

Koncepcja rozwoju transgranicznej turystyki
rowerowej na pograniczu polsko-czeskim

Koncepcje rozvoje přeshraniční cykloturistiky
v polsko-českém příhraničí

NOTATKA Z FORUM ADMINISTRACYJNO – POLITYCZNEGO

Kudowa-Zdrój, 14 września 2017

14 września 2017 r. w Kudowie-Zdroju odbyło się pierwsze spotkanie członków Forum Administracyjno-Politycznego w ramach projektu „Koncepcja rozwoju transgranicznej turystyki rowerowej na pograniczu polsko-czeskim”, współfinansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego za pośrednictwem programu INTERREG V-A Polska – Republika Czeska.

W pierwszej części spotkania zostały przedstawione informacje dotyczące projektu. Prezentację „Wprowadzenie do Cykloprojektu” przedstawiła p. Aleksandra Sieradzka-Stasiak. Kolejna prezentacja dotyczyła „Zadań Forum Administracyjno-Politycznego” i została przedstawiona przez p. Macieja Zathey i p. Annę Bocian. Następnie p. Radosław Lesisz zaprezentował „Standardy długodystansowej trasy rowerowej”. Ostatnia prezentacja „Rower to też biznes” została wygłoszona przez p. Radka Patrny.

Po prezentacjach z sali padły następujące pytania:

1. Jaka jest przyczyna różnego natężenia ruchu rowerowego pomiędzy atrakcyjnymi a monotonnymi odcinkami Trasy Łabskiej?

Odpowiedź p. Radka Patrny: W dolinach dużych miast (tam gdzie trasa jest najbardziej atrakcyjna) użytkowana jest głównie przez jednodniowych rowerzystów. Natomiast użytkownicy przyjeżdżający na dłużej chcą poznać każdy odcinek trasy.

2. Co zachęca turystów do korzystania z długodystansowych tras rowerowych?

Odpowiedź p. Radka Patrny: Atrakcyjność i łatwość trasy, co wynika z jej przebiegu wzdłuż koryta rzeki. Ponadto Trasa Łabska prowadzi przez dwa kraje – Czechy i Niemcy, co wpływa pozytywnie na jej różnorodność i walory krajobrazowe.

3. Z czego wynika dysproporcja we wpływach finansowych z Trasy Łabskiej na obszarze Czech i Niemiec?

Odpowiedź p. Radka Patrny: Jest to przede wszystkim różnica w zachowaniu rowerzystów. Turyści z Niemiec są bardziej skłonni do korzystania z większej ilości usług na wyższym poziomie podczas pobytu na trasie. Równie istotnym elementem jest wyższy standard infrastruktury w Niemczech.

Kolejna część spotkania miała charakter warsztatowy. Celem było zdefiniowanie idei, wizji i oczekiwań członków Forum na temat projektu długodystansowej trasy rowerowej oraz procesu jej wdrażania. Warsztaty odbyły się metodą World Cafe. Uczestnicy zostali podzieleni na trzy grupy, które musiały odpowiedzieć na postawione pytania. Do najważniejszych wniosków z warsztatów należy zaliczyć:

1. OCZEKIWANIA: Jakie są Państwa oczekiwania wobec projektu koncepcyjnego?
 - efektem projektu powinna być ugruntowana politycznie koncepcja przebiegu trasy,
 - po zakończeniu projektu musi nastąpić realizacja (wybudowanie) trasy,

- nawiązanie ścisłej i długoterminowej współpracy pomiędzy partnerami projektu i realizacja kolejnych wspólnych przedsięwzięć,
- zgodna praca przedstawicieli całego pogranicza polsko-czeskiego na rzecz rozwoju trasy,
- należy podpisać porozumienie gmin pogranicza polsko-czeskiego,
- wykorzystywanie efektów pracy ekspertów projektu i absorbcja ich wiedzy przez przedstawicieli jednostek samorządów terytorialnych,
- akceptacja przebiegu i budowy trasy przez jednostki samorządów terytorialnych, przez które będzie przebiegać,
- jednostki samorządu terytorialnego oczekują instrukcji i wskazówek jak należy postępować po zakończeniu projektu i podczas realizacji trasy,
- należy zaprosić na konferencję zamykającą projekt właścicieli terenów, przez które będzie przebiegać trasa,
- określić sposób zarządzania trasą jako rezultat projektu,
- koordynacja planowania trasy zgodnie z wyznaczonymi priorytetami,
- szanse na uzyskanie finansowania na realizację trasy,
- wykorzystanie dobrych praktyk przy wyznaczaniu trasy,
- zachowanie odpowiednich standardów infrastruktury rowerowej trasy i usług towarzyszących,
- taras musi być ciągła,
- zachowanie bezpieczeństwa trasy,
- wyznaczenie najlepszego korytarza trasy dla wszystkich użytkowników i możliwego do realizacji,
- trasa powinna przebiegać przez najbardziej atrakcyjne tereny pogranicza polsko-czeskiego,
- połączenie projektowanej trasy z istniejącą infrastrukturą i siecią pozostałych tras rowerowych,
- taras powinna przebiegać przez tereny większości gmin pogranicza polsko-czeskiego,
- należy zaprojektować sięgacz do Bolesławca.

2. KORZYŚCI: Jakie korzyści mogą wynikać z powstania długodystansowej trasy rowerowej?

- wzrost ruchu turystycznego poprzez nowy produkt turystyczny,
- wzmocnienie i poszerzenie oferty turystycznej lokalnej i regionalnej,
- wzrost dochodów i rozwój gospodarczy jednostek samorządów terytorialnych,
- aktywizacja terenów mniej znanych i atrakcyjnych turystycznie,
- korzyści wizerunkowe dla gmin, powiatów, regionów i euroregionów,
- zwiększenie liczby miejsc pracy, zmniejszenie bezrobocia,
- zwiększenie atrakcyjności regionu dla mieszkańców,
- popularyzacja istniejących atrakcji turystycznych,
- wzrost zainteresowania osiedlaniem się w gminach, przez które przebiega trasa,
- korzyści estetyczne,
- aktywna i zdrowa społeczność,
- stworzenie osi do współpracy dla całego pogranicza polsko-czeskiego,
- wzajemne poznawanie się mieszkańców Polski i Czech, przełamywanie barier granicznych,
- połączenie terenów po polskiej i czeskiej stronie pogranicza,
- rozwój dróg rowerowych i infrastruktury towarzyszącej,
- poprawa bezpieczeństwa rowerzystów poprzez separację od ruchu samochodowego,

- korzyści ekologiczne dla mieszkańców, regionów i pogranicza,
- przenoszenie dobrych praktyk.

3. RYZYKA: Jakie ryzyko jest związane z procesem projektowania i eksploatacji długodystansowej trasy rowerowej?

- brak finansowania na pełną realizację trasy i późniejsze jej utrzymanie,
- brak wsparcia i chęci współpracy ze strony samorządów i lokalnych polityków do budowy oraz finansowania trasy,
- problemy komunikacyjne i koordynacyjne ze względu na dużą liczbę partnerów,
- brak koordynacji trasy na poziomie krajowym,
- brak świadomości wspólnego (pogranicznego) interesu całości trasy,
- partykularne interesy poszczególnych grup interesariuszy i partnerów,
- możliwość zbyt poważnych rozbieżności w pojmowaniu trasy jako całość,
- trudność w wytyczeniu wspólnego przebiegu trasy,
- brak ciągłości trasy, nie wszystkie jednostki samorządów terytorialnych będą chętne do współpracy,
- niejednorodna infrastruktura trasy (np. część odcinków o nawierzchni asfaltowej, a część o nawierzchni szutrowej),
- problemy z wytyczaniem trasy przez tereny chronione – konsultacje z konserwatorem zabytków, zarządcami dróg itp.,
- trudności z uzgadnianiem przebiegu trasy z zarządcami terenów (RZGW, RDOŚ, DSDiK, GDDKiA, Lasy Państwowe, Parki Krajobrazowe),
- problemy własnościowe gruntów,
- problem z wyznaczeniem przebiegu trasy o łagodnym przebiegu przez tereny górskie.