

Analiza sieci transportowej Odra–Nysa (AVerON)

Szlaki turystyczne, ze szczególnym uwzględnieniem szlaków rowerowych

- Raport -

dla

Euroregion PRO EUROPA VIADRINA
Mittlere Oder e.V.
Stowarzyszenie Gmin Polskich
Euroregionu „Pro Europa Viadrina“



autorstwo

INFRASTRUKTUR & UMWELT
Professor Böhm und Partner

we współpracy z

npkg Heike Uhe, Wrocław
Pro Lingua Grzegorz Załoga, Bogdaniec Jenin

Poczdam, 28 września 2015 roku



**AVerON –
Szlaki turystyczne ze szczególnym uwzględnieniem szlaków rowerowych**

**na zlecenie
Euroregionu PRO EUROPA VIADRINA**



Autorstwo

INFRASTRUKTUR & UMWELT

Professor Böhm und Partner

Gregor-Mendel-Str. 9

14469 Potsdam

www.iu-info.de

Kierownictwo projektu: dr Jürgen Neumüller, juergen.neumueller@iu-info.de

Opracowanie: Christian Gering, christian.gering@iu-info.de

Partnerzy współpracy

Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego

Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg

Stowarzyszenie Gmin RP Euroregion "Spree-Nysa-Bóbr"

Euroregion "Spree-Neiße-Bober" e.V.

Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree

Regionale Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald

Regionale Planungsgemeinschaft Uckermark-Barnim

we współpracy z

Kommunalgemeinschaft Europaregion POMERANIA e.V.

Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu Pomerania

Euroregion Neisse e. V.

Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu Nysa



Spis treści

Spis treści	I
Spis ilustracji	III
Spis tabel	VII
Skróty	VIII
1 Wstęp	9
1.1 Projekt AVerON	9
1.2 Kwalifikacja tematu „szlaki turystyczne, zwłaszcza szlaki rowerowe“	9
1.3 Podejście / metodyka	9
1.3.1 Pytania pomocnicze	10
1.4 Kluczowe pojęcia	10
1.4.1 Szlak turystyczny	10
1.4.2 Droga rowerowa	11
1.4.3 Szlak rowerowy	11
1.4.4 Dalekobieżny szlak rowerowy	11
1.5 Jak korzystać z raportu	11
1.5.1 Linki w podawanych źródłach, przypisach i przy ilustracjach	11
2 Szlaki turystyczne	12
2.1 Rodzaje szlaków turystycznych (według PTTK)	12
2.2 Przykłady szlaków turystycznych	12
2.2.1 Europejskie szlaki wędrówkowe	12
2.2.2 Drogi św. Jakuba na pograniczu polsko-niemieckim	13
2.2.3 Inne szlaki wędrówkowe	14
2.2.4 Szlaki Przyrodniczo-Kulturowe na Ziemi Lubuskiej	14
2.2.5 Szlaki konne	16
2.2.6 Szlaki narciarskie	16
2.3 Turystyka wodna w euroregionach nad Odrą i Nysą Łużycką	16
2.3.1 „Przygoda z Nysą“	17
2.3.2 „Odra dla turystów 2014“	18
2.3.3 „Łączą nas rzeki“	20
3 Transport rowerowy i turystyka rowerowa	21
3.1 O roli transportu rowerowego w Niemczech i Polsce	21
3.2 O roli turystyki rowerowej w regionie	22

4	Drogi rowerowe i szlaki rowerowe w porównaniu	25
4.1	Drogi rowerowe.....	25
4.1.1	Definicja	25
4.1.2	Podstawa prawna.....	25
4.1.3	Standardy.....	25
4.1.3.1	Sposób zarządzania ruchem rowerowym	25
4.1.3.2	Rodzaje nawierzchni	32
4.1.3.3	Oznakowanie	32
4.1.4	Koncepcje	32
4.2	Szlaki rowerowe.....	32
4.2.1	Definicja	32
4.2.2	Kategorie (hierarchia według zasięgu)	32
4.2.3	Wymogi/certyfikacja (według ADFC)	33
4.2.3.1	Wymogi.....	33
4.2.3.2	Certyfikacja	34
4.2.4	Trasowanie szlaków rowerowych	35
4.2.5	Rodzaje konstrukcji	37
4.2.6	Oznakowanie (tablicami).....	39
4.2.6.1	Podstawy prawne.....	39
4.2.6.2	Systemy oznakowania.....	40
5	Szlaki rowerowe w euroregionach wzdłuż granicy polsko-niemieckiej.....	45
5.1	Podstawy i warunki ramowe na szczeblu krajów związkowych i województw	45
5.1.1	Brandenburgia.....	45
5.1.1.1	Kompetencje i koordynacja	45
5.1.1.2	Dokumenty strategiczne na szczeblu regionalnym i samorządowym.....	45
5.1.1.3	Kataster i mapy szlaków rowerowych.....	46
5.1.2	Województwo Lubuskie.....	46
5.2	Szlaki rowerowe – koncepcje.....	46
5.2.1	Euroregion PRO EUROPA VIADRINA	47
5.2.2	Euroregion Sprewa-Nysa-Bóbr.....	48
5.2.3	Powiat Märkisch Oderland	51
5.3	Szlaki rowerowe – zasoby	52
5.3.1	Europejskie dalekobieżne szlaki rowerowe	52
5.3.1.1	Europejski Szlak Rowerowy R1.....	52
5.3.1.2	EuroVelo	53
5.3.2	Transgraniczne szlaki rowerowe	55
5.3.3	Krajowe dalekobieżne szlaki rowerowe	58

5.3.3.1	Krajowe dalekobieżne szlaki rowerowe w Niemczech	58
5.3.3.2	Krajowe dalekobieżne szlaki rowerowe w Polsce	62
5.3.4	Ponadregionalne i regionalne szlaki rowerowe	62
5.4	Integracja z sieciami szlaków rowerowych w regionach przygranicznych	65
5.4.1	Sieć szlaków niemieckich landów przygranicznych i Berlina.....	65
5.4.2	Sieć szlaków województwa zachodniopomorskiego	66
5.4.3	Sieć szlaków województwa wielkopolskiego.....	67
5.4.4	Sieć szlaków województwa dolnośląskiego	68
6	Tworzenie transgranicznych euroregionalnych sieci szlaków – wyzwania i perspektywy	70
6.1	Podsumowanie i wnioski z analizy	70
6.2	Wnioski.....	71
6.2.1	Dalsza procedura	71
6.2.2	Wskazówki dotyczące realizacji	71
6.2.2.1	Kryteria doboru szlaków jako części euroregionalnej sieci szlaków	71
6.2.2.2	Zasadnicze uwagi na temat sieci szlaków	72
6.2.2.3	Tworzenie połączeń z innymi szlakami / włączanie do sieci nadrzędnych	72
6.2.2.4	Dostęp za pomocą transportu publicznego.....	73
6.2.2.5	Przejścia graniczne	73
6.2.2.6	Przebieg szlaków – atrakcje dla turystów rowerowych	74
6.2.2.7	Budowa nawierzchni i utrzymanie	74
6.2.2.8	Oznakowanie (tablicami).....	74
6.2.2.9	Finansowanie	75
6.2.2.10	Komunikacja i marketing	76
6.2.2.11	Synergie.....	76
6.2.2.12	Kompetencje i koordynacja	76
6.3	Perspektywy	77
7	Bibliografia i źródła	78
	Aneks – mapa: Szlaki rowerowe – istniejące i planowane w Euroregionie PRO EUROPA VIADRINA.....	83

Spis ilustracji

Ilustracja 2-1: Europejska sieć długodystansowych szlaków wędrówkowych.....	13
Ilustracja 2-2: Drogi św. Jakuba na pograniczu polsko-niemieckim.....	14
Ilustracja 2-3: Koncepcja lokalizacji systemu kierowania w zakresie turystyki wodnej w pilotażowym regionie „Märkische Umfahrt i okoliczne akweny"	17

Ilustracja 2-4: Projekt „Przygoda z Nysą” – schemat szlaku wodnego (wycinek)	18
Ilustracja 2-5: Projekt „Odra dla turystów 2014” – rozbudowane przystanie (zaznaczone na żółto)	18
Ilustracja 2-6: Projekt „Odra dla turystów 2014” – turystyczna mapa Odry (wycinek).....	19
Ilustracja 2-7: Projekt „Łączą nas rzeki” – mapa dotycząca analizy potrzeb.....	20
Ilustracja 3-1: Porównanie udziału transportu rowerowego w Europie	21
Ilustracja 3-2: Średni ruch rowerowy na polskich drogach krajowych w ilości rowerów na 24 h	21
Ilustracja 3-3: Udział jednodniowych turystycznych wycieczek rowerowych w łącznej liczbie wycieczek jednodniowych	22
Ilustracja 3-4: Sieć dalekobieżnych szlaków rowerowych na południowym wschodzie Brandenburgii wraz z obłożeniem przez rowerzystów / średnie roczne obciążenie wybranych szlaków rowerowych w Brandenburgii ruchem rowerowym	23
Ilustracja 3-5: Poczucie bezpieczeństwa rowerzystów na polskich drogach i ulicach.....	23
Ilustracja 3-6: Gęstość znakowanych szlaków rowerowych oraz ilość i uczestnicy imprez turystyki rowerowej w polskich województwach w roku 2011	24
Ilustracja 3-7: Gęstość znakowanych szlaków rowerowych w polskich powiatach w roku 2009	24
Ilustracja 4-1: Zarządzanie ruchem rowerowym w miejscowościach.....	26
Ilustracja 4-2: Droga dla rowerów (DDR)	27
Ilustracja 4-3: Pas ruchu dla rowerów	27
Ilustracja 4-4: Pas chroniony (zwany też „pasem oferowanym”)	28
Ilustracja 4-5: Odrębne drogi dla rowerów i dla pieszych	28
Ilustracja 4-6: Ciąg pieszko-rowerowy (CPR)	29
Ilustracja 4-7: Droga dla pieszych: „nie dotyczy rowerzystów”	29
Ilustracja 4-8: Zarządzanie ruchem rowerowym poza miastem.....	30
Ilustracja 4-9: Ruch mieszany – dopuszczenie ruchu rowerowego na drodze klasyfikowanej (tu: droga dla mieszkańców w mieście, ślepa uliczka ze swobodnym przejazdem dla rowerzystów; Szlak Muru Berlińskiego)	31
Ilustracja 4-10: Ulica rowerowa na drodze rolno-leśnej (poza miastem, Szlak Rowerowy Havellandradweg)	31

Ilustracja 4-11: Szlak rowerowy na drodze dla mieszkańców poza miejscowością (Szlak Muru Berlińskiego)	35
Ilustracja 4-12: Szlak rowerowy na drodze gospodarczej (Szlak Rowerowy Odra-Hawela) .	36
Ilustracja 4-13: Szlak rowerowy na byłym nasypie kolejowym (Szlak Rowerowy Oderbruchbahnradweg).....	36
Ilustracja 4-14: Szlak rowerowy na wale przeciwpowodziowym (Szlak Rowerowy Odra-Nysa)	37
Ilustracja 4-15: Szlak rowerowy na nawierzchni gruntowej (Szlak Rowerowy Berlin-Kopenhaga).....	37
Ilustracja 4-16: Szlak rowerowy z krótkim odcinkiem piaskowym (Szlak Muru Berlińskiego, Trasa Poczdamka)	38
Ilustracja 4-17: Szlak rowerowy na dużych płytach betonowych (Szlak Muru Berlińskiego, Trasa Poczdamka)	38
Ilustracja 4-18: Szlak rowerowy z kostki betonowej (Szlak Rowerowy Hawela-Glien).....	39
Ilustracja 4-19: Ilustracja połączenia oznakowania kierunków pod kątem celów i tras na pełnym drogowskazie (drogowskaz ze strzałką).....	40
Ilustracja 4-20: Znak pośredni	40
Ilustracja 4-21: Pełny drogowskaz (drogowskaz tabelowy) wskazujący cele i trasy	41
Ilustracja 4-22: Pełne oznakowanie drogowskazami (drogowskazy tabelowe) z dodatkowymi wtykanymi tabliczkami do oznaczenia punktów węzłowych (przykład z powiatu Barnim).....	41
Ilustracja 4-23: Przykład punktu węzłowego (powiat Havelland, nr 3).....	42
Ilustracja 4-24: Mapa przeglądowa przy punkcie węzłowym (powiat Havelland, nr 1).....	42
Ilustracja 4-25: Zbliżenie legendy mapy przy punkcie węzłowym.....	43
Ilustracja 4-26: Drogowskaz kierunkowy lokalnego (międzygminnego) szlaku rowerowego	43
Ilustracja 4-27: Drogowskaz pośredni lokalnego szlaku rowerowego.....	44
Ilustracja 4-28: Drogowskaz pośredni ponadregionalnego szlaku rowerowego w połączeniu z numerem i kolorem szlaku.....	44
Ilustracja 4-29: Drogowskaz tabelowy i ze strzałką ponadregionalnego szlaku rowerowego	44
Ilustracja 4-30: Drogowskaz pośredni szlaku rowerowego Green Velo z logo zamiast numeru i koloru trasy.....	44

Ilustracja 5-1: Mapa szlaków rowerowych, Brandenburgia, powiat Oder-Spree / miasto na prawach powiatu Frankfurt nad Odrą.....	46
Ilustracja 5-2: Nowo planowane i częściowo realizowane szlaki rowerowe w polskiej części Euroregionu PRO EUROPA VIADRINA	48
Ilustracja 5-3: Mapa koncepcji szlaków rowerowych Euroregionu Sprewa-Nysa-Bóbr	49
Ilustracja 5-4: Korytarz szlaków rowerowych Chociebuż-Guben/Gubin-Kargowa/Bytom Odrzański	50
Ilustracja 5-5: Lokalizacje tras (trasa północna i południowa) Gubin-Kargowa/Bytom Odrzański	51
Ilustracja 5-6: Pielęgnowane odcinki szlaków rowerowych w powiecie Märkisch Oderland .	52
Ilustracja 5-7: Przebieg Europejskiego Szlaku Rowerowego R1	53
Ilustracja 5-8: Schematyczny diagram szlaków EuroVelo	54
Ilustracja 5-9: Trasowanie szlaków EuroVelo w Polsce (stand z 15.03.2014)	55
Ilustracja 5-10: Szlak Parków i Kultury oferenta „Rad-Reise-Partner Spreewald-Lausitz“	57
Ilustracja 5-11: Trasy tematyczne w Geoparku Łuk Mużakowa (bez Szlaku Rowerowego Hermannsdorf)	58
Ilustracja 5-12: Sieć dalekobieżnych szlaków rowerowych w Niemczech (D-Netz).....	59
Ilustracja 5-13: Trasy krótkie i dodatkowe w Kotlinie Freienwaldzkiej (Oderbruch), łączące się ze Szlakiem Rowerowym Odra-Nysa (wycinek)	61
Ilustracja 5-14: Szlak Rowerowy Odra-Nysa jest promowany także po stronie polskiej – tablica informacyjna w Słubicach, na Szlaku Odra-Nysa (Kłopot - Górzycy).....	61
Ilustracja 5-15: Planowane ponadregionalne szlaki rowerowe w województwie zachodniopomorskim	66
Ilustracja 5-16: Wielkopolski System Szlaków Rowerowych	67
Ilustracja 5-17: Trasy rowerowe w okolicy Zgorzelca (m.in. ER-4).....	69
Ilustracja 5-18: Trasy rowerowe w okolicy Lwówka Śląskiego (m.in. ER-2, 4, 6 i 10).....	69
Ilustracja 6-1: Urywające się połączenia transgraniczne to wyjątek, ale niekiedy jeszcze ograniczają drożność terenu (tu: most w Bienenwerder)	73
Ilustracja 6-2: Niemieckie i polskie oznakowanie szlaku rowerowego Beeskow-Sulęcín / możliwe kompromisowe rozwiązanie sprawy oznakowania w Polsce zgodnie z rozporządzeniem z 2013 roku	75

Spis tabel

Tabela 1-1: Imprezy w ramach projektu.....	10
Tabela 2-1: Europejskie szlaki wędrówkowe E3, E9, E10 i E11 na pograniczu polsko-niemieckim	12
Tabela 2-2: Szlaki Przyrodniczo-Kulturowe na Ziemi Lubuskiej.....	15
Tabela 4-1: Kategorie szlaków rowerowych według zasięgu	33
Tabela 5-1: Planowane szlaki rowerowe według zaktualizowanego programu szlaków rowerowych Euroregionu PRO EUROPA VIADRINA.....	47
Tabela 5-2: Planowane ponadregionalne szlaki rowerowe według zaktualizowanej koncepcji szlaków rowerowych Euroregionu Sprewa-Nysa-Bóbr (bez szlaków łączących).....	49
Tabela 5-3: Transgraniczne szlaki rowerowe na pograniczu polsko-niemieckim.....	56
Tabela 5-4: Krajowe szlaki niemieckie (D-Routen) na pograniczu polsko-niemieckim	60
Tabela 5-5: Krajowe polskie szlaki rowerowe na pograniczu polsko-niemieckim	62
Tabela 5-6: Ponadregionalne i regionalne szlaki rowerowe na pograniczu polsko-niemieckim	62
Tabela 5-7: Euroregionalne szlaki rowerowe w dolnośląskiej części Euroregionu Neisse-Nisa-Nysa.....	68
Tabela 6-1: Mocne i słabe strony, szanse i zagrożenia przy tworzeniu spójnych euroregionalnych sieci szlaków	70

Skróty

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (Powszechny Niemiecki Klub Rowerowy)
AVerON	Analyse Verkehrsnetz Oder-Neiße (Analiza sieci transportowej Odra-Nysa)
DPERON	Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/ Neiße (Polsko-niemiecki obszar rozwoju Odra-Nysa)
PTZ	publiczny transport zbiorowy
PTTK	Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze

Skróty nazw krajów związkowych i państw:

BB	Brandenburgia
BE	Berlin
CZ	Czechy
MV	Meklemburgia-Pomorze Przednie
NI	Dolna Saksonia
PL	Polska
SN	Saksonia
ST	Saksonia-Anhalt

1 Wstęp

1.1 Projekt AVerON

„Analiza przestrzenna aktualnej transgranicznej infrastruktury komunikacyjnej na polsko-niemieckim obszarze granicznym, a w szczególności w Euroregionie PRO EUROPA VIADRINA i w Euroregionie Sprewa-Nysa-Bóbr, a także w miejscach stykających do sąsiadujących (Euro-)regionów“ (AVerON) została zlecona przez Euroregion PRO EUROPA VIADRINA w celu uzyskania aktualnego przeglądu infrastruktury transportowej na pograniczu polsko-niemieckim. Nawiązano przy tym do osiągnięć z przeszłości – projektu DPERON,¹ mapy „Rozwoju ponadregionalnej infrastruktury transportowej w obszarze Partnerstwa Odry“² i Okrągłego Stołu Komunikacyjnego Partnerstwa Odry.³ Analiza dotyczy transportu kolejowego, drogowego, wodnego na szczeblu ponadregionalnym oraz szlaków turystycznych na szczeblu regionalnym ze szczególnym uwzględnieniem ruchu rowerowego.

1.2 Kwalifikacja tematu „szlaki turystyczne, zwłaszcza szlaki rowerowe“

Turystyka jest ważnym czynnikiem w strukturze gospodarczej polsko-niemieckiego pogranicza. Zależnie od atrakcyjności odnośnych podobszarów i tradycji turystycznych w tychże istnieją znaczne różnice regionalne. Niemniej potencjały w tej dziedzinie zostały rozpoznane we wszystkich regionach z obu stron Odry i Nysy Łużyckiej, od Gór Żytawskich po Zatokę Pomorską (por. np. ift 2013). We wszystkich regionach szczególnie duże znaczenie przypisuje się turystyce rowerowej. W ramach niniejszej analizy zbadano, na ile struktury stworzone już w tej dziedzinie odpowiadają potrzebom względnie na ile nadają się one do optymalnego wykorzystania potencjałów turystyki rowerowej w regionach wzdłuż granicy polsko-niemieckiej.

1.3 Podejście / metodyka

Celem niniejszej analizy jest stworzenie bazy rozwoju sieci szlaków turystyki rowerowej w euroregionach wzdłuż granicy polsko-niemieckiej.

Aby osiągnąć wyznaczony cel, w pierwszej kolejności ważne jest wypracowanie wspólnego rozumienia problemu oraz takie przedstawienie podobieństw i różnic w tym obszarze tematycznym, by trafiły one do świadomości aktorów społecznych po obu stronach granicy. Na tej podstawie nastąpi później właściwa analiza sieci szlaków turystycznych, a zwłaszcza szlaków rowerowych, a następnie ocena stanu obecnego i istniejących planów w zakresie wyznań i perspektyw rozwoju euroregionalnych sieci szlaków turystycznych.

Ze względu na rozległość polsko-niemieckiego pogranicza oraz ograniczonego czasu na opracowanie analizy trzeba było dokonać zawężenia zarówno pod względem tematycznym, jak i pod względem obszaru objętego badaniem. Analiza koncentruje się zatem na sieci szlaków rowerowych jako na centralnym elemencie sieci szlaków turystycznych. Jako obszar badania wybrano zasadniczo dwa główne euroregiony polsko-niemieckiego pogranicza – PRO EUROPA VIADRINA i Sprewa-Nysa-Bóbr – pokrywające największą część polsko-niemieckiej granicy. Kiedy tylko było to możliwe, uwzględniono informacje z obu innych euroregionów.

Inwentaryzacja nastąpiła na podstawie danych i informacji dostępnych w Internecie (patrz też uwagi dotyczące użytkowania w rozdziale 1.5). Uzupełniono je przez regionalną bądź lokalną wiedzę ekspercką, udostępnioną bezpośrednio przez aktorów społecznych z regionów. Zdo-

¹ patrz <http://www.dperon.rbgp.pl/index.htm>

² patrz http://www.bip.lubuskie.pl/158/430/4_4_Rozwoj_ponadregionalnej_infrastruktury_transportowej_w_obszarze_Odry_OD_OA/ oraz http://www.msw.gov.pl/download/1/12291/122636_KW_44303_DUEIWM_plik2.pdf

³ patrz <http://www.oder-partnerschaft.eu/rtv.php?newIn=PL>

było ją w ramach obszernych wywiadów dotyczących wszystkich tematów projektu AVerON (m.in. z polskimi i niemieckimi przedstawicielami euroregionów oraz z przedstawicielami Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego), dwóch warsztatów oraz konferencji końcowej projektu (patrz Tabela 1-1), dodatkowych wywiadów oraz uzupełniających telefonów i korespondencji mailowej.

Tabela 1-1: Imprezy w ramach projektu

Data, miejsce	Impreza
19.08.2015, Frankfurt nad Odrą	1 Warsztat AVerON Szlaki turystyczne (25 uczestników)
20.08.2015, Gorzów Wlkp.	2 Warsztat AVerON Szlaki turystyczne (36 uczestników)
14.09.2015, Słubice	Konferencja końcowa AVerON (72 uczestników)

Oceny i wnioski opracowano na przykładzie Euroregionu PRO EUROPA VIADRINA i omówiono z jego przedstawicielami. Główne stwierdzenia sformułowane w tym kontekście odnoszą się zasadniczo także do innych euroregionów i z tego względu mogą być zastosowane także tam jako pomoc w tworzeniu ich euroregionalnej sieci szlaków rowerowych.

1.3.1 Pytania pomocnicze

Po analizie aktualnych warunków wyjściowych w euroregionach i oddziałujących na nie warunków ramowych opracowano poniższe pytania pomocnicze, które powinny posłużyć do strukturalnej oceny istniejących przesłanek tworzenia euroregionalnej sieci szlaków rowerowych oraz należących do nich poszczególnych tras w ramach warsztatów i wywiadów:

- Jakie połączenia niemieckiej sieci szlaków ze stroną polską są pożądane?
- Do których dalekobieżnych szlaków rowerowych po stronie niemieckiej powinien być łatwiejszy dostęp z Polski?
- Jakie połączenia transgraniczne (np. drogi okrężne) byłyby obiecujące?
- Jakie miejsca transferu lub dostępu (transport publiczny) mogą być do tego wykorzystywane względnie jakie nowe tego rodzaju miejsca są potrzebne?
- Do jakich atrakcji (celów, tras, obszarów) ma być zapewniony dostęp?
- Do jakich grup użytkowników się zwracać?
- Jakie cele w turystyce rowerowej mają być osiągnięte w euroregionie?
- Jakie priorytety występują wśród tych celów?
- Jakie dotychczasowe koncepcje/inicjatywy/projekty mają największy potencjał doprowadzenia do osiągnięcia tych celów?
- Jak należy postępować?
- Kto jest za co odpowiedzialny?

1.4 Kluczowe pojęcia

Następujące pojęcia mają zasadnicze znaczenie w prezentacji tej tematyki i z tego względu zostaną pokrótce objaśnione poniżej:

1.4.1 Szlak turystyczny

Droga lub trasa, utworzona, wyposażona i oznakowana do użytkowania rekreacyjnego i wypoczynkowego przez turystów pieszych, rowerzystów, jeźdźców lub sportowców wodnych. Patrz rozdział 2.

1.4.2 Droga rowerowa

Wydzielony i oznakowany pas terenu, przeznaczony do ruchu rowerowego, służący do bezpiecznego poruszania się rowerem na co dzień i w celach rekreacyjnych. Patrz rozdział 4.1.

1.4.3 Szlak rowerowy

Wydzielona, wyposażona i oznakowana trasa turystyczna, służąca do użytkowania przez turystów rowerowych lub rowerzystów poszukujących rekreacji. Szlaki rowerowe są niekiedy określane mianem tras rowerowych, zwłaszcza jeśli wykorzystują części tras innych szlaków rowerowych oraz ulice i drogi nie przeznaczone pierwotnie do użytkowania przez rowerzystów. Patrz rozdział 4.1.4.

1.4.4 Dalekobieżny szlak rowerowy

Szlak rowerowy na dużej odległości, dający się pokonać z reguły tylko w większej ilości etapów i łączący ze sobą różne regiony lub kraje.

1.5 Jak korzystać z raportu

1.5.1 Linki w podawanych źródłach, przypisach i przy ilustracjach

Niniejszy raport został sporządzony z zamiarem przekazania podmiotom w euroregionach podstawy i materiału roboczego do rychłej kontynuacji rozpoczętego procesu i pogłębienia istotnych zagadnień. Z tego względu wykorzystano przede wszystkim źródła swobodnie dostępne w Internecie. W rozdziale 7 podano je z pełnym opisem i odnośnymi linkami.

W celu dalszego pogłębienia aspektów poruszonych w tekście podano w formie przypisów odsyłacze do stron internetowych z pogłębieniem tematyki. Aby nie doszło do zbędnego rozdęcia przypisów odsyłacze te ograniczają się do odnośnego URL.⁴ Brak im zatem dokładniejszego opisu i daty ostatniego dostępu. Jest nią w każdym przypadku 18.09.2015.⁵

Odsyłacze podano ponadto do większości ilustracji w dokumencie. Odnośny link wskazuje z reguły bezpośrednio źródło ilustracji lub bardziej szczegółowe informacje o temacie, którego dotyczy ilustracja. Dotyczy to zwłaszcza własnych zdjęć, zaopatrzonych w odsyłacz. Również w tym wypadku datą ostatniego dostępu jest 18.09.2015.

⁴ Uniform Resource Locator; po angielsku jednolity lokalizator zasobów, czyli adres internetowy

⁵ Gdyby w razie dostępu w późniejszym terminie określone łącza już nie działały, zaleca się skorzystanie z odnośnych archiwów internetowych, takich jak <http://archive.org/web/web.php> lub <http://archive.is/>.

2 Szlaki turystyczne

2.1 Rodzaje szlaków turystycznych (według PTTK)

Na podstawie definicji Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego (PTTK) rozróżnia się następujące rodzaje szlaków, których oznaczanie podlega w Polsce PTTK:

- szlaki rowerowe,
- szlaki piesze,
- szlaki konne,
- szlaki kajakowe (wodne),
- szlaki narciarskie.

(PTTK 2014, str. 5).

Spośród nich zostaną poniżej dokładniej przeanalizowane szlaki rowerowe. Wcześniej jednak zostanie na przykładach zilustrowany stopień dostępności polsko-niemieckiego pogranicza za pośrednictwem innych szlaków turystycznych.

2.2 Przykłady szlaków turystycznych

2.2.1 Europejskie szlaki wędrowkowe

Przez euroregiony na pograniczu polsko-niemieckim będą cztery europejskie szlaki wędrowkowe (patrz Tabela 2-1 i Ilustracja 2-1).

Tabela 2-1: Europejskie szlaki wędrowkowe E3, E9, E10 i E11 na pograniczu polsko-niemieckim

Logo	Nr	Początek – koniec	Przebieg na pograniczu	długość km
	E3	Santiago de Compostela–Nesebâr (Bułgaria)	Hřensko – Tolštejn – Hochwald / Hvozď – Liberec – Harrachov – Jankusy – Kamienna Góra	6.950
	E9	Lizbona – Tallin	wzdłuż wybrzeża Bałtyku na Pomorzu Przednim i Zachodnim	5.200
	E10	Nuorgam (Finlandia) – Bozen/Bolzano	Kap Arkona – Stralsund – Strasen – Poczdam – Lübben (Spreewald) – Chociebuż – Mużaków – Niesky – Löbau – Seifhennersdorf – Varnsdorf	2.880
	E11	Scheveningen (Holandia) – Ogrodniki	Poczdam – Berlin – Strausberg – Seelow – Lubusz – Frankfurt nad Odrą/Słubice – Ośno Lubuskie – Lubniewice – Gościkowo-Paradyż – Międzyrzecz – Międzychód – Poznań	2.070

Źródło: ERA-EWV-FERP b. d. w.⁶

⁶ Przegląd europejskich szlaków wędrowkowych zawierają oprócz strony ERA-EWV-FERP <http://www.era-ewv-ferp.com/walking-in-europe/e-paths/>, również strony internetowe <http://www.wandern-aktiv.de/fernwanderwege-europa>, https://www.outdoorseiten.net/wiki/Europ%C3%A4ischer_Fernwanderweg i https://pl.wikipedia.org/wiki/Europejskie_szlaki_w%C4%99dr%C3%B3wkowe

Ilustracja 2-1: Europejska sieć długodystansowych szlaków wędrówkowych



Źródło: Wikimedia Commons / Maximilian Dörrbecker (Chumwa) / CC-BY-SA-3.0⁷

2.2.2 Drogi św. Jakuba na pograniczu polsko-niemieckim

Drogi św. Jakuba tworzą ogólnoeuropejską sieć szlaków pielgrzymkowych, prowadzących do Santiago de Compostela w Galicji i cieszących się dużą popularnością zwłaszcza na głównej trasie przez północną część Półwyspu Iberyjskiego.

Część sieci dróg św. Jakuba (ok. 335 km, por. Ilustracja 2-2) po obu stronach Odry w jej środkowym biegu została już zaopatrzona w ramach projektu INTERREG IV A w jednolity system informacji i kierowania oraz wyposażona w infrastrukturę turystyczną.

⁷ https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Map_of_the_European_Long_Distance_Paths.png, por. też European Ramblers Association (ERA - EWV - FERP): What are „E-paths”? <http://www.era-ewv-ferp.com/walking-in-europe/e-paths/>

Ilustracja 2-2: Drogi św. Jakuba na pograniczu polsko-niemieckim



Źródło: AI Letschin 2012

Na pograniczu polsko-niemieckim istnieją inne drogi św. Jakuba,⁸ przecinające granicę na wyspie Uznam (Via Baltica)⁹ i koło Görlitz (Via Regia), których dolnośląskie trasy opracowano w ramach projektu VIAREGIPlus także jako szlaki rowerowe (por. Tabela 5-3 w rozdziale 5.3.2).¹⁰

2.2.3 Inne szlaki wędrówkowe

Inne szlaki wędrówkowe o znaczeniu ponadregionalnym w czterech euroregionach wzdłuż granicy polsko-niemieckiej to

- Szlak Hanzeatycki (Hamburg – Szczecin),¹¹
- Märkischer Landweg (w Uckermark [Marchii Wkrzańskiej]),¹²
- Szlak 66 Jezior (wokół Berlina),¹³
- Szlak Niemieckiej Jedności (Görlitz – Akwizgran),¹⁴
- Grzebieniówka (Kammweg, Hřebenovka)¹⁵ w Górach Izerskich, Łużyckich i Żytawskich (z Czechami), w połączeniu z Górnołużyckim Szlakiem Górskim.¹⁶

2.2.4 Szlaki Przyrodniczo-Kulturowe na Ziemi Lubuskiej

Na podstawie projektu „Ziemia Lubuska – Krajobraz Roku 2003/2004”¹⁷ w celu wspierania zrównoważonej turystyki w Euroregionie PRO EUROPA VIADRINA opracowano dwanaście tras tematycznych z odniesieniami do historii przyrody i kultury, prezentowanych także w

⁸ patrz <http://www.deutsche-jakobswege.de/wege-uebersicht.html> i <http://www.camino.net.pl/camino-polska/>

⁹ patrz <http://www.deutsche-jakobswege.de/via%20baltica.html>

¹⁰ patrz <http://www.deutsche-jakobswege.de/oekumenischer-pilgerweg.html>, <http://www.oekumenischer-pilgerweg.de/>;

http://www.umwd.dolnoslask.pl/fileadmin/user_upload/EWT/Pawlus/Woj_dolnoslaskie_w_projekcie_Via_Regia_Plus.pdf#19 oraz <http://www.wbu.wroc.pl/5.3.3/> i http://www.wbu.wroc.pl/5.3.3/get/Sw_Jakub_folder.pdf

¹¹ patrz <http://www.naturfreunde-sh.de/index.php/projekte/hanseatenweg>

¹² patrz <http://www.wandern-uckermark.de/>

¹³ patrz <http://www.seenweg.de/>

¹⁴ por. <http://www.sgv-groenebach.de/wwde/wwde.htm>

¹⁵ patrz <http://www.hrebenovka.cz/pl/>

¹⁶ patrz <http://www.oberlausitzer-bergweg.de/Etappen-Wanderung/Karte>

¹⁷ patrz http://www.nfi.at/index.php?Itemid=73&id=43&option=com_content&task=view

Internecie pod tytułem „Szlaki Przyrodniczo-Kulturowe na Ziemi Lubuskiej”.¹⁸ Szlakami tymi (patrz Tabela 2-2) można poruszać się w sposób przyjazny środowisku zarówno pieszo, jak i rowerem lub publicznymi środkami komunikacji.

Tabela 2-2: Szlaki Przyrodniczo-Kulturowe na Ziemi Lubuskiej

Nazwa polska	Nazwa niemiecka	Opis
Orły bieliki i rosiczki	Ein Traum in grün und blau	Wędrówka rowerowa przez parki przyrodnicze i krajobrazowe
Historia i historyjki	Von Bauern, Müllern, Fischern und anderen ehrbaren Leut	Rowerem przez dzieje użytkowania ziemi
Ptasie perspektywy	Zu Adlern, Störchen und Wiedehopf	Wyprawa rowerowa do ptasich rezerwatów
Drogi pod znakiem krzyża	Im Zeichen zweier Kreuze	Rycerze dwóch kółek na tropie zakonów rycerskich
Katedry, kościoły, domy modlitwy	Wenn Kirchen reden könnten	Rowerem przez dzieje Kościoła
Śladami Schinkela, Kleista i świętej Jadwigi	Dichter, Denker, Baumeister und ...	Rowerem śladami znanych osobistości
Flora od A do Z - Odkrywajmy drzewa-pomniki, trawy i leśne kwiaty	Von A wie Adonisröschen bis Z wie Zittergras	Wyprawa rowerowa do botanicznych osobliwości
Pomniki	Denk-Mal-Tour	Rowerem do pomników i miejsc pamięci
Miasto wśród zieleni	Grün sind nicht nur die Wälder	Przechadzki pod zielonym dachem dwumiasta
Grody, twierdze, zamki i pałace	Burgen - Festen - Schlösser und Paläste	Wędrówka do zabytków architektury
Na piechotę świat wygląda inaczej	Auf dem E11 unterwegs zum Nachbarn	Wędrówka europejskim szlakiem wędrówkowym
Szlaki wodne	Wasser kennt keine Grenzen	Transgraniczna wędrówka kajakami

Źródło: NaturFreunde b. d. w.¹⁹

W obszarze badania istnieje wiele innych tras tematycznych od szczybla międzynarodowego (np. Europejski Szlak Gotyku Ceglanego)²⁰ po regionalny i lokalny, np. Trasa Cysterska,²¹ Brandenburska Droga Lodowcowa / Trasa Lodowcowa,²² Lubuski Szlak Wina i Miodu,²³

¹⁸ patrz <http://www.lebuser-land.org/>

¹⁹ patrz także <http://www.rotofo.de/fitness/naturframe.htm>

²⁰ patrz <http://www.eurob.org/>

²¹ por. http://www.barnimradler.de/v_1.php

²² por. <http://www.eiszeittouren.de/>

²³ patrz <http://www.winokultura.pl/dokument.szlaki-turystyczne-w-regionie.63>

Szlak Parków i Ogrodów po obu stronach Nysy,²⁴ Szlaki Kulturowe na Dolnym Śląsku²⁵ oraz trasy tematyczne w Geoparku Łuk Mużakowa (por. rozdział 5.3.2 i Ilustracja 5-11).²⁶

2.2.5 Szlaki konne

Także w dziedzinie turystyki konnej już w kilku regionach istnieją pierwsze trasy transgraniczne i wspólny marketing produktów turystycznych. Przykładem jest trasa konna o długości 300 km z parku przyrody Szwajcarii Marchijska (Märkische Schweiz) przez Odrę do parku narodowego Ujście Warty, stworzona w ramach projektu INTERREG „Gospodarka z siłą koni”,²⁷ dla której sporządzono również odpowiednie materiały promocyjne.²⁸ Innym przykładem są starania powiatów Vorpommern-Greifswald i Police o opracowanie transgranicznej polsko-niemieckiej sieci szlaków konnych oraz wspólnej mapy szlaków konnych w regionie między Zalewem Szczecińskim i Puszcza Wkrzańską.²⁹ Wzdłuż Odry i Nysy Łużyckiej korzystanie z transgranicznych ofert dla jeźdźców utrudniają jednak mosty, najczęściej nie nadające się do korzystania przez konie.

2.2.6 Szlaki narciarskie

Szlak narciarski o charakterze transgranicznym istnieje w Euroregionie Neisse-Nisa-Nysa. W Górach Żytawskich istnieje ok. 40 km oznakowanych i trasowanych szlaków narciarskich, położonych na wysokości od 500 do 650 m n.p.m.³⁰ Mierzący ok. 19 km szlak turystyczny „Góry Żytawskie” między miejscowościami Waltersdorf-Weberberg i Lückendorf łączy się z obu stron z biegowymi trasami narciarskimi w Republice Czeskiej i jest przedłużany jako część Grzebieniówki także dalej w kierunku Polski.³¹

2.3 Turystyka wodna w euroregionach nad Odrą i Nysą Łużycką

Na pograniczu polsko-niemieckim nastąpiło w minionych latach wiele działań na rzecz rozwoju turystyki wodnej oraz wyznaczania albo tworzenia podstaw szlaków turystyki wodnej.

Te ostatnie obejmują zarówno rzeki graniczne, czyli Odrę i Nysę Łużycką, jak i akweny wybrzeża i zaplecza lądowego, jak np. Pianę (Peene; projekt „Pomorski Krajobraz Rzeczny”)³² czy Wartę (projekt „Łączą nas rzeki”, patrz rozdział 2.3.3).³³

Dla Brandenburgii wydano w lipcu 2015 roku podręcznik „System informacji i kierowania jednolitym oznakowaniem dostępnych akwenów w Brandenburgii pod kątem turystyki wodnej”.³⁴ Według jego zaleceń znaczne części sieci akwenów Odry i Sprewy na wschodzie Branden-

²⁴ patrz <http://www.gartenkulturpfad-neisse.org/>

²⁵ patrz <http://www.szlakikulturowe.dolnyslask.pl/>

²⁶ patrz <http://www.muskauer-faltenbogen.de/pl/rowerem-przez-geopark.html>
bądź <http://www.muskauer-faltenbogen.de/de/geopark-erleben/geopark-per-rad/themenrouten.html>
i <http://ceramikapogranicza.eu/pdf/mapa-tradycje-ceramiczne.pdf>

²⁷ patrz <http://www.bte-tourismus.de/bte-2-0/blog-tourismus-laendlicher-raum/details/18>

²⁸ patrz http://www.reiten-ohne-grenzen.de/cms/front_content.php?idcat=13

²⁹ patrz http://www.kooperation-ohne-grenzen.de/fileadmin/kog/templates/moro/docs/projektdatei/17_Steckbrief_streszczenie.pdf

³⁰ patrz <http://www.zittauergebirge-info.de/html/skigebiete.html>

³¹ por. mapa na <http://www.liberecky-kraj.cz/redakce/index.php?xuser=&lanG=pl&dr=15411>

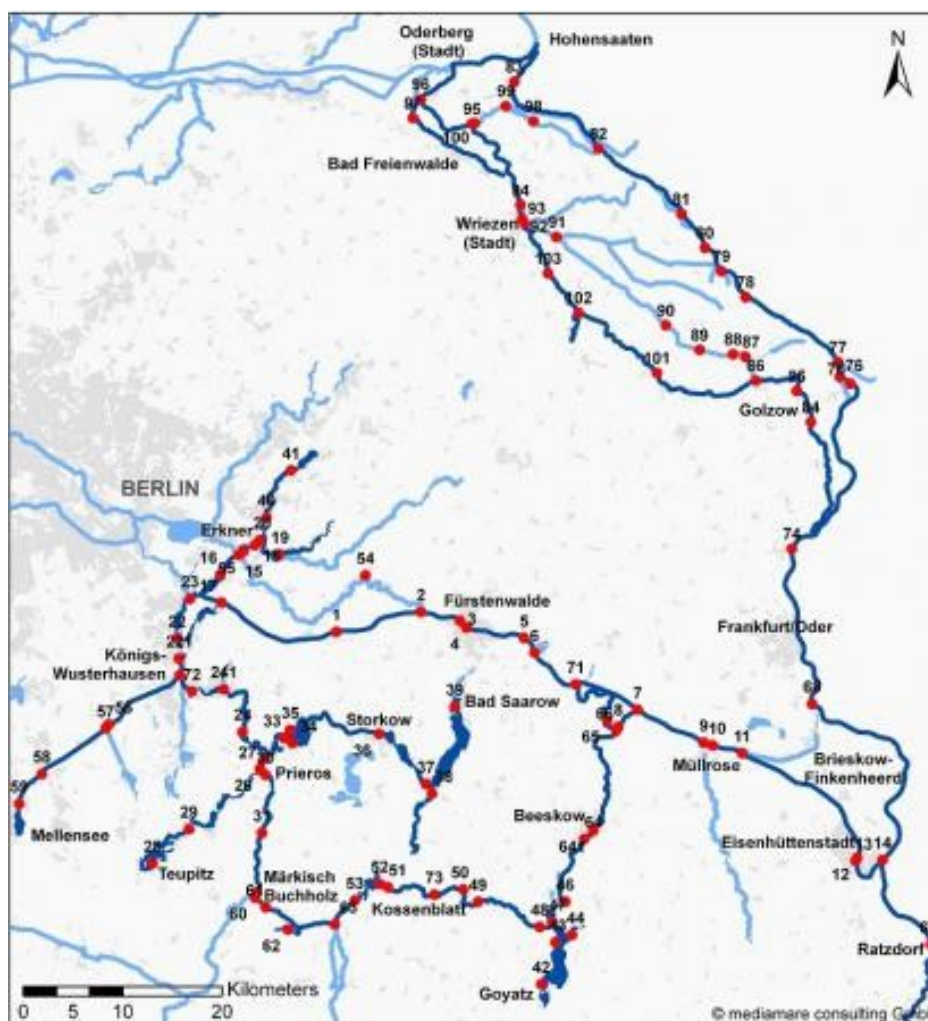
³² por. <http://www.pomorskikrajobrazrzeczny.pl/trasy.html>

³³ por. <http://www.gorzow.pl/przystan/rozwoj-miasta/opracowania-opinie-i-projekty/lacza-nas-rzeki>

³⁴ patrz http://www.mlul.brandenburg.de/media_fast/4055/handbuch_einheitliche_wassertouristische_ausschilderung_in_brandenburg_lag_oderland.pdf

burgii wyposażono już w adekwatny do turystyki wodnej system informacji i kierowania (patrz Ilustracja 2-3).³⁵

Ilustracja 2-3: Koncepcja lokalizacji systemu kierowania w zakresie turystyki wodnej w pilotażowym regionie „Märkische Umfahrt i okoliczne akweny”



Źródło: mediamare consulting GmbH: Tourismusberatung / Wassertouristisches Leitsystem in Umsetzungsphase (1/2014)³⁶

Poniżej na przykładzie projektów „Odra dla turystów 2014” i „Przygoda z Nysą” zostaną narysowane dwie możliwe koncepcje transgranicznego użytkowania obu rzek do turystyki wodnej a na przykładzie projektu „Łączą nas rzeki” zostanie zademonstrowane, jakie działania zostaną podjęte w celu rozszerzenia tych koncepcji w kierunku Warty i Noteci.

2.3.1 „Przygoda z Nysą”

W ramach tego projektu INTERREG IV A stworzono – oprócz innej infrastruktury turystycznej w powiatach Görlitz, Zgorzelec i Żary – urządzenia dla turystów wodnych po obu stronach górnego i środkowego odcinka Nysy Łużyckiej. Dotyczy to zwłaszcza miejsc do wsiadania i wysiadania dla kajakarzy oraz oznakowania. Wydanie materiałów kartograficznych pomaga w użytkowaniu rzeki jako szlaku turystyki wodnej (patrz Ilustracja 2-4).

³⁵ por. <http://www.mediamare.de/news/1/218898/nachrichten/leitsystem-wassertourismus-fertiggestellt.html>

³⁶ <http://www.mediamare.de/texte/seite.php?id=127686>

Ilustracja 2-4: Projekt „Przygoda z Nysą“ – schemat szlaku wodnego (wycinek)

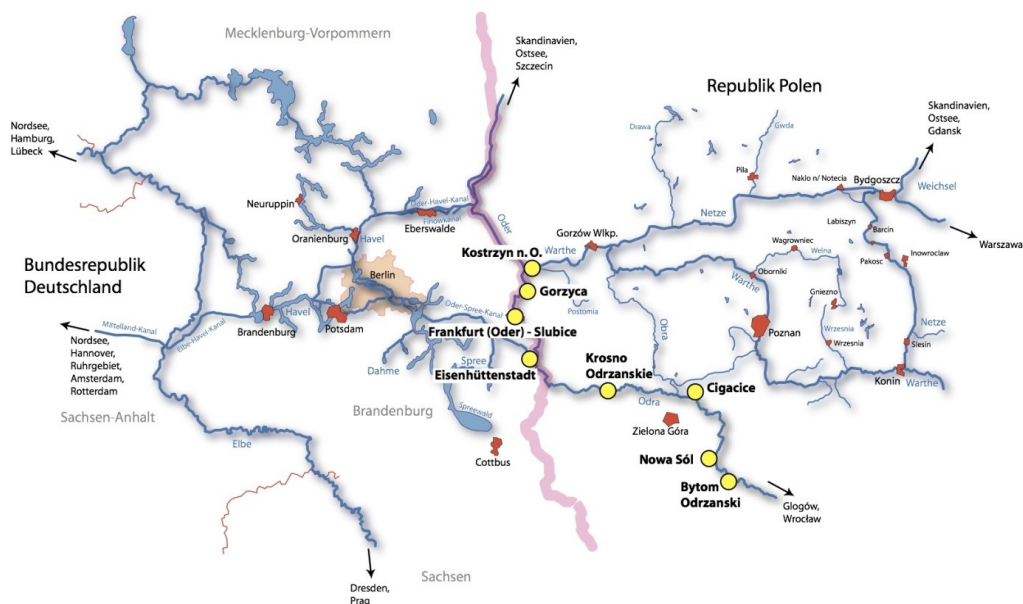


Źródło: SP Żary 2015

2.3.2 „Odra dla turystów 2014“

Koncepcja tego projektu INTERREG IV A jest szeroko zakrojona i ma na celu przystosowanie środkowej Odry do użytkowania turystycznego. Jednym z elementów działań służących osiągnięciu tego celu jest rozbudowa przystani i innej infrastruktury turystycznej mającej znaczenie dla turystów wodnych (por. Ilustracja 2-5). Zamiast wyznaczania tras turystyki wodnej, dzięki tworzonej strukturze turystom wodnym umożliwiona zostanie samodzielna opracowywanie tras lub korzystanie z ofert podmiotów trzecich. Zapewnianie orientacji odbywa się systemem „Żółtej Fali”.³⁷

Ilustracja 2-5: Projekt „Odra dla turystów 2014“ – rozbudowane przystanie (zaznaczone na żółto)



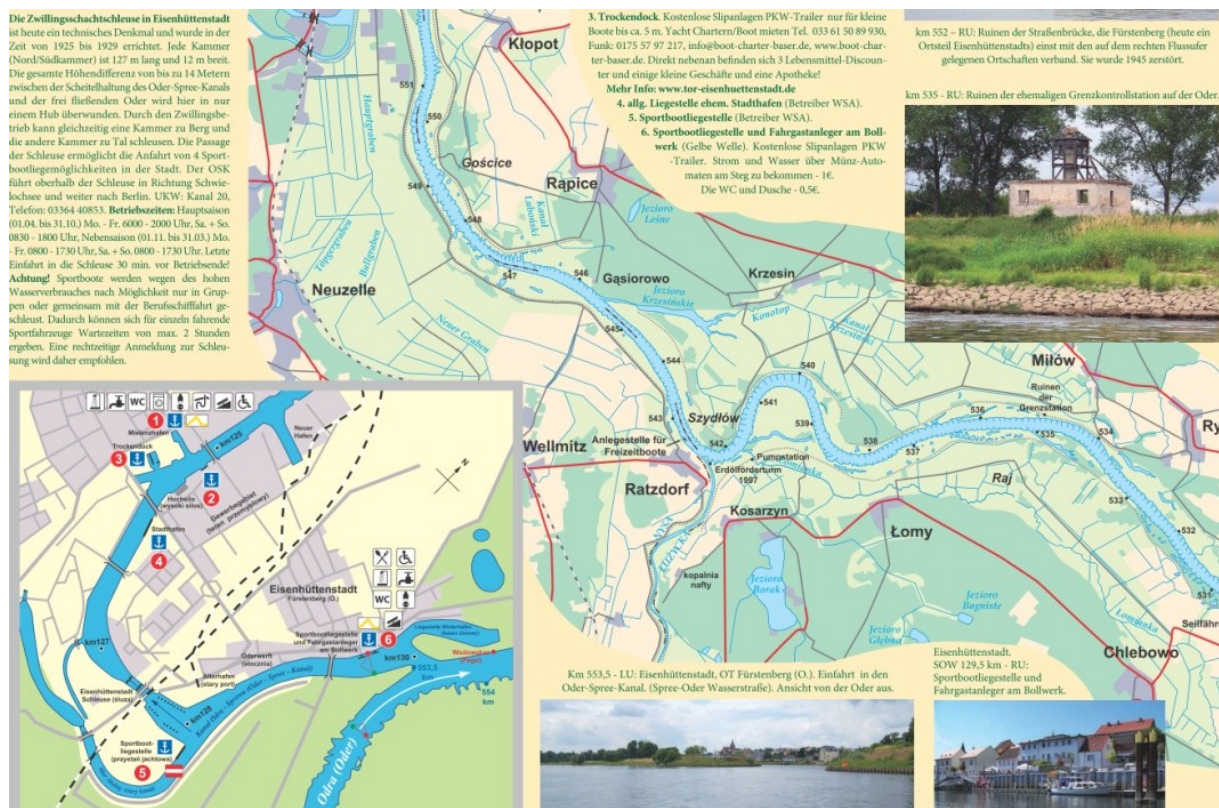
Źródło: UM Nowa Sól 2015³⁸

³⁷ patrz http://oderverein.de/wp-content/uploads/17_Vortrag_Reiche-Kurz.pdf

³⁸ patrz http://www.odra2014.pl/article.pl.85.inicjatywy_projektowe.html lub <http://www.odra2014.pl/Files/files/maparzek.jpg>

Transgraniczny marketing dla tworzonych struktur to kolejny ważny element działań w tym projekcie. W związku z tym wydano również mapę turystyczną odnośnego odcinka rzeki (patrz Ilustracja 2-6).³⁹

Ilustracja 2-6: Projekt „Odra dla turystów 2014“ – turystyczna mapa Odry (wycinek)



Źródło: UM Nowa Sól 2015⁴⁰

³⁹ patrz http://www.odra2014.pl/article.pl,55,mapa_pdf.html

⁴⁰ patrz również <http://www.odra2014.pl/Files/media/MapaOdry140km-tylPL.pdf>

2.3.3 „Łączą nas rzeki“

W ramach projektu „Łączą nas rzeki“ z programu INTERREG III A przeanalizowano możliwości rozwoju turystyki wodnej na rzekach Warcie, Noteci i Odrze w rejonie miast i gmin Gorzów Wlkp., Bogdaniec, Drezdenko, Górzycy, Kostrzyn nad Odrą, Santok, Słubice, Skwierzyna, Witnica oraz Zwierzyn (EURO INVEST b. d. w., por. Ilustracja 2-7).

Ilustracja 2-7: Projekt „Łączą nas rzeki“ – mapa dotycząca analizy potrzeb

UNS VERBINDEN FLÜSSE

Bedarfsanalyse hinsichtlich der Möglichkeiten zur grenzüberschreitenden Nutzung der Wasserwege in den Gemeinden: Gorzów Wlkp., Bogdaniec, Drezdenko, Górzycy, Kostrzyn, Santok, Słubice, Skwierzyna, Witnica und Zwierzyn



Źródło: EURO INVEST b. d. w.⁴¹

Do tej analizy można się odwołać w razie dalszych działań, np. przy łączeniu ofert turystyki wodnej na pojezierzu Odra-Sprewa oraz nad Wartą i Notecią.

⁴¹ patrz <http://www.gorzow.pl/przystan/rozwoj-miasta/opracowania-opinie-i-projekty/lacza-nas-rzeki> bądź http://www.gorzow.pl/attachments/article/5759/analiza_potrzeb_pol.pdf#123 i http://www.gorzow.pl/attachments/article/5759/analiza_potrzeb_niem.pdf#116

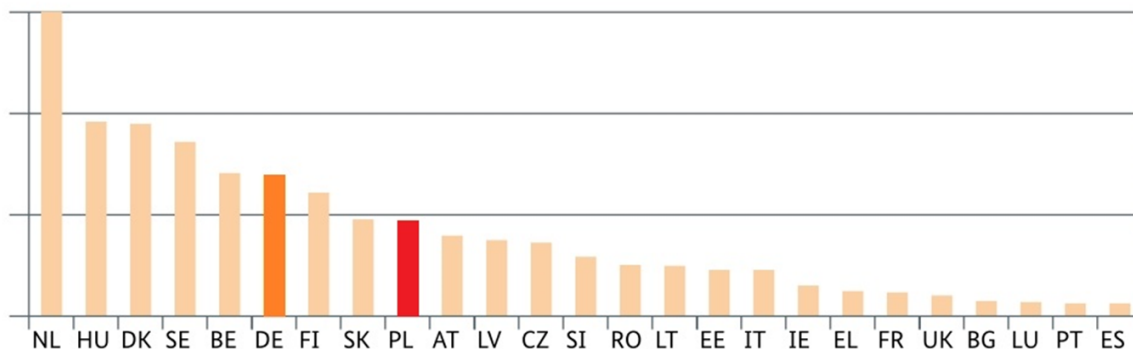
3 Transport rowerowy i turystyka rowerowa

3.1 O roli transportu rowerowego w Niemczech i Polsce

Badania na temat roli, jaką odgrywa ruch rowerowy, pokazują że Polska a Niemcy jeszcze bardziej wykazują stosunkowo wysoki udział komunikacji rowerowej w skali europejskiej. W porównaniu z takimi krajami jak Holandia, Węgry, Dania i Szwecja oba kraje mają jeszcze znaczny potencjał zwiększenia udziału komunikacji rowerowej w strukturze rodzajów transportu (patrz Ilustracja 3-1).

Ilustracja 3-1: Porównanie udziału transportu rowerowego w Europie

Radverkehrsanteile in Europa im Vergleich
(Niederlande = 100 %)

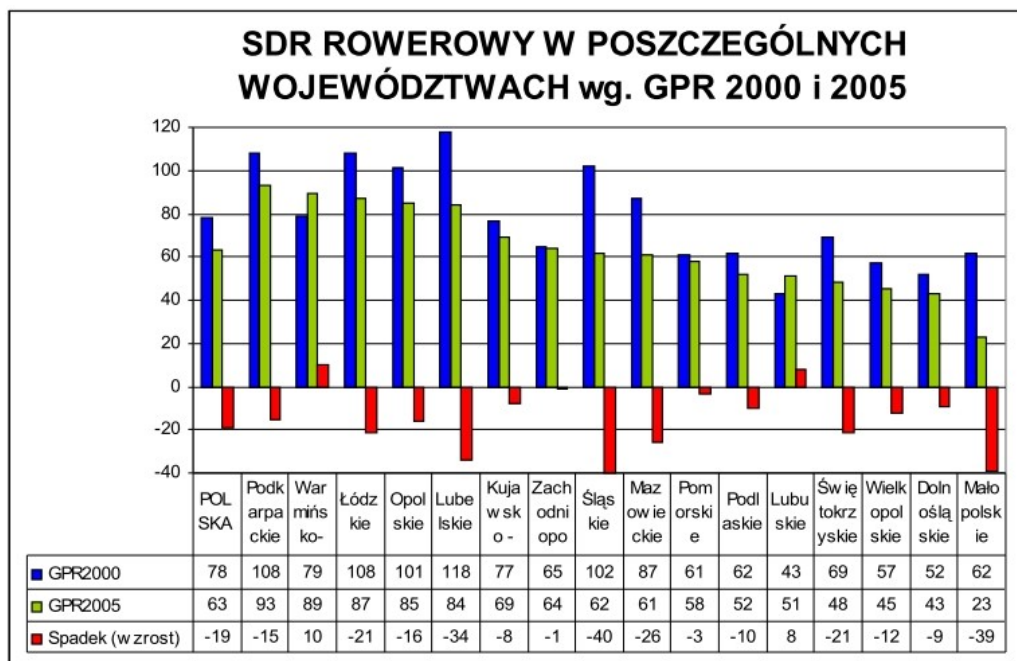


Quelle: Europäische Kommission, 2011, eigene Darstellung

Źródło: Zmodyfikowane BMVBS 2012, str. 7

Jest tak w szczególności w Polsce, gdzie województwo zachodniopomorskie wykazuje ponadprzeciętny udział komunikacji rowerowej, województwo lubuskie prawie przeciętny, ale województwo dolnośląskie odnotowuje udział wyraźnie poniżej przeciętnej dla Polski (patrz Ilustracja 3-2).

Ilustracja 3-2: Średni ruch rowerowy na polskich drogach krajowych w ilości rowerów na 24 h

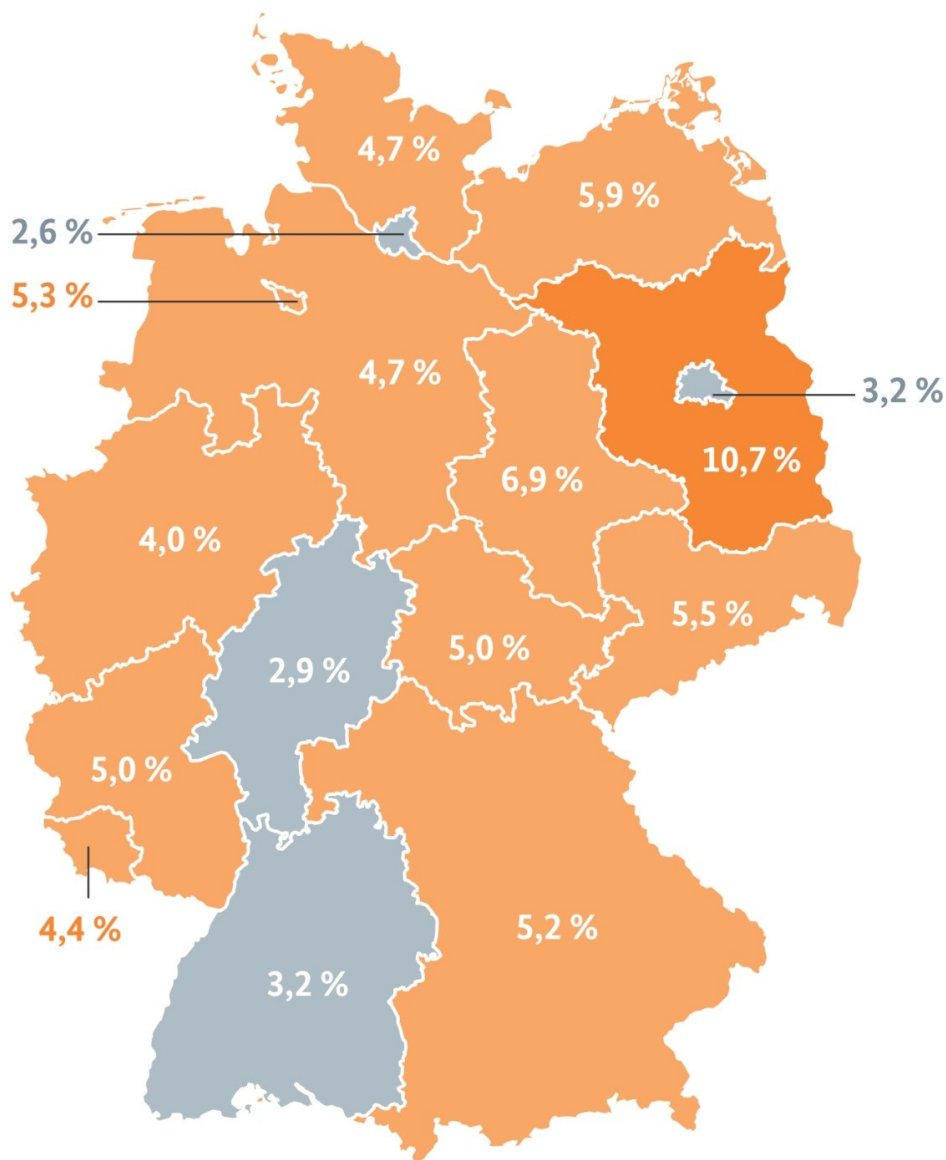


Źródło: GDDKiA 2009, str. 5

3.2 O roli turystyki rowerowej w regionie

Turystyka rowerowa odgrywa już obecnie w euroregionach wzdłuż polsko-niemieckiej granicy po stronie niemieckiej ważną rolę. W szczególności mamy z tym do czynienia w kraju związkowym Brandenburgia, gdzie położenie w pobliżu aglomeracji berlińskiej najwyraźniej ma pozytywny wpływ przede wszystkim na udział jednodniowych wycieczek rowerowych (por. Ilustracja 3-3).

Ilustracja 3-3: Udział jednodniowych turystycznych wycieczek rowerowych w łącznej liczbie wycieczek jednodniowych



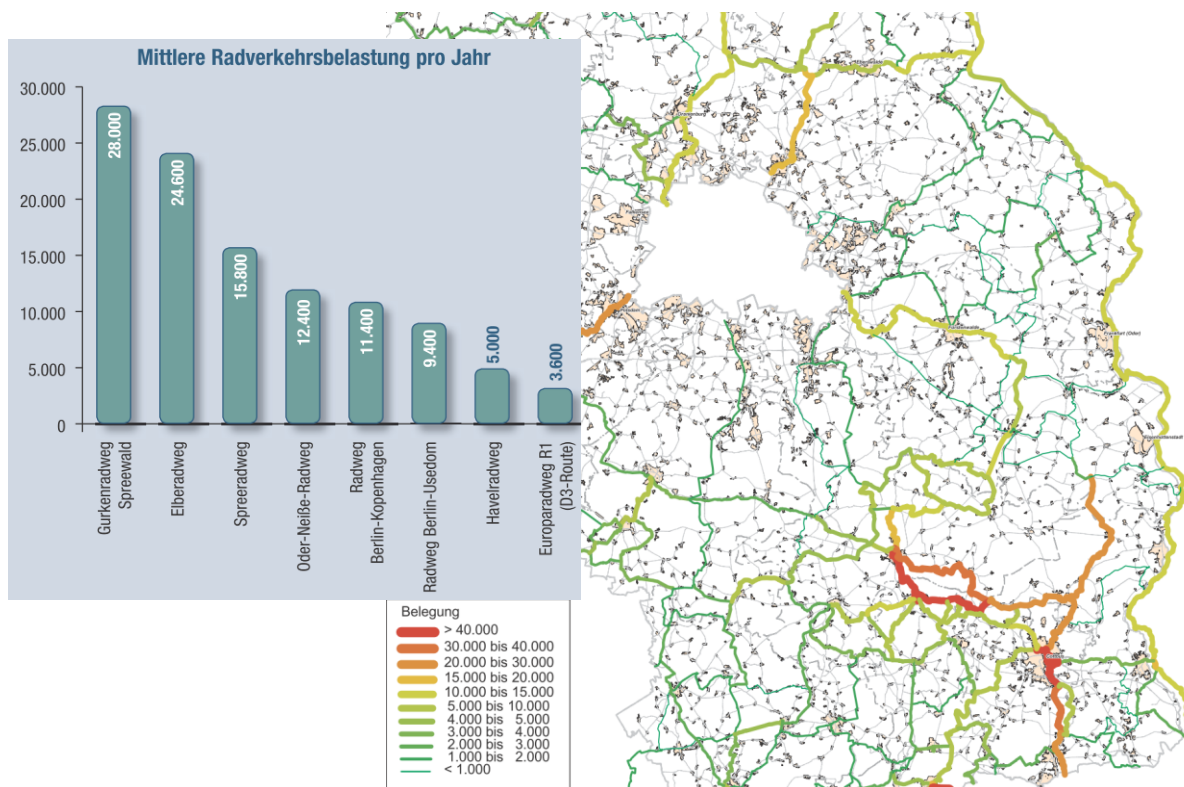
■ bis 4 % ■ 4 % bis 8 % ■ über 8 %

Angaben für 2008. Quelle: DTV et al. 2009.

Źródło: BMVI 2014, str. 17

Szczególną koncentrację wykorzystania dla celów turystyki rowerowej odnotować należy w Dolnych Łużycach (por. Ilustracja 3-4). Rowerzyści na długodystansowych szlakach rowerowych oraz urlopowicze spędzający w regionie dłuższy czas, mają w tym z pewnością udział, którego nie można nie doceniać. Świadczy o tym stałe intensywne wykorzystanie Szlaku Rowerowego Odra-Nysa, który stanowi szkielet i ogniwo łączące wykorzystania rowerowo-turystycznego w euroregionach wzdłuż polsko-niemieckiej granicy.

Ilustracja 3-4: Sieć dalekobieźnych szlaków rowerowych na południowym wschodzie Brandenburgii wraz z obciążeniem przez rowerzystów / średnie roczne obciążenie wybranych szlaków rowerowych w Brandenburgii ruchem rowerowym

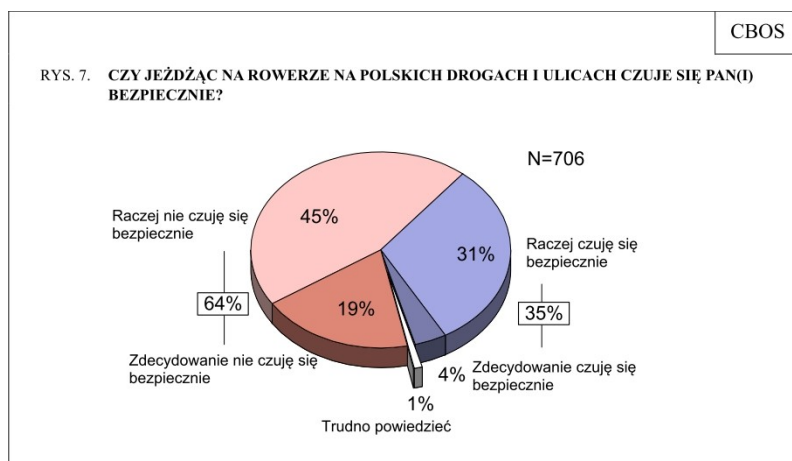


Źródło: TMB 2011, str. 21 (wyciąg)

Mimo, iż rower w Polsce uznawany jest w dalekim stopniu za urządzenie rekreacyjne, to udział turystyki rowerowej w Polsce jest bardzo niski w porównaniu do rynku niemieckiego. Ta rozbieżność pomiędzy nastawieniem do rowerów, a ich rzeczywistym wykorzystaniem wskazuje na to, że w Polsce istnieją jeszcze znaczne potencjały rozwoju turystyki rowerowej (więcej na ten temat patrz ROT WŚ 2014, rozdział II).

Obok innych czynników również poczucie bezpieczeństwa na polskich drogach oraz stan lub brak obiektów infrastruktury rowerowej przyczyniają się także do tego, że wielu potencjalnych użytkowników odczuwa zahamowania przed częstszym korzystaniem z rowerów nie tylko w codziennej komunikacji, lecz także w czasie wolnym i podczas urlopu (por. CBOS 2012, str. 6 i kolejne; Ilustracja 3-5).

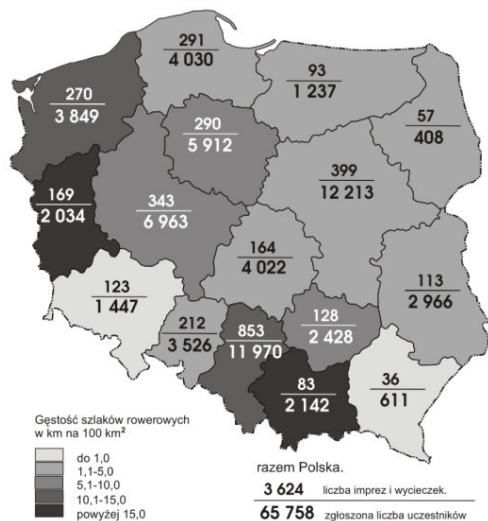
Ilustracja 3-5: Poczucie bezpieczeństwa rowerzystów na polskich drogach i ulicach



Źródło: CBOS 2012, str. 7

Godne uwagi są różnice pomiędzy województwami wzdłuż polsko-niemieckiej granicy odnośnie stopnia wyznaczania szlaków rowerowych oraz aktywności rowerowych. W tym zakresie województwo lubuskie z najgęstszą siecią znakowanych szlaków rowerowych prowadzi na obszarze przygranicznym, przed województwem zachodniopomorskim. Województwo dolnośląskie jest na ostatnim miejscu z wynikiem dużo niższym niż wyżej wymienione.

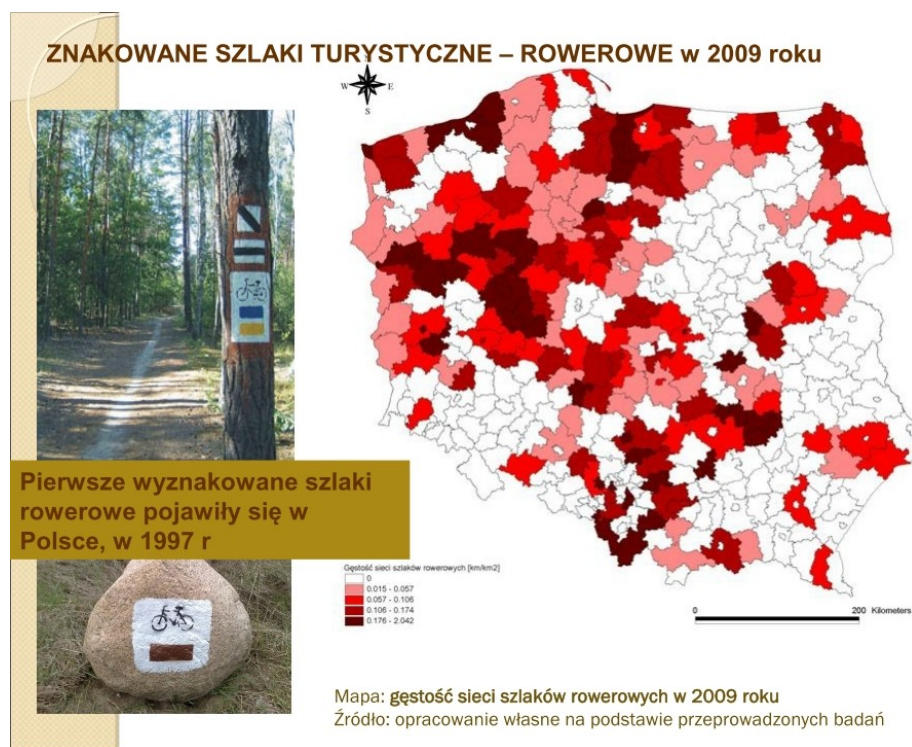
Ilustracja 3-6: Gęstość znakowanych szlaków rowerowych oraz ilość i uczestnicy imprez turystyki rowerowej w polskich województwach w roku 2011



Źródło: PTTK 2012a, str. 52

Na poziomie powiatowym widoczna jest koncentracja znakowanych szlaków rowerowych na terenie przygranicznym w trzech rejonach: nad wybrzeżem Bałtyku, wzdłuż Warty i Noteci oraz w polskiej części Dolnych Łużyc. Minimalna jest natomiast gęstość szlaków rowerowych w powiatach dolnośląskich. Jedynie powiaty lubiński, lwówecki (por. Ilustracja 5-18) i polkowicki wykazywały w roku 2009 godną uwagi gęstość znakowanych szlaków rowerowych:

Ilustracja 3-7: Gęstość znakowanych szlaków rowerowych w polskich powiatach w roku 2009



Źródło: PTTK 2012b, str. 25

4 Drogi rowerowe i szlaki rowerowe w porównaniu

Jak już na to wskazano we wprowadzeniu znajomość wspólnych cech i różnic pomiędzy stroną polską i niemiecką w istotnych elementach sieci dróg jest ważną bazą dla ich transgranicznego rozwoju. Wspólne cechy i różnice w odniesieniu do dróg i szlaków rowerowych zostały omówione poniżej.

4.1 Drogi rowerowe

Mimo iż podstawy prawne zdefiniowane są na poziomie krajowym bądź krajów związkowych, istnieją duże zgodności w obszarze dróg rowerowych (infrastruktury rowerowej) po stronie polskiej i niemieckiej.

4.1.1 Definicja

Drogi rowerowe to infrastruktura drogowa dla rowerzystów, która jest w szczególności sposób utwardzona i oznakowana pionowo bądź poziomo. Mają one znaczenie w pierwszej linii jako drogi komunikacji rowerowej, niezależnie od tego, w jakim celu jest ona używana.

4.1.2 Podstawa prawna

Podstawą prawną dla zakładania i używania dróg rowerowych są w obu państwach kodeksy drogowe.

4.1.3 Standardy

Techniczne standardy zakładania dróg rowerowych są w Niemczech ujęte w zaleceniach dotyczących drogowej infrastruktury rowerowej (ERA 2010). W Polsce opracowano decentralnie w niektórych gminach i województwach wytyczne dotyczące planowania drogowej infrastruktury rowerowej, np. w Krakowie⁴² oraz w województwie małopolskim⁴³. Uwzględniają one często doświadczenia z krajów zachodnioeuropejskich, a szczególnie także z Niemiec.⁴⁴

4.1.3.1 Sposób zarządzania ruchem rowerowym

Możliwe sposoby zarządzania ruchem rowerowym są przedstawione na poniższych schematach i ilustracjach (przykłady z Niemiec).

W miejscowościach

W miejscowościach stosowane są następujące rozwiązania zarządzania ruchem rowerowym (zgodnie z DAV 1998):

- droga rowerowa - towarzysząca ulicy lub prowadzona samodzielnie; z obowiązkiem korzystania lub bez niego,
- odrębne drogi rowerowa i piesza - towarzysząca ulicy lub prowadzona samodzielnie; z obowiązkiem korzystania lub bez niego,
- wspólna droga rowerowa i piesza - towarzysząca ulicy lub prowadzona samodzielnie; z obowiązkiem korzystania lub bez niego,
- „nie dotyczy rowerzystów“ – chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym - bez obowiązku korzystania,

⁴² Standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa, patrz <http://www.rowery.org.pl/standardy.pdf>


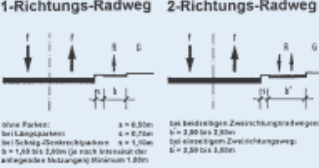

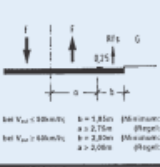



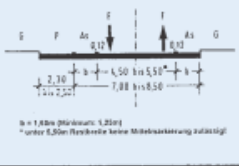



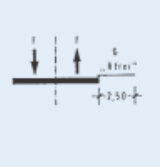


⁴³ Województwo Małopolskie: Podręcznik do projektowania tras rowerowych, patrz http://www.malopolskie.pl/Pliki/2014/_Podrecznik_projektowania_tras_rowerowych.pdf

⁴⁴ por. Opracowanie GDDKiA, <http://www.gddkia.gov.pl/pl/932/infrastruktura-rowerowa> oraz Rowerowy Szczecin, http://rowerowy.szczecin.pl/index.php/pliki-do-pobrania/cat_view/1-pliki-do-pobrania/95-poradniki-projektowania-standardy-statystyki

- pas dla rowerów - oddzielony ciągłą białą linią od jezdni, z obowiązkiem korzystania lub bez niego,
- Pas chroniony (określany obecnie także jako „pas oferowany“ (As), tak w DAV 1998, por. Ilustracja 4-1)⁴⁵ pas wydzielony na jezdni przerywaną białą linią,
- komunikacja mieszana, z reguły w strefach tempo 30 i strefach uspokojonego ruchu.

Ilustracja 4-1: Zarządzanie ruchem rowerowym w miejscowościach

Radverkehrsführung, innerorts

Kurzbezeichnung	Benutzungspflicht	Voraussetzung	Querschnittsmaße	Hinweise
	Radweg benutzungspflichtig (Voraussetzung: zumutbarer Zustand); Beschilderung mit Z 237, ggf. Aufmarkieren von Radweg-Piktogrammen; nicht benutzungspflichtig: keine Beschilderung, Aufmarkieren von Fahrrad-Piktogrammen.		 <p>1-Richtungs-Radweg 2-Richtungs-Radweg</p> <p>ohne Parkst. a = 0,50m bei Laubstreuungen a = 0,75m bei 50 km/h 20mtr. Spikes a = 1,00m a = 1,20 bis 2,00m (je nach Hersteller/der angegebenen Maßzahl) Minimum 1,30m</p> <p>bei beidseitiger Zweirichtungsfahrgeweg: b = 2,00 bis 2,20m bei einseitigem Zweirichtungsweg: b = 2,50 bis 3,00m</p>	Regelung bei Parkdruck, starkem Liefer- und Ladeverkehr.
	Radfahrstreifen benutzungspflichtig (Voraussetzung: zumutbarer Zustand); Beschilderung mit Z 237, Aufmarkieren von Radweg-Piktogrammen zwingend; nicht benutzungspflichtig: keine Beschilderung, Aufmarkieren von Fahrrad-Piktogrammen zweckmäßig.	Voraussetzung: Ruhender Verkehr ist so geregelt, daß ein Zustellen ausgeschlossen ist (kein Parkdruck oder Parkbuchtl-spur).	 <p>bei $V_{\max} < 50 \text{ km/h}$: b = 1,85m (Minimum: 1,50m) a = 2,75m (Regel: 2,20m)</p> <p>bei $V_{\max} \geq 50 \text{ km/h}$: b = 2,00m (Minimum: 2,00m) a = 2,00m (Regel: 2,25m)</p>	Einfärbung des ganzen Streifens an Gefahrenstellen bzw. Problem Bereichen (z.B. konflikträchtige Einmündungen oder Grundstückszufahrten, Strecken mit hohem Parkdruck, Engstellen) zulässig!
	getrennter Rad- und Gehweg benutzungspflichtig (Voraussetzung: zumutbarer Zustand); Beschilderung mit Z 241, ggf. Aufmarkieren von Radweg-Piktogrammen; nicht benutzungspflichtig: keine Beschilderung, Aufmarkieren von Fahrrad-Piktogrammen.		 <p>± 0,10 ± 0,15</p>	
	Angebotsstreifen	Voraussetzung: 5000 < DTV ≤ 10000 Kfz/24h & SV-DTV < 1000 Lkw, L2, Bus/24h SV-Anteil < 5%	 <p>b = 1,85m (Minimum: 1,20m) * unter 1,50m Restbreite keine Mittelbänkerung zulässig!</p>	Aufmarkieren von Fahrrad-Piktogrammen zweckmäßig! Einfärbung des ganzen Streifens unzulässig, um Verwechslung mit Radfahrstreifen auszuschließen!
	gemeinsamer Rad- und Gehweg benutzungspflichtig (Voraussetzung: zumutbarer Zustand); Beschilderung mit Z 240; nicht benutzungspflichtig: keine Beschilderung.	Voraussetzung: Innerorts nur ausnahmsweise bei geringem Rad- und Fußgängerverkehr sowie Entfall der Erschließungsnotwendigkeit über längere Strecke (keine Hauseingänge und Grundstückszufahrten)!	 <p>± 0,10 ± 0,15 7,50 b bis 3,00</p>	
	Gehweg: „Radfahrer frei“ Nicht benutzungspflichtig		 <p>± 0,10 ± 0,15 7,50 b frei ± 2,50</p>	
	Mischverkehr		 <p>H L G b</p>	Regelung in Tempo-30-Strassen, verkehrsberuhigten Bereichen, und Ringfahrbahnen von Kreisverkehren.

Źródło: DAV 1998, str. 9

⁴⁵ por. także <http://www.verkehrsexikon.de/Module/Radfahrschutzstreifen.php>

Ilustracja 4-2: Droga dla rowerów (DDR)



Źródło: Foto - zdjęcia własne; znak drogowy - wRower.pl 2015

Ilustracja 4-3: Pas ruchu dla rowerów



Źródło: Foto - zdjęcia własne; znak drogowy - wRower.pl 2015

Ilustracja 4-4: Pas chroniony (zwany też „pasem oferowanym“)



Źródło: Foto - zdjęcia własne; oznakowanie poziome pasa - wRower.pl 2015

Ilustracja 4-5: Odrębne drogi dla rowerów i dla pieszych



Źródło: Foto - zdjęcia własne; znak drogowy - wRower.pl 2015

Ilustracja 4-6: Ciąg pieszo-rowerowy (CPR)



Źródło: Foto - zdjęcia własne; znak drogowy - wRower.pl 2015

Ilustracja 4-7: Droga dla pieszych: „nie dotyczy rowerzystów“



Źródło: Foto - zdjęcia własne; znak drogowy - wRower.pl 2015

Poza miejscowościami

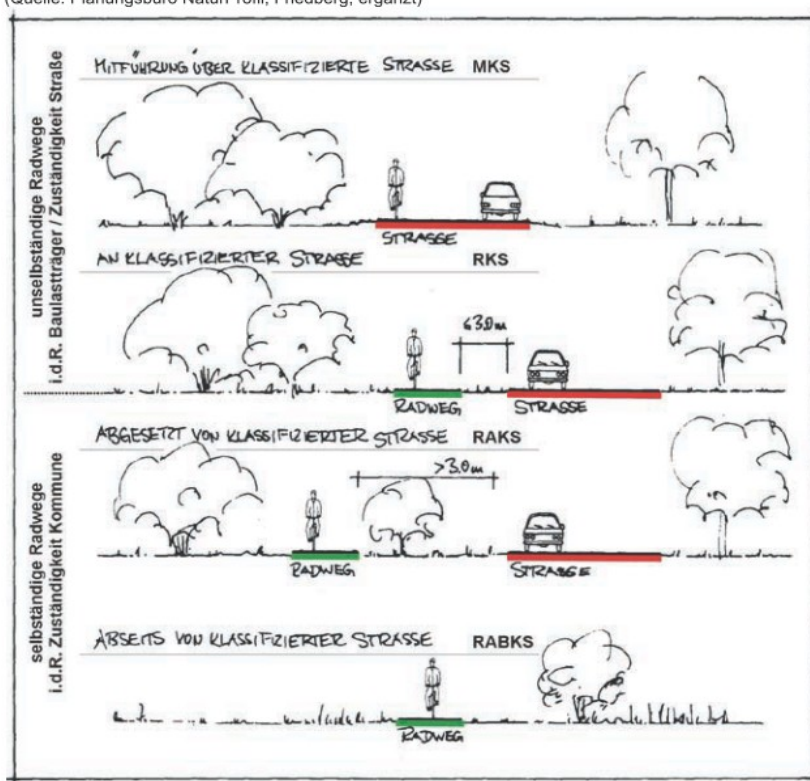
Poza miejscowościami możliwe są następujące rozwiązania (wg HBR RP 2014; patrz Ilustracja 4-8):

- [MKS] - Poprowadzenie drogami sklasyfikowanymi (brak oddzielnej drogi dla rowerów; z reguły tylko na drogach z ruchem poniżej 2.500 pojazdów na dobę),
- [RKS] – ciągi dla rowerzystów przy sklasyfikowanych drogach (bezpośrednio przy drodze przebiegające ciągi pieszo-rowerowe oddzielone krawężnikiem lub w ciągu drogi z odstępem nie większym niż 3 m),
- [RAKS] - ciągi dla rowerzystów odsunięte od sklasyfikowanych dróg (ciągi pieszo-rowerowe ciągu drogi z odstępem wynoszącym co najmniej 3 m),
- [RABKS] - ciągi dla rowerzystów poza sklasyfikowanymi drogami oraz prowadzące drogami gospodarczymi, dawnymi trasami kolejowymi, szlakami holowniczymi, itp.

Zasadniczo ciąg ruchu rowerowego może być oddzielną drogą dla rowerów lub wspólnym ciągiem pieszo-rowerowym. Pasy chronione nie są dopuszczalne poza miejscowościami⁴⁶, pasy ruchu rowerowego jedynie jako rozwiązanie tymczasowe (patrz DAV 1998).

Ilustracja 4-8: Zarządzanie ruchem rowerowym poza miastem

(Quelle: Planungsbüro NaturProfil, Friedberg, ergänzt)



- MKS** = Mitführung über klassifizierte Straße
- RKS** = Radweg an klassifizierter Straße (Bordsteinradweg / Grünstreifen bis 3 m Breite)
- RAKS** = Radweg abgesetzt von der klassifizierten Straße, über z. B. Wirtschaftswege, Abstand zur Straße ist größer 3 m
- RABKS** = Führung abseits von klassifizierten Straßen, z. B. über Leinpfade, Wald- und Wirtschaftswege
- Nicht abgebildet:
- MGS** = Mitführung innerorts oder außerorts auf Gemeindestraße
- MKS IO** = Mitführung innerorts auf klassifizierter Straße

Źródło: HBR RP 2014, str. 3-9

⁴⁶ por. natomiast <http://www.fahrradland-bw.de/radverkehr-in-bw/infrastruktur/modellprojekte-schutzstreifen/>

Ilustracja 4-9: Ruch mieszany – dopuszczenie ruchu rowerowego na drodze klasyfikowanej (tu: droga dla mieszkańców w mieście, ślepa uliczka ze swobodnym przejazdem dla rowerzystów; Szlak Muru Berlińskiego)



Źródło: zdjęcia własne

Ilustracja 4-10: Ulica rowerowa na drodze rolno-leśnej (poza miastem, Szlak Rowerowy Havellandradweg)



Źródło: zdjęcia własne

Możliwe jest też wyznaczenie normalnej drogi jako ulicy rowerowej bez konieczności innych działań inwestycyjnych. To samo można zrobić z drogami gospodarczymi (rolnymi, leśnymi lub drogami użytkowymi w gospodarce wodnej) z zachowaniem funkcji gospodarczej. (por. Ilustracja 4-10).

4.1.3.2 Rodzaje nawierzchni

Rozpowszechnione są następujące rodzaje wykonania nawierzchni dróg dla rowerów (wg ADFC/SRL b. d. w.):

- nawierzchnie bitumiczne (koszty: ok. 15 €/m² + podbudowa),⁴⁷
- kostka betonowa i betonowe płyty chodnikowe (koszty: ok. 25 €/m² + podbudowa),
- beton i duże płyty betonowe (koszty nieznane),⁴⁸
- nawierzchnie przepuszczalne (koszty: ok. 10 €/m² + podbudowa; roczne utrzymanie: 5-10 €/m²),
- nawierzchnie kompozytowe (koszty wyższe niż przy zwykłych nawierzchniach),
- specjalne materiały wodoprzepuszczalne (koszty: najczęściej powyżej 25 €/m² + podbudowa).

Z reguły rowerzyści preferują nawierzchnie bitumiczne.

4.1.3.3 Oznakowanie

Oznakowanie dróg dla rowerów wynika z regulacji prawa o ruchu drogowym. Stosowane oznakowanie jest w Polsce i Niemczech w dużej mierze takie samo (patrz wRower.pl 2015), co pokazują również ilustracje w rozdziale 4.1.3.1 – przykłady rodzajów rowerowych obiektów drogowych w Polsce i Niemczech ze stosowanymi znakami drogowymi dla porównania.

Szczegóły dotyczące znaków drogowych w Polsce regulują rozporządzenia, zawierające również postanowienia w sprawie oznakowania szlaków rowerowych (patrz rozdział 4.2.6.1).

4.1.4 Koncepcje

Koncepcje rozwoju infrastruktury komunikacji rowerowej istnieją zarówno w Niemczech jak i w Polsce. Jednakże podobnie jak w przypadku standardów budowy ścieżek rowerowych również w tej dziedzinie stwierdzić można zasadnicze różnice. W Niemczech istnieje strategiczny dokument jakim jest Krajowy Plan Komunikacji Rowerowej 2020 (BMVBS 2012), który jest uszczegółowiany na kolejnych niższych poziomach. W Polsce koncepcje lub plany rozwoju ruchu rowerowego przyjęte są tylko na poziomie wojewódzkim i lokalnym i to nie we wszystkich samorządach.

4.2 Szlaki rowerowe

W zakresie szlaków rowerowych istnieją, w szczególności w odniesieniu do gęstości i stanu infrastruktury, ale również w odniesieniu do oznakowania, znaczne różnice między Polską a Niemcami.

4.2.1 Definicja

Szlaki rowerowe są to szlaki turystyczne, oznakowane symbolami i przeznaczone w pierwszej linii dla turystów rowerowych ale niekoniecznie przebiegające tylko po drogach dla rowerów.

4.2.2 Kategorie (hierarchia według zasięgu)

Odpowiednio do ich zasięgu można w praktyce stwierdzić hierarchię szlaków rowerowych od poziomu międzynarodowego do lokalnego. Lokalne i gminne szlaki rowerowe nie są ze względu na skalę niniejszego opracowania z reguły przedmiotem bliższej analizy.

⁴⁷ por. też <https://www.baufachinformation.de/literatur/Radwege-planen-und-bauen-mit-Asphalt/1999079014129>

⁴⁸ por. też <http://www.beton.org/wissen/infrastruktur/rad-und-gehwege/>

Tabela 4-1: Kategorie szlaków rowerowych według zasięgu

Kategoria / zasięg	Charakterystyka	patrz rozdział
międzynarodowy (europejski)	Szlak przebiega na znacznej długości przez trzy lub więcej państw.	5.3.1
krajowy	Szlak przebiega przez trzy lub więcej landów lub województw, ale nie przekracza granic państwowych.	5.3.3
ponadregionalny	Szlak przebiega przez dwa lub więcej powiaty (miasta na prawach powiatów i otaczające je powiaty liczą się jak jeden powiat).	5.3.4
regionalny	Szlak przebiega przez trzy lub więcej gmin jednego powiatu albo przez miasto na prawach powiatu i ościenny powiat ziemski	5.3.4
gminny	Szlak przebiega przez maksymalnie dwie gminy jednego powiatu lub dwóch sąsiednich powiatów (nie są przedmiotem niniejszego opracowania)	tutaj nie analizowane
lokalny	Szlak przebiega na terenie jednej gminy nie są przedmiotem niniejszego opracowania)	tutaj nie analizowane
transgraniczny (w dwóch lub trzech krajach)	Kategoria horyzontalna do pozostałych. Zawiera szlaki przebiegające transgranicznie w Polsce i Niemczech. Na polsko-niemieckim pograniczu dotyczy oprócz szlaków międzynarodowych (europejskich) przede wszystkim poziomu regionalnego i ponadregionalnego. ⁴⁹	5.3.2

Źródło: zestawienie własne

4.2.3 Wymogi/certyfikacja (według ADFC)

Wymogi wobec ponadregionalnych szlaków rowerowych sformułował Powszechny Niemiecki Klub Rowerowy [Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC)]; stanowią one jednocześnie podstawę certyfikacji szlaków rowerowych. Proces certyfikacji przeszły już liczne szlaki na polsko-niemieckim pograniczu. Niektóre z nich zostały wyróżnione 3 lub 4 gwiazdkami.

4.2.3.1 Wymogi

W odniesieniu do dalekobieżnych szlaków rowerowych ADFC opracował kryteria (ADFC 2015a) umieszczone w publikacji „Deutschland per Rad entdecken”⁵⁰ („Odkrywać Niemcy na rowerze”). Na ich podstawie można określić następujące zasadnicze wymagania:

- **skomunikowanie:** dostępność za pomocą regionalnego i dalekobieżnego transportu publicznego z możliwością przewozu rowerów, ewentualnie dodatkowa możliwość przewozu rowerów specjalnymi autobusami i pociągami specjalnymi wzdłuż szlaku; połączenia z innymi szlakami rowerowymi różnych kategorii (również transgranicznymi i lokalnymi),
- **jednolita drożność:** jednoznacznie czytelna koncepcja szlaku, szlak okrężny lub sieć, na całej długości możliwość przejazdu ze średnią prędkością 20 km/h, z 20 kg bagażu i szerokością opony 28 mm, przejazd tandemami i z przyczepką (rekomendowana minimalna szerokość 2 m),

⁴⁹ W kontekście wymienionych w następnym rozdziale wymagań wobec szlaków rowerowych od szlaków transgranicznych należy oczekiwać przede wszystkim transgranicznej jednolitej drożności i oznakowania.

⁵⁰ patrz <http://www.adfc.de/epaper/2015/16/> lub <http://www.adfc.de/epaper/2015/16/pdf/DeutschlandperRadentdecken201516.pdf>

- **atrakcyjność:** trasa blisko przyrody, ciekawe odcinki trasy lub krajobrazy, atrakcyjne cele turystyczne przy trasie lub osiągalne w niewielkiej odległości (np. szlakami lokalnymi),
- **bezpieczeństwo:** szlak do bezpiecznej jazdy; jak najmniejsze obciążenie ruchem samochodowym, brak niebezpiecznych przeszkód i uszkodzeń na szlaku,
- **stan nawierzchni:** przejezdna przy każdej pogodzie (nie lotny piasek ani bagno) i gwarantująca komfort jazdy (możliwie gładka),
- **orientacja:** jednolite oznakowanie na całym szlaku w obu kierunkach jazdy, (rekomendacja ADFC oraz Towarzystwa Badań nad Drogownictwem i Ruchem Drogowym [Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)]),
- **infrastruktura i obsługa:** infrastruktura turystyczna wzdłuż szlaku: miejsca noclegowe, gastronomia, możliwość wypożyczenia rowerów, sklepy i warsztaty rowerowe, wiaty, miejsca odpoczynku, punkty informacji turystycznej itp.,
- **promocja:** jednoznaczna nazwa i logo produktu turystycznego; specjalny marketing nakierowany na potrzeby turystów rowerowych, jak centralny punkt informacyjny, informacje w ulotkach i Internecie z opisem szlaku, atrakcjami turystycznymi i adresami noclegów, ponadto informacje o możliwych wycieczkach lub szlakach alternatywnych dla różnych zainteresowań/ stopni trudności grup docelowych, do tego oferta specjalnie dla turystów rowerowych takie jak zryczałtowane ceny, mapy i przewodniki rowerowe, strona internetowa, ślady GPS i możliwości rezerwacji mailem lub przez Internet,
- **utrzymanie:** regularna kontrola i konserwacja szlaku, oznakowania oraz pozostałej infrastruktury turystycznej.

4.2.3.2 Certyfikacja

Certyfikacja przez ADFC przebiega według następujących kryteriów (z ADFC 2015b):

1. **Jednoznaczna nazwa:** jednolita i unikalna,
2. **„Znaczenie ogólnokrajowe”:** długość co najmniej 100 kilometrów, wycieczki po zryczałtowanych cenach, ponadregionalny charakter,
3. **Komfort jazdy:** szerokość, barierki i słupki ochronne, stopnie, schodki, oznaczone miejsca niebezpieczne,
4. **Nawierzchnia:** materiał, odcinki nieprzejezdne, nierówności, uszkodzenia, dziury,
5. **Oznakowanie:** wielkość znaków, drogowaskazy: nazwy miejscowości i odległości, niewłaściwy kierunek, brak znaków, nieczytelne napisy, niezgodności z kodeksem drogowym
6. **Przebieg szlaku:** hałas, odory, kurz, nadkładanie drogi, przy szlakach tematycznych: brak odniesienia do tematu, niepotrzebne przewyższenia, monotonne prowadzenie trasy,
7. **Ruch pojazdów mechanicznych:** brak ruchu, różna klasyfikacja zależnie od intensywności ruchu, niezabezpieczone skrzyżowania,
8. **Infrastruktura turystyczna:** liczba campingów, gastronomia, noclegi Bed+Bike, punkty informacji turystycznej, tablice informacyjne, stojaki na rowery, miejsca do przechowania rowerów, place zabaw, wiaty i altanki, miejsca odpoczynku
9. **Skomunikowanie szlaku z transportem publicznym:** częstotliwość kursowania pociągów dalekobieżnych z możliwością przewozu rowerów, częstotliwość kursowania autobusów i pociągów regionalnych z możliwością przewozu rowerów
10. **Marketing:** mapy i materiały informacyjne, w zależności od skali i aktualności, obecność w Internecie.

W Polsce porównywalny system certyfikacji szlaków rowerowych jeszcze nie istnieje.

4.2.4 Trasowanie szlaków rowerowych

Szlaki rowerowe nie muszą być prowadzone po drogach dla rowerów.

Alternatywy stanowią np.

- przebieg na drodze publicznej (przy ruchu poniżej 2.500 pojazdów na dobę)
- ścieżki rowerowe poza drogami publicznymi oraz szlaki na wałach przeciwpowodziowych, drogach gospodarczych, starych trasach kolejowych, szlakach holowniczych, itp.

Ilustracja 4-11: Szlak rowerowy na drodze dla mieszkańców poza miejscowością (Szlak Muru Berlińskiego)



Źródło: zdjęcia własne

Ilustracja 4-12: Szlak rowerowy na drodze gospodarczej (Szlak Rowerowy Odra-Hawela)



Źródło: zdjęcia własne

Ilustracja 4-13: Szlak rowerowy na byłym nasypie kolejowym (Szlak Rowerowy Oderbruchbahnradweg)



Źródło: zdjęcia własne

Ilustracja 4-14: Szlak rowerowy na wale przeciwpowodziowym (Szlak Rowerowy Odra-Nysa)



Źródło: zdjęcia własne

4.2.5 Rodzaje konstrukcji

Szlaki rowerowe nie muszą przebiegać wyłącznie po nawierzchni asfaltowej, chociaż rowe-
 rzyści preferują asfalt a jest to jedna z tańszych nawierzchni (por. rozdział 4.1.3.2).

Alternatywy to np.:

- nawierzchnie wodoprzepuszczalne,
- beton i duże płyty betonowe.

Ilustracja 4-15: Szlak rowerowy na nawierzchni gruntowej (Szlak Rowerowy Berlin-Kopenhaga)



Źródło: zdjęcia własne

Ilustracja 4-16: Szlak rowerowy z krótkim odcinkiem piaskowym (Szlak Muru Berlińskiego, Trasa Pocz-damska)



Źródło: zdjęcia własne

Ilustracja 4-17: Szlak rowerowy na dużych płytach betonowych (Szlak Muru Berlińskiego, Trasa Pocz-damska)



Źródło: zdjęcia własne

Ilustracja 4-18: Szlak rowerowy z kostki betonowej (Szlak Rowerowy Hawela-Glien)

Źródło: zdjęcia własne

4.2.6 Oznakowanie (tablicami)

Oznakowanie szlaków rowerowych stanowi istotne kryterium ich jakości. Kompletnie, jednolite oznakowanie drogowskazami w obu kierunkach jazdy stanowi w przypadku szlaków transgranicznych na polsko-niemieckim pograniczu poważne wyzwanie, tym bardziej, że systemy oznakowania w obu krajach mocno się różnią.

4.2.6.1 Podstawy prawne

Podstawę oznakowania szlaków rowerowych stanowi w Niemczech „Instrukcja oznakowania drogowskazowego w ruchu rowerowym” [Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr (R2)] wydana przez Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, Kolonia 2015). W Brandenburgii jest ona przełożona na poziom operacyjny dokumentem pod tytułem „Wskazówki oznakowania drogowskazowego w komunikacji rowerowej [Hinweise zur wegweisenden Beschilderung des Radverkehrs (HBR Brandenburg)] (patrz Bibliografia i źródła: HBR BB 2008).

W Polsce aktualny stan prawodawstwa w sprawie znakowania szlaków rowerowych zawiera „Instrukcja znakowania szlaków turystycznych” Polskiego Towarzystwa Turystyki i Krajoznawstwa (patrz Bibliografia i źródła: PTTK 20014). Wynika on z postanowień zawartych w kilku rozporządzeniach, w szczególności są to:

- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych ([Dz. U. 2002 Nr 170 poz. 1393](#), z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministrów Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 24 lipca 2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych ([Dz. U. 2013 poz. 890](#)),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach ([Dz. U. 2003 Nr 220 poz. 2181](#), z późn. zm.) oraz
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 19 lipca 2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach ([Dz. U. 2013 poz. 891](#)).

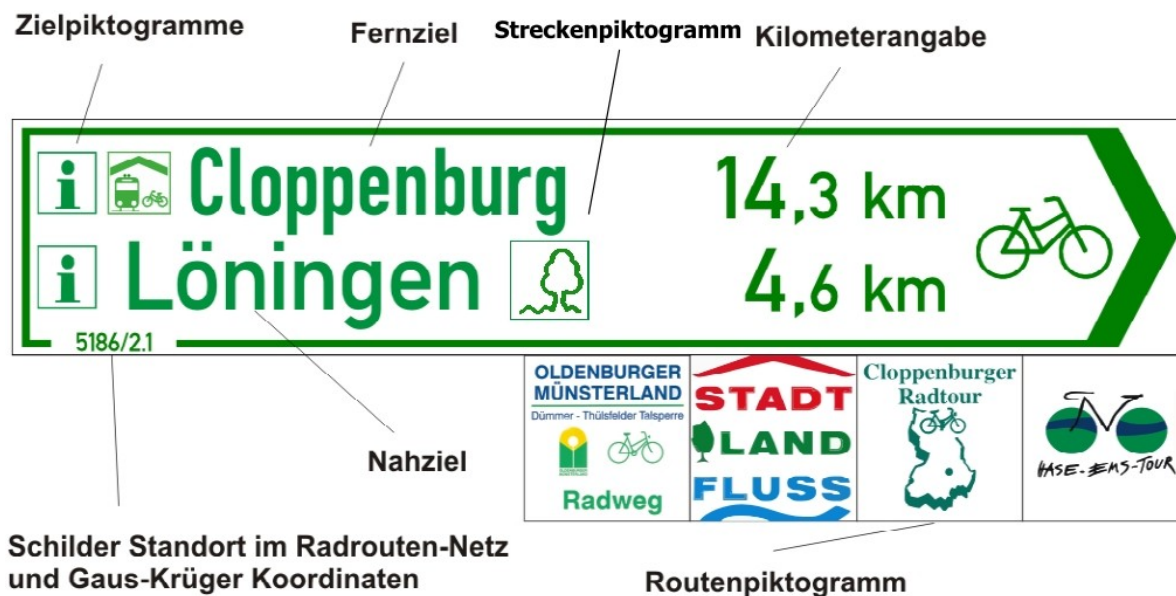
4.2.6.2 Systemy oznakowania

Oznakowanie w Niemczech

W Niemczech praktykuje się oznakowanie drogowskazowe (docelowe), które ma znaczenie zarówno w ruchu codziennym jak i w ruchu turystycznym.

Uzupełnia je oznakowanie szlaków rowerowych (patrz Ilustracja 4-19; por. HRB BB 2008, HRB RP 2014).

Ilustracja 4-19: Ilustracja połączenia oznakowania kierunków pod kątem celów i tras na pełnym drogowskazie (drogowskaz ze strzałką)



Źródło: Powiat Cloppenburg⁵¹

W niektórych powiatach (np. w powiecie Barnim)⁵² wprowadzono dodatkowo system drogowskazów w punktach węzłowych (patrz poniżej).

Oznakowanie drogowskazowe

Docelowe oznakowanie drogowskazowe realizowane jest białymi tablicami z zielonymi napisami. Na drogowskazach pełnych podawane są cele dalekobieżne i najbliższe łącznie z odległością i kierunkiem, na drogowskazach pośrednich podawany jest tylko kierunek.

Ilustracja 4-20: Znak pośredni



Źródło: Wikimedia/ znak pośredni⁵³

⁵¹ <http://www.lkclp.de/aktuelles-presse/pressemitteilungen.php?aid=1459> bądź http://www.lkclp.de/uploads/files/radverkehrsnetz_im_landkreis_cloppenburg.pdf

⁵² patrz WITO Barnim b. d. w.

⁵³ https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Zwischenwegweiser_Rad.svg

Oznakowanie szlakowe trasy

Oznakowanie szlakowe trasy realizowane jest za pomocą logo danego szlaku, które w formie piktogramu uzupełnia drogowskazy docelowe.

Ilustracja 4-21: Pełny drogowskaz (drogowskaz tabelowy) wskazujący cele i trasy



Źródło: zdjęcia własne

Ilustracja 4-22: Pełne oznakowanie drogowskazami (drogowskazy tabelowe) z dodatkowymi wtykanymi tabliczkami do oznaczenia punktów węzłowych (przykład z powiatu Barnim)



Źródło: zdjęcia własne

Oznakowanie zorientowane na węzły

Oznakowanie oparte na punktach węzłowych⁵⁴ stanowi uzupełnienie oznakowania docelowego i szlakowego. Pozwala ono turystom rowerowym na samodzielne zestawianie tras wycieczek w oparciu o punkty węzłowe. Przy każdym punkcie węzłowym jest poglądowa mapa umożliwiająca uzyskanie przeglądu całego regionu oraz właściwości połączeń danego węzła z następnymi. Ponieważ połączenia te obejmują nie tylko wyznakowane szlaki rowerowe lub umocnione ścieżki rowerowe, oznakowanie oparte na węzłach stanowi przede wszystkim opcję dla regionów o mniej gęstej sieci szlaków.

Ilustracja 4-23: Przykład punktu węzłowego (powiat Havelland, nr 3)



Źródło: zdjęcia własne

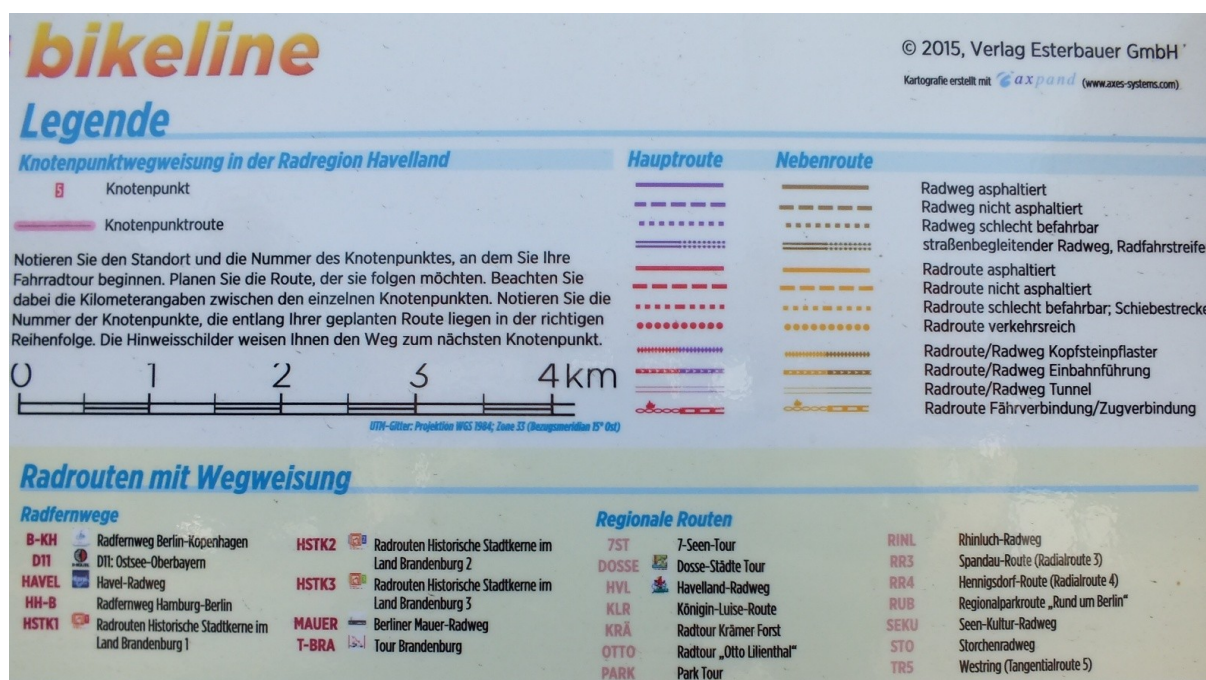
Ilustracja 4-24: Mapa przeglądowa przy punkcie węzłowym (powiat Havelland, nr 1)



Źródło: zdjęcia własne

⁵⁴ Na temat oznakowania opartego na węzłach patrz też <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=4205>, <http://www.barnimerland.de/de/radfahren/radtouren/artikel-das-knotenpunktsystem.html>, <http://blog.reiseland-brandenburg.de/knotenpunkt-radfahrer-barnim>, <http://www.tourismus-uckermark.de/de/informationen/interner-bereich/knotenpunktwegweisung/> oraz <http://www.dieprignitz.de/regionaltouren.html>

Ilustracja 4-25: Zbliżenie legendy mapy przy punkcie węzłowym



Źródło: zdjęcia własne

Oznakowanie w Polsce

Również w Polsce stosowane jest połączenie drogowskazów docelowych i symboli szlaków. Poszczególne elementy oznakowania są na tablicach rozłożone nieco bliżej siebie niż w Niemczech. Różnice we wzorach oznakowania wynikają raczej z rozróżnienia między oznakowaniem szlaków lokalnych a szlaków ponadregionalnych (w tym także międzynarodowych).

Szlaki lokalne

Szlaki lokalne znakuje się czarnymi literami na białym tle. Na tablicach kierunkowych tych szlaków oprócz piktogramu roweru znajduje się m.in. cel i odległość a także kierunek zaznaczony strzałką w kolorze szlaku.

Na znakach początkowych, końcowych i pośrednich (np. przy zmianie kierunku) znajdują się również elementy w kolorze szlaku.

Ilustracja 4-26: Drogowskaz kierunkowy lokalnego (międzygminnego) szlaku rowerowego



Źródło: zdjęcia własne

Ilustracja 4-27: Drogowskaz pośredni lokalnego szlaku rowerowego



Źródło: PTTK 2014

Szlaki ponadregionalne

Szlaki ponadregionalne (w szczególności szlaki europejskie i krajowe) oznaczane są od 2013 r. czarnym liternictwem na pomarańczowym tle. Miejsce docelowe i odległość umieszczone są na tablicach strzałkowych lub tabelowych (prostokątnych). Oznakowanie sprzed roku 2013 czyli zielone liternictwo na białym tle (por. Ilustracja 6-2) od tego roku już nie obowiązuje.⁵⁵

Na każdym znaku szlak identyfikowany jest pod piktogramem roweru za pomocą numeru szlaku, jego koloru lub wspólnie poprzez umieszczenie numeru i koloru. Z projektu „Green Velo” w Polsce Wschodniej znane jest zastosowanie w tym miejscu loga szlaku.

Ilustracja 4-28: Drogowskaz pośredni ponadregionalnego szlaku rowerowego w połączeniu z numerem i kolorem szlaku



Źródło: infor.pl⁵⁶

Ilustracja 4-29: Drogowskaz tabelowy i ze strzałką ponadregionalnego szlaku rowerowego



Źródło: infor.pl

Ilustracja 4-30: Drogowskaz pośredni szlaku rowerowego Green Velo z logo zamiast numeru i koloru trasy



Źródło: Green Velo⁵⁷

⁵⁵ patrz <http://wrower.pl/wiadomosci/nowe-znaki-dla-rowerzystow,5811.html>

⁵⁶ <http://www.infor.pl/akt-prawny/DZU.2013.147.0000891,rozporzadzenie-ministra-transportu-budownictwa-i-gospodarki-morskiej-zmieniajace-rozporzadzenie-w-sprawie-szczegolowych-warunkow-technicznych-dla-znakow-i-sygnalow-drogowych-oraz-urzadzen-bezpieczenst.html>

5 Szlaki rowerowe w euroregionach wzdłuż granicy polsko-niemieckiej

Poniżej udokumentowano analizę stanu obecnego ponadregionalnej sieci szlaków rowerowych w euroregionach wzdłuż granicy polsko-niemieckiej.

5.1 Podstawy i warunki ramowe na szczeblu krajów związkowych i województw

W pierwszej kolejności naświetlone zostaną krótko warunki ramowe w obszarze dokumentów strategicznych, dokumentacji i koordynacji w odniesieniu do turystycznych szlaków rowerowych na przykładzie województwa lubuskiego i kraju związkowego Brandenburgia.

Wybrane informacje na temat sytuacji w innych województwach i krajach związkowych wzdłuż granicy polsko-niemieckiej oraz linki do stron pogłębiających ten temat zawiera rozdział 5.4. W województwie zachodniopomorskim Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej opracowuje koncepcję dróg rowerowych, która wykracza poza koncepcję z roku 2002 (por. RBGP WZP 2015, UM WZP 2015), w województwie dolnośląskim za realizację regionalnej polityki komunikacji rowerowej odpowiedzialny jest Instytut Rozwoju Terytorialnego (por. irt 2013).⁵⁸

5.1.1 Brandenburgia

5.1.1.1 Kompetencje i koordynacja

W kraju związkowym Brandenburgia istnieje Międzyministerialna Grupa Robocza Komunikacja Rowerowa. Kieruje nią referat ds. kształtowania sieci dróg oraz planowania potrzeb w Ministerstwie Infrastruktury i Planowania Regionalnego, który pełni więc rolę pełnomocnika kraju związkowego ds. komunikacji rowerowej (por. MIL 2015a). Przez utworzenie grupy roboczej „Przyjazne Rowerzystom Gminy Brandenburgii” z okazji 4 Narodowego Kongresu ds. Komunikacji Rowerowej dn. 19.05.2015 w Poczdamie powstała nowa forma współpracy międzygminnej w kraju związkowym Brandenburgia na rzecz łączenia i lepszego usieciowienia akcji w celu wsparcia transportu rowerowego w całym kraju (por. MIL 2015b).

5.1.1.2 Dokumenty strategiczne na szczeblu regionalnym i samorządowym

Istnieje szereg dokumentów strategicznych dotyczących komunikacji oraz turystyki rowerowej na poziomie kraju związkowego i powiatów, np.

- Ocena zaleceń dotyczących działań na rzecz dalszego rozwoju turystyki rowerowej w kraju związkowym Brandenburgia, 2008,⁵⁹
- Analiza komunikacji rowerowej Brandenburgii, 2011,⁶⁰
- Pierwszy raport rowerowy dla kraju związkowego Brandenburgia, 2012,⁶¹
- Koncepcja szlaków rowerowych powiatu Märkisch-Oderland, 2013 (MOL 2013).

⁵⁷

http://projekt.greenvelo.pl/pl/zdjecia/green_velo_w_pytaniu_na_sniadanie/pytanie_na_sniadanie_odwiedzilo_war_mie_i_mazury/

⁵⁸ patrz <http://www.rowery.rbgp.pl/> w powiązaniu z http://rbgp.pl/files/135__17.pdf i <http://dpr.irt.wroc.pl/>

⁵⁹ patrz http://www.mwe.brandenburg.de/media_fast/bb1.a.2755.de/radtourismus.pdf

⁶⁰ patrz <http://www.mil.brandenburg.de/sixcms/detail.php/523342>

⁶¹ patrz

http://www.mil.brandenburg.de/media_fast/4055/Erster%20Fahrradbericht%20f%C3%BCr%20das%20Land%20Brandenburg.pdf

5.1.1.3 Kataster i mapy szlaków rowerowych

Kataster szlaków rowerowych w Krajowym Zakładzie Dróg ułatwia ich utrzymanie oraz planowanie likwidacji przerw w szlakach rowerowych. W bazie danych dokumentowany jest na bieżąco aktualny zasób szlaków rowerowych (jeżeli zostały zgłoszone przez urzędy powiatowe i krajowe) oraz stan rozbudowy dróg rowerowych towarzyszących drogom federalnym, krajowym i powiatowym. Mapy dróg rowerowych towarzyszących drogom federalnym, krajowym i powiatowym pobrać można także online (MIL 2011; stan: grudzień 2011).

Ilustracja 5-1: Mapa szlaków rowerowych, Brandenburgia, powiat Oder-Spree / miasto na prawach powiatu Frankfurt nad Odrą



Źródło: MIL 2011

5.1.2 Województwo Lubuskie

Z wywiadów przeprowadzonych z przedstawicielami Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego uzyskano informację, że urząd marszałkowski obecnie wyjaśnia, który wydział bądź referat urzędu ma się w przyszłości zająć tematem szlaków rowerowych. Urząd marszałkowski planuje na rok 2016 sporządzenie analizy istniejących i planowanych dróg rowerowych (inventaryzacja) w całym województwie. Powinny zostać w niej przedstawione poszczególne projekty dróg rowerowych na różnych poziomach (np. różne organy odpowiedzialne za drogi). Koncepcja komunikacji rowerowej bądź szlaków rowerowych dla województwa lubuskiego nie jest jeszcze przygotowana.

Dokumenty strategiczne istnieją w szczególności w formie koncepcji szlaków rowerowych polskich stowarzyszeń Euroregionów PRO EUROPA VIADRINA i Sprewa-Nysa-Bóbr, które omówione są poniżej. Inaczej, niż to jest po stronie niemieckiej, powiaty nie mają w obszarze szlaków rowerowych oraz turystyki rowerowej efektywnie żadnych kompetencji, co często utrudnia partnerom niemieckim znalezienie odpowiedniego partnera do kontaktów.

5.2 Szlaki rowerowe – koncepcje

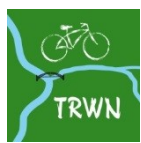

Koncepcje turystyki rowerowej w obszarze przygranicznym bądź szlaków rowerowych dostępne są na terenie euroregionów w regionie przygranicznym Polska (województwo lubuskie)/ Brandenburgia po stronie niemieckiej przede wszystkim na poziomie powiatów w różnej formie oraz w różnym stopniu opracowania. Po polskiej stronie istnieją w obu euroregiono-

nach szczegółowe, obejmujące cały teren koncepcje, które poniżej zostały krótko zilustrowane. Ponieważ po stronie niemieckiej obszaru przygranicznego realizacja sieci dróg jest w dużym stopniu ukończona, a po stronie polskiej wykazuje ona jeszcze znaczne przerwy, to koncepcje odgrywają tu ważną rolę.

5.2.1 Euroregion PRO EUROPA VIADRINA

Dla polskiej części Euroregionu PRO EUROPA VIADRINA sporządzono w roku 2001 program szlaków rowerowych (ER PEV 2001), którego trasy ponadregionalne i transgraniczne przedstawione zostały na poniższym schemacie. W tabeli uwzględniono również te drogi, które w ramach konsultacji biura Związku Gmin Polskich Euroregionu w ramach tej analizy zostały uznane za priorytetowe ponadregionalne szlaki.

Tabela 5-1: Planowane szlaki rowerowe według zaktualizowanego programu szlaków rowerowych Euro-regionu PRO EUROPA VIADRINA

Skrót/ Logo	Nazwa	Przebieg	km	Katego- ria ⁶²
STG-I	Szlak Transgraniczny I	Kostrzyn nad Odrą - Dąbroszyn – Lubiszyn – Kłodawa – Santoczno – Strzelce Krajeńskie – Dobiegniew	157,8	TG / PR
STG-II	Szlak Transgraniczny II	Słubice – Rzepin - Ośno Lubuskie – Sulęcín – Trzemeszno – Zarzyń – Międzyrzecz – Pszczew – Silna	> 147,4 ⁶³	TG / PR
TRWN 	Trasa Rowerowa Warta - Noteć	Kostrzyn nad Odrą - Witnica - Gorzów Wlkp. - Drezdenko - Krzyż	127	PR
TRON 	Trasa Rowerowa Odra - Noteć	Kostrzyn nad Odrą - Słońsk - Krzeszyce - Deszczno - Skwierzyna - Drezdenko - Krzyż	130	PR
PSNK	„Po starym nasypie kolejowym”	Kostrzyn nad Odrą - Rudnica - Torzym	76,6	PR
S3	Szlak wzdłuż „starej” drogi krajowej nr 3	Gorzów Wlkp. - Skwierzyna - Międzyrzecz - Świebodzin - Sulechów - Zielona Góra	ok. 110	PR
SPR-I	Szlak Ponadregionalny I	Krzesin - Rąpice, - Urad – Słubice – Górzycy – Kostrzyn nad Odrą – Warniki – Dębno – Zarzeczce	129,5	PR
SPR-II	Szlak Ponadregionalny II	Pniów – Bobrówko – Sulęcín – Krzeszyce – Świerkocin – Nowiny Wielkie – Lubno – Lubiszyn – Świątki	94,1	PR
SPR-III	Szlak Ponadregionalny III	Gościkowo – Międzyrzecz – Bledzew – Brzozowiec – Santok – Gorzów Wlkp. – Kłodawa – Łośno – Barlinek	117,9	PR

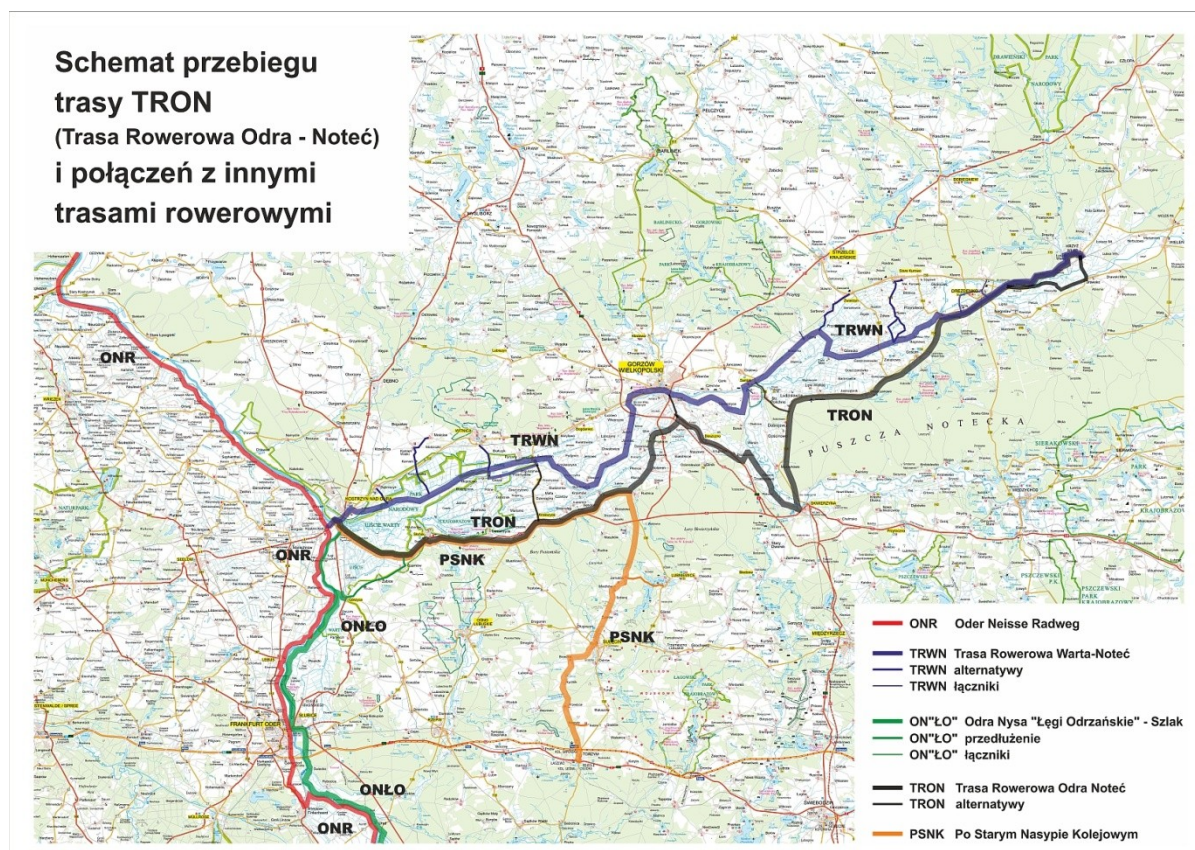
⁶² Skrótów kategorii szlaków rowerowych: TG - transgraniczne, PR - ponadregionalne

⁶³ Szlak ten miał pierwotnie prowadzić na 147,4 km ze Słubic do Silnej. Po konsultacjach włączono Rzepin jako nowy punkt etapowy, co zapewne wydłuży trasę.

SPR-IV	Szlak Ponadregionalny IV	Lutol Mokry – Trzciel – Pszczew – Skwierzyna – Lubiatów – Drezdenko – Dobiegniew – Ostromięcko	144,15	PR
--------	--------------------------	--	--------	----

Źródło: ER PEV 2001 i konsultacje z gminami członkowskimi Euroregionu

Ilustracja 5-2: Nowo planowane i częściowo realizowane szlaki rowerowe w polskiej części Euroregionu PRO EUROPA VIADRINA



Źródło: Biuro Stowarzyszenia Gmin Polskich Euroregionu PRO EUROPA VIADRINA⁶⁴

5.2.2 Euroregion Sprewa-Nysa-Bóbr

W polskiej części Euroregionu Sprewa-Nysa-Bóbr przeprowadzono w roku 2009 aktualizację „Koncepcji urbanistycznej wytyczenia szlaków rowerowych w Euroregionie Sprewa-Nysa-Bóbr” z roku 2002.⁶⁵

Oprócz licznych szlaków lokalnych przewidziano na szczeblu regionalnym i ponadregionalnym szlaki rowerowe o łącznej długości 1194,75 km (patrz Tabela 5-2 w powiązaniu z Ilustracją 5-3), w tym:

- sześć szlaków w kierunku Zachód-Wschód (o łącznej długości 389,25 km, zaznaczone na mapie na czerwono),
- siedem szlaków w kierunku Północ-Południe (o łącznej długości 565,5 km, zaznaczone na mapie na zielono),

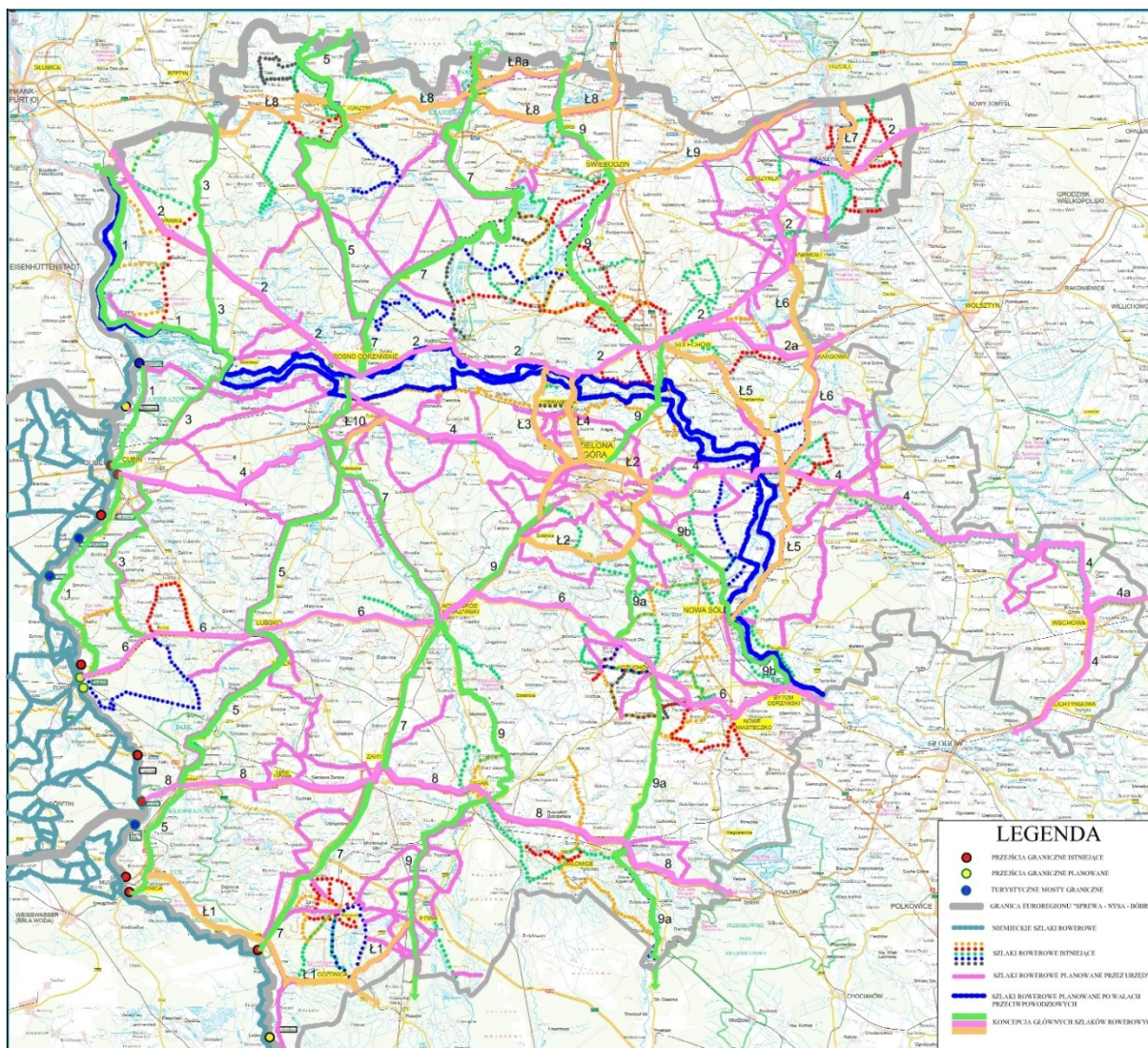
⁶⁴ por. mapa <http://www.drezdenko.pl/grafika.10576.-.jpg> na stronie miasta Drezdenko, <http://www.drezdenko.pl/2100.sciezka-rowerowa.html>, lub na stronie miasta Skwierzyna, http://www.skwierzyna.pl/images/stories/dla_mieszkanow/Projekty_realizowane/TRON/materialy/mapa_cala.pdf

⁶⁵ patrz http://euroregion-snb.pl/inne_aktynosci_z http://pliki.euroregion-snb.pl/Koncepcja_szlakow_rowerowych_2009.pdf i http://pliki.euroregion-snb.pl/Mapa_Koncepcja_szlakow_rowerowych_2009.pdf

- jedenaście szlaków łącznikowych (o łącznej długości 240,0 km, zaznaczone na mapie na żółto).

Tak zwane szlaki główne są zaznaczone na mapie Koncepcji:

Ilustracja 5-3: Mapa koncepcji szlaków rowerowych Euroregionu Sprewa-Nysa-Bóbr



Źródło: ER SNB 2009

Tabela 5-2: Planowane ponadregionalne szlaki rowerowe według zaktualizowanej koncepcji szlaków rowerowych Euroregionu Sprewa-Nysa-Bóbr (bez szlaków łączących)

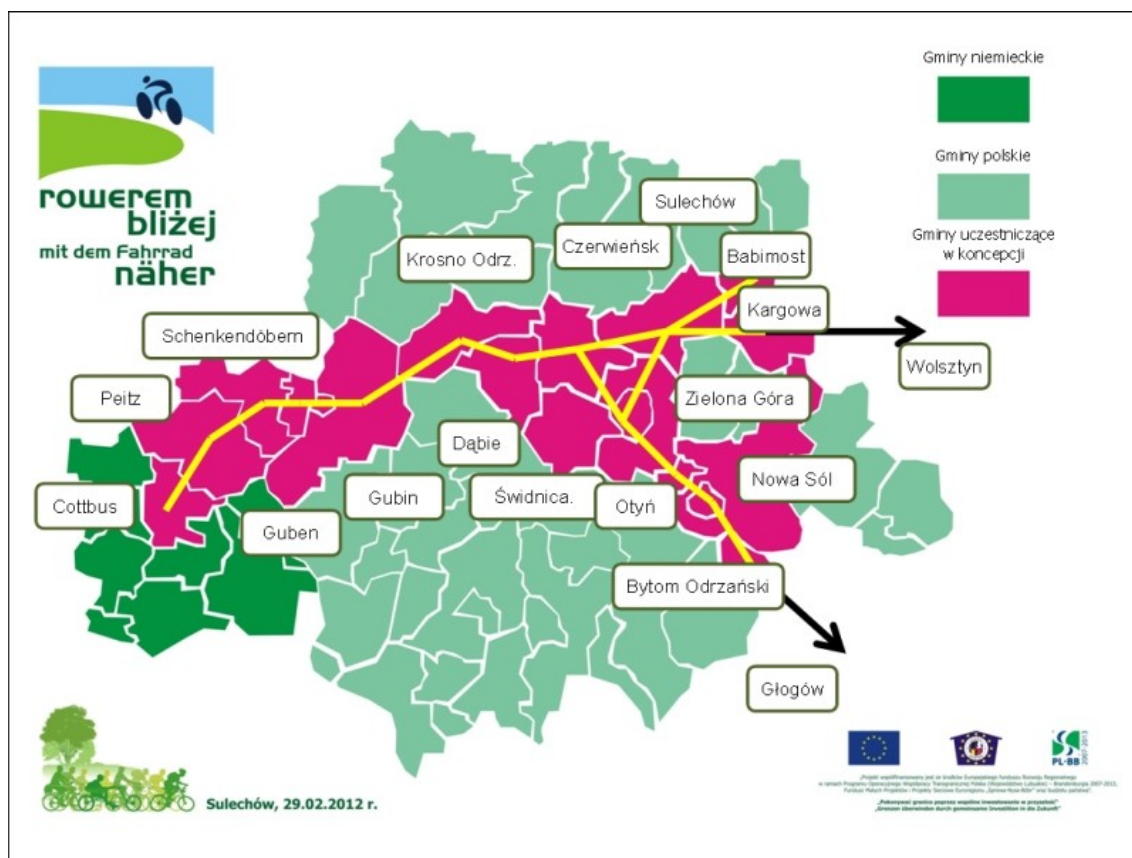
Nr	Przebieg	km	kierunek
2	Słubice - Krosno Odrzańskie - Sulechów - Zbąszyń	102	Zachód-Wschód
2a	Sulechów - Kargowa	18,75	Zachód-Wschód
4	Gubin - Krosno Odrzańskie - Zielona Góra - Sława - Wschowa - Szlichtyngowa	116,25	Zachód-Wschód
4a	Wschowa - Dębowa Łęka	6	Zachód-Wschód
6	Zasieki - Lubsko - Nowogród Bobrzański - Kożuchów - Nowe Miasteczko - Bytom Odrzański	83,25	Zachód-Wschód
8	Trzebień - Żary - Żagań - Szprotawa	63	Zachód-Wschód

1	Urad - Kosarzyn - Gubin - Zasięki	63,75	Północ-Południe
3	Radzików - Gubin - Brody	66	Północ-Południe
5	Torzym - Krosno Odrzańskie - Lubsko - Jasień - Park Mużakowski - Łęknica	123	Północ-Południe
7	Łagów - Krosno Odrzańskie - Nowogród Bobrzański - Żagań - Iłowa	125,25	Północ-Południe
9	Świebodzin - Sulechów - Zielona Góra - Nowogród Bobrzański - Żagań - Iłowa	111,75	Północ-Południe
9a	Zielona Góra - Kożuchów - Szprotawa	48,75	Północ-Południe
9b	Zielona Góra - Nowa Sól - Bytom Odrzański	27,00	Północ-Południe

„Rowerem bliżej“

Krok w kierunku transgranicznej realizacji koncepcji uczyniła Gmina Kargowa z partnerami z Euroregionu w ramach projektu EWT „Rowerem bliżej – koncepcja szlaków rowerowych Euroregionu Sprewa-Nysa-Bóbr”, w którym wypracowane zostały priorytetowe trasy w ramach jednego korytarza prowadzącego z Chociebuza do Gubina – Gubina i potem rozgałęzia się na korytarz północny do Kargowej i południowy do Bytomia Odrzańskiego (patrz Ilustracja 5-4).⁶⁶

Ilustracja 5-4: Korytarz szlaków rowerowych Chociebuż-Guben/Gubin-Kargowa/Bytom Odrzański



Źródło: ER SNB 2013, str. 144

⁶⁶ por. także <http://www.kargowa.pl/pl/content/szlak-rowerowy-bez-granic-koncepcja-%C5%9Bcie%C5%BCek-rowerowych-euroregionu-%E2%80%9Esprewa-nysa-b%C3%B3br%E2%80%9D>

W celu dalszego wdrażania ustalonych priorytetów podczas roboczego spotkania, które odbyło się 29.02.2012 r. podpisany został list intencyjny pod tytułem „Przełamywanie granic przez wspólne inwestowanie w przyszłość”.⁶⁷

Podczas konferencji końcowej projektu w dniu 23.08.2013 r. przedstawione zostały skonkretyzowane przebiegi po stronie polskiej (patrz Ilustracja 5-5). Jako decydujące dla realizacji Koncepcji określono pozyskanie zewnętrznych źródeł dofinansowania na budowę szlaków (UM Kargowa 2013; por. też ER SNB 2013, str. 144).

Ilustracja 5-5: Lokalizacje tras (trasa północna i południowa) Gubin-Kargowa/Bytom Odrzański

Lokalizacja planowanej trasy



Źródło: UM Kargowa 2013

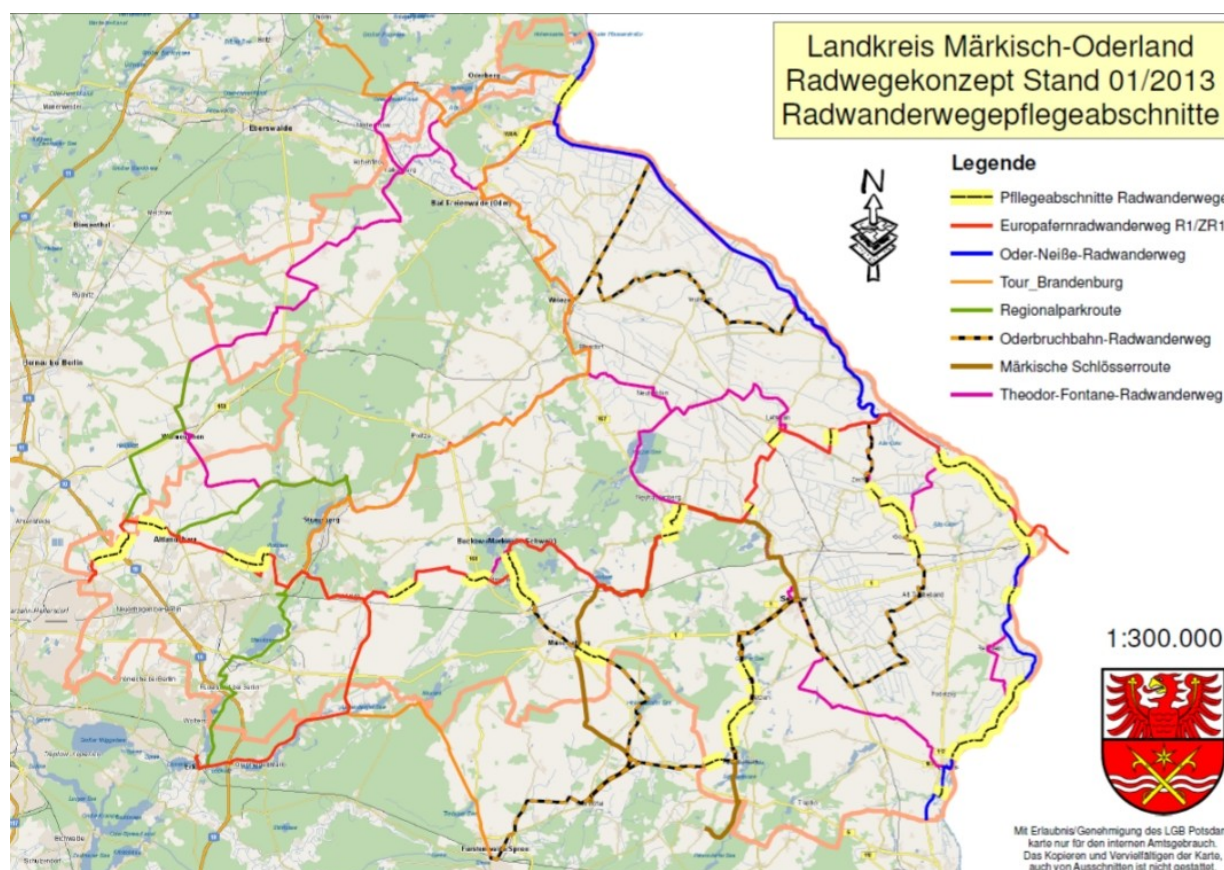
5.2.3 Powiat Märkisch Oderland

Jako przykład koncepcji szlaków rowerowych po stronie niemieckiej niech będzie wskazana Koncepcja Szlaków Rowerowych Powiatu Märkisch Oderland (Marchijsko-Odrzańskiego; MOL 2013), opracowana w roku 2013 na podstawie Koncepcji Szlaków Rowerowych Powiatu Märkisch Oderland z roku 2002.⁶⁸

Solidnie uzasadniona i przejrzysta koncepcja uwypukla elementy, które wynikały również z warsztatów i wywiadów z ekspertami: po niemieckiej stronie zapotrzebowanie na szlaki rowerowe jest w dużej mierze zaspokojone a obecnie priorytet przesuwają się w stronę poprawy jakości istniejącej sieci szlaków; łącznie z utrzymaniem i konserwacją z uzupełnieniem w postaci wypełnienia luk lub selektywną modernizacją wybranych odcinków częściowych już wytyczonych szlaków rowerowych (por. Ilustracja 5-6).

⁶⁷ patrz <http://www.sulechow.pl/index.php?lng=pl&id=301#>

⁶⁸ patrz <http://www.maerkisch-oderland.de/landratsamt/bauplanungsamt/Radwege2002.pdf>

Ilustracja 5-6: Pielęgnowane odcinki szlaków rowerowych w powiecie Märkisch Oderland


Źródło: MOL 2013, str. 23

5.3 Szlaki rowerowe – zasoby

Poniżej krótko opisane zostały wszystkie ważne ponadregionalne i transgraniczne szlaki rowerowe na polsko-niemieckim pograniczu. Zasadniczo należy stwierdzić, że po niemieckiej stronie istnieje gęsta sieć infrastrukturalnie rozbudowanych i oznakowanych dróg rowerowych, natomiast po polskiej stronie tylko nieliczne szlaki przebiegają po rozbudowanych drogach rowerowych. Wytyczonych zostało jednakże wiele szlaków, w szczególności w województwie lubuskim (por. rozdział 3.2). Są to głównie szlaki rowerowe na szczeblu lokalnym.⁶⁹

5.3.1 Europejskie dalekobieżne szlaki rowerowe

Międzynarodowe dalekobieżne szlaki rowerowe na szczeblu europejskim obejmują Europejski Szlak Rowerowy R1 oraz czternaście szlaków EuroVelo (EV).

5.3.1.1 Europejski Szlak Rowerowy R1

Europejski Szlak Rowerowy R1 prowadzi na około 3.500 km z Boulogne-sur-Mer we Francji przez Belgię, Holandię, Niemcy, Polskę i kraje bałtyckie do St. Petersburga w Rosji (patrz Ilustracja 5-7).

W niemieckiej części pogranicza R1 przebiega identycznie jak Szlak D3 z Berlina przez Erkner, Buckow i Letschin do Küstrin-Kietz.⁷⁰ Ponadto istnieje szlak dojazdowy ZR1, prowadzący z Hönow przez Altlandsberg i Strausberg do Rehfelde, gdzie łączy się ze szlakiem

⁶⁹ por. mapy na stronach <http://lubuskie.pl/mapy-turystyczne/> i <http://www.ziemialubuska.pl/15,5,,html>

⁷⁰ patrz <http://www.r1-radweginfo.de/r1-radweg-deutschland-brandenburg-berlin.php> oraz ulotka informacyjna o szlaku D-Route 3 / Europejskim Szlaku Rowerowym R1 pod adresem <http://www.radnetz-deutschland.de/?id=28>

głównym.⁷¹ Po stronie polskiej szlak prowadzi z Kostrzyna nad Odrą przez Ośno Lubuskie, Sulęcín, Lubniewice, Międzyrzecz, Pszczew, Międzychód, Drezdenko i Krzyż dalej w kierunku Obwodu Kaliningradzkiego.⁷²

Ilustracja 5-7: Przebieg Europejskiego Szlaku Rowerowego R1



Źródło: IS.RADWEG 2015

5.3.1.2 EuroVelo

EuroVelo to projekt Europejskiej Federacji Rowerzystów ECF. Ta obejmująca całą Europę sieć posiada 14 międzynarodowych długodystansowych szlaków rowerowych o nazwach od EV1 do EV13 oraz EV15 (patrz Ilustracja 5-8).⁷³

Trzy szlaki EuroVelo (EV2, EV10 i EV13) przecinają polsko-niemiecką granicę (por. Ilustracja 5-8 i Tabela 5-4). Szlaki EV10 (Szlak Wokół Bałtyku) oraz EV13 (Szlak Żelaznej Kurtyny/ Iron Curtain Trail) przebiegają na polsko-niemieckim pograniczu wzdłuż wybrzeża Bałtyku (w Niemczech po tej samej trasie). Szlak EuroVelo EV7 (Szlak Berlin-Kopenhaga) przebiega przez Pojezierze Meklemburskie (por. Tabela 5-4).

⁷¹ patrz <http://www.openstreetmap.org/relation/933745>

⁷² patrz http://wrotalubuskie.eu/PL/633/Szlaki_roverowe/# bądź http://wrotalubuskie.eu/PL/633/802/Europejski_szlak_roverowy_Euro_Velo_R1/k/

⁷³ Szczegóły patrz <http://www.eurovelo.com/de/eurovelos> i kolejne strony.

Ilustracja 5-8: Schematyczny diagram szlaków EuroVelo



Źródło: ECF 2015

EuroVelo 2

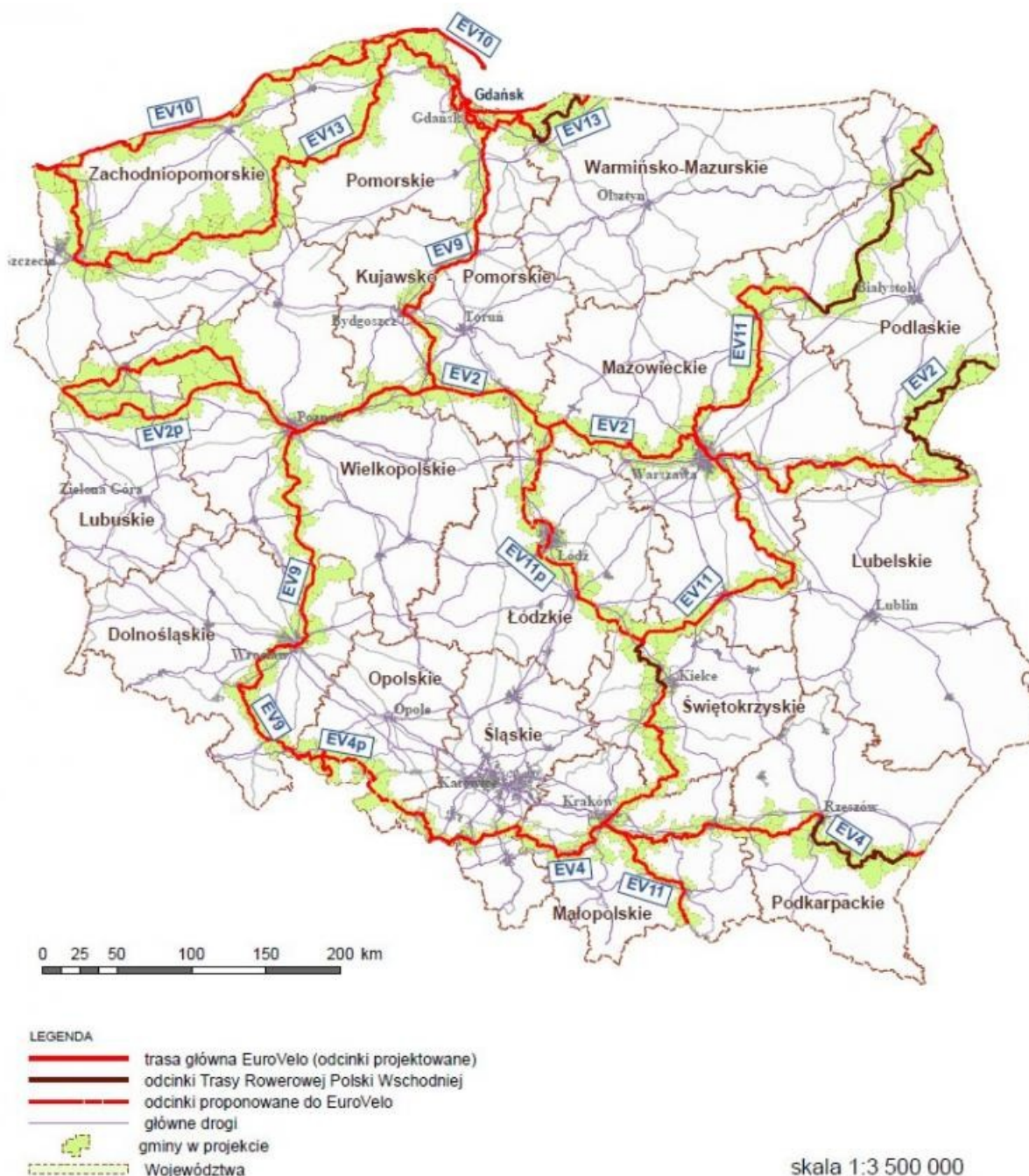
Szlak EuroVelo2 (EV2, Szlak Stolic; Galway – Dublin – Londyn – Haga – Berlin – Warszawa – Mińsk – Moskwa) przecina polsko-niemieckie pogranicze na terenie Euroregionu PRO EUROPA VIADRINA w kierunku wschód-zachód.

Trasa pokrywa się po stronie niemieckiej ze szlakiem D-Route 3 oraz z euroszlakiem rowerowym R1.

Po stronie polskiej trasa jest jeszcze uzgadniana. Zgodnie z informacjami uzyskanymi od polskiej części Euroregionu PRO EUROPA VIADRINA przewidywano pierwotnie do Międzychodu ten sam przebieg, co szlak europejski R1, a potem dalej w kierunku Poznania. Zgodnie z informacjami uzyskanymi podczas wywiadów oraz warsztatów z 20.08.2015 w Gorzowie Wielkopolskim obecnie faworyzowany jest przebieg od Kostrzyna nad Odrą przez Gorzów Wlkp. i Drezdenko, a stamtąd przez Międzychód dalej w kierunku Poznania. Tylko odcinek Drezdenko-Międzychód byłby tym samym wspólny dla EV2 i R1.

Obie alternatywne trasy przebiegu EV2 zaprezentowane są na stronie internetowej biura M&G Consulting, któremu zlecono opracowanie trasy w Polsce (Ilustracja 5-9).

Ilustracja 5-9: Trasowanie szlaków EuroVelo w Polsce (stand z 15.03.2014)







Źródło: M&G Consulting 2014

5.3.2 Transgraniczne szlaki rowerowe

Poza europejskimi długodystansowymi szlakami, transgranicznie zaplanowane, a przede wszystkim oznakowane szlaki rowerowe na polsko-niemieckim obszarze przygranicznym są wyjątkiem. Poniżej podano najbardziej znane przykłady od ponadregionalnych do lokalnych szlaków (Tabela 5-3). Wykazują one jeszcze częściowo znaczne przerwy w wykonaniu i oznakowaniu, w szczególności po stronie polskiej.

Tabela 5-3: Transgraniczne szlaki rowerowe na pograniczu polsko-niemieckim

Logo	Nazwa (numer)	Przebieg na pograniczu	km	Kategoria ⁷⁴
	Międzynarodowy szlak rowerowy wokół Zalewu Szczecińskiego - Stettiner-Haff-Rundweg (R-66)	Szlak okrężny m.in. przez: (PL) Szczecin – Nowe Warpno – (MV) Altwarp – Ueckermünde – Anklam – Usedom – Ahlbeck – (PL) Świnoujście – Wolin – Czarnocin – Stepnica – Goleniów – Szczecin-Dąbie – Szczecin	310	PR
	Szlak Rowerowy Beeskow - Sulęcín - Radweg Beeskow - Sulęcín (R-67)	(BB) Beeskow – Friedland – Frankfurt nad Odrą – (PL) Słubice – Górzycza – Ośno Lubuskie – Sulęcín	120	R
	Wstęga Odry i Doliny Szlauby - Oder-Schlaubetal-Schleife	Szlak okrężny w urzędach (BB) Schlaubetal i Brieskow- Finkenheerd oraz w gminie (PL) Cybinka	70	PG
	Szlak Rowerowy Via Regia - Erlebnisradweg Via Regia ⁷⁵	(Frankfurt am Main –) (SN) Großenhain – Kamenz – Budzi- szyn – Görlitz – (PL) Zgorzelec – Lubań – Lwówek Śląski – Złotory- ja – Legnica (– Kraków)	2.000	PR
	Euroregionalny Szlak Rowerowy ER-4 (Szlak Saksońskich Miast / Szlak Średniowiecznych Miast) - Euroregionaler Radweg ER-4 (Sächsische Städteroute / Mittelalterliche Städteroute) /	(SN) Drezno – Kamenz– Budzi- szyn – Löbau – Görlitz – (PL) Zgorzelec – Sławnikowice – Henryków Lubański – Lubań – Lwówek Śląski – Złotoryja – Ja- wor (– Wrocław)	120 + 56 ⁷⁶	PR
	Euroregionalny Szlak Rowerowy ER-2 (Szlak Liczyrzepy) (Krakonošova cyklotrasa) - Euroregionaler Radweg ER-2 (Rübezahl-Radweg) /	(SN) Bad Schandau – (CZ) Krásná Lípa – (SN) Großschönau – Żytawa – (PL) Bogatynia – (CZ) Frýdlant – (PL) Świeradów- Zdrój – Karpacz – Lubawka	250	PR

Źródło: strony szlaków rowerowych; logo: tamże

W przypadku transgranicznych szlaków rowerowych w Euroregionie PRO EUROPA VIADRINA wyzwaniem stanowi przede wszystkim poprawa stanu nawierzchni i jednolitego oznakowania Trasy Rowerowej Beeskow - Sulęcín po stronie polskiej.⁷⁷ Transgraniczne funkcjono-

⁷⁴ Skrótów kategorii szlaków rowerowych: PR - ponadregionalne, R- regionalne, PG - ponadgminne

⁷⁵ Dalsze źródła dotyczące tej polsko-niemieckiej trasy znajdują się w rozdziale 5.4.4. Ciekawe jest porównanie tego dalekobieżnego szlaku rowerowego z koncepcją określaną „Dresden-Warszawa - Kurze Anleitung zur gewöhnlichen Reise“ a nawiązującą do historycznych (dynastycznych) relacji Polski z Saksonią, patrz <http://www.dresden-warszawa.eu>.

⁷⁶ Długość trasy Zgorzelec-Lwówek Śląski, wg Hajduk 2007, str. 99; patrz https://www.igpim.pl/publikacje/str07_3-4/Hajduk.pdf#13

⁷⁷ Więcej szczegółów o Trasie Rowerowej Beeskow- Sulęcín patrz <http://brandenburg.adfc.de/347> oraz <http://www.sulecin.pl/pl/wypoczywaj-w-sulcinnie/szlaki-turystyczne/102-szlaki-rowerowe.html>

wanie Wstęgi Odry i Doliny Szlauby zależy od uruchomienia przeprawy przez Odrę (prom Urad-Aurith), która zgodnie z zamiarami ma być otwarta w roku 2017.

W ramach promocji Europejskiego Związku Parków Łużyckich istnieją wstępne założenia szlaków transgranicznych, jak np. „Tour Grenzenlos”⁷⁸ i szlak architektury parkowej „Garten-Kult-Tour” (patrz Ilustracja 5-10).⁷⁹ Są one promowane przez prywatną firmę „Rad-Reise-Partner Spreewald-Lausitz”. Oficjalny, opatrzony marką Szlak Związku Parków Łużyckich jeszcze nie istnieje.

Ponieważ istnieje szereg mostów przez Nysę, po niemieckiej stronie istnieją wymagane ścieżki i szlaki rowerowe a i po polskiej stronie zostały podjęte znaczące wysiłki w zakresie rozbudowy infrastruktury rowerowej (budowa trasy rowerowej Zasieki - Brody - Lubsko - Jasiień⁸⁰ wzdłuż drogi Zasieki - Żary oraz budowa drogi pieszo-rowerowej Łęknica - Buczyny - Trzebień - Cielmów k. Tuplic po starym nasypie kolejowym)⁸¹ wydaje się, że istnieją dobre warunki wyjściowe dla powstania Trasy Rowerowej Związku Parków Łużyckich.

Ilustracja 5-10: Szlak Parków i Kultury oferenta „Rad-Reise-Partner Spreewald-Lausitz”



Źródło: pro gastra b. d. w.

W Geoparku Łuk Mużakowa istnieje już siedem szlaków tematycznych – pięć po stronie niemieckiej i dwa po stronie polskiej (patrz Geopark b. d. w. oraz FNP b. d. w.).⁸² Nie powstał jeszcze transgraniczny szlak rowerowy przez cały Geopark.

⁷⁸ patrz http://radreisepartner-spreewald-lausitz.de/tour_15_0_Tour-Grenzenlos

⁷⁹ por. <http://www.parkverbund.eu/de/#/de/gebiet-erkunden/mit-dem-fahrrad.html> w powiązaniu z http://radreisepartner-spreewald-lausitz.de/tour_7_0_Park-Kult-Tour

⁸⁰ patrz http://www.polskatyrystyczna.pl/images/uploaded_images/Grafika%202013/przewodnik.pdf w powiązaniu z http://www.um.lubsko.pl/PL/288/Sciezki_Rowerowe/

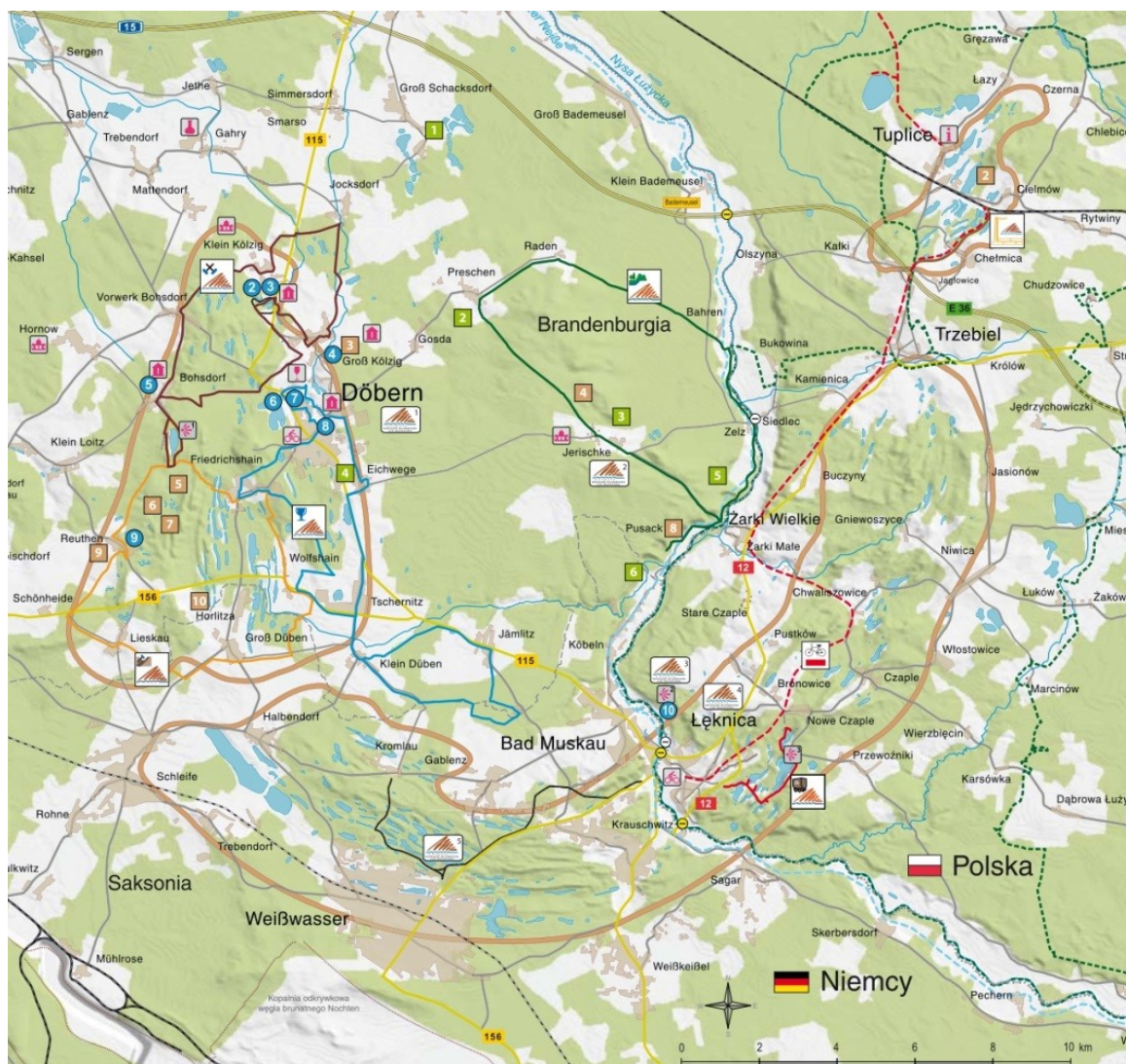
⁸¹ patrz http://www.powiatzary.pl/nysa/pro/3/projekt3_de.htm oraz <http://ceramikapogranicza.eu/pdf/mapa-tradycje-ceramiczne.pdf>

⁸² por. <http://www.muskauer-faltenbogen.de/de/geopark-erleben/geopark-per-rad/themenrouten.html> bądź <http://www.muskauer-faltenbogen.de/pl/rowerem-przez-geopark.html> w powiązaniu z <http://ceramikapogranicza.eu/pdf/mapa-tradycje-ceramiczne.pdf>

Most Zelz – Siedlec tworzy przeprawę przez Nysę w samym środku Geoparku, co w połączeniu z mostami łączącymi Łęknicę i Mużaków (Bad Muskau) umożliwi utworzenie szlaku okrężnego Geoparku, który mógłby też korzystać z szlaku pieszo-rowerowego Łęknica - Cielmów k. Tuplicy powstałego na starym nasypie kolejowym w ramach projektu „Przygoda z Nysą” (patrz szlak zaznaczony czerwoną linią przerywaną, Ilustracja 5-11).

Euroregionalne koncepcje szlaków rowerowych (por. rozdział 5.2) zawierają więcej założeń pozwalających na utworzenie dalszych rzeczywiście transgranicznych szlaków rowerowych.

Ilustracja 5-11: Trasy tematyczne w Geoparku Łuk Mużakowa (bez Szlaku Rowerowego Hermannsdorf)



Źródło: FNP b. d. w.

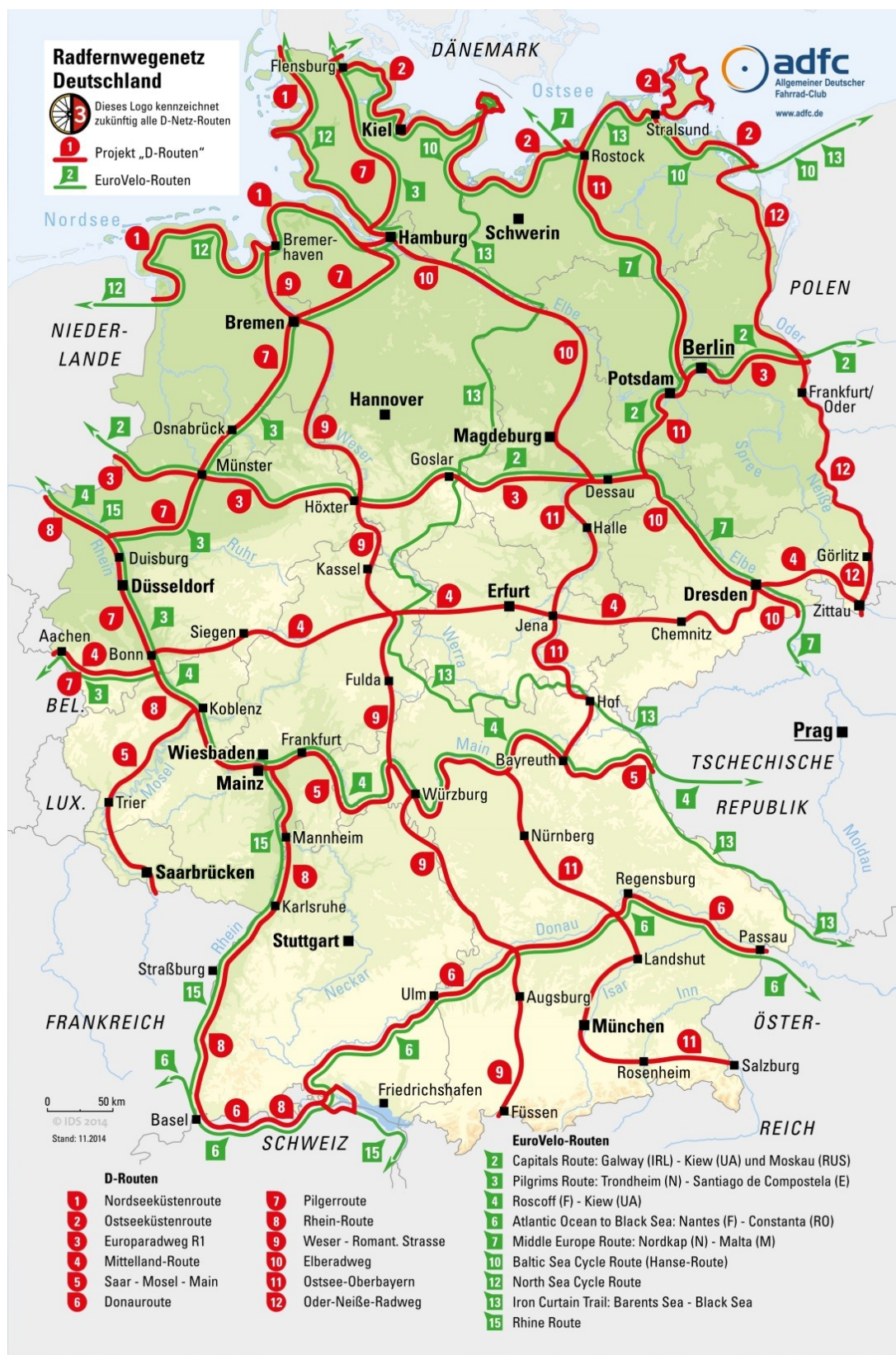
5.3.3 Krajowe dalekobieżne szlaki rowerowe

5.3.3.1 Krajowe dalekobieżne szlaki rowerowe w Niemczech

W Niemczech tworzona jest na podstawie Krajowego Planu Komunikacji Rowerowej 2002 do 2012 sieć obejmująca pierwotnie 12 szlaków dalekobieżnych („D-Routen”; patrz Ilustracja 5-12).⁸³

⁸³ Według danych DTV 2010. Według Krajowego Planu Komunikacji Rowerowej 2020 (Nationaler Radverkehrsplan; BMVBS 2012) Euro-Velo-Route 13 „Żelazna kurtyna” ma być włączony do sieci D-Net. Na polsko-niemieckim pograniczu nie będzie jednak żadnych zasadniczych zmian, ponieważ szlak ma identyczny przebieg jak Szlak Wybrzeżem Bałtyku.













Ilustracja 5-12: Sieć dalekobieźnych szlaków rowerowych w Niemczech (D-Netz)



Źródło: ADFC 2015, str. 10

Do polsko-niemieckiego pogranicza docierają w kierunku Zachód-Wschód trzy szlaki D-Route: D2, D3 i D4. Dwa kolejne, Rowerowy Szlak Dalekobieźny Bałtyk-Górna Bawaria (D11) oraz Szlak Rowerowy Odra-Nysa (D12) przecinają region w osi Północ-Południe (patrz Ilustracja 5-12 i Tabela 5-4).

Tabela 5-4: Krajowe szlaki niemieckie (D-Routen) na pograniczu polsko-niemieckim

Skrót	Logo w klas. niem.	Logo altern.	EuroV. Logo	Nazwa	Przebieg (początek-koniec) Klasyfikacja (ADFC)
D2				<u>Ostseeküstenroute (Bałtycki Szlak Rowerowy)</u> , w Niemczech tożsamy z <u>EuroVelo 10 (Baltic Sea Cycle Route)</u> ; w Niemczech od Travemünde tożsamy z <u>EuroVelo 13 (Iron Curtain Trail)</u>	Flensburg - Ahlbeck
D3				<u>Europaroute (Europejski Szlak Rowerowy R1)</u> , w Niemczech tożsamy z <u>EuroVelo 2</u>	patrz rozdział 5.3.1.1
D4				<u>Mittellandrout (Szlak Śródlądowy)</u>	Akwizgran - Żytawa
D11				<u>Ostsee-Oberbayern (Bałtyk - Górna Bawaria)</u> ; na północ od Berlina: <u>Radweg Berlin-Kopenhagen</u> ; w BB, BE i MV tożsamy z <u>EuroVelo 7 (Sun Route / Middle Europe Route)</u>	Rostock-Warnemünde - Freilassing (- Salzburg) *** (Szlak rowerowy Berlin-Kopenhaga)
D12				<u>Oder-Neiße-Radweg (Szlak Rowerowy Odra-Nysa)</u> (w Euroregionie Neisse-Nisa-Nysa też jako ER-3)	(Nová Ves nad Nisou -) Żytawa - Ahlbeck ****

Źródło: DTV 2015; logo: strony szlaków rowerowych; Wikipedia,⁸⁴ r@dwege-online⁸⁵

Szlak Rowerowy Odra-Nysa

Szlak Rowerowy Odra-Nysa stanowi kręgosłup euroregionalnej sieci szlaków rowerowych. Rozpoczyna się u źródeł Nysy w Czechach i wiedzie następnie w dół biegu Nysy Łużyckiej i Odry wzdłuż ich zachodniego brzegu aż po Zalew Szczeciński a następnie jego zachodnim i północnym brzegiem do nadmorskiego miasteczka Ahlbeck na wyspie Uznam.

Powszechny Niemiecki Klub Rowerowy ADFC przyznał szlakowi cztery gwiazdki i korzystają z niego na całej jego długości niemałe rzesze użytkowników a jego przygraniczne położenie predestynuje go do roli bazy do turystycznych wycieczek rowerowych w głąb pogranicza po jego obu stronach (por. Ilustracja 5-14).

W tym duchu na terenie Oderbruchu oznakowano dwanaście przebiegających bezpośrednio przy Szlaku Rowerowym Odra-Nysa krótkich tras oraz siedem tras dodatkowych, np. trasy krótkie nr 3 „Śladami architektury wiejskiej“ ponad 16 km oraz nr 4 „Dookoła Oderbruch Zoo“ ponad 27 km i trasy dodatkowe Z3 „Szlak kościołów“ ponad 36 km oraz Z7 „Śladami kolonistów“ ponad 45 km (por. Ilustracja 5-13; patrz P.S.O. b. d. w. i MOL 2013, str. 10).⁸⁶

⁸⁴ patrz <https://de.wikipedia.org/wiki/Oder-Nei%C3%9Fe-Radweg>

⁸⁵ patrz <http://www.radwege-online.de/Literatur/D-Netz-Routen/d-netz-routen.html>

⁸⁶ patrz http://www.oderbruch-warthe.de/cms/front_content.php?idart=84 i http://www.oderbruch-warthe.de/cms/upload/bilder/startseite/Flyer_gesamt_20130528_web.pdf

Ilustracja 5-13: Trasy krótkie i dodatkowe w Kotlinie Freienwaldzkiej (Oderbruch), łączące się ze Szlakiem Rowerowym Odra-Nysa (wycinek)



Źródło: P.S.O. b. d. w., str. 2

Ilustracja 5-14: Szlak Rowerowy Odra-Nysa jest promowany także po stronie polskiej – tablica informacyjna w Słubicach, na Szlaku Odra-Nysa (Kłopot - Górzycy)





Źródło: zdjęcia własne

5.3.3.2 Krajowe dalekobieżne szlaki rowerowe w Polsce

Po stronie polskiej wzdłuż Odry przebiega krajowy szlak rowerowy noszący do Kostrzyna nad Odrą nazwę „Rowerowy Szlak Odry” (między Kłopotem a Górzycą również „Szlak Odra-Nysa”, patrz niżej) zaś dalej w dół rzeki „Szlak Zielona Odra”. Zgodnie ze znalezionymi w Internecie i udzielonymi przez partnerów informacjami trasy te są oznakowane jeszcze nie na całej długości⁸⁷ i wykazują na niektórych odcinkach poważne braki pod względem poprowadzenia trasy (ruchliwe drogi, trudno przejezdny teren).

Tabela 5-5: Krajowe polskie szlaki rowerowe na pograniczu polsko-niemieckim


Logo	Nazwa	Przebieg
	Rowerowy Szlak Odry	Chałupki - Racibórz - Kędzierzyn-Koźle - Opole - Brzeg - Oława - Wrocław - Głogów - Bytom Odrzański - Nowa Sól - Bojadła - Krosno Odrzańskie - Kłopot - Słubice - Kostrzyn nad Odrą
	Szlak Zielona Odra	Kostrzyn nad Odrą (Szumiłowo) - Cedynia - Krajnik Dolny - Wi-duchowa - Gryfino - Szczecin (Zamek Książąt Pomorskich)

Źródło: Wikipedia⁸⁸ (w tym także loga), EncyklopediaRowerowa.pl,⁸⁹ morzeprzygody.eu⁹⁰

5.3.4 Ponadregionalne i regionalne szlaki rowerowe

Najważniejsze ponadregionalne i regionalne* szlaki rowerowe na polsko-niemieckim pograniczu są wymienione w poniższej tabeli:

Tabela 5-6: Ponadregionalne i regionalne szlaki rowerowe na pograniczu polsko-niemieckim











Logo/ skrót	Nazwa	Przebieg na pograniczu	km	ADFC
	Radweg Hamburg-Rügen	(HH) Hamburg - (MV) Schwerin - Güstrow - Demmin - Stralsund - Putbus - Sassnitz	520	-
	Mecklenburgischer Seen-Radweg	(NI) Lüneburg - (MV) Waren (Müritz) - Neustrelitz - Neubrandenburg - Ueckermünde - Anklam - Usedom - Ahlbeck - Wolgast	640	-
	Elbe-Müritz-Rundweg	Szlak okrężny, m.in. przez (MV) Waren (Müritz), Röbel (Müritz), (BB) Meyenburg, Pritzwalk, Bad Wilsnack, Wittenberge, Lenzen, Berge, (MV) Parchim, Lübz, Plau am See	414	-
	Eiszeitroute - Mecklenburgische Seenplatte	(MV) szlak okrężny i szlaki łącznikowe na południowym wschodzie Meklemburgii-Przedpomorza	666	-










⁸⁷ por. np. mapę pod adresem http://polskatourystyczna.pl/ebooki/przewodnik_szlak_odry_ebook.pdf#7

⁸⁸ https://pl.wikipedia.org/wiki/Rowerowy_Szlak_Odry oraz https://pl.wikipedia.org/wiki/Szlak_%22Zielona_Odra%22








⁸⁹ <http://www.encyklopediarowerowa.pl/rowerowy-szlak-odry.html>

⁹⁰ http://morzeprzygody.eu/?page_id=642

	Uckermärkischer Radrundweg	Szlak okrężny, m.in. przez (BB) Prenzlau, Boitzenburg, (MV) Feldberg, (BB) Lychen, Templin, Glambeck, Angermünde, Stolpe/Oder, Criewen	260	***
	Radweg Berlin-Usedom (-Wollin-Stettin)	(BE) Mitte - Pankow - (BB) Bernau - Joachimsthal - Prenzlau - (MV) - Pasewalk - Ueckermünde - Anklam - Usedom - Ahlbeck - ((PL) Wolin - Szczecin)	337	-
	Havelradweg	(MV) Ankershagen - Wesenberg - (BB) Fürstenberg/Havel - Oranienburg - (BE) Spandau - (BB) Poczdam - Brandenburg an der Havel - (ST) Havelberg - (BB) Gnevsdorf	371	-
	Oder-Havel-Radweg	(BB) Liebenwalde - Zerpenschleuse - Marienwerder - Finowfurt - Eberswalde - Niederfinow - Oderberg - Hohensaaten	62	-
	Oderbruchbahn-Radweg	(BB) Fürstenwalde (Spree), Waldsiedersdorf - Neurüdnitz (dreżynami na stronę polską)	142	****
	Theodor-Fontane-Radweg*	(BB) trzy szlaki okrężne, przede wszystkim w powiecie Märkisch-Oderland	300 (ok.)	-
	Rowerowy Szlak Królewski*	(PL) Kostrzyn nad Odrą - Gorzów Wlkp. - Zdroisko - (Strzelce Krajeńskie- Drezdenko - Krzyż Wlkp.)	65	-
	Odra-Nysa*	(PL) Kłopot - Słubice - Górzycza	60	-
	Regionalparkroute „Rund um Berlin“	(BB) szlak okrężny wokół Berlina, m.in. przez Werneuchen, Altlandsberg, Strausberg, Rüdersdorf, Erkner, Neu-Zittau	330	-
	Tour Brandenburg	(BB) szlak okrężny; w regionie m.in. przez Oderberg, Bad Freienwalde, Wriezen, Strausberg, Fürstenwalde/Spree, Beeskow, Peitz, Chociebuż, Spremberg	1111	****
	Radroute Historische Stadtkerne - Route 1	(BB) szlak z Hennigsdorf do Hönow, m.in. przez Bad Freienwalde i Altlandsberg	346	***

	Radroute Historische Stadtkerne - Route 6	(BB) szlak okrężny, m.in. przez historyczne starówki miast Lübbenau, Luckau, Peitz i Beeskow	395	-
	Märkische Schlössertour	(BB) szlak okrężny w powiatach Märkisch Oderland i Oder-Spree	197	****
	Oder-Spree-Tour / Radtour Oder-Spree*	(BB) szlak okrężny z/do Fürstenwalde, m.in. przez Beeskow, Storkow, Erkner i Eisenhüttenstadt	278	****
	Schwielochsee-Radweg	(BB) szlak okrężny dookoła jeziora Schwielochsee, m.in. przez Beeskow, Friedland, Pieskow, Goyatz, Sawall, Trebatsch, Ranzig	50	-
	Gurkenradweg	(BB) szlak okrężny w Spreewald, m.in. przez Chociebuż, Peitz, Straupitz, Lübben (Spreewald), Alt-Schadow, Golßen, Lübbenau/Spreewald, Vetschau i Burg (Spreewald)	250	***
	Fürst-Pückler-Weg	Szlak okrężny na Łużycach, m.in. przez (BB) Chociebuż, Peitz, Burg (Spreewald), Vetschau, Spremberg, (SN) Schleife, Mużaków, (BB) Forst (Lausitz)	500	***
	Niederlausitzer Bergbautour	Szlak okrężny na Łużycach, m.in. przez (BB) Chociebuż, Forst (Lausitz), Döbern, Spremberg, (SN) Hoyerswerda, (BB) Senftenberg, Lauchhammer, Calau, Lübbenau (Spreewald), Vetschau	510	***
	Seenlandroute	Szlak okrężny, m.in. przez (BB) Senftenberg, Spremberg, (SN) Boxberg/O.L. i Hoyerswerda	186	***
	Serbske impresije Sorbische Impressionen an Spree und Neiße - Nordtour - Südtour Sorbische Impressionen Oberlausitz - Radwanderweg ⁹¹	Nordtour (Trasa Północna): (BB) szlak okrężny, m.in. przez Chociebuż, Burg (Spreewald), Peitz, Jänschwalde Südtour (Trasa Południowa): (BB) szlak okrężny, m.in. przez Chociebuż, Branitz, Bohsdorf, Spremberg, Drebkau, Kolkwitz Oberlausitz (Łużyce Górne): (SN) Malschwitz (OT Wartha) - Radibor - Ralbitz - Panschwitz-Kuckau	109 133 60	-

⁹¹ Oprócz oznakowanego na ww. trasie szlaku rowerowego istnieje również szerzej zakrojony szlak tematyczny, por. http://www.oberlausitz.com/download/ferien/MGO_FB-themenweg-sorbische-impessionen.pdf

	Schwarze-Elster-Radweg	(SN) Elstra - Kamenz - Wittichenau - Hoyerswerda - (BB) Senftenberg - Elsterwerda - Herzberg (Elster) - (ST) Jessen (Elster) - Elster (Elbe)	190	-
	Spreeradweg	(SN) Kottmar (OT Eibau) - Budziszyn - Boxberg/O.L. - (BB) Spremberg - Chociebuż - Burg (Spreewald) - Beeskow - Fürstenwalde - Erkner - (BE) Köpenick - Treptow	404	****
	Seeadlerrundweg	(SN) szlak okrężny, m.in. przez Malchwitz (OT Wartha), Litschen, Uhyst, Klitten, Kreba-Neudorf, Mücka	80	-
	Froschradweg	(SN) szlak okrężny, m.in. przez Mużaków, Rothenburg/O.L., Niesky, Wittichenau, Hoyerswerda, Schleife	260	-
	Röderradroute	(SN) Rammenau - Großröhrsdorf - Radeberg - Seifersdorf - Radeburg - Großenhain - Zabeltitz - Röderaue - (BB) Kosilenzien	104	-
	Euroregionalny Szlak Rowerowy ER-6 "Dolina Bobru" - Euroregionaler Radweg ER-6 „Bobertal” (Boberradweg)	((CZ) Žacléř –) (PL) Lubawka – Kamienna Góra – Jelenia Góra – Pilchowice – Wleń – Sobota – Lwówek Śląski – Bolesławiec	122	-
	Euroregionaler Radweg ER-10 / Euroregionalny Szlak Rowerowy ER-10 „Smědá-Kwisa-Bóbr“	(PL) Lwówek Śląski – Pławna – Lubomierz – Mirsk – Giebułtów – Wolińmierz – ((CZ) Jindřichovice pod Smrkem – Frýdlant)	60	-

Źródło: ADFC 2015, MGO 2012, strony szlaków (patrz linki). Loga pochodzą z wymienionych źródeł, stron szlaków lub z Wikipedii.⁹²

5.4 Integracja z sieciami szlaków rowerowych w regionach przygranicznych

Integracja z wyższej rangi sieciami szlaków rowerowych krajów związkowych i województw na polsko-niemieckim pograniczu jest zapewniona w przypadku wymienionych uprzednio planów oraz istniejącej sieci szlaków rowerowych.

5.4.1 Sieć szlaków niemieckich landów przygranicznych i Berlina

W krajach związkowych Brandenburgia⁹³ i Berlin,⁹⁴ Meklemburgia-Pomorze Przednie⁹⁵ oraz Saksonia⁹⁶ integracja z ogólnokrajowymi sieciami oraz połączenia między poszczególnymi krajami istnieją dzięki licznym istniejącym już połączeniom wyższej rangi.

⁹² Szlaki rowerowe, których przebieg nie jest jasny (np. Sächsische Mittelgebirgsroute / Umgebindehaus-Radweg), nie zostały uwzględnione w tabeli, por. np. <http://www.gis-lkgr.de/lragr.aspx?permalink=2jniTUQz> w powiązaniu z <http://www.adfc.de/tourentipps/radwelt-touren-tipps/archiv-radwelt-touren-tipps/architektur/umgebindehaus-radweg> oraz http://www.radwandern-oberlausitz.de/radwege/fern_umgebindehaus.asp

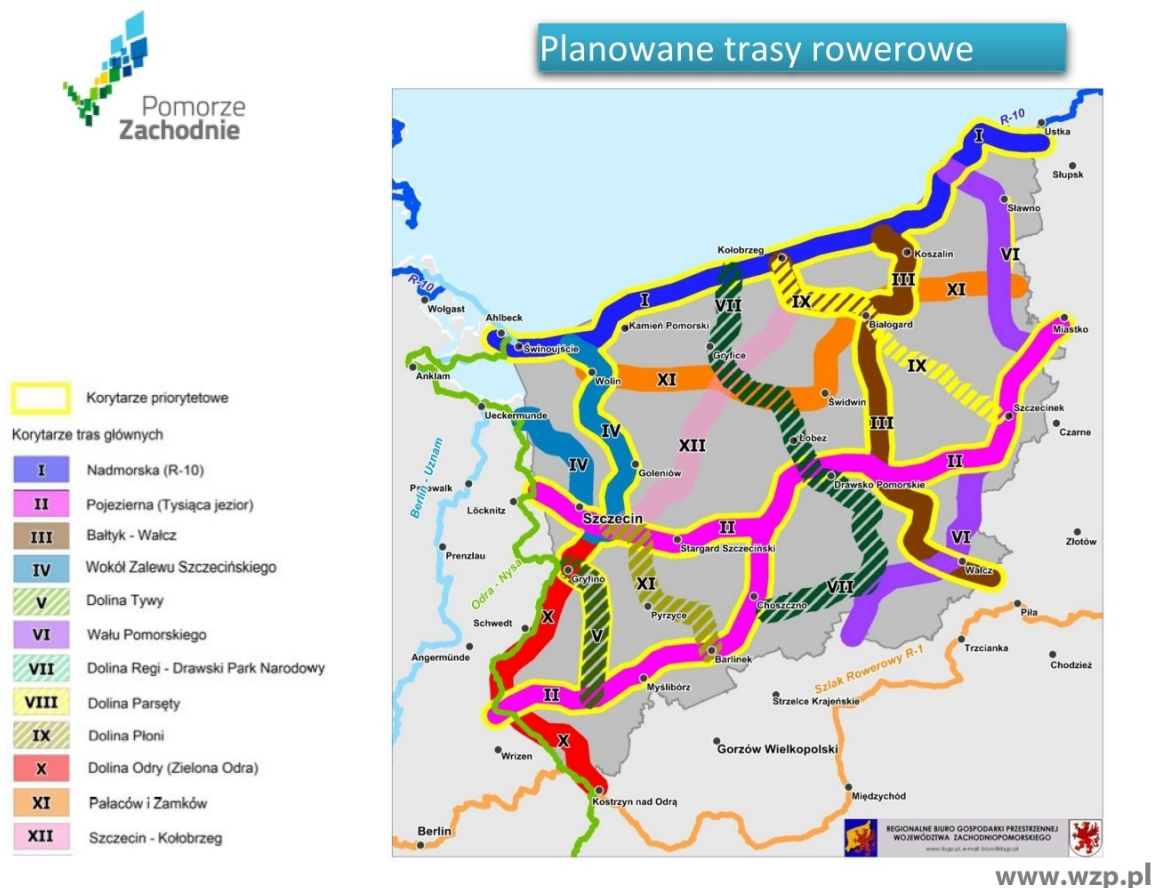
⁹³ patrz <http://www.reiseland-brandenburg.de/themen/radfahren.html> i <http://www.radeln-in-brandenburg.de/>, regionalne: <http://www.tourismus-uckermark.de/de/naturerlebnis/rad/>, <http://www.barnimradler.de/>, <http://www.barnimerland.de/de/radfahren/radtouren.html>, <http://www.lkspn.de/radrouten/31080.html>, http://maerkisch-oderland.de/cms/front_content.php?idart=934, <http://www.seenland-oderspree.de/Media/Touren>

⁹⁴ patrz <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/mobil/fahrrad/radrouten/>

5.4.2 Sieć szlaków województwa zachodniopomorskiego

W województwie zachodniopomorskim, a więc w polskiej części Euroregionu Pomerania, ponadregionalna sieć szlaków rowerowych znajduje się obecnie w budowie (UM WZP; por. Ilustracja 5-15),⁹⁷ tak więc warunki do wzajemnych uzgodnień połączeń sieci szlaków Euroregionów są dobre, o ile uzgodnienia te zostaną szybko podjęte.

Ilustracja 5-15: Planowane ponadregionalne szlaki rowerowe w województwie zachodniopomorskim



Źródło: UM WZP 2015

Podjęto już pierwsze kroki dotyczące transgranicznej koncepcji szlaków rowerowych dla obszaru powiatu Vorpommern-Greifswald i rozszerzonego regionu metropolitalnego Szczecina.⁹⁸

⁹⁵ patrz <http://radnetzplaner.nolis-navigator.de/>, <http://www.auf-nach-mv.de/radfernwege> oraz <http://www.auf-nach-mv.de/radrundwege>; regionalne: http://www.mecklenburgische-seenplatte.de/seenplatte_erleben/Aktivsein/radeln/ oraz <http://www.vorpommern.de/aktivitaeten/aktivitaet-und-gesundheit/radfahren/>

⁹⁶ patrz <http://www.radverkehr.sachsen.de/5800.html>, <http://www.sachsen-tourismus.de/reisethemen/aktiv/radfahren/>, <http://www.radverkehr.sachsen.de/5700.html> oraz <http://www.adfc-sachsen.de/index.php/freizeit/touristische-radwege-in-sachsen>, regionalne: <http://www.oberlausitz-heide.de/radfahren.html>, <http://www.radwandern-oberlausitz.de/>, <http://www.radwandern-oberlausitz.de/download/MGO-Faltkarte-Radwege.pdf> oraz <http://landkreis-bautzen.de/1381.html>, <http://cardomap.idu.de/lrabz/LRABZ.aspx?permalink=1xym1QCP>, http://www.kreis-goerlitz.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?region_id=349&waid=396&item_id=857984 oraz <http://gis-lkgr.de/lragr.aspx?permalink=MSMCz17>

⁹⁷ patrz <http://www.rowery.wzp.pl/aktualnosci/inwentaryzacja-i-koncepcja-sieci-tras-rowerowych-w-województwie-zachodniopomorskim> w powiązaniu z http://www.rowery.wzp.pl/sites/default/files/koncepcja_tras_um_wzp_1.pdf oraz <http://www.rowery.rbgp.pl/> oraz w szczególności <http://www.rowery.rbgp.pl/images/korytarze.jpg>

⁹⁸ patrz <http://www.kreis-vg.de/Tourismus/Fahrradtourismus/Mit-dem-Rad-zum-Nachbarn>

5.4.3 Sieć szlaków województwa wielkopolskiego

W Wielkopolsce wytyczono już dziewięć ponadregionalnych szlaków rowerowych o łącznej długości 1800 km, które stanowią część Wielkopolskiego Systemu Szlaków Rowerowych. W części zachodniej, w Międzychodzie łączą się dwa szlaki ponadregionalne Szlak Stu Jezior (SSJ) i Nadwarciański Szlak Rowerowy (NSR; patrz Ilustracja 5-16, UM WW b. d. w.).⁹⁹

Ilustracja 5-16: Wielkopolski System Szlaków Rowerowych



Źródło: UM WW b. d. w.

⁹⁹ patrz http://www.wielkopolska.travel/oferty/musisz_to_zobaczyc/view/10/, http://www.wielkopolska.travel/turystyka_aktywna/turystyka_rowerowa/, http://issuu.com/wkpd/docs/szlaki_rowerowe_w_wielkopolsce oraz https://pl.wikipedia.org/wiki/Wielkopolski_System_Szlak%C3%B3w_Rowerowych

5.4.4 Sieć szlaków województwa dolnośląskiego

Jak już przedstawiono w rozdziale 3.2, w województwie dolnośląskim wytyczono dotąd stosunkowo nieliczne szlaki rowerowe (por. również UMWD 2005, str. 134 i kolejne).¹⁰⁰ Systematyczny rozwój ruchu rowerowego a wraz z nim również sieci szlaków rowerowych stanowi jednak cel rozpoczętego w 2013 r. procesu realizacji Dolnośląskiej Polityki Rowerowej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego (RPO) 2014-2020 (irt 2013). W tym celu w dniach 27-29 marca 2014 r. odbył się we Wrocławiu Pierwszy Kongres Rozwoju Ruchu Rowerowego.¹⁰¹ Istnieją koncepcje sieci szlaków w dolnośląskiej części Euroregionu Nisse-Nisa-Nysa,¹⁰² które jednak nie zostały zrealizowane na całym obszarze (p. Tabela 5-7; por. przykład okolicy Zgorzelca, Ilustracja 5-17, oraz okolicy Lwówka Śląskiego, Ilustracja 5-18).

Tabela 5-7: Euroregionalne szlaki rowerowe w dolnośląskiej części Euroregionu Nisse-Nisa-Nysa

Nr	Nazwa szlaku	Przebieg w Euroregionie Nisse-Nisa-Nysa	por.
ER-1	Trasa Styku Trzech Granic / Rundweg Dreiländereck	Szlak okrężny: (SN) Zittau – Zittau-Hartau – (CZ) Hrádek nad Nisou – (PL) Porajów – (SN) Zittau	103
ER-2	Szlak Liczyrzepy / Rübzahl-Radweg	Porajów – Bogatynia – Świeradów-Zdrój – Szklarska Poręba – Karpacz – Lubawka – Chełmsko Śląskie	Tabela 5-3
ER-4	Szlak Średniowiecznych Miast / Mittelalterliche Städteroute	Zgorzelec – Gronów – Henryków Lubański – Lubań – Lwówek Śląski – Złotoryja – Jawor	Tabela 5-3
ER-6	Szlak Doliny Bobru / Bober(tal)-Radweg	(CZ) Žacléř – (PL) Lubawka – Kamienna Góra – Jelenia Góra – Wleń – Sobota – Lwówek Śląski – Bolesławiec	Tabela 5-6
ER-7	Szlak Pogórza Izerskiego / Isergebirgsvorland-Radweg	Zgorzelec – Studniska – Platerówka – Leśna – Giebułtów – Mirsk	104
ER-10	Szlak Smědá-Kwisa-Bóbr / Radweg Smědá-Kwisa-Bóbr	(PL) Lwówek Śląski – Pławna – Lubomierz – Mirsk – Giebułtów – Wolimierz – (CZ) Jindřichovice pod Smrkem – Frýdlant	Tabela 5-6

Dochodzą do tego planowane również jako szlaki rowerowe trasy Dolnośląskich Szlaków Św. Jakuba / Via Regia (por. Tabela 5-3).¹⁰⁵

¹⁰⁰ Por. jednak także interaktywny „Atlas Rowerowy Dolnego Śląska“ (stan 2008 r., <http://www.dot.plan.pl/>) oraz wydaną ostatnio w 2014 r. przez wydawnictwo Studio PLAN (<http://www.plan.jgora.pl/> i <http://www.plan.pl/>) papierową wersję tego atlasu (http://galileos.pl/index.php?main_page=product_info&products_id=678).

¹⁰¹ patrz http://www.irt.wroc.pl/strona-83-dolnoslaska_polityka_rowerowa.html i http://www.rowerowy.wroclaw.pl/imgturysta/files/IKRRR_Maciej_Zathey.pdf oraz http://www.irt.wroc.pl/aktualnosc-14-215-i_kongres_rozwoju_ruchu_rowerowego.html

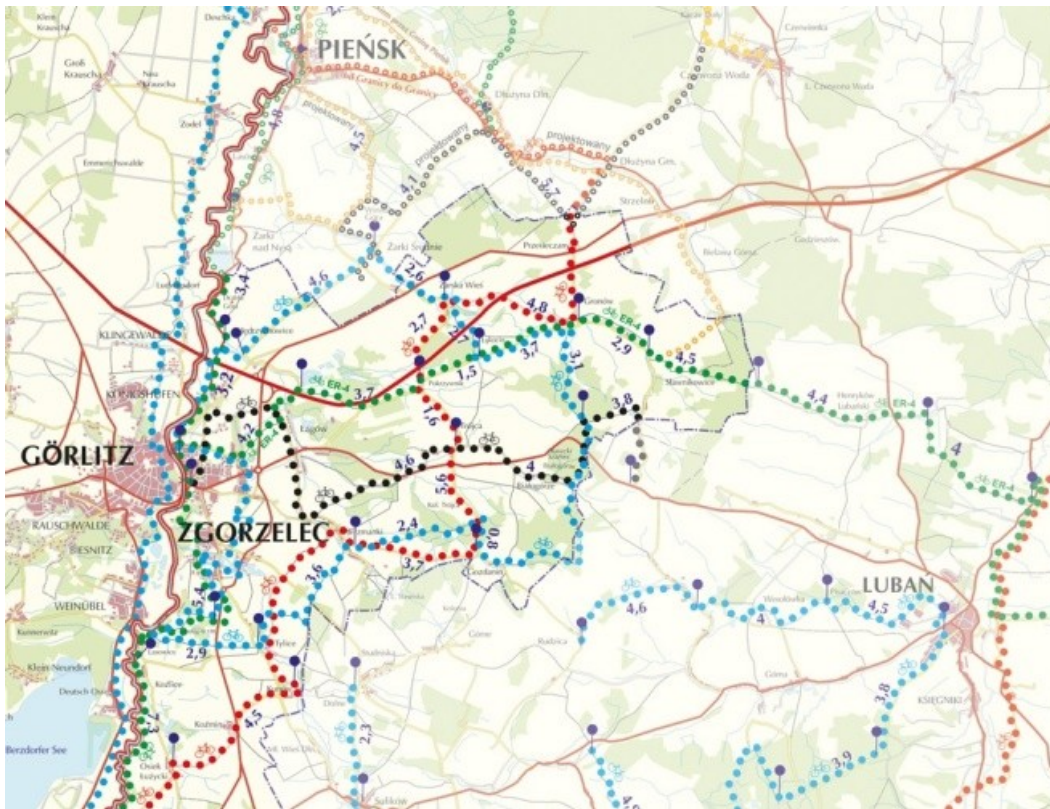
¹⁰² patrz http://www.euroregion-nysa.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=84&Itemid=52, <http://www.nisse-nisa-nysa.eu/ddata/281.pdf>, http://www.zgorzelec.eu/images/stories/ochrona_srodowiska/POS_Zalacznik1.pdf#22, http://www.szklarskaporeba.pl/files/sprawy%20miejskie/projekt_Programu_dzialan_ZIT_AJ_04.2014.pdf#23, http://www.irt.wroc.pl/portal/download/file_id/325/pid/116.html, <http://www.dolnyslask.info.pl/tag/trasy-rowerowe.tag4-663.html>, <http://roweronline.pl/trasy-rowerowe/trasy-w-polsce-dolnoslaskie.html> oraz <http://www.dolnyslask.info.pl/dokumenty.rowerowe.doc1-5.html>

¹⁰³ <http://www.zittauer-gebirge.com/newssystem/media/documents/broschueren/radflyerdruckversion2013.pdf>

¹⁰⁴ http://mapa.edu.pl/dojazd/zgorzelec_31886_platerowka_34032.htm oraz <http://lesna.pl/pl/trasa6.html>

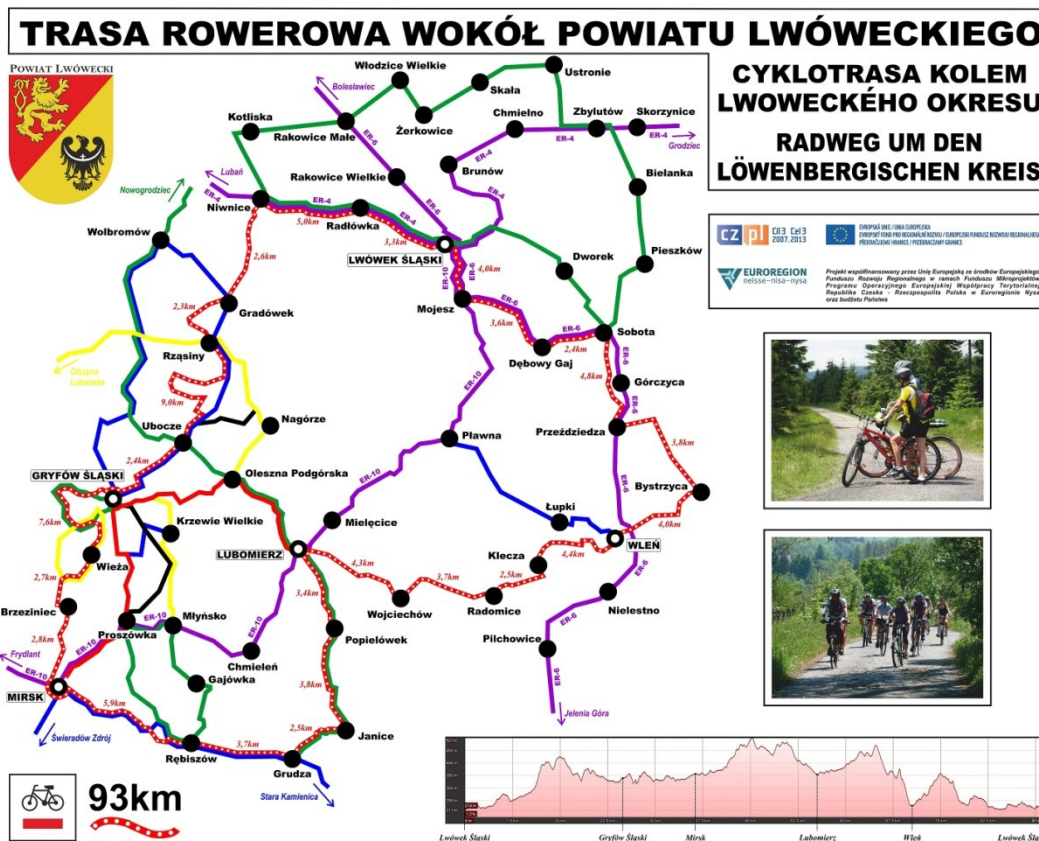
¹⁰⁵ patrz <http://radweg-viaregia.eu>, <http://geo.viaregia.org/pub/> i <http://geo.viaregia.org/testbed/index.pl?objid=12966> oraz http://www.umwd.dolnyslask.pl/fileadmin/user_upload/EWT/Pawlus/Woj_dolnoslaskie_w_projekcie_Via_Regia_Plus.pdf#19 w powiązaniu z <http://www.wbu.wroc.pl/5.3.3/> i http://www.wbu.wroc.pl/5.3.3/get/Sw_Jakub_folder.pdf

Ilustracja 5-17: Trasy rowerowe w okolicy Zgorzelca (m.in. ER-4)



Źródło: SP Żary 2015

Ilustracja 5-18: Trasy rowerowe w okolicy Lwówka Śląskiego (m.in. ER-2, 4, 6 i 10)



Źródło: SP Lwówek Śl. b. d. w.

6 Tworzenie transgranicznych euroregionalnych sieci szlaków – wyzwania i perspektywy

6.1 Podsumowanie i wnioski z analizy

Najważniejsze wnioski z analizy opisane są krótko w poniższej macyzy SWOT. Odnosi się ona do celu, jakim jest stworzenie spójnych sieci szlaków.

Tabela 6-1: Mocne i słabe strony, szanse i zagrożenia przy tworzeniu spójnych euroregionalnych sieci szlaków

Mocne strony (korzystne warunki regionalne)	Słabe strony (niekorzystne warunki regionalne)
<ul style="list-style-type: none"> wysoka atrakcyjność krajobrazu przyrodniczego i kulturowego możliwość łączenia turystyki rowerowej z turystyką wodną, kulturową, przyrodniczą i zdrowotną bardzo dobra infrastruktura w postaci w dużej mierze kompletnej sieci szlaków rowerowych po stronie niemieckiej łącznie z oznakowaniem i innymi elementami infrastruktury niezbyt długie już wybudowane odcinki tras rowerowych po polskiej stronie istnienie szczegółowych koncepcji rozwoju sieci szlaków rowerowych w euroregionach PRO EUROPA VIADRINA i Sprewa-Nysa-Bóbr oraz opracowanie koncepcji w województwach zachodniopomorskim i dolnośląskim w znacznym stopniu wystarczająca liczba i gęstość możliwości przekraczania granicy 	<ul style="list-style-type: none"> niezadowalający stan techniczny i słabe oznakowanie w przypadku niektórych już wyznaczonych szlaków dotychczas rozproszona, niespójna infrastruktura komunikacji rowerowej po polskiej stronie „polityka zaściankowa” – nadmierna koncentracja na partykularnych interesach, w szczególności podmiotów samorządowych niedostateczna komunikacja i koordynacja międzysamorządowa, międzyregionalna i transgraniczna pomiędzy decydującymi aktywnymi podmiotami niedostateczne określenie priorytetów wśród tras planowanych w koncepcjach zbyt małe środki własne na realizację planowanych tras i infrastruktury brak możliwości przekroczenia granicy w kilku strategicznie ważnych punktach
Szanse (korzystne warunki zewnętrzne)	Zagrożenia (niekorzystne warunki zewnętrzne)
<ul style="list-style-type: none"> rosnąca popularność turystyki rowerowej, również w Polsce rosnąca gotowość uwzględniania potrzeb określonych grup docelowych rosnąca świadomość konieczności współpracy między samorządami i regionami częściowo ponownie wzmocnione zaangażowanie wyższych szczebli administracyjnych środki wsparcia na modernizację ścieżek rowerowych i wypełnienie luk w sieci (w Brandenburgii) środki wsparcia na budowę dróg rowerowych w codziennej komunikacji (w województwie lubuskim) działania na szczeblu europejskim i krajowym na rzecz rozbudowy sieci tras 	<ul style="list-style-type: none"> niekompatybilność ważnych elementów sieci szlaków, np. w zakresie oznakowania pogorszenie dostępności regionu transportem publicznym (zamknięcie niektórych linii, zbyt mały tabor) zmniejszenie dofinansowania dostępnego na rozbudowę i utrzymanie tras i infrastruktury różnice w strukturach administracyjnych po obu stronach granicy i związane z tym trudności w znalezieniu adekwatnych partnerów kooperacyjnych częściowo niewyjaśniona właściwość nadrzędnych szczebli administracyjnych zmiany osobowe i polityczne po wyborach (brak ciągłości)

6.2 Wnioski

Z analizy wynikają omówione poniżej wnioski dotyczące warunków i wymogów rozwoju euro-regionalnej sieci szlaków. Na przykładzie euroregionów PRO EUROPA VIADRINA i Sprewa-Nysa-Bóbr wypracowano kryteria, które co do zasady mogą znaleźć zastosowanie we wszystkich czterech euroregionach wzdłuż granicy polsko-niemieckiej.

6.2.1 Dalsza procedura

Na podstawie opracowanej analizy rekomendujemy następujące działania w euroregionach w celu realizacji spójnych transgranicznych sieci szlaków:

- Organizacja procesu komunikacji i koordynacji: międzygminnej, regionalnej, międzyregionalnej i transgranicznej. W tym celu rekomendujemy utworzenie transgranicznego Okrągłego Stołu lub Grupy Roboczej ds. „Euroregionalnej Sieci Szlaków”.
- Ustalenie odpowiedzialności za planowanie i projektowanie, budowę, oznakowanie, infrastrukturę turystyczną, utrzymanie i promocję.
- Wyjaśnienie podstawowych transgranicznych zasad i kryteriów, które powinny obowiązywać przy wyborze, wyznaczeniu, oznakowaniu, budowie i wyposażeniu sieci szlaków, w miarę możliwości uzgodnienie wspólnych standardów.
- Zestawienie istniejących szlaków i tras planowanych z polskiej i niemieckiej części na podstawie analizy i istniejących już koncepcji. Zostało to przeprowadzone na przykładzie Euroregionu PRO EUROPA VIADRINA i udokumentowane na opracowanej mapie, patrz załącznik.
- Uzgodnienie priorytetowych tras i łączników w euroregionalnej sieci szlaków.
- Wyjaśnienie sposobu finansowania (udział własny / dofinansowanie)
- Realizacja wybranych elementów sieci szlaków.
- Wspólna transgraniczna promocja sieci szlaków.
- Zapewnienie utrzymania sieci szlaków i jej elementów.

Istotne uwagi dotyczące poszczególnych aspektów dalszych działań zostały streszczone w poniższym rozdziale końcowym.

6.2.2 Wskazówki dotyczące realizacji

Poniżej przedstawione są - wypracowane na podstawie analizy - wskazówki i założenia dotyczące poszczególnych aspektów rozwoju sieci szlaków, których wdrożenie wydaje się konieczne lub najbardziej obiecujące w konkretnych warunkach polsko-niemieckiego pogranicza. W ramach niniejszej analizy mogą to być tylko wstępne sugestie prowadzące do intensywniejszego rozpatrzenia wskazanych punktów w ramach zarysowanych powyżej działań.

6.2.2.1 Kryteria doboru szlaków jako części euroregionalnej sieci szlaków

Następujące kryteria powinny być uwzględnione przy określeniu priorytetowych tras lub odcinków tras stanowiących część euroregionalnej sieci szlaków:

- dostępność danego szlaku z drugiej strony granicy oraz z innych szlaków i PTZ,
- włączenie danego szlaku do całościowej koncepcji oraz do szlaków wyższego rzędu,
- skomunikowanie danego szlaku z sieciami szlaków regionów ościennych oraz ze szlakami niższego rzędu na szczeblu lokalnym,
- kwalifikowalność danego szlaku jako moduł szlaków tematycznych i okrężnych,
- potencjalne powiązanie z innymi możliwościami rekreacji (np. turystyka przyrodnicza i kulturowa) i środkami transportu (np. prom, kajaki, statki pasażerskie),

- atrakcyjność przebiegu trasy, krajobrazu lub celów przy szlaku, łącznie z infrastrukturą turystyczną i obsługą,
- adekwatność do potrzeb: uwzględnienie znaczenia danej trasy dla ruchu codziennego i rekreacji w odniesieniu do głównych grup docelowych,
- zintegrowanie istniejącej infrastruktury, o ile zapewniona jest odpowiednia nawierzchnia, bezpieczeństwo w ruchu drogowym, oznakowanie i obsługa na istniejącym odcinku szlaku oraz
- możliwość wypromowania szlaku w regionie, w Polsce i w Niemczech i jeszcze dalej; oczywiście wspiera to atrakcyjna nazwa i udane logo.

Pewną rolę może odgrywać w szczególności kwestia, jaka część planowanej trasy jest już wybudowana, tak iż budowa nowej ścieżki lub wypełnienie luk mogą być zrealizowane stosunkowo mniejszym nakładem środków. Tak na przykład w Europejskim Związku Parków na Łużycach sieć szlaków po stronie niemieckiej jest kompletna, natomiast po polskiej stronie ścieżki istnieją między granicą w Zasiekach i Brodami oraz między Łęknicą a Cielmowem koło Tuplic. Uwzględniając to utworzenie transgranicznej trasy okrężnej w obszarze Związku Parków powinno być zatem możliwe przy umiarkowanych nakładach finansowych (por. rozdział 5.3.2).

6.2.2.2 Zasadnicze uwagi na temat sieci szlaków

Podstawy stworzenia euroregionalnych sieci szlaków istnieją po obu stronach granicy – z tą różnicą, że po niemieckiej stronie z wyjątkiem ewentualnego wypełnienia luk ponadregionalna sieć szlaków jest już kompletna, natomiast po polskiej stronie w większości znajduje się w fazie koncepcyjnej.

Istotna potrzeba rozbudowywania infrastruktury szlaków turystycznych istnieje przede wszystkim po stronie polskiej. Przy tym, patrząc na koszty budowy i utrzymania z jednej strony oraz na dostępne środki z drugiej, zaleca się, żeby rozbudowa sieci szlaków została podjęta sukcesywnie - systematycznie i stopniowo krok po kroku. Osiągnięcie ilości zbudowanych lub wyznaczonych ścieżek jak w pewnych częściach pogranicza, które już zostały wyposażone w bardzo gęstą sieć szlaków, przy tym nie musi być decydującym kryterium. W szczególności mając na uwadze przeciętnych użytkowników, którzy chcą korzystać z transgranicznych ofert turystycznych, należałoby jednak w każdym razie zwrócić uwagę na to, aby zachować wypracowane standardy i tym samym nie dopuścić do istotnych różnic oraz obniżenia jakości tworzonych tras oraz związanego z nimi oznakowania i infrastruktury, żeby jednolitość i ciągłość standardów mogły zostać zachowane.

Tym ważniejsze jest zatem skupienie się na wybranych, szczególnie obiecujących przedsięwzięciach z uwzględnieniem sformułowanych powyżej kryteriów. Decydujące znaczenie przypada zatem wyborowi szlaków, które będą rozwijane priorytetowo, spośród istniejących obszernych koncepcji szlaków.

Dla Euroregionu PRO EUROPA VIADRINA uczyniono pierwszy przykładowy krok w kierunku ustalenia takich priorytetów poprzez zestawienie istniejących szlaków rowerowych oraz najważniejszych planowanych projektów na poglądowej mapie (patrz załącznik).

6.2.2.3 Tworzenie połączeń z innymi szlakami / włączanie do sieci nadrzędnych

Ważne przy tworzeniu koncepcji danego szlaku rowerowego jest zadbanie o jego połączenie z innymi szlakami i tym samym włączenie go w nadrzędne lub sąsiadujące sieci szlaków, przez co unika się tworzenia „samotnych wysp”. Z zasady każdy szlak rowerowy powinien w co najmniej dwóch punktach (np. na początku i na końcu) być połączony z innymi szlakami rowerowymi.

Z drugiej strony zapewnione powinno być też połączenie z układami szlaków niższego rzędu (szlaki lokalne). Te bardzo dobrze tworzą dostęp do celów i obszarów, które nie leżą bezpośrednio przy szlaku wyższego rzędu.

6.2.2.4 Dostęp za pomocą transportu publicznego

Skomunikowanie szlaków rowerowych z transportem publicznym, a ze względu na możliwość przewozu rowerów przede wszystkim z transportem kolejowym w nie bardzo wielkich odstępach, przyczynia się istotnie do dostępności i atrakcyjności szlaków. Ma to szczególne znaczenie dla ważnej grupy docelowej turystów na wypadach jednodniowych. To nie musi koniecznie oznaczać, że sam przebieg trasy należy planować tylko wzdłuż linii dworców kolejowych. Zadać należy jednak o to, aby od węzłów PTZ można było dojechać do szlaku rowerowego trasą/ścieżką o takiej samej jakości jak nasz szlak, i o to, aby w punktach węzłowych istniał odpowiedni system informacji i oznakowania.

6.2.2.5 Przejścia graniczne

Zasadniczo liczba polsko-niemieckich przejść granicznych z funkcją turystyczną oceniana jest jako wystarczająca. Dla większości potencjalnych transgranicznych połączeń szlaków wymagane możliwości przekroczenia granicy już istnieją (np. most Zelz-Siedlec dla Szlaku Okrężnego Geoparku Łuku Mużakowa; por. rozdział 5.3.2).

Jest jednak kilka nielicznych przypadków, w których dodatkowe przejścia – w szczególności przeprawy przez Odrę i Nysę Łużycką – stanowiłyby istotną poprawę drożności przestrzeni i możliwości korzystania ze szlaków turystycznych, jak np. połączenie promowe Urad-Aurith, dla korzystania ze Wstęgi Odry i Doliny Szlauby oraz z nadrzędnych szlaków po obu stronach Odry, oraz most Siekierki-Nerüdnitz (Bienenwerder, patrz Ilustracja 6-1) dla połączenia Jeziora Morzycko ze Szlakiem Kolei Oderbruchbahn i Szlakiem Rowerowym Odra-Nysa. Kolejną opcję stanowią „promy na żądanie”.

Ilustracja 6-1: Urywające się połączenia transgraniczne to wyjątek, ale niekiedy jeszcze ograniczają drożność terenu (tu: most w Bienenwerder)



Źródło: zdjęcia własne

6.2.2.6 Przebieg szlaków – atrakcje dla turystów rowerowych

Przebieg szlaków ponadregionalnych powinien kierować się w znacznej mierze atrakcyjnością szlaku dla rowerzystów. Może to dotyczyć atrakcyjności samego szlaku (np. przebieg po starym nasypie kolejowym), atrakcyjności krajobrazu, przez który prowadzi (np. parki narodowe, rezerваты) lub celów położonych niedaleko szlaku. Ważne jest też wzięcie pod uwagę, iż turyści rowerowi powinni mieć przy szlaku możliwość skorzystania z gastronomii i noclegów.

Odwrotnie nie jest wymagane a często nie jest też sensowne, aby szlak prowadził bezpośrednio wzdłuż wszystkich atrakcji. W szczególności szlaki dalekobieżne muszą mieć jasny logiczny przebieg, co oznacza, że nie każda miejscowość i nie każda atrakcja turystyczna może być bezpośrednio przy takim szlaku. Dostęp lokalny należy zagwarantować poprzez skomunikowanie szlaków ponadregionalnych ze szlakami lokalnymi i gminnymi. Unikać należy ponadto przebiegu równoległego szlaków obok siebie w bezpośredniej bliskości.

6.2.2.7 Budowa nawierzchni i utrzymanie

Jak już wspomniano w rozdziale 6.2.2.2, znaczne nakłady na budowę nawierzchni oraz na utrzymanie szlaków i infrastruktury a także ograniczone dostępne na to środki powodują, iż należy dokonywać rygorystycznego wyboru szlaków do realizacji z uwzględnieniem kryteriów wskazanych w rozdziale 6.2.2.1.

Z drugiej strony należy ustalić standardy jakościowe, których należy też dochowywać, a zapewniają one, że utworzone szlaki rzeczywiście przynoszą oczekiwane od nich korzyści. W tym kontekście szczególnie niemiecka strona zebrała wiele doświadczenia, które powinno być transgranicznie przeanalizowane i wykorzystane.

Należy również wykorzystać gotowość zarządców lasów, dróg wodnych i linii kolejowych do współpracy przy tworzeniu niedrogich wariantów przebiegu szlaków drogami leśnymi, po koronach wałów przeciwpowodziowych i po byłych nasypach kolejowych.

Mając na uwadze późniejszą kontrolę, konserwację i utrzymanie szlaków oraz związanej z nimi infrastruktury ważne jest, aby uregulować w sposób wiążący odpowiedzialność, finansowanie i organizowanie tych działań jeszcze przed powstaniem szlaków.

6.2.2.8 Oznakowanie (tablicami)

Właściwe jednolite oznaczenie (oznakowanie) euroregionalnych szlaków rowerowych jest jednym z istotnych warunków możliwości ich promowania. Jednocześnie jest to duże wyzwanie w procesie rozwoju euroregionalnej sieci szlaków rowerowych, jak pokazuje przykład Szlaku Rowerowego Beeskow-Sulęcín. Tutaj nie udało się jeszcze zrealizować transgranicznie jednolitego oznakowania. Różne systemy oznakowania w Polsce i Niemczech (patrz rozdział 4.2.6.2) powodują konieczność specjalnych uzgodnień i poszukiwania wspólnych rozwiązań. Propozycje omawiane podczas warsztatów we Frankfurcie n. Odrą (podwójne oznakowanie, tablica informacyjna na granicy przedstawiająca różnice w oznakowaniu) mogą być pomocne. Praktyka na szlaku „Green Velo” w województwach Polski Wschodniej (por. Ilustracja 4-30) stanowi kolejną alternatywę, mianowicie opatrzenie stosowanych w Polsce znaków dodatkowo również logiem (patrz poniżej).

Ilustracja 6-2: Niemieckie i polskie oznakowanie szlaku rowerowego Beeskow-Sulecin / możliwe kompromisowe rozwiązanie sprawy oznakowania w Polsce zgodnie z rozporządzeniem z 2013 roku



Źródła: po lewej stronie: Friedland/Sulecin; po prawej stronie: grafika własna na podstawie infor.pl (patrz przypis nr 56)

Ponieważ szlaki, które wejdą w skład euroregionalnych, transgranicznych szlaków rowerowych po niemieckiej stronie są już rozbudowane jako drogi rowerowe i zostały wyposażone w infrastrukturę, ich odpowiednie oznakowanie w ramach nowo powstających szlaków transgranicznych będzie decydującym działaniem w realizacji tego zadania. Modyfikacja systemu oznakowania i informacji obejmować będzie oprócz oznakowania nowych euroregionalnych szlaków również włączenie do drogowskazów celów z drugiej strony granicy oraz zapewnienie informacji w kilku językach.

Kolejnym godnym uwagi aspektem jest, w obliczu oczekiwanej mniejszej gęstości sieci szlaków po polskiej stronie, rozważenie zastosowania drogowskazów w punktach węzłowych (por. rozdział 4.2.6.2).

6.2.2.9 Finansowanie

Finansowanie budowy i utrzymania szlaków, oznakowania i dodatkowej infrastruktury jest po obu stronach granicy krytycznym punktem, zarówno w odniesieniu do środków własnych, jak i możliwego dofinansowania. Ten ważny zakres tematyczny nie mógł być poddany w ramach przedkładanej analizy bardziej szczegółowemu badaniu, wymagana on jednak od początku znacznego skupienia uwagi współpracujących podmiotów.

Decydujące jest, aby od początku przyjąć jasne ustalenia w sprawie odpowiedzialności i procedur, w których współpracujące podmioty w wiążący sposób przyjmują na siebie zobowiązania również natury finansowej. Ponadto ważną rolę odgrywa znajomość dostępnych możliwości i konkretnych warunków uzyskania dofinansowania.

Tak np. Brandenburgia udostępnia środki z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) oraz programu landowo-federalnego Gemeinschaftsaufgabe na modernizację istniejącej ponadregionalnej turystycznej sieci szlaków rowerowych oraz odpowiednie wypełnienie luk. Wymaga to jednak na szczeblu powiatów odpowiednich właściwości i procedur w celu udzielenia wsparcia (patrz Landtag BB 2015). W województwie lubuskim natomiast budowa dróg rowerowych o znaczeniu w codziennej komunikacji rowerowej może również uzyskać wsparcie z EFRR w ramach Kontraktu Lubuskiego, na podstawie Regionalnego Programu Operacyjnego Lubuskie 2020 (UMWL 2015 w powiązaniu z ZWL 2015, str. 121ff.).

Ponadto rozważyć należy również takie źródła dofinansowania jak INTERREG VA (oś priorytetowa I / cel tematyczny nr 6 Programu Współpracy Brandenburgia-Polska 2014-2020), LEADER oraz ewentualne inne programy.

6.2.2.10 Komunikacja i marketing

W procesie tworzenia euroregionalnych sieci szlaków kluczową rolę odgrywa komunikacja między aktywnymi podmiotami. Muszą zostać stworzone struktury pozwalające na ciągłą wymianę informacji we wszystkich istotnych kwestiach. Jak pokazał proces opracowywania niniejszej analizy, bardzo pożyteczne było uświadomienie sobie elementów wspólnych i różnic w objętych pracami obszarach tematycznych ale też naświetlenie ich w sytuacji wyjściowej oraz wyznaczonych celach. Dyskurs na temat właściwych wniosków wynikających z tego dla dalszego rozwoju euroregionalnej sieci szlaków musi teraz nastąpić i zaowocować konkretnymi działaniami.

Nie mniej ważne niż komunikacja wewnętrzna między podmiotami euroregionalnymi jest komunikacja zewnętrzna zarówno całego procesu opracowywania euroregionalnej sieci szlaków jak i promocja samej sieci lub jej poszczególnych szlaków.

Przy promocji należy przede wszystkim mieć na uwadze, iż kieruje się ona potrzebami grup docelowych, oraz że promować należy tylko to, co faktycznie istnieje. Transgraniczne szlaki rowerowe należy zatem promować dopiero wtedy, kiedy będą po obu stronach istnieć w takiej jakości, która sprosta oczekiwaniom potencjalnych użytkowników.

Również wszystkie istotne podmioty, czyli także firmy i osoby prywatne, z siedzibą poza euroregionem, ale działające na jego terenie, powinny być włączone do promocji euroregionalnej sieci szlaków. System informacji turystycznej i marketing powinny być uzgadniane transgranicznie i wspólnie realizowane, aby goście przebywających po jednej stronie granicy zainteresować ofertą i celami w kraju sąsiada.

6.2.2.11 Synergie

Dalsze synergie wynikają z powiązania turystyki rowerowej z innymi rosnącymi obszarami, takimi jak turystyka wodna, kulturowa, przyrodnicza i zdrowotna. Właśnie na wodach polsko-niemieckiego pogranicza istnieją, jak pokazano w rozdziale 2.3 różnorodne możliwości tworzenia atrakcyjnych transgranicznych ofert turystycznych. Spektrum sięga od regularnych połączeń promowych (np. Urad-Aurith) i „promów na żądanie” jako uzupełnienie poprzez spływy kajakowe (np. na Nysie Łużyckiej) i oferty dla jachtów motorowych (np. Sprewa-Odra-Warta) aż po statki pasażerskie (np. „Odra dla turystów”). Przy tym należy mieć na uwadze, iż ze względu na warunki hydrologiczne na Odrze i jej dopływach raczej przewagę mają mniejsze jednostki.

6.2.2.12 Kompetencje i koordynacja

W sprawie właściwości instytucjonalnej wiele stwierdzeń zostało przedstawionych w rozdziałach wcześniejszych. Pewnym jest, że właściwość i kompetencje we wszystkich zadaniach i działaniach służących tworzeniu euroregionalnej sieci szlaków muszą być ustalone jak najwcześniej. Wiele właściwości (kompetencji) ustalona jest z góry, ponieważ np. wynikają z zadań ustawowych podmiotu odpowiedzialnego za dany typ drogi lub za obowiązek organizacji ruchu drogowego. W związku z tym ważne jest wczesne stworzenie zestawienia podmiotów uczestniczących w procesie, ich właściwości oraz właściwości osób trzecich, które ewentualnie jeszcze do tego procesu współpracy powinny być włączone.

Niniejsza analiza nie mogła pod tym względem być bardzo pogłębiona. Okazało się jednak, że istniejące asymetrie między stroną polską i niemiecką we właściwościach i kompetencjach często mają negatywne skutki w procesach współpracy. Tym bardziej jest konieczne odpowiednie zorganizowanie transgranicznej komunikacji i koordynacji, ale również komunikacji i koordynacji wewnątrz pomiędzy partnerami niemieckimi i pomiędzy partnerami polskimi. Ma to znaczenie przede wszystkim wtedy, kiedy muszą być włączeni partnerzy ze szczebli nadrzędnych, aby móc rozwiązać pewne kwestie merytoryczne. W tym kontekście wskazywano podczas spotkań w projekcie w szczególności na konieczność większego zaangażowania Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego. Z brandenburskich ministrów pojawiła się natomiast sugestia, aby partnerzy regionalni porozumieli się jak najdalej idąco między sobą, a następnie z koncepcją uzgodnioną w regionie zwracali się do mini-

sterstw rządu krajowego lub koordynatora ds. komunikacji rowerowej i krajowej agencji rozwoju turystyki Tourismusmarketing Brandenburg GmbH.

W zakresie transgranicznej koordynacji procesu rozwoju euroregionalnej sieci szlaków turystycznych wzgl. sieci szlaków rowerowych euroregiony uczyniły pierwszy krok niniejszą koncepcją, stanowiącą ważny impuls. W dalszym ciągu tego procesu należy wyjaśnić, czy euroregiony dalej mogą czy też powinny pełnić tę funkcję i jakie środki muszą zostać im udostępnione, aby mogły to zadanie wypełnić. W zakresie koordynacji w obszarach krajowych podczas warsztatów postulowany był większy udział jednostek nadrzędnych, np. Urzędu Marszałkowskiego.

W niektórych aspektach cząstkowych wydaje się celowe rozważenie podziału kompetencji w koordynacji, np. w kwestiach promocji przyznanie odpowiedniej roli organizacjom i federacjom turystycznym.

6.3 Perspektywy

Niniejsza analiza będzie stanowić dla euroregionów element wyjściowy, na bazie którego będą one mogły kształtować we własnym zakresie proces rozwoju transgranicznych euroregionalnych sieci szlaków turystycznych. Teraz od podmiotów aktywnie działających w euroregionach i od ich partnerów zależeć będzie, jak będą ten proces prowadzić i jak odpowiedzą na pytania, które w ramach niniejszej analizy mogły zostać omówione najwyżej wstępnie.

7 Bibliografia i źródła

- ADFC 2015 Allgemeiner Deutscher Fahrradclub: Deutschland per Rad entdecken 2015/2016. Brema, 2015. URL: <http://www.adfc.de/deutschland/alle-routen/uebersicht-aller-routen-aus-deutschland-per-rad-entdecken> oraz podstrony bądź bezpośrednio: <http://www.adfc.de/epaper/2015/16/pdf/DeutschlandperRadentdecken201516.pdf>, dostęp: 07.09.2015.
- ADFC 2015a Kriterien und Empfehlungen für Radfernwege, Mountainbike-Regionen und städtetouristische Angebote per Rad für die Aufnahme in „Deutschland per Rad entdecken“ 2015/2016. Brema, 2015. URL: http://www.adfc.de/files/2/8/524/Kriterien_und_Empfehlungen_Deutschland_per_Rad_entdecken.pdf, dostęp: 17.09.2015
- ADFC 2015b Allgemeiner Deutscher Fahrradclub: Die zehn Kriterien für die Sternerrouten. Brema, 2015. URL: http://www.adfc.de/5088_1, dostęp: 17.09.2015
- ADFC/SRL b. d. w. Allgemeiner Deutscher Fahrradclub Bundesverband und Berufsverband der Stadt und Raumplaner: Radwegbau in Wald und Flur (FAF-Entwurf 11 "Radwegoberfläche im Außenbereich"). Brema, b. d. w. URL: <http://www.adfc.de/files/2/110/111/FAF11.pdf>, dostęp: 16.09.2015.
- AI Letschin 2012 Arbeitsinitiative Letschin e. V.: Jakobswege im deutsch-polnischen Grenzraum / Drogi św. Jakuba na pograniczu polsko-niemieckim. Letschin, 2012. URL: <http://www.deutsch-polnische-jakobswege.de/index.php?id=12>, dostęp: 02.09.2015.
- BMVBS 2012 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Nationaler Radverkehrsplan 2020. Berlin, 2012. URL: <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/fahrradverkehr-nationaler-radverkehrsplan.html> bądź <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Fahrrad/nationaler-radverkehrsplan-2020.pdf>, dostęp: 02.09.2015.
- BMVI 2014 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Radverkehr in Deutschland - Zahlen, Daten, Fakten. Berlin, 2014. URL: <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Fahrrad/radverkehr-in-zahlen.html>, dostęp: 16.09.2015
- CBOS 2012 Centrum Badań Opinii Społecznej: Komunikat badań BS/119/2012 - "Polacy na rowerach". Warszawa, 2012. URL: http://www.cbos.pl/SPISKOM.POL/2012/K_119_12.PDF, dostęp: 16.09.2015.
- DAV 1998 Deutscher Asphaltverband e.V. (wyd.): Radwege planen und bauen mit Asphalt. Monachium, 1998. URL: <http://www.asphalt.de/media/exe/134/a8b45e549e168f000e7130ac8db45dc8/radwege.pdf>, dostęp: 16.09.2015.
- DTV 2010 Deutscher Tourismusverband Service GmbH: Das neue Radnetz für Deutschland. Berlin, 2010. URL: <http://www.radnetz-deutschland.de/radnetz-deutschland.html>, dostęp: 07.09.2015
- DTV 2015 Deutscher Tourismusverband Service GmbH: Gute Fahrt im Radnetz Deutschland. Berlin, 2015. URL: <http://www.radnetz-deutschland.de/d-routen.html> oraz podstrony, dostęp: 07.09.2015.

- ER PEV 2001 Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu „Pro Europa Viadrina”: Program Sieci Szlaków Rowerowych w Euroregionie Pro Europa Viadrina opracowany dla Stowarzyszenia Gmin Polskich Euroregionu „Pro Europa Viadrina”. Gorzów Wlkp., 2001.
- ER SNB 2009 Stowarzyszenie Gmin RP Euroregionu „Sprewa-Nysa-Bóbr”: Aktualizacja koncepcji urbanistycznej wytyczenia szlaków rowerowych w Euroregionie "Sprewa-Nysa-Bóbr". Zielona Góra, 2009.
 URL: http://euroregion-snb.pl/inne_aktynosci, dostęp: 17.09.2017
- ER SNB 2013 Euroregion Spree-Neiße-Bober: Grenzüberschreitendes Entwicklungs- und Handlungskonzept der Euroregion Spree-Neiße-Bober / Sprewa-Nysa-Bóbr 2014-2020. Guben/Gubin, 2013.
 URL: <http://www.euroregion-snb.de/de/3xcms/config/uploads/dkat6mit121.pdf>, dostęp: 08.09.2015.
- ERA-EWV-FERP b. d. w. European Ramblers Association - Europäische Wandervereinigung - Federation Européenne de la Randonnée Pédestre: Was sind die E-Wege? / Markierung der Fernwanderwege. Kassel, b. d. w.
 URL: <http://www.era-ewv-ferp.com/de/wandern-in-europa/e-wege> oraz <http://www.era-ewv-ferp.com/de/wandern-in-europa/e-wege/markierung-der-e-wege>, dostęp: 16.09.2015.
- ECF 2015 European Cyclists' Federation: EuroVelo / Routes. Bruksela, 2015.
 URL: <http://www.eurovelo.org/routes/#>, dostęp: 07.09.2015.
- EURO INVEST b. d. w. Zachodnie Centrum Konsultingowe „EURO INVEST” Sp. z o.o.: Analiza potrzeb w zakresie możliwości transgranicznego wykorzystania dróg wodnych w gminach: Gorzów Wlkp., Bogdaniec, Drezdenko, Górzycza, Kostrzyn, Santok, Słubice, Skwierzyna, Witnica oraz Zwierzyn. Gorzów Wlkp., b. d. w. (2006). URL: <http://www.gorzow.pl/przystan/rozwoj-miasta/opracowania-opinie-i-projekty/lacza-nas-rzeki>, dostęp: 18.09.2015.
- FNP b. d. w. Fundacja Natura Polska (wyd.): Mapa turystyczna - Tradycje ceramiczne na Łuku Mużakowa / Touristische Karte - Töpfertraditionen im Muskauer Faltenbogen. Żary, b. d. w.
 URL: <http://ceramikapogranicza.eu/>, dostęp: 18.09.2015.
- Friedland/Sulęcín b. d. w. Stadt Friedland/Gemeinde Sulęcín: Bestandsaufnahme und Dokumentation entlang des deutsch-polnischen Radweges / Inwentaryzacja i dokumentacja obiektów wzdłuż niemiecko-polskiej trasy rowerowej Beeskow-Friedland-Sulęcín. Friedland/Sulęcín, b. d. w.
<http://www.radwege-friedland.de/buch.html>, dostęp: 18.09.2015
- GDDKiA 2009 Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Departament Studiów, Wydział Studiów w Krakowie, Zespół ds. Ścieżek Rowerowych: Raport Wstępny "Ruch rowerowy w Polsce na tle innych krajów UE". Warszawa – Kraków, 2009.
 URL: http://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/i/infrastruktura-rowerowa_3000/documents/rowery_info.pdf, dostęp: 16.09.2015.
- Geopark b. d. w. Geopark Muskauer Faltenbogen: Themenrouten / Rowerem przez Geopark (w tym mapa poglądowa). Döbern, b. d. w.
 URL: <http://www.muskauer-faltenbogen.de/de/geopark-erleben/geopark-per-rad/themenrouten.html> / <http://www.muskauer-faltenbogen.de/pl/rowerem-przez-geopark.html>, dostęp: 08.09.2015.
- Hajduk 2007 Sławomira Hajduk: Szlaki turystyczne jako element integracji regionów transgranicznych. W: Człowiek i Środowisko 31 (3-4) 2007, str.

- 87-105. Warszawa. URL: https://www.igpim.pl/publikacje/str07_3-4/Hajduk.pdf, dostęp: 18.09.2015.
- HBR BB 2008 Hinweise zur wegweisenden Beschilderung des Radverkehrs (HBR Brandenburg). MIL Brandenburg, Poczdam 2008. URL: <http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.138485.de>, dostęp: 17.09.2015.
- HBR RP 2014 HBR - Hinweise zur wegweisenden und touristischen Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz. Fortschreibung 2014. Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz. Moguncja, 2014. URL: http://www.radwanderland-fachportal.de/dokumente/upload/eaf69_hbr_web2014.pdf, dostęp: 16.09.2015
- ift 2013 ift Freizeit- und Tourismusberatung: Fortschreibung des Tourismuskonzeptes für den Landkreis Spree-Neiße. Kolonia/Poczdam, 2013. URL: <http://www.lkspn.de/media/file/tourismus/tourismuskonzeptba.pdf>, dostęp: 08.09.2015.
- irt 2013 Instytut Rozwoju Terytorialnego: Założenia do Dolnośląskiej Polityki Rowerowej 2014 – 2020. Wrocław, 2013. URL: http://www.irt.wroc.pl/strona-83-dolnoslaska_polityka_rowerowa.html, dostęp: 18.09.2015.
- IS.RADWEG 2015 IS.RADWEG. Informationsservice Detlef Kaden: Europaradweg R1. Panketal, 2015. URL: <http://www.r1-radweginfo.de>, dostęp: 07.09.2015.
- Landtag BB 2015 Landtag Brandenburg: 6. Wahlperiode, Drucksache 6/665. Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage Nr. 207 der Abgeordneten Dierk Homeyer und Rainer Genilke, CDU-Fraktion, Drucksache 6/485. Geplante Maßnahmen im touristischen Radwegebau. Poczdam, 2015. URL: http://www.parldok.brandenburg.de/parladoku/w6/drs/ab_0600/665.pdf, dostęp: 18.09.2015.
- M&G Consulting 2014 M&G Consulting Marketing: Projekt Tras Rowerowych EuroVelo w Polsce. Warszawa, 2014. URL: <http://www.mgconsulting.pl/eurovelo-w-polsce.html>, dostęp: 07.09.2015
- MIL 2011 Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg: Karten der straßenbegleitenden Radwege an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. Poczdam, 2011. URL: <http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.138508.de>, dostęp: 17.09.2015
- MIL 2015a Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg: Fahrradverkehr im Land Brandenburg. Poczdam, 2015. URL: <http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.138480.de>, dostęp: 17.09.2015
- MIL 2015b Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg: Fahrradland Brandenburg gründet AG. Fahrradfreundliche Kommunen nun auch in Brandenburg. Poczdam, 2015. URL: <http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.390920.de>, dostęp: 17.09.2015
- MGO 2012 Marketing-Gesellschaft Oberlausitz-Niederschlesien mbH: Radwandern in der Lausitz. Budziszyn, 2012. URL:

- http://www.oberlausitz.com/download/ferien/Lausitz_BR_Radwander_n_DE.pdf, dostęp: 07.09.2015.
- MOL 2013 Landkreis Märkisch-Oderland: Radwanderwege-Konzept des Landkreises Märkisch-Oderland. Seelow, 2013. URL: <http://maerkisch-oderland.de/cms/upload/pdf/touristische-we-ge/Aenderungen2013/RadwanderwegekonzeptBeschluss20032013.pdf>, dostęp: 17.09.2015.
- NaturFreunde b. d. w. "Die NaturFreunde" Verein für Umweltschutz, Touristik und Kultur Landesverband Brandenburg e. V.: Natur- und Kulturwege im Lebusser Land. Poczdam, b. d. w. URL: <http://www.lebuser-land.org/text/generell/frames.html> oraz podstrony, dostęp: 08.09.2015.
- pro gastrā b. d. w. pro gastrā Gastgewerbe GmbH Cottbus / Rad-Reise-Partner Niederlausitz: Park-Kult-Tour. Chociebuż, b. d. w. URL: http://radreisepartner-spreewald-lausitz.de/tour_7_0_Park-Kult-Tour, dostęp: 08.09.2015.
- P.S.O. b. d. w. P.S.O. Projektservice Oderland UG: Auf Entdeckungstour im Oderland. Letschin, b. d. w. URL: http://www.oderbruch-warthe.de/cms/upload/bilder/startseite/Flyer_gesamt_20130528_web.pdf, dostęp: 18.09.2015.
- PTTK 2012a Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze: Turystyka rowerowa w zjednoczonej Europie. Warszawa, 2012. URL: http://www.narowerze.pttk.pl/pliki/turystyka_rowerowa_w_zjednoczonej_europie_pttk_2012.pdf, dostęp: 18.09.2015.
- PTTK 2012b Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze: Rowerem przez Polskę - działania podejmowane przez Polskie Towarzystwo Turystyczno - Krajoznawcze w dziedzinie turystyki rowerowej. Gdańsk, 2012. URL: http://www.narowerze.pttk.pl/pliki/imprezy/konf_gdansk_ref.pdf, dostęp: 18.09.2015.
- PTTK 2014 Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze: Instrukcja znakowania szlaków turystycznych - zatwierdzona uchwałą nr 33A/18/2014. Prezydium Zarządu Głównego PTTK. Warszawa, 2014. URL: https://www.pttk.pl/pttk/przepisy/instrukcja_znakowania_szlakow_pttk_2014.pdf, dostęp: 16.09.2015.
- RBGP WZP 2015 Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego: Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego. Szczecin, 2015. URL: <http://www.rowery.rbqp.pl/>, dostęp: 18.09.2015.
- ROT WŚ 2014 Regionalna Organizacja Turystyczna Województwa Świętokrzyskiego: Program promocji i rozwoju tras rowerowych w Polsce Wschodniej na lata 2013-2020. Kielce, 2014. URL: http://projekt.greenvelo.pl/data/mp/295/program_promocji_i_rozwoju_tras_rowerowych.pdf, dostęp: 16.09.2015.
- SP Lwówek Śl. b. d. w. Starostwo Powiatowe w Lwówku Śląskim: Euroregionalne Trasy Rowerowe Powiatu Lwóweckiego. Lwówek Śląski, b. d. w. URL: <http://turystyka.powiatlwowecki.pl/pl/article/135>, dostęp: 18.09.2015.
- SP Żary 2015 Starostwo Powiatowe w Żarach: Abenteuer Neiße. Żary, 2015. URL: www.abenteuernerisse.eu, dostęp: 02.09.2015.

- TMB 2011 Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH: Radverkehrsanalyse Brandenburg - Kurzfassung. Poczdam, 2011. URL: <http://www.mil.brandenburg.de/sixcms/detail.php/523342> http://www.mil.brandenburg.de/media_fast/4055/Radverkehrsanalyse%20Brandenburg%20Kurzfassung.pdf, dostęp 02.09.2015.
- UM Kargowa 2013 Urząd Miasta Kargowa: Spotkanie podsumowujące projekt „Szlak rowerowy bez granic – Koncepcja ścieżek rowerowych Euroregionu Sprewa – Nysa- Bóbr”. Kargowa, 2013. URL: <http://www.kargowa.pl/pl/content/spotkanie-podsumowuj%C4%85ce-projekt-%E2%80%9Eszlak-rowerowy-bez-granic-%E2%80%93-koncepcja-%C5%9Bcie%C5%BCek-rowerowych>, dostęp: 08.09.2015.
- UM Nowa Sól 2015 Urząd Miejski w Nowej Soli: Odra dla Turystów 2014. Nowa Sól, 2015. URL: www.odra2014.pl, dostęp: 02.09.2015.
- UM WD 2005 Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego: Program Rozwoju Turystyki dla Województwa Dolnośląskiego. Wrocław, 2005. URL: http://www.ern.cz/koreg/files/PR_CR_Dolnoslezskeho.pdf, (Aktualizacja 2009: <http://www.turystyka.dolnyslask.pl/content/view/629/1/>), dostęp: 18.09.2015
- UM WL 2015 Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego: Zakończony nabór do Kontraktu Lubuskiego. Zielona Góra, 2015. URL: <http://rpo2020.lubuskie.pl/zakonczony-nabor-do-kontraktu-lubuskiego/>, dostęp: 01.10.2015.
- UM WW b. d. w. Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego: Monitor Wielkopolski: Szlaki rowerowe w Wielkopolsce. Poznań, b. d. w. URL: http://www.monitorwielkopolski.pl/pl/warto_zajrzec/aking_this_the_firs_t.html, dostęp: 18.09.2015.
- UM WZP 2015 Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego: Koncepcja i inwentaryzacja tras rowerowych Pomorza Zachodniego. Szczecin, 2015. URL: http://www.rowery.wzp.pl/sites/default/files/koncepcja_tras_um_wzp_1.pdf, dostęp: 18.09.2015
- WITO Barnim b. d. w. WITO Barnim - Wirtschafts- und Tourismusedwicklungsgesellschaft des Landkreises Barnim mbH: Das Knotenpunktsystem. Eberswalde, b. d. w. URL: www.barnimerland.de/de/radfahren/radtouren/artikel-das-knotenpunktsystem.html, dostęp: 17.09.2015
- wRower.pl 2015 wRower.pl: Znaki drogowe dla rowerzysty / Znak C-16/T-22 - chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym. URL: <http://wrower.pl/prawo/znaki-drogowe-dla-rowerzysty,2061.html> i <http://wrower.pl/prawo/znak-c-16-t-22-chodnik-z-dopuszczonym-ruchem-rowerowym,3186.html>, dostęp: 16.09.2015.
- ZWL 2015 Zarząd Województwa Lubuskiego: Regionalny Program Operacyjny - Lubuskie 2020. Zielona Góra, 2015. URL: http://rpo.lubuskie.pl/documents/10184/32408/RPO_woj_lubuskie_2014_2020_200115.pdf#121, dostęp: 18.09.2015.



Aneks – mapa: Szlaki rowerowe – istniejące i planowane w Euroregionie PRO EUROPA VIADRINA

