



Lubuskie
Warte zachodu

Polityka Rowerowa Województwa Lubuskiego 2030 -Program Rozwoju Mobilności Rowerowej



Dokument przygotowany przez:



Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

ul. Sielecka 35, 00-738 Warszawa, www.zdgtor.pl

na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego

przez zespół autorski i redakcyjny:

Robert Buciak
Bartłomiej Kasiuk
Maciej Mysona
Krzysztof Ruciński

i inni członkowie zespołu doradczego

przy koordynacji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego:

dr Jarosław Flakowski
Katarzyna Fedro
Konrad Grzegorzówka
Olga Jasińska-Cieślińska
Paweł Kowalski
Krzysztof Malinowski

SPIS TREŚCI

1	SPÓJNOŚĆ POLITYKI ROWEROWEJ WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO 2030	10
1.1	MIĘDZYKRAJOWE DOKUMENTY STRATEGICZNE ZWIĄZANE Z TEMATYKĄ ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU	10
1.2	POLITYKA TRANSPORTOWA I EKOLOGICZNA PAŃSTWA.....	13
1.2.1	Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności.....	13
1.2.2	Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju	13
1.2.3	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030.....	14
1.2.4	Strategia Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020	14
1.2.5	Krajowa Polityka Miejska 2023	15
1.2.6	Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030	15
1.2.7	Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku.....	15
1.2.8	Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020	16
1.2.9	Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 roku)	17
1.2.10	Program budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030.....	17
1.3	FUNDUSZE UNIJNE DLA POLSKI.....	18
1.3.1	Umowa partnerstwa na lata 2014-2020.....	18
1.3.2	Regionalny Program Operacyjny – Lubuskie 2020.....	18
1.3.3	Umowa partnerstwa na lata 2021-2027 (projekt)	18
1.4	DOKUMENTY STRATEGICZNE WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO	19
1.4.1	Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020	19
1.4.2	Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030	19
1.4.3	Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubuskiego wraz z planami zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego Zielona Góra i Gorzów Wlkp.	20
1.4.4	Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego.....	21
1.4.5	Regionalny Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego 2030 – projekt	22
1.4.6	Program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego województwa lubuskiego na lata 2016-2025	23
1.4.7	Program Rozwoju Lubuskiej Turystyki do 2020 roku	24
2	SYNTETYCZNA DIAGNOZA REGIONU	25
2.1	UWARUNKOWANIA PRZESTRZENNE.....	25
2.2	UWARUNKOWANIA SPOŁECZNO-EKONOMICZNE W ZAKRESIE OFERTY TURYSTYCZNEJ.....	28
2.3	UWARUNKOWANIA KOMUNIKACYJNE	29
2.4	UWARUNKOWANIA SPOŁECZNO-EKONOMICZNE MIESZKAŃCÓW REGIONU	33
3	PRZEDSTAWIENIE DOTYCHCZASOWYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO I INNYCH JEDNOSTEK SAMORZĄDOWYCH W ZAKRESIE MOBILNOŚCI ROWEROWEJ.....	34

3.1	OPRACOWANIA PLANISTYCZNE I PROMOCYJNE	34
3.1.1	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla miasta Zielona Góra	35
3.1.2	Opracowania planistyczne i promocyjne Miasta Gorzowa Wielkopolskiego	36
3.2	DOTYCHCZASOWY ROZWÓJ INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ	36
3.3	DZIAŁANIA WOJEWÓDZKICH OŚRODKÓW RUCHU DROGOWEGO	42
4	ANALIZA SWOT MOBILNOŚCI ROWEROWEJ	43
5	WIZJA I CELE POLITYKI ROWEROWEJ WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO 2030.....	48
5.1	WIZJA	48
5.2	MISJA	49
5.3	CELE STRATEGICZNE	49
6	REALIZACJA KIERUNKÓW DZIAŁAŃ	52
7	SYSTEM WDRAŻANIA PRWL 2030	64
7.1	INTERESARIUSZE POLITYKI.....	64
7.2	PLANISTYCZNE INSTRUMENTY WDRAŻANIA	66
7.3	ORGANIZACYJNE INSTRUMENTY WDRAŻANIA	67
8	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA WDRAŻANIA PRWL 2030	68
8.1	ŚRODKI WŁASNE SAMORZĄDÓW	68
8.2	FUNDUSZE EUROPEJSKIE DLA WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO NA LATA 2021-2027	69
8.3	PROGRAMY INTERREG	71
8.4	KRAJOWY PLAN ODBUDOWY I ZWIĘKSZANIA ODPORNOŚCI.....	72
8.5	FUNDUSZE EUROPEJSKIE NA INFRASTRUKTURĘ, KLIMAT I ŚRODOWISKO NA LATA 2021-2027	72
8.6	ŚRODKI KRAJOWE.....	73
8.7	ŚRODKI SEKTORA PRYWATNEGO	74
9	SYSTEM MONITOROWANIA, REALIZACJI I AKTUALIZACJI PRWL 2030	75
10	EWALUACJA PRWL 2030	78
11	WYTYCZNE W ZAKRESIE OZNAKOWANIA CIĄGÓW PIESZO-ROWEROWYCH I SZLAKÓW ROWEROWYCH	79
12	PODSUMOWANIE I WNIOSKI	80
13	SPIS RYSUNKÓW I TABEL.....	81
14	BIBLIOGRAFIA.....	82

WPROWADZENIE

Mobilność rowerowa wpisuje się w koncepcję zrównoważonego rozwoju i transportu, która zaspakaja potrzeby bez ograniczania ich przyszłym pokoleniom w zakresie rozwoju gospodarczego oraz ochrony środowiska i zdrowia.

Wyzwania współczesnego świata rodzą potrzebę szukania alternatywnych rozwiązań w sposobach przemieszczania się. Zasadniczym celem zmian zachodzących w transporcie jest ograniczenie kosztów zewnętrznych generowanych podczas przemieszczeń, przede wszystkim tych środowiskowych oraz maksymalizacja korzyści społecznych, takich jak poprawa zdrowia publicznego. Ze względu na ewolucję stylu życia i przemiany kulturowe, a także potrzebę zagwarantowania stabilności ekologicznej i ekonomicznej podjęto inicjatywę stworzenia dokumentu dotyczącego rozwoju mobilności rowerowej.

Polityka Rowerowa Województwa Lubuskiego 2030 – Program Rozwoju Mobilności Rowerowej to dokument programowy mający na celu stworzenie spójnego wachlarza przedsięwzięć kreujących i wspomagających rozwój mobilności rowerowej, który określa równocześnie jej rolę i znaczenie dla rozwoju regionu, a w szczególności transportu lokalnego i regionalnego.

Oprócz zidentyfikowanych kierunków rozwojowych dokument obejmuje załączniki zawierające dokumenty operacyjne – „Koncepcję szlaków rowerowych w województwie lubuskim”, w tym inwentaryzację infrastruktury turystycznej i rowerowej (załącznik nr 1 do dokumentu), oraz „Standardy projektowe i wykonawcze dla tras rowerowych w województwie lubuskim” (załącznik nr 2 dokumentu), które zostały opracowane w ramach projektu ODRA VELO.

Pozwoli to na kompleksowe i spójne działania wszystkich podmiotów zainteresowanych wzrostem mobilności rowerowej, w szczególności w zakresie stworzenia spójnej, bezpiecznej i ujednoliconej infrastruktury dla ruchu rowerowego w regionie o szczególnych walorach przyrodniczych. Równocześnie wpłynie to na dynamiczny rozwój turystyki rowerowej i tworzenie systemów transportowych, w których rower będzie mógł stać się ich uzupełnieniem lub głównym środkiem transportu na krótszych dystansach w zakresie podróży codziennych na terenach miejskich lub pomiędzy miejscowościami.

Dokument jest również przewodnikiem dla wszystkich interesariuszy, w tym dla samorządu województwa, który prowadząc działania koordynujące i wspierające, będzie miał na celu wspólne przedsięwzięcia prowadzone z samorządami powiatowymi i gminnymi.

Skuteczna realizacja przedstawionych celów wymaga finansowania, a jego uzyskanie, w szczególności ze środków unijnych, również obliuguje zaangażowania wielu podmiotów. Dlatego Polityka Rowerowa Województwa Lubuskiego 2030 -- Program Rozwoju Mobilności Rowerowej stanowi także skrócony przewodnik po źródłach finansowania wspierających redukcję emisji zanieczyszczeń powietrza pochodzących z transportu oraz tworzenie spójnego systemu infrastruktury rowerowej.



Zachęcamy do lektury dokumentu, który stanowi inspirację do współpracy na rzecz rozwoju mobilności rowerowej w regionie. Wspólne działania na rzecz m.in. budowy i wyznaczenia spójnej sieci tras i infrastruktury rowerowej, poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i promocji ruchu rowerowego pozwolą na uzyskanie synergii w tym rozwoju.

Zapraszamy do współpracy!



SŁOWNIK POJĘĆ I WYKAZ SKRÓTÓW

Analiza SWOT – technika analizy informacji polegająca na analizie mocnych i słabych stron oraz szans i zagrożeń.

Atrakcja turystyczna – właściwość obszaru lub miejscowości wynikająca z zespołu cech przyrodniczych lub pozaprzyrodniczych, która decyduje o zainteresowaniu ze strony turystów.

Bike+Ride (B+R) – system parkingów dla rowerów zlokalizowany w miejscu umożliwiającym pozostawienie roweru w celu kontynuacji podróży środkami transportu publicznego.

Ciąg pieszo-rowerowy – droga lub jej część przeznaczona do ruchu pieszych i rowerów, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi. Ciąg pieszo-rowerowy jest oddzielony od innych dróg lub jezdni tej samej drogi konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

CROW – standardy projektowania przyjaznej infrastruktury dla rowerów zawarte w podręczniku CROW Design Manual for Bicycle Traffic – holenderskiej organizacji standaryzacyjnej doradzającej Dyrekcji Generalnej ds. Robót Publicznych i Gospodarki Wodnej w Holandii.

DMC – dopuszczalna masa całkowita pojazdu.

Droga leśna – droga przechodząca przez grunty leśne niebędąca drogą publiczną w rozumieniu Ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (t.j. Dz.U. z 2021, poz. 1275 z późn. zm.).

Droga publiczna – droga ogólnego użytku publicznego w rozumieniu Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz.U. z 2021, poz. 1376 z późn. zm.).

Droga rowerowa – droga lub jej część przeznaczona do ruchu rowerów, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi. Droga rowerowa jest oddzielona od innych dróg lub jezdni tej samej drogi konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w rozumieniu Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U. z 2021, poz. 450 z późn. zm.).

Droga wewnętrzna – droga, parking lub plac przeznaczony do ruchu pojazdów, niezaliczona do żadnej z kategorii dróg publicznych i niezlokalizowana w pasie drogowym tych dróg w rozumieniu Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz.U. z 2021, poz. 1376 z późn. zm.).

Eurovelo – europejska sieć szlaków rowerowych. Jest to projekt Europejskiej Federacji Cyklistów, którego celem jest budowa czternastu długodystansowych szlaków rowerowych biegnących przez całą Europę.

FEWL 2021-2027 – Fundusze Europejskie dla Województwa Lubuskiego na lata 2021-2027.



GDDKiA – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

GUS – Główny Urząd Statystyczny.

Infrastruktura liniowa – sieć rozumiana jako każdy wydzielony pas terenu, przeznaczony do ruchu lub postoju środków transportu, wraz z leżącymi w jego ciągu obiektami inżynierskimi.

Inwentaryzacja – polega na ustaleniu, za pomocą spisu, faktycznego stanu rzeczywistego wraz z dokonaniem analizy istniejących i ujęciem planowanych dróg, szlaków i ścieżek rowerowych/ ciągów pieszo-rowerowych, atrakcji turystycznych na terenie województwa lubuskiego. Inwentaryzacja została przeprowadzona podczas realizacji projektu ODRA VELO.

JST – jednostka samorządu terytorialnego.

Koncepcja – wyznaczenie głównych szlaków/tras rowerowych powiązanych z istniejącymi krajowymi i międzynarodowymi szlakami rowerowymi w oparciu o istniejącą bądź projektowaną infrastrukturę rowerową wraz z drogami leśnymi, bazując na lokalnych generatorach ruchu turystycznego.

KPO – Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności.

LRBRD – Lubuska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Miejsce obsługi rowerzystów (MOR) – miejsca przeznaczone do odpoczynku rowerzystów wraz z infrastrukturą punktową, zlokalizowane zwykle przy trasach rowerowych o charakterze turystycznym, w formie ławek, stołów, wiaty chroniącej przed deszczem, tablicy informacyjnej, stojaków na rowery, koszów na śmieci, narzędzi do samodzielnej naprawy roweru.

Mobilność rowerowa – wszelka forma ruchu związana z wykorzystaniem roweru. Zamienne stosowane jako „ruch rowerowy”.

ODRA VELO – projekt pn. „ODRA VELO – ODER VELO Budowa systemu informacji turystycznej dla rozwoju infrastruktury rowerowej na pograniczu polsko-niemieckim”. Projekt realizowany od 2019 roku przez województwo lubuskie we współpracy z Regionalnymi Dyrekcjami Lasów Państwowych w Szczecinie i Zielonej Górze oraz Związkiem Turystycznym Seeland Oder-Spree e. V. z Bad Saarow. W ramach projektu zrealizowano inwentaryzację istniejącej infrastruktury drogowo-rowerowej, inwentaryzację atrakcji turystycznych i obiektów użytkowych, przeprowadzono badania potrzeb rowerzystów, stworzono „Standardy projektowe i wykonawcze dla tras rowerowych w województwie lubuskim” (załącznik nr 2 do dokumentu). Opracowano także „Koncepcję szlaków rowerowych w województwie lubuskim” (załącznik nr 1 do dokumentu) oraz aplikację mobilną i platformę internetową.

Pas ruchu dla rowerów – część jezdni przeznaczona do ruchu rowerów w jednym kierunku oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi.

Platforma ODRA VELO – platforma i aplikacja przedstawiająca informacje na temat infrastruktury rowerowej, drogowej, szlaków rowerowych zinwentaryzowanych i utworzonych



w trakcie realizacji projektu ODRA VELO, zawierające wybrane obiekty, produkty i atrakcje turystyczne województwa lubuskiego oraz umożliwiające korzystanie z tej infrastruktury i uprawianie turystyki rowerowej w regionie.

Point of interest (POI) – punkt, linia lub poligon w przestrzeni o szczególnym znaczeniu, wartym uwagi ze względu na swoje walory krajoznawcze lub ogólnie pojętą użyteczność. Przykładem POI mogą być rezerwat, miejscowość, pomnik, muzeum, schronisko, jezioro, punkt pierwszej pomocy.

Polityka rowerowa – Polityka Rowerowa Województwa Lubuskiego 2030 – Program Rozwoju Mobilności Rowerowej, zbiór działań zawartych w niniejszym dokumencie na rzecz rozwoju infrastruktury przeznaczonej dla rowerów, organizacji ruchu rowerowego, edukacji i promocji ruchu rowerowego oraz zarządzania rozwojem ruchu rowerowego.

Szlak euroregionalny – szlak łączący co najmniej dwa lub trzy kraje, w opracowaniu odnosi się do szlaków leżących na polsko-niemieckim pograniczu.

Szlak międzynarodowy (europejski) – szlak przebiegający przez trzy lub więcej państw.

Szlak rowerowy – turystyczna lub rekreacyjna trasa rowerowa wykorzystująca istniejącą infrastrukturę drogową (w tym drogi leśne) oraz rowerową oznakowaną znakami drogowymi (szlak rowerowy międzynarodowy lub krajowy – znaki: R-4, R-4a-e i szlaki lokalne – znaki R-1, R-1a, R-1b, R-3); (Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (t.j. Dz.U.2019, poz. 2310 z późn. zm.).

Szlak/trasa główna – trasa rowerowa wpisująca się w sieć krajowych korytarzy rowerowych umożliwiającą wygodne, bezpieczne i szybkie przemieszczanie się rowerzystów na obszarze pogranicza polsko-niemieckiego oraz mogąca stanowić dojazd do szlaków regionalnych i lokalnych. Trasa o wyższych parametrach technicznych i możliwie bezpośrednim przebiegu, przejezdna w każdej pogodzie i atrakcyjna dla każdego rodzaju użytkownika, prowadzona poza dużym ruchem samochodowym, na niektórych odcinkach jako wydzielona droga rowerowa.

Szlak/ trasa rowerowa regionalna – to każda trasa rowerowa spełniająca łącznie poniższe kryteria: ma długość minimum 30 km (nie dotyczy tras łączących dwie trasy krajowe), łączy się z co najmniej jedną trasą krajową lub z co najmniej dwoma innymi trasami regionalnymi lub łączy się z co najmniej jedną inną trasą regionalną i jednocześnie z granicą państwa (gdzie za granicą trasa jest kontynuowana), ma początek i koniec na styku z trasą krajową lub inną trasą regionalną lub z granicą państwa (gdzie za granicą trasa jest kontynuowana); dopuszczalny jest jej początek lub koniec na stacji kolejowej z regularnymi (codziennymi) połączeniami kolejowymi.



Szlak/trasa rowerowa lokalna – to każda pozostała trasa rowerowa o krótkim zasięgu. Trasy takie mogą być łącznikami tras wyższego rzędu czy też mogą stanowić pętle. Trasy lokalne są oznakowane znakami grupy R-3 i R-4 bądź w inny ustalony przez zarządcę sposób.

Transport rowerowy – przemieszczanie się ludzi i towarów z wykorzystaniem rowerów. Pojęcie obejmuje także zagadnienia związane z infrastrukturą rowerową (liniową i punktową – przykładowo: w formie parkingów rowerowych czy stacji wypożyczalni rowerów) oraz rozwojem środka transportu jaki stanowi rower na przykład w postaci roweru towarowego.

Trasa rowerowa – czytelny i spójny ciąg różnych rozwiązań technicznych, funkcjonalnie łączący poszczególne części miasta (wsi), miasta (wsie) ze sobą, miasta z obszarami podmiejskimi i obejmującymi: drogi rowerowe, pasy i kontrapasy rowerowe, ulice o ruchu uspokojonym, strefy zamieszkania, łączniki rowerowe, drogi publiczne o małym ruchu lub drogi leśne oraz inne odcinki, które pozwolą na bezpiecznie i wygodnie wykorzystane przez rowerzystów. Trasa rowerowa nie musi być drogą rowerową w rozumieniu Prawa o ruchu drogowym, może natomiast obejmować odcinki takich dróg. W skład jednej Trasy rowerowej mogą wchodzić dwie (lub więcej) drogi rowerowe, biegnące równolegle (np. po dwóch stronach jezdni, rzeki, mostu i kolei) lub ulice o ruchu uspokojonym.

TEN-T – Transeuropejska Sieć Transportowa jest instrumentem służącym koordynacji oraz zapewnieniu spójności i komplementarności inwestycji infrastrukturalnych Unii Europejskiej.

WORD – Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego.

Zrównoważona mobilność – idea wpisująca się w koncepcję zrównoważonego rozwoju, mająca na celu ograniczenie kosztów zewnętrznych generowanych przez system transportowy, w szczególności o charakterze środowiskowym. Pojęcie to odnosi się do kształtowania w sposób zrównoważony wszystkich możliwych form przemieszczania się ludzi.



1 SPÓJNOŚĆ POLITYKI ROWEROWEJ WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO 2030

Liczne dokumenty szczebla strategicznego i planistycznego szczebla europejskiego, krajowego i wojewódzkiego poświęcają swoje zapisy rozwojowi mobilności rowerowej. Opracowana Polityka Rowerowa Województwa Lubuskiego 2030 – Program Rozwoju Mobilności Rowerowej wpisuje się prezentowanymi działaniami w określone cele, priorytety i działania w wyszczególnionych poniżej dokumentach.

1.1 MIĘDZYNARODOWE DOKUMENTY STRATEGICZNE ZWIĄZANE Z TEMATYKĄ ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU

Do kluczowych międzynarodowych oraz europejskich dokumentów i strategii, które odnoszą się do polityki zrównoważonego transportu, należą między innymi poniższe dokumenty:

- Nowa Agenda Miejska jest dokumentem zatwierdzony na Konferencji Miejskiej Habitat¹ III w Quito w październiku 2016 r. Agenda stanowi deklarację w sprawie zrównoważonych miast i osiedli dla wszystkich. W ramach dokumentu zobowiązano się do działań na rzecz:
 - bezpiecznych, sprzyjających włączeniu, dostępnych, zielonych i wysokiej jakości przestrzeni publicznych, włączając w to ulice, chodniki i ścieżki rowerowe;
 - inicjatyw społecznych wprowadzających ludzi do przestrzeni publicznej oraz promujących przemieszczanie się pieszo i na rowerze w celu poprawy zdrowia i dobrostanu społeczeństwa;
 - przyjęcia, wdrożenia i egzekwowania polityk i środków mających na celu aktywną ochronę i promowanie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów;
 - istotnej rozbudowy infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego, która jest traktowana priorytetowo w stosunku do transportu prywatnego;
 - zachęcania krajowych instytucji rządowych oraz instytucji samorządowych na szczeblu regionalnym i lokalnym do opracowania i rozwijania instrumentów finansowych umożliwiających udoskonalanie infrastruktury m.in. dla pieszych i rowerzystów.

¹ UN-Habitat to agenda ONZ zajmująca się kwestią urbanizacji.



- Karta Brukselska (Charter of Brussels) to deklaracja zaproponowana na rowerowej konferencji Velo-City 2009. W karcie zapisano, że miasta będące jej sygnatariuszami zobowiązują się do:
 - zwiększenia udziału ruchu rowerowego do 15% w 2020 roku oraz dalszego wzrostu ruchu w kolejnych latach;
 - zmniejszenia o 50% ryzyka wypadków z udziałem rowerzystów do 2020 r.;
 - opracowania systemu parkingów rowerowych oraz polityki przeciwko kradzieży rowerów;
 - udział w projektach i inicjowanie własnych w celu zwiększenia użycia rowerów w dojazdach do szkoły i pracy;
 - działania na rzecz bardziej zrównoważonej turystyki poprzez inwestycje w poprawę i wzrost turystyki rowerowej;
 - bliskiej współpracy z organizacjami użytkowników rowerów, właścicielami sklepów rowerowych i producentami rowerów, a także policją, ekspertami, architektami i inżynierami budownictwa w celu realizacji powyższych celów.
- Biała Księga Transportu. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. Dokument stanowi wizję Komisji Europejskiej dotyczącą przyszłości systemu transportowego UE od 2011 r. W dokumencie ruch rowerowy przedstawiono jako ekologiczny transport w miastach, gdzie tworzenie lepszych warunków do poruszania się pieszo i jazdy na rowerze powinno stanowić integralną część miejskiej mobilności i infrastruktury. W wykazie inicjatyw zwrócono szczególną uwagę na zagrożonych użytkowników, m.in. rowerzystów, wskazując jako rozwiązanie problemów bezpieczniejszą infrastrukturę oraz promowanie informacji o dostępności alternatyw dla konwencjonalnego transportu indywidualnego.
- Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej² została ogłoszona przez Komisję Europejską w formie komunikatu do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów w 2016 r. Strategia opisuje drogę dojścia do zrównoważonej mobilności w oparciu o trzy filary:
 - bardziej efektywny system transportowy,
 - niskoemisyjne alternatywne źródła energii na potrzeby transportu,
 - pojazdy niskoemisyjne i bezemisyjne.

² Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej”, Dz. Urz. UE 2016 C 501 z 20.07.2016 r.



W kontekście ruchu rowerowego dokument zachęca do kompleksowego podejścia obejmującego planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej w zakresie: przestawienia się na aktywne sposoby przemieszczania się (rowerem lub pieszo) oraz korzystania z systemów mobilności na zasadzie współdzielenia pojazdów, np. na wspólne użytkowanie rowerów.

- Pakt Amsterdamski³ – agenda miejska Unii Europejskiej uchwalona przez Komisję Europejską w 2016 r. Zrównoważony transport został wymieniony w dokumencie jako jeden z 12 priorytetów działań w miastach.
- Europa w ruchu – program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do zrównoważonej mobilności⁴; został ogłoszony przez Komisję Europejską w formie komunikatu do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów w 2017 r. W dokumencie podkreślono, że należy udoskonalić infrastrukturę dla alternatywnych bezemisyjnych form mobilności w otoczeniu miejskim. Zwrócono także uwagę na potrzebę finansowania projektów ułatwiających lokalną i regionalną mobilność bezemisyjną, taką jak np. systemy rowerów miejskich. Ponadto w związku z tym, że codzienne przejazdy odbywają się na bardzo krótkich odcinkach, niezbędne jest stworzenie infrastruktury dla ekologicznych i bezpiecznych sposobów przemieszczania się, takich jak jazda na rowerze, aby zapewnić obywatelom alternatywę dla transportu drogowego.
- Europejski Zielony Ład⁵ został ogłoszony przez Komisję Europejską w formie komunikatu do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów w 2019 r.

Europejski Zielony Ład zawiera ambitny cel redukcji emisji z transportu o 90% do 2050 r.

- Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności.

Komisja Europejska w ramach Europejskiego Zielonego Ładu przedstawiła 9 grudnia 2020 r. nowy kompleksowy dokument⁶ poświęcony tematyce transportu. Strategia ta ma stanowić podstawę transformacji ekologicznej i cyfrowej oraz zwiększenia odporności unijnego systemu transportu na przyszłe kryzysy. W dokumencie ujęto, że m.in. transport rowerowy spowoduje znaczne zmniejszenie zanieczyszczeń i zagęszczenie ruchu pochodzącego z transportu, zwłaszcza w miastach, oraz poprawę zdrowia i poziomu życia ludzi. Jak wskazano w Europejskim Zielonym Ładzie, dzięki

³ Urban Agenda for the EU, <https://ec.europa.eu/futurium/en/urban-agenda>.

⁴ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów Europa w Ruchu „Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich”, (Dz. Urz. UE 2017 C 283 z 31.05.2017 r.).

⁵ Europejski Zielony Ład, (Dz. Urz. UE 2019 C 640 z 11.12.2019 r.).

⁶ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”, (Dz. Urz. UE 2020 C 789 z 9.12.2020 r.).



inteligentnemu, konkurencyjnemu, bezpiecznemu, dostępnemu i przystępnemu cenowo systemowi transportu emisje zmniejszą się o 90 proc. do 2050 r.

Tak zdefiniowane cele mają być realizowane w kluczowych obszarach, takich jak:

- Zrównoważony transport – np. poprzez działania na rzecz zdrowszego i bardziej zrównoważonego transportu międzymiastowego i miejskiego; na przykład poprzez podwojenie ekspresowych przewozów kolejowych i rozwój dodatkowej infrastruktury rowerowej w ciągu najbliższych 10 lat.
- Innowacje i cyfryzacja – poprzez urzeczywistnienie multimodalnego, opartego na sieci i zautomatyzowanego transportu; na przykład poprzez umożliwienie pasażerom zakupu biletów na podróże multimodalne i płynnej zmiany rodzajów transportu w przewozie towarów.
- Odporność – np. poprzez urzeczywistnienie sprawiedliwego transportu dostępnego dla wszystkich; przez zapewnienie transportu przystępnego cenowo i dostępnego we wszystkich regionach i dla wszystkich pasażerów, w tym pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się, jak również zwiększenie atrakcyjności sektora dla pracowników.

Tak zdefiniowane przez Komisję Europejską cele wymagają fundamentalnej transformacji całego sektora transportowego w UE, także (a może przede wszystkim) w ujęciu lokalnym i regionalnym.

1.2 POLITYKA TRANSPORTOWA I EKOLOGICZNA PAŃSTWA

1.2.1 DŁUGOOKRESOWA STRATEGIA ROZWOJU KRAJU – POLSKA 2030. TRZECIA FALA NOWOCZESNOŚCI

Dokument został uchwalony przez Radę Ministrów w marcu 2013 roku. Określa główne trendy, wyzwania i scenariusze rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz kierunki jego przestrzennego zagospodarowania, z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju, obejmującego okres co najmniej 15 lat. W dokumencie strategicznym nie poruszono zagadnień związanych z transportem rowerowym, jednakże zapisano, że dzięki intensywnemu rozwój turystyki ekologicznej wzrośnie atrakcyjność polskich obszarów wiejskich. Można więc stwierdzić, że rozwój turystyki rowerowej jako rodzaju turystyki ekologicznej wpływa pozytywnie na obszary wiejskie.

1.2.2 STRATEGIA NA RZECZ ODPOWIEDZIALNEGO ROZWOJU

Przyjęta przez rząd w 2017 roku średniookresowa strategia rozwoju kraju wskazuje, że potrzebne jest stworzenie infrastruktury poprawiającej przemieszczanie się na rowerze. Miasta mają być lepiej skomunikowane z otaczającymi obszarami. Polepszenie warunków ruchu



rowerowego ma nastąpić zarówno w centrach miast, jak i na obszarach wiejskich. Ma to przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W ramach SOR realizowany był projekt strategiczny Partnerska Inicjatywa Miast, który pozwalał samorządom na wymianę doświadczeń w konkretnych tematach. Jednym z nich był zrównoważony transport. W pracach nad nim uczestniczyło miasto Nowa Sól. Efektem tych działań jest rozwój infrastruktury rowerowej w tym mieście oraz okolicznych gminach, w tym projekt budowy ścieżki rowerowej „Kolej na rower” o długości prawie 50 km na dawnej linii kolejowej.

1.2.3 KRAJOWA STRATEGIA ROZWOJU REGIONALNEGO 2030

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 została przyjęta przez Radę Ministrów we wrześniu 2019 roku. Dokument rozwija postanowienia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) określone w filarze „Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony”. KSRR jest podstawowym dokumentem strategicznym polityki regionalnej państwa w perspektywie do 2030 r. Zagadnienia związane z rozwojem transportu rowerowego ujęto w celu szczegółowym 1: „Zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym” w kontekście rozwoju infrastruktury wspierającej dostarczanie usług publicznych i podnoszącej atrakcyjność inwestycyjną obszarów. Za przykład zrównoważonej inwestycji uznano infrastrukturę rowerową, która zapewni lepszą łączność z miastami. W Strategii zapisano także wspieranie działań związanych z opracowywaniem i wdrażaniem przez miasta planów zrównoważonej mobilności miejskiej, w szczególności w promowaniu ruchu pieszego i rowerowego. Oznacza to, że polityka rowerowa jest świadomym działaniem na rzecz zrównoważonego inwestowania, zapewnienia spójności terytorialnej i promocji aktywnej mobilności.

1.2.4 STRATEGIA ROZWOJU POLSKI ZACHODNIEJ DO ROKU 2020

Dokument został uchwalony przez Radę Ministrów w kwietniu 2014 roku. Strategia obejmuje swoim działaniem pięć województw: dolnośląskie, lubuskie, opolskie, wielkopolskie, zachodniopomorskie. Zadaniem dokumentu jest wykreowanie wspólnej strategicznej wizji rozwojowej łączącej regiony oraz wyzwań rozwojowych w układzie ponadregionalnym. W dokumencie nie poruszono zagadnień wprost związanych z transportem rowerowym, jednakże w celu szczegółowym dotyczącym integracji przestrzennej i funkcjonalnej makroregionu wspomniano o wzmocnieniu wewnętrznych i zewnętrznych powiązań sieci transportowych oraz wzmocnieniu współpracy w dorzeczu Odry. Oznacza to, że polityka rowerowa powinna być nastawiona na wzmocnienie powiązań rowerowych w dorzeczu Odry oraz na trasie Berlin – Warszawa.

1.2.5 KRAJOWA POLITYKA MIEJSKA 2023

Krajowa Polityka Miejska przyjęta w 2015 roku jest dokumentem wskazującym, jak ma wyglądać rozwój miast w obecnych latach. Jednym z dziesięciu wątków tematycznych dokumentu jest transport miejski, a jednym z wyzwań – „dążenie do zrównoważonej mobilności miejskiej, a zwłaszcza preferowanie transportu ekologicznego (zbiorowego, rowerowego, ruchu pieszego)”. Duże znaczenie przypisano mobilności rowerowej, która dzięki rozwojowi infrastruktury, może stanowić alternatywę dla samochodu osobowego, szczególnie na obszarach o rozproszonej zabudowie.

Rozwój infrastruktury rowerowej postrzegany jest jako czynnik racjonalnego wydatkowania środków, oszczędnego gospodarowania zasobami oraz prawidłowego planowania zabudowy. Podkreśla się potrzebę kreowania przestrzeni publicznych, gdzie priorytet otrzymają ruch pieszcy i rowerowy. Zwraca się uwagę na likwidację barier przy poruszaniu się rowerami, w szczególności braku ciągłości w istniejącej infrastrukturze. Podkreśla się konieczność budowy parkingów rowerowych, w tym w powiązaniu z węzłami transportu publicznego.

Rozwój infrastruktury rowerowej jest monitorowany poprzez dwa wskaźniki – długości infrastruktury rowerowej na 10 tys. mieszkańców (wzrost z 2,81 km w 2015 roku do 4,05 km w 2019 roku) oraz liczby pieszych i rowerzystów zabitych lub ciężko rannych w wypadkach drogowych (nieznaczny spadek).

1.2.6 KRAJOWY PLAN NA RZECZ ENERGII I KLIMATU NA LATA 2021-2030

Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030 jest dokumentem, który wypełnia obowiązek nałożony na Polskę przez Parlament Europejski i Radę UE rozporządzeniem nr 2018/1999 z dnia 11 grudnia 2018 r. (w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu). Omawiany dokument przedstawia założenia i cele oraz polityki i działania na rzecz realizacji pięciu wymiarów unii energetycznej, m.in. obniżenia emisyjności. W wymiarze dotyczącym obniżenia emisyjności poruszono aspekty związane z transportem rowerowym, takie jak: budowa systemów parkowania B+R czy promocję ruchu pieszego i rowerowego jako formy rozwoju efektywnego energetycznie i niskoemisyjnego transportu. Inwestycje związane z tworzeniem parkingów B+R mają być realizowane w ramach wsparcia rozwoju publicznego transportu zbiorowego w miastach.

1.2.7 STRATEGIA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU TRANSPORTU DO 2030 ROKU

Dokument został przyjęty przez Radę Ministrów we wrześniu 2019 roku. Strategia jest dokumentem planistycznym, który stanowi integralny element spójnego systemu zarządzania krajowymi dokumentami strategicznymi. Istotą dokumentu jest wskazanie celu oraz nakreślenie kierunków rozwoju transportu, tak aby etapowo do 2030 r. możliwe było osiągnięcie celów założonych w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.). W kierunku interwencji 1 – budowa zintegrowanej, wzajemnie



powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce – wpisano m.in. działania związane z transportem miejskim i aglomeracyjnym jako elementem zintegrowanego systemu transportowego. Według dokumentu ważne jest promowanie i wdrażanie nowych rozwiązań pozwalających na jak najlepsze wykorzystanie ruchu rowerowego; ciągi piesze i rowerowe powinny tworzyć zaś spójną sieć połączeń na terenach miast i wokół nich. Ponadto należy podjąć działania związane z integracją różnych gałęzi transportu poprzez budowę węzłów intermodalnych – stacje rowerów miejskich i parkingów rowerowych wysokiej jakości oraz wypożyczalnie rowerów i parkingów na dworcach i stacjach kolejowych. W kierunku interwencji dotyczących zmian w indywidualnej i zbiorowej mobilności wskazano, że:

- jednym z ważnych aspektów jest odpowiednie ukształtowanie przestrzeni ulicy, która powinna być przyjazna dla użytkowników, w szczególności pieszych i rowerzystów;
- powinny zostać przygotowane koncepcje rozwoju transportu rowerowego w Polsce uwzględniające mechanizmy finansowania oraz współpracy z zarządcami infrastruktury transportowej.

Dokument porusza także zagadnienia związane z poprawą bezpieczeństwa uczestników ruchu. Podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego będzie realizowane m.in. poprzez separację ruchu samochodowego od ruchu niechronionych uczestników ruchu (pieszych i rowerzystów) w ramach przebudowy lub rozbudowy odcinków dróg. W działaniach o charakterze inwestycyjnym zapisano opracowanie i skuteczne wdrażanie wytycznych dla inwestycji rowerowych ograniczających stosowanie rozwiązań niebezpiecznych i niezgodnych z dobrą praktyką.

1.2.8 NARODOWY PROGRAM BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO 2013-2020

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 został przyjęty przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w czerwcu 2013 roku. Program jest kompleksową strategią poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach w latach 2013-2020. Jest oparty na pięciu filarach: bezpieczny człowiek, bezpieczna droga, bezpieczna prędkość, bezpieczny pojazd, ratownictwo medyczne i opieka powypadkowa. W dokumencie uznano, że rowerzyści należą do grupy szczególnie wysokiego ryzyka. Jednym z priorytetów Programu jest ochrona uczestników ruchu drogowego, w szczególności ochrona pieszych i rowerzystów poprzez stworzenie odpowiedniej infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, organizację ruchu uwzględniającą potrzeby rowerzystów. Za czynniki zagrożenia na drogach uznano brak oddzielenia ruchu samochodowego na drogach, brak dobrze zorganizowanych parkingów rowerowych, a także brak spójnej sieci. Środkami realizacji w zakresie poprawy bezpieczeństwa na drogach są budowa dróg rowerowych, a także wdrażanie środków infrastrukturalnych zwiększających bezpieczeństwo użytkowników dróg w porze ograniczonej widoczności. W kontekście polityki rowerowej konieczna jest budowa spójnej sieci dróg rowerowych i parkingów rowerowych.

1.2.9 PROGRAM BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH NA LATA 2014-2023 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 ROKU)

Dokument został uchwalony przez Radę Ministrów we wrześniu 2015 roku. Jest średniookresowym dokumentem programowym w sektorze infrastruktury dróg krajowych. Jednym z jego celów szczegółowych jest wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków i ich ofiar). Poprawa bezpieczeństwa powinna zachodzić na najbardziej niebezpiecznych odcinkach w oparciu o budowę ciągów pieszych i rowerowych. W kontekście polityki rowerowej konieczne jest założenie likwidacji miejsc niebezpiecznych w postaci ich przebudowy.

1.2.10 PROGRAM BUDOWY 100 OBWODNIC NA LATA 2020-2030

Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 został przyjęty przez Radę Ministrów w kwietniu 2021 roku. W ramach programu zaplanowano realizację 100 zadań w postaci budowy obwodnic o łącznej długości ok. 820 km. Efektem realizacji Programu ma być m.in. poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego dzięki wyprowadzeniu ruchu tranzytowego poza tereny zurbanizowane, czego efektem ma być zwiększenie bezpieczeństwa najmniej chronionych uczestników ruchu, czyli pieszych i rowerzystów. Budowa obwodnic ma przyczynić się także do zwiększenia przepustowości sieci drogowej, czystsze powietrze i mniejszego hałasu w miastach. W województwie lubuskim realizacja programu ma dotyczyć 6 lokalizacji przedstawionych na poniższej grafice.

Rysunek 1. Lokalizacje realizacji Programu Budowy 100 Obwodnic w województwie lubuskim



Źródło: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wojewodztwo-lubuskie>, dostęp: 20.08.2021 r.



1.3 FUNDUSZE UNIJNE DLA POLSKI

1.3.1 UMOWA PARTNERSTWA NA LATA 2014-2020

Umowa partnerstwa to podstawowy dokument określający ramy współpracy pomiędzy Unią Europejską a krajem członkowskim. Opisuje najważniejsze kierunki wydatkowania środków unijnych. W kończącej się perspektywie finansowej Polska uznała transport rowerowy za zadanie drugorzędne, towarzyszące rozwojowi transportu publicznego w miastach. W dokumencie wskazywano potrzebę budowy dróg rowerowych i powiązanie z polityką przestrzenną w celu zmniejszenia transportochłonności.

1.3.2 REGIONALNY PROGRAM OPERACYJNY – LUBUSKIE 2020

Każde województwo w unijnej perspektywie finansowej na lata 2014-2020 posiadało pulę środków na rozwój własnego regionu. Województwo lubuskie, podobnie jak inne województwa, zauważyło potrzebę dofinansowania inwestycji rowerowych. Środki były dostępne dla gmin i ich związków poprzez priorytet inwestycyjny 4e, który zakładał działania związane z budową lub przebudową infrastruktury dla rozwoju ekologicznego transportu publicznego, w tym ścieżek rowerowych. W ramach priorytetu planowano doinwestowanie budowy 44,8 km ścieżek rowerowych. Ze względu na wysokie zainteresowanie gmin tego typu projektami zbudowano łącznie 173 km ścieżek rowerowych o wartości 254,5 mln zł. Dofinansowanie ze środków unijnych wyniosło ponad 185 mln zł, przekraczając czterokrotnie wskaźnik realizacji⁷. Uwagę zwraca nierównomierny rozkład przestrzenny sfinansowanych inwestycji. Koncentrują się one w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Gorzowa Wielkopolskiego oraz w południowo-wschodniej części województwa.

1.3.3 UMOWA PARTNERSTWA NA LATA 2021-2027 (PROJEKT)

W projekcie Umowy Partnerstwa na lata 2021-2027 działania związane z transportem rowerowym, w szczególności z rozwojem infrastruktury rowerowej, uzyskały większy priorytet niż Umowy Partnerstwa na lata 2014-2020. W planach jest finansowanie stref wolnych od ruchu samochodowego, gdzie dozwolony będzie wyłącznie ruch pieszy i rowerowy. Te działania mają zapewnić wysoki standard przestrzeni publicznych i bezpieczeństwo użytkowników.

W ramach poprawy dostępności regionów zwraca się także uwagę na budowę węzłów przesiadkowych. Oznacza to potrzebę budowy ścieżek i parkingów rowerowych wokół stacji kolejowych. W projekcie wskazano możliwość budowy ścieżek rowerowych na zlikwidowanych liniach kolejowych, czego dokonywano już wcześniej w województwie lubuskim.

⁷⁷Źródło: <https://rpo.lubuskie.pl/>, dostęp 20.09.2021 r.

Na rozwój infrastruktury rowerowej możliwe będzie korzystanie z funduszy celu 2: „Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa” oraz w przypadku MOF OW ze Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Alokacja na ZIT została zwiększona do 8%.

1.4 DOKUMENTY STRATEGICZNE WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO

1.4.1 STRATEGIA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO 2020

Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020 została uchwalona przez Sejmik Województwa Lubuskiego w listopadzie 2012 roku. Dokument zawiera podstawowe wytyczne dla polityki regionalnej samorządu województwa, a jego realizacja miała zapewnić trwały i zrównoważony rozwój regionu. Zagadnienia związane z transportem rowerowym uwzględniono w celu strategicznym „Konkurencyjna i innowacyjna gospodarka regionalna” w celu operacyjnym „Rozwój potencjału turystycznego województwa”. Jako jeden z kierunków interwencji w celu operacyjnym określono rozbudowę infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej poprzez tworzenie,

1.4.2 STRATEGIA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO 2030

Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030 została przyjęta przez Sejmik Województwa Lubuskiego w lutym 2021 roku. Dokument wyznacza strategiczne cele i kluczowe kierunki działań oraz przewidywane instrumenty ich realizacji w rozwoju województwa lubuskiego w kolejnej dekadzie. Jako jedno z wyzwań stojących przed województwem wskazano wzmocnienie dostępności i bezpieczeństwa sieci komunikacyjnych, teleinformatycznych i energetycznych w postaci zintegrowanego rozwoju sieci dróg rowerowych w regionie, rozbudowy ciągów pieszo-rowerowych na obszarach miejskich i wiejskich umożliwiających bezpieczny ruch. W dokumencie ujęto także cele strategiczne związane z transportem rowerowym:

- Cel strategiczny 1. Inteligentna, zielona gospodarka regionalna
 - Cel operacyjny 1.6: Rozwój potencjału turystycznego
 - Kierunek działań: Rozwój szlaków, tras turystycznych, budowa oraz integracja dróg/ ścieżek rowerowych;
- Cel strategiczny 3. Integracja przestrzenna regionu
 - Cel operacyjny 3.1: Modernizacja oraz rozwój infrastruktury komunikacyjnej i transportu zbiorowego
 - Kierunek działań: Wsparcie oraz realizacja projektów i inwestycji z zakresu budowy, rozbudowy i modernizacji systemu tras rowerowych regionu oraz budowa systemu Park&Ride dla samochodów i rowerów w pobliżu przystanków kolejowych i autobusowych;



- Cel operacyjny 3.5: Rozwój funkcji metropolitalnych ośrodków wojewódzkich wraz z ich obszarami funkcjonalnymi
 - Kierunek działań: Wspieranie zrównoważonego rozwoju mobilności miejskiej i podmiejskiej poprzez tworzenie warunków i zachęt do transportu rowerowego.

1.4.3 PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO WRAZ Z PLANAMI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OŚRODKA WOJEWÓDZKIEGO ZIELONA GÓRA I GORZÓW WLKP.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego wraz z planami zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego Zielona Góra i Gorzów Wlkp. został przyjęty przez Sejmik Województwa Lubuskiego w kwietniu 2018 roku. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa jest podstawą prowadzenia polityki przestrzennej w województwie. Rozwój i zwiększanie znaczenia ruchu rowerowego jako środka komunikacji wpisuje się w cele strategiczne i operacyjne Planu:

- Cel strategiczny 1. Spójność terytorialna
 - Cel operacyjny 1.1: Zrównoważony rozwój struktury osadniczej regionu w tym rozwój funkcji metropolitalnych ośrodków wojewódzkich oraz rozwój subregionalnych i lokalnych ośrodków miejskich zgodnie z ich potencjałem i w oparciu o ich wzajemne powiązania funkcjonalne,
 - Cel operacyjny 1.2: Zrównoważony rozwój obszarów wiejskich,
 - Cel operacyjny 1.3: Poprawa dostępności komunikacyjnej do ośrodków administracyjnych,
- Cel strategiczny 2. Zrównoważony rozwój społeczny
 - Cel operacyjny 2.6: Rozwój i usprawnienie systemu transportu publicznego,
- Cel strategiczny 3. Rozwój konkurencyjnej gospodarki
 - Cel operacyjny 3.3: Wzmocnienie współpracy transgranicznej i międzyregionalnej,
 - Cel operacyjny 3.6: Rozwój gospodarki niskoemisyjnej,
 - Cel operacyjny 3.7: Rozwój sieci transportowej,
 - Cel operacyjny 3.12: Rozwój potencjału turystycznego województwa.

Kierunek rozwojowy związany ze zwiększaniem znaczenia ruchu rowerowego jako środka komunikacji składa się z czterech działań:

- rozbudowa spójnej sieci dróg rowerowych na terenach miejskich,



- budowa dróg rowerowych przy drogach krajowych i wojewódzkich o dużym natężeniu ruchu,
- rozbudowa systemu tras turystycznych,
- wdrożenie jednolitych standardów infrastruktury.

Wskazano również na potrzebę wypracowania wojewódzkiego programu rozwoju polityki rowerowej, która określi parametry dróg rowerowych, rozwiązania w rejonie skrzyżowań, oznakowanie tras, modele stojaków rowerowych i sposób integracji z transportem publicznym. W dokumencie zawarto też liczne inwestycje celu publicznego związane z budową infrastruktury liniowej dla rowerów. W części dotyczącej MOF OW Gorzów Wielkopolski oraz MOF OW Zielona Góra określono także działania związane z transportem rowerowym:

- kierunek 1. Poprawa dostępności zewnętrznej poprzez rozbudowę infrastruktury rowerowej,
- kierunek 2. Poprawa dostępności wewnętrznej poprzez budowę chodników i ścieżek rowerowych oraz budowę infrastruktury rowerowej.

Przedstawiono też wnioski i rekomendacje dla tych obszarów w zakresie komunikacji i transportu, takie jak:

- rozbudowa infrastruktury rowerowej, stworzenie spójnego systemu tras dla celów komunikacyjnych, turystycznych i rekreacyjnych;
- realizacja Europejskiej Trasy Rowerowej EuroVelo EV2 (Szlak Stolic, wariant nr 2);
- wytyczenie oddzielnych dróg rowerowych przy drogach o natężeniu powyżej 3 000 pojazdów dziennie; na drogach o natężeniu od 1 000 do 3 000 pojazdów dziennie zaleca się wprowadzenie wydzielonych pasów rowerowych, dróg rowerowych lub ciągów pieszo-rowerowych;
- integracja systemu rowerowego i transportu zbiorowego, powstanie parkingów Bike&Ride;
- powstanie obiektów towarzyszących szlakom rowerowym: punktów gastronomicznych, noclegowych.

1.4.4 PROGRAM ROZWOJU TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO

Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego został przyjęty przez Zarząd Województwa Lubuskiego w sierpniu 2018 roku. Dokument spełnia wymagania warunkowości ex ante w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego – Lubuskie 2020 dla celu tematycznego 7: Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej. W dokumencie znalazły się cele związane bezpośrednio i pośrednio z transportem rowerowym:



- Cel szczegółowy 2.1: Wzmocnienie warunków do rozwoju osobowego transportu kolejowego
 - Cel operacyjny 2.1.1: Zwiększenie konkurencyjności (atrakcyjności) kolei
 - Kierunki działań: Stworzenie warunków do integracji systemu transportowego (parkingi, stojaki na rowery, zatoczki);
- Cel szczegółowy 3.1: Wzmocnienie roli transportu miejskiego
 - Cel operacyjny 3.1.2: Poprawa dostępności komunikacyjnej wewnątrz miejskich obszarów funkcjonalnych
 - Kierunki działań: Rozbudowa, budowa sieci dróg rowerowych i ścieżek rowerowych na terenie miejskich obszarów funkcjonalnych.

W dokumencie określono także cele horyzontalne, m.in.: poprawę bezpieczeństwa w transporcie w województwie lubuskim, która ma zostać osiągnięta przez polepszenie stanu infrastruktury, w tym podniesienie parametrów technicznych, takich jak wyłączenie ruchu rowerowego z ciągu drogi. Według dokumentów minimalizacja negatywnych skutków rozwoju sektora transportu na środowisko ma być zrealizowana poprzez rozwiązania z obszaru transportu miejskiego, takie jak infrastruktura rowerowa.

1.4.5 REGIONALNY PROGRAM ROZWOJU TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO 2030

– PROJEKT

Podczas sporządzania dokumentu trwały prace nad nowym Programem Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego. W dokumencie stwierdzono, że najważniejszym elementem zeroemisyjnego systemu transportu będzie rozbudowa sieci rowerowej województwa lubuskiego.

Poza wsparciem systemu szlaków rowerowych, będącego wynikiem realizacji projektu pn. „ODRA VELO – ODER VELO” Budowa systemu informacji turystycznej dla rozwoju infrastruktury rowerowej na pograniczu polsko-niemieckim” i wpisujące się w niego plany powstania Odrzańskiej Trasy Rowerowej Blue Velo, rozwój bezpiecznej infrastruktury rowerowej w pobliżu najbardziej obciążonych ciągów dróg wojewódzkich umożliwią zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego jako alternatywnego dla samochodu osobowego codziennego środka transportu, wykorzystywanego w dojazdach do/z pracy i szkoły.

Inwestycje w regionalne sieci rowerowe powinny opierać się na wzajemnym uzupełnianiu się dróg rowerowych przebiegających i zarządzanych przez JST regionu oraz na powiązaniu ich z multimodalną infrastrukturą węzłów przesiadkowych, stanowiąc element łączący zeroemisyjny transport indywidualny z nisko- i zeroemisyjnym transportem publicznym.



Zapisy dotyczące mobilności rowerowej zostały ujęte w celu szczegółowym CSP. 2.2 „Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu rowerowego”, który dzieli się na dwa cele operacyjne składające się z kierunków działań.

Tabela 1. Cele operacyjne i kierunki działań w ramach celu szczegółowego CSP. 2.2

Cel operacyjny	
2.2.1. Zwiększenie atrakcyjności zeroemisyjnego transportu rowerowego	2.2.2. Poprawa spójności infrastruktury transportu rowerowego w regionie
Kierunki działań	
<p>Modernizacja istniejącej i budowa nowej infrastruktury rowerowej na rzecz:</p> <ul style="list-style-type: none"> - poprawy dostępności ośrodków miejskich; - zwiększenia atrakcyjności kombinowanych multimodalnych połączeń z transportem publicznym; - zwiększenia poziomu bezpieczeństwa w transporcie rowerowym w ciągach dróg wojewódzkich; - wzmocnienia dostępności do krajowych i międzynarodowych szlaków rowerowych. 	<ul style="list-style-type: none"> - inwestycje oraz wdrożenie rozwiązań organizacyjnych na rzecz zachowania wysokich parametrów technicznych na jak najdłuższych odcinkach dróg rowerowych; - powiązanie sieci dróg rowerowych z centrami wzrostu gospodarczego; - uzupełnienie sieci dróg rowerowych o brakujące elementy (obiekty infrastruktury rowerowej (mosty, kładki, parkingi); - budowa nowej i modernizacja istniejącej infrastruktury rowerowej, w tym z wykorzystaniem zamkniętych i nienadających się do ponownego uruchomienia linii kolejowych; - integracja transportu rowerowego z publicznym transportem zbiorowym, w szczególności w zakresie powstawania miejsc parkingowych do pozostawienia roweru w tzw. systemach Bike&Ride i kontynuacji podróży, jak i organizacji przewozu rowerów w publicznym transporcie zbiorowym.

Źródło: Regionalny Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego 2030 projekt

1.4.6 PROGRAM POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO NA LATA 2016-2025

Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Województwa Lubuskiego na lata 2016-2025 został przyjęty przez Lubuską Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w czerwcu



2016 roku. Program jest kontynuacją z lat 2005-2015. W wykazie zadań w kontekście transportu rowerowego uwzględniono nadzór nad wydawaniem kart rowerowych w szkołach, co ma przynieść efekt w postaci zmniejszenia zagrożeń na drodze ze strony niechronionych użytkowników dróg, w tym szczególnie dzieci. Ponadto każdy absolwent szkoły podstawowej będzie posiadał kartę rowerową. Drugie działanie dotyczy planowanego powołania przez Marszałka Województwa Lubuskiego Wojewódzkiej Komisji Przedsięwzięć Inwestycyjnych, która będzie miała za zadanie m.in. oceniać budowę sieci dróg rowerowych. W kontekście polityki rowerowej oznacza to, że konieczne są: budowa spójnej sieci dróg rowerowych, uczenie dzieci bezpiecznego korzystania z rowerów i profesjonalna ocena budowy infrastruktury rowerowej.

1.4.7 PROGRAM ROZWOJU LUBUSKIEJ TURYSTYKI DO 2020 ROKU

Program Rozwoju Lubuskiej Turystyki do 2020 roku to dokument planujący rozwój funkcji turystycznej województwa lubuskiego w latach 2014-2020. Działania związane z transportem rowerowym poruszono w celu operacyjnym IV – Rozwój infrastruktury turystycznej. Mowa w nim m.in. o:

- stworzeniu regionalnego programu rozwoju dróg rowerowych jako formy zrównoważonego transportu miejskiego;
- stworzeniu regionalnego programu rozwoju dróg rowerowych na obszarach cennych przyrodniczo obejmującego audyt istniejących dróg rowerowych w województwie lubuskim, opracowanie planu koniecznych połączeń pomiędzy funkcjonującymi drogami rowerowymi wraz z projektem ich wytyczenia, sporządzenie kosztorysu działań infrastrukturalnych umożliwiających stworzenie kompleksowej sieci dróg i ścieżek rowerowych w regionie, zbudowanie modelu finansowania i realizacji inwestycji przy udziale środków europejskich.

W celu operacyjnym V – „Wzmocnienie platform współpracy i rozwoju turystyki oraz doskonalenie kadr dla turystyki w regionie” – ujęto stworzenie Lubuskiego Klastra Turystyki Rowerowej, a w celu operacyjnym VI – „Rozwój wiodących form turystyki poprzez: promocję wiodących form turystyki w kolejnych latach jako tematów wiodących w pracach samorządu wojewódzkiego na dany rok” – tworzenie wydawnictw promocyjnych poświęconych poszczególnym formom turystyki, organizację wydarzeń związanych z turystyką rowerową i użytkowaniem roweru w codziennym działaniu. W celu operacyjnym VIII – „Rozwój turystyki transgranicznej i wykorzystanie szans przygranicznego położenia” – ujęto stworzenie produktów turystycznych specjalnie pod preferencje turysty niemieckiego m.in. w zakresie ruchu rowerowego.



2 SYNTETYCZNA DIAGNOZA REGIONU

2.1 UWARUNKOWANIA PRZESTRZENNE

Województwo lubuskie położone jest w zachodniej części Polski. Sąsiaduje z województwami zachodniopomorskim, wielkopolskim, dolnośląskim, a od zachodu z krajami związkowymi Republiki Federalnej Niemiec – Brandenburgią i Saksonią. Województwo lubuskie jest zaliczane do makroregionu Polski Zachodniej. Pod względem administracyjnym Lubuskie składa się z 2 miast na prawach powiatu (Zielona Góra i Gorzów Wielkopolski), 12 powiatów oraz 82 gmin (9 miejskich, 34 miejsko-wiejskie i 39 wiejskich). System osadniczy województwa tworzą następujące ośrodki miejskie⁸:

- ośrodki wojewódzkie o znaczeniu krajowym: Zielona Góra i Gorzów Wielkopolski;
- ośrodki subregionalne: Nowa Sól, Słubice, Świebodzin, Żary, Żagań;
- ośrodki lokalne: Kostrzyn nad Odrą, Gubin, Międzyrzecz, Sulęcín, Szprotawa, Krosno Odrzańskie, Lubsko, Wschowa, Drezdenko, Skwierzyna, Strzelce Krajeńskie, Nowogród Bobrzański.

Województwo lubuskie wyróżnia się także pod względem lesistości terenu (49,3% powierzchni regionu⁹), co stanowi najwyższą wartość spośród wszystkich regionów Polski. Ponadto na terenie województwa występuje 519 jezior o powierzchni 13 tys. hektarów, co stanowi 0,93% powierzchni województwa¹⁰.

Region charakteryzuje się równoleżnikowym-ukształtowaniem terenu składającym się z pasów równin, wzniesień i pradolin. Na północy regionu znajduje się Pojezierze Południowopomorskie z licznymi jeziorami i borami sosnowymi. Przez województwo przepływają Odra w Pradolinie Warciańsko-Odrzańskiej, a także Warta i Noteć w Pradolinie Toruńsko-Eberswaldzkiej, w której występują liczne łąki i bory porastające wydmy. W środkowej części województwa znajduje się Pojezierze Lubuskie z licznymi wzniesieniami, jeziorami i znacznym udziałem lasów. W okolicach Zielonej Góry trafimy na tzw. Wzniesienia Zielonogórskie, które także charakteryzują się wysokim zalesieniem oraz pagórkową rzeźbą terenu. Południe województwa jest licznie zróżnicowane ze względu na położenie Obniżenia Milicko-Głogowskiego, Wału Trzebnickiego i Niziny Śląsko-Łużyckiej, gdzie występują liczne bory i lasy bukowe. Urozmaicona rzeźba terenu, wysoka lesistość i liczne jeziora stanowią czynniki sprzyjające uprawianiu turystyki rowerowej.

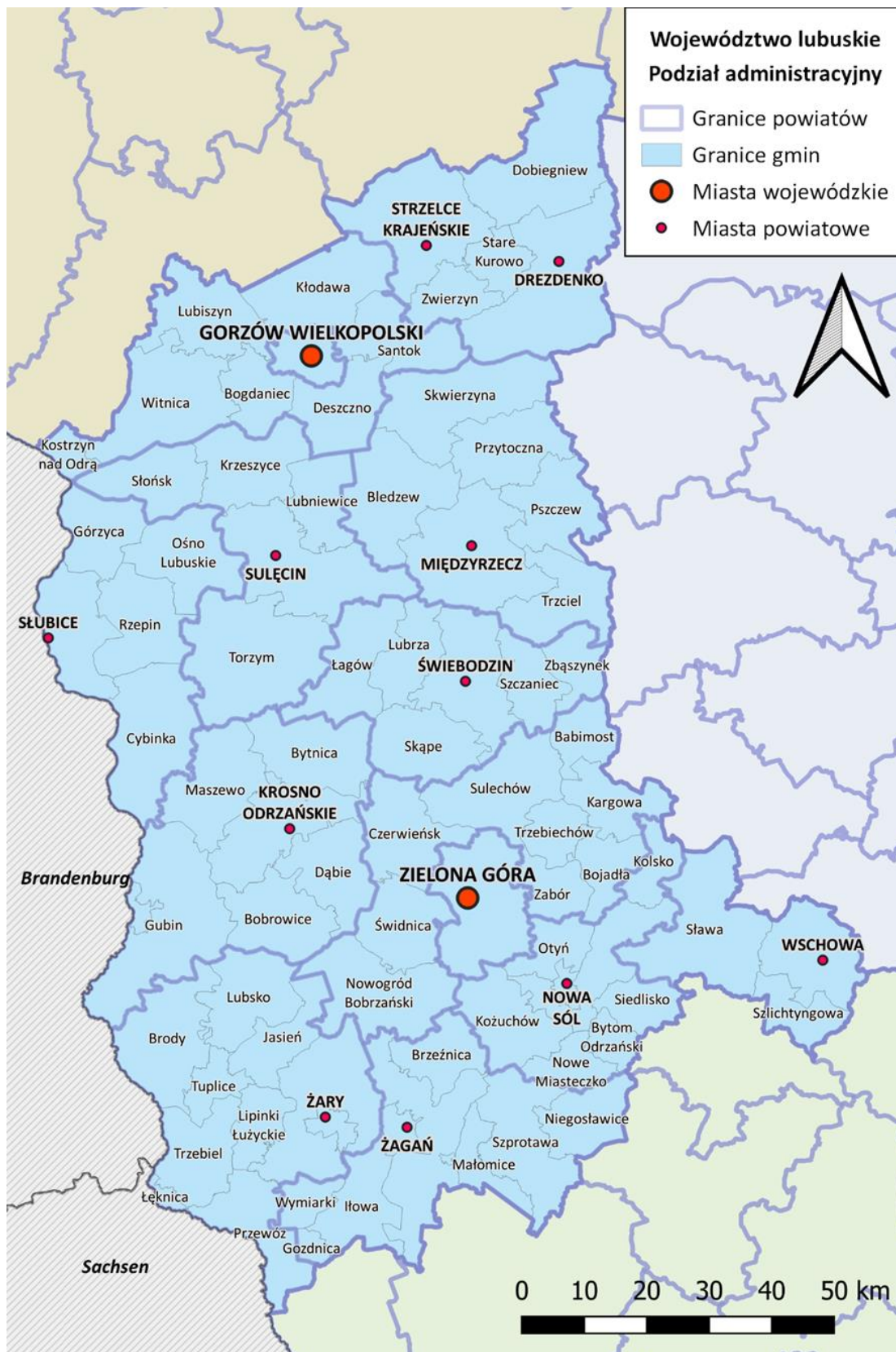
⁸ Opracowano na podstawie „Planu zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego”.

⁹ Bank Danych Lokalnych, GUS, <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/>, (dostęp: 21.09.2021 r.).

¹⁰ Stan środowiska w województwie lubuskim. Raport 2020, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, (dostęp: 28.10.2021 r.).



Rysunek 2. Podział administracyjny województwa lubuskiego



Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Planu zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego” oraz danych Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii

Analiza przeprowadzona na potrzeby planu zagospodarowania przestrzennego i inwentaryzacji atrakcji turystycznych w ramach projektu ODRA VELO wskazuje, że województwo lubuskie posiada liczne walory turystyczne¹¹. Ponad połowę (50,5%) atrakcji turystycznych stanowią obiekty i obszary przyrodnicze, 17,9% układy urbanistyczne, 9,8% zabytki w formie zamków, ruin, pałaców i dworów, a 9,6% obiekty sakralne (kościół, sanktuaria, klasztory)¹². Do głównych walorów przyrodniczych można zaliczyć: Park Narodowy „Ujście Warty”, Drawieński Park Narodowy, liczne parki krajobrazowe, transgraniczny Park Mużakowski, który w 2004 roku został wpisany na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego i Przyrodniczego UNESCO. W skład Parku Mużakowskiego wchodzi także Geopark Łuk Mużakowa. Terenem o bogatych walorach przyrodniczo-krajobrazowych jest również Dolina Warty i Noteci.

Jak wskazują autorzy Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubuskiego, region charakteryzuje różnorodność krajobrazu kulturowego pod względem form architektonicznych, stylów i cech kulturowych. Lokalizacja przy granicy i zmieniająca się przynależność państwowa, dzielnicowa oraz administracyjna zdeteterminowały charakter poszczególnych subregionów. W obrębie województwa możemy wyróżnić ich pięć¹³:

- północna część Dolnego Śląska (powiaty: krośnieński, zielonogórski, nowosolski, świebodziński, żagański);
- wschodnie pasmo Dolnych Łużyc (powiat żarski, rejon gubiński w powiecie krośnieńskim);
- wschodnia część Ziemi Lubuskiej (powiat słubicki, sulęciński oraz zachodnia część powiatu gorzowskiego);
- południowy fragment Pomorza Zachodniego (pow. gorzowski, strzelecko-drezdenecki);
- zachodni skraj Wielkopolski (powiat międzyrzecki, wschowski, gminy Babimost i Kargowa w powiecie zielonogórskim oraz gmina Zbąszynek w powiecie świebodzińskim).

Krajobraz kulturowy województwa został przekształcony w niewielkim stopniu. Do dziś zachowały się pierwotne i nawiązujące do pierwotnych układy przestrzenne oraz znaczna liczba obiektów zabytkowych. Szczególnie obszary wiejskie w dużym stopniu utrzymały cechy historyczne i ład przestrzenny harmonijnie skomponowany z przyrodniczym otoczeniem, stanowiącym element podnoszący walory krajobrazu kulturowego regionu. Województwo lubuskie posiada liczne zabytki, ale ich lokalizacja nie jest jednolita. Niemal 80% obiektów wpisanych do rejestru zabytków znajduje się w części południowej. Na listę pomników historii

¹¹ W przeprowadzonej inwentaryzacji atrakcji turystycznych w ramach projektu ODRA VELO zidentyfikowano 4 654 atrakcji turystycznych.

¹² Raport „Inwentaryzacja i opis atrakcji turystycznych POI” opracowany w ramach projektu ODRA VELO.

¹³ Załącznik nr 2 do Uchwały nr XLIV/667/18 Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 23 kwietnia 2018 r. w sprawie uchwalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubuskiego wraz z planami zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego Zielona Góra i Gorzów Wlkp.

wpisane są kościoł w Klępsku i kompleks zabudowań poklasztornych w Żaganiu. Do tego funkcjonują dwa parki kulturowe – Dolina Trzech Młynów w Bogdańcu oraz Grodzisko w Wicinie w gm. Jasień.

Wyróżniającymi się na tle kraju elementami dziedzictwa kulturowego województwa lubuskiego są zespoły pałacowo-parkowe. Ponadto cenne obiekty stanowią budowle obronne: średniowieczne zamki w Kożuchowie, Międzyrzeczu i Łagowie, dwory obronne w Borowie i Sulechowie, pozostałości fortyfikacji w Krośnie Odrzańskim czy Międzyrzeckim Rejonie Umocnionym. Z zabytków techniki warto wyróżnić zaporę wodną i elektrownię w Dychowie, obiekty przemysłowe Gorzowa Wielkopolskiego, Zielonej Góry i Nowej Soli, a także liczne mosty kolejowe, z których część została wykorzystana do budowy ścieżek rowerowych bądź wyznaczenia szlaków rowerowych, zaś kolejne mogą posłużyć do wytyczania nowych szlaków rowerowych.

Większość miast województwa lubuskiego posiada zachowane zabytkowe układy przestrzenne, z regularnym planem oraz centralnie zlokalizowanym rynkiem i ratuszem, które zostały wpisane do rejestru zabytków. Przykładami miast z tego typu układem przestrzennym są: Bytom Odrzański, Drezdenko, Gorzów Wielkopolski, Międzyrzecz, Zielona Góra¹⁴.

Rowerzystów z całej Europy może zachęcić do przyjazdu odbywający się corocznie we wrześniu w Sulęcinie Międzynarodowy Zjazd Cyklistów. Sulęcina leży na trasie jedyne międzynarodowego szlaku rowerowego przecinającego województwo – EuroVelo2. Jest on oznakowany według starego systemu za pomocą białych tabliczek jako szlak R-1. Warto dodać, że w ostatnich latach zbudowano także ścieżkę rowerową o długości prawie 50 km biegnącą od Sławocina do Stypułowa przez cały powiat nowosolski w ramach projektu „Kolej na rower”. Została ona dofinansowana ze środków unijnych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubuskiego na lata 2014-2020. Oznacza to, że województwo lubuskie posiada potencjał do uprawiania turystyki rowerowej.

2.2 UWARUNKOWANIA SPOŁECZNO-EKONOMICZNE W ZAKRESIE OFERTY TURYSTYCZNEJ

Głównymi ośrodkami turystycznymi w województwie lubuskim są: Gorzów Wielkopolski, Zielona Góra, Świebodzin, Nowa Sól, Kostrzyn nad Odrą, Żagań, Łagów, Lubniewice, Pszczew, Dobiegniew i Sława. Ze względu na obecność lasów i jezior oraz ofertę ośrodków turystycznych do obszarów rozwoju turystyki można zaliczyć w szczególności: Jeziora Pszczewskie, Międzyrzecki Rejon Umocniony, Jeziora Lubniewickie, Jeziora Łagowskie, Jezioro Sławskie oraz Rejon Żagania, Zielonej Góry i Nowej Soli.

¹⁴ Załącznik nr 2 do Uchwały nr XLIV/667/18 Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 23 kwietnia 2018 r. w sprawie uchwalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubuskiego wraz z planami zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego Zielona Góra i Gorzów Wlkp.



Według danych GUS w 2020 r. na terenie województwa lubuskiego działało 113 restauracji, 65 barów, 14 stołówek i 38 punktów gastronomicznych. W Lubuskiem funkcjonuje więc ok. 1,3% wszystkich placówek gastronomicznych w Polsce, czyli prawie dwa razy mniej niż średnia krajowa w przeliczeniu na liczbę mieszkańców.

W 2020 r. w województwie lubuskim działało 281 obiektów noclegowych posiadających 10 lub więcej miejsc, co jest wynikiem zbliżonym do średniej krajowej. Dysponowały one ponad 18 tys. miejsc noclegowych. Znaczną część bazy noclegowej stanowią obiekty hotelowe, których jest 128 i dysponują ponad 7,5 tys. miejsc¹⁵.

W 2019 r. województwo lubuskie odwiedziło 720 tys. turystów, którym udzielono 1,48 mln noclegów. Rok później liczba ta zmniejszyła się do 400 tys. osób, którym udzielono 934 tys. noclegów¹⁶. Oznacza to, że pandemia COVID-19 spowodowała znaczny spadek ruchu turystycznego. Należy zaznaczyć, że krótkofalowe negatywne skutki pandemii mogą zostać zniwelowane poprzez zmianę preferencji odpoczynku i spędzania wolnego czasu w Polsce. Częstsze wypoczywanie na terenie kraju oraz wzrost zainteresowania aktywnymi formami wypoczynku (do których zalicza się między innymi turystyka rowerowa) mogą stanowić dla województwa lubuskiego dużą szansę na zwiększenie liczby obsługiwanych turystów w ciągu roku.

2.3 UWARUNKOWANIA KOMUNIKACYJNE

Województwo lubuskie przecinają południkowo i równoleżnikowo dwa istotne w skali europejskiej szlaki komunikacji lądowej. Z północy na południe korytarz Bałtyk – Adriatyk łączy przez Szczecin Skandynawię ze Śląskiem i z południem kontynentu. Natomiast ze wschodu na zachód biegną trasy z Moskwy przez Warszawę i Poznań do Berlina i zachodniej Europy (korytarz Morze Północne – Bałtyk).

Główne szlaki komunikacji drogowej na terenie województwa lubuskiego, stanowiące korytarze sieci TEN-T, to autostrada A2 (droga europejska E30) i droga ekspresowa S3 (droga europejska E65), które przecinają się na węźle „Jordanowo” niedaleko Świebodzina.

Droga ekspresowa S3 ma duże znaczenie dla ruchu wewnątrz województwa, gdyż łączy bezpośrednio stolicę regionu – Gorzów Wielkopolski z Zieloną Górą. Ponadto południowo--zachodnią część województwa przecina droga DK18 modernizowana do standardu autostrady (droga europejska E36), łącząca Wrocław i Berlin. Uzupełnieniem ww. sieci są drogi krajowe i wojewódzkie. Sieć drogowa w województwie zapewnia możliwość szybkich przemieszczeń pomiędzy obiema stolicami regionu, głównymi miastami w województwie, jak również województwami sąsiednimi.

Główne linie kolejowe: nr 3 (Warszawa – Berlin, oznaczenie europejskie E20) i 273 (Nadodrzańska Magistrała Kolejowa, oznaczenie europejskie C-E 59) przecinają się w Rzepinie.

¹⁵ Bank Danych Lokalnych, GUS, <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/>, (dostęp: 21.09.2021 r.).

¹⁶ Ibidem.



Województwo lubuskie pokryte jest gęstą siecią kolejową, ale nie w pełni wykorzystywaną do przewozów pasażerskich i towarowych. Małe znaczenie transportu kolejowego wynika z jego niekonkurencyjności, będącej głównie efektem złego stanu infrastruktury kolejowej. Powodem tego jest niedoinwestowanie kolei oraz brak zrównoważonej krajowej polityki transportowej. Na obszarze województwa lubuskiego wyłączono z eksploatacji wiele odcinków linii kolejowych, doprowadzając do fragmentaryzacji sieci. Brak ciągłości sieci kolejowej uniemożliwia jej poprawne funkcjonowanie. W przeszłości województwo lubuskie posiadało jedną z najlepiej rozwiniętych sieci kolejowych w Polsce. W ostatnich kilku latach linie nr 365 (Krosno Odrzańskie – Łęknica), 371 (Wolsztyn – Żagań) i 430 (Skwierzyna – Drezdenko) zostały w większości przebudowane na ścieżki rowerowe.

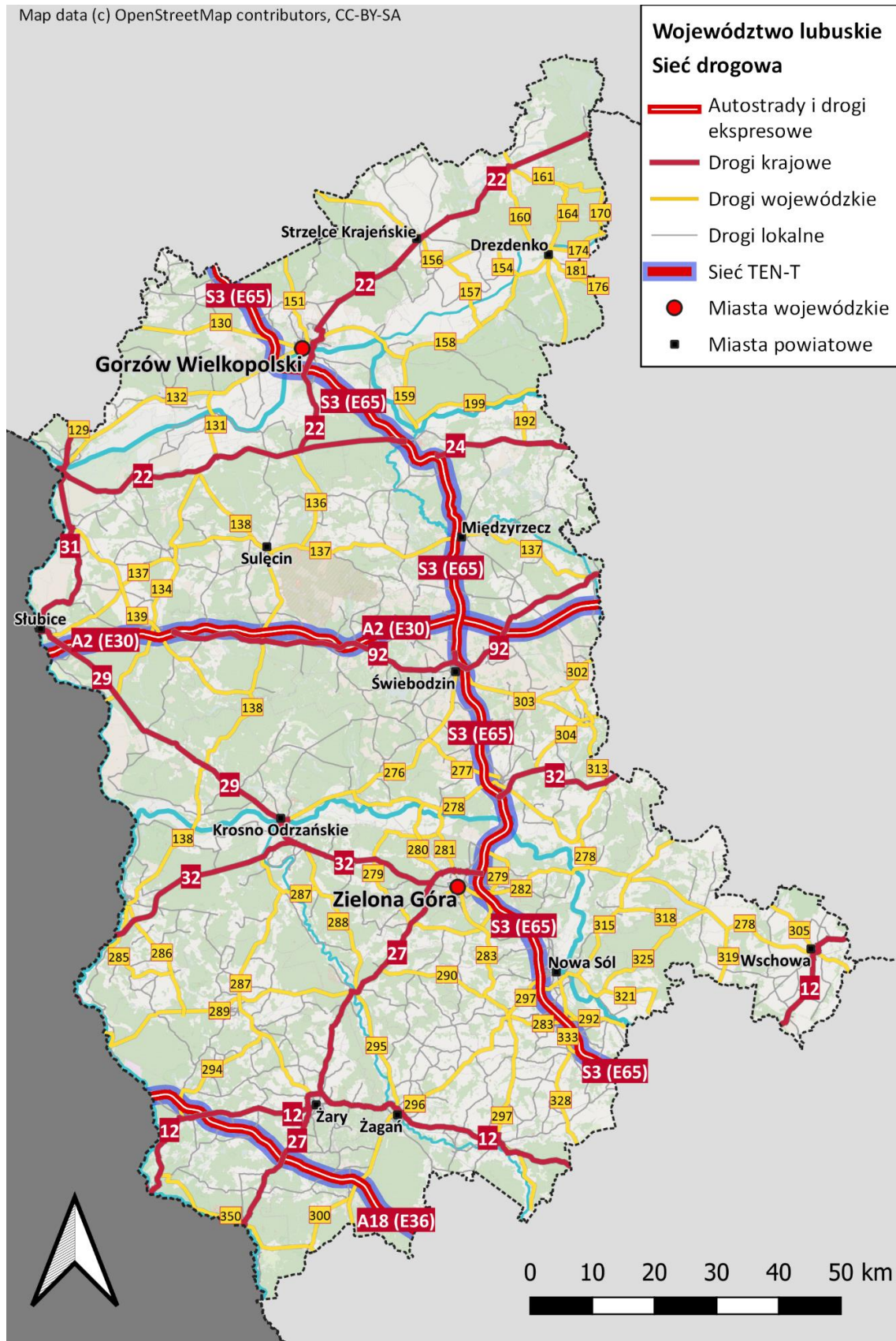
Głównymi szlakami wodnymi są rzeki Odra, Warta i Noteć, które łączą się w Kostrzynie nad Odrą. Przez teren województwa lubuskiego biegną dwie międzynarodowe drogi wodne – E30 wzdłuż Odry, łącząca Morze Bałtyckie z Dunajem, i E70 wzdłuż Warty i Noteci, łącząca Morze Czarne z Atlantykiem.

Na terenie województwa lubuskiego znajduje się również Port Lotniczy Zielona Góra-Babimost, posiadający regularne połączenia z Warszawą, oraz sezonowe i czarterowe połączenia międzynarodowe¹⁷.

¹⁷¹⁷ Źródło: <https://airport.lubuskie.pl/>, (dostęp: 12.10.2021 r.).



Rysunek 3. Sieć drogowa województwa lubuskiego



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GDDKiA



Rysunek 4. Sieć kolejowa województwa lubuskiego



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i Ogólnopolskiej Bazy Kolejowej

2.4 UWARUNKOWANIA SPOŁECZNO-EKONOMICZNE MIESZKAŃCÓW REGIONU

Według danych GUS województwo lubuskie w 2020 r. liczyło 1 mln 7 tys. mieszkańców, co stanowi 2,6% ludności kraju. Średnia gęstość zaludnienia w województwie wynosi 72 osoby/km². Ponad 25% ludności mieszka w ośrodkach wojewódzkich – Zielonej Górze i Gorzowie Wielkopolskim, co sprzyja promocji mobilności rowerowej w codziennych podróżach. Relatywnie wysokie zagęszczenie ludności występuje również w południowej części województwa – w gminach powiatu nowosolskiego oraz żagańskiego i żarskiego. Najmniejsza gęstość zaludnienia (poniżej 50 osób/km²) dotyczy pasa od zachodu w kierunku północnego wschodu województwa, w powiatach: krośnieńskim, słubickim, sulęcińskim, międzyrzeckim i strzelecko-drezdeneckim.

Struktura demograficzna województwa lubuskiego jest zbliżona do średniej dla Polski. Dzieci stanowią 18% mieszkańców, osoby w wieku produkcyjnym 60%, zaś osoby starsze 22%. W województwie następują negatywne zmiany demograficzne. Liczba ludności spada w wyniku zarówno ubytku naturalnego, jak i ujemnego salda migracji. Starzenie się społeczeństwa powoduje, że rośnie w nim udział osób powyżej 64 lat. Według prognoz GUS w perspektywie do 2025 roku przewiduje się spadek liczby ludności do poziomu 997 tys. osób, tj. o 1% względem 2020 roku, a w 2030 roku do 979,7 tys. os., tj. o 2,7% względem roku 2020.

Poziom wyposażenia województwa lubuskiego w infrastrukturę społeczną jest zróżnicowany. Koncentracja obiektów edukacji i ochrony zdrowia występuje w Gorzowie Wielkopolskim i Zielonej Górze, co wynika z ich rangi administracyjnej. Infrastruktura pozostałych miast gwarantuje dostęp do podstawowych usług społecznych, także dla mieszkańców obszarów wiejskich.

Województwo lubuskie charakteryzuje się stosunkowo niską stopą aktywności zawodowej (55%) oraz niską stopą bezrobocia (2,6%). Najlepsza sytuacja na rynku pracy występuje w Gorzowie Wielkopolskim, Zielonej Górze i powiecie słubickim. Najwyższe bezrobocie jest natomiast w powiatach strzelecko-drezdeneckim, międzyrzeckim, żagańskim i wschowskim. Udział pracujących w rolnictwie i leśnictwie wynosi 4,5% i jest dużo niższy niż średnia dla Polski (8%). Natomiast większy odsetek ludzi pracuje w przemyśle i budownictwie (34%). Głównymi ośrodkami przemysłowymi są Gorzów Wielkopolski, Żary i Nowa Sól. Zielona Góra pełni rolę ośrodka usługowego, naukowego i administracyjnego¹⁸.

¹⁸ Załącznik nr 2 do Uchwały nr XLIV/667/18 Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 23 kwietnia 2018 r. w sprawie uchwalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubuskiego wraz z planami zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego Zielona Góra i Gorzów Wlkp.



3 PRZEDSTAWIENIE DOTYCHCZASOWYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO I INNYCH JEDNOSTEK SAMORZĄDOWYCH W ZAKRESIE MOBILNOŚCI ROWEROWEJ

3.1 OPRACOWANIA PLANISTYCZNE I PROMOCYJNE

Opracowania planistyczne dotyczące ruchu rowerowego powstają w województwie lubuskim co najmniej od początku XXI wieku. W 2001 roku dla polskiej części Euroregionu Pro Europa Viadrina (obejmuje obszar 28 gmin województwa lubuskiego połączonych w pięciu powiatach: m. Gorzów Wielkopolski, pow. gorzowski, międzyrzecki, słubicki, strzelecko-drezdenecki, sulęciński) sporządzono program szlaków rowerowych. W 2002 roku powstała, a w 2009 roku została zaktualizowana „Koncepcja urbanistyczna w zakresie wytyczenia szlaków rowerowych w Euroregionie Sprewa – Nysa – Bóbr”. Obejmuje ona swoim zasięgiem południową połowę województwa. Skupia się na oznakowaniu szlaków. W tych opracowaniach po raz pierwszy dostrzeżono potencjał budowy tras rowerowych wzdłuż rzek po wałach przeciwpowodziowych oraz po nieczynnych liniach kolejowych. Opracowano koncepcję szlaków o długości prawie 1 200 km.

W 2015 roku dla Euroregionu Pro Europa Viadrina powstała „Analiza sieci transportowej Odra – Nysa” ze szczególnym uwzględnieniem szlaków rowerowych. Zidentyfikowano wówczas istniejące na terenie Ziemi Lubuskiej lokalne szlaki rowerowe oraz opisano reguły budowania tras rowerowych i wyznaczania szlaków rowerowych w Niemczech. Opracowanie zawiera liczne dobre praktyki.

W województwie lubuskim obowiązuje kilka istotnych dokumentów odnoszących się do polityki rowerowej. 20 kwietnia 2018 r. przedstawiciele pięciu województw Polski Zachodniej podpisali list intencyjny potwierdzający wolę współpracy na rzecz realizacji, promocji i utrzymania Blue Velo – Odrzańskiej Trasy Rowerowej. Podpisanie listu było pierwszym krokiem na rzecz realizacji długodystansowej trasy rowerowej wzdłuż Odry – od granicy z Czechami do Bałtyku. Realizacja tego przedsięwzięcia stanowi jeden z projektów ponadregionalnych wdrażających Strategię Rozwoju Polski Zachodniej 2020. Cała trasa będzie miała ok. 1 000 km długości. Założeniem współpracy jest zaangażowanie w projekt wielu partnerów różnego szczebla – od samorządów lokalnych przez samorzady regionalne po ministerstwa.

7 czerwca 2019 r. marszałkowie wszystkich województw przyjęli stanowisko Konwentu Marszałków Województw RP w sprawie systemu numeracji i zasad oznakowania krajowych i regionalnych tras rowerowych. Stanowisko wskazuje, że przez teren województwa lubuskiego będą przebiegały jedna międzynarodowa i trzy krajowe trasy rowerowe:



- nr 2 – zgodnie z przebiegiem EuroVelo 2 (Kostrzyn – Ośno Lubuskie – Sulęcín – Lubniewice – Międzyrzecz – Pszczew),
- Nr 3 – BlueVelo – Odrzańska Trasa Rowerowa,
- nr 12 – wzdłuż Nysy Łużyckiej,
- nr 17 – Velo Warta wzdłuż Warty.

Ponadto dla znakowania szlaków regionalnych województwo lubuskie otrzymało numery od 750 do 799. Dla tras międzynarodowych, krajowych i regionalnych opracowano kryteria jakości, długości i łączności. Co istotne, dopuszcza się łączenie tras wojewódzkich na podstawie dwustronnych porozumień. Ma to na celu lepszą promocję szlaków. Stanowisko określa też warunki dla dziennego odcinka trasy rowerowej, który powinien wynosić ok. 60 km. Początek i koniec takiego odcinka powinien znajdować się w miejscowości z dostępnymi usługami noclegowymi i gastronomicznymi oraz dworcem kolejowym. Nawierzchnia tras krajowych i międzynarodowych powinna być wykonana z asfaltu, niedopuszczalne są odcinki wymagające pchania czy przenoszenia roweru.

Od 2019 roku województwo lubuskie we współpracy z Regionalnymi Dyrekcjami Lasów Państwowych w Szczecinie i Zielonej Górze oraz Związkiem Turystycznym Seeland Oder-Spree e. V. z Bad Saarow realizuje projekt ODRA VELO. Ma on na celu budowę systemu informacji turystycznej dla rozwoju infrastruktury rowerowej na pograniczu polsko-niemieckim. W ramach tego projektu zinwentaryzowano infrastrukturę rowerową (wyniki inwentaryzacji przedstawiono w rozdziale 3.2) oraz turystyczną na terenie całego województwa (rozdział 2.1). Opracowano także koncepcję przebiegu szlaków rowerowych wraz ze standardami projektowymi i wykonawczymi dla szlaków rowerowych w województwie lubuskim, które ze względu na strukturę dokumentu stanowią osobne załączniki nr 1 i 2 do dokumentu i są uzupełnieniem celów Polityki Rowerowej Województwa Lubuskiego 2030 – Programu Rozwoju Mobilności Rowerowej. W ramach projektu wykonano też aplikację mobilną dla rowerzystów i platformę internetową, które będą stanowić narzędzia do realizacji kierunków działań 4.1: Zapewnienie kompleksowych i aktualnych informacji o sieci tras rowerowych oraz infrastrukturze towarzyszącej.

3.1.1 PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIASTA ZIELONA GÓRA

Miasto Zielona Góra w 2018 r. przyjęło Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Zdiagnozowano w nim, że ścieżki rowerowe na terenie miasta nie tworzą spójnej sieci. Brakuje ich szczególnie w centralnym i północnym obszarze miasta. Ponadto znaczna część z nich została wykonana z fazowanej kostki brukowej jeszcze w XX wieku i nie spełnia obecnych standardów jakości infrastruktury ani wymogów bezpieczeństwa. Brak spójnej, bezpiecznej,



łączącej cele podróży i wysokiej jakości infrastruktury powoduje, że udział rowerów w podróżach po mieście wynosił w 2016 r. zaledwie 1,5%¹⁹.

Zielona Góra posiada duży potencjał do rozwoju mobilności rowerowej. Dlatego celem nr 1 dokumentu jest „Wzrost atrakcyjności i spójności przestrzeni dla pieszych i rowerzystów”. W dokumencie zaplanowano budowę ponad 40 km ścieżek rowerowych w celu budowy spójnej sieci, instalacje stojaków rowerowych przy węzłach transportowych i celach podróży, a także uczestnictwo w kampanii edukacyjno-promocyjnej skierowanej do dzieci – „Rowerowy maj”. W wyniku tych działań założono, że udział rowerów w podróżach po mieście w 2021 roku powinien wynieść 3%.

3.1.2 OPRACOWANIA PLANISTYCZNE I PROMOCYJNE MIASTA GORZOWA WIELKOPOLSKIEGO

Zagadnienia związane z mobilnością rowerową poruszono w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Gorzowa Wielkopolskiego, które zostało przyjęte w lutym 2021 roku. W części dotyczącej uwarunkowań stwierdzono, że sieć dróg rowerowych na obszarze miasta charakteryzuje się dużym rozproszeniem i brakiem ciągłości. Dlatego dla zwiększenia efektywności transportu Gorzowa Wielkopolskiego zaproponowano zwiększenie atrakcyjności strefy centrum miasta poprzez wprowadzenie wspólnych przestrzeni dla pieszych i rowerzystów oraz dopuszczenie ruchu kołowego na ograniczonych zasadach. Realizacja zapisów dokumentu będzie realizowana poprzez „Koncepcję dróg rowerowych w centrum Gorzowa Wlkp.”. W Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Gorzowa Wielkopolskiego zaproponowano także dążenie do bezwzględного uprzywilejowania dla rowerzystów oraz wyznaczania odcinków ulic wyłącznie dla ruchu pieszego, rowerowego i komunikacji zbiorowej na obszarze Śródmieścia. W pozostałych częściach miasta zalecono separację ruchu pieszego oraz rowerowego od ruchu pojazdów silnikowych, szczególnie na drogach o wzmożonym ruchu.

W 2020 roku miasto Gorzów Wielkopolski wydało także dwa poradniki w wersji papierowej i elektronicznej. Pierwszy z nich dotyczył poruszania się po skrzyżowaniu ulic Sikorskiego – Chrobrego a drugi zawierał informacje dotyczące obowiązujących przepisów oraz zasad bezpiecznego poruszania się rowerem. W poradniku tym przedstawiono także informacje dotyczące infrastruktury rowerowej.

3.2 DOTYCHCZASOWY ROZWÓJ INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ

Inwentaryzacja infrastruktury rowerowej przeprowadzona w ramach projektu ODRA VELO pokazała, że według stanu na kwiecień 2021 roku istnieje 947,12 km dróg dla rowerów oraz 3374,31 km szlaków i tras rowerowych, zaś ich gęstość to odpowiednio 1,46 km/100 km² oraz 5,21 km/100 km². Najwięcej dróg dla rowerów znajduje się w powiecie nowosolskim

¹⁹ Na podstawie Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Zielona Góra, Uchwała nr LIII.700.2017 Rady Miasta Zielona Góra z dnia 29 sierpnia 2017 r.

(141,89 km), żarskim (120,55 km) i zielonogórskim (102,66 km), najmniej zaś w powiatach wschowskim (10,02 km), żagańskim (23,07 km) i międzyrzeckim (25,50 km). Największą gęstością sieci charakteryzują się miasta Gorzów Wielkopolski (9,74 km/100 km drogi), Zielona Góra (4,91 km/100 km drogi) i powiat nowosolski (3,64 km/100 km drogi), najmniejszą zaś powiaty wschowski (0,38 km/100 km drogi), żagański i międzyrzecki (oba po 0,43 km/100 km drogi). Najdłuższą sieć szlaków i tras rowerowych posiadają powiaty międzyrzecki (645,93 km), gorzowski (449,88 km) oraz strzelecko-drezdenecki (362,38 km), a najmniejszą obszary miejskie Gorzowa Wielkopolskiego (59,35 km), Zielonej Góry (13,18 km) oraz powiat wschowski (52,55 km). Pomimo że Gorzów Wielkopolski zaliczany jest do miast z najkrótszą siecią szlaków rowerowych, to ich sieć należy do najgęstszych w całym województwie (8,97/100 km dróg).

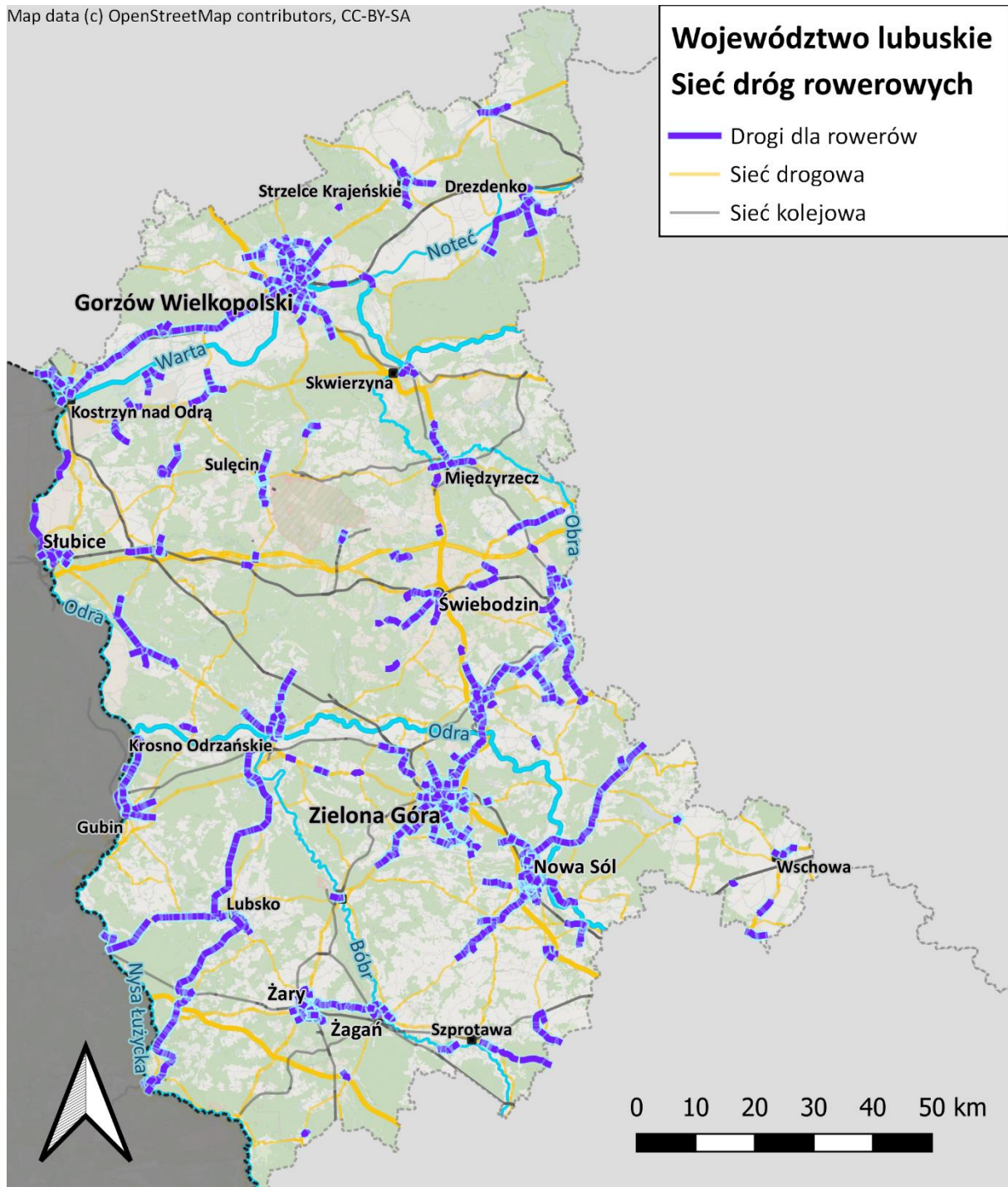
W ogólnym obrazie sieci dróg rowerowych widoczne jest duże zróżnicowanie pomiędzy poszczególnymi częściami województwa. Ponadto infrastruktura rowerowa na Ziemi Lubuskiej nie stanowi ciągłej jednolitej sieci. Komunikacja międzypowiatowa dla ruchu rowerowego (po trasach dla rowerów) istnieje tylko w pojedynczych miejscach wokół stolic województwa. Infrastruktura rozwinięta jest osobno:

- wokół Gorzowa Wielkopolskiego z nieciągłym połączeniem z Kostrzynem nad Odrą;
- wokół Zielonej Góry, szczególnie w kierunku Sulechowa, Babimostu, Kargowej i Zbąszynka;
- w powiecie nowosolskim, gdzie osiã jest ścieżka rowerowa zbudowana w ramach projektu „Kolej na rower”;
- na dawnych szlakach kolejowych z Lubska w kierunku Dychowa i Łęknicy oraz wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 289 do Zasieków.

Warto dodać, że autorzy inwentaryzacji infrastruktury rowerowej przeprowadzonej w ramach projektu ODRA VELO zwrócili także uwagę, że istniejąca sieć szlaków, tras i ścieżek rowerowych jest słabo dostępna transportem publicznym, co wynika z jej rozmieszczenia w stosunku do przebiegu linii kolejowych, przystanków i stacji kolejowych.



Rysunek 5. Sieć dróg rowerowych w województwie lubuskim



Źródło: Opracowanie własne na podstawie inwentaryzacji przeprowadzonej w ramach projektu ODRA VELO

Prawie 1/5 infrastruktury rowerowej powstała w ostatnich kilku latach lub zostanie stworzona za sprawą dofinansowania z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubuskiego na lata 2014-2020 w ramach działania 3.3: Ograniczenie niskiej emisji w miastach. W poniższej tabeli przedstawiono projekty, które zakładają powstanie infrastruktury rowerowej.

Tabela 2. Zestawienie projektów dotyczących infrastruktury rowerowej w ramach dofinansowania z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubuskiego na lata 2014-2020 w ramach działania 3.3: Ograniczanie niskiej emisji w miastach

Beneficjent wiodący – nazwa	Tytuł projektu	Długość ścieżek rowerowych [km]
GMINA DREZDENKO	"Budowa ścieżki rowerowej na dawnym nasypie kolejowym w Gminie Drezdenko- etap II"	2,90
GMINA SZCZANIEC	Budowa ścieżki rowerowej na odcinku Świebodzin – Szczaniec.	9,10
GMINA BABIMOST	Zintegrowany System Ścieżek Rowerowych w gminach Babimost, Kargowa i Zbąszynek	24,77
POWIAT NOWOSOLSKI	Kolej na rower-Budowa ścieżek rowerowych w ramach rozwoju transportu ekologicznego na terenie powiatu nowosolskiego	48,20
MIASTO GORZÓW WIELKOPOLSKI	System ścieżek rowerowych w Gorzowie Wielkopolskim	(remont) 1,12
		3,38
GMINA BOGDANIEC	Budowa ścieżek rowerowych i infrastruktury dla komunikacji zbiorowej w Gminie Bogdaniec	0,90
GMINA SANTOK	BUDOWA ŚCIEŻKI ROWEROWEJ NA ODCINKU SANTOK-STARE POLICHNO W RAMACH ZADANIA: „PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 158”.	1,97
GMINA SANTOK	Przebudowa drogi powiatowej nr 1406F w zakresie budowy ścieżki rowerowej	2,08
MIASTO GORZÓW WIELKOPOLSKI	System ścieżek rowerowych w Gorzowie Wielkopolskim - Etap II	4,02
GMINA KŁODAWA	ROZWÓJ EKOLOGICZNEGO TRANSPORTU NA TERENIE GMINY KŁODAWA POPRZEC BUDOWĘ	4,47

Beneficjent wiodący – nazwa	Tytuł projektu	Długość ścieżek rowerowych [km]
	ŚCIEŻEK ROWEROWYCH – ETAP II KŁODAWA – WOJCIESZYCE - DK NR 22	
GMINA KŁODAWA	Rozwój ekologicznego transportu na terenie Gminy Kłodawa poprzez budowę ścieżek rowerowych – etap I Kłodawa – Chwałęcice	1,64
MIASTO GORZÓW WIELKOPOLSKI	Ścieżki rowerowe wraz z infrastrukturą transportu niskoemisyjnego	1,76
GMINA SULECHÓW	Budowa infrastruktury rowerowej na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zielonej Góry - Gmina Sulechów: Etap Sulechów - Krężoły - Obłotne - Kruszyna.	1,69
MIASTO ZIELONA GÓRA	Budowa infrastruktury rowerowej na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zielonej Góry - Miasto Zielona Góra	(remont) 0,44
		29,69
GMINA CZERWIEŃSK	Budowa ścieżki rowerowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie Gminy Czerwieńsk w ramach zadania pn.: budowa infrastruktury rowerowej na terenie miejskiego obszaru funkcjonalnego Zielona Góra	7,12
GMINA KŁODAWA	Rozwój ekologicznego transportu na terenie Gminy Kłodawa poprzez budowę ścieżek rowerowych – etap III Kłodawa – Mironice	3,00
GMINA SULECHÓW	Budowa infrastruktury rowerowej na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zielona Góra - Gmina Sulechów. Etap: Cigacice - Kalsk	11,96
MIASTO ZIELONA GÓRA	Budowa infrastruktury rowerowej na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zielonej Góry - Miasto Zielona Góra - Zawada-Zielonogórska	0,75



Beneficjent wiodący – nazwa	Tytuł projektu	Długość ścieżek rowerowych [km]
MIASTO GORZÓW WIELKOPOLSKI	Budowa węzła przesiadkowego przy dworcu PKP w Gorzowie Wlkp. wraz z przebudową infrastruktury tramwajowej	0,19
GINA CZERWIĘŃSK	Budowa ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 279 w miejscowości Leśniów Wielki i modernizacja oświetlenia drogowego na terenie gminy Zabór	1,64
MIASTO ZIELONA GÓRA	Budowa infrastruktury rowerowej na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zielonej Góry – Miasto Zielona Góra – Etap II	4,94
MIASTO ZIELONA GÓRA	Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 - Etap I Rozbudowa skrzyżowania dróg wojewódzkich nr 282 i 279 w Zielonej Górze ul. Racula – Głogowska (DW 282 od km 10+590 do km 10+870)	0,28
MIASTO GORZÓW WIELKOPOLSKI	Przebudowa ulicy Kostrzyńskiej	3,27
MIASTO ZIELONA GÓRA	Budowa ul. Aglomeracyjnej wraz ze ścieżkami rowerowymi	1,67

Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego

Warto zwrócić uwagę, że najdłuższe odcinki powstały na dawnych liniach kolejowych. Są to odcinki zbudowane przez powiat nowosolski w ramach projektu „Kolej na rower”. Ponadto w Zielonej Górze na dawnej linii kolejowej powstała ścieżka rowerowa „Zielona Strzała”. Był to zwycięski projekt budżetu obywatelskiego. Jej długość nie jest imponująca, ale ma duże znaczenie dla Zielonej Góry ze względu na swoje położenie w środku największego miasta regionu. Ścieżki rowerowe zbudowano także na dawnych liniach kolejowych z Lubuska do Dychowa i Łęknicy. W ten sposób powstał szkielet tras rowerowych w południowo-zachodniej części województwa.

Infrastruktura rowerowa jest budowana także wzdłuż dróg wojewódzkich. Według stanu na koniec 2020 r. w województwie lubuskim istniało prawie 85 km takich dróg dla rowerów, przy czym ich rozmieszczenie jest bardzo nierównomierne. Ponad połowa z nich znajduje się w trzech gminach – Brody w powiecie żarskim (19,4 km), Witnica w powiecie gorzowskim



(16,4 km) i Sulęcín w powiecie sulęcińskim (8,1 km)²⁰. Nadal istnieje znacząca potrzeba rozbudowy tego typu infrastruktury, aby zapewniała dojazd do celów podróży, bezpieczeństwo i stworzyła wspólną sieć z pozostałymi trasami. Według autorów inwentaryzacji infrastruktury rowerowej wykonanej w ramach projektu ODRA VELO, największe możliwości w zakresie wykorzystania istniejącej infrastruktury drogowo-rowerowej posiadają obszary o największej gęstości sieci drogowo-rowerowej, tj. północne rejony województwa (Gorzów Wielkopolski, powiat gorzowski oraz międzyrzecki), a najmniejsze południowo-wschodnie rejony województwa (powiat wschowski i żagański).

3.3 DZIAŁANIA WOJEWÓDZKICH OŚRODKÓW RUCHU DROGOWEGO

W województwie lubuskim znajdują się dwa Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego, w Zielonej Górze i Gorzowie Wielkopolskim. Instytucje te swoimi działaniami przyczyniają się do promowania bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ośrodki organizują m.in. konkursy, ogólnopolskie turnieje oraz akcje profilaktyczno-prewencyjnych z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, którymi objęte są głównie dzieci i młodzież. Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Gorzowie Wielkopolskim co roku przeznacza środki finansowe na zakup:

- o pomocy edukacyjnych (w tym książeczek, gier planszowych, ćwiczeń);
- o elementów odblaskowych;
- o sprzętu rowerowego (w tym rowerów i kasków);
- o innych akcesoriów zapewniających bezpieczeństwo użytkownikom dróg.

Wymienione artykuły trafiają do dzieci i młodzieży jako nagrody i upominki za uczestnictwo w odbywających się w trakcie roku szkolnego przedsięwzięciach z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Oba ośrodki popularyzują swoją działalność wśród młodzieży i dzieci, szczególnie w lubuskich placówkach oświatowych. W 2020 roku Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Zielonej Górze zorganizował internetowy konkurs dla uczniów klas 4-8 zielonogórskich szkół podstawowych dotyczący bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ośrodki prowadzą również szkolenia dla nauczycieli, którzy przygotowują uczniów do egzaminu na kartę rowerową.

²⁰ Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego.



4 ANALIZA SWOT MOBILNOŚCI ROWEROWEJ



Opracowana diagnoza mobilności i komunikacji pozwala na przeprowadzenie oceny stanu istniejącego elementów transportu rowerowego w formie analizy SWOT. Przygotowana analiza pozwala na holistyczne spojrzenie na transport rowerowy w województwie lubuskim także z uwzględnieniem oddziaływań zewnętrznych i wewnętrznych.


W zakresie analizy SWOT zbadano:




- **mocne strony** – elementy, które umożliwiają pozytywne postrzeganie transportu rowerowego przez mieszkańców, oraz podjęte działania przyczyniające się do podnoszenia jego walorów w województwie lubuskim;
- **słabe strony** – negatywne aspekty w zakresie transportu rowerowego w województwie lubuskim oraz zaniechane i niepodjęte działania;
- **szanse** – potencjalne działania i aspekty, których realizacja może przyczynić się do popularyzacji ruchu rowerowego;
- **zagrożenia** – prawdopodobne zdarzenia, których realizacja może uniemożliwić właściwą realizację działań z zakresu mobilności rowerowej.


Na podstawie poniższej analizy SWOT można stwierdzić, że pomiędzy dobrymi a słabymi stronami transportu rowerowego na obszarze województwa lubuskiego utrzymuje się równowaga. Pod względem szans i zagrożeń można odnotować znaczącą przewagę szans ze względu na prowadzoną politykę państwa i Unii Europejskiej oraz liczne możliwości poprawy infrastruktury rowerowej. Zagrożenia nie zawsze są wprost zależne od województwa lubuskiego, ale mogą przyczynić się do zahamowania zmian związanych z rozwojem ruchu rowerowego na jego obszarze.

Tabela 3. Analiza SWOT

	MOCNE STRONY	SŁABE STRON
	Środowisko naturalne i turystyka	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Istnienie charakterystycznych dla regionu szlaków turystycznych, w szczególności Szlak Wina i Miodu, Fortyfikacji, Szlak Kościołów Drewnianych, Droga św. Jakuba i inne; ▪ Duża lesistość województwa sprzyjająca turystyce rowerowej; ▪ Liczne jeziora na obszarze województwa; 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Niższy niż średnia krajowa wskaźnik wykorzystania bazy noclegowej (30% w 2019 roku wg GUS);
	Promocja i świadomość społeczna	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Organizacja cyklicznego, corocznego Międzynarodowego Zjazdu Cyklistów w Sulęcinie; 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mała rozpoznawalność atrakcji turystycznych w województwie lubuskim na rynku krajowym i europejskim; ▪ Niska świadomość rowerzystów w zakresie możliwości wykorzystania bazy noclegowej; ▪ Niewystarczająca świadomości wykorzystania roweru jako środka transportu w związku z ograniczeniem emisji CO₂;
	Infrastruktura	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ciągły rozwój sieci dróg rowerowych; ▪ Funkcjonowanie Zielonogórskiego Roweru Miejskiego; ▪ Położenie województwa na rowerowym szlaku międzynarodowym EuroVelo2 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wolny rozwój infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej na obszarze regionu; ▪ Niedoinwestowana infrastruktura punktowa i liniowa, w większości niezgodna z obowiązującymi standardami;

	<p>(Szlak stolic) oraz szlakach krajowych: nr 3 – trasa Odry (BlueVelo), nr 12 – trasa Nysy Łużyckiej i nr 17 – trasa Warty;</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Brak spójnej regionalnej sieci dróg rowerowych wraz z połączeniami zewnętrznymi; ▪ Brak spójnej sieci infrastruktury rowerowej na obszarach funkcjonalnych stolic województw; ▪ Brak rozwoju infrastruktury w kontekście połączenia z transportem publicznym i tworzenia miejsc B+R; ▪ Nierównomierny rozwój infrastruktury rowerowej;
	<p>Zarządzanie</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego posiada jasno określony wskaźnik realizacji celu w zakresie gęstości sieci ścieżek rowerowych; ▪ Realizacja projektu ODRA; ▪ Wykorzystanie wielu instrumentów finansowych (zewnętrznych) wspomagających powstanie inwestycji z zakresu ruchu rowerowego; ▪ Dobre doświadczenia w zakresie współpracy z Lasami Państwowymi przy realizacji projektów dotyczących mobilności rowerowej. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Brak Wojewódzkiej Komisji Przedsięwzięć Inwestycyjnych, której zadaniem miała być m.in. ocena budowy sieci dróg rowerowych; ▪ Brak spójnych działań województwa lubuskiego dotyczących koordynacji różnych podmiotów w zakresie mobilności rowerowej na terenie regionu.

	SZANSE	ZAGROŻENIA
	Środowisko naturalne i turystyka	
	<ul style="list-style-type: none"> Walory przyrodnicze (rzeki i jeziora) i kulturowe (liczne zabytki) wspomagające i umożliwiające rozwój turystyki rowerowej; 	-
	Promocja i świadomość społeczna	
	<ul style="list-style-type: none"> Możliwość eksponowania nowych obszarów i obiektów turystycznych; Zwiększająca się świadomość społeczna w zakresie zdrowego trybu życia i aktywności fizycznej; Wzrost świadomości dotyczącej pozytywnych aspektów zdrowotnych aktywności fizycznej, w szczególności dotyczącej turystyki i transportu rowerowego; 	-
	Infrastruktura	
	<ul style="list-style-type: none"> Działania związane z infrastrukturą rowerową wpisujące się w idee zrównoważonego rozwoju i ograniczania emisji; Możliwość wzmocnienia transgranicznych oraz międzywojewódzkich powiązań rowerowych; Zwiększenie integracji ruchu rowerowego z publicznym transportem zbiorowym, w szczególności przewozami kolejowymi i autobusowymi; Stworzenie ujednoliconej infrastruktury rowerowej na bazie opracowanych standardów 	<ul style="list-style-type: none"> Prowadzenie polityki prosamochodowej na szczeblu krajowym i lokalnym oraz skupienie się na finansowaniu infrastruktury drogowej; Brak integracji transportu publicznego z transportem rowerowym; Przedłużające się remonty linii kolejowych zniechęcające turystów do przyjazdu; Brak realizacji założeń dotyczących bezpieczeństwa rowerzystów w kontekście innych użytkowników ruchu drogowego;

	<p>projektowych i wykonawczych dla tras rowerowych w województwie lubuskim;</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Możliwość poprawy bezpieczeństwa rowerzystów poprzez rozwój infrastruktury zgodnie z przyjętymi standardami technicznymi; ▪ Zwiększanie dostępności rowerowej w obszarach funkcjonalnych miast; 	
	Zarządzanie	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Możliwość poprawy spójności terytorialnej województwa w zakresie mobilności rowerowej; ▪ Polityka międzynarodowa i krajowa ukierunkowana na rozwój ruchu rowerowego wspierającego ograniczenie emisji i wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego; ▪ Dostępność funduszy europejskich w okresie obowiązywania niniejszej polityki wspierających rozwój mobilności rowerowej. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ograniczenie finansowania na rozwój i promocję infrastruktury rowerowej; ▪ Brak realizacji założeń Polityki Rowerowej Województwa Lubuskiego 2030 – Program Rozwoju Mobilności Rowerowej; ▪ Ograniczenia budżetowe samorządów lokalnych; ▪ Możliwe trudności przy realizacji inwestycji wynikające z braku uregulowań formalnych, prawnych i wypracowanych dobrych praktyk.

Źródło: Opracowanie własne

5 WIZJA I CELE POLITYKI ROWEROWEJ WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO 2030

W wyniku wdrażania Polityki Rowerowej Województwa Lubuskiego 2030 – Programu Rozwoju Mobilności Rowerowej wzrasta ruch rowerowy, mieszkańcy województwa częściej korzystają z rowerów podczas podróży związanych z pracą, szkołą i zakupami. Rośnie również udział turystycznego ruchu rowerowego, który jest generowany nie tylko przez mieszkańców, ale też gości z innych województw i państw. Mieszkańcy i turyści korzystają ze zintegrowanej oferty transportu rowerowego i publicznego transportu zbiorowego.

5.1 WIZJA

Spójna, bezpieczna i zintegrowana z transportem publicznym sieć dróg dla rowerów będzie obejmowała całe województwo. Trasy ruchu rowerowego zostaną poprowadzone po infrastrukturze zbudowanej wzdłuż głównych dróg w miastach i poza nimi, a także na dawnych liniach kolejowych, wałach nadrzecznych oraz drogach leśnych. Codziennością stanie się poruszanie rowerem po obszarach miejskich.

Województwo lubuskie przygotuje turystom szeroką i zintegrowaną ofertę skierowaną do rowerzystów. Na terenie regionu turystyka rowerowa będzie opierać się na możliwości pokonywania dłuższych tras przeznaczonych zarówno na kilkudniowe, jak i krótkie, jednodniowe wycieczki. Oprócz wyjątkowych walorów krajobrazowych rowerzystom oferowana będzie wysokiej jakości infrastruktura. Dzięki rozwojowi turystyki rowerowej swoje usługi skierowane do turystów będą mogły rozbudować poszczególne miejscowości. Przyczyni się to do powstania nowych miejsc pracy i wzrostu zamożności mieszkańców oraz wzrostu gospodarczego. Działania te będą jedną z podstaw zrównoważonego rozwoju województwa.

Prowadzone działania edukacyjne będą przynosiły korzyści płynące z rozpowszechnienia podróży rowerem. Dzięki rozwojowi mobilności rowerowej mieszkańcy częściej wybiorą rower jako codzienną formę transportu. Przyczyni się to do zmniejszenia niskiej emisji, emisji CO₂ oraz poprawy poziomu zdrowia mieszkańców Ziemi Lubuskiej.

Kwestia bezpieczeństwa wszystkich użytkowników dróg zależna jest w dużej mierze od jakości infrastruktury, po której się poruszają. W celu zapewnienia bezpieczeństwa użytkownikom dróg, a tym samym podniesienia jakości infrastruktury, wprowadzone zostaną standardy dotyczące wymagań technicznych dla nowych i modernizowanych inwestycji. W miarę możliwości szlaki rowerowe będą dostosowywane do obowiązujących standardów, tak aby stworzyć jednolitą sieć z rozwiązaniami punktowymi (przykładowo: w formie infrastruktury towarzyszącej, obniżonych krawężników). Na terenie Lubuskiego infrastruktura będzie cechowała się czytelnością rozwiązań, w tym ustandaryzowanym oznakowaniem. Województwo, dbając o bezpieczeństwo cyklistów, będzie prowadziło również działania związane z promowaniem kultury bezpieczeństwa i wzajemnego szacunku wszystkich użytkowników ruchu.



Województwo będzie współpracowało z samorządami, instytucjami publicznymi i organizacjami pozarządowymi, dbając o wdrażanie założeń Polityki Rowerowej Województwa Lubuskiego 2030 – Programu Rozwoju Mobilności Rowerowej. Działania te skupią się na własnych zadaniach oraz koordynacji wspólnej pracy w tym zakresie. Kontynuowana będzie współpraca z innymi regionami oraz partnerami zagranicznymi. Polityka Rowerowa będzie na bieżąco monitorowana i poddawana ewaluacji, a jej wyniki będą stanowiły podstawę do kontynuowania lub weryfikacji obranej drogi rozwoju.

5.2 MISJA

Misją województwa lubuskiego jest zapewnienie jak najlepszych warunków do rozwoju ruchu rowerowego w celach komunikacyjnych i turystycznych. Działania samorządu i współpracujących instytucji będą nastawione na potrzeby osób korzystających z rowerów na co dzień i okazjonalnie. Podejmowane będą działania wprowadzające i promujące wysoką jakość infrastruktury rowerowej, rzetelną i szeroką informację turystyczną oraz sprawną współpracę pomiędzy interesariuszami Polityki Rowerowej Województwa Lubuskiego 2030 – Programu Rozwoju Mobilności Rowerowej. Działania te podniosą atrakcyjność regionu w obszarze mobilności i turystyki rowerowej, doprowadzą także do poprawy komfortu życia mieszkańców korzystających z zalet transportu rowerowego w tym prozdrowotnych, ekonomicznych i ekologicznych.




5.3 CELE STRATEGICZNE

Bazując na zapisach wizji i misji niniejszej Polityki Rowerowej Województwa Lubuskiego 2030 – Programu Rozwoju Mobilności Rowerowej, określono cel główny. Jego realizacja będzie odbywała się dzięki poszczególnym celom strategicznym, które skupiają się na następujących obszarach: infrastruktura, bezpieczeństwo, zarządzanie rozwojem i promocja. Każdemu z celów strategicznych przyporządkowano kierunki działań, które przyczynią się do zwiększenia atrakcyjności mobilności rowerowej w wielu aspektach.

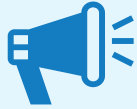


Cel główny

Wzrost mobilności rowerowej w województwie lubuskim

	<p>Cel strategiczny 1. Budowa i wyznaczenie spójnej sieci tras i infrastruktury rowerowej</p>	<p>1.1 1.2 1.3 1.4</p>	<p>Budowa ścieżek rowerowych służących codziennym podróżom</p> <p>Stworzenie i oznakowanie kluczowych turystycznych tras rowerowych</p> <p>Budowa infrastruktury towarzyszącej</p> <p>Integracja systemu infrastruktury rowerowej z innymi sieciami transportowymi</p>
	<p>Cel strategiczny 2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie mobilności rowerowej</p>	<p>2.1 2.2 2.3 2.4</p>	<p>Upowszechnienie i promocja rozwiązań technicznych poprawiających bezpieczeństwo</p> <p>Promowanie bezpiecznych, kulturalnych i zgodnych z prawem zachowań na drodze</p> <p>Edukacja rowerowa dzieci i młodzieży</p> <p>Współpraca z organami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo ruchu drogowego</p>
	<p>Cel strategiczny 3. Zarządzanie rozwojem mobilnością rowerową</p>	<p>3.1 3.2 3.3 3.4 3.5</p>	<p>Wprowadzenie, upowszechnienie i stosowanie standardów projektowania i budowania infrastruktury rowerowej</p> <p>Współpraca samorządu z interesariuszami mobilności rowerowej</p> <p>Budowanie wspólnej oferty z sąsiednimi regionami</p> <p>Wykorzystanie dostępnych środków finansowych</p> <p>Wspieranie logistyki rowerowej</p>





Cel strategiczny 4.

Promocja
mobilności
rowerowej

- 4.1 Zapewnienie kompleksowych i aktualnych informacji o sieci tras rowerowych oraz infrastrukturze towarzyszącej
- 4.2 Promocja oferty rowerowej lubuskiego w Polsce i poza jej granicami
- 4.3 Współpraca z podmiotami oferującymi usługi noclegowe, gastronomiczne i kulturalne dla rowerzystów

6 REALIZACJA KIERUNKÓW DZIAŁAŃ

Poniżej wskazano 4 cele strategiczne, które realizowane będą poprzez przypisane do nich kierunki działań. Województwo lubuskie, realizując zapisy niniejszej Polityki, zwiększy atrakcyjność każdego z elementów systemu rowerowego. Przyczyni się to do realizacji celu głównego – wzrostu mobilności rowerowej w regionie.

CEL STRATEGICZNY 1.

BUDOWA I WYZNACZANIE SPÓJNEJ SIECI TRAS I INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ

Infrastruktura liniowa dedykowana rowerom jest efektywna tylko w momencie, gdy myślimy o niej całościowo. Podstawową potrzebą jest zapewnienie ciągłości i jedności oznakowania i przewidywalności zastosowanych rozwiązań. Czynniki te sprawiają, że użytkownicy czują się pewnie, bezpiecznie i nabierają zaufania do danego środka transportu. Niedopuszczalna jest sytuacja, gdy nagle kończą się tory a pociąg kończy bieg poza stacją. Podobnie, jadąc drogą ekspresową, spodziewamy się, że dotrzemy do obranego celu, zaś infrastruktura będzie spójna i nam to umożliwi. Wskazane poniżej kierunki działań mają doprowadzić do stworzenia kompleksowej sieci infrastruktury liniowej i punktowej dedykowanej mobilności rowerowej.

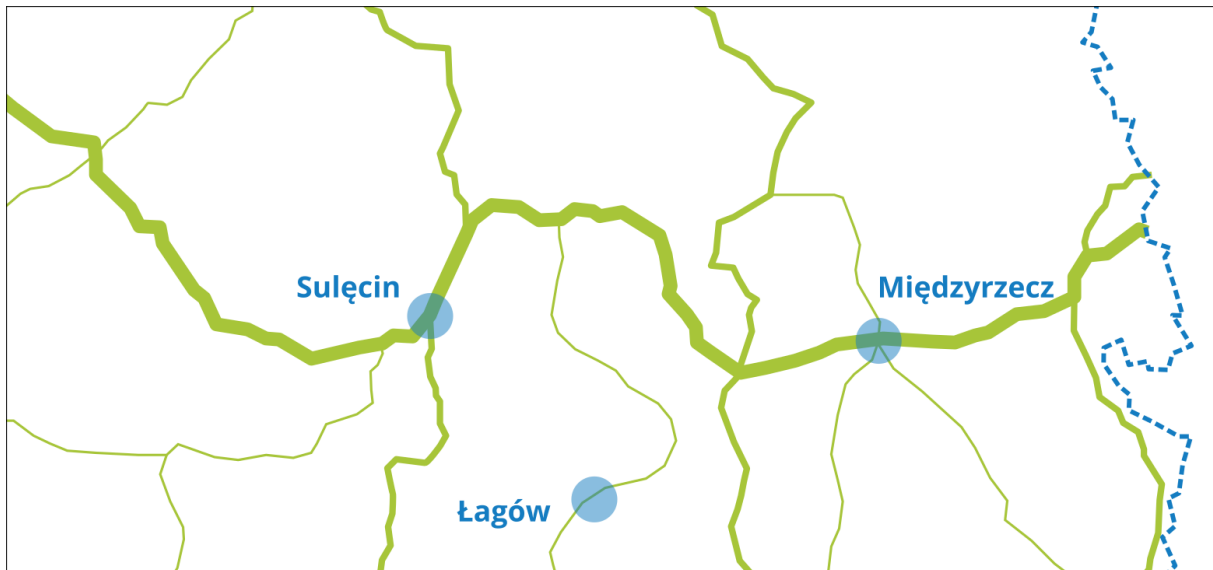
KIERUNEK DZIAŁAŃ 1.1

BUDOWA ŚCIEŻEK ROWEROWYCH SŁUŻĄCYCH CODZIENNYM PODRÓŻOM

Podstawowym działaniem będzie budowa ścieżek rowerowych cechujących się parametrami technicznymi zgodnymi z przyjętymi „Standardami projektowymi i wykonawczymi dla tras rowerowych w województwie lubuskim”(załącznik nr 2 do dokumentu). Nową infrastrukturę należy wyposażać w takie elementy jak wyznaczone pasy, kontrapasy i śluzy rowerowe. Nowe i zmodernizowane ścieżki rowerowe powinny spełniać wymogi CROW, tj. powinny cechować się spójnością, bezpośredniością, ciągłością, wygodą, bezpieczeństwem i atrakcyjnością. Słusznym byłoby tworzenie infrastruktury do codziennych podróży szczególnie w miastach i ich okolicach, ale także poza nimi, łącząc w ten sposób silnie powiązane ze sobą ośrodki wiejskie. Infrastruktura liniowa powinna uwzględniać zasadę „kręgosłupa, żeber i ości”, polegającą na stworzeniu sieci tras głównych, regionalnych i lokalnych. W większych miejscowościach ścieżki powinny posiadać hierarchię w zależności od możliwego natężenia ruchu rowerowego. W pierwszej kolejności powinny powstać ciągi w miejscach generujących największe potoki ruchu rowerowego. Rekomenduje się budowę infrastruktury rowerowej proponowanej w „Koncepcji szlaków rowerowych w województwie lubuskim” powstałej w ramach projektu ODRA VELO (załącznik nr 1 do dokumentu).



Rysunek 6. Przykład infrastruktury liniowej zaplanowanej według zasady „kręgosłupa, żeber i ości”



Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Koncepcji szlaków rowerowych w województwie lubuskim” opracowanej w ramach projektu ODRA VELO

KIERUNEK DZIAŁAŃ 1.2

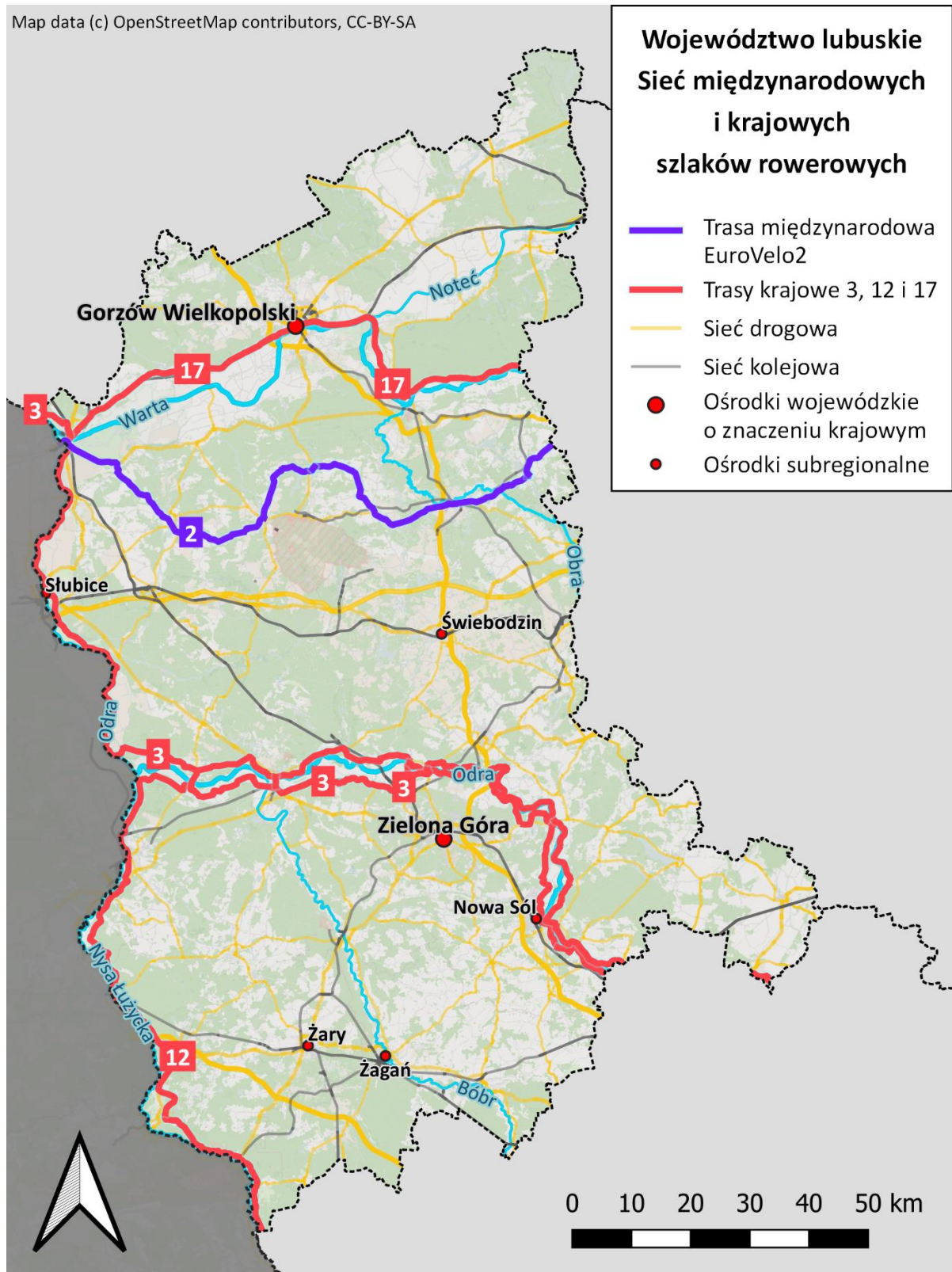
STWORZENIE I OZNAKOWANIE KLUCZOWYCH TURYSTYCZNYCH TRAS ROWEROWYCH

Oprócz infrastruktury rowerowej, służącej podróżom codziennym, tworzone i oznakowywane będą również trasy turystyczne. Zaznaczyć należy, że na obszarach pozamiejskich trasy te mogą pełnić funkcje komunikacyjne w podróżach codziennych, jednak ich podstawowymi funkcjami będą rekreacja i turystyka.

Rekomenduje się, aby podjęto działania w zakresie budowy infrastruktury rowerowej tworzącej trasy rowerowe zaproponowane w „Koncepcji szlaków rowerowych w województwie lubuskim” (załącznik nr 1 do dokumentu) w ramach projektu ODRA VELO i zapisane w tym dokumencie jako konieczne zamierzenia inwestycyjne. W pierwszej kolejności trasy: międzynarodową EuroVelo2 i krajowe: nr 3 – trasa Odry (BlueVelo), nr 12 – trasa Nysy Łużyckiej i nr 17 – trasa Warty.

Trasy te poprowadzone będą również zgodnie z wytycznymi zawartymi w „Stanowisku nr 7/2019 Konwentu Marszałków Województw RP w sprawie systemu numeracji i zasad oznakowania krajowych i regionalnych tras rowerowych”, a zatem połączą węzły transportowe, zapewniając dostęp do miejsc noclegowych oraz gastronomicznych. Prowadzone będą przez ciche, atrakcyjne przyrodniczo i kulturowo tereny, a ich przebieg zostanie ustalony w celu maksymalizacji atrakcyjności turystycznej regionu.

Rysunek 7. Sieć międzynarodowych i krajowych szlaków rowerowych w województwie lubuskim



Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Konceptji szlaków rowerowych w województwie lubuskim” opracowanej w ramach projektu ODRA VELO

KIERUNEK DZIAŁAŃ 1.3

BUDOWA INFRASTRUKTURY TOWARZYSZĄCEJ

Wszystkie powstające trasy rowerowe powinny zostać wyposażone w infrastrukturę punktową, podwyższającą komfort podróżowania rowerem. W najbliższym otoczeniu tras rowerowych rekomenduje się budowę elementów infrastruktury, takich jak stojaki rowerowe, wiaty dla rowerów, punkty serwisowe i informacja przestrzenna, np. w formie tablic z mapami, lub kompleksowych miejsc obsługi rowerzystów (tzw. MOR). Podczas prac nad budową i modernizacją tras rowerowych powinny zostać przewidziane koszty budowy i utrzymania infrastruktury towarzyszącej. Miejsca obsługi rowerzystów będą stawiane wzdłuż tras turystycznych w szczególnie atrakcyjnych miejscach. Takie miejsca powinny składać się z wiaty, stołu, ławek, kosza na śmieci, tablicy z mapą okolicy oraz samoobsługowej stacji naprawy rowerów. Infrastruktura ta będzie dostępna także dla rowerów z przyczepami (np. do przewozu dzieci). Wybrane miejsca obsługi podróżnych zostaną wyposażone w ładowarki rowerów elektrycznych oraz w miarę możliwości w miejsca do ładowania sprzętu elektronicznego takich jak smartfon, tablet.

Województwo planuje promować stawianie stojaków rowerowych wraz z wiatami przy celach podróży oraz boksów do przechowywania rowerów obok budynków wielorodzinnych w ośrodkach miejskich.

KIERUNEK DZIAŁAŃ 1.4

INTEGRACJA SYSTEMU INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ Z INNYMI SIECIAMI TRANSPORTOWYMI

W celu integracji środków transportu województwo będzie promowało budowę efektywnych węzłów przesiadkowych na stacjach i przystankach kolejowych oraz autobusowych wyposażonych w miejsca do bezpiecznego pozostawienia roweru.

W codziennych podróżach rower jest wykorzystywany najczęściej na trasach o długości od 2 do 10 km. Może jednak pozwalać na dalsze podróże w połączeniu z innymi środkami transportu, takimi jak pociąg czy autobus. Ruch rowerowy stanowi czynnik wspomagający wzrost liczby pasażerów transportu zbiorowego. Połączenie kilku środków transportu podczas jednej podróży znacznie poprawia dostępność w dojazdach do pracy, szkoły czy usług komercyjnych na terenach wiejskich, co przekłada się na możliwość rozwoju gospodarczego rejonu. Dzięki możliwości zapewnienia wygodnej przesiadki z roweru na autobus czy pociąg zwiększamy efekt synergii, poprawiający atrakcyjność podróży środkami transportu alternatywnymi do samochodu, ograniczając przy okazji emisję zanieczyszczeń powietrza.

Rekomenduje się następujące działania w zakresie integracji infrastruktury rowerowej:

- wspieranie i konsultacje z organami budującymi nowe trasy, modernizującymi punkty styku różnych środków transportu i zarządzającymi infrastrukturą punktową;



- wprowadzenie „Standardów projektowych i wykonawczych dla tras rowerowych w województwie lubuskim” (załącznik nr 2 do dokumentu);
- prowadzenie działań edukacyjnych dla przedstawicieli samorządów niższego szczebla dotyczących integracji transportu;
- zapewnienie zwiększonej liczby miejsc dla rowerów w pociągach regionalnych oraz dostosowanie modernizowanych składów do wygodnego przewozu rowerów, np. poprzez wyznaczanie specjalnych stref dla przewozu rowerów w pociągu.

Ponadto województwo w miarę możliwości będzie rozwijało ofertę regionalnego transportu kolejowego. Szczególnie ważne są w tym zakresie dodatkowe kursy na linii kolejowej Żary – Zasięki oraz uruchomienie ruchu pasażerskiego w relacjach Międzyrzecz – Sulęcín – Rzepin, Skwierzyna – Międzychód, Czerwieńsk – Krosno Odrzańskie – Gubin.

W zakresie rozwoju regionalnych połączeń autobusowych województwo będzie wspierało organizatorów publicznego transportu zbiorowego niższego szczebla poprzez stworzenie jednolitego systemu numerowania linii wojewódzkich, przygotowanie wspólnej informacji pasażerskiej dla autobusów i pociągów oraz zachęcanie innych organizatorów do dołączenia do systemu. W miarę możliwości i potrzeb województwo uruchomi kursy autobusowe zsynchronizowane z kolejowym rozkładem jazdy oraz obejmujące obszary wykluczone transportowo, a także będzie rekomendować takie działania przewoźnikom prywatnym..

W przypadku powstania nowych form prawnych dotyczących organizacji przewozów autobusowych województwo podejmie działania mające na celu stworzenie wojewódzkiego systemu taryfowo-biletowego integrującego kolej i autobusy oraz będzie wspierać proces integracji taryfowej na szczeblu krajowym.

CEL STRATEGICZNY 2.

POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W ZAKRESIE MOBILNOŚCI ROWEROWEJ

Rowerzysta jest uczestnikiem ruchu drogowego szczególnie narażonym na ciężkie urazy w przypadku kolizji z pojazdem silnikowym. Bardzo ważną kwestią w zakresie prowadzenia działań zachęcających do zwiększenia mobilności rowerowej na terenie województwa lubuskiego jest zapewnienie poczucia bezpieczeństwa wśród obecnych i potencjalnych użytkowników rowerów. Dzięki realizacji poniższych kierunków, opartych na upowszechnianiu wiedzy o infrastrukturze, akcjach promocyjnych i koordynacji działań ośrodków ruchu drogowego, poprawi się bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg, ze szczególnym uwzględnieniem cyklistów.



KIERUNEK DZIAŁAŃ 2.1

UPOWSZECHNIENIE I PROMOCJA ROZWIĄZAŃ TECHNICZNYCH POPRAWIAJĄCYCH BEZPIECZEŃSTWO

Zwiększenie skali ruchu rowerowego oraz coraz wyższe oczekiwania społeczne sprawiają, że standardy techniczne dotyczące infrastruktury rowerowej muszą ulegać ciągłemu udoskonalaniu. Dlatego województwo lubuskie będzie rekomendowało wdrażanie opracowanych w ramach projektu ODRA VELO „Standardów projektowych i wykonawczych dla szlaków rowerowych w województwie lubuskim” (załącznik nr 2 do dokumentu). Działanie to będzie realizowane między innymi poprzez upowszechnianie i promocję standardów, które mają na celu wdrażanie proponowanych zasad projektowych i wykonawczych przez samorządy i wykonawców. Standardy zawierają informacje o regułach projektowania niewidzialnej infrastruktury rowerowej, kontraruchu rowerowym, strefach tempo 30, zamieszkania i szkolnych, ulicach i strefach z ograniczonym ruchem samochodowym oraz zasadach CROW opisujących najlepsze praktyki projektowe.

KIERUNEK DZIAŁAŃ 2.2

PROMOWANIE BEZPIECZNYCH, KULTURALNYCH I ZGODNYCH Z PRAWEM ZACHOWAŃ NA DRODZE

Województwo lubuskie, w miarę możliwości finansowych i organizacyjnych, będzie organizowało lub wspierało kampanie społeczne, w szczególności skierowane do kierowców i rowerzystów. Ich treści będą promowały właściwe zachowania na drodze a piętnowały te najbardziej niebezpieczne dla niechronionych uczestników ruchu drogowego, w szczególności przekraczanie dozwolonej prędkości, korzystanie z telefonu podczas prowadzenia pojazdu, wymuszanie pierwszeństwa na przejazdach rowerowych i przejściach dla pieszych, ignorowanie czerwonego światła na skrzyżowaniach, w tym niewłaściwe korzystanie z prawa do warunkowego skrętu. Jednocześnie planuje się współpracę z policją w celu podejmowania działań prewencyjnych w stosunku do kierujących pojazdami, którzy nie stosują się do przepisów. Planuje się wyposażenie Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego w materiały szkoleniowe pokazujące zagrożenia na drodze widziane z perspektywy niechronionych uczestników ruchu, przeznaczone między innymi dla niedoświadczonych kierowców.

KIERUNEK DZIAŁAŃ 2.3

EDUKACJA ROWEROWA DZIECI I MŁODZIEŻY

Edukacja rowerowa jest kluczowym czynnikiem tak zwanej „pracy u podstaw”, czyli kształcenia najmłodszych uczestników ruchu drogowego w sposób zapewniający wytworzenie odpowiednich nawyków i przyswojenie odpowiedzialnych zachowań względem innych uczestników ruchu. Województwo zamierza wspierać działania szkół propagujące akcje dojazdu



do szkół przy wykorzystaniu roweru, hulajnogi i pieszo, np. w ramach kampanii „Rowerowy Maj”. Województwo zachęci samorządy lokalne do przekształcania dróg w otoczeniu szkół na sprzyjające dojazdom rowerami, na przykład poprzez zamykanie ruchu samochodowego na stałe lub czasowo. W ramach współpracy z partnerami zagranicznymi regularnie wymieniane będą dobre praktyki z zakresu edukacji dzieci i młodzieży w obszarze bezpieczeństwa ruchu rowerowego.

KIERUNEK DZIAŁAŃ 2.4

WSPÓŁPRACA Z ORGANAMI ODPOWIEDZIALNYMI ZA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

Współpraca przy realizacji działań między organizacjami samorządowymi to podstawa opracowania niedublujących się działań i maksymalizacji efektów prac. W ramach funkcjonowania Lubuskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego rekomenduje się dalsze planowanie i realizację statutowych działań dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego, m.in. akcji edukacyjnych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego (w tym rowerowego), współpracy pomiędzy członkami rady i z innymi podmiotami, które zobowiązane są, na podstawie zapisów prawnych, organizacyjnych, do realizacji zapisów wynikających z Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Województwo podejmie kroki w celu współdziałania wszystkich instytucji reprezentowanych w radzie na rzecz poprawy bezpieczeństwa i rozwoju ruchu rowerowego opartego na rzetelnych danych.

Członkowie rady będą na bieżąco informowani o działaniach województwa w związku z wdrażaniem Polityki Rowerowej Województwa Lubuskiego 2030 oraz problemach, jakie napotykają rowerzyści na terenie województwa.

Województwo lubuskie podejmie również działania zmierzające do bardziej ścisłej współpracy z komendami policji w zakresie edukacji i poprawy zachowań uczestników ruchu drogowego. Zwiększy również zakres działań Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego w zakresie bezpieczeństwa rowerzystów.

CEL STRATEGICZNY 3.

ZARZĄDZANIE ROZWOJEM MOBILNOŚCI ROWEROWEJ

Efektywny rozwój mobilności rowerowej, a także realne funkcjonowanie transportu rowerowego nie może opierać się jedynie na istnieniu infrastruktury, ale także na sprawnym zarządzaniu. Tylko holistyczne podejście do działań w zakresie tego celu może zapewnić, że mobilność rowerowa, w tym transport rowerowy stanie się atrakcyjny. Instrumentami wspierającymi rozwój są m.in. zarządzanie środkami finansowymi przeznaczonymi na realizację działań związanych z rozwojem wszystkich elementów transportu rowerowego na terenie województwa lubuskiego, wprowadzanie standardów technicznych dla budowy i oznakowania



infrastruktury rowerowej, współpraca podmiotów odpowiedzialnych za ten rozwój, wspieranie logistyki rowerowej oraz budowanie wspólnej oferty z sąsiednimi regionami.

KIERUNEK DZIAŁAŃ 3.1

WPROWADZENIE, UPOWSZECHNIENIE I STOSOWANIE STANDARDÓW PROJEKTOWANIA I BUDOWANIA INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ

Województwo lubuskie w ramach prac nad projektem ODRA VELO opracowało „Standardy projektowe i wykonawcze dla tras rowerowych w województwie lubuskim” (załącznik nr 2 do dokumentu). W dokumencie zapisano wymogi techniczne, którym powinna odpowiadać infrastruktura służąca ruchowi rowerowemu na terenie województwa. Opisano tam zarówno wymagania dotyczące infrastruktury zlokalizowanej na terenach miejskich, jak i obszarach niezurbanizowanych.

Standardy są podręcznikiem dobrych praktyk w zakresie organizowania ruchu rowerowego, a w szczególności planowania, projektowania, budowania, monitorowania i utrzymania infrastruktury rowerowej na terenie województwa lubuskiego. Inspiracją były dobre praktyki z kraju, Europy i świata. Dzięki ich wprowadzeniu zwiększy się udział ruchu rowerowego w ogólnych podróżach, jak i poprawi się poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem ruchu rowerowego. Standardy nie zastępują obowiązujących przepisów prawa, a jedynie doprecyzowują je, uzupełniając kwestie nimi nieuregulowane.

Województwo lubuskie jest jednostką odpowiedzialną za wdrażanie standardów projektowych i wykonawczych województwa podczas realizacji własnych inwestycji. Rekomenduje się, aby ich zastosowanie było jednym z kryteriów wyboru projektów podczas procesu uzyskania dotacji ze środków wojewódzkich i europejskich.

W celu realizacji tego kierunku działań województwo lubuskie powinno współpracować z innymi podmiotami, w szczególności wymienionymi w rozdziale 7.

KIERUNEK DZIAŁAŃ 3.2

WSPÓŁPRACA SAMORZĄDU Z INTERESARIUSZAMI MOBILNOŚCI ROWEROWEJ

Samorząd województwa zainicjuje i będzie prowadził regularną współpracę z interesariuszami, których aktywność może mieć wpływ na jakość działań związanych z osiągnięciem celu głównego Polityki Rowerowej Województwa Lubuskiego 2030 – Programu Rozwoju Mobilności Rowerowej.

Współpraca ta będzie polegała na wypracowaniu jak najlepszych praktyk i działań promujących ruch rowerowy, zwiększających jego atrakcyjność i rozwiązujących problemy rowerzystów. Rekomenduje się zaproszenie do działań na rzecz rozwoju mobilności rowerowej przedstawicieli lokalnych grup wsparcia, w tym organizacji pozarządowych (np. rowerowych, hotelarskich, organizatorzy wydarzeń kulturalnych, zarządcy atrakcji turystycznych), którzy



pełniliby funkcję doradczą, dzieląc się swoimi doświadczeniami będącymi cenną wskazówką do dalszych działań i inwestycji.

KIERUNEK DZIAŁAŃ 3.3

BUDOWANIE WSPÓLNEJ OFERTY Z SĄSIEDNIMI REGIONAMI

Województwo lubuskie jest regionem leżącym na przecięciu tras rowerowych biegnących między dużymi ośrodkami miejskimi. W niewielkiej odległości od granic województwa znajdują się Berlin, Drezno, Wrocław, Poznań i Szczecin. Dlatego tak ważne jest poprowadzenie szlaków rowerowych łączących skrajne punkty regionu. Kierunek działań zgodny jest z zapisami „Koncepcji szlaków rowerowych w województwie lubuskim” (załącznik nr 1 do dokumentu) opracowanych w ramach projektu ODRA VELO, a ich realizacja gwarantuje zintegrowanie ofert z sąsiednimi regionami. Dotyczy to nie tylko głównych tras, takich jak EuroVelo 2, Blue Velo, Velo Warta i Szlaku Nysy Łużyckiej, ale też szlaków regionalnych.

Samorząd województwa lubuskiego podejmie aktywną współpracę z sąsiednimi województwami oraz partnerami zagranicznymi w celu opracowania wspólnej oferty turystycznej skierowanej do rowerzystów. Z jednej strony będzie to polegało na budowie tras rowerowych, poprzez wymianę doświadczeń dotyczących kształtowania i koordynacji działań w zakresie realizacji Polityki Rowerowej, a z drugiej na wspólnym promowaniu łączących regiony szlaków rowerowych.

Wspólne działania z innymi regionami przyczynią się również do promocji produktu turystycznego, jakim staną się między innymi lubuskie trasy rowerowe określone w „Koncepcji szlaków rowerowych w województwie lubuskim”(załącznik nr 1 do dokumentu) i może przyczynić się do zwiększenia liczby prywatnych inicjatyw służących obsłudze cyklistów.

KIERUNEK DZIAŁAŃ 3.4

WYKORZYSTANIE DOSTĘPNYCH ŚRODKÓW FINANSOWYCH

Jednostki samorządu terytorialnego nabyły w ostatnich latach cenne doświadczenia z zakresu wykorzystywania środków zewnętrznych do realizacji inwestycji rowerowych. Jak wskazano w „Projekcie Interwencji Programu Regionalnego na lata 2021-2027”, dotychczasowe doświadczenia w zakresie wdrażania Funduszy Europejskich w województwie lubuskim wskazują, iż w celu osiągnięcia skutecznej i sprawnej realizacji FEWL 2021-2027 niezbędne jest wsparcie finansowe Instytucji Zarządzającej oraz pozostałych instytucji działających w strukturze funkcjonalnej programu. Stwierdzenie to ma również zastosowanie w sprawnym funkcjonowaniu innych narzędzi finansowych. Dlatego zdobyte przez województwo doświadczenia będą wykorzystane w kolejnych latach do sprawnego kierowania strumienia pieniędzy na inwestycje przynoszące największe korzyści rowerzystom i prowadzące do realizacji poszczególnych celów strategii.

Strategię pozyskiwania środków finansowych szerzej opisano w rozdziale 8.



KIERUNEK DZIAŁAŃ 3.5

WSPIERANIE LOGISTYKI ROWEROWEJ

W wyniku pandemii COVID-19 znacznie zwiększył się ruch samochodów dostawczych w miastach, które m.in. transportują do domów i paczkomatów ładunki małogabarytowe. Skutkuje to wzrostem ilości samochodów i tworzeniem się korków, a także zwiększeniem emisji CO₂ powietrza oraz pogorszeniem bezpieczeństwa na drogach lokalnych. Interesującym i zasadnym rozwiązaniem w zakresie logistyki rowerowej są miejskie centra konsolidacyjne. Towary dostarczane są do obiektu samochodami dostawczymi, ciężarowymi, a następnie przechowywane i dystrybuowane do odbiorców końcowych z wykorzystaniem rowerów cargo. Dzięki temu zmniejsza się ruch samochodów dostarczających przesyłki na obszarze dzielnic. Z tego względu rekomenduje się wspieranie tworzenia rowerowych systemów logistycznych, w szczególności na terenach miejskich poprzez współpracę województwa z samorządami i interesariuszami mobilności rowerowej. Współpraca może przykładowo polegać na:

- stworzeniu pilotażowej sieci punktów przeładunkowych w miastach powiatowych, Gorzowie Wielkopolskim i Zielonej Górze;
- wsparciu organizacyjnym i finansowym podmiotów, które zechcą dostarczać swoje towary i usługi z użyciem rowerów towarowych.

Formami wsparcia mogą być: dotacje na zakup rowerów towarowych i tworzenie centrów konsolidacyjnych, próbne udostępnianie sprzętu, szkolenia dla serwisów rowerowych w naprawie rowerów towarowych, analizy finansowych korzyści osiąganych przez interesariuszy. Współpraca może mieć charakter dwustronny – posiadacze rowerów towarowych mogą także stale komunikować się z województwem oraz samorządami w celu informowania o barierach infrastrukturalnych i organizacyjnych w prowadzeniu działalności.

CEL STRATEGICZNY 4.

PROMOCJA MOBILNOŚCI ROWEROWEJ

Możliwość rozwoju mobilności rowerowej w województwie lubuskim jest szansą na wygenerowanie wzrostu gospodarczego regionu. Rozwijanie ruchu rowerowego jako produktu turystycznego zachęca przedsiębiorców do rozwijania działalności gospodarczej i ukierunkowania jej również na turystę rowerowego. W celu sprawnego kreowania produktu turystycznego, należy zapewnić wysoką jakość informacji o potencjale województwa lubuskiego, między innymi jego walorach krajobrazowych i kulturowych. Turysta rowerowy jest świadomym użytkownikiem, który wymaga rozwiązań dobrej jakości. Dzięki ukierunkowaniu działań województwa w obszarze promocji wzrośnie poziom obsługi turystów rowerowych podróżujących po Ziemi Lubuskiej.



KIERUNEK DZIAŁAŃ 4.1

ZAPEWNIENIE KOMPLEKSOWYCH I AKTUALNYCH INFORMACJI O SIECI TRAS ROWEROWYCH ORAZ INFRASTRUKTURZE TOWARZYSZĄCEJ

Znaczącym wsparciem dla turystów rowerowych są mapy (w formie papierowej, elektronicznej) ukazujące aktualny stan sieci tras rowerowych. W ramach projektu ODRA VELO dokonano inwentaryzacji ścieżek i szlaków rowerowych, co pozwala na prezentowanie aktualnych danych rowerowych tym zakresie.

Województwo lubuskie będzie w sposób stały aktualizowało mapy, w szczególności w formie elektronicznej, i promowało stosowanie rozwiązań cyfrowych w nawigacji rowerowej. Jakość map zawierających informacje o rodzaju nawierzchni, typie drogi, przebiegu szlaków i dostępnych udogodnieniach (w szczególności miejscach obsługi rowerzystów), będzie atutem województwa, który zostanie wykorzystany do promocji turystyki rowerowej.

Aktualne mapy wraz z informacjami o POI będą stanowiły integralną część aplikacji mobilnej i portalu ODRA VELO. Mapy cyfrowe staną się bazą danych dla sporządzania map papierowych.

KIERUNEK DZIAŁAŃ 4.2

PROMOCJA OFERTY ROWEROWEJ LUBUSKIEGO W POLSCE I POZA JEJ GRANICAMI

Rekomenduje się, aby temat turystycznego ruchu rowerowego i aktywności z nim związanych pojawiał się w materiałach promocyjnych województwa lubuskiego obok obiektów typu lasy, jeziora, zabytki jako jeden z głównych elementów przekazu zachęcającego do przyjazdu. Wycieczki rowerowe po województwie lubuskim mają kojarzyć się z przyjemnością, łatwo dostępnym wypoczynkiem w gronie rodzinnym i towarzyskim.

Istotnymi elementami w ramach promocji kierowanej do odbiorców zewnętrznych jest różnorodność w zakresie doboru osób i miejsc przedstawionych na zdjęciach promocyjnych, co ma na celu spełnienie potrzeb różnych grup rowerzystów i uwzględnianie specyfiki ich oczekiwań, a także przedstawienie regionu podczas różnych pór roku.

Materiały tekstowe dotyczące mobilności rowerowej powinny być opracowane w języku polskim, niemieckim i angielskim.

Województwo lubuskie powinno być aktywnym uczestnikiem targów, konferencji i warsztatów tematycznych w Polsce i za granicą.



KIERUNEK DZIAŁAŃ 4.3

WSPÓŁPRACA Z PODMIOTAMI OFERUJĄCYMI USŁUGI NOCLEGOWE, GASTRONOMICZNE I KULTURALNE DLA ROWERZYSTÓW

Województwo lubuskie powinno podjąć i kształtować współpracę z podmiotami prywatnymi i społecznymi, działając na rzecz wspólnej promocji oferty turystycznej regionu. Oferta regionu w zakresie turystyki rowerowej może stanowić sumę wysiłków podmiotów o różnych kompetencjach i celach świadomie koordynowanych przez samorząd województwa. Może się to odbywać np. poprzez wskazywanie partnerom podczas spotkań i szkoleń korzyści wynikających z podejmowania inicjatyw w sposób wspólny, współdzielenie baz danych, dobrych praktyk i wiedzy itp.

Podjęte zostaną kroki mające na celu rozbudowę systemu informacji dla rowerzystów w ramach aplikacji i portalu ODRA VELO, które w sposób kompleksowy i wyczerpujący będą uwzględniać pełną ofertę dla rowerzystów.

Rekomenduje się również monitorowanie dostępności obiektów, usług uwzględniających potrzeby turystów poruszających się na rowerach, tak by informacje opierały się na aktualnych danych. W wypadku stwierdzenia deficytów po stronie rynkowej (np. w zakresie miejsc noclegowych czy usług dostosowanych do potrzeb rowerzystów) województwo uruchomi programy wsparcia mające na celu dostosowanie istniejących atrakcji i obiektów turystycznych do potrzeb turystyki rowerowej.

Jednocześnie wskazane jest wypracowanie systemu certyfikacji miejsc przyjaznych rowerzystom. Na podstawie kryteriów wypracowanych wspólnie ze stroną społeczną lokale i obiekty²¹ uwzględniające potrzeby rowerzystów otrzymają możliwość spójnego wizualnie oznakowania (naklejki/ tabliczki/ oznaczenie na mapach i w portalach internetowych). Obiekty te będą także w szczególny sposób uwzględniane w szeroko pojętych materiałach promocyjnych w zakresie turystyki rowerowej.

²¹ Noclegowe, gastronomiczne, atrakcje turystyczne – szeroko rozumiane jako POI.



7 SYSTEM WDRAŻANIA PRWL 2030

7.1 INTERESARIUSZE POLITYKI

Polityka Rowerowa Województwa Lubuskiego 2030 – Program Rozwoju Mobilności Rowerowej będzie częścią polityki transportowej województwa. Podmiotem odpowiedzialnym za jej wdrażanie jest województwo lubuskie przy udziale komórki merytorycznej. Podmiot będzie współpracował z wojewódzkimi samorządowymi jednostkami organizacyjnymi, jednostkami samorządu terytorialnymi oraz podmiotami niezależnymi kompetencyjnie – samorządami sąsiednich regionów oraz zagranicznymi, samorządami lokalnymi i organizacjami użytku publicznego, zarządcami infrastruktury obszarów leśnych i wodnych, przedsiębiorcami, mediami oraz mieszkańcami województwa. Każdej z powyższych jednostek przypisano powiązania z zapisami Polityki Rowerowej w następujący sposób:

- **samorząd województwa** – w ramach bezpośrednich kompetencji samorząd województwa wraz z podległymi mu podmiotami będzie odpowiedzialny za zarządzanie rozwojem mobilności rowerowej w zakresie: budowy i wyznaczania spójnej sieci infrastruktury rowerowej, poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie mobilności rowerowej, upowszechnienia i stosowania standardów projektowania i budowania infrastruktury rowerowej w województwie lubuskim (załącznik nr 2 do dokumentu), współpracy z innymi podmiotami, promocji regionu jako miejsca przyjaznego do uprawiania turystyki rowerowej. Zadaniem samorządu województwa będzie także wsparcie merytoryczne działań samorządów lokalnych wpisujących się w realizację celów Polityki Rowerowej. Samorząd województwa będzie działał jako koordynator na rzecz rozwoju mobilności rowerowej w ramach programów wojewódzkich współfinansowanych ze środków zewnętrznych. W miarę możliwości finansowych udzieli wsparcia projektom realizowanym przez inne jednostki. Samorząd województwa będzie pełnił także rolę mediatora, podmiotu integrującego i podejmującego działania na szczeblu lokalnym, regionalnym, krajowym i transgranicznym. Jego zadaniem będzie także formułowanie opinii i stanowisk kierowanych do władz krajowych w imieniu własnym i na rzecz innych podmiotów z obszaru województwa. Działania samorządu województwa, jako organu integrującego, mają zapewnić spójność prowadzonych działań dotyczących rozwoju mobilności rowerowej i inwestycji rowerowych w regionie.
- **samorządy gminne i powiatowe** – odpowiedzialne będą za realizację zadań własnych na swoich obszarach w zakresie: realizacji projektów inwestycyjnych i utrzymania spójnego systemu rowerowego, odpowiednio w skali gminy i powiatu, organizacji lokalnego publicznego transportu zbiorowego oraz prowadzenia działań promocyjno-edukacyjnych.
- **zarządcy dróg, kolei, terenów leśnych, wodnych, obszarów chronionych** – kompetencje niniejszych podmiotów mają duży wpływ na wdrożenie zaproponowanych



rozwiązań dotyczących rozwoju sieci tras rowerowych ze względu na strukturę organizacyjno-zarządczą. Zaangażowanie tych instytucji pozwoli na właściwą realizację utrzymania i budowy infrastruktury rowerowej składającej się na szlaki przedstawione w „Koncepcji szlaków rowerowych w województwie lubuskim” (załącznik nr 1 do dokumentu) na obszarach niebędących bezpośrednio w zarządzie samorządu województwa. Ponadto zarządcy będą odpowiadać za utrzymanie i zapewnienie bezpieczeństwa ruchu na szlakach oraz istniejącej i wybudowanej infrastrukturze rowerowej. Zarządcy terenów leśnych, wodnych, obszarów chronionych zapewnią odpowiedni przebieg szlaków rowerowych, umożliwiającą ochronę cennych terenów i gatunków chronionych.

- **Lubuska Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego** – działania rady na rzecz podnoszenia bezpieczeństwa ruchu i akceptacji dla wdrażania udogodnień dla rowerzystów skierowane do zarządców dróg, służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo, Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, jednostek samorządu terytorialnego i uczestników ruchu drogowego. Rada realizuje działania zgodne z „Programem poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego województwa lubuskiego na lata 2016-2025”.
- **organizacje pozarządowe** – będą współpracować przy realizacji Polityki Rowerowej poprzez: przekazywanie wiedzy o faktycznych potrzebach rowerzystów, aktualnych problemach oraz możliwościach i kierunkach rozwoju mobilności rowerowej, aktywizację mieszkańców, propagowanie zaplanowanych działań. Jednocześnie stanowiąc będą szczególną grupę odbiorców działań edukacyjnych i promocyjnych,
- **mieszkańcy i turyści** – będą odbiorcami wdrażanych działań województwa i innych podmiotów, a także weryfikującymi je, dokonując wyborów w zakresie rodzajów transportu. Poprzez badania społeczne oraz użytkowanie aplikacji i portalu ODRA VELO staną się też źródłem wiedzy o stanie realizacji Polityki Rowerowej i podmiotami wnoszącymi uwagi a także opinie.
- **przedsiębiorcy z różnych branż** – będą mogli włączyć się do popularyzacji zaplanowanych działań a także dostosować się do potrzeb turystyki rowerowej i codziennych przejazdów rowerzystów. Pozwoli to na uzyskanie korzyści wizerunkowych oraz organizacyjnych przez współpracujące podmioty.
- **eksperti w dziedzinie infrastruktury rowerowej** – będą stanowić kluczowe wsparcie na etapie planowania i realizacji działań inwestycyjnych. Ponadto współpraca ze środowiskami specjalizującymi się w mobilności rowerowej przyczyni się do sprawnej i merytorycznej realizacji założeń dokumentu.
- **media** – będą uczestniczyły w promocji ruchu rowerowego oraz działaniach edukacyjnych. Ich zaangażowanie wpłynie na świadomość i wybory mieszkańców i turystów. Zagwarantują też szeroką dystrybucję informacji o roli roweru i możliwościach jego wykorzystania w celach rekreacyjno-turystycznych



i do codziennych podróży. Pozwala to na realizację kierunku 4.2 dokumentu – promocję oferty rowerowej lubuskiego w Polsce i poza jej granicami.

7.2 PLANISTYCZNE INSTRUMENTY WDRAŻANIA

Skuteczna realizacja niniejszego dokumentu wymaga działań ze strony wszystkich interesariuszy, w szczególności samorządu województwa i jednostek samorządu terytorialnego regionu. Dlatego założenia niniejszego dokumentu zostały zintegrowane z zapisami Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030 i powinny zostać zaimplementowane do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubuskiego, a także programów rozwoju transportu województwa lubuskiego oraz lokalnych dokumentów na różnych poziomach, również na terenie miast.

Głównym instrumentem planistycznym wdrażania Polityki Rowerowej będzie „Koncepcja szlaków rowerowych w województwie lubuskim” (załącznik nr 1 do dokumentu), która została opracowana w ramach projektu ODRA VELO. Koncepcja uwzględnia transgraniczność regionów poprzez przedstawienie szlaków, które w różny sposób łączą ze sobą województwo lubuskie z zachodniopomorskim, wielkopolskim, dolnośląskim, Brandenburgią i Saksonią. Powstała koncepcja wskazuje pożądany i rekomendowany kierunek rozwoju sieci szlaków rowerowych w województwie lubuskim na poziomie regionalnym i lokalnym.

Według Koncepcji lokalne szlaki rowerowe tworzą sieć 32 pętli tematycznych o łącznej długości około 1,5 tys. km, często prowadzonych po drogach leśnych utwardzonych oraz o różnych stopniach trudności niekoniecznie dostosowanych do codziennych podróży z wykorzystaniem roweru.

Spójne planowanie infrastruktury rowerowej



Zachęca się samorządy lokalne do tworzenia powiatowych oraz gminnych strategii lub koncepcji rozwoju mobilności rowerowej, które uwzględnią zapisy Polityki Rowerowej oraz Koncepcji, pozwolą również na zaplanowanie spójnej sieci tras i infrastruktury rowerowej, a także infrastruktury punktowej na terenie samorządu lokalnego.

Na szczeblu lokalnym dokument dopasowany będzie także do uwarunkowań lokalnych w zakresie działań dotyczących poprawy bezpieczeństwa rowerzystów i edukacji. Strategia lub koncepcja rozwoju mobilności rowerowej może być także elementem planu zrównoważonej mobilności lub studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy.

W ramach projektu ODRA VELO stworzono też „Standardy projektowe i wykonawcze dla tras rowerowych w województwie lubuskim” (załącznik nr 2 do dokumentu). Dokument ten określa wymogi techniczne, jakim powinna odpowiadać infrastruktura służąca ruchowi rowerowemu na terenie województwa lubuskiego – zarówno w obszarach miejskich, terenach nieurbanizowanych oraz leśnych. Opracowanie Standardów miało na celu przełożenie



na lokalne realia dobrych praktyk znanych z województw ościennych oraz krajów o najwyższym udziale ruchu rowerowego, jak i najwyższym poziomie bezpieczeństwa ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem rozwiązań wdrożonych w obrębie obszaru wsparcia.

Jednolita infrastruktura rowerowa



Pozostałe jednostki samorządu terytorialnego oraz nadleśnictwa w obrębie Regionalnych Dyrekcji Lasów Państwowych w Zielonej Górze i Szczecinie powinny wykorzystać „Standardy projektowe i wykonawcze dla tras rowerowych w województwie lubuskim” jako wytyczne na wszystkich etapach projektowania i wykonywania infrastruktury rowerowej na zarządzanych terenach. Realizacja powyższych wskazań wpisuje się w realizację kierunków działań 1.1, 1.4, 2.1, 3.1.

7.3 ORGANIZACYJNE INSTRUMENTY WDRAŻANIA

Podmiotem odpowiedzialnym za kształtowanie, koordynację i wdrażanie Polityki Rowerowej jest województwo lubuskie, za pomocą komórki merytorycznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego.

Województwo lubuskie wyraża także wolę współpracy w zakresie realizacji polityki rowerowej z innymi podmiotami. Dlatego zostanie powołana Lubuska Rada Mobilności Rowerowej składająca się w szczególności z przedstawicieli:

- województwa lubuskiego odpowiedzialnych za transport, turystykę, promocję i edukację, rozwój regionalny oraz zdrowie;
- przedstawicieli gmin i powiatów odpowiedzialnych za rozwój transportu rowerowego,
- Regionalnych Dyrekcji Lasów Państwowych w Zielonej Górze i Szczecinie;
- Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie;
- organizacji turystycznych i rowerowych;
- interesariuszy wskazanych w podrozdziale 7.1.

Powołana Rada będzie stanowiła platformę współpracy pomiędzy interesariuszami, dyskusji na temat rozwoju mobilności rowerowej w aspekcie lokalnym i regionalnym oraz wymiany dobrych praktyk.

W powiatach i gminach proponuje się powołanie komórek/specjalistów zajmujących się rozwojem ruchu rowerowego, którzy będą zajmowali się m.in.: rozwojem infrastruktury rowerowej na poziomie lokalnym, stosowaniem standardów technicznych, edukacją i promocją w zakresie mobilności rowerowej na szczeblu lokalnym, współpracą z samorządem województwa, lokalnymi organizacjami oraz organami lokalnymi.



8 ŹRÓDŁA FINANSOWANIA WDRAŻANIA PRWL 2030

Działania dotyczące rozwoju mobilności rowerowej przewidziane w Polityce Rowerowej Województwa Lubuskiego 2030 powinny być realizowane przy pomocy środków finansowych z różnych źródeł. Mogą obejmować środki własne, dotacje krajowe, fundusze europejskie i inne zagraniczne a także środki prywatne firm.

Inwestycje w infrastrukturę rowerową przynoszą wiele korzyści pośrednich (zdrowotnych, gospodarczych, ekologicznych). Samorząd województwa, koordynując i ułatwiając działania regionalnych JST w pozyskiwaniu środków finansowych, powinien systemowo analizować możliwości ich pozyskiwania i informować o zakresie swoich działań inne podmioty, w szczególności samorządy lokalne.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA WDRAŻANIA PRWL 2030

Środki własne samorządów

- Polska – Saksonia (cel 2.2., cel 2.3)
- Brandenburgia – Polska (cel 4.6)
- Europy Środkowej

- #### KPO
- Projekt E2.2.1 Bezpieczeństwo Transportu
 - Projekt B3.4.1 Zielona Transformacja Miast

Fundusze Europejskie Województwa Lubuskiego 2021-2027:

- Priorytet 2. Zielone Lubuskie (Cel VIII)
- Priorytet 3. Transport (Cel II)
- Priorytet 6. Lokalne lubuskie (Cel I i II) – ZIT (Zintegrowane Inwestycje Terytorialne) IIT (Inne Instrumenty Terytorialne)

- #### Krajowy Program Funduszy Europejskich na Infrastrukturę i Środowisko
- #### Źródła prywatne i inne

- #### Środki krajowe
- Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg
 - Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych
 - Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych

8.1 ŚRODKI WŁASNE SAMORZĄDÓW

Inwestycje związane z rozwojem mobilności rowerowej mogą być finansowane z budżetów własnych jednostek samorządu terytorialnego, które posiadają możliwość podjęcia decyzji o przeznaczeniu i wysokości dochodów własnych i subwencji na ten cel zgodnie z kondycją finansową. Środki własne samorządów stanowią podstawowe źródła finansowania rozwoju transportu rowerowego oraz realizacji niniejszego dokumentu. W miarę możliwości środki budżetowe mogą być uzupełniane środkami zewnętrznymi pochodzącymi z różnych programów wsparcia.

8.2 FUNDUSZE EUROPEJSKIE DLA WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO NA LATA 2021-2027

Kolejnym wiodącym źródłem finansowania proponowanych działań w Polityce Rowerowej Województwa Lubuskiego 2030 są środki własne pochodzące z Funduszy Europejskich dla Województwa Lubuskiego na lata 2021-2027.

Projekt interwencji programu regionalnego na lata 2021-2027 przedłożony do konsultacji społecznych formułuje logikę interwencji Funduszy Europejskich Województwa Lubuskiego 2021-2027, uwzględniając deficyty regionu i jego potencjał, który może zostać rozwinięty dzięki środkom europejskim.

PRIORYTET 2. ZIELONE LUBUSKIE

W ramach priorytetu 2. Zielone Lubuskie w celu szczegółowym VIII założono wspieranie działań związanych ze zrównoważoną, multimodalną mobilnością miejską jako elementem transformacji w kierunku gospodarki niskoemisyjnej, m.in. poprzez działania promocyjno-informacyjne oraz edukacyjne w zakresie promowania transportu zbiorowego oraz indywidualnego (rowerowego/pieszego), w szczególności na obszarach miejskich i funkcjonalnych. W dokumencie wskazano także, że rozwój infrastruktury dla transportu niezmotoryzowanego, obejmujący inwestycje w drogi rowerowe, będzie jednym z głównych typów projektów planowanych do realizacji w latach 2021-2027. Jako wskaźniki produktu określono długość wspieranej infrastruktury rowerowej w kilometrach, a jako wskaźnik rezultatu – roczną liczbę użytkowników infrastruktury rowerowej.

PRIORYTET 3. TRANSPORT

Zagadnienia związane z transportem rowerowym uwzględniono także w priorytecie 3. Transport w celu szczegółowym II – Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawa dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej. W niniejszym celu wskazano, że istnieje konieczność stworzenia spójnej sieci szkieletowej tras rowerowych w skali województwa poprzez tworzenie ich wzdłuż modernizowanych lub wybudowanych dróg w uzasadnionych miejscach. Stworzenie sieci pozwoli na dołączenie tras na poziomie lokalnym, zwiększając spójność na poziomie województwa. Powstająca infrastruktura ma być tworzona na podstawie wdrożonych standardów infrastruktury rowerowej na poziomie regionalnym. Głównymi typami projektów planowanych do realizacji będą budowa i przebudowa dróg wojewódzkich na odcinkach leżących w ciągach komunikacyjnych stanowiących połączenie z systemem dróg krajowych lub siecią TEN-T, które przyczynią się do poprawy bezpieczeństwa w szczególności niezmotoryzowanych uczestników ruchu. Cel może być także realizowany uzupełniająco poprzez integrację różnych form transportu ze szczególnym uwzględnieniem budowy i rozbudowy węzłów przesiadkowych, w tym tworzenie systemów tras rowerowych oraz ciągów pieszo-rowerowych, oraz zapewnienie dostępu do infrastruktury towarzyszącej w formie parkingów rowerowych przy dworcach kolejowych.



PRIORYTET 6. LOKALNE LUBUSKIE

Kolejnym źródłem finansowania rozwoju mobilności rowerowej mogą być środki uwzględnione w priorytecie 6. Lokalne lubuskie. W ramach celów szczegółowych priorytetu zaplanowano wsparcie zintegrowanego i sprzyjającego włączeniu społecznemu, rozwojowi społecznemu, gospodarczemu i środowiskowemu, kultury, dziedzictwa naturalnego, zrównoważonej turystyki i bezpieczeństwa na obszarach miejskich i wiejskich. Wsparcie w tym zakresie będzie realizowane poprzez:

- Zintegrowane Inwestycje Terytorialnych miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich,
- Zintegrowane Inwestycje Terytorialnych obszarów funkcjonalnych miast średnich, tracących funkcje społeczno-gospodarcze,
- Innych Instrumentów Terytorialnych dla pozostałych obszarów w formie partnerstw lokalnych samorządów.

Należy zaznaczyć, że środki zaplanowane w ZIT i IIT będą mogły zostać wykorzystane na rozwój mobilności rowerowej w przypadku bezpośredniego określenia takich działań w strategiach terytorialnych ZIT i IIT lub pośrednio w formie wsparcia rozwoju turystyki i rekreacji²². Założenia interwencji w stosunku do poszczególnych obszarów określono także w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030:

- w przypadku miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych wsparcie powinno koncentrować się m.in. na rozwoju zintegrowanych systemów transportu publicznego przy wykorzystaniu elektromobilności i nisko- oraz bezemisyjnych środków transportu, w tym promowanie ruchu pieszego i rowerowego;
- dla miast średnich projekty związane z mobilnością rowerową mogą być powiązane z polepszeniem jakości środowiska naturalnego oraz wspomaganie rozwoju powiązań funkcjonalnych, w tym sąsiadujących ośrodków miejskich;
- dla pozostałych obszarów, w szczególności obszarów wiejskich, wsparcie będzie obejmować m.in. uzupełnienie infrastruktury technicznej, zwiększenie dostępności komunikacyjnej, jak i rozwijanie oferty z obszaru turystyki i rekreacji.

Dla miejskich obszarów funkcjonalnych, gdzie będą obowiązywały strategie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, istotnym źródłem w ramach FEWL będą środki ZIT.

Ze środków własnych i FEWL 2021-2027 będzie można w ciągu najbliższych lat wyasygnować na działania rowerowe wielomilionowe kwoty, z czego szacuje się, że około 50% wydatków powinny stanowić środki zewnętrzne.

W związku z powyższym rekomenduje się, aby w pierwszej kolejności tworzone trasy oraz budowano infrastrukturę w zakresie tras głównych zaproponowanych w „Koncepcji szlaków

²² Projekt interwencji programu regionalnego na lata 2021-2027. Fundusze Europejskie Województwa Lubuskiego 2021-2027. Projekt do konsultacji społecznych.



rowerowych w województwie lubuskim” powstałej w ramach projektu ODRA VELO (załącznik nr 1 do dokumentu). W szczególności odnosi się to do trasy międzynarodowej EuroVelo2 i krajowej 3 (BlueVelo, wzdłuż Odry), 12 (wzdłuż Nysy Łużyckiej i 17 – Velo Warta). Szlaki Blue Velo oraz Velo Warta będą mogły być w części finansowane ze środków ZIT.

Ze środków własnych z ewentualnym dofinansowaniem z FEWL 2021-2027 należy także prowadzić działania wzmacniające efekty wybudowanych inwestycji związanych z infrastrukturą rowerową. Wydatki na promocję czy wsparcie rozwoju lokalnego i przedsiębiorczości powinny posiadać dodatkowe punkty oceny wniosków, jeśli będą uwzględniały rowerzystów jako grupę docelową.

8.3 PROGRAMY INTERREG

W ramach perspektywy finansowej na lata 2021-2027 założono funkcjonowanie 12 programów Interreg. Województwo lubuskie będzie objęte programem Interreg Europy Środkowej, Interreg Brandenburgia – Polska a także, na obszarze powiatu żarskiego, programem Interreg Polska – Saksonia.

INTERREG EUROPY ŚRODKOWEJ

Program Interreg Europy Środkowej na etapie konsultacji społecznych zakłada wsparcie działań związanych z promowaniem zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu przejścia w kierunku gospodarki o zerowej emisji dwutlenku węgla, takich jak wdrażanie zintegrowanych koncepcji mobilności miejskiej, w tym np. transportu bezemisyjnego, w którego skład wchodzi transport rowerowy.

INTERREG BRANDENBURGIA - POLSKA

Kolejnym źródłem wsparcia może być program Interreg Brandenburgia – Polska na lata 2021 – 2027, w którym działania związane z transportem rowerowym uwzględniono w priorytecie 3 – Atrakcyjne pogranicze – edukacja, kultura, turystyka. W ramach priorytetu uwzględniono cel szczegółowy 4.6: Wzmocnienie roli kultury i zrównoważonej turystyki w rozwoju gospodarczym, włączeniu społecznym i innowacjach społecznych, który zakłada realizację zadań w zakresie:

- transgranicznego działania na rzecz powiązania infrastruktury szlaków turystycznych, w szczególności w zakresie turystyki rowerowej i wodnej, które pełnią szczególną funkcję dla transgranicznego rozwoju turystycznego ze względu na ich transgraniczną funkcję łączącą, lub ich połączenie z obiektami kulturalnymi i turystycznymi.

Wykorzystanie środków z niniejszego programu może też odbywać się poprzez fundusze małych projektów, stowarzyszeń polsko-niemieckiej współpracy transgranicznej – euroregionów Viadrina i Sprewa-Nysa-Bóbr.



INTERREG POLSKA – SAKSONIA

W przypadku programu Interreg Polska – Saksonia na etapie konsultacji społecznych działania związane z transportem rowerowym wpisano w cel szczegółowy 2.2: Wzmacnianie roli kultury i zrównoważonej turystyki w rozwoju gospodarczym, włączeniu społecznym oraz innowacjach społecznych. Przykładowe zadania mają obejmować przygotowanie i rozwój infrastruktury na potrzeby aktywnej turystyki z uwzględnieniem wymagań ochrony środowiska naturalnego, m.in. oznakowanie i informację o obiektach, tworzenie wspólnych ofert i produktów turystycznych, a także rozwiązań umożliwiających przemieszczenie się do i w obrębie miejsc docelowych (np. systemy ścieżek rowerowych, dydaktycznych, szlaków turystycznych). W celu szczegółowym 2.3 Inne działania wspierające lepsze zarządzanie współpracą za przykładowe działania uznano współpracę instytucji zarządzających i obsługujących transport publiczny w celu rozwijania tego rodzaju transportu oraz działania na rzecz jego promocji, a także koordynację instytucjonalną w zakresie alternatywnych form transportu publicznego (z uwzględnieniem ruchu rowerowego, Bike&Ride, autobusów na żądanie)

8.4 KRAJOWY PLAN ODBUDOWY I ZWIĘKSZANIA ODPORNOŚCI

W związku z pandemią koronawirusa, która pojawiła się na początku 2020 roku, Unia Europejska zaplanowała pożyczkę na rynku kapitałowym w wysokości 750 mld euro. Środki te będą impulsem rozwojowym w kierunku zwiększenia odporności na zagrożenia oraz wdrożenia założeń zielonej i cyfrowej transformacji gospodarki krajów unijnych. W tym celu każdy kraj członkowski uzyskał możliwość przedstawienia planu reform i inwestycji. Polska zaproponowała dokument pn. Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększenia Odporności.

W obszarze środowiska umieszczono projekt „B3.4.1 Zielona transformacja miast”. Przewiduje on m.in. wsparcie budowy spójnych sieci dróg dla rowerów w miastach i na ich obszarach funkcjonalnych oraz budowę stref wyłączonych z ruchu samochodowego. Na cały projekt przewidziano aż 2,8 mld euro w formie pożyczek dla samorządów.

W części dotyczącej Zrównoważonej Inteligentnej Mobilności znajduje się projekt „E2.2.1 Bezpieczeństwo Transportu”, który przewiduje przeznaczenie 700 mln euro na inwestycje związane z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych. W ramach tych środków możliwa będzie budowa dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż dróg krajowych.

8.5 FUNDUSZE EUROPEJSKIE NA INFRASTRUKTURĘ, KLIMAT I ŚRODOWISKO NA LATA 2021-2027

Kolejnym źródłem finansowania może być krajowy program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko na lata 2021-2027, w którym zwraca się uwagę na konieczność wspierania zrównoważonej mobilności. Założono w nim budowę infrastruktury pieszej i rowerowej, dającej szansę na realizację celów środowiskowych i społecznych UE. Dzięki takim inwestycjom, szczególnie w miastach, zmniejszy się zależność od paliw kopalnych i emisja



szkodliwych substancji do atmosfery. Założenia programu wskazują na poprawę dostępności do usług i miejsc pracy oraz zwiększenie ruchu mieszkańców, który ma działać pozytywnie na poprawę stanu zdrowia. Możliwe będzie także finansowanie dokumentów strategicznych dotyczących miejskiej polityki transportowej. Szczególne wsparcie będzie dedykowane miastom wojewódzkim, z wyłączeniem Polski Wschodniej.

8.6 ŚRODKI KRAJOWE

Inwestycje związane z rozwojem mobilności rowerowej mogą być finansowane także ze środków krajowych.

RZĄDOWY FUNDUSZ ROZWOJU DRÓG

Najbardziej stabilnym krajowym źródłem wsparcia ze względu na długość funkcjonowania jest Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg (dawniej Fundusz Dróg Samorządowych). Obszarem wsparcia funduszu jest dofinansowanie:

- budowy, przebudowy i remontu dróg powiatowych i dróg gminnych;
- budowy mostów zlokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych;
- budowy, przebudowy i remontu dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych o znaczeniu obronnym;
- zadań mających na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych w obszarze oddziaływania przejść dla pieszych – w ramach zadań powiatowych i gminnych;
- budowy obwodnic zlokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich;
- budowy, przebudowy lub remontu dróg wojewódzkich, dróg powiatowych lub dróg gminnych, zarządzanych przez prezydenta miasta na prawach powiatu, będącego siedzibą wojewody lub sejmiku województwa.

W katalogu nie wskazano wprost powiązań z rozwojem infrastruktury rowerowej, jednakże działania takie mogą zostać powiązane z budową, przebudową i remontem dróg. Dofinansowanie zadań, z wyjątkiem tych związanych z obroną, może wynieść do 80% kosztów realizacji zadania. W przypadku zadań realizowanych na obszarach miejskich inwestycja nie może przekroczyć 30 mln zł, a w przypadku zadań obwodnicowych – 100 mln zł.

RZĄDOWY FUNDUSZ POLSKI ŁAD: PROGRAM INWESTYCJI STRATEGICZNYCH

Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych to program bezzwrotnego dofinansowania inwestycji publicznych realizowanych przez gminy, powiaty, miasta i województwa. Działania związane z inwestycjami w infrastrukturę rowerową można było powiązać z budową lub modernizacją infrastruktury drogowej (dofinansowanie do 95% wartości inwestycji), budową lub modernizacją infrastruktury turystycznej i sportowej (dofinansowanie do 90% wartości inwestycji). W ramach pierwszego naboru każda jednostka samorządu terytorialnego mogła zgłosić:



- 1 wniosek bez kwotowego ograniczenia,
- 1 wniosek, którego wartość dofinansowania nie może przekroczyć 30 mln zł,
- 1 wniosek, którego wartość dofinansowania nie może przekroczyć 5 mln zł.

W wybranych projektach do dofinansowania znalazła się m.in. budowa ścieżki rowerowej po dawnym nasypie kolejowym w gminie Drezdenko o wartości 4,5 mln zł oraz przebudowa drogi rowerowej na odcinku Otyń – Zielona Góra o wartości 11,7 mln zł. Kolejna edycja naboru jest planowana na przełomie listopada i grudnia 2021 roku.

RZĄDOWY FUNDUSZ INWESTYCJI LOKALNYCH

Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych to program, w ramach którego rządowe środki trafiają do gmin, powiatów i miast. Przekazane fundusze mogą być wykorzystywane m.in. na budowę, przebudowę i remont dróg, a także inne niezbędne lokalnie działania. Wsparcie zostało przydzielone samorządom w grudniu 2020 roku oraz w marcu 2021 roku. Należy jednak podkreślić, że środki pochodzą z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19, co świadczy o tymczasowym charakterze źródła finansowania.

8.7 ŚRODKI SEKTORA PRYWATNEGO

Pozyskanie finansowania ze źródeł prywatnych jest możliwe jedynie w przypadku niewielkich inwestycji towarzyszących oraz przy zakupie rowerów. Warto zachęcać firmy zlokalizowane w niewielkiej odległości od tras rowerowych do inwestycji w infrastrukturę końcową na swoim terenie – stojaki rowerowe, wiaty, pryszniczki dla rowerzystów, punkty naprawy rowerów w godzinach pracy itp. Inwestorzy prywatni mogą także promować dojazdy swoich pracowników na rowerach do pracy poprzez szkolenia i wydarzenia promocyjne, które mogą być organizowane we współpracy z władzami publicznymi. Środki prywatne będą ważnym źródłem finansowania inwestycji zakupu rowerów towarowych. Zakup takich rowerów może także zostać objęty dotacjami z budżetu województwa lub jednostek samorządu terytorialnego niższego szczebla, o ile zostanie przewidziana taka możliwość.



9 SYSTEM MONITOROWANIA, REALIZACJI I AKTUALIZACJI PRWL 2030

Monitorowanie realizacji Polityki Rowerowej Województwa Lubuskiego 2030 będzie prowadzone przez samorząd województwa w oparciu o system wskaźników przedstawiony w poniższej tabeli. Zaleca się, aby komórka merytoryczna odpowiedzialna za realizację dokumentu monitorowała go corocznie lub przynajmniej raz na dwa lata, a wyniki monitoringu publikowała na stronach internetowych Urzędu Marszałkowskiego, w tym BIP. W razie konieczności dokument zostanie zaktualizowany zgodnie z poniższymi zasadami:

- w zależności od pojawiających się potrzeb w oparciu o analizę wyników monitoringu oraz o dostępne nowe informacje, w szczególności w zakresie pozyskanego finansowania na realizację działań;
- na uzasadniony wniosek zaangażowanych interesariuszy zewnętrznych, po analizie i akceptacji celowości zmian przez komórkę merytoryczną odpowiedzialną za realizację założeń dokumentu;
- dodani nowych zadań będzie możliwe pod warunkiem wpisywania się ich w założone cele Polityki Rowerowej;
- prace nad aktualizacją prowadzone będą we współpracy ze wszystkimi zainteresowanymi stronami.

Tabela 4. Wskaźniki monitorowania Polityki Rowerowej Województwa Lubuskiego 2030*

Cel strategiczny/ kierunek działań	Nazwa wskaźnika	Jednostka pomiaru	Źródło pozyskania informacji
Cel strategiczny 1. Budowa i wyznaczenie spójnej sieci infrastruktury rowerowej	Długość wybudowanych dróg rowerowych na obszarze województwa lubuskiego	km	zasoby własne – UMWL – m.in. system ODRA VELO, zasoby JST i GUS
	Wartość środków finansowych przeznaczonych na budowę infrastruktury rowerowej na terenie województwa lubuskiego pochodzących z budżetu województwa, JST i dofinansowanych (w ramach konkursów) z programu FEWL 2021-	zł	zasoby własne – UMWL, zasoby JST



Cel strategiczny/ kierunek działań	Nazwa wskaźnika	Jednostka pomiaru	Źródło pozyskania informacji
	2027 oraz innych środków zewnętrznych		
	Długość stworzonych szlaków rowerowych w ramach systemu ODRA VELO	km	zasoby własne – UMWL – m.in. system ODRA VELO
Cel strategiczny 2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie mobilności rowerowej	Liczba zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów na terenie województwa lubuskiego	l. zdarzeń	SEWiK, Komenda Wojewódzka Policji
Cel 3. Zarządzanie rozwojem transportu rowerowego	Liczba projektów infrastrukturalnych realizujących inwestycje rowerowe na terenie województwa lubuskiego, które realizują zapisy „Standardów projektowych i wykonawczych dla szlaków rowerowych w województwie lubuskim” stanowiących załącznik nr 2 do dokumentu	l. projektów	zasoby własne – UMWL, zasoby JST, inne podmioty
	Liczba spotkań Lubuskiej Rady Mobilności Rowerowej	l. spotkań	zasoby własne
Cel 4. Promocja mobilności rowerowej	Liczba pobrań aplikacji ODRA VELO	szt.	zasoby cyfrowe systemu ODRA VELO

Cel strategiczny/ kierunek działań	Nazwa wskaźnika	Jednostka pomiaru	Źródło pozyskania informacji
Planistyczne instrumenty wdrażania	Liczba samorządów na terenie województwa lubuskiego posiadających dokumenty dotyczące mobilności rowerowej, w szczególności strategię, koncepcje	l. jednostek samorządu terytorialnego	zasoby własne – UMWL, zasoby JST

* proces monitorowania, realizacji i aktualizacji PRWL2030 może skutkować zmianą, modyfikacją lub usunięciem/dodaniem wskaźników.

Źródło: Opracowanie własne



10 EWALUACJA PRWL 2030

Celem audytu wewnętrznego i zewnętrznego będzie ocena zbiorcza stopnia wdrożenia Polityki Rowerowej, która powinna obejmować cały obszar przedmiotowych zagadnień wyznaczonych przez cele strategiczne (wraz z kierunkami działań) i wskaźniki realizacji PRWL2030. Audyt powinien zostać przeprowadzony zgodnie z poniższymi zasadami:

1. Audyt wewnętrzny – zostanie przeprowadzony przez komórkę merytoryczną Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego zajmującą się mobilnością rowerową.
2. Ewaluacja będzie poddawała analizie proces wdrażania Polityki Rowerowej w oparciu o wskaźniki monitorowania (Tabela 4.).
3. Wyniki ewaluacji mogą być podstawą do skorygowania zaplanowanych działań lub wyznaczenia kolejnych kierunków w dokumencie.
4. Celem audytu zewnętrznego/końcowego będzie zbiorcza ocena stopnia wdrożenia Polityki Rowerowej na poziomie regionu oraz wyznaczenie kierunków działań na przyszłość.



11 WYTYCZNE W ZAKRESIE OZNAKOWANIA CIĄGÓW PIESZO-ROWEROWYCH I SZLAKÓW ROWEROWYCH

Oznakowywanie dróg dla rowerów oraz ciągów pieszo-rowerowych odbywa się zgodnie z wytycznymi zawartymi w przepisach prawa powszechnie obowiązującego, a w szczególności w rozporządzeniu 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.

W zakresie oznakowania szlaków rowerowych rekomenduje się oznakowanie na podstawie powyższego rozporządzenia i dokumentu pn. „Standardy projektowe i wykonawcze dla tras rowerowych w województwie lubuskim” (załącznik nr 2 do dokumentu).

Standardy wprowadzają m.in. zasady polegające na oznakowaniu drogowym w 205 węzłach będących skrzyżowaniami szlaków określonymi w „Koncepcji szlaków rowerowych w województwie lubuskim” (załącznik nr 1 do dokumentu). Oznakowanie w punktach węzłowych będzie wzorowane na oznakowaniu szlaków rowerowych na terenie Brandenburgii i pozwoli turystom rowerowym na samodzielne planowanie tras wycieczek w oparciu o punkty węzłowe. Przy każdym punkcie węzłowym będzie docelowo umieszczona poglądowa mapa z lokalizacją danego punktu w obrębie sieci tras a także lokalizacją sąsiednich punktów w każdym kierunku. Dodatkowo umieszczone będą drogowskazy z numeracją szlaków oraz wskazaniem odległości do najbliższej miejscowości i punktu węzłowego.



12 PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Polityka Rowerowa Województwa Lubuskiego 2030 – Program Rozwoju Mobilności Rowerowej ma na celu zbudowanie systemowego podejścia do działań związanych z rozwojem mobilności rowerowej na terenie województwa lubuskiego. Osiągnięcie celu będzie możliwe dzięki realizacji celów strategicznych, które są związane z:

- budową i wyznaczeniem spójnej sieci tras i infrastruktury rowerowej,
- poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie mobilności rowerowej,
- zarządzaniem rozwojem mobilności rowerowej,
- promocją mobilności rowerowej.

Wykonanie założeń dokumentu przełoży się na wzrost mobilności rowerowej w regionie, przyczyniając się do poprawy jakości powietrza, stanu zdrowia mieszkańców, promocji turystyki rowerowej oraz stymulowania rozwoju gospodarczego regionu.

Skuteczna realizacja niniejszego dokumentu wymaga działań ze strony wszystkich interesariuszy dokumentu, a w szczególności samorządów województwa, powiatów i gmin, przypisując koordynacyjną rolę województwu lubuskiemu, które będzie realizowało wyżej wymienione zadania.

Województwo lubuskie zobowiązuje się i wyraża wolę współpracy z innymi podmiotami przy kształtowaniu i realizacji Polityki Rowerowej. Dlatego zostanie powołana Lubuska Rada Mobilności Rowerowej, jako platforma: współpracy pomiędzy interesariuszami, dyskusji na temat rozwoju ruchu rowerowego w aspekcie lokalnym i regionalnym oraz wymiany dobrych praktyk.

Działania dotyczące rozwoju mobilności rowerowej przewidziane w Polityce Rowerowej Województwa Lubuskiego 2030 – Program Rozwoju Mobilności Rowerowej powinny być realizowane przy pomocy środków finansowych z różnych źródeł: środków własnych, dotacji krajowych, funduszy europejskich i innych zagranicznych, a także środków prywatnych firm.

Dokument wraz z załącznikami jako kompleksowe opracowanie dotyczące mobilności rowerowej w regionie może stanowić wsparcie przy procedurze przyznawania i alokacji środków unijnych na działania w ramach redukcji emisji zanieczyszczeń powietrza oraz tworzenia spójnego systemu infrastruktury rowerowej, a także w zakresie standardów i wytycznych dotyczących powstawania szlaków rowerowych i budowy infrastruktury rowerowej.

Stworzenie przedstawionego systemu działań różnej materii i realizacja wachlarza przedsięwzięć podniesie jakość życia mieszkańców województwa, a także wpłynie pozytywnie na stan środowiska przyrodniczego, rozwój gospodarczy i infrastrukturę transportową, a także promocję turystyki rowerowej w regionie .



13 SPIS RYSUNKÓW I TABEL

SPIS RYSUNKÓW

RYSUNEK 1. LOKALIZACJE REALIZACJI PROGRAMU BUDOWY 100 OBWODNIC W WOJEWÓDZTWIE LUBUSKIM	17
RYSUNEK 2. PODZIAŁ ADMINISTRACYJNY WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO	26
RYSUNEK 3. SIĘĆ DROGOWA WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO	31
RYSUNEK 4. SIĘĆ KOLEJOWA WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO	32
RYSUNEK 5. SIĘĆ DRÓG ROWEROWYCH W WOJEWÓDZTWIE LUBUSKIM	38
RYSUNEK 6. PRZYKŁAD INFRASTRUKTURY LINIOWEJ ZAPLANOWANEJ WEDŁUG ZASADY „KRĘGOSŁUPA, ŻEBER I OŚCI”	53
RYSUNEK 7. SIĘĆ MIĘDZYNARODOWYCH I KRAJOWYCH SZLAKÓW ROWEROWYCH W WOJEWÓDZTWIE LUBUSKIM	54

SPIS TABEL

TABELA 1. CELE OPERACYJNE I KIERUNKI DZIAŁAŃ W RAMACH CELU SZCZEGÓŁOWEGO CSP. 2.2	23
TABELA 2. ZESTAWIENIE PROJEKTÓW DOTYCZĄCYCH INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ W RAMACH DOFINANSOWANIA Z REGIONALNEGO PROGRAMU OPERACYJNEGO WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO NA LATA 2014-2020 W RAMACH DZIAŁANIA 3.3: OGRANICZANIE NISKIEJ EMISJI W MIASTACH	39
TABELA 3. ANALIZA SWOT	44
TABELA 4. WSKAŹNIKI MONITOROWANIA POLITYKI ROWEROWEJ WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO 2030*	75



14 BIBLIOGRAFIA

Ustawy i rozporządzenia:

1. Ustawa z dnia 28 września 1991 r. o lasach (t.j. Dz.U. z 2021, poz. 1275 z późn. zm.).
2. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz.U. z 2021, poz. 1376 z późn.zm.).
3. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U. z 2021, poz. 450 z późn. zm.).
4. 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 (t.j. Dz. U. z 2019, poz. 2311 z późn. zm.).
5. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 8 marca 2021 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U.2021, poz. 433).

Strategie i dokumenty programowe oraz wdrożeniowe:

1. Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności (M.P.2013, poz. 121).
2. Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej (Dz. Urz. UE 2016 C 501 z 20.07.2016 r.).
3. Krajowa Polityka Miejska (M.P. 2015, poz. 1235).
4. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 (M.P. 2019, poz. 1060).
5. Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030 (M.P. 2021, poz. 264).
6. Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta Zielona Góra (Uchwała nr LIII.700.2017 Rady Miasta Zielona Góra z dnia 29 sierpnia 2017 r.).
7. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubuskiego wraz z planami zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego Zielona Góra i Gorzów Wlkp. (Dz. Urz. Woj. Lub 2018, poz. 1163).
8. Program budowy dróg krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 roku), (Uchwała nr 156/2015 z dnia 8 września 2015 r. z późn. zm.).
9. Program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego województwa lubuskiego na lata 2016-2025 (Uchwała nr 2/2016 Lubuskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z dnia 8 czerwca 2016 r.).
10. Program Rozwoju Lubuskiej Turystyki do 2020 roku (Uchwała nr 237/2813/14 Zarządu Województwa Lubuskiego z dnia 4 lutego 2014 r.).



11. Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego – Uchwały Nr 110/1387/16 Zarządu Województwa Lubuskiego z dnia 7 czerwca 2016 r. (M.P.2019, poz. 2210).
12. Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030 r. (M.P.2017, poz. 260).
13. Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności (Dz. Urz. UE 2020 C 789 z 9.12.2020 r.).
14. Strategia Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020 (M.P.2014, poz. 452).
15. Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030. Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego (Uchwała Nr XXVIII/397/21 Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 15 lutego 2021 r.).
16. Umowa Partnerstwa na lata 2014-2020 (Dz. Urz. UE 2020 C 230 z 13.07 2020 r.).
17. Projekt Umowy Partnerstwa na lata 2021-2027, Warszawa 2021.

Dokumenty programowe:

1. Europa w ruchu – program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do zrównoważonej mobilności (Dz. Urz. UE 2017 C 283 z 31.05.2017 r.).
2. Europejski Zielony Ład (Dz. Urz. UE 2019 C 640 z 11.12.2019 r.).
3. Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO). Projekt do konsultacji społecznych, Warszawa 2021.
4. Narodowy program bezpieczeństwa ruchu drogowego 2013-2020, Warszawa 2013.
5. Nowa Agenda Miejska, Quito 2016.
6. Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 (Uchwała nr 46/2021 Rady Ministrów z dnia 13 kwietnia 2021 r.).
7. Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko, Warszawa 2021.
8. Program Interreg Brandenburgia – Polska. Projekt dokumentu, Poczdam 2021.
9. Program Interreg Europy Środkowej. Projekt do konsultacji społecznych, Warszawa 2021.
10. Program Interreg Polska – Saksonia. Projekt do konsultacji społecznych, Warszawa 2021.
11. Program interwencji programu regionalnego na lata 2021-2027. Fundusze Europejskie dla Województwa Lubuskiego na lata 2021-2027. Projekt do konsultacji społecznych, Zielona Góra 2021.

Wytyczne i instrukcje:

1. Biała Księga transportu. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Bruksela 2011.



2. Blue Velo – założenia do planowanego szlaku rowerowego zawarte w liście intencyjnym podpisanym w roku 2018 przez województwa śląskie, opolskie, dolnośląskie, lubuskie oraz zachodniopomorskie, Wrocław 2018.
3. Karta Brukselska (Charter of Brussels) – deklaracja zaproponowana na rowerowej konferencji Velo-City 2009, Bruksela 2009.
4. Pakt Amsterdamski – agenda miejska Unii Europejskiej, Bruksela 2016.
5. Podręcznik Sign Up For The Bike (Postaw na Rower) holenderskiej organizacji standaryzacyjnej CROW, Kraków 1999.
6. Wytyczne zawarte w Stanowisku NR 7/2019 Konwentu Marszałków Województw RP z dnia 7 czerwca 2019 roku w sprawie systemu numeracji i zasad oznakowania krajowych i regionalnych tras rowerowych.
7. Dane Głównego Urzędu Statystycznego.



ZAŁĄCZNIKI

Załącznik nr 1: „Koncepcja szlaków rowerowych w województwie lubuskim” – dokument powstały w ramach projektu pn. „ODRA VELO – ODER VELO Budowa systemu informacji turystycznej dla rozwoju infrastruktury rowerowej na pograniczu polsko-niemieckim”.

Załącznik nr 2: „Standardy projektowe i wykonawcze dla tras rowerowych w województwie lubuskim” – dokument powstały w ramach projektu pn. „ODRA VELO – ODER VELO Budowa systemu informacji turystycznej dla rozwoju infrastruktury rowerowej na pograniczu polsko-niemieckim”.

