



Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego

Suplement wdrożeniowy na lata 2023 – 2030

Szczecin, 2023 r.

Suplement wdrożeniowy na lata 2023 – 2030 powstał dzięki finansowaniu przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Społecznego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020.

Zespół autorski Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego:

Wanda Nowotarska – Pełnomocnik Marszałka ds. komunikacji rowerowej,
Wojciech Grela – Biuro ds. komunikacji rowerowej UMWZ.

Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego powstała w ramach projektu współfinansowanego przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007 – 2013. Raport z prac nad Koncepcją został opracowany przez Regionalne Biuro Gospodarki przyjęty przez Zarząd Województwa w grudniu 2015 r. Następnie zaktualizowany przez Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego i przyjęty przez Zarząd Województwa w kwietniu 2016 r. a następnie w listopadzie 2018 r.

Nazwa projektu: *Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego*

Numer projektu: *WND-RPZP.05.01.02-32-001/15*

Beneficjent: *Województwo Zachodniopomorskie*

Zespół autorski Regionalnego Biura Gospodarki Przestrzennej: Michał Urbański – główny projektant, Leszek Jastrzębski, Rafał Benedyczak, Ewa Buszac-Piątkowska, Mirosław 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



Spis treści

I Wstęp	5
1.1. Cel i zakres opracowania.....	6
1.2. Zakres opracowanych materiałów	8
II Główne założenia projektowania tras rowerowych	9
2.1. Hierarchiczność sieci tras rowerowych.....	9
2.2. Podstawowe standardy długodystansowych tras rowerowych	11
2.3. Zasady projektowania oraz nawierzchnie infrastruktury tras rowerowych	15
2.4. Integracja z transportem zbiorowym.....	17
2.5. Oznakowanie oraz identyfikacja wizualna.....	18
III Prace projektowe i inwentaryzacyjne	30
3.1. Inwentaryzacja infrastruktury rowerowej.....	30
3.2. Wyznaczenie korytarzy głównych tras rowerowych.....	33
3.4 Rowerowe przejazdy inwentaryzacyjne.....	34
IV Główne korytarze rowerowe	36
4.1. Korytarz Velo Baltica - europejski oraz krajowy Euro Velo 10 i 13.....	39
4.2. Korytarz Pojezierzy Zachodnich - krajowy nr 20, Pojezierny	40
4.3. Korytarz Stary Kolejowy Szlak – krajowy nr 15 Kołobrzeg – Poznań.....	42
4.4. Korytarz Wokół Zalewu Szczecińskiego – krajowy nr 3, Blue Velo.....	43
4.5. Korytarz Doliny Tywy –krajowy nr 3, Blue Velo	45
4.7. Korytarz Doliny Regi i Drawy – regionalny nr 806.....	48
4.8. Korytarz Zwiniętych Torów – regionalny nr 806.....	50
4.9. Korytarz Doliny Płoni – regionalny nr 803	51
4.10. Korytarz Zielona Odra - regionalny nr 808	53
4.11. Korytarz Pałaców i Zamków – regionalny nr 805	54
4.12. Korytarz Szczecin – Kołobrzeg – regionalny nr 800	56
4.12. Korytarz Równiny Pyrzyckiej i Nowogardzkiej – regionalny nr 807.....	57
V Realizacja tras rowerowych	58
5.1. Trasy I etapu.....	62
5.1.1. Trasa Velo Baltica (Euro Velo 10 i 13)	64
5.1.2. Trasa Pojezierzy Zachodnich (nr 20 i 20A).....	66
5.1.3. Stary Kolejowy Szlak (nr 15 i 15A)	69
5.1.4. Trasa Blue Velo (nr 3 i 3A).....	71

5.1.5. Trasa Wokół Zalewu Szczecińskiego (nr 3 i 3A)	73
5.2. Trasy II etapu.....	75
5.2.1. Pętla Berlin – Szczecin – Kołobrzeg (nr 800 i 801)	77
5.2.2. Trasa Wału Pomorskiego na odcinku Marszewo – Polanów (nr 802).....	77
5.2.3. Trasa Doliny Płoni (nr 803).....	78
5.2.4 Trasa Zwiniętych Torów na odcinku Świdwin - Połczyn-Zdrój – Barwice - Grzmiąca (nr 804)	78
5.2.5 Trasa Pałaców i Zamków na odcinku Koszalin – Polanów (nr 805 i 805A)	79
5.2.6 Trasa Doliny Regi i Drawy na odcinku Gryfice - Mrzeżyno (nr 806)	79
5.3. Analiza kosztów realizacji.....	80
VI Monitoring ruchu rowerowego	83
VII Bariery i zagrożenia	87

Wstęp

Przedsięwzięcie dotyczące wdrożenia *Koncepcji sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego* jest realizowane przez Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego od 2016 r. i jest jednym z flagowych projektów. Inwestycje mające na celu budowę spójnej sieci tras rowerowych służą zarówno mieszkańcom jak i turystom. Rozmach, jakość oraz skrupulatne dążenie do z góry określonego celu doceniane są zarówno w kraju jak i zagranicą. Pomorze Zachodnie jest regionem wiodącym w zakresie rozwoju turystyki rowerowej.

Rosnąca popularność roweru jako środka transportu oraz turystyki długodystansowej stanowiło podstawę do wprowadzenia zagadnienia do dokumentów strategicznych oraz wymusiło sporządzenie jednego dokumentu koordynującego rozwój tras rowerowych na terenie województwa zachodniopomorskiego. Poziom wojewódzki zapewni koordynację projektowanych tras w ujęciu wewnętrznym oraz zewnętrznym: międzywojewódzkim i międzynarodowym. Samorząd Województwa przystąpił do realizacji spójnej koncepcji sieci tras rowerowych na terenie Pomorza Zachodniego.

Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego wskazuje przebieg europejskich, krajowych oraz regionalnych tras rowerowych i jest podstawą do spójnego rozwoju sieci, wykorzystując walory turystyczne województwa, potrzeby transportowe a także racjonalizując wykorzystanie środków finansowych, niezbędnych do budowy infrastruktury rowerowej. *Koncepcja* służy wszystkim interesariuszom do realizacji przyszłych inwestycji w zakresie rozwoju turystyki rowerowej. Koncentracja środków z różnych źródeł przeciwdziała rozdrobnieniu inwestycji niepowiązanych ze sobą i niestanowiących sieci.

Podstawowe pojęcia

TRASA ROWEROWA – ciąg spójnych rozwiązań infrastrukturalnych umożliwiających wygodną i bezpieczną jazdę rowerem: dróg dla rowerów, ciągów pieszo-rowerowych, pasów ruchu dla rowerów, jezdni dróg lokalnych (w tym serwisowych, technicznych, leśnych) o niewielkim natężeniu ruchu samochodowego (zwłaszcza o ruchu uspokojonym przy pomocy urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego). Trasa rowerowa powinna być oznakowana odpowiednimi znakami drogowymi.

DROGA DLA ROWERÓW – droga lub część drogi niebędącą jezdnią, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi, przeznaczona do ruchu rowerów, hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch i ruchu pieszych, w przypadkach przewidzianych w ustawie (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 (Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym).

1.1. Cel i zakres opracowania

Mając na uwadze korzyści i efekty realizacji przedsięwzięcia polegającego na budowie I etapu tras rowerowych, Zarząd Województwa dostrzega potrzebę budowy kolejnych odcinków tras rowerowych. Celem wskazania kolejnych inwestycji do realizacji, Biuro ds. komunikacji rowerowej w latach 2020-2022 przeprowadziło szereg analiz oraz prac terenowych. Wyniki tych prac doprowadziły do niewielkiego skorygowania korytarzy tras regionalnych oraz podzielenia pozostałej do wybudowania sieci na trzy kolejne etapy realizacyjne (II-IV). Niniejszy *Suplement wdrożeniowy* stanowi podsumowanie prac oraz podstawę do realizacji inwestycji.

Głównym celem Samorządu Województwa jest rozwój transportu oraz turystyki rowerowej poprzez stworzenie spójnej sieci tras rowerowych o charakterze międzynarodowym, krajowym oraz regionalnym. Koncepcja stanowi 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 Samorząd Województwa, z rolą wiodącą oraz na poszczególnych odcinkach przez inne podmioty w zależności od własności i właściwości zarządczych dla poszczególnych odcinków inwestycyjnych.

Głównym realizatorem tras rowerowych ujętych w *Koncepcji* jest Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie. Poszczególne odcinki mogą być też realizowane przez inne jednostki organizacyjne Samorządu Województwa oraz Wydziały Urzędu Marszałkowskiego.

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.

Rower jest na Pomorzu Zachodnim uznany za pełnoprawny rodzaj transportu. Budowana przez Województwo sieć tras rowerowych służy przemieszczaniu się za pomocą roweru zarówno na krótkie jak i długie dystanse oraz w ramach podróży intermodalnych i multimodalnych.

Koncepcja ma także na celu określenie skutecznych działań oraz racjonalizację wydatków publicznych związanych z infrastrukturą służącą rozwojowi tras rowerowych. 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 w innych krajach wskazują na duże zainteresowanie i dużą dynamikę wzrostu. Utworzenie tras długodystansowych wpływa 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.

Celem nadrzędnym niniejszego opracowania jest wskazanie europejskich, krajowych oraz regionalnych tras rowerowych, które pozwolą na kanalizację ruchu rowerowego, zwiększenie i dywersyfikację oferty turystycznej i transportowej.

Sukcesywna realizacja założeń *Koncepcji* przekłada 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 trasami rowerowymi – nowe drogi rowerowe i infrastrukturę z nimi związaną np. miejsca odpoczynku rowerzystów oraz Miejsca Przyjazne Rowerzystom.

Zyskami policzalnymi jest zwiększenie ilości turystów rowerowych, co przekłada się na ich wydatki na noclegi, wyżywienie czy miejscowe atrakcje, pozostawiane na terenie województwa zachodniopomorskiego. 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 umożliwi 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 niepoliczalnymi 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.

1.2. Zakres opracowanych materiałów

Suplement wdrożeniowy do Koncepcji sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego obejmuje m.in. poniższe elementy:

- analizy rozwoju liniowej infrastruktury rowerowej w regionie opracowane na podstawie ankiet i inwentaryzacji w terenie;
- informacje o wielkości ruchu rowerowego;
- wskazanie europejskich, krajowych oraz regionalnych tras rowerowych wraz z nadanymi im numerami;
- ogólny plan inwestycyjny budowy sieci tras rowerowych z podziałem na etapy;
 - opis parametrów technicznych przyjętych typów inwestycji,
 - analiza kosztów realizacji inwestycji,
 - analiza barier i zagrożeń,
- opis zaawansowania I etapu budowy sieci tras rowerowych;
- zasady przyjmowania i aktualizacji szczegółowego planu inwestycyjnego;
- zasady dotyczące miejsc odpoczynku rowerzystów;
- opis systemu Miejsc Przyjaznych Rowerzystom.

Internetowa platforma wdrażania projektu rowery.wzp.pl zawiera opisy stanu realizowanych tras rowerowych, pliki gpx aktualnego przebiegu tras oraz informacje przydatne turystom. Udostępniono również dwie mapy interaktywne:

- mapa inwentaryzacji istniejącej, budowanej i planowanej liniowej infrastruktury rowerowej, aktualizowana minimum raz w roku i dostępna również pod adresem drogirowerowe.wzp.pl;
- mapa aktualnego i docelowego przebiegu realizowanych tras rowerowych wraz z informacją o stanie realizacji inwestycji oraz standardzie danej trasy z podziałem na odcinki wraz z mapą istniejącej i budowanej liniowej infrastruktury rowerowej. Przedmiotowa mapa jest dostępna również w aplikacji turystycznej *Pomorze Zachodnie*.

Zasoby bazodanowe służące do planowania inwestycji, zarządzania procesem wdrażania *Koncepcji* oraz zarządzania trasami:

- bazy danych Geograficznych Systemów Informacji wytworzone i wykorzystane w trakcie realizacji oraz wdrażania projektu;
- baza danych tekstowych określająca zakres realizowanych inwestycji i przyjmowana przez Zarząd Województwa.

II Główne założenia projektowania tras rowerowych

2.1. Hierarchiczność sieci tras rowerowych

Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego opiera się na zasadzie hierarchizacji tras, z podziałem na europejskie, krajowe, regionalne i lokalne. Taka hierarchizacja została przyjęta stanowiskiem nr 7/2019 Konwentu Marszałków Województw RP z dnia 7 czerwca 2019 r. w sprawie systemu numeracji i zasad oznakowania krajowych i regionalnych tras rowerowych. Trasy europejskie, krajowe i regionalne zawsze są trasami głównymi.

Trasa rowerowa europejska (EuroVelo) – to trasa rowerowa wpisująca się w sieć tras zainicjowanych przez Europejską Federację Cyklistów (ECF) stworzoną w celu połączenia wszystkich państw Europy. Trasa EuroVelo spełnia poniższe kryteria:

- opiera się na istniejących albo przyszłych krajowych bądź regionalnych trasach rowerowych;
- przebiega przez co najmniej dwa państwa,
- ma długość minimum 1000 km,
- posiada potencjał promocyjny – łatwa do wypromowania, rozpoznawalna na świecie tożsamość i nazwa,
- posiada plan realizacyjny (plan projektu, business plan, partnerów),
- oznakowanie jest zgodne z krajowymi wymogami oznakowania, jest ciągłe i obejmuje oba kierunki trasy,
- oznakowanie obejmuje informację o przynależności szlaku do sieci EuroVelo, zgodnie z wytycznymi oznakowania EuroVelo.

Trasom europejskim (EuroVelo), które są elementem tras krajowych zachowuje się numerację zgodną z numeracją europejską.

Trasa rowerowa krajowa – to każda trasa rowerowa będąca trasą europejską (EuroVelo) oraz każda inna trasa rowerowa wchodząca w sieć priorytetowych korytarzy rowerowych, spełniająca łącznie poniższe kryteria:

- przebiega przez co najmniej trzy województwa lub dwa województwa i przekracza granicę państwa,

- łączy co najmniej dwa miasta wojewódzkie lub co najmniej jedno miasto wojewódzkie i co najmniej jeden obszar przyrodniczo lub kulturowo cenny (park narodowy, park krajobrazowy, miejsce dziedzictwa kulturowego lub przyrodniczego UNESCO);
- nie rzadziej niż co 150 km umożliwia dostęp do dworca kolejowego z codziennymi połączeniami dalekobieżnymi,
- ma początek i koniec na granicy kraju lub styku z inną trasą krajową, przy czym o ile to możliwe punkty styku na granicy powinny być skorelowane z trasami rowerowymi danego państwa,
- łączy się z co najmniej jedną inną trasą krajową,
- spełnia założenia dotyczące jakości krajowych tras rowerowych.

Trasom rowerowym krajowym nadaje się numerację jedno- lub dwucyfrową (1-99). W związku z dopuszczeniem w wyjątkowych sytuacjach przebiegów równoległych ich numeracja zostaje uzupełniona literami dodawanymi po numerze trasy (np. 31A, 31B itp.). Przebieg równoległy musi zaczynać się i kończyć na styku z przebiegiem zasadniczym bądź na innej trasie krajowej lub na granicy państwa.

Trasa rowerowa regionalna - to każda trasa rowerowa spełniająca łącznie poniższe kryteria:

- ma długość minimum 30 km (nie dotyczy tras łączących dwie trasy krajowe),
- łączy się z co najmniej jedną trasą krajową lub z co najmniej dwoma innymi trasami regionalnymi lub łączy się z co najmniej jedną inną trasą regionalną i jednocześnie z granicą państwa (gdzie za granicą trasa jest kontynuowana),
- ma początek i koniec na styku z trasą krajową lub inną trasą regionalną lub z granicą państwa (gdzie za granicą trasa jest kontynuowana); dopuszczalny jest początek lub koniec na stacji kolejowej z regularnymi (codziennymi) połączeniami kolejowymi;

Trasom rowerowym regionalnym nadaje się numerację trzycyfrową (100-899), przy czym każde województwo otrzymuje pulę 50 numerów do wykorzystania. Województwo Zachodniopomorskie otrzymało do dyspozycji numery od 800 do 849. Województwa wykorzystują dostępną pulę numerów tras regionalnych do własnych potrzeb planistycznych, uzgodnień z innymi podmiotami oraz znakowania istniejących odcinków spełniających wymagania określone powyżej.

Dopuszcza się łączenie tras wojewódzkich na podstawie uzgodnień dwustronnych. Pozostają one wówczas trasami regionalnymi. W przypadku wykraczających poza granicę jednego województwa tras tematycznych eksponujących wybitne walory dziedzictwa przyrodniczego (parki narodowe, Światowe Rezerwy Biosfery itp.) lub kulturowego (szlaki charakterystycznej architektury, regiony etnograficzne itp.) rekomenduje się



zawarcie takich porozumień - celem zapewnienia warunków do kreowania spójnej marki produktu turystycznego.

W przypadku tras rowerowych regionalnych przekraczających granice województwa numerem właściwym dla niej jest numer województwa, na terenie którego jest dłuższy jej odcinek.

W związku z dopuszczeniem w wyjątkowych sytuacjach przebiegów równoległych ich numeracja zostaje uzupełniona literami dodawanymi po numerze trasy (np. 311A, 311B itp.). Przebieg równoległy musi zaczynać się i kończyć na styku z przebiegiem zasadniczym, na trasie krajowej bądź innej regionalnej lub na granicy państwa.

Podział numerów pomiędzy województwa bazuje na ruchu wskazówek zegara, w formie spirali. Numery od 900 do 999 pozostają wolne i możliwy jest ich inny rozdział.

Trasa rowerowa lokalna - to każda pozostała trasa rowerowa o krótkim zasięgu. Trasa lokalne nie musi spełniać wymagań jakościowych. Mogą być łącznikami tras wyższego rzędu czy też stanowić pętle. Trasy lokalne są oznakowywane znakami grupy R-1 i R-3 bądź w inny ustalony przez zarządcę sposób. Jedynie łączniki (kolejowe, do większych miast) tras wyższego rzędu, spełniające kryteria jakościowe dla danej kategorii tras mogą być oznakowane znakami grupy R-4.

Powyższa hierarchia ta nawiązuje do zasady "kręgosłupa i ości", gdzie trzonem są trasy główne, a dopełnieniem trasy pozostałe. Obie kategorie są podstawą do stworzenia 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.

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.

2.2. Podstawowe standardy długodystansowych tras rowerowych

W Polsce standardy dla tras rowerowych określają *Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów* wchodzące w skład *Wzorców i standardów rekomendowanych przez Ministra właściwego ds. transportu*. Rowerzyści, jak każdy inny uczestnik ruchu drogowego, 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 wprowadzać 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 daje uczucie 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.

Powyższe reguły, stosowane również na europejskiej 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

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

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 odcinki głównych tras są w fazie realizacji lub 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. Konieczne jest również zapewnienie dojazdu transportem publicznym oraz sieć Miejsc Przyjaznych Rowerzystom służąca obsłudze ruchu turystycznego.

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

1. Trasa powinna na całej długości przebiegać po nawierzchni utwardzonej; standardowo stosuje się nawierzchnię bitumiczną, w uzasadnionych przypadkach dopuszcza się nawierzchnię z zaklinowanego kruszywa.
2. Trasa musi być oznakowana na całej długości znakami z grupy R-4.
3. Miejsca odpoczynku rowerzystów powinny być zlokalizowane nie rzadziej niż co 10 km oraz na terenie niezabudowanym.
4. Obiekty gastronomiczne i sklepy spożywcze powinny być dostępne z trasy nie rzadziej niż co 20–30 km – standard optymalny nie rzadziej niż 15 km.
5. Obiekty noclegowe powinny być dostępne na każdej trasie nie rzadziej niż co 50 km, 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

6. Dostęp do publicznego transportu zbiorowego należy zapewniać minimum co 150 km, optymalnie co 75 km. Co do zasady dostęp do publicznego transportu zbiorowego powinien być zapewniony na początku i końcu każdego etapu dziennego danej trasy.

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 oraz węzłów kolejowych.
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 miejsca chwilowego odpoczynku w ciągach tras rowerowych.
12. Określenie odcinków tras wymagających działań inwestycyjnych (np. budowa drogi rowerowej, przebudowa skrzyżowań czy budowa obiektów).

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 pojezierza zachodniopomorskie). Trasy poprowadzone są przez główne węzły komunikacyjne (dworce kolejowe, lotniska) oraz łączą ośrodki miejskie. Istotnym czynnikiem jest zwiększającą dostępność tras jest ich skomunikowanie z koleją, dzięki czemu potencjalni użytkownicy swoją podróż rowerową mogą rozpocząć pociągiem, przesiadając się następnie na rower. Odcinki gdzie do przystanków kolejowych zostanie doprowadzona wysokiej jakości infrastruktura rowerowa, staną się również istotne dla podróży multimodalnych rower + pociąg.

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

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 wzdłuż dróg krajowych i wojewódzkich, które niosłyby za sobą znaczne koszty wybudowania zupełnie nowej drogi dla rowerów, a także obniżenie atrakcyjności.

2.3. Zasady projektowania oraz nawierzchnie infrastruktury tras rowerowych

Zasady projektowania dróg rowerowych określają przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych oraz Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów wchodzące w skład Wzorców i standardów rekomendowanych przez Ministra właściwego ds. transportu.

Najbardziej pożądanym typem infrastruktury liniowej na obszarach zamiejskich jest droga dla rowerów. Jednakże z uwagi na potrzebę racjonalizacji wydatkowania środków publicznych, trasa wykorzystywać może również drogi leśne utwardzone, oraz drogi lokalne o niskim natężeniu ruchu samochodowego, którymi rowerzysta może poruszać się jako współuczestnik ruchu. W niniejszej *Koncepcji* za minimalny standard drogi wchodzącej w ciąg głównej trasy rowerowej uznano drogę utwardzoną kruszywem z warstwą klinującą. Pozwala to rowerzyście na bezpieczny przejazd, unikający przy tym odcinków sypkich i błotnistych, które stanowią największe przeszkody często uniemożliwiające przejazd.

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 ścierna powinna być równa, gładka, a jednocześnie nie być śliska. Zalecane jest wykonywanie dróg dla rowerów z nawierzchni bitumicznej bądź betonowej monolitycznej ze względu na niskie opory toczenia oraz równość.

Drogi rekreacyjne w lasach i na terenach otwartych często mają nawierzchnie z kruszywa. Wadą nawierzchni z kruszywa jest zawężenie grupy odbiorców danej trasy rowerowej o rowery szosowe i niektóre rowery osób z niepełnosprawnościami. Nawierzchnie z kruszywa są nietrwałe szczególnie na podjazdach. Wadą tego typu dróg jest również duże pylenie i obniżona trwałość jeżeli dopuszczony jest na nich ruch samochodowy. Nawierzchnie z kruszywa bardzo szybko zarastają roślinnością, co podnosi koszty ich utrzymania oraz może doprowadzić do uniemożliwienia poruszania się rowerów z przyczepkami. Wierzchna frakcja kruszywa nawierzchni tłuczniowej na drodze przeznaczonej dla ruchu rowerowego powinna wynosić 0/5mm C90/3.

Nawierzchnia z kostki betonowej jest coraz rzadziej stosowana przy budowie dróg rowerowych. Obecnie obowiązujące *Wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu* jasno wskazują, że nawierzchnie kostki betonowej i kamiennej są niedopuszczalne na drogach dla rowerów oraz drogach dla pieszych i rowerów. Kostka betonowa nie nadaje się na drogi dla rowerów z uwagi na nierówność nawierzchni i niską trwałość inwestycji. Nawierzchnia z kostki to rozwiązanie niewygodne dla rowerzystów - oznacza mniejszy komfort jazdy i większe, groźne dla zdrowia, wibracje. Nie ma żadnego uzasadnienia dla stosowania jej w przypadku tworzenia nowych dróg dla rowerów. W miejscach objętych ochroną konserwatorską również nie należy używać kostki brukowej, ale większych płyt granitowych czy betonowych bądź nawierzchni betonowych monolitycznych.

Z kolei nawierzchnia gruntowa 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. Ponadto w zachodniopomorskim wiele dróg gruntowych jest piaszczystych, do tego stopnia że jakakolwiek jazda rowerem jest niemożliwa. Odcinki o nawierzchni gruntowej nie mogą prowadzić turystycznych tras długodystansowych.

2.4. 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, optymalnie co 75 km). Integracja tras rowerowych z transportem kolejowym zmniejsza wpływ transportu na środowisko. Zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącym praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym przedsiębiorstwa kolejowe powinny w możliwie największym stopniu ułatwiać łączone podróże koleją i rowerem.

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 przejazdów 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 komunikacyjnych³.

Dla procesu zapewniania dostępności kolejowej do tras rowerowych niezwykle istotna jest częstotliwość połączeń kolejowych. Częstotliwość kursowania po przemnożeniu przez liczbę miejsc rowerowych w taborze informuje o tym, ilu turystów rowerowych ma dostęp do danej trasy w ciągu dnia. Trasy do których dostęp transportem kolejowym jest mocno ograniczony nie będą popularne wśród rowerzystów, szczególnie przyjezdnych. Dostępność kolejową do tras należy rozpatrywać zarówno w aspekcie regionalnym jak i krajowym oraz międzynarodowym. Obecnie największymi ograniczeniami objęte są połączenia krajowe głównie z uwagi na niewielką liczbę dostępnych miejsc dla rowerów.

Z uwagi na największe zainteresowanie rowerzystów największy problem z dostępem ma trasa Euro Velo 10. Jej najpopularniejszy odcinek zaczyna się w Świnoujściu a kończy w województwie Pomorskim – na Helu. Liczba miejsc do przewozu rowerów w połączeniach krajowych jest niewystarczająca. Przykładowo w wakacje 2022 r. z Warszawy do Świnoujścia były trzy połączenia dziennie, a w każdym było tylko sześć miejsc na rowery. Celem zapewniania jak najszerzego dostępu do tras rowerowych Pomorza Zachodniego konieczne jest podjęcie działań mających na celu zwiększenie przepustowości transportu kolejowego w zakresie przewozu rowerów.

³ "The European cycle route network EuroVelo. Study" Directorate General for Internal Policies, European Parliament, 2012

Ryc. 2.1 Mapa powiązań tras europejskich i krajowych z siecią kolejową



Źródło: Opracowanie własne Biura ds. Komunikacji Rowerowej

2.5. Oznakowanie oraz identyfikacja wizualna

Spójny, czytelny i rozpoznawalny system oznakowania jest kluczowym elementem tras rowerowych. Odpowiednie oznakowanie świadczy o wysokiej jakości trasy, a zarazem promuje ją wśród lokalnych społeczności i przyjezdnych turystów.

W celu ujednoczenia oznakowania drogowskiego sieci głównych tras rowerowych Pomorza Zachodniego, w tym oznakowania atrakcji oraz usług znajdujących się w zasięgu trasy opracowano *Wytyczne oznakowania głównych tras rowerowych określonych w koncepcji sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego*. Dokument ten ma na celu doprowadzenie do ujednoczenia szczegółowych kwestii związanych z sytuowaniem oraz treściami zamieszczanymi na znakach. Dzięki ujednoczeniu oznakowania wszystkie trasy rowerowe oznakowane zostaną w sposób spójny, ułatwiający poruszanie się w sposób intuicyjny i bezpieczny. Wytyczne obejmują także zasady dotyczące oznakowania atrakcji oraz usług znajdujących się w pobliżu trasy tj. dojazd do nich od trasy nie jest dłuższy niż 5km. Spójne oznakowanie atrakcji oraz usług przyczyni się do udostępnienia ich turystom rowerowym.

Standardowo na wszystkich trasach rowerowych, na ich najważniejszych skrzyżowaniach montowane są metalowe tablice z mapą najbliższej okolicy.

Na Pomorzu Zachodnim stosuje się również system oznakowywania objazdów dla tras rowerowych w postaci tablic z mapami. Oznakowywanie objazdów jest niezwykle ważne dla użytkowników. Rower jest napędzany siłą mięśni i dystans jaki może pokonać jest ograniczony. Stąd konieczne jest wcześniejsze informowanie rowerzysty o zamkniętym odcinku trasy rowerowej.

Ryc. 2.2 Przykładowa mapa oraz tablica objazdu montowane na trasach rowerowych



Źródło: opracowanie własne Biura ds. Komunikacji Rowerowej, © OpenStreetMap

Produkt turystyczny w postaci sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego jest oznaczony poniższym logo:

Ryc. 2.3 Podstawowe logo projektu Rowerem przez Pomorze Zachodnie



Źródło: Opracowanie własne Biura Promocji



Logo to może występować również w wariantach przedstawiających inne postacie rowerowe:

Ryc. 2.4 Wariantowe logo projektu Rowerem przez Pomorze Zachodnie



Źródło: Opracowanie własne Biura Promocji

A także w wersji monochromatycznej:

Ryc. 2.5 Monochromatyczne logo projektu Rowerem przez Pomorze Zachodnie wpisane w kształt znaku szlaku rowerowego R-4b



Źródło: Opracowanie własne Biura ds. komunikacji rowerowej

Logo sieci tras rowerowych należy stosować na wszelkich materiałach informacyjno-promocyjnych dotyczących sieci tras rowerowych (mapy, foldery). Ponadto logo wykorzystuje się do oznaczania odcinków tras rowerowych wybudowanych w ramach



Koncepcji. W tym celu umieszcza się je na nawierzchni bitumicznej za pomocą farby drogowej, z wykorzystaniem szablonu do malowania znaków drogowych. Oznaczanie tras rowerowych za pomocą logo spotkało się z pozytywnym odzewem użytkowników, którzy identyfikują się z produktem turystycznym oraz promują go poprzez swoje fotografie zamieszczane w Internecie.

Fot. 2.1 Przykładowe oznaczenie trasy rowerowej logo produktu © Pomorze Zachodnie



W celu ujednoczenia wizerunku tras rowerowych Pomorza Zachodniego konieczne jest opracowanie systemu identyfikacji wizualnej produktu turystycznego. Opracowanie powinno zawierać wzory materiałów promocyjnych, tablic informacyjnych oraz elementów małej infrastruktury. Ponadto wybrane trasy rowerowe powinny mieć opracowane logo, które będzie stosowane m.in. na oznakowaniu drogowym zamiast numeru trasy.

2.6. Miejsca Przyjazne Rowerzystom

Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego w dniu 3 listopada 2021 roku podjął uchwałę wprowadzającą System Rekomendacji Miejsc Przyjaznych Rowerzystom w województwie zachodniopomorskim. Operatorem systemu jest Urząd Marszałkowski (Wydział Współpracy Terytorialnej i Turystyki).

Głównym celem systemu rekomendacji jest rozwój i promocja systemu obsługi turystów rowerowych, inspirowanie i wspieranie lokalnego biznesu w tworzeniu oferty przyjaznej

rowerzystom, wzmacnianie ich konkurencyjności, stworzenie platformy współpracy i wymiany doświadczeń pomiędzy podmiotami biorącymi udział w Systemie, podniesienie atrakcyjności turystycznej regionu.

W ramach systemu rekomendacji obiekty i usługi spełniające potrzeby turystów rowerowych uzyskują prawo do posługiwania się rekomendacją Miejsc Przyjaznych Rowerzystom. Ich oferta jest systematycznie weryfikowana, a przyjęte standardy dostosowywane do wymogów rynku turystycznego. Rekomendacja oznacza, iż objęty nią obiekt lub usługa spełnia kryteria właściwe dla oferty godnej polecenia turystom rowerowym. System rekomendacji ma charakter otwarty i nieodpłatny dla wszystkich podmiotów, które wypełnią określone w regulaminie wymogi formalne oraz zapewnią spełnienie wszystkich obowiązkowych kryteriów.

System rekomendacji obejmuje obiekty świadczące usługi na rzecz rowerzystów, podzielone na następujące kategorie: obiekty noclegowe, obiekty gastronomiczne, atrakcje turystyczne, punkty informacji turystycznej oraz pozostałe obiekty handlowe i usługowe.

Miejsca Przyjazne Rowerzystom są oznakowywane i wyróżnione na mapach wydawanych przez Województwo Zachodniopomorskie oraz w aplikacji Pomorze Zachodnie.

Ryc. 2.6 Wzór logo systemu MPR oraz tabliczki do oznaczania certyfikowanych obiektów



Źródło: Opracowanie własne Biura Promocji

2.7. Miejsca Odpoczynku Rowerzystów

Miejsca Odpoczynku 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 odpoczynku: o podstawowym standardzie (wiaty do odpoczynku, miejsca do konsumpcji, mapa) oraz o podwyższonym standardzie



(wyposażone dodatkowo w sanitariaty, punkt do ładowania rowerów elektrycznych i urządzeń, stację naprawy rowerów oraz ujęcie wody pitnej). Preferowana odległość pomiędzy MOR-ami to 10–15 km.

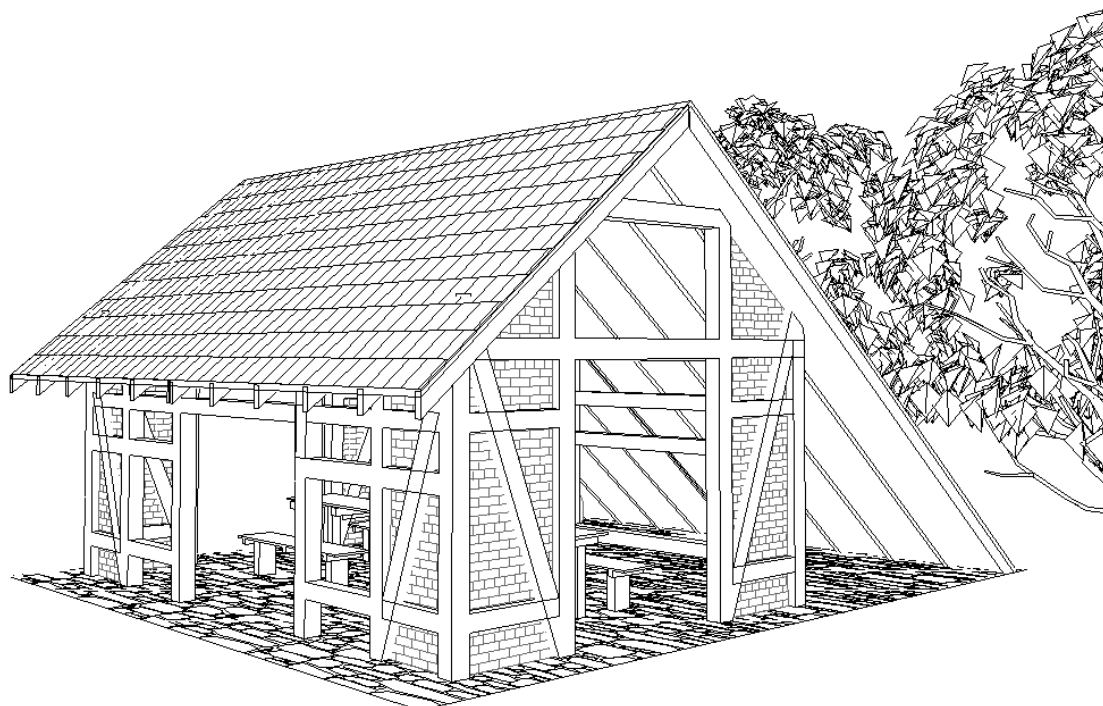
MOR powinien być integralną częścią tras rowerowych, podobnie jak odpowiednie i czytelne oznakowanie. Zasadne jest numerowanie i znakowanie MOR-ów zgodnie z nazewnictwem trasy oraz wprowadzanie informacji o miejscach odpoczynku na mapy i przewodniki turystyczne. Jednocześnie przy istniejących szlakach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

Za budowę MOR-ów co do zasady odpowiedzialni są partnerzy projektu tj. gminy i powiaty przez które przebiega trasa. Ma to swoje odzwierciedlenie w zawartych *Listach intencyjnych* dotyczących budowy trasy. Przyjęto takie rozwiązanie ponieważ priorytetową sprawą jest zaplanowanie środków na inwestycje związane z rozbudową, modernizacją lub budową liniowej infrastruktury rowerowej, aby zapewnić w pierwszej kolejności przejezdność trasy oraz jej odpowiednie oznakowanie.

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

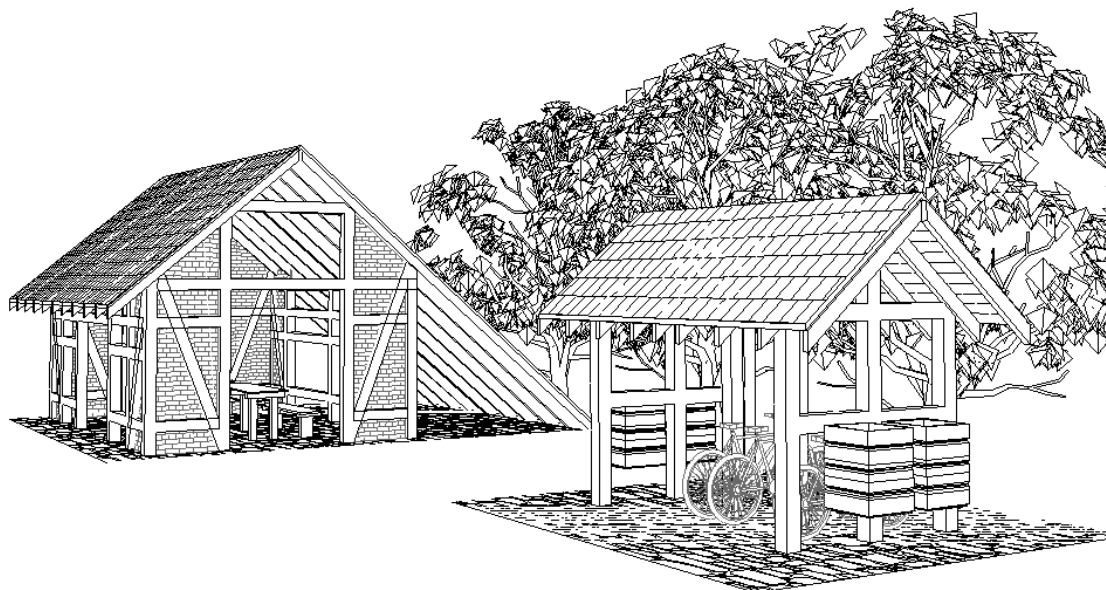
Poniżej zaproponowano przykładowe rozwiązanie architektoniczne wiaty odpoczynkowej, jako prostej konstrukcji drewnianej, opartej na układzie słupowo-ryglowym. Obiekt nawiązuje formą do tradycyjnej konstrukcji szkieletowej powszechnej na obszarze Pomorza Zachodniego. Dach kryty jest gontem drewnianym,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

Ryc. 2.7 Projekt wiaty odpoczynkowej



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

Ryc. 2.8 Projekt wiaty informacyjnej i odpoczynkowej



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

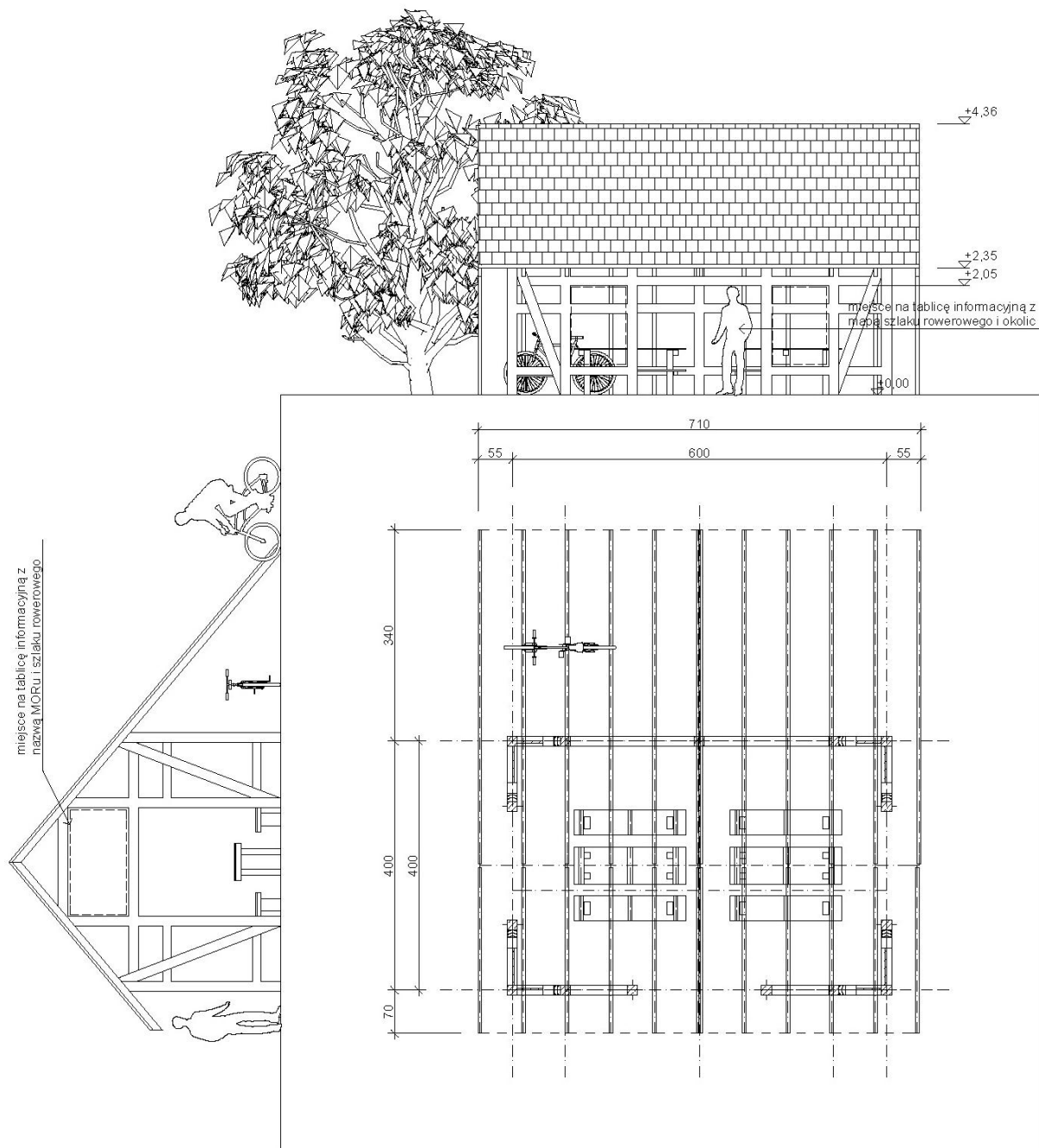
Zaprojektowano dwie wiaty: większą służącą do odpoczynku i mniejszą wielofunkcyjną.

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.

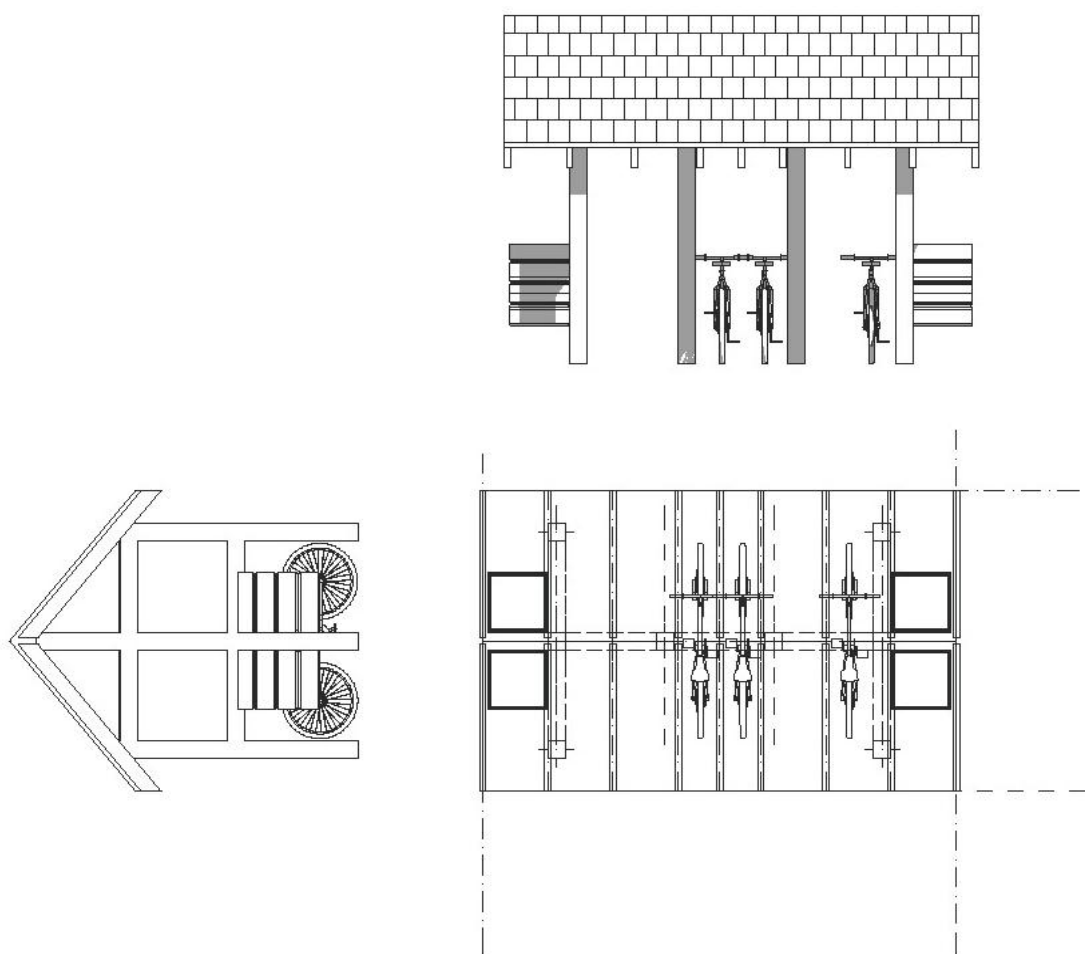
Nie przewiduje się wolnostojących słupów ani masztów przeznaczonych na montaż tablic informacyjnych czy map – wszystkie elementy informacyjne powinny być zgrupowane i zlokalizowane na projektowanych wiatach.

Ryc. 2.9 Projekt wiaty odpoczynkowej - rzut, przekrój, elewacja



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

Ryc. 2.10 Projekt wiaty informacyjnej - rzut, przekrój, elewacja



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

W ramach projektu współpracy transgranicznej *Biking South Baltic! Promocja i rozwój Trasy Rowerowej Morza Bałtyckiego (EuroVelo 10) w Danii, Niemczech, Litwie, Polsce i Szwecji* w latach 2019-2021 został opracowany projekt typowy miejsca odpoczynku rowerzystów. W wyniku prac biuro architektoniczne MXL4 opracowało projekt nowoczesnej formy wiaty nawiązująca materiałami i konstrukcją do architektury tradycyjnej. Powstała charakterystyczna forma w przyszłości mogąca stać się wizytówką sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego.

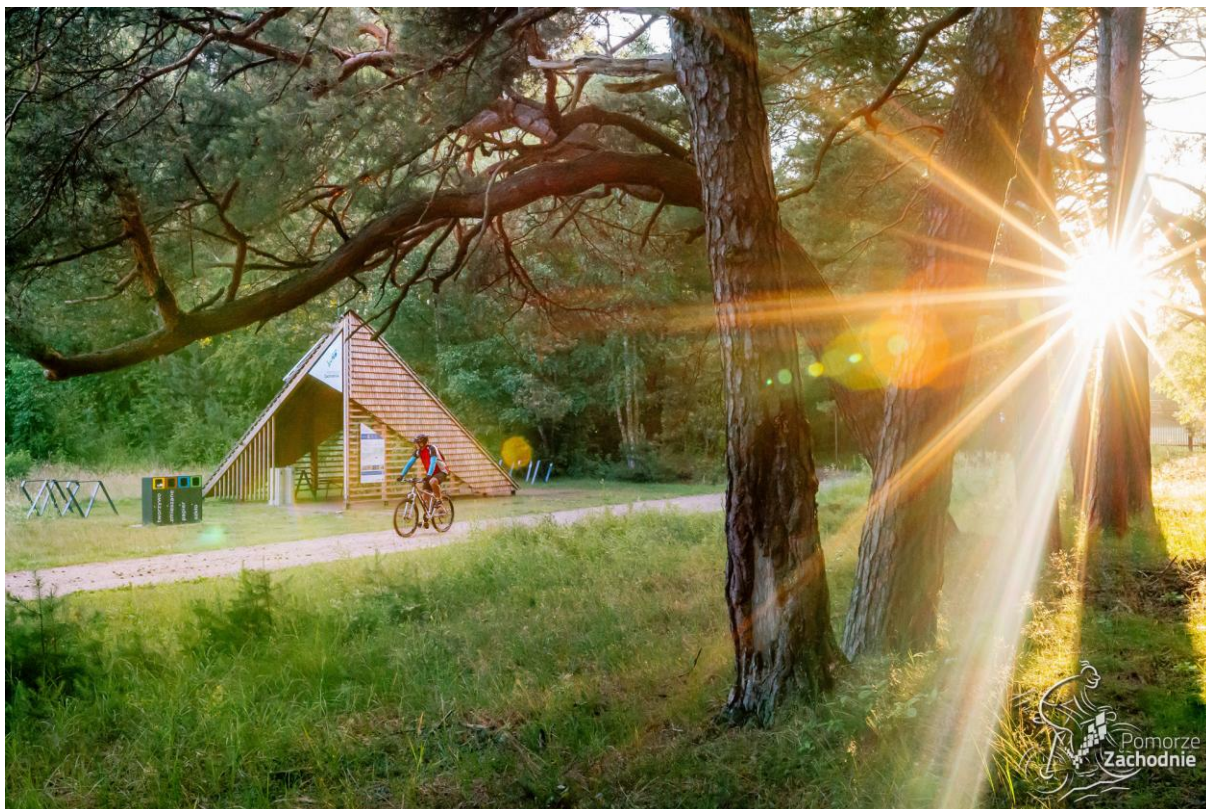
Projekt został wdrożony jako modelowy MOR na trasie Velo Baltica między Mrzeżynem, a Pogorzelicą. Oprócz ławo-stołów i miejsc do parkowania rowerów przy MORze użytkownik może również naładować rower elektryczny lub sprzęt elektroniczny. Miejsce jest również wyposażone w stację naprawy rowerów.

Realizacja spotkała się z bardzo pozytywnym odzewem wśród użytkowników przemierzających na rowerach trasę Velo Baltica.

W kolejnym opracowaniu, stworzonym na potrzeby projektu Interreg *Trasa rowerowa wokół Zalewu Szczecińskiego - wspólna tożsamość pogranicza*, w wyniku potrzeb ograniczenia kosztów budowy wiaty, została opracowana wersja alternatywna, wykorzystujące inne – mniej kosztowne materiały konstrukcyjne. Zrezygnowano również z elementów takich jak ładowarka solarna dla rowerów elektrycznych. Wiaty w wersji ekonomicznej zostały zrealizowane na trasie Wokół Zalewu Szczecińskiego w 2022 r.

Województwo dysponuje projektami typowymi dla obu wiat. Projekty mogą być udostępniane zainteresowanym podmiotom celem ich realizacji na trasach rowerowych.

Fot. 2.2 Modelowe Miejsce Odpoczynku Rowerzystów © Pomorze Zachodnie



III Prace projektowe i inwentaryzacyjne

3.1. Inwentaryzacja infrastruktury rowerowej

Pierwszy etap prac nad *Koncepcją* związany był z jak najpełniejszą inwentaryzacją istniejącej i planowanej 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 oraz starotorza dawnych linii kolejowych, na których istnieje możliwość wybudowania drogi dla rowerów. Wytypowane drogi leśne ze względu na wyłączenie ich z powszechnego ruchu pojazdów samochodowych oraz na utwardzoną nawierzchnię stanowią 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.

Biuro ds. komunikacji rowerowej, utrzymując trwałość rezultatów pierwotnego projektu, prowadzi stałą inwentaryzację liniowej infrastruktury rowerowej w województwie. Inwentaryzacja prowadzona jest w formie ankiety skierowanej do zarządców wszystkich kategorii dróg (minimum raz na dwa lata). Zbierane są w ten sposób dane dotyczące istniejącej, budowanej oraz planowanej infrastruktury rowerowej. Ponadto na bieżąco przeprowadzane są wizje w terenie oraz analizy komunikatów medialnych, ogłaszanych przetargów oraz materiałów udostępnianych w social mediach. Wszystkie posiadane dane udostępniane są na interaktywnej mapie www.drogirowerowe.wzp.pl aktualizowanej w odstępach półrocznych. Ponadto dane o istniejącej oraz budowanej infrastrukturze rowerowej udostępniane są rowerzystom w aplikacji *Pomorze Zachodnie* oraz na interaktywnej mapie www.rowery.wzp.pl. Aplikacja i mapa dla rowerzystów aktualizowana jest na bieżąco.

W 2015 r. 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 posiadało nawierzchnię bitumiczną, 17,8% zbudowane było z kostki betonowej fazowanej. Zidentyfikowano 749,39 km istniejących utwardzonych dróg leśnych oraz 392,73 km wałów przeciwpowodziowych posiadających drogę na koronie wału lub parametry umożliwiające budowę takiej drogi. Ponadto ustalono, że w regionie istnieje 816,41 km zlikwidowanych linii kolejowych, które dają możliwość poprowadzenia nimi drogi dla rowerów.

Na dzień 31 marca 2023 r. zidentyfikowano istnienie 1403,40 km dróg dla rowerów, ciągów pieszo-rowerowych i pasów rowerowych. Ponadto baza zawiera 70,69 km dróg

technicznych z ograniczonym wjazdem, które są wykorzystywane do prowadzenia ruchu rowerowego. 63% dedykowanej infrastruktury rowerowej posiada nawierzchnię bitumiczną. Aktualnie w regionie istnieje ok. 302 km tego dróg rowerowych wybudowanych na starotorzach.

Jeśli chodzi o planowaną infrastrukturę rowerową to obecnie w regionie buduje się 136 km nowych dróg rowerowych, a 470 km jest na etapie planowania bądź przygotowywania dokumentacji budowlanej.

Tab. 3.1 Istniejąca liniowa infrastruktura rowerowa w województwie zachodniopomorskim

Rodzaj	Długość [km]		Udział procentowy
Drogi dla rowerów (DDR), ciągi pieszo-rowerowe (CPR), pasy rowerowe oraz drogi techniczne z ograniczonym wjazdem	1474,09		
	w tym DDR, CPR oraz pasy rowerowe: 1403,40		
	W podziale na nawierzchnie:		
	<i>bitumiczna</i>	929,16	63,03%
	<i>kostka betonowa</i>	456,93	31%
	<i>utwardzona kruszywem</i>	84,78	5,75%
	<i>bruk</i>	1,38	0,09%
<i>b/d</i>	120,16	0,12%	

Źródło opracowanie własne Biura ds. Komunikacji Rowerowej, stan na 31.03.2023 r.

Tab. 3.2 Planowane i projektowane drogi dla rowerów oraz ciągi pieszo-rowerowe w województwie zachodniopomorskim

Nawierzchnia	Długość [km]	Udział procentowy
planowane	470,02	77,6%
w budowie	135,7	22,4%
RAZEM	605,72 km	100%

Źródło: opracowanie własne Biura ds. Komunikacji Rowerowej, stan na 31.03.2023 r.

3.2. Wyznaczenie korytarzy głównych tras rowerowych

Planując *Koncepcję* na terenie województwa wskazano tzw. generatory ruchu turystycznego, czyli obszary najczęściej odwiedzane przez turystów, a także obszary o najwyższych walorach kulturowo-krajobrazowych, bez względu na 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.

Dla ruchu rowerowego najbardziej atrakcyjne są odcinki odseparowane oraz oddalone od ruchu samochodowego. Tzw. zielona infrastruktura rowerowa stanowi magnes przyciągający rowerzystów. Wysoki udział takiej infrastruktury w trasie rowerowej znacznie zwiększa ruch rowerowy gdyż jazda rowerem staje się bardziej atrakcyjna, przyjemna i łatwa. W Polsce budowa tego typu tras jest niestety mocno ograniczona. Brak jest możliwości realizacji ciągów pieszych i rowerowych poza pasem drogowym na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Z tego powodu realizacja zielonej infrastruktury rowerowej jest możliwa jedynie na wałach przeciwpowodziowych, w nieużywanym pasach drogowych oraz na starotorzach dawnych linii kolejowych. Bogata sieć nieczynnych linii kolejowych, co do których nie ma planów rewitalizacji, stanowi również podstawę dla korytarzy tras rowerowych. Odcinki te są idealne do prowadzenia ruchu rowerowego z uwagi na niweletę ułatwiającą ruch rowerowy (delikatne podjazdy). Odcinki te stanowią historyczne korytarze komunikacyjne więc ich lokalizacja służy również potrzebom transportowym. Korytarze te prowadzą zazwyczaj do stacji kolejowych na liniach czynnych. Budowa dróg rowerowych na starotorzach zapewnia skomunikowanie trasy z siecią kolejową i zasila ją w pasażerów. Podczas typowania przebiegu korytarzy przebieg dawnych linii kolejowych był ważnym aspektem. Podczas aktualizacji przebiegu korytarzy w latach 2021-2023 nadano mu jeszcze wyższą wagę.

Wszystkie korytarze tworzą spójną, hierarchiczną sieć. Oznacza to, że docelowo 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 ich poszczególne fragmenty składające się na całość szlaku, kończyły się i rozpoczynały na stacjach kolejowych jako zwyczajowych punktach startu i

metry turystów rowerowych. Ponadto w założeniu główne korytarze mają swoją kontynuację poza granicami województwa.

Wyznaczając główne korytarze tras rowerowych łączące największe ośrodki miejskie starano się w pierwszej kolejności wykorzystywać infrastrukturę już istniejącą. Dotyczy to zarówno infrastruktury dedykowanej rowerzystom, jak również szerokiego wykorzystania pozamiejskich dróg o niewielkim natężeniu ruchu samochodowym. Wzięto również pod uwagę plany poszczególnych JST oraz innych zarządców dróg, co do budowy nowych dróg dla rowerów.

Na terenach miejskich i podmiejskich wykorzystywano głównie istniejące drogi dla rowerów, ciągi pieszo-rowerowe oraz inne drogi. 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 zmodernizowane drogi leśne o nawierzchni z kruszywa zarekomendowane przez nadleśnictwa. Stanowią one alternatywę dla dróg publicznych, ich jedyną wadą jest nawierzchnia niedostosowana do wszystkich typów rowerów oraz ulegająca degradacji. Mimo to tymczasowo mogą one służyć jako część tras rowerowych gdyż są przejezdne dla większości użytkowników. Skala potrzeb inwestycyjnych na terenie regionu jest tak duża, że wykorzystanie dróg leśnych z kruszywa jest niezbędne do zapewnienia ciągłości tras rowerowych.

3.4 Rowerowe przejazdy inwentaryzacyjne

Na potrzeby uszczegółowienia tras zarówno I jak i II etapu dokonano przejazdów na rowerach oraz przejść na pieszo, których celem była inwentaryzacja w terenie stanu nawierzchni dróg, po których mogłyby przebiegać trasy oraz terenu na którym miałyby być realizowane inwestycje. Był to integralny element badania stanu istniejącej infrastruktury rowerowej w regionie. Przejechane odcinki były fotografowane oraz nagrywane sprzętem zapisującym 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. Tylko podczas prac nad samym pierwotnym dokumentem Koncepcji przejechano odcinki o łącznej długości ponad 1500 km. Na etapie wdrażania Koncepcji tj. przygotowywania konkretnych inwestycji do realizacji dystans ten był wielokrotnie dłuższy. Procedurę powtórzono również w ramach prac nad II etapem. W ten sam sposób dokumentowane są również realizowane inwestycje.

Bogatym zbiorem fotografii zrobionych podczas przejazdów została zasilona społecznościowa platforma Mapillary.com pozwalająca na wyświetlanie zdjęć na mapie. Pozwala to na ich użytkowanie w procesie inwestycyjnym zarówno przez pracowników Samorządu Województwa jak i projektantów. Dokumentacja zdjęciowa dostępna na platformie Mapillary.com służy również do kontroli stanu utrzymania poszczególnych odcinków.



IV Główne korytarze rowerowe

Szczegółowe dane i informacje zebrane podczas analiz stanu zagospodarowania w województwie posłużyły jako podstawa do zaprojektowania przebiegu głównych korytarzy rowerowych. Korytarze nie muszą być tożsame ze zrealizowanym produktem w postaci trasy rowerowej. Jeden korytarz może prowadzić kilka tras, korytarze mogą być też łączone i dzielone.

W 2019 r. Zespół ds. Mobilności Rowerowej działający przy Konwencie Marszałków RP opracował korytarzowy przebieg oraz numerację korytarzy krajowych tras rowerowych. Opracowanie to zostało przyjęte stanowiskiem nr 7/2019 Konwentu Marszałków Województw RP w sprawie systemu numeracji i zasad oznakowania krajowych i regionalnych tras rowerowych. Stanowisko ustaliło również hierarchię tras rowerowych, dzieląc je na europejskie, krajowe oraz regionalne.

Ryc. 4.1 Schemat przebiegu głównych krajowych korytarzy rowerowych



Źródło: Opracowanie własne BKR dla Zespołu ds. Mobilności Rowerowej przy Konwencie Marszałków RP. © OpenStreetMap

Lista korytarzy tras europejskich, krajowych oraz regionalnych na terenie Pomorza Zachodniego:

- 1) Korytarz europejski i krajowy Velo Baltica (Euro Velo 10 i 13)**
- 2) Korytarz krajowy Pojezierzy Zachodnich (Pojezierzy)**
- 3) Korytarz krajowy Stary Kolejowy Szlak (Kołobrzeg – Poznań)**
- 4) Korytarz krajowy Wokół Zalewu Szczecińskiego (Blue Velo)**
- 5) Korytarz krajowy Dolina Tywy (Blue Velo)**
- 6) Korytarz regionalny Wału Pomorskiego**
- 7) Korytarz regionalny Doliny Regi i Drawy**
- 8) Korytarz regionalny Zwiniętych Torów**
- 9) Korytarz regionalny Doliny Płoni**
- 10) Korytarz regionalny Zielonej Odry**
- 11) Korytarz regionalny Pałaców i Zamków**
- 12) Korytarz Szczecin – Kołobrzeg**
- 13) Korytarz Równiny Pyrzyckiej i Nowogardzkiej⁴**

Zgodnie z założeniami projektu w 2015 r. wybrano korytarze w ramach których wskazano 4 odcinki mające utworzyć trasy priorytetowe. W 2021 r. Zarząd Województwa wskazał na konieczność oznakowania trasy Wokół Zalewu Szczecińskiego na odcinku zachodnim. Trasa ta posiadała już infrastrukturę wystarczającą do prowadzenia ruchu rowerowego. Konieczność oznakowania wynikała z realizacji projektów finansowanych z programu Interreg VA w ramach których promowano ten polsko – niemiecki produkt turystyczny.

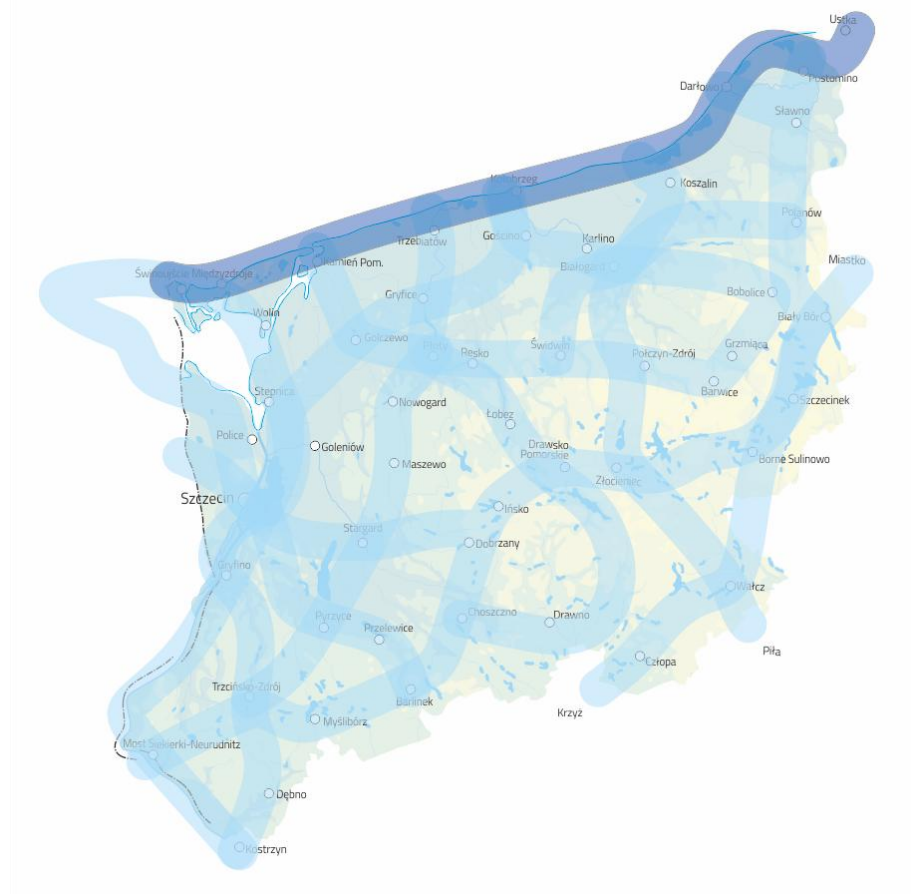
Budowa tras wskazanych przez Zarząd w 2015 r. oraz 2021 r. stanowi I etap wdrażania *Koncepcji*. Trasy te opisano w kolejnych rozdziałach.

Ponadto w latach 2020 – 2022 Biuro ds. komunikacji rowerowej przeprowadziło prace inwentaryzacyjno – koncepcyjne zmierzające do określenia zakresu wdrażania II etapu *Koncepcji*. Zespół autorski pod kierunkiem Zarządu Województwa przeanalizował kolejne korytarze tras. Zarząd Województwa wytypował i wskazał kolejne trasy do realizacji w etapie II – w latach 2023-2030. Wskazano również korytarze do realizacji w etapie III oraz etapie IV.

⁴ Korytarz utworzony w 2023 r.

4.1. Korytarz Velo Baltica - europejski oraz krajowy Euro Velo 10 i 13

Ryc. 4.1 Przebieg korytarza Velo Baltica (Euro Velo 10 i 13)



Źródło: opracowanie własne Biura ds. Komunikacji Rowerowej

Stanowi on część dwóch międzynarodowych tras Euro Velo (EV10 – Trasa Rowerowa Morza Bałtyckiego i EV13 – Szlak Żelaznej Kurtyny). Stanowi również korytarz tras krajowych nr 10 i 13. Przebiega od Świnoujścia przez wszystkie miejscowości nadmorskie do wschodniej granicy województwa zachodniopomorskiego z województwem pomorskim.

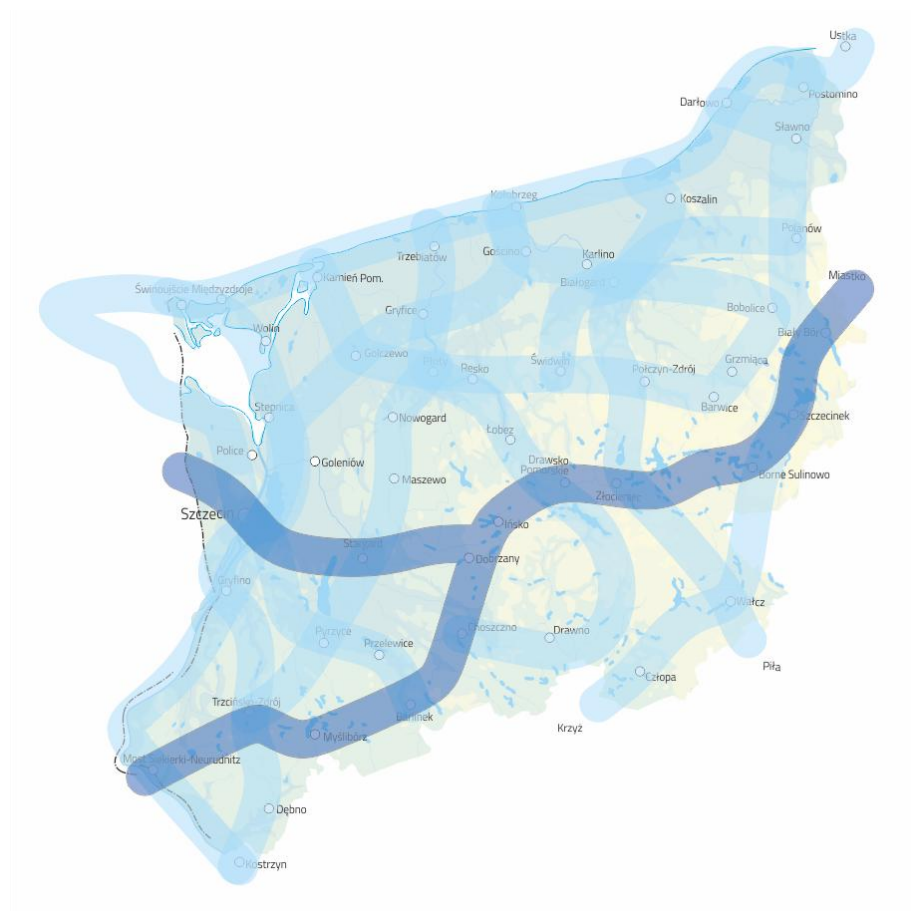
Korytarz przebiega przez najliczniej odwiedzane przez turystów tereny województwa. W związku z dużym ruchem turystycznym i dużymi wpływami do budżetów gmin, infrastruktura rowerowa jest tu najbardziej rozwinięta.

Korytarz nie aktywizuje terenów o mniejszym ruchu turystycznym, a przez to gmin o niższych dochodach budżetowych i gorszej sytuacji społeczno-gospodarczej. Nie przyczynia się do dywersyfikacji przestrzennej obszarów turystycznych, choć może służyć wydłużeniu sezonu turystycznego nad morzem.

Dzięki wysokiej atrakcyjności turystycznej terenów nadmorskich korytarz najsilniej przyciąga turystów, również rowerowych. Jest to najpopularniejszy w kraju obszar do uprawiania długodystansowej turystyki rowerowej. Wysokie nasycenie usługami oraz dobry dostęp transportem publicznym sprawia, że trasa ta jest łatwa do pokonania dla szerokiej grupy użytkowników.

4.2. Korytarz Pojezierzy Zachodnich - krajowy nr 20, Pojezierny

Ryc. 4.2 Przebieg korytarza Pojezierzy Zachodnich



Źródło: opracowanie własne Biura ds. Komunikacji Rowerowej

Stanowi korytarz krajowy nr 20 - Pojezierny. Korytarz ma dwie odnogi w zachodniej części województwa - jedną biegnącą ze Szczecina (z przedłużeniem do granicy z Niemcami) przez Stargard w kierunku pojezierza Ińskiego; drugą – podstawową od granicy

z Niemcami w okolicach Cedyni przez Myślibórz, Barlinek, Choszczno w kierunku Ińska, gdzie łączy się z odnogą „szczecińską”. Dalej korytarz przebiega przez Drawsko Pomorskie, Złocieniec, Czaplonek do Szczecinka i w gminie Biały Bór dochodzi do granicy z województwem pomorskim.

Na Pomorzu Zachodnim korytarz łączy główne ośrodki miejskie (Szczecin, Stargard) z największym miastem leżącym przy wschodniej granicy województwa – Szczecinkiem. Ponadto łączy pięć Parków Krajobrazowych (Szczeciński, Cedyński, Barlinecki, Iński i Drawski) oraz obszary o wysokich walorach krajobrazowych. Przebiega przez tereny o najtrudniejszej sytuacji społeczno-gospodarczej, dając możliwość aktywizacji gospodarczej przez wzrost znaczenia turystyki w oparciu o potencjał SOM (Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego) i Szczecinka. Obszar środkowy i wschodni posiada bardzo gęstą sieć lokalnych szlaków rowerowych.

Korytarz ma duże znaczenie transportowe, szczególnie na odcinkach wykluczonych z komunikacji kolejowej – zapewnia dojazd rowerem do przystanków kolejowych z takich miast jak Moryń, Trzcianko-Zdrój, Myślibórz, Barlinek, Pełczyce, Ińsko czy Borne Sulinowo.

Korytarz ma swoją kontynuację w województwach pomorskim, warmińsko-mazurskim oraz podlaskim. W województwie pomorskim rozpoczęła się budowa trasy. W przyszłości planuje się zawnieśkowanie o włączenie korytarza do sieci EuroVelo.

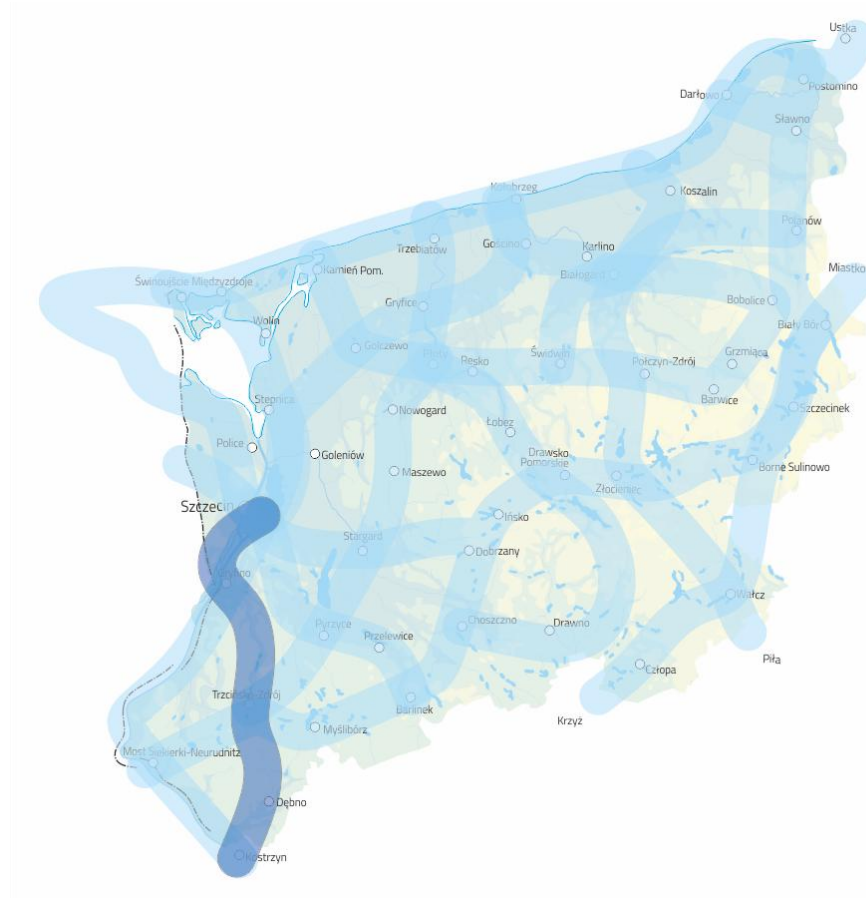
Korytarz przebiega ze Świnoujścia przez Międzyzdroje, Wolin, Stepnicę, gminę Goleniów, Szczecin, Police do Nowego Warpna – łącząc niemal wszystkie miejscowości położone nad Zalewem Szczecińskim i jeziorem Dąbie. Gminy, przez które przebiega korytarz, za wyjątkiem Międzyzdrojów i Wolina, należą do Stowarzyszenia 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”.

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 zorganizowane wycieczki rowerowe wokół Zalewu – duży potencjał stworzenia transgranicznego produktu turystycznego. Korytarz posiada najlepsze warunki do poprowadzenia w dużej części po wałach przeciwpowodziowych (głównie wschodni brzeg jeziora Dąbie, i Roztoki Odrzańskiej i Zalewu Szczecińskiego).

4.5. Korytarz Doliny Tywy –krajowy nr 3, Blue Velo

Ryc. 4.5 Przebieg korytarza Doliny Tywy



Źródło: opracowanie własne Biura ds. Komunikacji Rowerowej

Stanowi południową część korytarza krajowej trasy nr 3 (Blue Velo). Korytarz bierze swój początek w Gryfinie i prowadzi w kierunku południowym przez Banie, Trzcieńsko-Zdrój, Dębno do granicy województwa zachodniopomorskiego z lubuskim w Kostrzynie nad Odrą. Województwa lubuskie, dolnośląskie, opolskie i śląskie również planują budowę trasy w tym korytarzu. Od granicy z województwem lubuskim trasa ma przebiegać nad Odrą.

Korytarz 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 Wełyńskie należące do Obszaru Natura 2000 – obszary ptasie. Dalej w kierunku południowym wspomnianą Doliną Tywy, następnie w rejonie Trzcieńska-Zdroju zespoły przyrodniczo-krajobrazowe w Rurzyca, Ostoja Witnicko-Dębniańska – 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 Trzcieńska-Zdrój

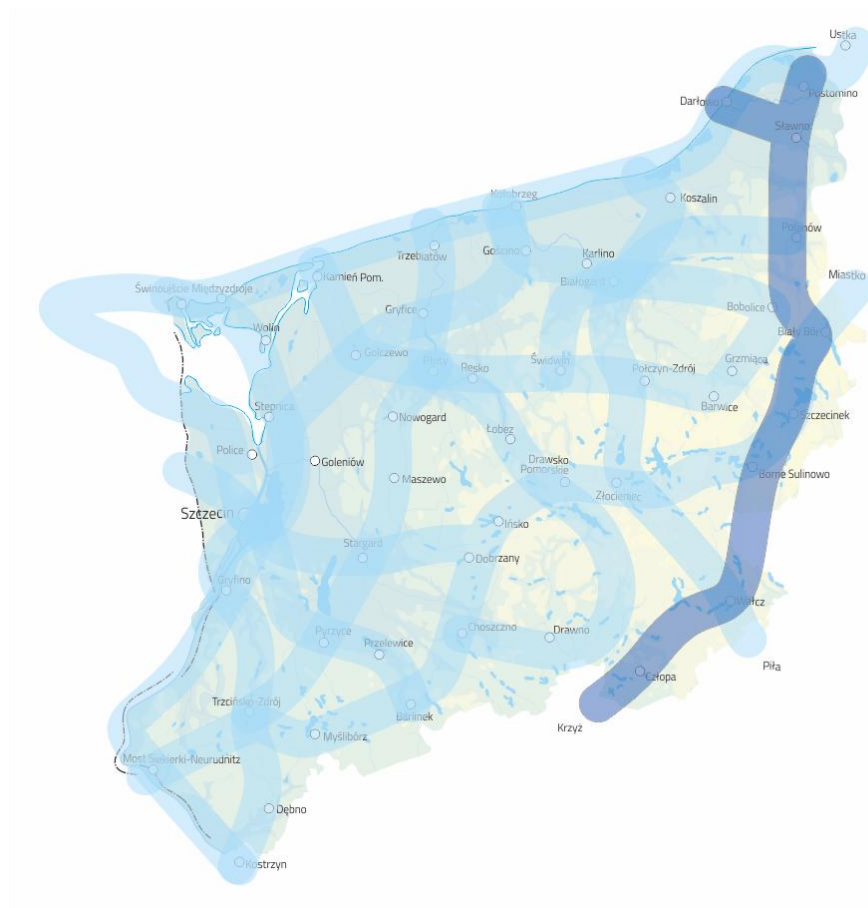
i Dębno, czy kaplicę Templariuszy w Chwarszczanach. Wzdłuż rzeki Tywy zlokalizowane były liczne młyny wodne.

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

W Trzcieńsku-Zdroju korytarz krzyżuje się z korytarzem Pojezierzy Zachodnich. W Chwarsztnicy zbliża się do korytarza Doliny Płoni. Korytarz zapewnia także dostępność do linii kolejowej dla miejscowości położonych poza siecią kolejową takich jak Banie czy Dębno.

4.6. Korytarz Wału Pomorskiego- regionalny nr 802

Ryc. 4.6 Przebieg korytarza Wału Pomorskiego



Źródło: opracowanie własne Biura ds. Komunikacji Rowerowej

Korytarz przebiega równolegle do wschodniej granicy województwa, łącząc główne miejscowości Darłowo, Postomino, Sławno, Szczecinek, Borne Sulinowo, Wałcz. W północnej części ma dwie odnogi – główną przez Postomino, a drugą przez Darłowo. Korytarz ten łączy także Morze Bałtyckie z Drawieńskim Parkiem Narodowym na południu. Korytarz posiada możliwość przedłużenia w województwie lubuskim, choćby szlakiem

Międzyrzeckiego Rejonu Umocnionego, co spowoduje utrzymanie charakteru historycznego. Ze względów komunikacyjnych trasa powinna być przedłużona do Krzyża Wielkopolskiego gdzie, znajduje się ważny węzeł kolejowy.

Wzdłuż korytarza zlokalizowane są liczne atrakcje przyrodnicze i kulturowe. Do najważniejszych należy 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 Postomino, Ostrowice, Krąg, Wietrzno, Szczecinek, Kłębowiec, Chwiram oraz Tuczo znajdują się zamki, pałace oraz dwory.

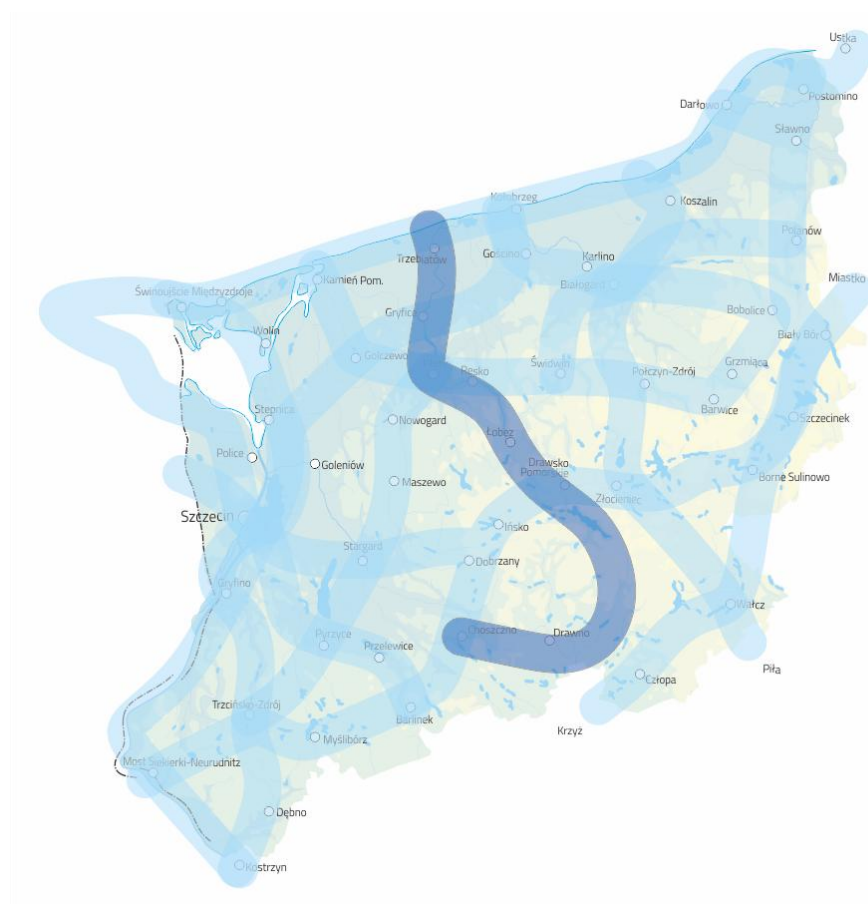
Na całej długości trasy można spotkać relikty II wojny światowej. Takim niewątpliwie jest Wał Pomorski, którego budowa rozpoczęła się w 1931 roku jako linia obrony Niemiec przed Polską. Od Bukowa Morskiego do Polanowa Wał Pomorski składał się z fortyfikacji polowych i umocnień ziemnych. Od Polanowa w stronę granicy województwa (Drezdenko) rozlokowane były betonowe bunkry. W kluczowych miejscach zlokalizowano grupy warowne. Wszystkich obiektów fortyfikacyjnych na całej trasie można naliczyć około 900. Fortyfikacje Wału Pomorskiego zostały oparte o naturalne przeszkody terenowe, wielkie kompleksy leśne, tereny bagniste, rzeki, jeziora oraz jazy, co powoduje że korytarz jest ciekawy 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 Bytyń Wielki), 109 pojedynczych pomników przyrody w postaci rzadkich drzew, 15 parków zabytkowych oraz 5 stanowisk głazów pomnikowych.

Na odcinku Borne Sulinowo – Szczecinek – Biały Bór korytarz ma wspólny przebieg korytarzem Pojezierzy Zachodnich. Na odcinku Postomino – Sławno – Polanów – Bobolice można wykorzystać nieczynną linię kolejową. Zgodnie z podpisanym w 2015 r. listem intencyjnym inwestycję chce realizować grupa 16 podmiotów (gminy i nadleśnictwa, Urząd Morski w Słusku, powiat sławieński). Przy wyznaczaniu przebiegu trasy Wału Pomorskiego należy uwzględnić lokalizację zachowanych fortyfikacji.

Korytarz poza miastami praktycznie pozbawiony jest infrastruktury rowerowej.

4.7. Korytarz Doliny Regi i Drawy – regionalny nr 806

Ryc. 4.7 Przebieg korytarza Doliny Regi i Drawy



Źródło: opracowanie własne Biura ds. Komunikacji Rowerowej

Korytarz przebiega od ujścia Regi w Mrzeżynie przez Trzebiatów, Gryfice, Resko. Między Łobezem 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. Korytarz został przedłużony do Choszczna celem połączenia z korytarzem Pojezierzy Zachodnich.

Korytarz 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 Wysoczyznę Łobeską, które reprezentują rolniczy krajobraz. Najatrakcyjniejsze pod względem przyrodniczym 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.

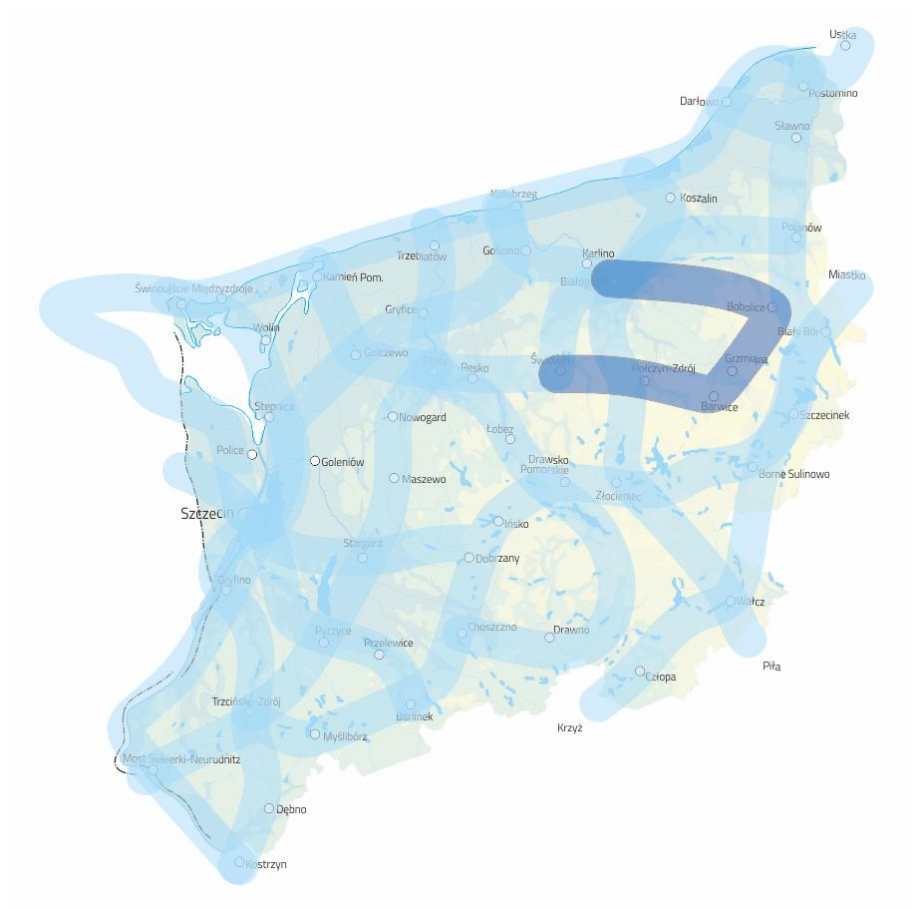
O unikatowości przyrodniczej tego obszaru świadczą prawie wszystkie chronione ustawą o ochronie przyrody obszary, mające swoją reprezentacją właśnie na tym terenie, są to: rezerваты przyrody, obszary Natura 2000, parki krajobrazowe, użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, stanowiska dokumentacyjne 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 odciążać pas wybrzeża. Korytarz ma też duże znaczenie dla transportu rowerowego – zapewnia dojazd z Mrzeżyna do linii kolejowej Szczecin – Kołobrzeg, komunikuje Resko oraz inne miejscowości z ta linią kolejową.

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 korytarza ma ograniczony dostęp do stacji kolejowych, dlatego koniecznym jest było przedłużenie korytarza do Choszczna. Przedłużenie korytarza znacznie zwiększa dostępność transportową do DPN. Na przebiegu szlaku występuje marginalnie liniowa infrastruktura rowerowa.

4.8. Korytarz Zwiniętych Torów – regionalny nr 806

Ryc. 4.8 Przebieg korytarza Zwiniętych Torów



Źródło: opracowanie własne Biura ds. Komunikacji Rowerowej

Korytarz o charakterze niedomkniętej pętli prowadzony po starotorzach nieczynnych linii kolejowych. Swój początek bierze w Białogardzie, który stanowi kluczowy węzeł również dla innych korytarzy tj. Stary Kolejowy Szlak oraz Pałaców i Zamków, następnie biegnie do Bobolic i dalej przez Grzmiącą, Barwice, Połczyn-Zdrój do Świdwina. Odcinek Wardyń – Świdwin stanowi jednocześnie łącznik kolejowy trasy Stary Kolejowy Szlak.

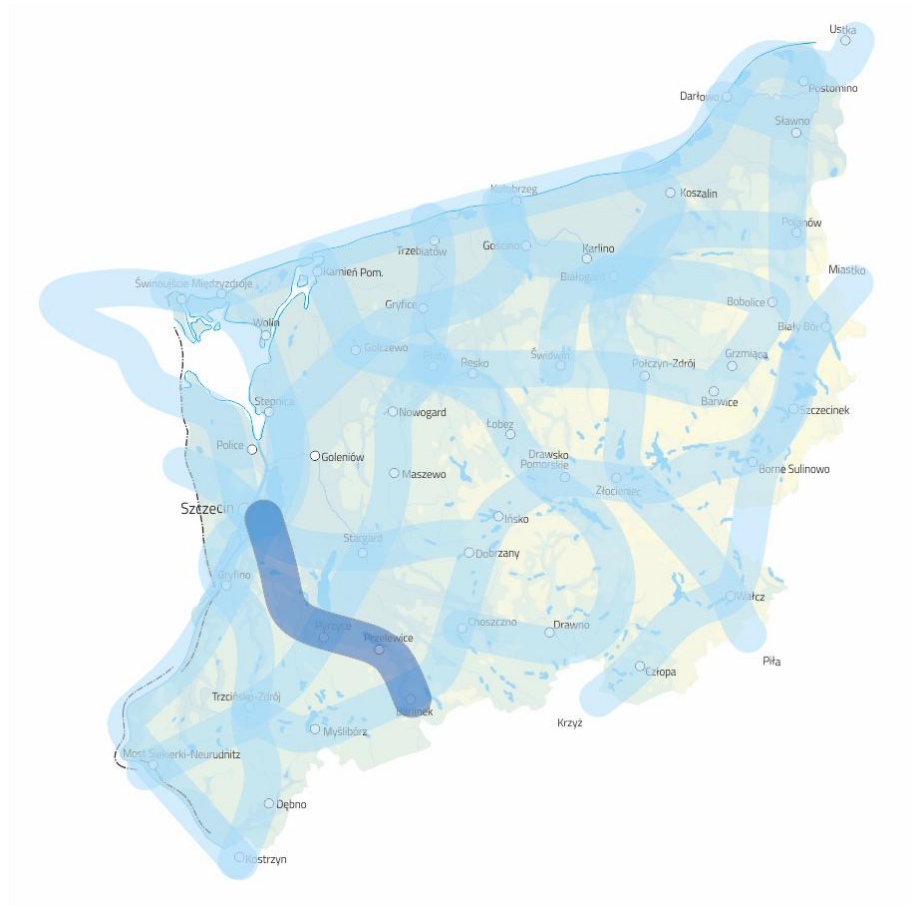
Odcinki Białogard – Bobolice oraz Połczyn-Zdrój – Świdwin stanowi inicjatywę Związku Miast i Gmin Dorzecza Parsęty. W latach 2022-23 Gmina Barwice buduje drogę rowerową na całym swoim odcinku. Natomiast odcinek Świdwin – Wardyń będzie budowany przez Województwo w latach 2023-24 jako łącznik Starego Kolejowego Szlaku.

Tereny, przez które przebiega trasa odznaczają się słabymi wskaźnikami społeczno-ekonomicznymi i znajdują się poza głównymi obszarami turystycznymi. Jedynie południowa część przechodzi przez pojezierze drawskie z głównym ośrodkiem jakim jest Połczyn-Zdrój.

Walorem trasy jest dobre skomunikowanie. Lokalizacja stacji kolejowych zarówno na przebiegu korytarza (Grzmiąca), jak również na początku i końcu trasy (Świdwin oraz Białogard) stwarza możliwości do samodzielnego funkcjonowania trasy jako produktu turystycznego. Natomiast fakt, że na trasie znajdują się punkty węzłowe z innymi szlakami stwarza szersze możliwości wyboru kierunku i celu podróży rowerowych. Dodatkowo z racji prowadzenia korytarza po nasypie kolejowym profil wysokościowy jest bardzo łagodny, co zdecydowanie poszerza liczbę potencjalnych odbiorców. Korytarz zapewnia połączenie wielu miejscowości i miast takich jak Połczyn-Zdrój, Barwice czy Bobolice z siecią kolejową, przez co będzie stanowił istotną trasę dla celów komunikacyjnych.

4.9. Korytarz Doliny Płoni – regionalny nr 803

Ryc. 4.9 Przebieg korytarza Doliny Płoni



Źródło: opracowanie własne Biura ds. Komunikacji Rowerowej

Korytarz bierze swój początek na pojezierzu Myśluborskim w Barlinku, następnie prowadzi przez Przelewice, Pyrzyce i dalej zachodnią stroną jeziora Miedwie dochodzi do Kołbacza i Szczecina Płoni.

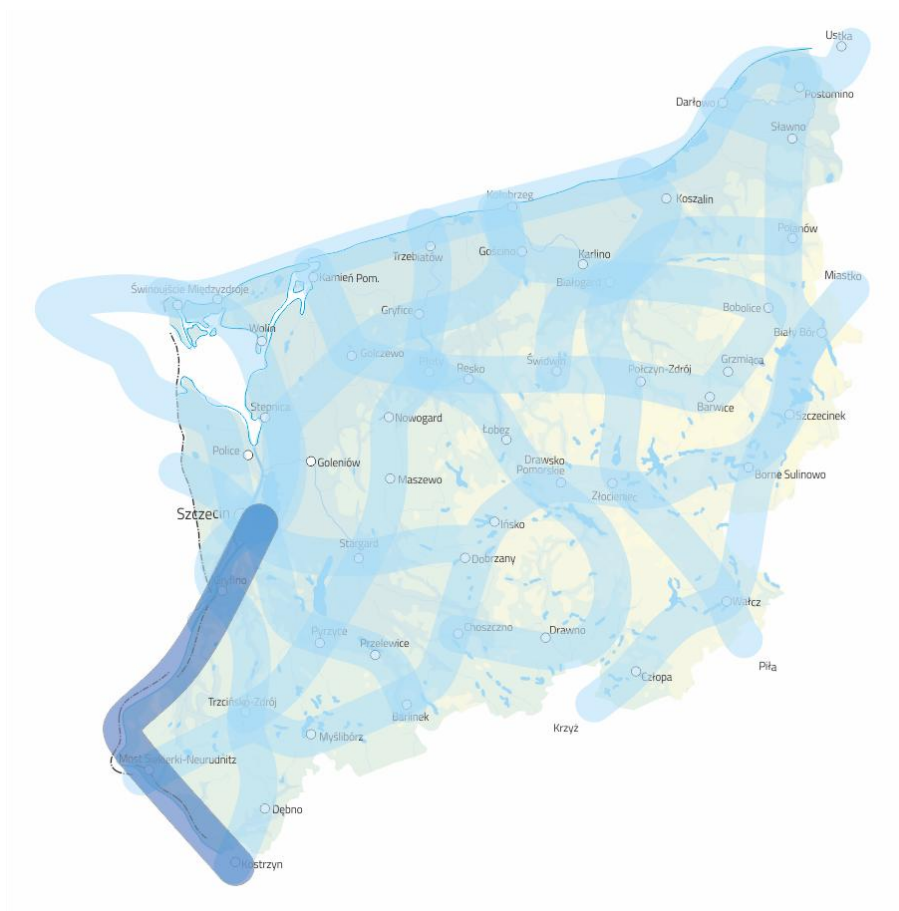
Teren, przez który przebiega korytarz, stanowi w przeważającej części obszary rolnicze. Tylko w początkowej i końcowej fazie biegnie przez kompleksy leśne. Na odcinku Pyrzyce – granica gminy w osadzie Brzesko oraz Szczecin Płonia – St. Czarnowo biegnie drogą dla rowerów po nasypie linii kolejowej. Przebieg zachodnim i południowym brzegiem jeziora Miedwie mógłby przyczynić się do zagospodarowania tego w dużej mierze niewykorzystywanego zbiornika (torpedownia w Żelewie, sąsiedztwo Pyrzyce). Jednakże biorąc pod uwagę możliwości inwestycyjne najbardziej zasadne jest wybudowanie tras na starotorzu pomiędzy Starym Czarnowem a Pyrzycami. Dodatkową zaletą rozwiązania jest połączenie z trasą Blue Velo w m. Chwarstnica. Inwestycja taka doprowadziłaby do utworzenia tzw. południowej rowerowej obwodnicy m. Szczecin (Szczecin Płonia – Stare Czarnowo – Gryfino – Mescherin – Kołbasowo – Szczecin Gumieńce). Ponadto celowym jest kontynuacja trasy po nasypie linii kolejowej z Pyrzyce do Płońska (gmina Przelevice).

Atutem przemawiającym za rozwojem korytarza jest możliwość połączenia Szczecina z Barlineckim Parkiem Krajobrazowym. Odcinek Płońsko – Barlinek charakteryzuje się niezwykle ciekawymi walorami krajobrazowymi (ciekawe ukształtowanie terenu w dolinie rzeki Płonii). Korytarz ma też duże znaczenie dla transportu rowerowego – znajduje się na terenie bez dostępu do sieci kolejowej, a rower może stanowić alternatywę transportową dla mieszkańców.

Na całej długości korytarza, poza jego początkiem w Szczecinie, brak jest sieci kolejowej przez co korytarz nie może funkcjonować samodzielnie. Połączenie kolejowe jest zapewnione poprzez Trasę Pojezierzy Zachodnich (Choszczno – Godków). W przyszłości należy dążyć do przedłużenia korytarza do Gorzowa Wielkopolskiego co zapewni dostępność kolejową oraz ruch rowerowy z dużego ośrodka miejskiego.

4.10. Korytarz Zielona Odra - regionalny nr 808

Ryc. 4.10 Przebieg korytarza Zielona Odra



Źródło: opracowanie własne Biura ds. Komunikacji Rowerowej

Korytarz przebiega ze Szczecina wzdłuż doliny rzeki Odry do południowo-zachodniej granicy województwa w Kostrzynie nad Odrą.

Przebieg przez główne miejscowości: Szczecin – Gryfino – Pniewo – Widuchowa – Ognica – Krajnik Dol. – Zatoń Dol. – Lubiechów Dol. – Stary Kostrzynek – Siekierki – Gozdowice – Namyślin – 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). Niestety na większości przebiegu Odry z uwagi na ukształtowanie terenu nie ma wałów przeciwpowodziowych. To sprawia, że realizacja trasy w tym korytarzu byłaby kosztowna i trudna.

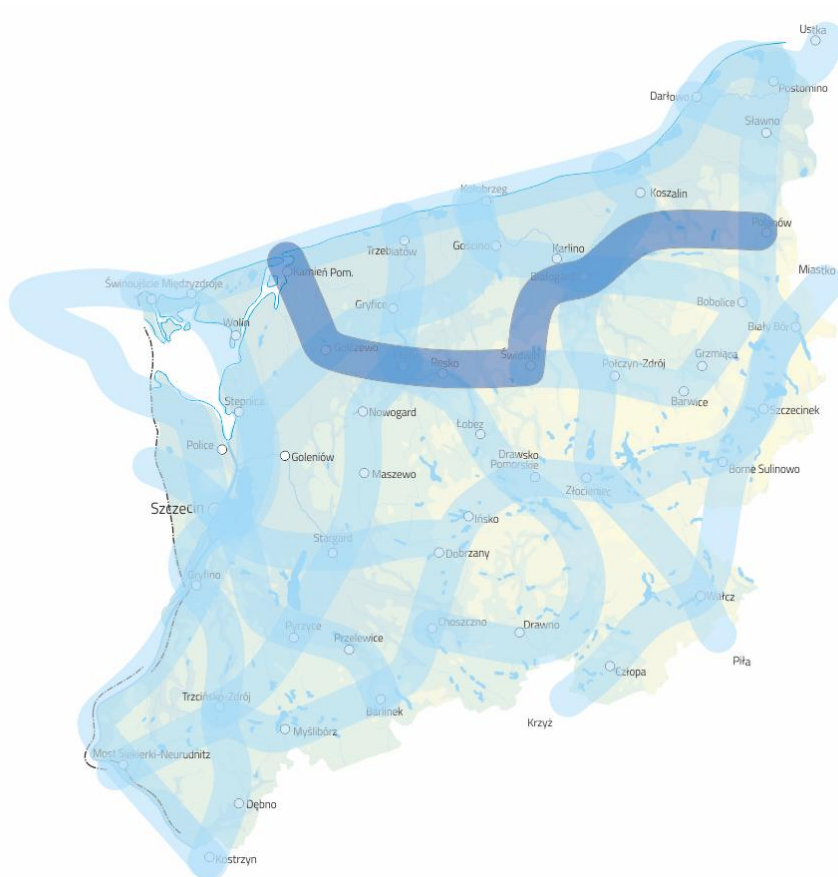
Korytarz przebiega przez atrakcyjne przyrodniczo i krajobrazowo tereny. Szlak „Zielona Odra:” był oznakowany od Szczecina do Szumiłowa pod Kostrzynem nad Odrą (zachowała się jedynie niewielka część oznakowania a wiele dróg po których prowadził szlak nie spełnia standardów dla tras głównych). Aktualnie, z uwagi na nawierzchnie oraz natężenie ruchu zmotoryzowanego nie jest zbyt chętnie uczęszczany. Korytarz może stanowić

uzupełnienie biegnącej po zachodniej stronie Odry niemieckiej trasy Odra – Nysa (jedna z niemieckich tras krajowych) – dając możliwość organizowania wycieczek transgranicznych (podróż w jedną stronę i powrót po obydwu stronach granicy).

Korytarz 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". W korytarzu występują liczne rezerваты i pomniki przyrody, panoramy i punkty widokowe oraz zabytki. Korytarz przebiega przez Rejon Pamięci Narodowej Cedynia – Gozdowice – Siekierki.

4.11. Korytarz Pałaców i Zamków – regionalny nr 805

Ryc. 4.11 Przebieg korytarza Pałaców i Zamków



Źródło: opracowanie własne Biura ds. Komunikacji Rowerowej

Korytarz o przebiegu równoleżnikowym łączący Kamień Pomorski ze wschodnią granicą województwa. Płaszczyzną tematyczną określającą przebieg korytarza są występujące zamki oraz mające szerszą reprezentację pałace i dworki. Trasa przebiega przez tereny o najniższym wskaźniku liczby odwiedzających turystów (pomiędzy pasem nadmorskim

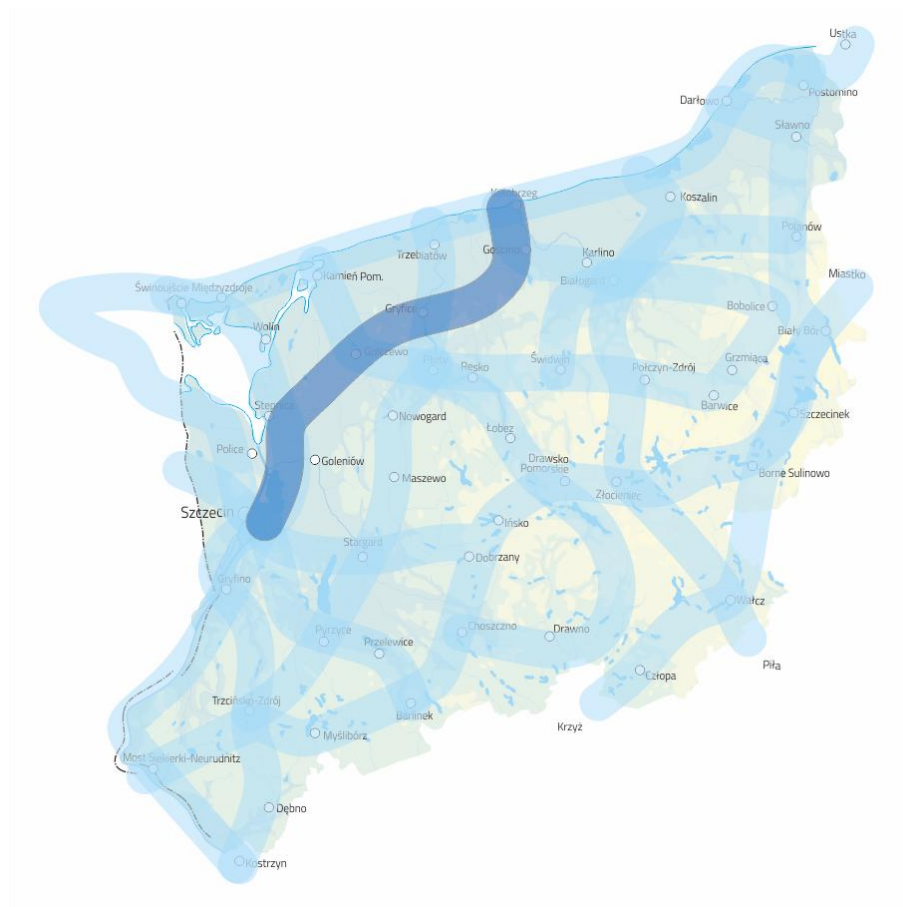
a pasem pojezierzy). Baza noclegowa jest reprezentowana przez pojedyncze obiekty zlokalizowane głównie w miastach.

Korytarz swój początek bierze w Kamieniu Pomorskim połączonym z korytarzem Velo Baltica. Następnie biegnie do Płotów przez Golczewo. Dalej prowadzi przez Resko i Świdwin do Białogardu gdzie ma węzeł z korytarzem Stary Kolejowy Szlak oraz Zwiniętych Torów. Następnie prowadzi przez Strzekęcino, gdzie krzyżuje się z odnogą korytarza Stary Kolejowy Szlak. Dalej korytarz prowadzi w kierunku Polanowa oraz posiada odnogę do Koszalina, która jest istotna ze względów komunikacyjnych.

Korytarz 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). Poza wspomnianymi pałacami i zamkami również atrakcją stanowią zabytkowe obiekty techniki (elektrownie wodne). Kamień Pomorski w którym korytarz bierze początek jest jednym z najstarszych miast Pomorza Zachodniego ze szczególnie cenną katedrą – pomnikiem historii.

4.12. Korytarz Szczecin – Kołobrzeg – regionalny nr 800

Ryc. 4.12 Przebieg korytarza Szczecin - Kołobrzeg



Źródło: opracowanie własne Biura ds. Komunikacji Rowerowej

Korytarz łączy stolicę województwa Szczecin z największym polskim uzdrowiskiem nadmorskim Kołobrzegiem przechodząc przez Stepnicę, Golczewo, Rymań i Gościno.

Na końcowym odcinku od Szydłowa w gminie Rymań do Kołobrzegu korytarz wykorzystuje istniejącą drogę dla rowerów (ok. 40 km).

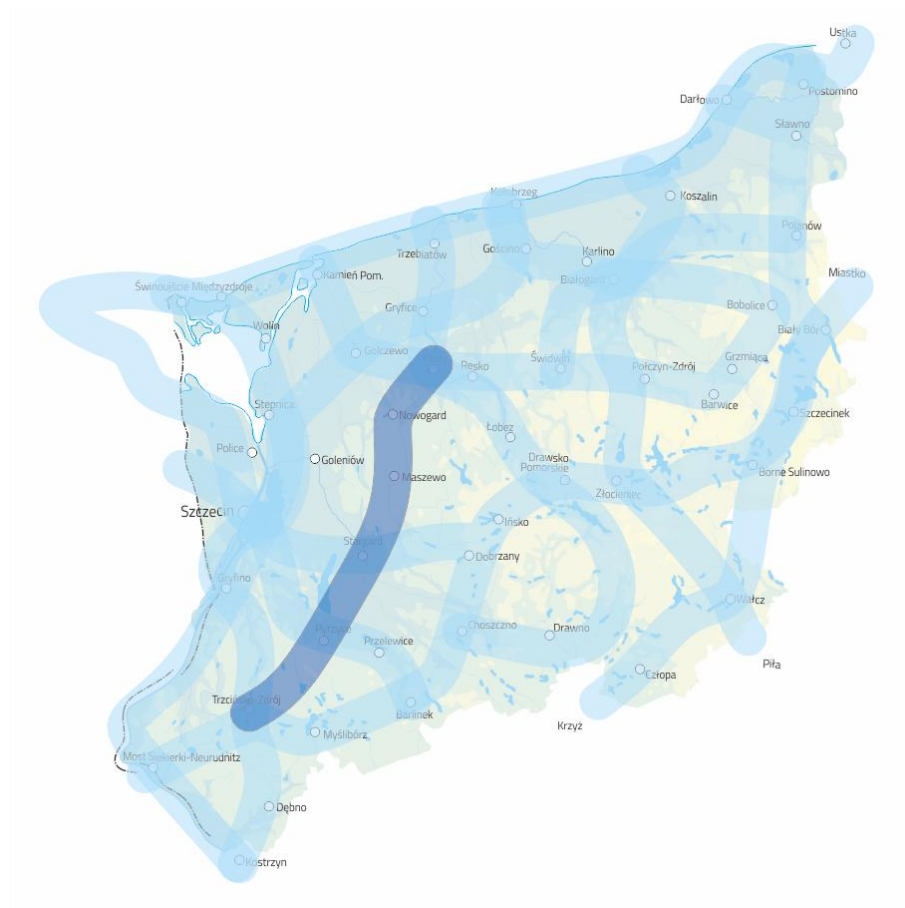
Między Gościnem a Kołobrzegiem ma wspólny przebieg z korytarzem Stary Kolejowy Szlak, a między Szczecinem a Stepnicą z korytarzem Wokół Zalewu Szczecińskiego.

Początkowo korytarz przebiegał ze Szczecina przez Nowogard, jednakże przebieg skorygowano w toku prac analitycznych, biorąc pod uwagę istniejące uwarunkowania prawne, a także walory tras odseparowanych od ruchu samochodowego. Obecnie przyjęty przebieg korytarza na odcinku Stepnica – Golczewo – Gryfice – Szydłowo wykorzystuje starotorza dawnych linii kolejowych.

Korytarz ma duży potencjał rozwojowy zarówno w obszarze turystyki jak i transportu. Budowa trasy rowerowej na obszarach wykluczonych kolejowo w miejscu historycznego szlaku komunikacyjnego zwiększy dostępność transportową na całym obszarze korytarza.

4.12. Korytarz Równiny Pyrzyckiej i Nowogardzkiej – regionalny nr 807

Ryc. 4.12 Przebieg korytarza Równiny Pyrzyckiej i Nowogardzkiej



Źródło: opracowanie własne Biura ds. Komunikacji Rowerowej

Korytarz został dodany do pierwotnej koncepcji w 2023 r. Potrzeba jego realizacji jest wynikiem przesunięcia korytarza Szczecin – Kołobrzeg oraz faktem budowy drogi rowerowej Kozielice – Tetyń.

Korytarz ma ważną funkcję transportową, łączy ze sobą Trzcińsko-Zdrój, Kozielice, Pyrzyce, Stargard, Maszewo, Nowogard oraz Płoty. Odpowiada również na potrzeby transportowe ważnego ośrodka miejskiego jakim jest Stargard. W powiązaniu z innymi trasami łączy obszar pojezierza myśliborskiego oraz Cedyńskiego Parku Krajobrazowego z wybrzeżem omijając Szczecin.

V Realizacja tras rowerowych

Wskazane w *Koncepcji* korytarze tras rowerowych posłużyły do ułożenia sieci tras rowerowych poziomu europejskiego, krajowego i regionalnego. Wszystkie trasy rowerowe zostały ponumerowane. Trasy europejskie zgodnie z numeracją Europejskiej Federacji Cyklistów, trasy krajowe zgodnie ze Stanowiskiem nr 7/2019 Konwentu Marszałków Województw RP z dnia 7 czerwca 2019 r. w sprawie systemu numeracji i zasad oznakowania krajowych i regionalnych tras rowerowych. Natomiast trasom regionalnym zostały nadane numery z puli przypisanej regionowi w w/w stanowisku Konwentu Marszałków. Układ, numery i nazwy tras przedstawia poniższa mapa.

Co do zasady wskazane trasy realizowane są przez Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego. Jednakże biorąc pod uwagę skalę przedsięwzięcia oraz możliwości inwestycyjne i środki finansowe, poszczególne odcinki mogą być realizowane przez innych inwestorów.

Celem wszystkich interesariuszy powinno być dążenie do szybkiego powstania gęstej sieci tras rowerowych, dlatego też wszelkie inwestycje podejmowane lokalnie, a wpisujące się w planowaną sieć tras są cenne.

Budowę sieci tras rowerowych należy zawsze zaczynać od tras głównych, a dopiero później dobudowywać trasy lokalne. Inwestycje w sieć głównych tras rowerowych Pomorza Zachodniego powinny być traktowane priorytetowo przez wszystkich interesariuszy.

Województwo Zachodniopomorskie jest zarządcą sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego i poszczególnych tras wchodzących w tę sieć.

Realizacja *Koncepcji* polega na przygotowaniu tras głównych do możliwości bezpiecznego i wygodnego przejazdu oraz ich oznakowaniu. Konieczność zapewnienia przejezdności 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 rowerowej,
- odcinki po zlikwidowanych liniach kolejowych,
- wały przeciwpowodziowe,
- odcinki dróg gruntowych,
- odcinki dróg z nawierzchnią wykonaną z bruku kamiennego.

Po doprowadzeniu do przejezdności, kolejnym krokiem mogą być działania podnoszące jakość trasy, w pierwszej kolejności na odcinkach wskazanych w opisach stanu realizacji tras:

- 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.

W toku wdrażania *Konceptji*, analizując każdy odcinek *Biuro ds. komunikacji rowerowej* określa projektowany rodzaj inwestycji. Zabieg ten jest konieczny celem zlecenia prac projektowych oraz oszacowania wartości inwestycji. Zarządzanie inwestycjami – ich lokalizacją, rodzajami, długościami – odbywa się przy wykorzystaniu bazy danych przestrzennych prowadzonych przez *Biuro ds. komunikacji rowerowej*.

Tab. 5.1 Rodzaje inwestycji realizowanych w ramach Konceptji.

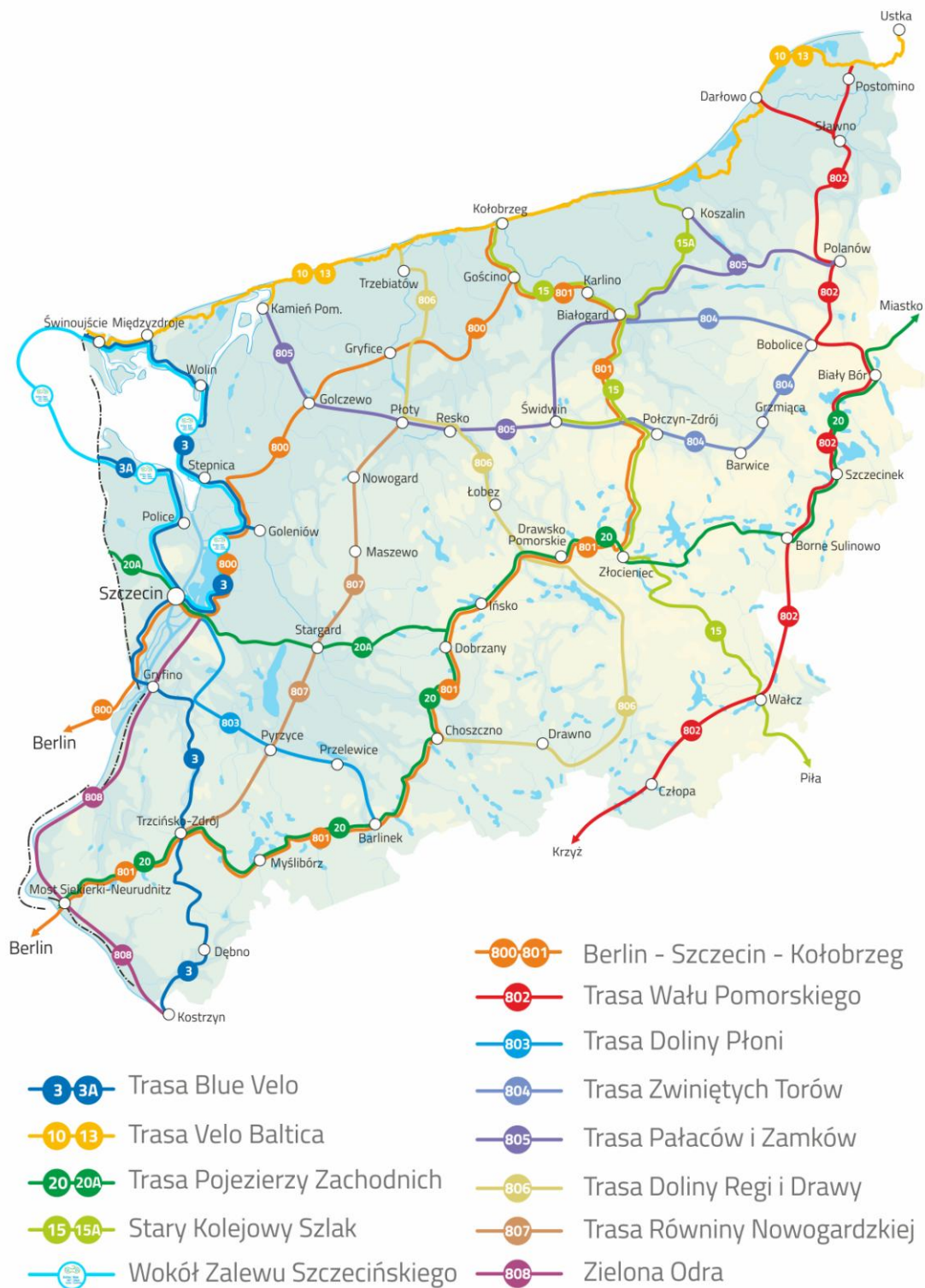
A	oznakowanie trasy na istniejącej drodze dla rowerów, ciągu pieszo-rowerowym, chodniku czy strefie pieszej
A1	oznakowanie trasy na istniejącej drodze dla rowerów, ciągu pieszo-rowerowym, chodniku czy strefie pieszej wraz z modernizacją/remontem istniejącej infrastruktury
B	oznakowanie trasy na jezdni ogólnodostępnej
B1	oznakowanie trasy na jezdni ogólnodostępnej wraz z wprowadzeniem urządzeń BRD, zmianą organizacji ruchu w tym z wyznaczeniem pasów rowerowych
B2	oznakowanie trasy na jezdni ogólnodostępnej z kruszywa
C	budowa drogi dla rowerów bądź ciągu pieszo-rowerowego typu greenway
C1	budowa drogi dla rowerów bądź ciągu pieszo-rowerowego na nasypie kolejowym
C2	budowa drogi dla rowerów bądź ciągu pieszo-rowerowego na wale przeciwpowodziowym
D	budowa drogi dla rowerów bądź ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż drogi
D1	budowa drogi dla rowerów wzdłuż drogi
E	oznakowanie trasy na drodze technicznej
E1	oznakowanie trasy na drodze technicznej wraz z modernizacją/miejscowym remontem
F	budowa drogi technicznej udostępnionej rowerom i konkretnym pojazdom

F1	budowa/przebudowa drogi technicznej z kruszywa udostępnionej rowerom i konkretnym pojazdom
G	budowa poboczy drogi
W	wyłączone z projektowania – odcinki, które nie są objęte realizacją w ramach <i>Koncepcji</i>

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.

W związku z niepewnością co do możliwości inwestycyjnych na poszczególne odcinkach, plany inwestycyjne wskazują przebiegi wariantowe. Pozwala to odroczyć decyzję o ostatecznych przebiegach tras na wybranych odcinkach do momentu uzyskania pełnej informacji o możliwościach inwestycyjnych 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 różnych interesariuszy. W celu zachowania spójności przebiegu konieczne jest podpisanie listów intencyjnych między samorządami, przez które przebiega etap 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 lub skorzystać z transportu publicznego). Zapewni to uniknięcie sytuacji dofinansowania budowy dróg dla rowerów kończących się w miejscu uniemożliwiającym kontynuowanie jazdy. W ostateczności brak porozumienia beneficjentów co do ostatecznego (realizowanego) przebiegu trasy w którymkolwiek wskazanym wariantcie skutkować może zmianą przebiegu trasy. Na tym etapie oraz w etapach kolejnych konieczne są działania z zakresu zmiany organizacji ruchu na odcinkach nieinwestycyjnych.

Ryc. 5.1 Docelowa sieć głównych tras rowerowych Pomorza Zachodniego



Źródło: opracowanie własne Biura ds. Komunikacji Rowerowej



5.1. Trasy I etapu

W 2015 r. w wyniku decyzji Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego na podstawie bazy korytarzy określono **4 trasy główne priorytetowe**, które zostały szczegółowo opracowane zgodnie z metodologią opisaną w rozdziale 1.5. Wybrane do realizacji trasy to:

1. **Trasa Velo Baltica (Euro Velo 10 i 13),**
2. **Trasa Pojezierzy Zachodnich (krajowa nr 20),**
3. **Stary Kolejowy Szlak (krajowa nr 15),**
4. **Trasa Blue Velo (krajowa nr 3).**

Następnie w 2021 r. Zarząd Województwa wskazał na konieczność oznakowania trasy Wokół Zalewu Szczecińskiego na odcinku zachodnim. Powiększając tym samym liczbę budowanych tras.

5. **Trasa Wokół Zalewu Szczecińskiego (krajowa nr 3 i 3A).**

Ryc. 5.2 Sieć europejskich i krajowych tras rowerowych na Pomorzu Zachodnim



Źródło: Opracowanie własne Biura ds. Komunikacji Rowerowej

Na etapie opracowywania *Koncepcji* przebiegi tras badano w kilku wariantach lokalizacyjnych. Wszystkie te warianty 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 odcinki jednolite. 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.

Dla każdej trasy wskazano, wyznaczony przez zespół projektowy, wariant preferowany. Realizacja trasy w tym wariantcie jest optymalna pod względem atrakcyjności i bezpieczeństwa uprawiania turystyki rowerowej. W toku prac nad wdrażaniem *Koncepcji* w latach 2016-2022 większość wariantów została odrzucona, a prace projektowe dla większości odcinków zostały zlecone. W *Koncepcji* pozostawiono część wariantów – dla odcinków problematycznych oraz tych, dla których nie podjęto jeszcze decyzji o ostatecznym przebiegu. Szczegółowy zakres podejmowanych inwestycji jest konsultowany z interesariuszami i następnie akceptowany przez Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego. Akceptacja Zarządu stanowi podstawę do zlecenia poszczególnych dokumentacji budowlanych.

Poniżej opisano aktualny na koniec 2022 r. stan realizacji tras oraz dalsze potrzeby rozwojowe, które powinny być realizowane głównie przez poszczególnych zarządców dróg.

Na dzień **31.12.2022 r.** realizacja sieci tras rowerowych przedstawia się następująco:

- zrealizowano **629,02 km [52,85%]** tras z czego odcinki inwestycyjne stanowiły **240,66 km [53,76%]**,
- na etapie realizacji są odcinki tras rowerowych o długości całkowitej **252,32 km [21,20%]**, z czego odcinki inwestycyjne stanowią **114,26 km [25,52%]**,
- w przygotowaniu (na etapie opracowania dokumentacji projektowej lub uzgodnień z partnerami projektów) są odcinki o długości całkowitej **308,92 km [25,95%]**, z czego odcinki inwestycyjne stanowią **92,73 km [20,72%]**.

5.1.1. Trasa Velo Baltica (Euro Velo 10 i 13)

Długość przebiegu w wariantie realizowanym:

222,55 km z czego odcinki inwestycyjne 84,77km

Stan realizacji na 31.12.2022 r.:

zrealizowano – 179,16 km [81%], z czego odcinki inwestycyjne 56,76 km,

na etapie realizacji – 10,03 km [5%], z czego odcinki inwestycyjne 4,59 km,

w przygotowaniu (na etapie dokumentacji projektowej lub uzgodnień z partnerami) – 33,35 km [15%], z czego odcinki inwestycyjne 23,42 km.



Trasa o przebiegu równoleżnikowym, stanowi część europejskich tras Euro Velo 10 i Euro Velo 13 oraz trasy krajowe nr 10 i 13. Rozpoczynając od zachodu, trasa wiedzie od granicy polsko-niemieckiej do przeprawy promowej w Świnoujściu głównie drogami rowerowymi. Po przekroczeniu Świny i wyjechaniu z miasta tymczasowo biegnie drogami leśnymi o tłuczniowo-naturalnej nawierzchni. Na granicy gmin Świnoujście i Międzyzdroje rozpoczyna się nowy odcinek wybudowany w bezpośrednim sąsiedztwie plaży. Miasto Świnoujście prowadzi działania mające na celu wydłużenie tego odcinka na swoim terenie. Od Międzyzdrojów dalsza droga prowadzi przez Woliński Park Narodowy. Trwają tu jeszcze prace dokumentacyjne nad docelowym przebiegiem szlaku. Następnie trasa wiedzie przez Kołczewo do Międzywodzia, gdzie w roku 2022 zakończyła się budowa nowej drogi rowerowej w docelowym przebiegu trasy, wzdłuż DW 102. Dalej trasa biegnie przez Dziwnów i Dziwnówek. Na odcinku Dziwnówek – Łukęcina w roku 2023 zakończy się budowa drogi rowerowej wzdłuż DW 102. Od Łukęcina do wschodniej granicy województwa trasa została już na większości przebiegu ukończona i oznakowana. Dla dalszego podwyższenia komfortu korzystania z trasy zasadne jest przeprowadzenie remontu nawierzchni odcinka Pustkowo – Trzęsacz. Odcinek Pobierowo – Mrzeżyno w dużej mierze prowadzi drogami szutrowymi przez las. Należy mieć na uwadze postępującą degradację tego typu odcinków. Konieczne jest właściwe utrzymywanie nawierzchni, a w przyszłości warto planować budowę drogi rowerowej wzdłuż drogi brukowej biegnącej bliżej morza. Wydzielona droga rowerowa, nawet szutrowa, będzie miała wyższą trwałość nawierzchni niż droga eksploatowana przez ciężkie pojazdy. W miejscowości Dźwirzyno konieczne jest jeszcze uzupełnienie oznakowania – zadanie

własne gminy Kołobrzeg. Fragmenty z brakującym oznakowaniem znajdują się także w mieście Kołobrzeg. Na jednym z nich docelowo zaplanowano budowę kładki rowerowej równoległej do ulicy Solnej. Oznakowanie drugiego z nich jest zadaniem własnym Miasta. W Ustroniu Morskim trasę oznakowano w dwóch wariantach z uwagi na wąski przekrój trasy, z której korzystają również piesi. Odcinek ten w przyszłości należy poprawić, poprzez budowę promenady bądź przebudowę alternatywnych dróg gminnych na strefy o ruchu uspokojonym bądź drogi wyłączone z ruchu zmotoryzowanego. W miejscowości Gąski trasa rowerowa prowadzi po zdegradowanej drodze gminnej, której przebudowa jest planowana przez Gminę Mielno. Docelowo planuje się, że pomiędzy Mielnem, a Jamieńskim Nurtem jakość trasy zostanie podwyższona poprzez położenie nawierzchni bitumicznej. Od Łaz do Dąbek trasa jest wykonana i oznakowana (przebudowy wymaga jedynie krótki odcinek drogi gminnej w Osiekach – zadanie własne Gminy Sianów). Mimo to, na tym odcinku wyznaczono przebieg alternatywny, północnym brzegiem jeziora Bukowo – jako przyszłościowy wariant uatrakcyjnienia trasy. Pomędzy Darłówkiem a Wiciem część trasy będzie waleń przeciwpowodziowym wzdłuż wybrzeża po mierzei jeziora Kopań. Odcinek ten stanowi drogę techniczną Urzędu Morskiego i został wybudowany z płyt YOMB, które nie są przyjazne dla ruchu rowerowego, ponadto brakuje płynnego przejazdu przez kanał – konieczna jest budowa nowej kładki rowerowej, ponieważ obecna wymaga zejścia z roweru. W przyszłości należy planować podniesienie standardu tego odcinka. Mało komfortowe dla rowerzystów są również odcinki szutrowe w gminie Postomino: Jezierzany – Łącko oraz Królewo – Marszewo.

Na większości odcinków trasy ruch rowerowy prowadzony jest razem z ruchem pieszym. Biorąc pod uwagę duże natężenia ruchu w przyszłości należy dążyć do przebudowy części odcinków i odseparowania ruchu rowerowego od pieszego. Ponadto w wielu miejscowościach ruch rowerowy prowadzony jest po jezdniach dróg publicznych. Zasadne jest przebudowywanie tych dróg na woonerfy, strefy o ruchu uspokojonym bądź drogi wyłączone z ruchu zmotoryzowanego. Odcinki dróg rowerowych, które były wykonywane z kostki betonowej należy w przyszłości przebudowywać na odcinki asfaltowe – ich postępująca degradacja nie sprzyja ani bezpieczeństwu ani komfortowi ruchu rowerowego.

Dostęp do infrastruktury kolejowej na trasie 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, Mielno, Darłowo). Cała środkowa część tj. pas od Międzyzdrojów (Warnowo) do Kołobrzegu (ok. 80 km) nie ma bezpośredniego dostępu do transportu kolejowego (nie licząc kolejki wąskotorowej, która stanowi atrakcję turystyczną i kursuje tylko w sezonie). Z tego powodu w Koncepcji ujęto łączniki do stacji kolejowych w Kamieniu Pomorskim oraz Trzebiatowie. Oba łączniki zostały już wybudowane i wymagają jedynie oznakowania.

5.1.2. Trasa Pojezierzy Zachodnich (nr 20 i 20A)

Długość przebiegu w wariantach realizowanych:

423,94 km, z czego odcinki inwestycyjne to 201,61 km:

Stan realizacji na 31.12.2022 r.:

zrealizowano – 176,21 km [42%], z czego odcinki inwestycyjne 122,09 km,

na etapie realizacji – 80,53 km [19%], z czego odcinki inwestycyjne 31,13 km,

w przygotowaniu (na etapie dokumentacji projektowej lub uzgodnień z partnerami) – 167,20 km [39%], z czego odcinki inwestycyjne 48,39 km.



Trasa Pojezierzy Zachodnich zalicza się do tras krajowych (nadano jej nr 20) i posiada równoleżnikowy przebieg. Prowadzi przez najbardziej malownicze obszary Pojezierza Pomorskiego i łączy największe jeziora Pojezierzy: Myśliborskiego, Choszczeńskiego, Ińskiego, Drawskiego i Szczecineckiego. Na terenie województwa zachodniopomorskiego trasa swój początek bierze na granicy z Republiką Federalną Niemiec. Początek trasy na Odrze znajduje się na historycznej przeprawie kolejowej Siekierki – Neurüdnitz. Polski most został oddany do użytku w 2021 r., a most niemiecki w 2022 r. Początkowo trasa prowadzi nasypem nieczynnej linii kolejowej przez Przyjezierze k. Morynia do Góralic, wcześniej w Trzciesku-Zdrój, przecina się z trasą Blue Velo. Następnie bocznymi drogami powiatowymi i nowymi odcinkami, trasa wiedzie do Myśliborza. Wjazd do Myśliborza jest realizowany w 2023 r. Odcinek Myślibórz – Barlinek – Pełczyce – Choszczno prowadzi w przeważającej większości po starotorzu nieczynnej linii kolejowej. Starotorze to zostało przerwane w wyniku budowy węzła drogi S3. Obecnie rowerzyści muszą nadrabiać 4km drogi do bezpiecznego obiektu mostowego. W tym miejscu należy w przyszłości zrealizować odcinek inwestycyjny np. w ramach odtworzenia linii kolejowej. Pomiędzy Myśliborzem a Choszcznem jest realizowany jeszcze tylko odcinek Głazów – Sulimierz, zakończenie inwestycji planowane jest na 2023 r. Ponadto w 2023 r. Gmina wykona wyjazd z Barlinka gdzie trasa będzie tymczasowo po jezdni drogi wojewódzkiej. Z Choszczna trasa będzie biegła przez Dobrzany, Linówko do Ińska (pomiędzy Dobrzany a Linówkiem we wsi Kozy następuje połączenie z drugą odnogą trasy biegnącej do Szczecina i dalej do Niemiec – nr 20A). Słaby jakościowo odcinek trasy znajduje się w dolinie rzeki Ina, część odcinka

powiatowego ma nawierzchnię naturalną, część odcinka gminnego nawierzchnię z płyt betonowych. Płyty betonowe zostały wyremontowane przez Gminę Suchań w 2021 r. Z Kóz do Ińska zostanie wybudowana droga rowerowa w miejscu zabytkowego starotorza kolei wąskotorowej. Trwają prace nad dokumentacją dla tej inwestycji. Docelowo inwestycję tą należałoby przedłużyć na odcinku Dobrzany – Kozy, gdzie również znajduje się starotorze. Z Ińska do Drawska Pomorskiego wybudowano nowe drogi rowerowe, aż do przecięcia trasy z DK 20 w okolicy Wiewiecka. Odcinek Wiewiecko – Drawsko Pomorskie jest jeszcze w fazie przygotowawczej. Uzgadnia się tu jeszcze docelowy przebieg. Wyjazd z Drawska zapewnia nowa droga rowerowa, która została oddana do użytku w 2021 r. Następnie trasa prowadzi szutrowym odcinkiem drogi leśnej. Mając na uwadze postępującą degradację tego typu dróg i obniżenie walorów użytkowych trasy na tym odcinku planuje się budowę drogi rowerowej w śladzie dawnej nieukończonej autostrady Berlin – Królewiec (przebieg przez tereny leśne, równoległy do drogi szutrowej). Pomiędzy Złocińcem a Czaplankiem trasa prowadzi częściowo po drogach szutrowych, a częściowo po mało uczęszczanych asfaltowych drogach publicznych. Tutaj również należy mieć na uwadze postępującą degradację dróg szutrowych. W latach 2023-24 ma być realizowana budowa odcinka przed Bobrowem oraz przebudowa odcinka w Nowym Kaleńsku (obecnie nawierzchnia brukowa). Odcinek pomiędzy Czaplankiem a Rakowem w części jest inwestycyjny, a w części przebiega po leśnej drodze z płyt YOMB – mało komfortowej dla ruchu rowerowego. Ze wspomnianej części inwestycyjnej droga rowerowa Czaplank – Kołomąt jest zrealizowana w 2023 r. Budowę dalszego odcinka planuje się na lata 2023-2024. Odcinek Rakowo – Borne Sulinowo zostanie ukończony wiosną 2023 r., w większości przebiega po terenie dawnej bocznic kolejowej. W 2023 zostanie zakończona realizacja odcinka Borne Sulinowo – Krągi – Szczecinek. Przy czym odcinek Mosinka – Szczecinek przebiega po szutrowej drodze leśnej, której degradacja znacznie postępuje. Na odcinku Szczecinek – Biały Bór – granica województwa trasa będzie przebiegała głównie mało uczęszczanymi drogami. Jeden z odcinków – droga publiczna Spore – Wierzchowo ma nawierzchnię szutrową i jej degradacja postępuje. Trwają jeszcze prace nad szczegółowym zakresem inwestycji i przebiegiem przy Białym Borze. W przyszłości nakładów inwestycyjnych będzie wymagała również infrastruktura rowerowa w Szczecinku, która odbiega od obecnie stosowanych standardów (w zakresie nawierzchni czy geometrii). Ponadto we wschodniej części województwa wiele odcinków przebiega po jezdni dróg publicznych, co obniża atrakcyjność trasy. W przyszłości na terenach niezabudowanych należy dążyć do separacji ruchu na niektórych odcinkach lub do wytyczania nowego przebiegu.

Osobnym odcinkiem, ale będącym integralną częścią Trasy Pojezierzy Zachodnich jest łącznik Szczecin – Ińsko (nr 20A). Swój bieg rozpoczyna na granicy niemieckiej w rejonie wsi Buk. Dalej głównie drogą dla rowerów dociera przez Dobrą i Wołczkowo do Szczecina, większość tego odcinka jest oznakowana. Trasa prowadzi przez centrum Szczecina oraz Szczecin-Dąbie (brak oznakowania – zadanie Miasta Szczecin). W Szczecinie Kijewo rozpoczyna się oznakowany i ukończony odcinek przez Płonię do Jezierzyc. Dalej trasa zostanie oznakowana leśnymi drogami do Motańca. Odcinek Motaniec – Stargard

przebiega po drogach dla rowerów. Wyjazd ze Stargardu wymaga jeszcze przeprowadzenia inwestycji wzdłuż DK 20. Na odcinku Ulikowo – Marianowo trasa będzie głównie drogami lokalnymi, a z Marianowa do Ińska zostanie wybudowana w miejscu nieczynnej zabytkowej wąskotorowej linii kolejowej.

Na trasie pomiędzy Godkowem a Choszcznem na odcinku 100 km brak dostępu do stacji kolejowej. Pozostałe odcinki są dobrze skomunikowane z siecią kolejową. Na terenach pojezierza drawskiego oraz szczecineckiego (odcinek Wiewiecko – Szczecinek) trasa będzie równoległa do linii kolejowej.

5.1.3. Stary Kolejowy Szlak (nr 15 i 15A)

Długość przebiegu w wariantcie realizowanym wraz z łącznikami kolejowymi:

259,33 km, z czego odcinki inwestycyjne 69,97 km.

Stan realizacji na 31.12.2022 r.:

- zrealizowano - 63,35 km [24%], z czego odcinki inwestycyjne 5,42 km,
- na etapie realizacji – 136,03 km [52%], z czego odcinki inwestycyjne 53,35 km,
- w przygotowaniu (na etapie dokumentacji projektowej lub uzgodnień z partnerami) – 59,96 km [23%], z czego odcinki inwestycyjne 11,20 km.



Trasa krajowa (nadano jej nr 15) 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 odnogami (nr 15 i 15A). Odcinek z Kołobrzegu (nr 15) wiedzie w przeważającej części drogą rowerową wybudowaną na nasypie nieczynnej linii kolejowej (do Karlina). W Kołobrzegu w niektórych punktach miasta infrastruktura rowerowa jest niewystarczająca do bezpiecznego poprowadzenia trasy rowerowej (brak ciągłości infrastruktury). Na odcinku pomiędzy miastem a m. Zieleniewo docelowo należy zmodernizować infrastrukturę rowerową, która niespełnia aktualnych standardów, istotna jest także potrzeba wypełnienia luki w infrastrukturze w centrum Zieleniewa. Na odcinku Karlino – Białogard w latach 2022 – 2023 zostaną wybudowane nowe drogi rowerowe. W odnodze z Mielna przez Koszalin do Strzekęcina trasa realizowana jest w dużej mierze po istniejących drogach rowerowych. Ze Strzekęcina do Białogardu głównie prowadzi drogami lokalnymi. Brakujący odcinek k. Wroniego Gniazda jest realizowany w 2023. Trwają prace nad dokumentacją dla odcinka Kłępino – Białogard.

W latach 2023-24 będzie realizowana droga rowerowa na terenie Białogardu (wyjazd z miasta). Z Białogardu trasa kieruje się w stronę Połczyna-Zdroju drogami powiatowymi, a od Wardynia przez Połczynem i dalej do Złocieńca prowadzi wydzieloną drogą rowerową wybudowaną na starotorzu. Z uwagi na narastający ruch samochodowy przynajmniej odcinek Białogard – Rąbino powinien być w przyszłości przeniesiony na wydzieloną drogę rowerową.

Ze Złocieńca aż za miejscowość Bobrowo Stary Kolejowy Szlak pokrywa się z Trasą Pojezierzy Zachodnich. Wspólny szlak poprowadzony jest drogami publicznymi o niewielkim natężeniu ruchu. Odcinek przed Bobrowem (obecnie nawierzchnia gruntowa) będzie realizowany w latach 2023-24. W przyszłości konieczne będzie również poprawienie warunków jazdy na wyjeździe ze Złocieńca (nawierzchnia szutrowa zdegradowana). Pomiędzy Bobrowem a Wierzchowem trasa prowadzi drogami leśnymi bitumicznymi i szutrowymi. Należy mieć na uwadze postępującą degradację odcinka szutrowego. Trasa Złoceniec - Wierzchowo poprowadzona została z wydłużeniem z uwagi na potrzebę ograniczania inwestycji do niezbędnych. W przyszłości trasa powinna być wykonana wzdłuż j. Wąsocz (wzdłuż drogi powiatowej, linii kolejowej bądź w nowym przebiegu). Wyjazd z Wierzchowa przebiega drogą powiatową, gdzie w przyszłości należy odseparować ruch rowerowy od samochodowego. Następny odcinek zostanie wybudowany w latach 2023-24 w miejscu po dawnej linii kolejowej aż do m. Kłębowiec. Równocześnie będzie budowany odcinek wzdłuż DW 163 prowadzący do Wałcza. Stan infrastruktury rowerowej w Wałczu jest niezadowalający i powinien zostać sukcesywnie rozwijany przez Miasto poprzez budowę bitumicznych dróg i pasów rowerowych oraz przebudowę ulic na ruch uspokojony. Docelowo odcinek Wałcz – Dobino – granica województwa na większości odcinka powinien docelowo zostać wyposażony w drogę rowerową, której projektowania podjął się Powiat Wałecki.

5.1.4. Trasa Blue Velo (nr 3 i 3A)

Długość przebiegu w wariantie realizowanym wraz z łącznikiem kolejowym, bez odnogi 3A:

233,70 km, z czego odcinki inwestycyjne 91,31 km.

Stan realizacji na 31.12.2022 r.:

zrealizowano – 166,03 km [71%], z czego odcinki inwestycyjne 56,39 km,

na etapie realizacji – 25,73 km [11%], z czego odcinki inwestycyjne 25,19 km,

w przygotowaniu (na etapie dokumentacji projektowej lub uzgodnień z partnerami) – 41,94 km [18%], z czego odcinki inwestycyjne 9,73 km.



Zgodnie z podpisanym w dniu 20 kwietnia 2018 r. listem intencyjnym pomiędzy Województwami: Zachodniopomorskim, Lubuskim, Dolnośląskim, Opolskim i Śląskim trasa ta stała się przedsięwzięciem ponadregionalnym. List intencyjny jest potwierdzeniem woli współpracy na rzecz realizacji i promocji trasy Blue Velo przebiegającej w korytarzu rzeki Odry.

Jest to trasa krajowa (nr 3), której przebieg wynika z połączenia korytarza Wokół Zalewu Szczecińskiego i korytarza Doliny Tywy.

Rozpatrując przebieg od północy trasa rozpoczyna się na granicy w Świnoujściu i od przeprawy promowej biegnie do Międzyzdrojów wspólnie z Trasą Velo Baltica. Docelowo należałoby przenieść przebieg trasy tak, aby biegła przy Zalewie Szczecińskim. Po wyjechaniu ze Świnoujścia trasa tymczasowo biegnie drogami leśnymi o tłuczniowo-naturalnej nawierzchni. Na granicy gmin Świnoujście i Międzyzdroje rozpoczyna się nowy odcinek wybudowany w bezpośrednim sąsiedztwie plaży. Miasto Świnoujście prowadzi działania mające na celu wydłużenie tego odcinka na swoim terenie. W Międzyzdrojach trasa skręca na południe i przebiega wzdłuż jeziora Wicko Małe. W pobliżu Jeziora Turkusowego trasa przechodzi przez Woliński Park Narodowy. Odcinek składa się zarówno z dróg rowerowych jak i dróg publicznych. W przyszłości konieczny jest remont odcinka z kostki brukowej oraz poprawienie bezpieczeństwa w m. Wicko. Od Wapnicy prowadzi

przez Sułomino do Wolina nowym odcinkiem. Od Wolina do Stepnicy przebiega wzdłuż Zalewu Szczecińskiego, częściowo szutrową ścieżką na wałach przeciwpowodziowych. Długi przebieg po drodze powiatowej (Czarnocin – Stepnica) docelowo należy przenieść na wały przeciwpowodziowe – po wybudowaniu tam ścieżek. Odcinek Stepnica – Modrzewie przebiega częściowo po nowych drogach rowerowych, a częściowo bocznymi drogami leśnymi i gminnymi. W przyszłości należy mieć na uwadze konieczność rozwoju tego odcinka z uwagi na postępującą degradację dróg oraz nawierzchnię z betonowych płyt typu YOMB na części z nich. Za m. Modrzewie do Szczecina Dąbie trasa prowadzi wałami przeciwpowodziowymi. Odcinek do Inoujścia został zrealizowany, a w 2023 r. cała trasa ma zostać oddana do użytku. Ponadto planuje się realizację łącznika kolejowego do Goleniowa z m. Modrzewie. Jest on niezbędny ponieważ dostępne z trasy stacje kolejowe znajdują się tylko w Wolinie oraz w Szczecinie.

Na terenie Szczecina konieczna jest przebudowa ul. Jeziornej w Dąbiu (obecnie droga gruntowa) oraz oznakowanie całej trasy – są to zadania własne Miasta. Ze Szczecina trasa prowadzi do Gryfina. Z uwagi na możliwości techniczne i stan istniejący przebieg trasy wiedzie przez gminę Kołbaskowo do granicy z Niemcami i na odcinku Rosówek–Mescherin przebiega przez terytorium Republiki Federalnej Niemiec. W przyszłości zasadna jest realizacja alternatywnego połączenia Gryfina ze Szczecinem bez konieczności przekraczania granicy. Pomiędzy Mescherin a Gryfinem w 2022 r. wykonano przebudowę zdegradowanego ciągu pieszo-rowerowego z kostki betonowej na nawierzchnię bitumiczną. Na tym odcinku docelowo konieczne jest jeszcze poszerzenie o część rowerową dwóch mostów. W Gryfinie trasa rowerowa przebiega m.in. po jezdniach drogi wojewódzkiej i krajowej – docelowo trzeba przeprowadzić tutaj inwestycje poprawiające bezpieczeństwo. Z Gryfina do Swobnicy trasa prowadzi głównie po drogach rowerowych wybudowanych na nieczynnej linii kolejowej. Odcinek w gminie Banie jest już mocno zdegradowany i wymaga pilnego remontu. Ponadto odcinek Borzym – Mały Borzym został poprowadzony po drodze leśnej szutrowej. W przyszłości można wybudować równoległe drogę rowerową na starotorzu co poprawi jakość przejazdu. Na odcinku Swobnica – Strzeszów trasa prowadzi mocno zdegradowaną leśną drogą szutrową. W przyszłości należy mieć na uwadze konieczność poprawy tego odcinka, bądź wybudowania nowego przebiegu. Następnie trasa prowadzi przez Trzcianko – Zdrój, gdzie krzyżuje się z Trasą Pojezierzy Zachodnich. Do Dębna trasa prowadzi drogami powiatowymi o małym natężeniu ruchu. W związku z realizacją drogi rowerowej pomiędzy Smolnicą a Dębniem, po zakończeniu inwestycji trasa zostanie przeniesiona na nowy odcinek (obecnie przebiega lokalną drogą przez Grzymiradz). Odcinek Dębno – Chwarszczany przebiega głównie po drogach rowerowych. Następnie po mało uczęszczanych drogach publicznych. Od m. Namyślin do Kostrzyna rozważane są jeszcze różne warianty przebiegu. Pomiędzy Trzciankiem – Zdrój a Kostrzynem nad Odrą trasa przebiega w dużej mierze po drogach powiatowych bez separacji ruchu rowerowego. Odcinki gdzie ruch samochodów jest większy docelowo powinny mieć poprawianą jakość – czy to poprzez budowę osobnych dróg rowerowych czy poprzez uspokojenie ruchu.

5.1.5. Trasa Wokół Zalewu Szczecińskiego (nr 3 i 3A)

Długość przebiegu w wariantie realizowanym, część zachodnia:

50,75 km, z czego odcinki inwestycyjne 0,00 km.

Stan realizacji na 31.12.2022 r.:

zrealizowano - 44,28 km [87%], z czego odcinki inwestycyjne 0,00 km,

na etapie realizacji – 0,00 km [0%], z czego odcinki inwestycyjne 0,00 km,

w przygotowaniu (na etapie dokumentacji projektowej lub uzgodnień z partnerami) – 6,47 km [13%], z czego odcinki inwestycyjne 0,00 km.



Trasa ma charakter międzynarodowy gdyż stanowi pętlę o długości ok. 300 km, przebiegającą przez Polskę oraz Niemcy. Biorąc pod uwagę wysoki stopień realizacji trasy oraz istniejący i promowany produkt turystyczny, Zarząd Województwa w 2021 r. podjął decyzję o konieczności pilnego oznakowania wschodniej części trasy. Zachodnia część trasy jest realizowana i znakowana w ramach trasy Blue Velo (wspólny przebieg). Oznakowanie zachodniej części trasy zostało więc uwzględnione w pierwszym etapie realizacji tras. Ponadto cała trasa zostanie dodatkowo oznakowana logo trasy, wspólne dla strony polskiej i niemieckiej.

Od Szczecina do Trzebieży trasa przebiega po wydzielonych drogach rowerowych wzdłuż drogi wojewódzkiej. W przyszłości konieczne jest uzupełnienie niewielkich brakujących fragmentów np. w Pilchowie, Trzeszczynie i Uniemyślu oraz remonty starszych odcinków. W szczególności droga rowerowa Szczecin – Pilchowo na terenie miasta wymaga pilnej interwencji. Na dalszym etapie rozwoju trasy ciekawym pomysłem jest całkowita zmiana przebiegu i poprowadzenie odcinka ze Szczecina, zgodnie z tematem trasy nad wodami Odry Zachodniej, jeziora Dąbie i Zalewu. Od Trzebieży do Nowego Warpna trasa prowadzi po drodze wojewódzkiej o małym natężeniu ruchu. Jednakże z uwagi na różnice prędkości pomiędzy ruchem samochodowym a rowerowym w przyszłości należy rozwinąć ten fragment trasy poprzez przeprowadzenie inwestycji. Drogę rowerową na odcinku Trzebież – Brzózki można wybudować wzdłuż drogi wojewódzkiej ale atrakcyjne byłoby poprowadzenie tego odcinka przez tereny leśne wzdłuż Zalewu. Natomiast od Brzózek do Warnołęki można wykorzystać wały przeciwpowodziowe bądź biegnącą obok

zdegradowaną drogę z płyt betonowych. Pomiędzy Brzózkami a Karsznem zasadne jest poprowadzenie inwestycji wzdłuż drogi wojewódzkiej. Od Nowego Warpna do granicy trasa prowadzi drogą powiatową (gdzie w przyszłości warto odseparować ruch rowerowy) a następnie drogą rowerową wybudowaną na starotorzu.

5.2. Trasy II etapu

W 2023 r. Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego na podstawie prac planistycznych prowadzonych w latach 2020 – 2022 oraz bazy korytarzy określił **6 odcinków trasy regionalnych**, które zostały wytypowane do realizacji w II etapie wdrażania *Koncepcji*.

Wybrane do realizacji trasy to:

- 1. Pętla Berlin – Szczecin – Kołobrzeg (nr 800 i 801)**
- 2. Trasa Wału Pomorskiego na odcinku Marszewo – Polanów (nr 802)**
- 3. Trasa Doliny Płoni (nr 803)**
- 4. Trasa Zwiniętych Torów na odcinku Świdwin - Połczyn-Zdrój – Barwice - Grzmiąca (nr 804)**
- 5. Trasa Pałaców i Zamków na odcinku Koszalin – Polanów (nr 805 i 805A)**
- 6. Trasa Doliny Regi i Drawy na odcinku Gryfice - Mrzeżyno (nr 806)**

Szczegółowy przebieg oraz wymagany zakres inwestycji dla tras II etapu zostanie ustalony w procesie konsultacji, a następnie przedstawiony do akceptacji Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego. Akceptacja Zarządu będzie stanowiła podstawę do zlecenia dokumentacji budowlanych na poszczególne odcinki. Przedstawianie inwestycji Zarządowi może odbywać się sukcesywnie, w miarę uzgadniania poszczególnych odcinków. W procesie realizacji tras zmiany lokalizacji oraz długości odcinków inwestycyjnych wymagają akceptacji Zarządu. Akceptacji nie wymagają zmiany długości i lokalizacji odcinków do oznakowania.

Ryc. 5.2 Sieć głównych tras rowerowych Pomorza Zachodniego przewidzianych do realizacji w I i II etapie wdrażania *Konceptji*



Źródło: Opracowanie własne Biura ds. Komunikacji Rowerowej

5.2.1. Pętla Berlin – Szczecin – Kołobrzeg (nr 800 i 801)

Jest to trasa międzynarodowa w formie pętli. Jej przebieg po stronie niemieckiej wymaga jeszcze ustalenia w ramach współpracy transgranicznej. Przebieg ten będzie determinował ostateczne miejsce przekroczenia granicy, więc przygraniczny odcinek trasy może jeszcze ulec zmianom. Część trasy o numerze 800 prowadzi od Pargowa przez Szczecin do Kołobrzegu. Natomiast część trasy o numerze 801 od Kołobrzegu przez Złocieniec do Siekierok.

Na odcinku Pargowo – Szczecin – Stepnica trasa ma wspólny przebieg z Blue Velo. Odcinki te wymagają jedynie oznakowania wspólnym polsko-niemieckim logo, które będzie dopiero wypracowane. Na odcinku Stepnica – Skrzydłowo k. Rymania niemal cała trasa wymaga budowy nowych odcinków. Na tym etapie zakłada się, że powinny one wykorzystywać w maksymalnym stopniu starotorza kolejowe, które w większości zostały skomunalizowane i stanowią własność poszczególnych gmin.

Pomiędzy Kołobrzegiem a Złocińcem trasa ma wspólny przebieg ze Starym Kolejowym Szlakiem. Następnie ma wspólny przebieg z trasą Pojezierzy Zachodnich do mostu w Siekierkach. W związku z tym inwestycje niezbędne do uruchomienia tej części trasy realizowane są w I etapie.

Trasa została wybrana do realizacji w II etapie gdyż odnoga nr 801 wymaga jedynie oznakowania. Stworzenie nowego produktu turystycznego na bazie istniejących już szlaków przyniesie efekty w postaci wzrostu ruchu rowerowego. Trasa przebiega przez atrakcyjnie turystycznie obszary pojezierzy po obu stronach granicy i kończy się w Kołobrzegu stanowiącym ważny generator ruchu turystycznego. Natomiast odnoga 800 została wybrana ze względu na łatwość jej realizacji w wysokim, atrakcyjnym standardzie (nieruchomości gruntowe po dawnej linii kolejowej stanowią w większości przebiegu własność samorządów). Ponadto trasa posiada już infrastrukturę na początku oraz końcu. Połączenie Berlina ze Szczecinem, a następnie z Kołobrzegiem ma bardzo duży potencjał i wpisuje się w potrzeby transportowe zarówno w wymiarze międzynarodowym jak i regionalnym i lokalnym. Forma pętli długiego zasięgu stanowi popularny rodzaj trasy rowerowej, która może być wykorzystywana w elastyczny sposób.

5.2.2. Trasa Wału Pomorskiego na odcinku Marszewo – Polanów (nr 802)

Jest to trasa regionalna. Na odcinku Marszewo – Polanów przebiega starotorze, na którym można zrealizować inwestycję. W Marszewie znajduje się węzeł z trasą Velo Baltica. Odcinek pomiędzy Postominem, a rzeką Wieprzą został już zrealizowany przez Gminę, nie ma jednak przejazdu przez rzekę (brak obiektu mostowego). Pomiędzy Sławnem a Polanowem istnieją dwa ślady zlikwidowanych linii kolejowych. Ślad wschodni ma wyższe walory krajobrazowe (wysokie nasypy kolejowe, tzw. Czerwony Most w Polanowie),

jednakże przebiega on częściowo przez teren województwa pomorskiego, a realizacja trasy nie została uwzględniona w dokumentach planistycznych.

Do realizacji wybrano odcinek Marszewo – Polanów z uwagi na wysoką determinację samorządów, które rozpoczęły już budowę fragmentów trasy w latach ubiegłych. Rozpoczęcie budowy tras od odcinka północnego zapewni dopływ turystów przebywających na Bałtykiem, co będzie stanowiło koło zamachowe dla realizacji dalszych odcinków trasy w przyszłości. Dzięki realizacji inwestycji Polanów stanie się węzłem tras (802 i 805) oraz uzyska połączenie zarówno z Bałtykiem jak i stacją kolejową w Sławnie. Inwestycja będzie niwelowała wykluczenie kolejowe, w szczególności Polanowa i Postomina.

5.2.3. Trasa Doliny Płoni (nr 803)

Trasa o charakterze regionalnym. Na odcinku Szczecin Płonia – Płońsko została poprowadzona po starotorzu dawnej linii kolejowej. Łączy ze sobą dwa parki krajobrazowe – Szczeciński PK „Puszcza Bukowa” i Barlinecki PK. Pomiędzy Płońskiem a Barlinkiem prowadzi przez niezwykle malowniczy obszar Parku tj. Dolinę Płonii. Trasa rowerowa zniweluje wykluczenie komunikacyjne całego obszaru – mieszkańcy obszaru całej trasy zostali całkowicie pozbawieni komunikacji kolejowej. W poprzednich latach, mając na celu potrzeby transportowe mieszkańców, Gminy zrealizowały odcinki Szczecin Płonia – Stare Czarnowo oraz Pырzyce – Brzesko. Dzięki budowie całej trasy wszyscy mieszkańcy tego terenu zyskają równy dostęp do transportu rowerowego. W miejscowości Chwarstnica panuje się budowę krótkiego łącznika do trasy Blue Velo. Pozwoli to na skomunikowanie podróży pomiędzy trasami oraz ominięcie Szczecina swego rodzaju obwodnicą rowerową. W Barlinku powstanie węzeł z trasą Pojezierzy Zachodnich.

5.2.4 Trasa Zwiniętych Torów na odcinku Świdwin - Połczyn-Zdrój – Barwice - Grzmiąca (nr 804)

Trasa ma charakter regionalny. Została wytyczona śladem dawnych linii kolejowych. Odcinek Świdwin – Połczyn-Zdrój jest realizowany w ramach I etapu tras, jako łącznik kolejowy trasy nr 15. Ponadto Gmina Barwice kończy realizację odcinka na swoim terenie. To oznacza, że jedynie niewielki odcinek wzdłuż drogi wojewódzkiej pozostał do realizacji, aby stworzyć trasę przebiegającą od stacji kolejowej Świdwin do stacji kolejowej Grzmiąca. Trasa przebiega przez region Szwajcarii Połczyńskiej i udostępnia jej teren dla ruchu turystycznego. Ma też niebagatelne znaczenie transportowe z uwagi na integrację z dwoma węzłami komunikacji kolejowej.

5.2.5 Trasa Pałaców i Zamków na odcinku Koszalin – Polanów (nr 805 i 805A)

Trasa regionalna. Łączy Polanów z dużym generatorem ruchu rowerowego i węzłem kolejowym jakim jest Koszalin. Trasa otwiera łatwy dostęp do terenu Wysoczyzny Polanowskiej- terenów o dużym zróżnicowaniu wysokościowym. Polanów stanowi istotną destynację turystyczną dotychczas słabo dostępną. W połączeniu z realizowanym odcinkiem trasy Wału Pomorskiego oraz istniejącym odcinkiem Starego Kolejowego Szlaku będzie stanowić ciekawą alternatywę dla trasy Velo Baltica na odcinku Mielno – Marszewo. Dalsze rozwijanie połączeń lokalnych na wschód i południe umożliwi dojazd do Trasy Pojezierzy Zachodnich. Wykorzystanie potencjału trasy Velo Baltica i zaoferowanie tras alternatywnych przysłuży się do promocji i upowszechnienia całej sieci tras rowerowych. Trasa na odcinku Koszalin – Manowo może wykorzystywać istniejącą drogę rowerową. Na dalszym odcinku i aż do Polanowa istnieje możliwość poprowadzenia jej starotorzem. Analizowane są również alternatywne przebiegi bogate w atrakcje turystyczne.

5.2.6 Trasa Doliny Regi i Drawy na odcinku Gryfice - Mrzeżyno (nr 806)

Trasa regionalna. Odcinek Trzebiatów – Mrzeżyno został wybudowany przez gminę i stanowi istotny łącznik kolejowy dla trasy Velo Baltica. Stosunkowo niewiele inwestycji wymaga budowa trasy 806 od Trzebiatowa na południe do węzła z Pętlą Berlin – Szczecin – Kołobrzeg. Rozpoczęcie realizacji trasy 806 od tego odcinka jest naturalną konsekwencją inwestycji zrealizowanej przez Gminę Trzebiatów. Trasa 806 razem z trasą Berlin-Szczecin-Kołobrzeg połączy Trzebiatów z Gryficami, i ułatwi dojazd nad morze rowerem, stworzy mniejsze pętle i alternatywne trasy dojazdu do wybrzeża.

5.3. Analiza kosztów realizacji

W celu określenia kosztów realizacji tras rowerowych dokonano analizy wg następujących założeń:

1. 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 przejeźdności 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.

Opracowując pierwotną *Koncepcję* w 2015 r. przyjęto podstawowe koszty realizacji poszczególnych elementów tras rowerowych określone na podstawie średnich cen realizacji podobnych inwestycji na terenie województwa zachodniopomorskiego:

Podstawowe koszty realizacji elementów tras rowerowych w 2015 r.

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

Poniżej podano zestawienia szacowanych kosztów realizacji tras I etapu obliczone dla realizowanego wariantu trasy wg stanu na 2018 r. W kolejnych latach, w trakcie przygotowywania kolejnych odcinków do projektowania przyjęte założenia ulegały licznym zmianom. Przeprowadzono również waloryzację kosztów spowodowaną

rosnącymi cenami na rynku budowlanym. Szacunkowe koszty nie uwzględniają kosztów wykupu gruntów.

Tab. 5.1 Szacowane koszty realizacji tras I etapu w wariantcie realizowanym. Stan na 2018 r.

Trasa	Długość [km]	Koszt szacunkowy [zł]
Velo Baltica	221,659	52 109 203,50
Pojezierzy Zachodnich	423,376	97 895 694,50
Stary Kolejowy Szlak	226,507	26 457 487,50
Blue Velo	248,853	45 011 483,50
SUMA	1 120,395	221 473 869

Tab. 5.2 Szacowane koszty realizacji odcinków inwestycyjnych (budowlanych) dla tras I etapu. Stan na 2018 r.

Odcinki inwestycyjne	Długość [km]	Koszt szacunkowy [zł]
Velo Baltica	81,648	51 863 400
Pojezierzy Zachodnich	188,860	97 548 800
Stary Kolejowy Szlak	50,759	26 170 900
Blue Velo	88,322	44 778 400
SUMA	409,589	220 361 500

Tab. 5.3 Środki finansowe przeznaczone na realizację tras I etapu. Stan na 31.12.2022.

Trasa	Środki przeznaczone na realizację [zł]
Velo Baltica	68 519 990
Pojezierzy Zachodnich	95 870 465
Stary Kolejowy Szlak	76 811 073
Blue Velo i Wokół Zalewu Szczecińskiego	44 088 051
SUMA	285 289 579

Tab. 5.4 Szacunkowe koszty realizacji tras rowerowych II etapu

Trasa	Koszt szacunkowy [zł]
800 i 801 Berlin – Szczecin – Kołobrzeg	135 184 138
802 Wału Pomorskiego odc. Marszewo – Polanów	99 592 298
803 Doliny Płoni	101 036 348
804 Zwiniętych Torów na odcinku Świdwin – Grzmiąca	31 129 388
805 i 805A Pałaców i Zamków na odc. Koszalin-Polanów	26 206 070
806 Doliny Regi i Drawy na odc. Mrzeżyno – Gryfice	40 760 462
SUMA	433 908 704

VI Monitoring ruchu rowerowego

Od 2017 roku pomiary ruchu rowerowego są prowadzone w sposób zautomatyzowany – za pomocą sieci pętli indukcyjnych. Dane są gromadzone w podziale na godziny oraz kierunki ruchu. Na trasach rowerowych funkcjonuje 14 automatycznych pętli indukcyjnych (stan na 4 kwiecień 2023). Kolejne urządzenia są montowane w miarę realizacji poszczególnych odcinków. Na trasach I etapu planuje się montaż przynajmniej 18 pętli zliczających ruch rowerowy.

Tab. 6.1 Sieć automatycznych liczników rowerzystów

Lp.	Miejsce zliczania	Nr trasy	Nazwa Trasy	Termin uruchomienia
1.	Świnoujście	10 / 13	Velo Baltica	15.05.2017
2.	Rogowo	10 / 13	Velo Baltica	15.05.2017
3.	Darłowo	10 / 13	Velo Baltica	04.02.2018
4.	Chwarstnica	3	Blue Velo	09.07.2018
5.	Nowe Objezierze	20	Trasa Pojezierzy Zachodnich	05.08.2018
6.	Sarbinowo	10 / 13	Velo Baltica	22.07.2019
7.	Toporzyk	15	Stary Kolejowy Szlak	15.08.2020
8.	Czarnocin	3	Blue Velo / Wokół Zalewu Szczecińskiego	09.10.2020
9.	Mostkowo	20	Trasa Pojezierzy Zachodnich	24.11.2021
10.	Kołczewo	10 / 13	Velo Baltica	24.11.2021
11.	Borne Sulinowo	20	Trasa Pojezierzy Zachodnich	04.11.2022
12.	Pilchowo	3A	Wokół Zalewu Szczecińskiego	17.01.2023
13.	Nowe Warpno	3A	Wokół Zalewu Szczecińskiego	17.01.2023
14.	Dąbie	3	Blue Velo / Wokół Zalewu Szczecińskiego	4.04.2023
15.	Mielno	15A	Stary Kolejowy Szlak	<i>przed montażem</i>
16.	Karlino	15	Stary Kolejowy Szlak	<i>przed montażem</i>

17. Rudki	15	Stary Kolejowy Szlak	przed montażem
18. Ińsko	20A	Trasa Pojezierzy Zachodnich	przed montażem

Źródło: opracowanie własne Biura ds. Komunikacji Rowerowej

Sieć liczników w latach 2017 – 2023 odnotowała 6 488 771 przejazdów rowerowych. Z posiadanej puli 8 liczników funkcjonowało przez cały 2021 i 2022 rok, więc możliwe jest porównanie danych, które przedstawia się następująco:

Tab. 6.2 Sieć automatycznych liczników rowerzystów

Miejsce zliczania	Liczba rowerzystów w 2021 r.	Liczba rowerzystów w 2022 r.	Trend
Świnoujście/ Velo Baltica	650 482	795 483	18%
Sarbinowo / Velo Baltica	202 674	199 875	-1%
Rogowo / Velo Baltica	179 322	187 190	4%
Darłowo / Velo Baltica	91 924	95 380	4%
Chwarstnica / Blue Velo	29 410	21 163	-39%
Nowe Objezierze / Trasa Pojezierzy Zachodnich	21 209	25 819	18%
Czarnocin / Blue Velo i Wokół Zalewu Szczecińskiego	5 664	6 603	14%
Toporzyk / Stary Kolejowy Szlak	16 192	15 924	-2%

Źródło: opracowanie własne Biura ds. Komunikacji Rowerowej

Ponadto dla 4 pętli indukcyjnych możliwe jest porównanie roku 2019 z 2022, co pokazuje skalę zmian wielkości ruchu rowerowego bez zaburzania danych bardzo dużym wzrostem, który nastąpił podczas pandemii COVID-19.

Tab. 6.2 Sieć automatycznych liczników rowerzystów

Miejsce zliczania	Liczba rowerzystów w 2019 r.	Liczba rowerzystów w 2022 r.	Trend
Świnoujście/ Velo Baltica	753 515	795 483	5%
Rogowo / Velo Baltica	140 310	187 190	25%
Darłowo / Velo Baltica	76 730	95 380	20%
Chwarstnica / Blue Velo	22 311	21 163	-5%
Nowe Objezierze / Trasa Pojezierzy Zachodnich	14 169	25 819	45%

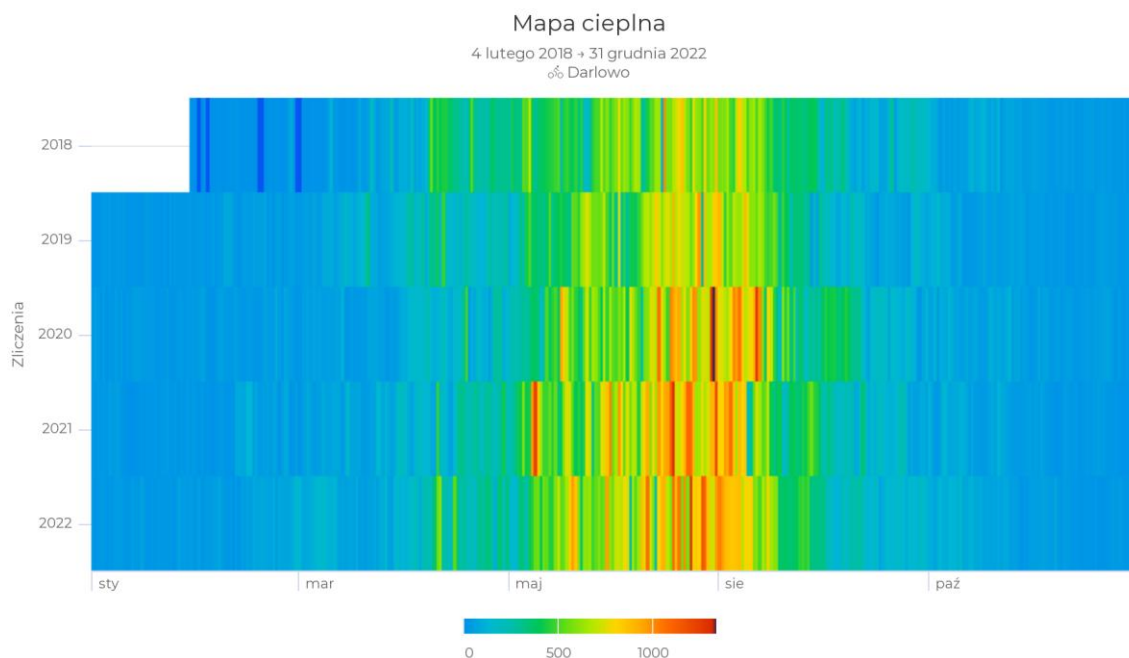
Źródło: opracowanie własne Biura ds. Komunikacji Rowerowej

Natomiast mapy cieplne dla poszczególnych liczników obrazują jak z czasem budowania kolejnych tras oraz promowania turystyki rowerowej wydłuża się sezon turystyczny. Mapy cieplne pokazują również, jaki jest charakter danej trasy rowerowej. Liczniki w Darłowie i Rogowie działają na trasie typowo turystycznej, wykorzystywanej głównie przez turystów



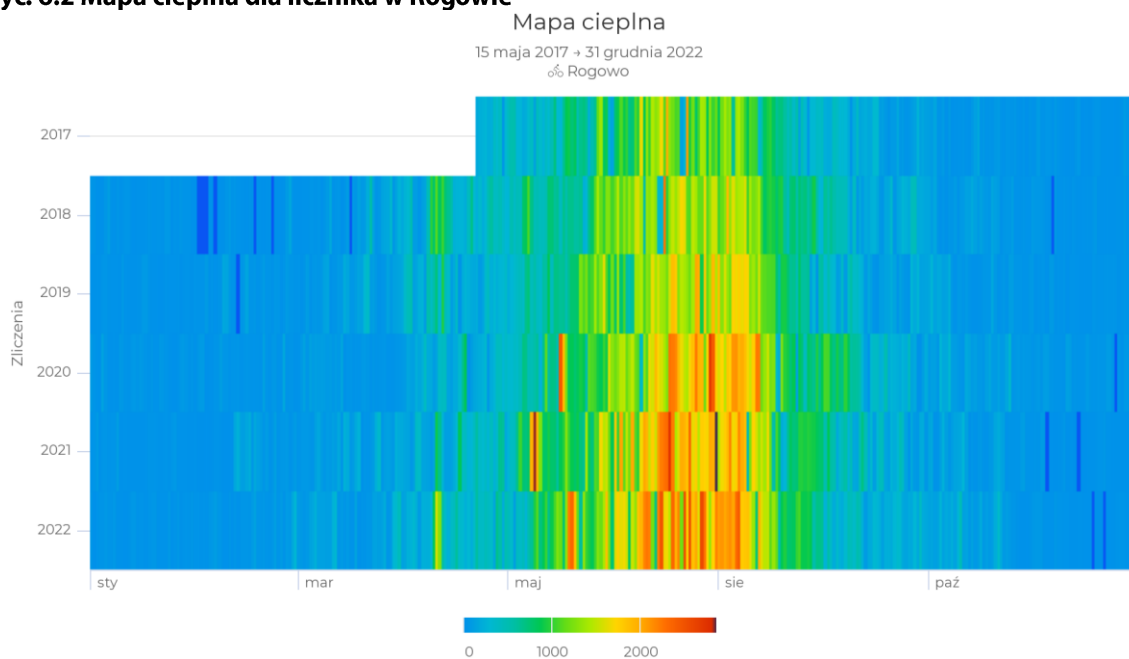
pobytowych i długodystansowych. Natomiast liczniki w Chwarstnicy i Nowym Objezierzu znajdują się na nowych trasach, które jeszcze nie są popularne wśród turystów rowerowych oraz przebiegają przez tereny, na których turystyka pobykowa nie jest intensywna. Mapy ciepne dla tych liczników wskazują na ruch typowo rekreacyjny, weekendowy.

Ryc. 6.1 Mapa ciepna dla licznika w Darłowie



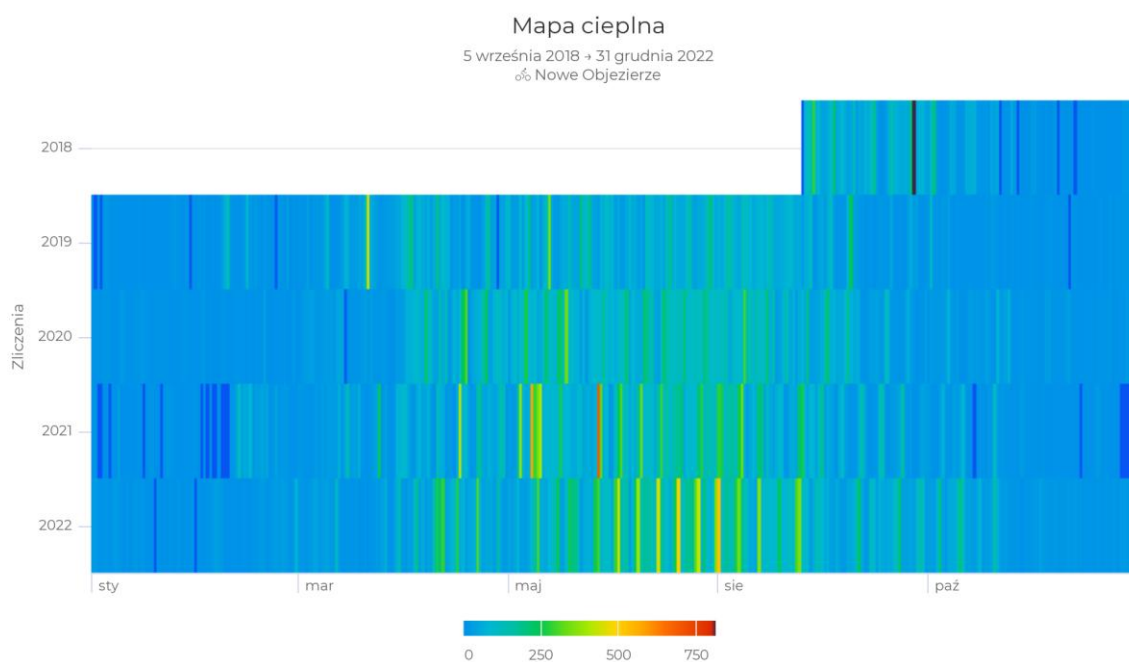
Źródło: System Eco-Visio

Ryc. 6.2 Mapa ciepna dla licznika w Rogowie



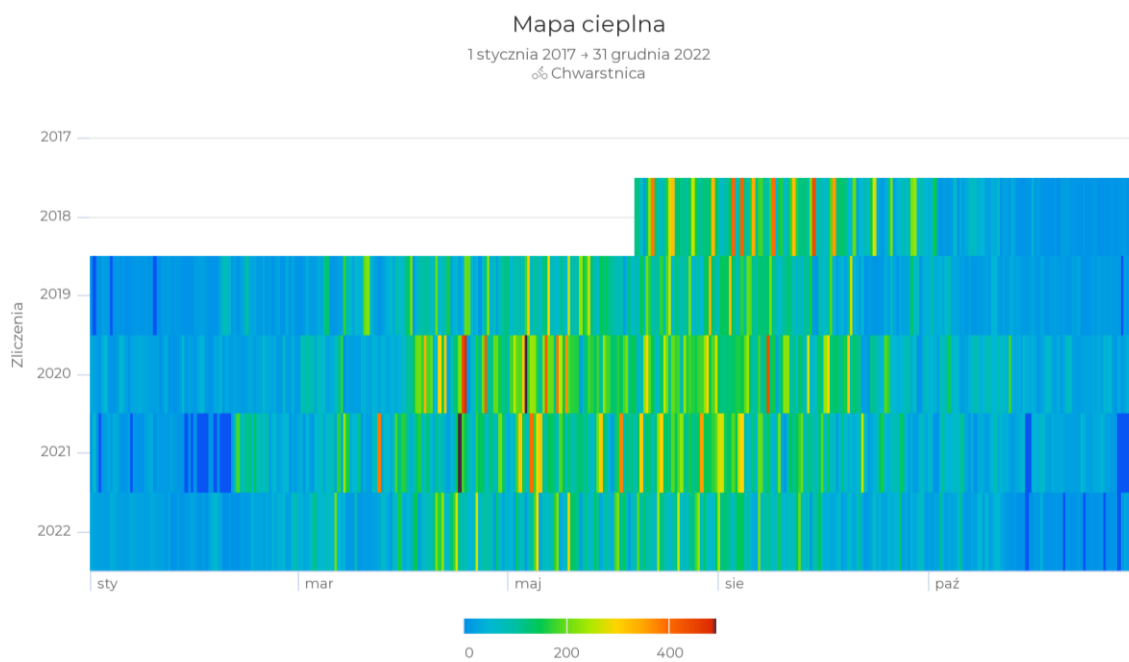
Źródło: System Eco-Visio

Ryc. 6.3 Mapa ciepła dla licznika w Nowym Objezierzu



Źródło: System Eco-Visio

Ryc. 6.3 Mapa ciepła dla licznika w Chwarstnicy



Źródło: System Eco-Visio

VII 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 planistycznym zrezygnowano z ich proponowania zastępując je wariantami bardziej realnymi do realizacji. Bariery i zagrożenia zidentyfikowano na podstawie stanu faktycznego, rozmów z interesariuszami oraz analiz dotychczasowego procesu inwestycyjnego.

Jeśli projekt byłby realizowany siłami własnymi gmin i powiatów, to za zagrożenia dla realizacji należałoby 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 podjęłoby się realizacji zadania. Poza brakiem woli istotne są również problemy ze zdolnością inwestycyjną, związaną najczęściej z sytuacją budżetową.

3. Rozbieżność celów sąsiadujących gmin, powiatów.
Interesariusze, samorządy gminne i powiatowe sąsiadujące ze sobą mają często mają inne cele i priorytety. Inwestycje, które są przez nie planowane bywają rozbieżne, często mają charakter lokalny bez analizy powiązań z jednostkami sąsiednimi.

4. Rozbieżność celów poszczególnych gmin i powiatów z celami samorządu województwa.

Rozpoczęcie od tras najwyższego rzędu (europejskich i krajowych), a następnie budowa tras regionalnych są jedynym gwarantem dla powstania sieci tras rowerowych. Mając główny szkielet tras, można dołączać do nich lokalne łączniki i lokalną sieć rowerową. Potrzeba ta jest często pomijana przez lokalne samorządy, dla których nadrzędna jest realizacja własnej polityki. W rezultacie tworzy się krótkie odcinki tras rowerowych, niepowiązane ze sobą i oderwane od systemu transportowego.

Powyższe zagrożenia i bariery rozwiązano już na początkowym etapie wdrażania *Koncepcji*. Samorząd Województwa, biorąc pod uwagę istotne zagrożenie dla realizacji spójnej sieci tras rowerowych przyjął realizację tras europejskich, krajowych i regionalnych jako swoje zadanie, realizowane w partnerstwie z lokalnymi JST. Realizacja najważniejszych w regionie tras rowerowych przez Samorząd Województwa jest jedynym sposobem na stworzenie spójnej sieci tras rowerowych o standardach dopasowanych do potrzeb użytkowników.

Niezależnie od rodzaju inwestora określono następujące zagrożenia w budowie tras rowerowych:

1. Trudności w realizacji inwestycji na terenach Lasów Państwowych.

W przypadku nadleśnictw infrastruktura drogowa wykonywana jest dla celów prowadzenia gospodarki leśnej i przeciwpożarowych. Budowa dróg leśnych służy głównie innym celom niż turystyka i komunikacja rowerowa, więc ich nawierzchnia oraz lokalizacja często nie odpowiadają na potrzeby wynikające z *Koncepcji*. Natomiast decyzje o inwestycjach podlegają dużej dozie niepewności. Trudno jest więc przewidzieć możliwości poprowadzenia trasy rowerowej po projektowanych drogach leśnych.

W przypadku budowania trasy, pod potrzeby rowerzystów, przez teren leśny problemem jest różna interpretacja przepisów przez poszczególne nadleśnictwa oraz regionalne dyrekcje. W większości przypadków inwestor musi podjąć się budowy kosztownej drogi leśnej przystosowanej do pojazdów wysokotonażowych oraz o szerokości nieadekwatnej do prowadzenia ruchu rowerowego. Jednakże najbardziej problematyczny jest brak zgody na zastosowanie nawierzchni bitumicznych. Problem ten występuje tylko w zachodniej części regionu. Gdyby możliwe było zrealizowanie inwestycji tylko dla ruchu rowerowego, to nawierzchnia z kruszywa nie byłaby tak problematyczna. W przypadku prowadzenia ruchu rowerowego możliwe jest zastosowanie warstwy wyrównawczej z drobnego (miałkiego) kruszywa lub tzw. nawierzchni mineralnej. Tego typu nawierzchnie są wystarczające dla ruchu rowerowego, możliwy jest przejazd nawet rowerem szosowym. Jedynym problemem jest wtedy kosztowne utrzymanie nawierzchni polegające na usuwaniu chwastów. Nawierzchnie z kruszywa zawsze będą zarastać, a usuwanie chwastów wymaga albo użycia substancji chemicznych (często jest to niedozwolone z uwagi na ochronę środowiska) albo rozebrania wierzchniej warstwy i położenia nowej.

Osobną kwestią są sprawy związane z koniecznością ponoszenia czynszu dzierżawnego. Mimo tego, że inwestor musi zazwyczaj budować kosztowną drogę leśną o nawierzchni nieodpowiedniej dla ruchu rowerowego, to wymagane jest jeszcze opłacanie czynszu dzierżawnego. Tutaj również mamy do czynienia z uznaniowością. Nadleśnictwa przychylnie turystyce rowerowej i samorządom stosują symboliczne opłaty, pozostałe nadleśnictwa wymagają wnoszenia bardzo wysokich opłat.

2. Trudności terenowe związane z miejscem na realizację infrastruktury rowerowej.

Pasy drogowe zazwyczaj są zbyt wąskie aby zmieścić w nich infrastrukturę rowerową więc konieczne jest ponoszenie dodatkowych kosztów wykupu gruntów. Ponadto w dalszym ciągu nie ma przepisów umożliwiających realizację samodzielnych inwestycji rowerowych w trybie tzw. specustawy. Kolejną kwestią jest przecinanie rowerowych korytarzy transportowych przez duże inwestycje takie jak drogi ekspresowe czy linie kolejowe. Często w procesie projektowym nie uwzględnia się potrzeb ruchu rowerowego przez co realizacja trasy rowerowej jest kosztowna lub niemożliwa.

3. Ograniczenia wynikające z potrzeb ochrony przyrody – inwestycje na terenach podlegających ochronie przyrody mogą podlegać ograniczeniom inwestycyjnym.
4. 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
Inwestycje na terenach Lasów Państwowych	<ul style="list-style-type: none"> – 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 – zmiany w przepisach ułatwiające budowę dróg rowerowych na terenach leśnych, przyjęcie przepisów analogicznych jak na terenach wałów przeciwpowodziowych wraz z ustalonymi odgórnie niskimi opłatami lub bez opłat.
Trudności terenowe związane z miejscem na realizację infrastruktury rowerowej	<ul style="list-style-type: none"> – wykorzystanie narzędzi prawnych w celu poszerzenia pasa drogowego, – poprowadzenie trasy rowerowej na zasadach ogólnych stosując zmiany organizacji ruchu i wymagane przepisami uspokojenie ruchu, – zmiana przebiegu trasy, – zmiany w przepisach wprowadzające tzw. specustawę rowerową, – monitorowanie dużych inwestycji i zgłaszanie uwag w procesie projektowym.
Ograniczenia wynikające z potrzeb ochrony przyrody	<ul style="list-style-type: none"> – na etapie realizacyjnym należy przyjąć rozwiązania pozwalające na kanalizację ruchu turystycznego w obszarach chronionych, – wybór innego wariantu przebiegu trasy.
Problemy własnościowe	<ul style="list-style-type: none"> – wznowienie granic i ustalenie prawidłowego przebiegu granic lub właściciela terenu.