

## Formularz interpelacji/zapytania

Złożona 12 września 2021 roku

Przez Radną : Helena Hatka

### Treść interpelacji/zapytania

W nawiązaniu do stanowiska Starostwa Powiatu Gorzowskiego wyrażonego między innymi piśmie z dnia 25.08.2021 roku, w sprawie zaktualizowanego przebiegu szlaków rowerowych w Województwie Lubuskim w ramach projektu ODRA VELO-ODER VELO i propozycji Starostwa Powiatu Gorzowskiego o wprowadzeniu korekt, proszę o informację czy zgłaszane propozycje i postulaty zostały uwzględnione w ramach projektu ODRA VELO-ODER VELO.

Propozycje Starostwa Powiatu Gorzowskiego zapobiegają marginalizowaniu znaczenia naszego regionu dla turystyki kolarskiej krajowej i zagranicznej, a także dają możliwość poznania atrakcji Powiatu Gorzowskiego i Województwa Lubuskiego. Proponowane zmiany i konieczne uzupełnienia, które zostały przekazane w czasie konsultacji, uatrakcyjniamy szlaki turystyki rowerowej i przyczynią się do promowania Województwa Lubuskiego. Propozycje te uwzględniają również bezpieczeństwo rowerzystów.

Dla zobrazowania podaję poniżej przykładowe propozycje przedłożone przez Starostwo Powiatu Gorzowskiego:

- Trasa międzynarodowa 2. Projekt Mobile MS Kostrzyn n/Odrą – Ośno Lubuskie – Lubniewice i dalej

- Propozycja: Przeniesienie trasy międzynarodowej Kostrzyn n/Odrą – Ośno Lubuskie na przebieg Kostrzyn n/Odrą – Witnica - Ośno Lubuskie, z powodu bardzo niebezpiecznego odcinka Kostrzyn n/Odrą-Czarnków.

- Trasa 757. Projekt Mobile MS Kłopotowo-Witnica-Mosina-Dębno

- Propozycja: Trasa - Kłopotowo-Witnica-Mościce-Kamień Wielki-Dębno

W Mościcach i w Kamieniu Wielkim wykonano drogi dla rowerów, ponadto Mościce i Kamień Wielki posiadają obiekty krajoznawcze o randze ponadregionalnej.

- Trasa 751. Projekt Mobile MS Świerkocin- Nowiny Wielkie- Stare Dzeduszyce-Tarnów-Lubiszyn-Brzeźno-Gajewo Staw-Myślibórz. Trasa o małej atrakcyjności turystycznej.

- Proponowana korekta: Trasa - Świerkocin-Nowiny Wielkie -Bogdaniec-Stanowice-Lubno-Lubiszyn-Brzeźno-Gajewo Staw-Myślibórz

Proponowana zmiana uwzględnia obiekty krajoznawcze o randze ponadregionalnej w postaci Muzeum Lubuska Zagroda Młyńska (Bogdaniec), pałac neoklasycystyczny (Stanowice), kościół romański z XIII wieku ( Lubno).

W interpelacji podałam przykładowe propozycje złożone przez Starostwo Powiatu Gorzowskiego. W odpowiedzi proszę o szczegółową informację dotyczącą uwzględnienia wszystkich propozycji złożonych przez Starostwo.

Proszę również o informację o przebiegu procesu konsultacji, metodzie zbierania informacji, współpracy z ekspertami i Lubuską Regionalną Organizacją Turystyczną.

*Melena Matka*

DG.III.0003.12.2021

Zielona Góra, 06 października 2021 r.

**Pani  
Helena Hatka  
Radna Województwa Lubuskiego**

*Szanowna Pani Radna,*

odpowiadając na złożoną w dniu 12 września 2021 r. interpelację informuję, że Projekt „ODRA VELO – ODER VELO Budowa systemu informacji turystycznej dla rozwoju infrastruktury rowerowej na pograniczu polsko - niemieckim”/ „ODRA - ODER VELO Schaffung eines touristischen Informationssystems zur Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur im deutsch-polnischen Grenzraum" (zwany dalej: „ODRA VELO – ODER VELO”) zakłada połączenie szlaków rowerowych z Brandenburgią i Saksonią oraz województwami ościennymi, co umożliwi skomunikowane ich również z trasami rowerowymi biegnącymi tylko po stronie niemieckiej *Oder Neisse Radweg*. Koncepcja tras rowerowych w województwie lubuskim jest kluczowym elementem planu rozwoju infrastruktury i turystyki rowerowej na obszarze wsparcia na pograniczu polsko-niemieckim poprzez budowę systemu informacji turystycznej, składającego się z *Platformy Odra Velo* oraz wyznaczeniu sieci tras turystyki rowerowej.

Praca nad *Koncepcją* wymagała analizy i uwzględnienia zapisów w zakresie polityki rowerowej w województwie lubuskim z następujących dokumentów:

- Programu Współpracy Interreg VA Brandenburgia-Polska 2014-2020,
- Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020,
- Programu Rozwoju Lubuskiej Turystyki do 2020,
- Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubuskiego 2014-2017, wraz z późniejszymi aktualizacjami.

Ponadto, uwzględniono:

- Analizę Sieci Transportowej Odra-Nysa – AVERON z 2015 roku,
- trasy wskazane na stronach <http://www.atrakcjelubuskie.pl>,  
[www.wrotalubuskie.eu](http://www.wrotalubuskie.eu),

- Program sieci szlaków rowerowych w Euroregionie Pro Europa Viadrina z 2001 roku,
- Koncepcję Szlaków Rowerowych w Euroregionie Sprewa – Nysa – Bóbr” z 2009 roku,
- Program Współpracy Interreg VA Brandenburgia-Polska 2014-2020,
- Strategię komunikacji dla Programu Współpracy INTERREG VA Brandenburgia - Polska 2014-2020,
- Wskazówki do dokumentu Postanowienia w zakresie informacji i promocji [https://interregva-bb-pl.eu/wp-content/uploads/2018/03/Wskazowki\\_pdf.pdf](https://interregva-bb-pl.eu/wp-content/uploads/2018/03/Wskazowki_pdf.pdf).

Wyznaczenie sieci tras rowerowych zostało poprzedzone szeregiem działań mających na celu właściwe określenie przebiegu poszczególnych tras. Konieczne było przeprowadzenie pełnej inwentaryzacji istniejącej infrastruktury drogowo - rowerowej oraz atrakcji turystycznych województwa. Przeanalizowano również zamierzenia inwestycyjne w tym zakresie. W celu zbadania potrzeb rowerzystów przeprowadzono ankietę.

Aby przedstawić wyniki inwentaryzacji i założenia opracowanej koncepcji w kontekście rowerowych połączeń naszego województwa z istniejącymi trasami na terenie Brandenburgii i Saksonii, zorganizowano spotkania z Euroregionami i jednostkami samorządu terytorialnego, zarządcami dróg, Regionalnymi Dyrekcjami Lasów Państwowych w Zielonej Górze i Szczecinie oraz nadleśnictwami i przedstawicielami Zespołu Parków Krajobrazowych. Na spotkaniach zaprezentowano możliwości naszego projektu w tym funkcjonalność umożliwiającą wygenerowanie na portalu istniejącej sieci tras rowerowych, tak aby turysta mógł w łatwy sposób dojechać do interesujących miejsc po stronie niemieckiej poprzez nawigację zawartą w aplikacji wykonanej w ramach Projektu „**ODRA VELO – ODER VELO**”.

W oparciu o analizę wyników inwentaryzacji infrastruktury drogowo-rowerowej oraz oczekiwań i potrzeb rowerzystów, z uwzględnieniem zapisów w *Standardach* przystąpiono do etapu wyznaczania sieci tras rowerowych. Trasy wyznaczano bazując na istniejącej i planowanej do realizacji infrastrukturze drogowej i rowerowej, będącej w dyspozycji jednostek samorządu terytorialnego (JST) na terenie województwa lubuskiego oraz infrastrukturze dróg leśnych na terenach Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Zielonej Górze i Szczecinie. Wyznaczone trasy

rowerowe łączą się z istniejącą siecią szlaków rowerowych na terenie obszaru wsparcia po stronie niemieckiej oraz z siecią szlaków rowerowych w województwach ościennych na terenie Polski – zachodniopomorskim, wielkopolskim i dolnośląskim. Ponadto, w ramach projektu zostały określone lokalizacje przyszłej infrastruktury rowerowej związanej z oznakowaniem, tablicami informacyjnymi oraz Miejscami Obsługi Rowerów wraz z ich wyposażeniem.

Projektując sieć tras rowerowych przyjęto następujące zasady ogólne:

- uwzględniono pięć wymogów holenderskiej organizacji standaryzacyjnej CROW tj.:
  - spójność – 100% źródeł i celów podróży objętych systemem rowerowym,
  - bezpośredniość – minimalizacja objazdów,
  - wygoda – minimalizacja różnicy poziomów w ciągach tras,
  - bezpieczeństwo – minimalizacja punktów kolizji poprzez uspokojenie ruchu, separowanie ruchu rowerowego,
  - atrakcyjność – powiązanie tras rowerowych z funkcjami otoczenia.
- uwzględniono wyniki inwentaryzacji infrastruktury drogowo - rowerowej oraz POI w obrębie województwa, województw ościennych i na pograniczu polsko –niemieckim,
- rozpoznano lokalne warunki terenowe,
- zidentyfikować źródła i cele podróży rowerowych odpowiednio do rodzaju planowanych tras rowerowych,
- uzależniono gęstość planowanej sieci tras rowerowych od spodziewanego natężenia ruchu rowerowego pomiędzy źródłami a destynacjami podróży rowerowych,
- uwzględniono zasadę *kręgosłupa, żeber i ości*, w myśl której trasy główne stanowią *kręgosłup* sieci rowerowej województwa od którego odchodzą trasy regionalne (*żebra*) oraz lokalne (*ości*) spełniające najwyższe z możliwych parametrów jakościowych wynikających z w/w wymogów CROW,
- wszystkie trasy powiązano w spójny system zintegrowany z węzłami i przystankami komunikacji zbiorowej na poziomie ponadregionalnym, regionalnym i lokalnym.

Opracowując *Koncepcję* przyjęto następujące założenia szczegółowe:

- połączenie największych miast województwa,
- prowadzenie tras terenami o ciekawych walorach przyrodniczych i rekreacyjnych,
- jak największe wykorzystanie istniejących dróg rowerowych i uzupełnianie luk w ich ciągłości,
- zapewnienie bezpiecznego ruchu,
- ominięcie dróg o dużym natężeniu ruchu kołowego,
- odseparowanie ruchu rowerowego w ciągach dróg o dużym natężeniu ruchu pojazdów,
- unikanie dróg nieutwardzonych, gruntowych - trasa powinna na całej długości przebiegać po nawierzchni utwardzonej; minimalny standard utwardzenia to kruszywo z warstwą klinującą; zalecana nawierzchnia bitumiczna,
- wykorzystanie istniejącej sieci utwardzonych dróg lokalnych, w tym leśnych, wałów przeciwpowodziowych i nieczynnych linii kolejowych,
- określenie odcinków tras wymagających działań inwestycyjnych (np. budowa ścieżki, stabilizowanie i utwardzanie podłoża gruntowego),
- zlokalizowanie na istniejących drogach leśnych i innych włączeniach liniowych na terenach RDLP Zielona Góra i Szczecin projektowanego szlaku rowerowego, bez wyłączenia gruntów leśnych z produkcji leśnej możliwe jest gdy:
  - inwestycja nie jest projektowana jako inwestycja drogowa,
  - projektowana jest nawierzchnia gruntowa,
  - nie jest przewidywana wycinka drzew,
  - trasa jest wytyczona po istniejących drogach, liniach oddziałowych,
  - grunt nadal pozostaje lasem przeznaczonym do gospodarki leśnej (z wszystkimi konsekwencjami np. przejazd samochodu wywozowego itp.),
- trasy rowerowe mają być zintegrowane z transportem publicznym, najlepiej z transportem kolejowym, który daje najlepsze możliwości do przewozu rowerów; przebieg tras głównych powinien łączyć tzw. punkty węzłowe – miejscowości będące elementami sieci połączeń kolejowych, autobusowych

lub promowych, zlokalizowane w przystępnych dla rowerzystów odległościach - maksymalnie co 150 km,

- uwzględnienie zapotrzebowania na bazę noclegowo-gastronomiczną oraz miejsc chwilowego odpoczynku w ciągach tras rowerowych,
- miejsca obsługi rowerzystów powinny być zlokalizowane nie rzadziej niż co 10 km,
- obiekty gastronomiczne i sklepy spożywcze powinny być dostępne z trasy się nie rzadziej niż co 5-10 km - standard optymalny nie rzadziej niż 3 km,
- obiekty noclegowe powinny być dostępne na każdej trasie nie rzadziej niż co 10-20 km, optymalnie co 5 km, przy czym należy dążyć do certyfikowania obiektów noclegowych zapewniających pewność uzyskania noclegu nawet na jedną noc,
- trasy rowerowe powinny przebiegać przez istniejące i projektowane przejścia graniczne na obszarze wsparcia.

W *Koncepcji* wyznaczono szlaki rowerowe różnych kategorii doprecyzowując ich przebiegi, wykorzystując korytarze międzynarodowe (EURO VELO), krajowe i regionalne zgodnie ze Stanowiskiem Nr 7/2019 Konwentu Marszałków Województw RP z dnia 7 czerwca 2019 r. Efektem tych prac jest wyznaczenie **ponad 2200 km** szlaków rowerowych różnych kategorii (międzynarodowe, krajowe, ponadregionalne, regionalne) oraz kilkadziesiąt pętli lokalnych o długości **ponad 1500 km**, które uwzględniają hierarchię i sposób ich wyznaczania zgodnie z wytycznymi określonymi ww. stanowisku. Wykazane połączenia wpisują się w szlaki województw ościennych, Brandenburgii i Saksonii.

W oparciu o powyższe i zapisy OPZ wyznaczono trasy rowerowe regionalne w tym trasę 757 i 751. Natomiast propozycje Powiatu Gorzowskiego, zakładają przebieg, który nie spełnia zapisów i założeń zamówienia publicznego, tj.

- ✓ Trasa 757 – propozycja trasy Kłopotowo – Witnica – Mościce – Kamień Wielki – Dębno - brak połączenia z trasą na terenie województwa zachodniopomorskiego;
- ✓ Trasa 751 – propozycja trasy Świerkocin-Nowiny Wielkie - Bogdaniec – Stanowice – Lubno – Lubiszyn – Brzeźno – Gajewo Staw – Myślibórz - brak możliwości przeprowadzenia trasy ze względu na niespełnienie warunków założeń określonych na poziomie wyznaczania szlaków i tras rowerowych tj. unikanie dróg nieutwardzonych, gruntowych. Trasa na całej długości powinna przebiegać po

nawierzchni utwardzonej: minimalny standard utwardzenia to kruszywo z warstwą klinującą, zalecana nawierzchnia bitumiczna.

W przypadku trasy Euro Velo przebieg ustalony został na poziomie krajowym i międzynarodowym i nie podlegał konsultacjom.

Odnosnie powiatu gorzowskiego, zgłaszane przez przedstawiciela Starosty postulaty albo nie dotyczyły projektu (wniosek o ujednoczenie oznaczeń istniejących szlaków rowerowych PTTK), albo nie były zgodne z przyjętymi założeniami, w tym zapisami *Standardów*, tj. m.in. propozycja zmiany przebiegu tras poprzez poprowadzenie drogami niespełniających standardów jakości i/lub o wysokim natężeniu dobowego ruchu pojazdów. Dwukrotnie na spotkaniach konsultacyjnych z udziałem przedstawiciela Starosty Gorzowskiego szczegółowo zostało to wyjaśnione, zarówno przez Wykonawcę Projektu jak i Zamawiającego. Warto nadmienić, że wszystkie gminy w obrębie powiatu gorzowskiego zaakceptowały przedstawione przebiegi tras.

Projekt „ODRA VELO – ODER VELO” jest produktem turystycznym. Na obecnym etapie tworzymy bazę szlaków rowerowych, która będzie funkcjonowała w terenie po jego zakończeniu. Na jej podstawie będzie można wskazać potrzeby i braki w infrastrukturze rowerowej, celem wskazania właściwego planowania środków na jej realizację w przyszłych latach. Budowa tras rowerowych leży w gestii zarządców terenu, drogi. Województwo Lubuskie w zakresie swoich kompetencji realizuje obecnie budowę ścieżek rowerowych w granicach pasów drogowych dróg wojewódzkich. Projekt zakłada wykorzystanie istniejącej infrastruktury i wskazanie możliwości ich dalszej rozbudowy, tak aby stanowiły one jedną spójną siatkę połączeń.

*Z poważaniem*

z up. Marszałka Województwa

Sławomir Kotylak

Dyrektor Departamentu

Departament Infrastruktury i Komunikacji

[podpisano certyfikowanym podpisem elektronicznym]