

Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG

2018, 21(1), 34-42

DOI 10.4467/2543859XPKG.18.003.9183

Otrzymano (Received): 01.02.2018

Otrzymano poprawioną wersję (Received in revised form): 25.03.2018

Zaakceptowano (Accepted): 26.03.2018

Opublikowano (Published): 30.03.2018

KIERUNKI ROZWOJU SZLAKÓW ROWEROWYCH W WOJEWÓDZTWIE ZACHODNIOPOMORSKIM

Development directions of bicycle routes in the West Pomeranian Voivodship

Beata Meyer (1), Agnieszka Sawińska (2)

(1) Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński, Cukrowa 8, 71-004 Szczecin

e-mail: beata.meyer@wzieu.pl

(2) Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński, Cukrowa 8, 71-004 Szczecin

e-mail: agnieszka.sawińska@wzieu.pl

Cytacja:

Meyer B., Sawińska A., 2018, Kierunki rozwoju szlaków rowerowych w województwie zachodniopomorskim, *Prace Komisji Geografii Komunikacji Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 21(1), 34-42.

Streszczenie: Województwo zachodniopomorskie dysponuje zróżnicowanymi walorami środowiska przyrodniczego i społeczno-kulturowego, które stwarzają warunki do rozwoju na jego obszarze turystyki aktywnej, w tym turystyki rowerowej. Dla rozwoju turystyki i rekreacji rowerowej niezbędne jest istnienie odpowiedniej infrastruktury, która powinna zapewniać nie tylko sprawne i bezpieczne przemieszczanie się na rowerze, ale także stwarzać okazję do poznania walorów turystycznych obszaru oraz umożliwiać korzystanie z usług noclegowych, gastronomicznych, transportowych, rekreacyjnych, czy rozrywkowych. Celem opracowania jest wskazanie możliwości rozwoju szlaków rowerowych w województwie zachodniopomorskim w oparciu o „Koncepcję sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego”, przygotowaną przez Regionalne Biuro Gospodarki Przemysłowej Województwa Zachodniopomorskiego. Artykuł składa się z trzech części. W pierwszej zwrócono uwagę na znaczenie transportu w turystyce i rekreacji, w drugiej zaś scharakteryzowano podstawowe zasady tworzenia szlaków rowerowych. Część trzecia wskazuje miejsce turystyki rowerowej w dokumentach strategicznych województwa zachodniopomorskiego oraz przedstawiono w niej główne założenia „Koncepcji sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego, a także możliwości i ograniczenia realizacji określonej koncepcji.

Słowa kluczowe: turystyka rowerowa, trasy rowerowe, transport

Abstract: The West Pomeranian Voivodship possesses various assets of the natural and socio-cultural environment, which influence on the development of active tourism, including cycling. For the development of tourism and cycling, it is necessary to have an appropriate infrastructure, which should ensure not only efficient and safe cycling, but also provide an opportunity to learn about the tourist values of the area. Infrastructure should also allow the use of accommodation, catering and entertainment services. The purpose of the article is to show the possibility of developing bicycle routes in the West Pomeranian Voivodship based on the concept of a cycle route network prepared by the voivodship authorities of the West Pomeranian Voivodship. The first part highlights the importance of transport in tourism and recreation. The second part concerns the principles of creating bicycle routes. In the third part, the place of cycling tourism in the voivodship planning documents was analysed and the main ideas and proposals included in the concept were presented. In conclusion, the main threats were identified and the prospects for development were assessed.

Key words: cycling tourism, cycle route, transport

Wstęp

Rozwój turystyki ma obecnie charakter ciągły i dynamiczny, co potwierdza stale rosnąca liczba turystów, dochodów osiągniętych z turystyki czy jej udziału w strukturze PKB. Wraz ze wzrostem liczby turystów zmieniają się również ich preferencje i oczekiwania, w dużej mierze zgodnie z dominującymi trendami konsumenckimi, pojawiającymi się zarówno po stronie popytu (m.in. zmiany związane z czasem wolnym i stylem życia, czy rosnący wpływ mediów kreujących modę), jak i podaży turystycznej (np. tworzenie produktów turystycznych nie tylko przez przedsiębiorstwa, ale także regiony turystyczne).

W ostatniej dekadzie nie słabnie zainteresowanie aktywnym spędzaniem czasu (nie tylko podczas wyjazdów, ale także w miejscu stałego zamieszkania), co pozostaje w zgodzie z realizacją nasilającej się tendencji społeczeństw rozwiniętych do pozostawiania w zgodzie z zasadami zdrowego stylu życia. Spośród zróżnicowanych form aktywnego wypoczynku wyróżnia się aktywność rowerowa, która ma dość uniwersalny charakter, ponieważ może być realizowana przez osoby w każdym wieku, o różnym poziomie zaawansowania umiejętności, zarówno w miejscu stałego zamieszkania, jak i podczas wyjazdów w grupie lub indywidualnie.

Województwo zachodniopomorskie dysponując zróżnicowanymi walorami środowiska przyrodniczego i społeczno-kulturowego jest predysponowane do realizacji wielu form aktywności ruchowej, ze szczególnym uwzględnieniem aktywności w środowisku wodnym oraz aktywności rowerowej. Dla rozwoju turystyki i rekreacji rowerowej niezbędne jest istnienie odpowiedniej infrastruktury, która powinna zapewniać nie tylko sprawne i bezpieczne przemieszczanie się na rowerze, ale także stwarzać okazję do poznania walorów turystycznych obszaru oraz umożliwiać korzystanie z usług noclegowych, gastronomicznych, transportowych, rekreacyjnych, czy rozrywkowych. Celem opracowania jest wskazanie możliwości rozwoju szlaków rowerowych w województwie zachodniopomorskim w oparciu o „Koncepcję sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego”, przygotowaną przez Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego.

1. Znaczenie transportu w turystyce i rekreacji

Podstawowe znaczenie transportu w turystyce i rekreacji wynika już z samej istoty turystyki oraz związanego z nią pojęcia ruchu turystycznego. W literaturze przedmiotu przez turystykę rozumie się „ogół czynności osób, które podróżują i przebywają w ce-

lach wypoczynkowych, zawodowych lub innych, nie dłużej niż rok bez przerwy poza codziennym otoczeniem, z wyłączeniem wyjazdów, w których głównym celem jest działalność zarobkowa” (Terminologia turystyczna, 1995). Z kolei ruch turystyczny „obejmuje ogół dobrowolnych, czasowych przemieszczeń przestrzennych poza miejsce stałego zamieszkania, podejmowanych dla realizacji celów rekreacyjnych, poznawczych, zdrowotnych, czy rozrywkowych” (Gołębowski, 2002). Potrzebę przemieszczania się można więc uznać za warunkującą uprawianie turystyki, a transport za środek realizacji tej potrzeby. Transport pełni bowiem przede wszystkim funkcję komunikacyjną, przez co umożliwia turyście zarówno dotarcie, jak i przemieszczanie się w miejscu destynacji turystycznej (Kurek, 2008; Gosik, Zimon, 2014). W tym miejscu należy dodać, że dostępność transportowa obszarów atrakcyjnych z turystycznego punktu widzenia aktywizuje ruch turystyczny, który z kolei wpływa na rozwój transportu w określonych kierunkach. Dostępność transportowa walorów i atrakcji turystycznych stanowi zatem podstawowy warunek rozwoju ruchu turystycznego. Ponadto rozwój turystyki jest uzależniony od transportu nie tylko w skali makro. Również w skali obszarów recepcyjnych (kraju, regionu lub określonej miejscowości) warunkiem rozwoju gospodarki turystycznej jest istnienie odpowiedniego systemu transportowego, złożonego z dwóch podsystemów: dostępności transportowej oraz wewnątrz-regionalnego transportu turystycznego. Zadaniem pierwszego jest zapewnienie dogodnych połączeń z najważniejszymi rynkami wysyłającymi, a drugiego – ułatwienie korzystania z istniejących walorów, atrakcji i urządzeń usługowych obszaru recepcji turystycznej (Milewski, 2010; Dziedzic, 1996).

Współcześnie środki transportu poza podstawową funkcją związaną z obsługą przewozu turystów do miejsca docelowego podróży (i z powrotem) oraz zapewnieniem komunikacji w obszarze recepcji turystycznej coraz częściej stają się samodzielnymi atrakcjami turystycznymi, będącymi celem podróży turystycznych. Są one także ważnym elementem produktu turystycznego obszaru, wpływającym na jego atrakcyjność turystyczną.

Pojęcie atrakcji turystycznej najczęściej dotyczy tzw. zarządzanych atrakcji turystycznych, a więc wydzielonych, stałych walorów przyrodniczych lub kulturowych stanowiących cel wycieczek, kontrolowanych, zarządzanych i udostępnianych zwiedzającym głównie z uwagi na swoją wartość, a także z uwagi na dostarczanie zwiedzającym wiedzy, rozrywki i rekreacji, uzyskujących przychody od zwiedzających (Nowacki, 2007). Z kolei w ujęciu strukturalnym zaproponowanym przez MacCannella, jako atrakcję

turystyczną rozumie się „empiryczny związek pomiędzy turystą, widokiem i oznaczniakiem, który jest informacją o widoku” (Nowacki, 2007). Obiekt (widok) nabiera charakteru atrakcji dopiero poprzez dodanie oznaczniaka. Oznaczniki mogą mieć różną formę generowania informacji, są to m.in. przewodniki, tabliczki informacyjne, slajdy. Funkcję oznaczniaka może pełnić promocja obiektu, którą należy określić również jako ważny czynnik kreowania nowych atrakcji (Meyer, Sawińska, 2009; Kruczek, Kruczek, Nowacki 2006).

Atrakcje są tym elementem, który wpływa na decyzje turystów o wyborze tego a nie innego miejsca. Oczywiście wszystkie składniki produktu turystycznego są istotne dla wielkości ruchu turystycznego, lecz atrakcje stanowią jego siłę napędzającą. Ponadto, nacisk na ich wysoką jakość przyczynia się do wydłużenia pobytów, a to z kolei przekłada się na większe wpływy z turystyki.

Z punktu widzenia siły przyciągania odwiedzających wyróżnia się:

- atrakcje główne, czyli takie, które mają zasadniczy wpływ na decyzje klienta o miejscu docelowym podróży,
- atrakcje dodatkowe, które podwyższają wartość doświadczeń turystów, ale nie są głównym czynnikiem wpływającym na wybór docelowego miejsca podróży.

W tym rozumieniu wyodrębniony, odpowiednio zagospodarowany i właściwie zarządzany szlak rowerowy może być traktowany jako atrakcja turystyczna o charakterze dodatkowym.

W przypadku środka transportu jakim jest rower można wyodrębnić jego funkcję rekreacyjną (wykorzystanie rowerów przez turystów podczas pobytu w miejscu recepcji turystycznej oraz przez mieszkańców obszaru) oraz funkcję turystyczną (Turystyka rowerowa, 2012).

Rekreacja rowerowa jest formą rekreacji ruchowej, obejmującej zajęcia o treści sportowej lub turystycznej z wykorzystaniem roweru, które odbywają się w czasie wolnym od obowiązkowych zajęć, w celu rozwoju własnej osobowości (Turek, 2009). Na rekreację rowerową składają się takie wyjazdy rowerowe jak (Ritchie, 1998; Meyer, 2015):

- wyjazdy jednodniowe (wycieczki rowerowe trwające krócej niż 24 godziny, organizowane indywidualnie zazwyczaj w pobliżu miejsca zamieszkania, gdzie uczestnikami są rodziny, dorośli i młodzi rowerzyści);
- przejażdżki na wypożyczonym rowerze (krótkie wycieczki rowerowe trwające krócej niż 24 godziny, organizowane indywidualnie zazwyczaj poza stałym miejscem zamieszkania, gdzie uczestnikami są rodziny, dorośli i młodzi rowerzyści);

- zaplanowane wyprawy rowerowe dla mniej doświadczonych rowerzystów (wyjazdy rowerowe, które trwają dłużej niż 24 godziny, poza stałym miejscem zamieszkania, gdzie uczestnikami są rodziny, dorośli i młodzi rowerzyści, zazwyczaj są organizowane indywidualnie lub poprzez specjalistyczne firmy);
- zaplanowane wyprawy rowerowe dla doświadczonych rowerzystów (wyjazdy trwające dłużej niż 24 godziny, poza stałym miejscem zamieszkania, gdzie uczestnikami są osoby w wieku od 15 do 44 lat, z reguły są to małżeństwa lub grupy osób dorosłych, są organizowane indywidualnie);
- pobyt stacjonarny (turyści, którzy są zakwaterowani w jednym miejscu, z którego samodzielnie lub w zorganizowanej grupie udają się na wycieczki rowerowe, gdzie uczestnikami są osoby młodsze, często rowerzyści górscy, są też organizowane indywidualnie lub przez specjalistyczne firmy).

Z kolei turystykę rowerową można zdefiniować jako aktywność, która jest uprawiana w celach rekreacyjnych, uwzględniająca takie elementy jak: podróżowanie, zwiedzanie, odkrywanie i zwiedzanie z wykorzystaniem roweru jako środka przemieszczeń (Meyer 2015). Przyjmując kryterium formy przestrzeni, na której odbywa się podróż turystyczna, turystyka rowerowa może być uprawiana w ramach turystyki wiejskiej, miejskiej, pod miejskiej czy turystyki na przyrodniczych obszarach chronionych. Warunkiem niezbędnym do uprawiania turystyki rowerowej jest korzystanie z roweru jako podstawowego środka transportu. Można więc uznać, że ta forma turystyki nie wyklucza uprawiania turystyki poznawczej, wypoczynkowej, zdrowotnej, a nawet religijnej (Niezgoda, 2012).

Osoby uprawiające rekreacyjną jazdę na rowerze można podzielić na następujące kategorie (Meyer, 2015):

- osoby, uprawiające rekreację rowerową w miejscu zamieszkania (do jednego dnia bez noclegu),
- wycieczkowicze rowerowi (odwiedzający jednodniowi, przebywający poza stałym miejscem zamieszkania),
- turyści rowerowi (powyżej jednego dnia, z co najmniej jednym noclegiem poza stałym miejscem zamieszkania).

Warto także dodać, że komunikacja rowerowa coraz częściej staje się ważnym elementem komunikacji miejskiej. Organizowanie transportu rowerowego w miastach, polegające głównie na wydzielaniu specjalnych stref ruchu, tworzenie tzw. „rowerów miejskich”, może służyć nie tylko mieszkańcom, ale i turystom, a w konsekwencji podnosić atrakcyjność turystyczną obszaru.

2. Zasady tworzenia szlaków rowerowych

Wraz ze zwiększonym zainteresowaniem rekreacją rowerową, rosną także wymagania społeczeństwa odnośnie do infrastruktury umożliwiającej korzystanie ze środka transportu jakim jest rower. O ile turystykę rowerową można uprawiać w każdym terenie (Jackowski, Jaruzalski, 2012) to, aby była ona dostępna i atrakcyjna dla wielu użytkowników, konieczne jest wytyczanie i zagospodarowanie turystycznych szlaków rowerowych spełniających określone warunki. Z drugiej strony, coraz częściej ruch rowerowy promowany jest jako element zrównoważonej kultury mobilności. Najogólniej rzecz ujmując, kultura składa się z „rzeczy” wytworzonych przez społeczeństwo oraz nadawanych im znaczeń. Jako przykład może posłużyć tu ruch rowerowy. Skojarzenia wywoływane przez rower, sposób w jaki jest postrzegany i jak są traktowani jego użytkownicy różnią się bowiem w zależności od środowiska i kultury (Planowanie i promowanie...). Promowanie korzystania z roweru jako codziennego środka transportu oraz jako narzędzia aktywnego i prozdrowotnego stylu życia powinno być procesem ciągłym i wymaga czegoś więcej niż tylko dobrze przemyślane inwestycje w infrastrukturę rowerową. Nie tylko infrastruktura wpływa bowiem na to, czy ludzie zdecydują się korzystać z roweru na co dzień i podczas spędzania czasu wolnego. Kluczowe znaczenie ma fakt, że na zachowania transportowe w większym stopniu wpływają przyzwyczajenia w zakresie poruszania się i stylu życia niż racjonalne krótkoterminowe decyzje. Jako że na decyzje niezależne od czynników obiektywnych trudno jest wpłynąć za pomocą poprawy jakości infrastruktury rowerowej, potrzebne jest podejście systemowe, uwzględniające nie tylko zachowania racjonalne, lecz również te determinowane przez inne czynniki (emocjonalne). Tworzenie bezpiecznej i wygodnej infrastruktury rowerowej jest niewątpliwie pilnym i istotnym zadaniem podmiotów odpowiedzialnych za wyznaczanie szlaków rowerowych. Jednak drugim ważnym czynnikiem, który należy uwzględnić jest emocjonalne i symboliczne znaczenie roweru. Kreowanie wizerunku roweru może zmienić długofalowe przyzwyczajenia transportowe, jak też wpłynąć na sposób postrzegania poruszania się na rowerze.

Na to, jak ludzie się przemieszczają, wpływają skojarzenia wywoływane przez różne środki transportu. Znaczenie każdego z nich jest zależne od kontekstu społecznego i kulturowego (Planowanie i promowanie...). Według Z. Borońskiego, turystyczny szlak rowerowy to droga lądowa przeznaczona dla turystycznego ruchu rowerowego, oznakowana odpowiednio zunifikowanymi znakami drogowymi, która stanowi optymalny wyznacznik trasy wędrowki i w możliwie

bezpieczny sposób doprowadzi rowerzystę do wyznaczonego celu, obiektów turystyczno-krajoznawczych. Często bywa mylony z pojęciem „droga dla rowerów”, gdyż szlak rowerowy nie jest zarezerwowany wyłącznie dla rowerzystów, a droga rowerowa tak. Droga rowerowa (zwana czasem ścieżką) to pas jezdni oznakowany i wyznaczony wyłącznie dla ruchu rowerowego, spotykany zwłaszcza w miastach. Ścieżki rowerowe mogą być istotnym elementem szlaków rowerowych (Śledzińska, 2012).

W Polsce wyróżnia się trzy rodzaje szlaków rowerowych: lokalne, krajowe i międzynarodowe. Podział ten został wprowadzony w 2013 r., wcześniej wyróżniano jedynie szlaki krajowe i międzynarodowe. Polskie przepisy nie precyzują zasad oznakowania ani standardów technicznych dla każdej z grup szlaków. Wskazówki na ten temat można znaleźć w poradnikach wydawanych przez różne organizacje, w tym PTTK (Standardy turystycznych szlaków..., 2015).

W literaturze opisuje się szereg wymagań, które powinny spełniać szlaki rowerowe. Wymagania te można, z punktu widzenia artykułu, podzielić na dwie grupy, tj. wymagania o charakterze ogólnym (uniwersalnym) oraz wymagania specyficzne, tj. istotne z punktu widzenia potrzeb turystów, atrakcyjności turystycznej i kształtowania ruchu turystycznego.

Wśród cech uniwersalnych należy wyróżnić aspekty techniczne związane z wymaganiami dotyczącymi nawierzchni szlaku i zapewniającymi ich odpowiedniość, trwałość i bezpieczeństwo dla użytkowników oraz oznakowanie. Trasy rowerowe mogą być wydzielone z ruchu jako osobne pasy na jezdni lub częściej jako tzw. drogi dla rowerów. Powinny one występować wszędzie tam, gdzie ruch rowerowy może spotkać się z większym ruchem samochodowym, a więc również w wypadku tras wylotowych z miast i „przełotowych” przez wsie i osiedla, tak jak to zakłada np. model EuroVelo (Pisarska, Pisarski, 2012). W odniesieniu do infrastrukturalnych aspektów rozwoju turystyki rowerowej należy brać pod uwagę również wytyczanie tras prowadzących z dworców i przystanków kolejowych, czy tras głównych do miejsc atrakcyjnych turystycznie, istnienie połączeń i wyposażenie pociągów w wagony do przewożenia rowerów; powiązanie w obrębie docelowego regionu – węzłów komunikacyjnych z siecią szlaków rowerowych na danym obszarze i funkcjonowanie pozostałych elementów infrastruktury, ważnych z punktu widzenia turystów rowerowych, jak na przykład wiaty, miejsca postoju, stojaki na rowery (Pisarska, Pisarski, 2012).

Przy wytyczaniu sieci szlaków i tras rowerowych, zarówno w terenie miejskim, jak i pozamiejskim, należy brać pod uwagę następujące kryteria, zgodne z wytycznymi CROW – holenderskiej organizacji

nadzorującej rozwój ruchu rowerowego (Turystyka rowerowa, 2012):

- **spójność:** szlaki muszą tworzyć spójną całość i powinny być połączone ze wszystkimi źródłami i celami podróży rowerowych;
- **bezpośredniość:** szlaki powinny oferować rowerzystom jak najkrótsze połączenia (bez zbędnych kilometrów). Z badań holenderskich wynika, że maksymalne tolerowane przez rowerzystów wydłużenie trasy wynosi 20 do 30% (tj. rowerzysta pojedzie daną trasą, o ile jej długość nie jest większa o 20-30% niż najkrótsza droga pomiędzy punktem początkowym i końcowym trasy);
- **atrakcyjność:** szlaki powinny być zaprojektowane w sposób zapewniający atrakcyjną jazdę na rowerze (czytelny przebieg, wysoka estetyka oznakowania, przebieg szlaku przez atrakcyjne tereny, drogami o małym natężeniu ruchu);
- **bezpieczeństwo:** szlaki powinny gwarantować bezpieczeństwo ruchu drogowego, tak rowerzystów, jak i innych użytkowników dróg;
- **wygoda:** szlaki powinny umożliwiać szybką i wygodną jazdę rowerem (łatwość korzystania z trasy przez wszystkich rowerzystów, dobra nawierzchnia).

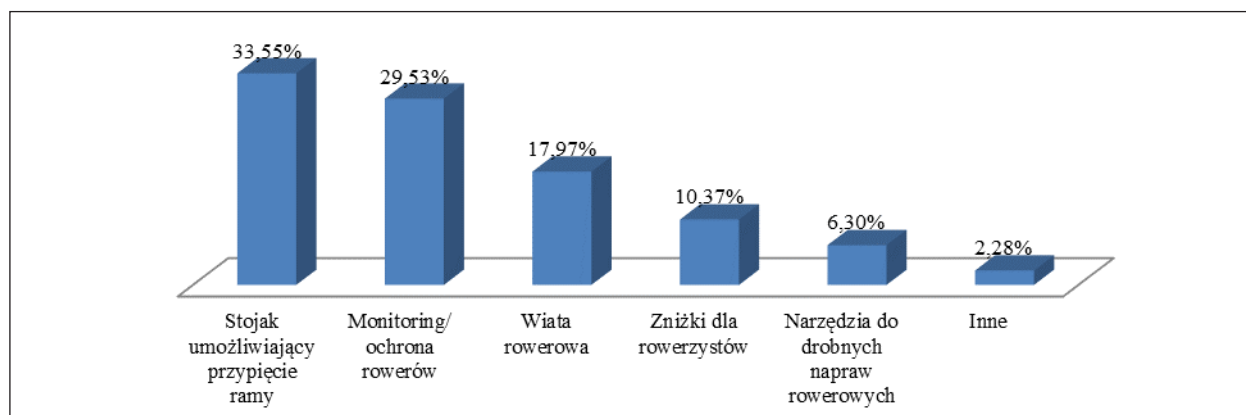
Niespełnienie choćby jednego z tych warunków powoduje, że cały system szlaków stanie się nieefektywny i użytkownicy nie będą z niego korzystać lub będą niezadowoleni. Szczególnie dotyczy to tras i dróg rowerowych o charakterze rekreacyjnym i/ lub turystycznym.

W Europie Zachodniej specjalne drogi rowerowe w miastach są dobrze oznakowane, w związku z czym nie ma żadnych problemów z dojazdem czy wyjazdem z dworca kolejowego (także promowego, lotniczego) lub z centrum poza miasto (Pisarska, Pisarski,

do atrakcji turystycznych danego rejonu. Jeśli chodzi o system znakowania, to należałoby dążyć do jego ujednoczenia oraz stworzenia kryteriów trudności szlaków rowerowych i podania informacji o niej (Pisarska, Pisarski, 2012). Współcześnie ważnym aspektem powiązanim z tworzeniem szlaku, jego promocją i tworzeniem udogodnień dla korzystających rowerzystów jest tworzenie map i aplikacji rowerowych.

Lokalne szlaki rowerowe powinny być także częścią sieci regionalnych, które to z kolei powinny wpisywać się w sieci krajowe i międzynarodowe. Jak zaznacza B. Pisarska i Z. Pisarski (2012) najkorzystniej jest, gdy włączanie tras lokalnych w sieć ponadlokalną odbywa się na etapie opracowania spójnej koncepcji. Jeśli sieć szlaków będzie dobrze zaprojektowana i oznakowana oraz włączona w system regionalny, to stanie się atrakcyjna dla turystów rowerowych i zachęci ich do korzystania, dłuższego pobytu oraz zarekomendowania przyjazdu innym.

Mając na uwadze turystyczny charakter szlaków rowerowych przy opracowywaniu koncepcji szlaków należy łączyć funkcje rekreacyjne (w tym również sportowe) z funkcjami poznawczymi (krajoznawczymi). Oznacza to, że szlaki powinny przebiegać w miejscach o cennych walorach turystycznych (zarówno o charakterze przyrodniczym, jak i antropogenicznym). Ponadto konieczne jest występowanie na szlaku i w miejscach najczęstszych przystanków rowerzystów (atrakcje turystyczne, punkty widokowe, lokale gastronomiczne, palcówki handlowe) odpowiedniej infrastruktury i usług (stojaki na rowery, punkty napraw, dystrybutory wody, prysznice), co potwierdzają wyniki badań przeprowadzonych w 2015 wśród 1869 osób biorących udział w badaniu Bike_S w oczach jego użytkowników (ryc. 1) (Kłos-Adamkiewicz, 2015).



Ryc. 1. Cechy miejsca przyjaznego rowerzyście.

Źródło: Kłos-Adamkiewicz, 2015.

2012). P. Kuropatwiński zaleca, aby przy wszelkiego rodzaju węzłach przesiadkowych umieszczać drogowskazy pokazujące odległość i możliwość dotarcia

Przebieg turystycznych tras rowerowych powinien spełniać kryteria, które można określić następująco (Pisarska, Pisarski, 2012):

- bezpieczeństwo rowerzystów, a więc trasa nie może kolidować z intensywnym ruchem pojazdów,
- wygoda dla rowerzystów, co oznacza prowadzenie trasy bez zbędnych objazdów i po nawierzchni odpowiedniej do jazdy rowerem turystycznym,
- atrakcyjność dla rowerzystów, czyli prowadzenie tras w takiej okolicy, którą będzie się chętnie odwiedzać (walory krajobrazowe, przyrodnicze, kulturowe i in.),
- dogodność połączeń dla rowerzystów, poprzez umożliwienie im dojazdu do regionu turystycznego rowerem (oraz środkiem transportu zbiorowego) i korzystania z całego systemu tras lokalnych w regionie.

Ponadto tworzenie koncepcji szlaków rowerowych wymaga współpracy wielu podmiotów (m.in. urzędów marszałkowskich, miejskich, towarzystw rowerowych i turystycznych – PTTK, ROT, LOT) oraz uwzględniania idei zrównoważonego rozwoju.

3. Koncepcja tras rowerowych w województwie zachodniopomorskim

Województwo zachodniopomorskie dysponuje zróżnicowanymi warunkami środowiskowymi, których wykorzystanie dla rozwoju turystyki i rekreacji jest podkreślane w dokumentach strategicznych. Ze względu na trendy propagujące zdrowy styl życia, co wiąże się również z aktywnym spędzaniem czasu wolnego, coraz istotniejsze miejsce zajmuje w nich turystyka aktywna, w tym rowerowa.

Podstawowym dokumentem wyznaczającym kierunki rozwoju województwa zachodniopomorskiego jest Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020 (Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego...). Wizja województwa uwzględnia turystykę jako ważny element gospodarki regionu, co wynika ze zidentyfikowanych i przedstawionych w diagnozie społeczno-gospodarczej atutów województwa. W diagnozie tej wielokrotnie podkreślane jest znaczenie turystyki dla gospodarki województwa, szczególnie w oparciu o bogactwo walorów naturalnych wraz z największą w kraju bazą noclegową. W Strategii (Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego...) zauważono coraz większą rolę turystyki aktywnej, w tym turystyki rowerowej w ofercie województwa oraz wskazano powstanie pełnej infrastruktury turystycznej w oparciu o ścieżki rowerowe jako szansy rozwoju turystyki w województwie. Na przykład, za pierwszorzędne zadanie dla województwa na terenach leśnych dokument wskazuje m.in. turystykę ekologiczną i rowerową. Ponadto w dwóch z sześciu wyodrębnionych celów strategicznych wojewódz-

twą można znaleźć bezpośrednie odniesienie do turystyki. I tak w celu strategicznym nr 1 „WZROST INNOWACYJNOŚCI I EFEKTYWNOŚCI GOSPODAROWANIA” jako cel kierunkowy wskazano m.in. „Wzrost konkurencyjności województwa w krajowym i zagranicznym ruchu turystycznym”. Natomiast w celu strategicznym nr 3 „ZWIĘKSZENIE PRZESTRZENNEJ KONKURENCYJNOŚCI REGIONU” zaznacza się, że właściwe wykorzystanie walorów środowiskowych regionu będzie możliwe dzięki zwiększeniu dostępności miejscowości turystycznych oraz innych cennych zasobów przyrodniczych i rekreacyjnych, co ściśle wiąże się z aktywnym wypoczynkiem i długodystansową turystyką rowerową (Koncepcja sieci tras ...).

Podobnie w Strategii Rozwoju Turystyki w Województwie Zachodniopomorskim turystyka rowerowa z wykorzystaniem istniejących szlaków jest wskazywana jako główny element rozwoju produktów turystycznych województwa, dedykowanych turystyce aktywnej i specjalistycznej. Jako obszary szczególnie predysponowane do rozwoju turystyki rowerowej wskazano wówczas pas nadmorski, pas pojezierzy oraz tereny wokół Zalewu Szczecińskiego i Kamienia Pomorskiego, wzdłuż Odry, Wyspę Wolin i Uznam. Model funkcjonowania turystyki rowerowej zakładał zaś połączenie istniejących szlaków rowerowych na terenie województwa w spójną sieć, pozwalającą na swobodne przemieszczanie się turysty wewnątrz województwa oraz zapewniającą ciągłość trasy (np. stworzenie połączeń rowerowych pasa nadmorskiego z pasem pojeziernym); rozwój subproduktów w ramach międzynarodowych, ogólnopolskich i regionalnych szlaków, rozwój sieci lokalnych, a także dbałość o turystę rowerowego w środkach transportu publicznego. W programie tym wskazano także czynniki warunkujące osiągnięcie przewagi konkurencyjnej produktu turystyki rowerowej województwa zachodniopomorskiego, zwracając uwagę m.in. na bezpieczeństwo, widowiskowość (atrakcyjność na trasie), oznakowanie, promocję, zapotrzebowania na bazę noclegowo-gastronomiczną oraz miejsc do chwilowego odpoczynku i serwisowania sprzętu, a także stworzenie sieci miejscowości węzłowych do obsługi ruchu turystycznego. Zwrócono ponadto uwagę na konieczne inwestycje infrastrukturalne (Strategia Rozwoju Turystyki...).

Rozwój turystyki rowerowej nie jest możliwy bez odpowiedniej infrastruktury, która powinna być traktowana w sposób systemowy, wymagający podejścia logistycznego, określającego zasady łączenia elementów i relacje pomiędzy nimi. System taki powinien być włączony w struktury systemu społeczno-ekonomicznego, co zapewnia mu efektywne funkcjonowanie. Niezbędne jest np. połączenie z podsystemem transportowym zarówno drogowym,

jak i kolejowym oraz wodnym, które może zapewnić dojazd do tras rowerowych lub możliwość pokonania trudniejszej lub dłuższej części trasy innym środkiem transportu.

Konieczność kompleksowego i spójnego ujęcia elementów sieci tras rowerowych przyczyniła się do powstania jednego dokumentu koordynującego rozwój tras rowerowych w województwie zachodniopomorskim, jakim jest *Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego*.

Celem projektu jest rozwój turystyki rowerowej poprzez stworzenie koncepcji docelowej spójnej sieci rowerowych tras głównych i tematycznych w województwie zachodniopomorskim. Projekt ma stanowić podstawę do spójnej realizacji tras rowerowych na terenie województwa zachodniopomorskiego, poprzez uporządkowanie inicjatyw – polegające na wpisaniu ich w kontekst regionalny, ponadregionalny i międzynarodowy. Realizacja tras rowerowych prowadzona będzie przez jednostki samorządu terytorialnego różnych poziomów oraz innych beneficjentów w zależności od własności i właściwości zarządczych dla poszczególnych odcinków dróg.

Celem nadrzędnym przedstawianej koncepcji jest wyznaczenie głównych tras rowerowych, które pozwolą na kanalizację ruchu rowerowego, zwiększenie i dywersyfikację oferty turystycznej. Jako **cele strategiczne** określono wskazanie kierunków rozwoju sieci dróg rowerowych w województwie zachodniopomorskim, określenie przebiegu głównych i tematycznych tras rowerowych stanowiące warunek konieczny rozwoju turystyki rowerowej oraz wyznaczenie ram działania platformy koordynującej realizację zadań koncepcji przez różne podmioty (*Koncepcja sieci tras...*).

Dla potrzeb opracowania koncepcji dokonano identyfikacji i analizy generatorów ruchu turystycznego, obszarów o wyjątkowych walorach kulturowo-krajobrazowych oraz istniejącej infrastruktury, co stanowiło podstawę wytyczenia korytarzy tras głównych. W koncepcji określono, że obszar województwa z racji warunków i zasobów naturalnych predysponowany jest do prowadzenia korytarzy we wszystkich kierunkach. Wyznaczenie korytarzy o przebiegu północ-południe w korytarzach rzek, np. Odry, Drawy, Parsęty, Regi uargumentowane jest specyficzną geomorfologią (wzniesienia morenowe, utwory erozji fluwialnej i glacialnej). Równoleżnikowa linia brzegowa Morza Bałtyckiego oraz ułożenie pasów pojeziernych determinuje zaś przebieg korytarzy na kierunku wschód-zachód.

W rezultacie w koncepcji wskazano cztery główne korytarze rowerowe wraz z ich szczegółową inwentaryzacją w terenie: Trasa Nadmorska (R-10), Trasa Pojezierna (Tysiaca Jezior), Trasa Bałtyk-Wałcz, Trasa

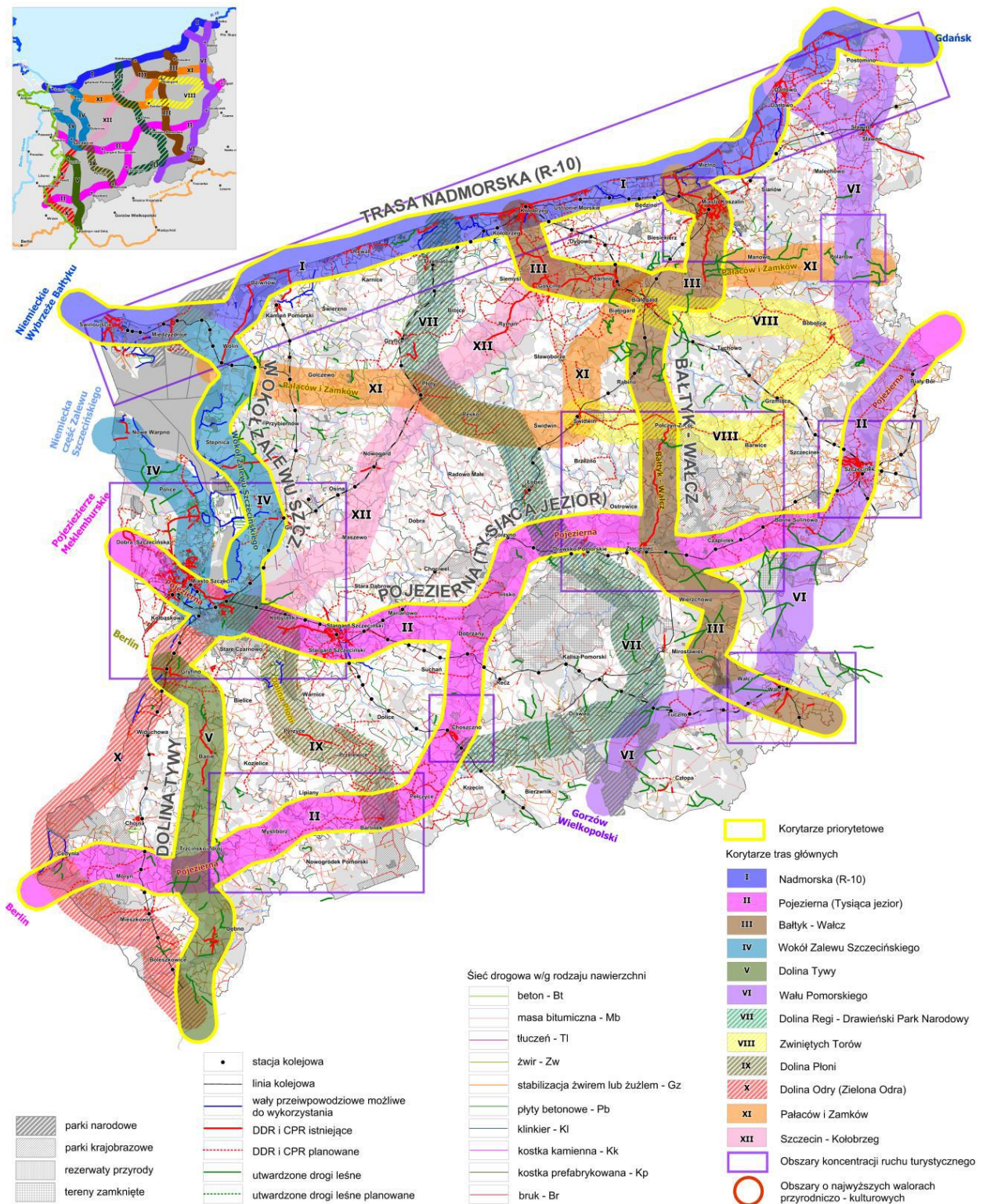
Myśla-Tywa-Odra-Zalew (ryc. 2).

Dużym atutem projektowanych tras jest ich uniwersalność, gdyż mają być one dostępne dla każdego rowerzysty, bez względu na posiadaną kondycję fizyczną, rodzaj używanego roweru czy obciążenie bagażem. Czynnikiem zwiększającym dostępność zachodniopomorskich tras rowerowych jest ich skomunikowanie z koleją, a także łączenie się głównych korytarzy ze szlakami poza granicami województwa. Wszystko to sprawia, że wszystkie wytyczone korytarze tworzą spójną całość (*Koncepcja sieci tras...*).

Podsumowanie

Układ tras proponowany w *Koncepcji sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego* ma charakter kompleksowy i spójny. Obejmuje swoim zasięgiem większość atrakcji turystycznych regionu (pas nadmorski, Zalew Szczeciński i dolinę Odry oraz Pojezierze Zachodniopomorskie), łączy ośrodki miejskie, umożliwia połączenie z kluczowymi węzłami komunikacyjnymi oraz z siecią tras rowerowych w Europie. Jednakże *Koncepcja* w sposób szczegółowy odnosi się wyłącznie do długodystansowych tras rowerowych (wykorzystując do ich wytyczenia w dużej mierze istniejącą infrastrukturę, wskazując podmioty zaangażowane w realizację zadań i możliwości finansowania, pomijając pozostałe elementy sieci i wskazując jedynie, że trasy główne powinny być uzupełnione przez trasy o zasięgu lokalnym, tematyczne, czy dedykowane specyficznym użytkownikom (np. rowerzystom sportowym). Dodatkowo w *Koncepcji* właściwie zidentyfikowano szereg realnych zagrożeń, które mogą negatywnie wpłynąć na możliwość jej realizacji, z których za najistotniejsze należy uznać: rozbieżność celów sąsiadujących gmin, powiatów oraz brak zdolności (lub zainteresowania) inwestowania przez interesariuszy projektu w infrastrukturę, a także ograniczenia wynikające z potrzeb ochrony przyrody i realizacji inwestycji na terenie Lasów Państwowych.

Reasumując należy podkreślić, że *Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego* odpowiada zidentyfikowanym wcześniej potrzebom i zaleceniom przedstawionym w Strategii Rozwoju Turystyki Województwa Zachodniopomorskiego i jest bez wątplenia potwierdzeniem znaczenia turystyki rowerowej oraz koniecznej dla jej rozwoju infrastruktury dla rozwoju turystyki i rekreacji w opisywanym województwie. Ponadto założenia przedstawione w koncepcji są zgodne z przedstawionymi w części teoretycznej artykułu postulatami dotyczącymi zasad kształtowania tras rowerowych. Mając na uwadze wspomniane wcześniej zagrożenia i świadomość nie-realności kompleksowej i pełnej realizacji koncepcji to należy uznać, że przedstawione kierunki rozwoju



Ryc. 2. Schemat przebiegu głównych korytarzy rowerowych Pomorza Zachodniego.

Źródło: Koncepcja sieci tras ..., s. 100.

tras rowerowych województwa są słuszne i stanowią dobrą podstawę do prac nad dalszym rozwojem systemu szlaków rowerowych województwa zachodniopomorskiego.

Piśmiennictwo

- Dziedzic E., 1996, Turystyka międzynarodowa w Europie i jej wpływ na ofertę transportową, *Przegląd Komunikacyjny*, 3, 20-21.
- Gołębski G. (red.), 2002, *Kompendium wiedzy o turystyce*, PWN, Warszawa-Poznań.
- Gosik B., Zimon G., 2014, Usługi transportowe w obsłudze ruchu turystycznego, *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego*, 843, *Problemy Transportu i Logistyki*, 28, 37-48.
- Jackowski M., Jaruzalski P., 2012, Bogactwo szlaków rowerowych kompletnym produktem turystycznym, *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego*, 701, *Ekonomiczne Problemy Usług*, 86, 83-94.
- Kłós-Adamkiewicz Z., 2015, Bike_S w oczach jego użytkowników, WZIEU, Szczecin (wersja elektroniczna).
- Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego, 2016, Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego Szczecin, s. 29, http://rbgp.pl/userfiles/Koncepcja_raport_aktualizacja_18-04-2016.pdf.
- Kruczek Z., Kruczek A., Nowacki M., 2006, *Krajoznawstwo. Zarys teorii i metodyki*, Wydawnictwo Proksenia, Kraków.
- Kurek W. (red.), 2008, *Turystyka*, Wydawnictwo PWN, Warszawa.
- Meyer B. (red.), 2015, *Obsługa uczestników turystyki i rekreacji*, Wydawnictwo Difin, Warszawa.
- Meyer B., Sawińska A., 2009, Transport jako atrakcja turystyczna, *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego*, 568, *Ekonomiczne Problemy Turystyki*, 13, 31-45.
- Milewski D., 2010, Dostępność transportowa jako element kształtujący potencjał województwa zachodniopomorskiego, *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego*, 590, *Ekonomiczne Problemy Usług*, 52, 509-518.
- Nieżgoda A., 2012, Rynkowe uwarunkowania rozwoju turystyki rowerowej [w:] J. Śledzińska, B. Włodarczyk (red.), *Turystyka rowerowa w Zjednoczonej Europie*, Wydawnictwo PTTK „Kraj”, Warszawa, 29-39.
- Nowacki M., 2007, Metody i kierunki badań atrakcji turystycznych, *Problemy Turystyki*, 1-4, Instytut Turystyki, Warszawa, 59-72.
- Pisarska B., Pisarski Z., 2012, Aspekty rozwoju turystyki rowerowej na obszarach chronionych w Polsce [w:] J. Śledzińska, B. Włodarczyk (red.), *Turystyka rowerowa w Zjednoczonej Europie*, Wydawnictwo PTTK „Kraj”, Warszawa, 83-97.
- Planowanie i promowanie rozwoju ruchu rowerowego. *Podręcznik Mobile 2020* (wersja elektroniczna).
- Ritchie B.W., 1998, Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: planning and management issues, *Tourism Management*, 19(6), 567-582.
- Standardy turystycznych szlaków rowerowych, 2015, Fundacja Partnerstwo Dorzecze Słupi, Poznań, (wersja elektroniczna).
- Strategia Rozwoju Turystyki w Województwie Zachodniopomorskim do roku 2015, 2010, Polska Agencja Rozwoju Turystyki, Zachodniopomorska Regionalna Organizacja Turystyczna, Warszawa-Szczecin-Koszalin.
- Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020, <http://bip.rbip.wzp.pl/artukul/strategia-rozwoju-wojewodztwa-zachodniopomorskiego-do-roku-2020-0>.
- Śledzińska J., 2012, Rowerem przez Polskę – działalność Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego w zakresie turystyki rowerowej [w:] J. Śledzińska, B. Włodarczyk (red.), *Turystyka rowerowa w Zjednoczonej Europie*, Wydawnictwo PTTK „Kraj”, Warszawa, 41-63.
- Terminologia turystyczna. Zalecenia WTO, 1995, Warszawa.
- Turek M. (red.), 2009, *Transport jako składnik produktu turystycznego*, Europejska Szkoła Hotelarstwa, Turystyki i Przedsiębiorczości – Szkoła Wyższa, Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Sopot.
- Turystyka rowerowa, 2012, *Przewodnik dobrych praktyk*, Pomorska Regionalna Organizacja Turystyczna, Gdańsk, s. 12 (wersja elektroniczna).