainteresowanie turystyką rowerową w Europie. Lumsdon nawiązał kontakt z ponad 50 organizacjami, z których kilka pracuje nad sposobami oceny popytu rynkowego oraz ekonomicznego wpływu turystyki rowerowej. Lumsdon ma nadzieję, że ci oraz inni partnerzy, szczególnie z krajów Europy Środkowo-Wschodniej połączą swoje siły i przeprowadzą kompletne badania.

Przykłady: Republika Czeska i Słowenia

Republika Czeska bardzo szybko zdała sobie sprawę z korzyści płynących z EuroVelo i już wyznaczyła północno-południową trasę EuroVelo pomiędzy granicą polską i austriacką (stanowiącą część trasy nr 9 EuroVelo).

Miasto Ołomuniec, w którym krzyżują się trasy EuroVelo nr 6 i 9, już pracuje nad rozwojem obydwu tras stanowiących ramy dla ogólnej sieci tras lokalnych.

EuroVelo udziela pomocy przy opracowywaniu projektów rowerowych, budżetów, polityki oraz zakładaniu grup roboczych na terenie całej Europy; udało się już ten cel osiągnąć na Słowenii. Do badania trasy nr 9 przeprowadzonego przez Centrum Badań Transportu zaangażowano grupy robocze reprezentujące rząd, miasta i organizacje pozarządowe, które opracowały system znaków i szczegółowo zbadały trasę na terenie Słowenii.

2.4. Historia sukcesu rozwoju tras rowerowych w Austrii

Austria znana jest przede wszystkim jako idealne miejsce do uprawiania narciarstwa podczas wypoczynku. Kto mógłby pomyśleć o Austrii jako idealnym miejscu dla turystyki rowerowej? Niewielka Austria (84 000 km²) oferuje łącznie 10 000 km tras rowerowych. Najbardziej atrakcyjne trasy rowerowe prowadzą wzdłuż rzek alpejskich poprzez najpiękniejsze krajobrazowo obszary Austrii. Należą do nich m.in. trasa wzdłuż Dunaju - 305 km, wzdłuż rzeki Salzach - 325 km, czy też dookoła pięknych jezior, jak; jezioro Neusiedler na wschodzie Austrii (40 km), czy dookoła jeziora bodeńskiego na granicy austriacko-niemiecko-szwajcarskiej (320 km).

Pod koniec lat 80 -tych trasa rowerowa wzdłuż Dunaju okazała się wielkim sukcesem i inne regiony rozpoczęły prace nad podobnymi projektami. Wśród nich poczytne miejsce zajmuje Ziemia Salzburska, jeden z najczęściej odwiedzanych przez Polaków regionów Austrii.

W 1991 roku władze federalne regionu salzburskiego podjęły decyzję o przygotowaniu trasy rowerowej biegnącej wzdłuż rzeki Salzach, która będzie się rozpoczynać w Alpach, nieopodal słynnego wodospadu Krimmi, a kończyć się w Salzburgu, łącząc się z trasą wzdłuż Dunaju. W tym samym roku, przy udziale Salzburskiej Organizacji Turystycznej, zaproponowano sposób oznakowania trasy a także przygotowano plan marketingowy, który miał wprowadzić nowy produkt na tradycyjne rynki (Niemcy, Holandia, Belgia, Włochy), gdzie jazda na rowerze jest częścią codziennego stylu życia i wypoczynku.

W czasie sezonu zimowego 1991/92 przygotowano pierwszą broszurę w 4 wersjach językowych, która zawierała dokładny opis trasy wzdłuż rzeki Salzach, łącznie z propozycjami zakwaterowania i innymi dla turystów np. niezbyt drogie restauracje wzdłuż trasy, możliwości wypożyczenia roweru, transport rowerów koleją czy szczególnie warte odwiedzenia miejsca. Produkt był przygotowany do promocji na najważniejszych targach turystycznych(ATB, BIT, ITB) a także kampanii medialnej w specjalistycznych pismach i poczytnych magazynach na rynkach austriackim, niemieckim, holenderskim, belgijskim i włoskim. Efektem tych działań było 20 000 turystów rowerowych, którzy odkryli uroki trasy wzdłuż rzeki Salzach już w pierwszym sezonie.

Po pięciu latach intensywnych działań promocyjno - sprzedażowych (z umieszczeniem produktu w katalogach specjalistycznych tour-operatorów) Tauryjska Trasa Rowerowa wzdłuż rzeki Salzach znalazła się na drugim miejscu w rankingu popularności, zaraz po trasie wzdłuż Dunaju.

Obecnie w czasie sezonu letniego trasę odwiedza 50 000 turystów rowerowych, co daje ok. 300 osób dziennie. Według badań przeprowadzonych na tej trasie wynika, że 58% badanych to osoby o dochodach ok. 30 000 ATS miesięcznie.

Mała alpejska wioska Krimmi, wybierana jest przez 70% turystów jako początek wyruszenia na trasę. W sezonie letnim w Krimii 30% noclegów pochodzi z nowego segmentu, jakim są turyści rowerowi. Także dzięki rozwojowi turystyki rowerowej udało się uniknąć likwidacji kolejki wąskotorowej z Zell do Krimii, która jest często wykorzystywana przez turystów rowerowych w celu uniknięcia najbardziej spadzistego odcinka Trasy Tauryjskiej. Bazę noclegową wzdłuż trasy stanowią: hotele, domy gościnne, pensjonaty B&B akceptują turystów rowerowych, którzy przyjeżdżają tylko na jedną noc. Muszą przy tym przygotować miejsce do przechowania i naprawy roweru czy uprania ubrań. Przygotowują także zdrową żywność, sałatki, drinki energizujące i napoje izotoniczne.

Przeprowadzone badania wykazują wysoki poziom zadowolenia turystów korzystających z Tauryjskiej Trasy Rowerowej, 52% badanych wyraziło chęć ponownego przyjazdu na wakacje. Badanie wykazało także, że czynnikiem sukcesu są promocja i informacja, które pomagają dotrzeć do tych grup specjalnych zainteresowań.

Dzięki współpracy 9 federalnych rządów i narodowej organizacji turystycznej udało się utworzyć specjalną grupę zajmującą się promocją tras rowerowych w Austrii. Efektem współpracy było wydanie katalogu „Trasy rowerowe w Austrii” obejmującego opis 30 największych tras rowerowych, z propozycją 80 hoteli i domów gościnnych specjalizujących się w obsłudze turystów rowerowych. Rocznie dystrybuowanych jest 50 000 tych katalogów.

2.5. Wymogi turystów rowerowych

Wymagania osób uprawiających turystykę rowerową są identyczne jak te, które zostały uwzględnione w realizacji uwiecznionych sukcesem przedsięwzięć. Są to:

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

• WYSOKA JAKOŚĆ I ATRAKCYJNOŚĆ TRAS

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.

Wybór najlepszej trasy zależy od indywidualnej interpretacji, ale takie trasy jak *Donauradweg w Austrii*, *El Camino de Santiago w Hiszpanii*, *Szlak 1000 Zamków w Niemczech* czy *szlak C2C w Wielkiej Brytanii* będą zawsze przyciągały turystów rowerowych.

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.

Np. w Danii, Holandii i Wielkiej Brytanii wprowadzony został spójny system oznakowania i numerowania tras rowerowych, który wyróżnia się z systemu krajowych i lokalnych dróg.

- **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 wędrowek rowerowych.

Np. w Wielkiej Brytanii publikowane są mapy w skali 1:100 000, które dotyczą każdego odcinka Krajowej Sieci Tras 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 całodiennej wędrowki 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 wędrowki 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**

Racjonalna sieć połączeń kolejowych, autobusowych i promowych, 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 wędrowek 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 np. w Danii władze lokalne wydają ok. 270 000 ECU rocznie na marketing, oczekując, iż inwestycja ta zwróci się im w przychodach z turystyki.

VELOLAND w Szwajcarii jest partnerską organizacją łączącą wysiłki władz i branży turystycznej, i ich roczny budżet marketingowy wynosi 2,3 mln ECU.

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.

W Austrii władze turystyczne promują turystykę rowerową od 1987 roku, obecnie ok.1 000 turystów dziennie korzysta z trasy Donauradweg, z których każdy wydaje 30 ECU dziennie.

3. PROGRAM ROZWOJU TURYSTYKI ROWEROWEJ W WOJEWÓDZTWIE ZACHODNIOPOMORSKIM

CELE NA LATA 2003 - 2010

Poniżej przedstawiony jest szczegółowy zakres działań na lata 2003 - 2010, które przyczynią się do wykreowania produktu turystycznego zdolnego do konkurowania na rynkach zagranicznych i krajowym. U podstaw czasowych leży założenie, że akcesja Polski do Unii Europejskiej nastąpi w 2004 roku i możliwy będzie dostęp do funduszy strukturalnych Unii Europejskiej. Natomiast działania roku 2003 mogą być finansowane z funduszy lokalnych i województwa oraz przy wykorzystaniu np. środków Euroregionu Pomerania, a także funduszy przedakcesyjnych UE.

Analiza SWOT uwarunkowań rozwoju turystyki rowerowej w województwie zachodniopomorskim:

Mocne strony:

- atrakcyjne i zróżnicowane środowisko naturalne
- najlepszy w kraju dostęp do Morza Bałtyckiego
- bogactwo zasobów historycznych i kulturowych
- położenie przygraniczne w obszarze morza Bałtyckiego
- prowadzone prace planistyczne w zakresie rozwoju międzynarodowych tras rowerowych województwa zachodniopomorskiego
- wolne, niezagospodarowane tereny pod inwestycje
- poprawiający się wizerunek regionu, z jego walorami przyrodniczymi, dziedzictwem kulturowym

Słabe strony:

- brak wymaganej infrastruktury: bezpieczne ścieżki rowerowe, oznakowanie tras, miejsca postojowe, system wypożyczalni rowerów itp.
- niska świadomość korzyści płynących z rozwoju turystyki rowerowej
- mało rozwinięty produkt turystyczny
- niewystarczająca promocja i informacja turystyczna
- brak bezpieczeństwa turystów i sprzętu
- słaba jakość usług turystycznych

Szanse:

- wejście Polski do Unii Europejskiej
- dostęp do funduszy strukturalnych EU
- uznanie turystyki za jedną z wiodących dziedzin gospodarki regionu zachodniopomorskiego
- zwiększone inwestycje
- maksymalne wykorzystanie predyspozycji turystycznych
- podniesienie konkurencyjności na rynku krajowym i międzynarodowym
- ukierunkowana i konsekwentna promocja produktu turystyki rowerowej
- komercjalizacja i podnoszenie jakości oferty
- szkolenie kadr
- sprawny system zarządzania
- wydłużenie sezonu turystycznego

Zagrożenia:

- brak zaangażowania się samorządów lokalnych w realizację projektu
- niski stopień bezpieczeństwa ludzi i środowiska
- wyjazdy zagraniczne Polaków w poszukiwaniu nowych doświadczeń w turystyce aktywnej i klientów zagranicznych kierujących się do bardziej znanych turystycznie krajów niż Polska
- słaba dostępność komunikacyjna województwa
- brak realizacji rządowych programów dotyczących wsi i rolnictwa
- brak gospodarczego lobbingu politycznego i gospodarczego
- przedłużanie się procesu akcesji do UE
- deprecjacja walorów przyrodniczych i kulturowych

PRIORYTET - rozwój turystyki rowerowej oraz ochrona dziedzictwa kulturowego dla wykorzystania funduszy EU: Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Europejskiego Funduszu Społecznego

Priorytetem programu rozwoju turystyki rowerowej w województwie zachodniopomorskim jest uzyskanie spójności z komponentem „Rozwój turystyki, rekreacji i ochrona dziedzictwa kulturowego” priorytetu „Restrukturyzacja bazy ekonomicznej regionów i tworzenie warunków jej dywersyfikacji” Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego

Region zachodniopomorski posiada wiele naturalnych zasobów (często jeszcze niewykorzystanych), które sprawiają, że jest to region bardzo atrakcyjny, włączając jego piękną scenerię a także dziedzictwo i kulturę. Zostało to ujęte w analizie SWOT po stronie mocnych stron. Jako słabą stronę analiza SWOT wymienia: słabą ofertę i jakość usług turystycznych, niewystarczający stan infrastruktury turystycznej.

Zwiększone inwestycje oraz maksymalne wykorzystanie predyspozycji turystycznych sprawia, że turystyka - w tym turystyka rowerowa - stanie się wiodącą dziedziną gospodarki regionu zachodniopomorskiego, konkurencyjną na rynkach międzynarodowych.

Ochrona dziedzictwa kulturowego przyczyni się do budowy tożsamości regionalnej i integracji społeczności. Należy wspierać działania mające na celu utrzymanie w dobrym stanie zabytków województwa, zapewniając szeroką ofertę kulturalną, aby w jak najlepszy sposób wykorzystać możliwości regionu.

Niniejszy program zakłada podjęcie działań, które powinny stanowić założenia do realizacji działań w ramach Zintegrowanych Programów Operacyjnych dla Turystyki

3.1. Działanie: Marketing, promocja oraz utworzenie struktury organizacyjnej dla rozwoju turystyki rowerowej w województwie zachodniopomorskim

Cel główny:

- **optymalne i dynamiczne wykorzystanie predyspozycji turystycznych regionu dla rozwoju turystyki rowerowej**

Uzasadnienie:

Turystyka rowerowa, jako integralna część całego obszaru turystyki powinna zająć znaczącą pozycję w gospodarce regionu.

Sezonowość oferty produktów turystycznych, brak skoordynowanej promocji, niewielki zasięg działań marketingowych oraz słaby lobbing uniemożliwiają tej dziedzinie gospodarki stabilny i zrównoważony rozwój. Atutem województwa, oprócz walorów przyrodniczo - krajobrazowych jest dobry klimat wokół turystyki wśród lokalnych społeczności i bogata oferta kulturalna. To stwarza szansę realizacji głównego celu jakim jest maksymalne i dynamiczne wykorzystanie predyspozycji turystycznych regionu.

Konieczne jest także wzmocnienie struktur w ramach sektora turystycznego, powołanie organizacji - zrzeszenia sieci dla zarządzania produktem turystyki rowerowej i ścisłej współpracy z Regionalną Organizacją Turystyczną i Lokalnymi Organizacjami turystycznymi w powiatach, zwłaszcza tych, które będą stanowiły węzły obsługi turystów rowerowych. Będzie to organizacja zrzeszająca branżę turystyczną i samorządy lokalne.

Cele szczegółowe działania:

- utworzenie organizacji zarządzającej rozwojem turystyki rowerowej w regionie zachodniopomorskim
- utworzenie silnego lobby turystycznego poprzez wspólne działania władz i zrzeszeń turystycznych
- wylansowanie za pomocą narzędzi marketingowych produktu turystyki rowerowej w województwie zachodniopomorskim
- promocja tradycji regionu
- ukierunkowana prezentacja oferty turystyki rowerowej na targach turystycznych krajowych i zagranicznych
- opracowanie materiałów i wydawnictw promocyjnych

Kryteria selekcji projektów:

- wzmocnienie i stabilizacja sektora turystycznego w województwie

- projekty muszą leżeć w obszarze interwencji Funduszy Strukturalnych UE
- zdolność wiązania z innymi produktami i dostawcami produktów
- tworzenie dodatkowych źródeł dochodów dla ludności rolniczej
- zaangażowanie w marketing regionalnego produktu turystycznego
- zdolność wydłużenia sezonu turystycznego
- zdolność wytworzenia nowych miejsc pracy

Wskaźniki monitorowania:

Produktu

- liczba wspieranych inicjatyw marketingowych
- liczba opublikowanych materiałów promocyjnych
- liczba organizacji biorących udział w targach
- liczba organizowanych imprez targowych
- liczba przeprowadzonych badań marketingowych
- liczba kampanii promocyjnych

Rezultatów:

- 1060 kilometrów oznakowania trasy
- 8 przeprowadzone badania marketingowe
- 15 przygotowanych i rozdyskretuowanych materiałów promocyjnych
- 10 przeprowadzonych kampanii promocyjnych
- 30 udziałów w specjalistycznych targach i workshopach

Oddziaływania:

- 120 utworzonych nowych miejsc pracy
- wzrost liczby odwiedzających turystów region min. 7% rocznie
- wzrost udziału przychodów z turystyki rowerowej w ogólnych przychodach z turystyki w województwie

Końcowi beneficjenci:

Formalnie zarejestrowane organizacje pozarządowe, jednostki samorządu terytorialnego, jednostki samorządu gospodarczego, osoby prowadzące turystyczną działalność gospodarczą.

3.2. Działanie: Zorganizowanie i przeprowadzenie szkoleń dla obecnych i przyszłych pracowników sektora turystycznego, w tym zajmującego się docelowo obsługą turystów rowerowych, także dla osób niepełnosprawnych

CEL GŁÓWNY

Utworzenie i usprawnienie jednolitego systemu informacji i promocji regionu, w tym wykreowanie wizerunku jako regionu atrakcyjnego i przyjaznego do uprawiania turystyki rowerowej

Uzasadnienie:

Aby można było zrealizować działania zaplanowane w części 1.1. i aby organizacja funkcjonowała zgodnie ze swoim przeznaczeniem oraz pełniła podstawowe funkcje czyli informacyjną, promocyjną i lobbing, niezbędne jest przeprowadzenie serii szkoleń zorganizowanych zgodnie z normami europejskimi. Dodatkowo działania te pozwolą podnieść poziom umiejętności i kwalifikacji wśród osób niepełnosprawnych oraz ułatwią im ponowną integrację, co z kolei da im szansę na podjęcie pracy w sektorze turystycznym i zmniejszy uprzedzenia ze strony osób zdrowych.

Cele szczegółowe:

- zorganizowanie systemu szkoleń (narzędzia, tematyka, wykładowcy, dobór uczestników, badanie predyspozycji do wykonywania określonych zadań)
- zorganizowanie i wprowadzenie w ramach szkoleń jednolitego systemu promocji atrakcji i produktu turystyki rowerowej województwa zachodniopomorskiego
- zatrudnienie w tzw. węzłowych punktach obsługi turystów rowerowych (np. przy punktach informacji turystycznej) pracowników, w tym osób niepełnosprawnych, którzy przeszli odpowiednie szkolenia - posiadających wysoki stopień kwalifikacji
- zapewnienie osobom niepełnosprawnym odpowiednich, wymaganych przez nie warunków do wykonywania pracy

Kryteria selekcji projektów:

- projekty muszą leżeć w obszarze interwencji funduszy strukturalnych UE
- zdolność wytwarzania nowych miejsc pracy
- wspieranie integracji z osobami niepełnosprawnymi

- szkolenie powinno prowadzić do określonych kwalifikacji

Wskaźniki monitorowania:

Produktu:

- 12 kursów szkoleniowych
- 250 osób przeszkolonych
- liczba osób niepełnosprawnych uczestniczących w szkoleniach - 60

Rezultatu:

- 80% uczestników pomyślnie zakończyło szkolenie
- 50 % przeszkolonych jest zatrudnionych w węzłach informacji i obsługi turystów rowerowych
- 80% przeszkolonych niepełnosprawnych zatrudnionych jest w węzłach informacji i obsługi turystów rowerowych

Oddziaływania:

- 60 utworzonych miejsc pracy
- jakość obsługi i promocji produktu turystyki rowerowej w regionie jest ujednoczona
- 80% poziom zadowolenia osób korzystających z punktów obsługi turystów rowerowych
- wzrost liczby odwiedzających region turystów rowerowych o 7% rocznie
- wzrost przychodów z turystyki rowerowej

Końcowi beneficjenci:

Formalnie zarejestrowane organizacje pozarządowe, jednostki samorządu terytorialnego, jednostki samorządu gospodarczego, osoby prowadzące turystyczną działalność gospodarczą, instytucje szkoleniowe.

3.3. DZIAŁANIE: Wspieranie przedsięwzięć sprzyjających wzbogaceniu oferty turystyki rowerowej oraz usług okołoturystycznych

CEL GŁÓWNY:

Wzbogacenie oferty turystyki rowerowej oraz wachlarza usług okołoturystycznych

Uzasadnienie:

Inwestycje poczynione w ramach wspierania MŚP, których produktem jest wzbogacenie oferty turystyki rowerowej - jak sprawna sieć wypożyczalni i inne usługi okołoturystyczne, przyniosłyby korzyści nie tylko dla wspomnianych przedsiębiorstw, ale przede wszystkim wzmocniłyby wizerunek regionalnej turystyki i wzbogaciły wachlarz proponowanych usług. W większości przypadków głównym hamulcem wpływającym negatywnie na rozwój w/w przedsięwzięć są problemy finansowe i niemożność zdobycia środków na rozpoczęcie lub kontynuację inwestycji.

Cele szczegółowe:

- wzbogacenie oferty - tworzenie sieci wypożyczalni i naprawy rowerów, logistyka sprzętu i bagażu oraz urozmaicenie wachlarza usług: np. kręgielnie, wypożyczalnie sprzętu turystycznego
- zwiększenie korzyści gospodarczych uzyskanych z turystyki
- udział w organizacji akcji promocyjnych
- zwiększenie kapitału inwestycyjnego w turystyce

Kryteria selekcji projektów:

- zdolność wiązania z innymi produktami turystycznymi i dostawcami produktów
- zdolność wytwarzania nowych miejsc pracy
- potencjał do przyciągania inwestycji sektora prywatnego
- zaangażowanie w marketing regionalnego produktu turystycznego
- projekty muszą leżeć w obszarze interwencji funduszy strukturalnych UE

Wskaźniki monitorowania:

Produktu:

- liczba złożonych projektów
- liczba inwestycji

Rezultatu:

- 50 zrealizowanych projektów
- 80% turystów rowerowych odwiedzających region jest zadowolonych z oferty podstawowej i usług okołoturystycznych

Oddziaływania:

- utworzenie 100 nowych miejsc pracy
- wzrost liczby odwiedzających region turystów rowerowych o 7% rocznie
- wzrost przychodów z turystyki rowerowej

Końcowi beneficjenci:

Formalnie zarejestrowane organizacje pozarządowe, jednostki samorządu terytorialnego, jednostki samorządu gospodarczego, osoby prowadzące turystyczną działalność gospodarczą, instytucje szkoleniowe.

3.4. DZIAŁANIE: Rozbudowa oraz poprawa jakości bazy noclegowej przystosowanej do obsługi turystów rowerowych

CEL GŁÓWNY:

- **optymalne i dynamiczne wykorzystanie predyspozycji turystycznych regionu dla rozwoju turystyki rowerowej**

Uzasadnienie:

W celu konkurencyjności branży turystycznej na rynku krajowym i rynkach zagranicznych walory naturalne muszą być poparte wieloma atrakcjami o wysokiej jakości i odpowiednią bazą noclegowo - gastronomiczną spełniającą oczekiwania określonego segmentu rynku, jak : pensjonaty, hotele, kwatery agroturystyczne, schroniska.

Oprócz tworzenia nowej bazy turystycznej niezbędne są zmiany dotyczące istniejących już obiektów, które nie spełniają podstawowych wymogów sanitarnych i związanych z ochroną środowiska.

Zwiększenie ilości miejsc i poprawa jakości obiektów noclegowych, w tym dostosowanych do potrzeb turystów rowerowych, pociągną za sobą wzrost liczby turystów odwiedzających region Pomorza Zachodniego. Dbanie o jakość usług, poziom bezpieczeństwa i zróżnicowanie cenowe pozwalające zaspokoić potrzeby różnych gości dodatkowo sprawią, że wykorzystanie miejsc noclegowych z roku na rok będzie wzrastało.

Cele szczegółowe działania:

- wypromowanie mniej znanych turystycznie obszarów województwa
- stworzenie bogatej, całorocznej oferty turystycznej - atrakcyjnych obiektów noclegowych w mniej znanych turystycznie obszarach województwa
- rozbudowa bazy noclegowej o europejskim standardzie turystycznym: hotele jedno – i dwugwiazdkowe

- zwiększenie liczby kempingów i schronisk oraz podniesienie poziomu stanu sanitarnego już istniejących obiektów
- selektywny rozwój infrastruktury turystycznej bez szkody dla środowiska
- standaryzacja agroturystyki
- zwiększenie korzyści gospodarczych uzyskanych z turystyki
- zwiększenie kapitału inwestycyjnego w turystyce

Kryteria selekcji projektów:

- wzmocnienie i stabilizacja sektora turystycznego w województwie
- projekty muszą leżeć w obszarze interwencji funduszy strukturalnych UE
- zdolność wytworzenia nowych miejsc pracy
- komplementarność z innymi produktami i dostawcami produktów
- rozpowszechnianie idei eko-turystyki i haseł związanych ze zdrowym produktem turystycznym
- tworzenie dodatkowych źródeł dochodów dla ludności rolniczej
- zdolność wydłużenia sezonu turystycznego
- zaangażowanie w marketing regionalnego produktu turystycznego

Wskaźniki monitorowania:

Produktu:

- liczba złożonych projektów budowy nowych obiektów noclegowych
- liczba złożonych projektów modernizacji istniejących obiektów noclegowych

Rezultatu:

- ilość wybudowanych nowych obiektów noclegowych - 10
- ilość obiektów noclegowych, których standard został podniesiony - 12
- 80% osób korzystających z nowych i odremontowanych obiektów jest zadowolona
- ilość noclegów sprzedanych przez 1 rok we wspieranych ośrodkach noclegowych wzrosła o 25%

Oddziaływania:

- utworzenie 70 nowych miejsc pracy

3.5. Działanie : Budowa ścieżek rowerowych

CEL GŁÓWNY:

- **optymalne przygotowanie niezbędnej infrastruktury dla rozwoju turystyki rowerowej**

Uzasadnienie:

W celu konkurencji i włączenia się do międzynarodowego rynku turystyki rowerowej konieczne będzie techniczne wsparcie wyznaczonych tras rowerowych . Prace będą obejmowały budowę ścieżek w najbardziej krytycznych punktach trasy, utwardzanie gruntu, oraz inne formy podnoszenia jakości trasy. Odcinki trasy wymagające najpilniejszych inwestycji wskazane zostały w części tabelarycznej opisującej przebieg tras

Najkosztowniejszą inwestycją będzie budowa ścieżek, co powinno stanowić. ok. 20 % - 200 km planowanej międzynarodowej trasy rowerowej, przebieg której zaplanowany jest na terenie województwa zachodniopomorskiego.

Cele szczegółowe działania:

- ułatwienie wypromowania atrakcji woj. zachodniopomorskiego
- utworzenie systemu bezpiecznego poruszania się po trasie rowerowej

Oddziaływanie:

- utworzenie 5 miejsc pracy

4. Międzynarodowe trasy rowerowe województwa zachodniopomorskiego

4.1 .Warunki rozwoju turystyki rowerowej w województwie zachodniopomorskim

Wspomniana na wstępie potrzeba dywersyfikacji produkty turystycznego w województwie zachodniopomorskim, realizowana m.in. przez turystykę rowerową wymaga działań, podobnych do tych, które podjęto w Europie. Przyciągnięcie turystów rowerowych, możliwe jest przez wyznaczenie międzynarodowych tras rowerowych, które stanowiłyby klarowny produkt turystyczny i tworzyłyby szkielet sieci szlaków rowerowych w województwie. Bardzo popularnym produktem turystyki rowerowej są trasy wykorzystujące tematykę przyrodniczą i historyczną. Zachodniopomorskie ze swymi walorami przyrodniczymi i kulturowymi stanowi znakomite pole do rozwoju tego typu tras tematycznych.

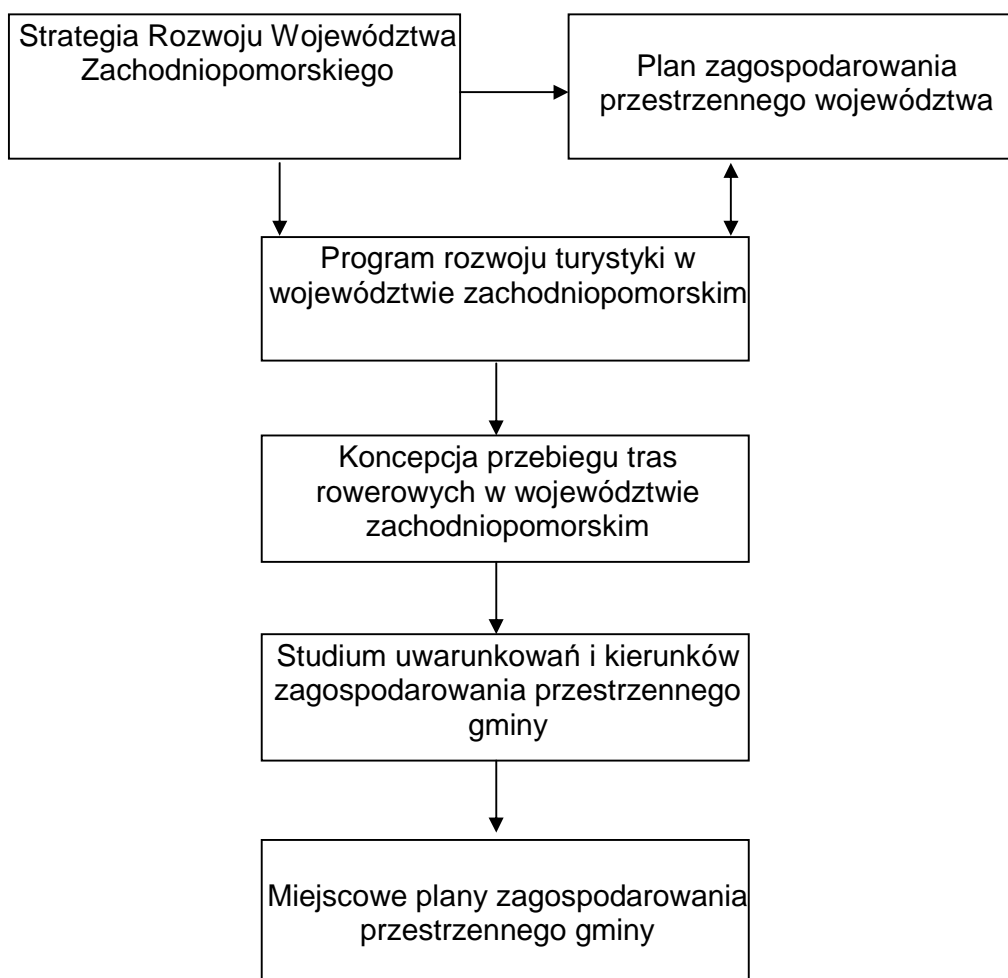
Rozwój turystyki rowerowej stwarza ogromne możliwości wzrostu ekonomicznego wielu społeczności lokalnych. Dotychczasowe doświadczenie wielu krajów europejskich przyniosły pozytywne efekty. Turystyka rowerowa jest świetnym sposobem wypoczynku i pozyskuje coraz więcej zwolenników.

4.2. Założenia ogólne

W schemacie EuroVelo - Europejskiej Sieci Tras Rowerowych przez teren województwa zachodniopomorskiego przebiega część trasy Nr 10 - „HANZEATYCKA” trasa wokół Bałtyku, która swoim zasięgiem łączy wszystkie kraje basenu Morza Bałtyckiego.

Trasa ta przebiega przez obszar Polski w dwóch korytarzach, co służy wykorzystaniu różnorodnych walorów środowiska naturalnego. Na terenie województwa zachodniopomorskiego jest to znaczny odcinek Trasy Nadmorskiej wraz z pętlą wokół Zalewu Szczecińskiego i Trasa Tysiąca Jezior. W toku prac projektowych zaproponowano dodatkowo jeszcze jedną trasę o charakterze transgranicznym, jest nią Trasa Nadodrzańska.

Ryc. 1. Opracowania planistyczne w procesie tworzenia ścieżek rowerowych w województwie zachodniopomorskim



Jednym z celów projektu było przygotowanie podstawowej informacji planistycznej, która umożliwi wypromowanie produktu turystyki rowerowej i staną początkiem technicznych

prac projektowych oraz wspomogą gminy w aplikowaniu o zewnętrzne środki finansowe. Schemat powiązań opracowań planistycznych przedstawia ryc.2.

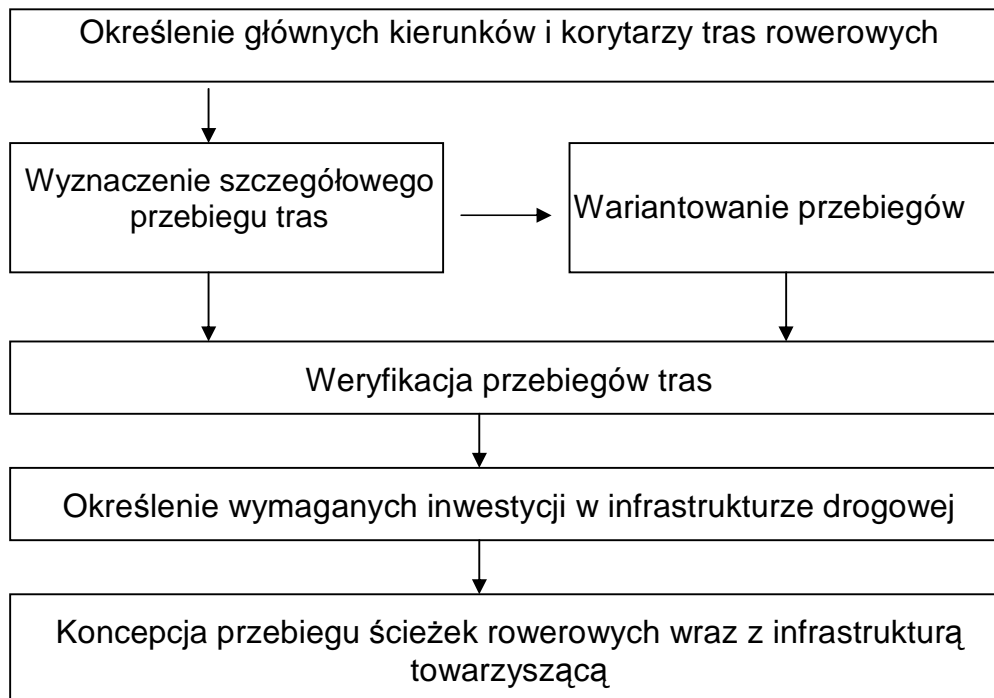
Uwzględniając wytyczne EuroVelo sporządzania tras rowerowych przyjęto podstawowe założenia, którymi kierowano się przystępując do projektowania tras rowerowych, są nimi:

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. prowadzenie tras terenami o ciekawych walorach przyrodniczych i rekreacyjnych
5. wykorzystanie istniejącej sieci dróg lokalnych
6. na terenach leśnych utrzymanie nawierzchni gruntowej, a w miarę jej stanu technicznego ulepszenie
7. uwzględnienie zapotrzebowania na bazę noclegowo - gastronomiczną oraz miejsc chwilowego odpoczynku w ciągach tras rowerowych
8. określenie odcinków tras wymagających działań inwestycyjnych (np. budowa ścieżki, stabilizowanie i utwardzenie podłoża gruntowego, przebudowa nieczynnych linii kolejowych)

Sam proces formułowania koncepcji przebiegu przedstawia ryc.2. Prace prowadzone były metodą indywidualnych konsultacji z gminami oraz innymi podmiotami będącymi właścicielami lub zarządcami terenów (dyrekcją Wolińskiego Parku Narodowego, poszczególne Nadleśnictwa, Urząd Morski), po których zaplanowany jest przebieg trasy. Prace projektowe prowadzone były przy ścisłej współpracy z Polskim Towarzystwem Turystyczno – Krajoznawczym. Pozwoliło to na określenie: optymalnego przebiegu trasy, obecnego standardu nawierzchni i priorytetowych zadań, które podniosą jakość oferowanej trasy.

Wymienione trasy podzielone zostały na kilkadziesiąt odcinków, które charakteryzowane były pod kątem rodzaju nawierzchni, atrakcji turystycznych, zagospodarowania turystycznego, oraz uwag dotyczących przeprowadzenia niezbędnych prac. Należy dążyć by z czasem cała trasa biegła utwardzoną nawierzchnią, pozwalającą na szybką, bezpieczną i komfortową jazdę. Najpilniejsze prace to utwardzenie trudnych do przejechania odcinków po drogach gruntowych, a także odseparowanie ruchu rowerowego w ciągach dróg o dużym natężeniu ruchu samochodowego. Istnieje również potrzeba właściwego oznakowania znakami drogowymi w punktach kolizyjnych (np. skrzyżowania drogami o dużym natężeniu pojazdów).

Ryc. 2. Proces formułowania koncepcji tras rowerowych



Wszystkie trasy powinny zostać oznakowane jako rowerowe szlaki turystyczne. 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 i dopiero po przeprowadzeniu inwestycji polegających na budowie ścieżek, utwardzeniu terenu itp. możliwe będzie dopuszczenie ruchu turystycznego po wyznaczonych trasach.

Kolejnym istotnym z punktu widzenia elementem projektu powinno być wskazanie węzłów, tzn. miejsc, w których ruch rowerowy powinien być rozprowadzany w różnych kierunkach. Węzły te powinny posiadać odpowiednią bazę noclegową i gastronomiczną, punktu informacji turystycznej oraz inną infrastrukturę towarzyszącą (warsztaty naprawy, wypożyczalnie rowerów itp.)

Projekt powstał przy wykorzystaniu Geograficznych Systemów Informacji (GIS), w ramach którego rozpoczęta została budowa elektronicznej bazy danych. Ma to istotne znaczenie przy realizacji programu, pozwoli bowiem na monitoring postępu prac i łatwą identyfikację problemów.

Parametry ścieżek rowerowych

Nowobudowane ścieżki rowerowe powinny spełniać określone parametry. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2.03.1999, (Dz.U.99.43.430):

I. SZEROKOŚĆ ŚCIEŻKI ROWEROWEJ POWINNA WYNOŚĆ NIE MNIEJ NIŻ:

1. 1,5 m - gdy jest ona jednokierunkowa
2. 2,0 m - gdy jest ona dwukierunkowa
3. 2,5 m - gdy ze ścieżki jednokierunkowej mogą korzystać piesi

II. POCHYLENIE PODŁUŻNE ŚCIEŻKI ROWEROWEJ:

1. nie powinno przekraczać 5%
2. w wyjątkowych przypadkach dopuszcza się większe, nie przekraczające 15%

III. POCHYLENIE POPRZECZNE POWINNO BYĆ:

1. jednostronne i wynosić od 1% do 3%

IV. Usytuowanie ścieżki względem jezdni powinno zapewniać bezpieczeństwo ruchu.

Odległość od krawędzi jezdni, z zastrzeżeniem ust. 3 i 4, nie powinna być mniejsza niż:

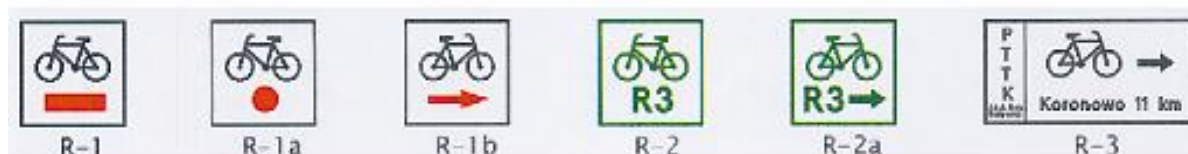
- 1) 10,0 m - w wypadku ulicy klasy S,
- 2) 5,0 m - w wypadku ulicy klasy GP,
- 3) 3,5 m - w wypadku ulicy klasy G.
- 4) Na ulicy klasy Z, L lub D ścieżka rowerowa może być usytuowana bezpośrednio przy jezdni lub przy pasie postojowym.
- 5) Ulica klasy L lub D w strefie zamieszkania może nie mieć wyodrębnionej jezdni i chodników (ścieżek rowerowych) .
- 6) W wyjątkowych wypadkach, uzasadnionych warunkami miejscowymi oraz przy przebudowie albo remoncie ulic, o których mowa w ust. 1, dopuszcza się usytuowanie chodnika bezpośrednio przy jezdni, przy czym w wypadku ulic klasy S i GP - pod warunkiem zastosowania ogrodzenia oddzielającego chodnik od jezdni lub innych urządzeń zapewniających bezpieczeństwo ruchu. 4. Na drodze klasy GP, G lub Z poza terenem zabudowy, w zależności od potrzeb, może być stosowany samodzielny ciąg pieszy lub pieszo-rowerowy, usytuowany poza pasem drogowym lub chodnik na koronie drogi, oddzielony od jezdni bocznym pasem dzielącym o szerokości nie mniejszej niż 1,0 m. 5. W wypadkach, o których mowa w ust. 2 i 3, chodnik powinien być wyniesiony ponad krawędź jezdni lub pasa postojowego na wysokość od 6 cm do 16 cm i oddzielony krawężnikiem. Ustalenie to nie dotyczy stref zamieszkania, przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów.

Oznakowanie tras rowerowych

Istotnym działaniem umożliwiającym pokonywanie tras rowerowych przez turystów, jest właściwe oznakowanie tras jako szlaki rowerowe

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 rozróżniając szlaki krajowe i międzynarodowe (ryc. 3)

Ryc.3. 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.

PRZEBIEG TRAS

Trasa Nadmorska – trasa ta ma przebieg równoleżnikowy, prowadzi wzdłuż wybrzeża morskiego. Od brzegu morskiego trasa odchodzi na południe jedynie na obszarze Wolińskiego Parku Narodowego, Trzebiatowie i w gminie Postomino. Trasa przebiega przez wszystkie nadmorskie miejscowości w województwie. Ważne jest połączenie tej trasy z trasami lokalnymi odchodzącymi na południe. Pozwoliło by to uatrakcyjnić pobyt nad morzem, jednocześnie wprowadzając ruch turystyczny na tereny oddalone od morza.

Z uwagi na bardzo dobrze rozwiniętą bazę noclegową w pasie nadmorskim, turysta może zatrzymać się praktycznie w każdej miejscowości. Szczególnie predysponowane do stania się miejscami węzłowymi na trasie są:

1. Świnoujście
2. Międzyzdroje
3. Wisetka
4. Dziwnów
5. Łukęcin -

6. Pobierowo
7. Rewal
8. Niechorze
9. Sadlno
10. Trzebiatów
11. Mrzeżyno
12. Dźwirzyno
13. Kołobrzeg
14. Ustronie Morskie
15. Sarbinowo – Chłopy
16. Mielno
17. Łazy – Osieki Koszalińskie
18. Dąbki – Bukowo Morskie
19. Darłowo
20. Rusinowo
21. Jarosławiec
22. Łącko
23. Marszewo

Pętla Wokół Zalewu Szczecińskiego przebiega od Nowego Warpna przez Szczecin, Goleniów, Stepnicę, Kamień Pomorski, Wolin do Świnoujścia, okrążając Zalew Szczeciński i rzekę Dziwną z Zalewem Kamieńskim.

Miejscowości węzłowe:

1. Świnoujście
2. Świnoujście Przytor
3. Wapnica – Lubin
4. Karnocice – Dargobądz
5. Wolin
6. Sierosław
7. Kamień Pom – Żótcino
8. Sibir
9. Reclaw
10. Czarnocin
11. Stepnica
12. Goleniów
13. Lubczyna
14. Szczecin
15. Police
16. Trzebież
17. Warnołęka
18. Nowe Warpno

Trasa Tysiąca Jezior – trasa ta podobnie jak Nadmorska posiada przebieg równoleżnikowy. Prowadzi ona przez najbardziej malownicze obszary pojezierza pomorskiego. Na terenie województwa zachodniopomorskiego, swój początek bierze w Osinowie Dolnym i biegnie przez Cedynię w kierunku Myśliborza, Barlinka, następnie przez Choszczno, Ińsko, Drawsko Pomorskie. W Złocięncu znajduje się pętla wokół Drawskiego Parku Krajobrazowego przez Połczyn Zdrój do Czaplina. Dalej trasa prowadzi przez Borne Sulinowo, Szczecinek, Biały Bór do granicy województwa (dalej Miastko w woj. Pomorskim). Trasa ta ma szczególne

znaczenie w rozwoju turystyki na tych terenach. Pasma pojezierzy posiada wciąż niewykorzystany potencjał dla rozwoju turystyki. Największe rezerwy zachowują pojezierza Myśliborskie i Drawskie.

Miejscowości węzłowe:

1. Osinów
2. Cedynia
3. Moryń
4. Narost – Jelenin
5. Trzczańskie Zdrój
6. Myślibórz
7. Lipiany
8. Barlinek
9. Pełczyce
10. Choszczno
11. Wapnica
12. Dobrzany
13. Ińsko
14. Węgorzyno
15. Drawsko Pomorskie
16. Złocieniec
17. Połczyn Zdrój
18. Stare Drawsko
19. Czaplinek
20. Lubowo – Rekowo
21. Borne Sulinowo
22. Szczecinek
23. Spore
24. Biały Bór

Trasa Nadodrzańska – biegnąca południkowo od Szczecina wzdłuż Odry w kierunku Kostrzyna w woj. lubuskim. Szlak ten przebiega wzdłuż miejscowości w których znajdują się przejścia graniczne tj. Gryfino, Krajnik Dolny i Osinów Dolny. Trasa ta tworzy integralną całość ze szlakiem nadodrzańskim biegnącym po stronie niemieckiej, dając możliwość przejazdu na sąsiedni brzeg Odry na przejściach granicznych. Trasy te mają więc również duże znaczenie integrujące tereny przygraniczne.

Miejscowości węzłowe:

1. Szczecin
2. Gryfino
3. Widuchowa
4. Krajnik Dolny – Zatoń Dolny
5. Gozdowice – Czelin
6. Namyslin

Szczegółowy przebieg tras zawiera część tabelaryczna i załączniki graficzne.

5. Koszty

Tabela finansowa dla programu operacyjnego rozwoju turystyki rowerowej w województwie zachodniopomorskim w okresie 2003-2010w tys. Euro)

| Działanie | Koszty ogółem | Koszty publiczne ogółem | Koszty publiczne | | | | | | | Prywatne |
|--|---------------|-------------------------|------------------|--------------|------------|---------------|-------------|------------|-------------|-------------|
| | | | Wkład Wspólnoty | | | Wkład Państwa | | | | |
| | | | Ogółem | ERDF | ESF | ogółem | centralny | Regionalny | lokalny | |
| Marketing i promocja | 815 | 815 | 650 | 650 | 0 | 165 | 140 | 110 | 0 | 0 |
| Szkolenia dla pracowników sektora turystycznego. | 570 | 570 | 350 | 0 | 350 | 220 | 110 | 110 | 0 | 0 |
| Wspieranie usług okołoturystycznych | 2450 | 1950 | 950 | 950 | 0 | 1000 | 500 | 0 | 0 | 500 |
| Rozbudowa i poprawa jakości bazy noclegowej | 1825 | 1325 | 950 | 950 | 0 | 375 | 500 | 0 | 0 | 500 |
| Budowa ścieżek rowerowych | 11000 | 11000 | 11000 | 11 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 000 | 0 |
| Ogółem | 16660 | 15660 | 13900 | 13550 | 350 | 1760 | 1250 | 220 | 4000 | 1000 |

PODSUMOWANIE

Rozwój tras rowerowych województwa zachodniopomorskiego stanowi jedną ze szczególnych szans rozwojowych w perspektywie przystąpienia Polski do Unii Europejskiej. Priorytetowym celem jest wyjście naprzeciw potrzebie upowszechniania alternatywnego środka transportu oraz rozwoju obszarów wiejskich, przez które w większości przebiegają trasy rowerowe.

Pierwszy etap prac obejmujący wytyczenie trasy poziomu międzynarodowego umożliwi włączenie się do międzynarodowego programu EuroVelo, co będzie miało bezpośredni wpływ na promocję regionu oraz rozwój turystyki. W wielu krajach europejskich turystyka rowerowa uznana została za ważny czynnik rozwoju regionalnego. Często tylko dzięki rowerowi możliwe stało się dotarcie do zapomnianych, atrakcyjnych miejscowości i ożywienie ich gospodarek właśnie poprzez turystów rowerowych.

Pełna realizacja programu wymaga zarówno nakładów czasowych jak i finansowych, a przede wszystkim konsekwencji w działaniu. Koszt finansowy przewiduje połączenie środków pochodzących z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej, jak i udziału własnego, z tym że ze znaczną przewagą unijnych. Zasoby finansowe służyć mają wypracowaniu spójnego systemu utworzenia profesjonalnego produktu turystyki rowerowej z całą niezbędną infrastrukturą usług okołoturystycznych. Krytycznym punktem sukcesu ekonomicznego będzie skuteczny marketing oraz profesjonalizm kadr. Działania te przyczynią się do utworzenia nowych miejsc pracy w środowisku wiejskim, które będą bezpośrednio lub pośrednio zaangażowane w proces tworzenia produktu turystycznego.

Zadania zrealizowane w 2002 roku położyły „kamień węgielny” w procesie dalszego wdrażania projektu. Wykonane szczegółowe prace planistyczne, w uzgodnieniu z samorządem gminnym, umożliwią podejmowanie dalszych kroków, przede wszystkim przygotowywanie projektów realizacyjnych przedstawionych w działaniach 1-5. Będzie się to wiązało z pozyskiwaniem środków finansowych na ich realizację.

Doświadczenie wielu krajów wskazuje na konieczność stworzenia sprawnego systemu zarządzania projektem. Dlatego też w roku 2003 powinna zostać powołana organizacja na zasadzie non-profit - stowarzyszenie, fundacja - stanowiąca reprezentację zainteresowanych jednostek. Wpłyne to na zwiększenie możliwości pozyskiwania środków finansowych dla realizacji wspólnego celu.

Rok 2003 stanowić będzie także początek działań promocyjnych regionu Pomorza Zachodniego jako atrakcyjnego miejsca wypraw rowerowych zarówno na turystycznych targach krajowych jak i zagranicznych.

Część tabelaryczna

Trasa nadmorska

Trasa wokół Zalewu Szczecińskiego

Trasa tysiąca jezior

Trasa nadodrzańska

Schemat tras EuroVelo