

MAGDALENA OLEJNICZAK*

Możliwości rowerowej rekreacji i turystyki kulturowej w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym

Streszczenie. Wielofunkcyjność miast oraz duża różnorodność zasobów i form aktywności turystycznej dostępnych w metropoliach powoduje, że stają się one ważnymi celami recepcji turystycznej, rozumianymi jako miejsca, do których kieruje się ruch turystyczny. Zależnie od przedmiotu analiz w konkretnej sytuacji może on oznaczać miejscowość, gminę lub region. Celem artykułu jest przedstawienie możliwości uprawiania turystyki rowerowej, a także turystyki kulturowej w szczecińskim obszarze metropolitalnym. W artykule przedstawione zostały informacje na temat walorów turystycznych oraz inicjatyw wpływających na rozwój turystyki rowerowej.

Słowa kluczowe: Szczeciński Obszar Metropolitalny, ścieżki rowerowe, metropolia, walory turystyczne, infrastruktura rowerowa

1. Wstęp

Metropolie spełniają wiele zadań, co determinuje wykształcenie się specyficznych funkcji miast, w tym edukacyjne, biznesowe, transportowe i turystyczne. Planowanie rozwoju obszarów metropolitalnych nie powinno pomijać potrzeby integrowania funkcji turystycznych i rekreacyjnych oraz dbałości o komplementarny charakter udostępnianych w tym celu dóbr i usług.

Postępujący proces urbanizacji, przejawiający się na kilku płaszczyznach, m.in. demograficznej, przestrzennej, ekonomicznej i społecznej, wywołuje wiele konsekwencji dla turystyki w miastach, identyfikowanych zarówno po stronie

* Uniwersytet Szczeciński, Wydział Nauk o Ziemi, Katedra Badań Miast i Regionów, tel. 72 167 71 26, e-mail: magdalena.olejniczak90@gmail.com, orcid.org/0000-0002-6573-1280.

popytowej, jak i podażowej. Rosnąca liczba mieszkańców miast oznacza bowiem zwiększenie liczby turystów, gdyż to mieszkańcy miast stanowią dominującą grupę wśród osób korzystających z wyjazdów turystycznych [Kozak 2011: 133], powiększaną dodatkowo przez osoby mieszkające poza miastami, ale aspirujące do miejskiego stylu życia.

W Europie, w tym także w Polsce, wzrasta chęć spędzania czasu wolnego w aktywny sposób, m.in. poprzez zainteresowanie sportami rowerowymi. Obszerna analiza współczesnych uwarunkowań rozwoju turystyki rowerowej w Polsce została zawarta m.in. w pracy pod redakcją Bogdana Włodarczyka i Jolanty Śledzińskiej [2012], a w szczególności w opracowaniu charakteryzującym motywacje turystów rowerowych [Zajadacz 2012: 245–259]. Rower należy do najbardziej dynamicznie rozwijających się w ostatnich latach gałęzi transportu. Jego rozwój spowodowany jest przez popularyzację zdrowego trybu życia i niski koszt eksploatacji. Wraz z rozwojem techniki rowery stają się coraz lepsze i wygodniejsze. Obecnie niemal każdy posiada rower. Jak wynika z danych GUS, 62% polskich gospodarstw domowych posiada minimum jeden [GUS 2014]. Z założenia rower jako środek transportu jest postrzegany jako ekologiczny, ze względu na brak emisji CO₂ do atmosfery, jest cichy, ekonomiczny, nie wymaga specjalistycznej wiedzy czy umiejętności. Pozytywnie wpływa na zdrowie i samopoczucie jego użytkowników. Rowery są szybsze niż samochody na krótkich trasach miejskich (nie stoją w korkach) oraz nie zajmują tyle przestrzeni, co samochody (parkingi samochodowe). Kolejnym atutem jest brak barier wiekowych w zakresie użytkowania, ponieważ mogą z niego korzystać zarówno ludzie młodzi, jak i seniorzy. Jednoślad daje dużo większe poczucie wolności i samodzielności wyboru trasy. Ułatwia dokładną penetrację odwiedzanego obszaru, porównywalną z pieszą, choć przemieszczanie się między poszczególnymi miejscami odbywa się w znacznie szybszym tempie.

Turystyka rowerowa z racji swojej wszechstronności może być realizowana w różnych typach krajobrazu oraz na różnych typach nawierzchni – od płaskich asfaltowych, przez gruntowe, aż po górskie, kamieniste i skaliste. Im krajobraz bardziej urozmaicony, posiadający walory przyrodnicze i antropogeniczne w połączeniu z odpowiednią infrastrukturą, tym bardziej staje się atrakcyjny dla użytkownika.

2. Cel

Celem artykułu jest zaprezentowanie turystyki rowerowej w połączeniu z turystyką kulturową w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym (SOM). Działania te ukierunkowano na wyeksponowanie walorów turystycznych oraz powstałych

dotychczas szlaków i ścieżek rowerowych regionu. Punktem wyjścia opracowania była teza, że obszar ze względu na swoje bogactwo przyrodnicze i kulturowe jest miejscem predestynowanym do uprawiania turystyki rowerowej. Powinny temu sprzyjać zaproponowane szlaki, ścieżki rowerowe oraz infrastruktura uzupełniająca, jak również stworzenie kompleksowej oferty w tym zakresie w postaci markowego produktu turystycznego miasta Szczecin i całego obszaru metropolitarne. Infrastruktura rowerowa jest wykorzystywana zarówno jako element infrastruktury turystycznej, jak i uzupełnienie sieci komunikacji miejskiej (transportu publicznego).

3. Metodyka

W artykule zastosowano metodę jakościową polegającą na analizie materiałów literaturowych, projektowych, kartograficznych, promocyjnych i dostępnych dokumentów strategii rozwoju. W badaniach wykorzystano materiały dotyczące sieci dróg rowerowych uzyskane z urzędów gminnych, powiatowych oraz z urzędu wojewódzkiego. Ponadto wykorzystano informacje w postaci warstw dróg rowerowych z Google Maps oraz OpenStreetMap. Wiarygodność cyfrowych źródeł informacji sprawdzono w trakcie badań terenowych polegających na inwentaryzacji istniejącej infrastruktury rowerowej. Sporządzono dokumentację opisową i fotograficzną ok. 775 km tras rowerowych na terenie SOM.

4. Turystyka rowerowa a turystyka kulturowa

Turystyka kulturowa i turystyka rowerowa należą do najbardziej popularnych form turystyki. W literaturze istnieje wiele definicji obu tych rodzajów, są one też realizowane w różnych zakresach w zależności od uczestnika, jak i organizatora.

Turystyka rowerowa najczęściej zaliczana jest do turystyki kwalifikowanej. Tadeusz Łobożewicz o turystyce kwalifikowanej pisał w następujący sposób: „Celem turystyki kwalifikowanej jest wypoczynek, rekreacja, doskonalenie zdrowia, wydolności i sprawności fizycznej oraz wszechstronne poznanie kraju. Turystyka kwalifikowana najbardziej zbliża człowieka do przyrody i tym samym najskuteczniej regeneruje jego siły psychofizyczne. To najdoskonalsza forma świadome i celowo uprawianej turystyki” [Łobożewicz 1983]. Rodzaj ten utożsamia się z kwalifikacjami cechującymi się przygotowaniem psychofizycznym uczestnika i umiejętnością posługiwania się sprzętem turystycznym. W dobie popularyzacji zdrowego trybu życia i mody na aktywność fizyczną wprowadzono pojęcie tury-

styki aktywnej, używane zamiennie z turystyką kwalifikowaną, która jest mniej wyspecjalizowana i elitarna. W literaturze przedmiotu można znaleźć pogląd, że turystyka aktywna uznawana jest za formę łagodniejszą i jest adresowana do szerszego kręgu odbiorców, często podkreśla się w niej zarówno aktywność fizyczną, jak i intelektualną [Bończak 2013]. Biorąc pod uwagę kryterium czasu, można wymienić krótkie, kilkugodzinne wyjazdy podmiejskie, wycieczki realizowane w ramach pobytu w określonej miejscowości, rajdy rowerowe oraz długoterminowe wyprawy. Przyjmując zaś kryterium formy przestrzeni, na której odbywa się podróż turystyczna, turystyka rowerowa może być uprawiana w ramach turystyki miejskiej, wiejskiej lub turystyki na przyrodniczych obszarach chronionych. Można więc uznać, że ta forma turystyki nie wyklucza uprawiania turystyki poznawczej, kulturowej czy też wypoczynkowej.

Turystyka kulturowa to dziedzina turystyki skierowana na odwiedzanie i poznawanie miejsc związanych z kulturą w jej rozmaitych aspektach. Według Bernarda Barbiera [2005: 96] jest to podróżowanie, którego podstawowym celem jest poznawanie dziedzictwa kulturowego, rozumianego również w szerszym sensie – jako życie codzienne, nauka i technika oraz środowisko geograficzne (krajobrazy, ich interpretacje itp.), a także literatura poświęcona różnym regionom i kuchnia traktowana jako sztuka życia. Turystyka kulturalna obejmuje zarówno wytwory kultury przeszłości, jak i wytwory kultury współczesnej oraz sposoby życia danych grup ludzi lub regionów; obejmuje turystykę zorientowaną na dziedzictwo kultury oraz turystykę zorientowaną na sztukę. Przez pojęcie turystyki kulturalnej rozumie się każdą formę turystyki, która zawiera oferty kulturalne [Gaworecki 2003: 81]. Coraz częściej można zauważyć, że uczestnikiem tej formy jest turysta świadomy i aktywny.

3. Ogólna charakterystyka Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

Zlokalizowane w obszarze metropolitalnym miasta i gminy tworzą powiązania historyczne, kulturowe, geograficzne, gospodarcze, kulturalne. Na tych polach prowadzone są wspólne działania obejmujące transport i komunikację, rewitalizację, turystykę, ochronę środowiska, podnoszenie jakości życia, inwestycje strukturalne itp.

Szczeciński Obszar Metropolitalny jest jednym z głównych elementów polskiego i europejskiego układu osadniczego. Liczy 686 365 mieszkańców [GUS 2015], zajmuje powierzchnię 2795 km², jest ośrodkiem metropolitalnym o unikalnym w skali kraju nadgranicznym położeniu. Jego lokalizacja determinuje znaczenie w rozwoju Euroregionu Pomerania. Ponadto znajduje się w strefie oddzia-



Mapa 1. Obszar SOM

Źródło: www.som.szczecin.pl/chapter_104028.asp?soid=3D14DAD4F9254A8A9079DAC10C626062 [dostęp: 28.08.2017].

ływania większych zagranicznych metropolii. Szczególnie silny jest wpływ Berlina oraz transgranicznego szwedzko-duńskiego regionu Øresund wraz z Kopenhagą.

Szczeciński Obszar Metropolitalny składa się z ośrodka centralnego, jakim jest miasto Szczecin, i powiązanego z nim funkcjonalnie najbliższego otoczenia. Szczecin jest największym ośrodkiem miejskim w województwie zachodniopomorskim, liczącym ponad 409 tys. mieszkańców [GUS 2013]. Stanowi centrum administracyjne, gospodarcze, kulturalne, akademickie i komunikacyjne regionu. Ponadto w skład metropolii wchodzi takie gminy, jak: Dobra (Szczecińska), Goleniów, Gryfino, Kobylanka, Kołbaskowo, Nowe Warpno, Stepnica, Police, Stare Czarnowo, Stargard (Szczeciński), a także miasto Stargard i miasto Świnoujście¹ (mapa 1).

Obszar metropolitalny nie może istnieć bez sprawnego systemu transportu publicznego. Poza koleją, tramwajami, autobusami, busami i innymi środka-

¹ http://bip.um.szczecin.pl/chapter_50067.asp [dostęp: 11.08.2017].



Fot. 1. Stacja roweru miejskiego przed Zamkiem Książąt Pomorskich (fot. M. Olejniczak, 2017)



Fot. 2. Stacja roweru miejskiego przed Zamkiem Książąt Pomorskich. Widok na Filharmonię i plac Solidarności (fot. M. Olejniczak, 2017)

mi komunikacji ważną rolę w poruszaniu się po terenach wchodzących w skład SOM powinien odgrywać rower. Szczecin znajduje się wśród 12 miast Polski, które posiadają system rowerów miejskich.

System bezobsługowych wypożyczalni rowerów miejskich – Bike_S działa w Szczecinie od 2014 r. W jego skład wchodzi 84 stacje i 350 rowerów². Dobrze rozplanowane stacje prowadzące do atrakcji turystycznych i instytucji kultury stają się dodatkowym atutem oferty turystycznej miasta (stacje rowerowe zlokalizowane w pobliżu atrakcji turystycznych, zob. fot. 1 i 2). Założeniem roweru miejskiego jest poprawa i uzupełnienie komunikacji miejskiej na krótkich dystansach.

² <https://bikes-srm.pl> [dostęp: 24.08.2017].

Aby turystyka rowerowa mogła się rozwijać, niezbędna jest odpowiednia kombinacja warunków środowiskowych, kulturowych i infrastrukturalnych. Szczeciński Obszar Metropolitalny obejmuje tereny o wysokim stopniu zróżnicowania pod względem biotycznym i abiotycznym. Charakteryzuje się dużą leśnością. Lasy zajmują 31,4% jego powierzchni (tj. 83 383 ha). Największe kompleksy leśne tworzą puszcze: Bukowa, Goleniowska i Wkrzańska oraz Woliński Park Narodowy. Występuje 21 obszarów objętych ochroną w ramach programu Natura 2000, co stanowi 47% powierzchni SOM. Najwięcej pomników przyrody (65) występuje na terenie gminy Stare Czarnowo [Harańczyk i Dybek 2009: 202-205].

Wody powierzchniowe zlokalizowane na terenie SOM zajmują blisko 13% jego powierzchni. Do głównych zbiorników wodnych zalicza się: Zalew Szczeciński, jeziora Dąbie i Miedwie. Zaś wśród rzek największe są: Odra i Ina. Warunki terenowe SOM można uznać za korzystne, gdyż obszar metropolii ma w znacznym stopniu przebieg równinny, z występującymi w jego północnych i południowych obszarach ciągami niewysokich wzgórz. Ponadto okolice Szczecina zaliczają się do regionów o łagodniejszym klimacie w skali Polski (łagodniejsze lata i cieplejsze zimy).

4. Walory turystyczne-kulturowe gmin wchodzących w skład SOM

4.1. Gmina Dobra

Gmina położona jest w powiecie polickim, na Wzniesieniach Szczecińskich i na skraju Puszczy Wkrzańskiej. Przy północno-wschodniej granicy gminy znajduje się rezerwat Świdwie. Gmina ma charakter rolniczy, ponad 60% jej powierzchni zajmują użytki rolne. Obecnie zmienia swój charakter, co jest związane z procesem suburbanizacji. Do najważniejszych zabytków gminy należą kościoły kamienne z XII-XV w. znajdujące się w Dobrej, Bezzreczu, Buku, Wąwelnicy i Wołczkowie. Ponadto można zobaczyć wiatrak typu koźlak z XIX w. w Mierzynie oraz zespół pałacowy z XVIII w. w Stolcu [Gmina Dobra 2012].

4.2. Gmina Goleniów

Gmina położona jest w powiecie goleniowskim, na terenie trzech krain geograficznych: Doliny Dolnej Odry, Równiny Goleniowskiej porośniętej Puszcza Goleniowską oraz Równiny Nowogardzkiej. Na obszarze gminy znajduje się rezer-

wat florystyczny Uroczysko Święta. Przez gminę i miasto przepływa rzeka Ina. Tereny leśne zajmują 48% powierzchni gminy, a użytki rolne 38%. Najbardziej atrakcyjne pod względem turystycznym jest miasto Goleniów, w którym można wymienić: fragment murów miejskich z Bramą Wolińską i basztami Menniczą i Prochową, kościół św. Katarzyny, spichlerz, kolejową wieżę wodną, wodociągową wieżę ciśnień, budynek poczty i sądu rejonowego. Ponadto w gminie zobaczyć można kościoły ryglowe w Miękowie, Podańsku i Glewicach oraz pałac w Mostach [Gmina Goleniów 2015].

4.3. Gmina Gryfino

Gmina leży w powiecie gryfińskim, na Równinie Wełtyńskiej oraz w Dolinie Dolnej Odry. Pomiędzy Odrą Wschodnią a Odrą Zachodnią znajduje się Park Krajobrazowy Dolina Dolnej Odry. Do innych znaczących kompleksów przyrodniczych należy Szczeciński Park Krajobrazowy z Puszcą Bukową. Tereny leśne zajmują 21% powierzchni gminy, a użytki rolne 54%. Drugą co do wielkości rzeką na terenie gminy jest Tywa, będąca prawym dopływem Odry. Największym zbiornikiem wodnym jest jezioro Wełtyń, następne co do wielkości są: Stekno, Borzymkie, Zamkowe, Prusino Duże, Trzemeszno, Gierland, Wirów, Chwarstnica, Sobieradz. Do największych atrakcji turystycznych należą miasto Gryfino z pozostałościami średniowiecznych murów obronnych, Bramą Bańską i kościołem p.w. Narodzenia NMP z XIV w., Nowe Czarnowo z pomnikiem przyrody zwanym Krzywym Lasem oraz kościoły z XIV-XV w. znajdujące się w Bartkowie, Borzymie, Chlebowie, Chwarstnicy, Steklnie, Wełtyniu oraz kościoły z XIII w. w Gardnie i Sobieradzu [Duda i Duda 2008: 72-79].

4.4. Gmina Kobylanka

Gmina leży w powiecie stargardzkim, na równinach Pyrzyckiej i Goleniowskiej. Całą północną i zachodnią część gminy porastają lasy Puszczy Goleniowskiej, natomiast wschodnia część jest położona nad jeziorem Miedwie. Tereny leśne zajmują 55% powierzchni gminy, a użytki rolne 34%. Wśród walorów antropogenicznych najciekawszy jest późnogotycki kościół p.w. Matki Boskiej Królowej Polski w Kunowi, promenada w Morzyczynie nad jeziorem Miedwie z amfiteatrem, torpedownia z okresu II wojny światowej, na zachodnim brzegu jeziora Miedwie w rejonie miejscowości Bielkowo i Kobylanka z kościołem p.w. św. Antoniego z Padwy, lapidarium Plac Zgody.

4.5. Gmina Kołbaskowo

Gmina leży w powiecie polickim, na Wzniesieniach Szczecińskich i w Dolinie Dolnej Odry nad Odrą. Najcenniejszy przyrodniczo jest Park Krajobrazowy Dolina Dolnej Odry, w którym znajdują się trzy rezerваты przyrody: Kurowskie Błota, Kanał Kwiatowy, Wzgórze Widokowe nad Międzyodrzem. Tereny leśne zajmują 7% powierzchni gminy, a użytki rolne 67%. Najciekawszymi obiektami na terenie gminy Kołbaskowo są XIII-wieczne granitowe kościoły w: Będargowie, Bobolinie, Barnisławiu, Kamieńcu, Kołbaskowie i Stobnie oraz pozostałość grodziska z czasów od VIII-IV w. p.n.e. aż do wczesnego średniowiecza w Świętej Górze³.

4.6. Gmina Nowe Warpno

Gmina położona w powiecie polickim na Półwyspie Nowowarpieńskim oddzielającym Jezioro Nowowarpieńskie od Zatoki Nowowarpieńskiej, stanowiące część Zalewu Szczecińskiego. Półwysep należy do Równiny Wkrzańskiej. Tereny leśne zajmują 38% powierzchni gminy, a użytki rolne 7%. Nowe Warpno zachowało średniowieczny układ urbanistyczny. Na uwagę zasługują liczne zabytki, takie jak: ratusz ryglowy z XVII w., domy szachulcowe z XVIII-XIX w., kościół późnogotycki p.w. Wniebowzięcia NMP z barokowym wyposażeniem, XVIII-wieczny kościółek p.w. św. Huberta w dzielnicy Karszno i XIX-wieczny pałac w stylu neorenesansu francuskiego. Ponadto w gminie koło miejscowości Brzózki (Popielewo) znajduje się pałac myśliwski z XIX w. [Bynowski 2014: 168].

4.7. Gmina Police

Gmina położona jest w powiecie polickim w regionach fizycznogeograficznych: Równina Wkrzańska, Puszcza Wkrzańska, Dolina Dolnej Odry i Wzniesienia Szczecińskie nad rzeką Odrą przy jej ujściu do Zalewu Szczecińskiego. W zachodniej części znajduje się rezerwat przyrody Świdwie i Transgraniczny Ośrodek Edukacji Ekologicznej. Tereny leśne zajmują 52% powierzchni gminy, a użytki rolne 21%. Wśród walorów antropogenicznych gminy należy wymienić znajdujące się w Policach: gotycką kapliczkę z ok. XV w., neogotycki Kościół Mariacki, lapidarium w Parku Staromiejskim i ruiny fabryki benzyny syntetycznej Hydrierwerke Pölitz AG wraz z Muzeum Historycznym prowadzonym przez Stowarzyszenie Przyjaciół Ziemi Polickiej SKARB w Policach. W Jasienicy (dzielnica Po-

³ www.policki.astra28.eu/opis-gminy.html [dostęp: 12.08.2017].

lic) znajduje się kościół św. Piotra i Pawła z XIV w. i ruiny klasztoru Augustianów. W pozostałych miejscowościach można zobaczyć: w Niekłońcycy barokowy kościół p.w. Najświętszej Marii Panny z XVIII w., w Przęsocinie – kościół p.w. Wniebowzięcia z XIII w., w Trzebieży – kościół parafialny p.w. Podwyższenia Świętego Krzyża z XVIII w. oraz pałacyk w Leśnie Górnym z XIX w. [Duda i in. 2014: 167].

4.8. Gmina Stare Czarnowo

Gmina leży w powiecie gryfińskim, na Równinie Pyrzycko-Stargardzkiej i Równinie Wełtyńskiej oraz w obrębie Puszczy Bukowej i Szczecińskiego Parku Krajobrazowego. Na terenie parku znajduje się sześć rezerwatów przyrody oraz najwyższe wzniesienie okolic Szczecina, Góra Bukowiec o wysokości 148,4 m n.p.m. Ważną część przyrodniczych zasobów gminy stanowią jeziora: Glinna, Binowskie i Będgoszcz oraz przepływająca przez gminę rzeka Płonia. Najcenniejsze zabytki gminy to: kościoły w Starym Czarnowie, Kołbaczu, Kołowie, Kartnie, Żelewie i Żeliszawcu. W Kołbaczu można też zobaczyć gotycki klasztor Cystersów, dom opata, basztę obronną z pierwszej połowy XIV w., stodołę z XV w., klasycystyczny dwór z XVIII w. oraz oficynę klasztorną z XVIII w. W Binowie cennym zabytkiem jest grodzisko obronne z X-XII w., w Żeliszawcu osada kultury łużyckiej, a w Starym Czarnowie osada kultury z młodszej epoki kamienia. Miejscowość Glinna wyróżnia się Cmentarzem Wojennym Żołnierzy Niemieckich i Ogrodem Dendrologicznym⁴.

4.9. Stargard

Miasto położone jest na Równinie Pyrzycko-Stargardzkiej, nad rzeką Iną, na wschód od jeziora Miedwie. Początki istnienia stałych osad ludzkich sięgają VI w., jest więc jednym z najstarszych miast Polski. Stanowi najstarsze (obok Szczecina) miasto na Pomorzu. Leży na pograniczu dwóch krain geograficznych: Niziny Szczecińskiej i Pojezierza Pomorskiego. Przez zachodnią część miasta przebiega 15 południk długości geograficznej wschodniej. Na zabytki i obiekty uznane za zabytkowe składa się zabudowa miasta od XIII do początku XX w. Większość tych budowli znajduje się w obrębie Starego Miasta, są to obwarowania miejskie i obiekty sakralne, zaś poza murami Starego Miasta – głównie domy z końca XIX i początku XX w., budowane w stylu secesyjnym. Do dziś pozostały odcinki średniowiecznych murów miejskich liczące łącznie 1040 m, w skład których wchodzi cztery baszty (Morze Czerwone, Tkaczy, Jeńców, Białogłówka) i cztery

⁴ www.stareczarnowo.pl [dostęp: 15.08.2017].

bramy (Świętojańska, Młyńska, Pyrzycka, Wałowa). Najcenniejszym zabytkiem Stargardu i jednocześnie najcenniejszym gotyckim kościołem ceglany w Polsce jest Kolegiata p.w. NMP Królowej Świata wraz z plebanią. Ponadto należy wymienić wśród atrakcji ratusz miejski, arsenał, spichlerz i krzyż pokutny [Zenker 2006: 26-57].

4.10. Gmina Stargard

Gmina leży w powiecie stargardzkim, na Równinie Pyrzyckiej i Równinie Nowogardzkiej. W zachodniej części znajduje się jezioro Miedwie. Przez wschodnią część przepływają rzeki Ina oraz jej dopływy: Krąpiel i Mała Ina. Tereny leśne zajmują 12%, a użytki rolne 72%. W okolicach Stargardu znajduje się rezerwat przyrody Ozy Kiczarowskie. Poza miastem Stargard w skład gminy wchodzi wiele wsi z zabytkowymi kościołami z XV w. m.in. w: Grzędzicach, Małkocinie, Poczerninie, Skalinie, Świętem. Ponadto można zobaczyć zamek w Pęzinie z XII w., neorenesansowy pałac w Koszewku wzniesiony w XIX w. i neoromański granitowy kościół z XIX w. w Żarowie [Zenker 2017: 187-206].

4.11. Gmina Stepnica

Gmina położona jest w powiecie goleniowskim, na Równinie Goleniowskiej i w olinie Dolnej Odry, na wschodnim wybrzeżu Zalewu Szczecińskiego między Zatoką Skoszewską a Zatoką Stepnicką i Zatoką Wódką. Powierzchnia gminy składa się w 39,8% z obszarów wodnych, w 32% z leśnych i w 30,2% z gruntów rolnych. Teren w pobliżu Zalewu Szczecińskiego jest w całości wpisany na listę Natura 2000 i obejmuje obszary specjalnej ochrony ptaków: Zalew Szczeciński (PLB32009), jak i specjalne obszary ochrony siedlisk: Ujście Odry i Zalew Szczeciński (PLH320018), ochrony ptaków: Łąki Skoszewskie (PLB 320007), rezerwat przyrody Białodrzew Kopicki, rezerwat przyrody Olszanka, rezerwat torfowiskowy Czarnocin i trzy pomniki przyrody. Środkowa i wschodnia części gminy porośnięta jest lasami Puszczy Goleniowskiej⁵.

4.12. Miasto Świnoujście

Miasto położone jest nad cieśniną Świną oraz Morzem Bałtyckim. Leży na trzech zamieszkałych wyspach: Uznam, Wolin, Karsibór oraz na 41 mniejszych nie-

⁵ www.powiat-goleniowski.pl/material,gmina-stepnica,137.html [dostęp: 29.07.2017].

zamieszkanymi wyspami. Miasto ma status uzdrowiska dzięki występowaniu wód chlorkowo-sodowych, jodkowych, żelazistych i złóż borowin. Do najważniejszych walorów turystycznych należy zaliczyć: układ urbanistyczny z XVIII-XIX w., wieże garnizonowego kościoła luterańskiego p.w. Marcina Lutera z XX w., kościoły Chrystusa Króla z XVIII w., kościół NMP „Stella Maris” z końca XIX w., zespół fortów twierdzy Świnoujście nad rzeką Świną, wybudowanych w latach 1848-1863 i 1877-1900, w skład którego wchodzi fort I – Fort Gerharda (Fort Wschodni), fort III – Fort Anioła, fort IV – Fort Zachodni. Ponadto jest tam park zdrojowy z XIX w., dawny ratusz – obecnie Muzeum Rybołówstwa Morskiego, promenada nadmorska – przedwojenny bulwar, Stawa Młyny (zwany „Wiatrakiem”) będący znakiem nawigacyjnym, latarnia morska (najwyższa na polskim wybrzeżu, 68 m wys.) i Podziemne Miasto na wyspie Wolin, będące oddziałem Muzeum Obrony Wybrzeża, prezentujące historię wojskową Pomorza Zachodniego [Mechło 2003: 14-25].

4.13. Szczecin

Szczecin jest ośrodkiem kulturalnym, naukowym, gospodarczym i przemysłowym o transgranicznym znaczeniu. Miasto jest stolicą województwa zachodniopomorskiego i centrum Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, siedzibą licznych placówek naukowych, m.in. Akademii Morskiej, Uniwersytetu Szczecińskiego, Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego, Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego oraz kulturalnych, takich jak: Teatr Lalek Pleciuga, Teatr Współczesny, Teatr Polski, Teatr Kana, Teatr Kameralny, Opera na Zamku i Filharmonia im. Mieczysława Karłowicza. Wśród placówek muzealnych należy wymienić: Muzeum Narodowe, Centrum Dialogu „Przełomy”, Muzeum Techniki i Komunikacji, Muzeum Geologiczne Uniwersytetu Szczecińskiego, Muzeum na Zamku Książąt Pomorskich.

Obecnie Szczecin jest promowany jako pływający ogród (marka Floating Garden) za sprawą urozmaiconego krajobrazu, 23,8% powierzchni stanowią bowiem tereny wodne, a ok. 41,8% tereny zielone. Miasto położone jest przy ujściu rzeki Odry do Zalewu Szczecińskiego, w odległości 65 km od linii brzegowej Morza Bałtyckiego [Jeż 2010: 8]. Największym akwenem w granicach miasta jest jezioro Dąbie o powierzchni 54,08 km², które jest jedynym w Polsce jeziorem dostępnym dla jachtów pełnomorskich. Miasto otoczone jest trzema kompleksami leśnymi: Puszcą Wkrzańską, Puszcą Bukową, objętą częściowo ochroną jako Szczeciński Park Krajobrazowy, i Puszcą Goleniowską. Na tereny zielone składają się również liczne parki miejskie, w tym największy Park Kasprowicza, Park Żeromskiego czy też Różanka – modernistyczny ogród różany.

Na walory turystyczne miasta składają się takie elementy, jak: zabytki kultury materialnej, muzea, tereny portowe, unikatowy układ przestrzenny miasta i jego zabudowa, zwłaszcza śródmieście – wybudowane na przełomie XIX i XX w. jako nowe centrum miasta o gwiaździstym układzie urbanistycznym, porównywalnym do Paryża.

Szczecin posiada długą historię, która mimo zniszczeń powstałych podczas II wojny światowej została zapisana w tutejszej architekturze. Wśród zabytków należy wymienić m.in. fragmenty pierwotnych murów miejskich, Basztę Panieńską (Siedmiu Płaszczy), stajnię książęcą i Zamek Książąt Pomorskich. Poniżej zamku znajduje się zrekonstruowana starówka z ratuszem wybudowanym w XV w. Obecnie mieści się w nim Muzeum Historii Miasta. Z dawnej szczecińskiej twierdzy pozostała Brama Królewska oraz Brama Portowa. Najbardziej reprezentacyjną i rozpoznawalną część miasta stanowią Wały Chrobrego – nadodrzański taras widokowy powstały w latach 1902-1921 na miejscu dawniejszego Fortu Leopolda. Obecnie znajdują się tu reprezentacyjne gmachy Akademii Morskiej, Muzeum Narodowego i Teatru Współczesnego oraz Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego. W dole Wałów odbywają się Dni Morza oraz wiele innych imprez ważnych dla mieszkańców miasta i okolic.

Kolejnym elementem krajobrazu miejskiego jest plac Tobrucki. W dolnej części placu, przy Odrze znajduje się gmach poczty zbudowany w latach 1872-1874. Nad placem góruje dawny gmach administracyjny magistratu, obecnie rektorat Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego. Dominantą tego miejsca jest monumentalna bryła Czerwonego Ratusza (Nowego). Do innych atrakcji miasta można zaliczyć kino Pionier, najstarsze kino na świecie działające nieprzerwanie od 1909 r., oraz Podziemne Trasy Szczecina, czyli największy cywilny schron w Polsce z okresu II wojny światowej.

5. Turystyka rowerowa w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym

Konsekwencją rozwoju oferty turystycznej jest rozszerzanie przestrzeni turystycznej, która wykracza poza ścisłe granice administracyjne miast i łączy się z terenami podmiejskimi, tworząc metropolitalny region turystyczny [Liszewski 2005: 121-138]. Turystyka rowerowa, podobnie jak inne przejawy aktywności, wywiera wpływ na krajobraz i środowisko miejskie. Trasy należy tak projektować, aby spełnić oczekiwania różnych grup użytkowników, zarówno mieszkańców, jak i potencjalnych turystów. W dokumentach samorządów terytorialnych nie ma jednak spójności terminologicznej. Większość z nich uwzględnia budowę ścieżek

rowerowych. Często w ten sposób rozumiany jest każdy ciąg pieszo-rowerowy lub rowerowy. Brak odniesienia do zapisów prawnych i zwyczajowych utrudnia ustalenie, czy są to drogi rowerowe o charakterze użytkowym, czy szlaki rowerowe o charakterze turystycznym i rekreacyjnym. Ze względu na złożoność zjawiska pod uwagę wzięto następujące typy dróg rowerowych:

- szlaki rowerowe, prowadzone z reguły po drogach publicznych oraz drogach leśnych lub polnych,
- drogi dla rowerów – wyodrębnione elementy infrastruktury, odseparowane od innych użytkowników ruchu (pieszych, samochodów), biegnące z reguły wzdłuż dróg samochodowych,
- drogi dla pieszych i rowerów, na których ruch pieszy jest łączony z ruchem dla rowerów,
- chodniki z dopuszczonym ruchem rowerowym,
- pasy dla rowerów i kontrapasy.

Drogi dla pieszych i rowerów dominują w strukturze sieci dróg dla rowerów na obszarze SOM. Jednak z punktu widzenia turystyki rowerowej, a także kulturowej najbardziej atrakcyjną formą organizacyjną są szlaki rowerowe łączące ze sobą najbardziej atrakcyjne miejsca pod kątem przyrodniczym i kulturowym, często wytyczone według tematu przewodniego, np. Trasa Pojezierna lub Trasa wokół Zalewu Szczecińskiego.

Obszar metropolii jest pod względem stopnia rozwoju infrastruktury rowerowej mocno zróżnicowany, ale nie odbiega od innych tego typu obszarów funkcjonalnych w Polsce. Ruch rowerowy, podobnie jak w pozostałych polskich aglome-

Tabela 1. Długość sieci dróg rowerowych (w km) w całości położonych na terenie gminy

Gmina	Długość dróg rowerowych
Dobra	8,5
Kobylanka	7,3
Police	36,4
Stargard	36,2
Kołbaskowo	130,0
Miasto Szczecin	125,2
Stepnica	46,0
Gryfino	141,6
Nowe Warpno	6,5
Stare Czarnowo	23,0
Miasto Świnoujście	24,2
Goleniów	190,5

Źródło: opracowanie własne.

racjach, ma tendencję wzrostową. Każda z gmin posiada minimum jedną ścieżkę lub szlak rowerowy. Najbardziej rozwiniętą infrastrukturę posiadają gminy Goleniów, Gryfino i Kołbaskowo. Uwagę zwraca miasto Szczecin, które mimo swojej dużej powierzchni i wielu inwestycji w zakresie transportu i turystyki rowerowej znajduje się dopiero na czwartym miejscu. Najmniej ścieżek posiadają zaś gminy Nowe Warpno, Kobylanka i Dobra (tab. 1).

6. Szlaki o charakterze ponadgminnym i międzynarodowym

Przez teren SOM przebiegają tylko trzy trasy o charakterze ponadgminnym:

- Szczecin – Police (gmina Police),
- Szczecin – Kołbaskowo (gmina Kołbaskowo),
- Stargard (gmina Stargard) – Kobylanka (gmina Kobylanka).

W wielu przypadkach wystarczy dokonać niewielkich inwestycji, które połączyłyby istniejące odcinki w całość. Skutkować by to mogło zwiększeniem liczby tras łączących kilka gmin.

Przez teren SOM przebiegają trzy szlaki międzynarodowe, w tym dwa należące do sieci EuroVelo. Jest to europejska sieć szlaków rowerowych zaprojektowanych i nadzorowanych przez Europejską Federację Cyklistów. Obecnie wyznaczonych jest 15 szlaków o łącznej długości 70 tys. km biegnących przez całą Europę. Szlaki EuroVelo nie są budowane od podstaw, najczęściej wykorzystują już istniejącą infrastrukturę⁶. Łączą miejsca i punkty o największej atrakcyjności przyrodniczej i kulturowej. W obrębie Pomorza Zachodniego, a jednocześnie na terenie SOM znajdują się:

- EV10: Kopenhaga – Szczecin – Gdańsk – Kłajpeda – Ryga – Tallin – Petersburg – Helsinki – Haparanda – Sztokholm – Kopenhaga (7980 km), w Polsce znany jako R-10;
- EV13: Kirkenes (Norwegia) – Sankt Petersburg – Gdańsk – Szczecin – Lubeka – Wiedeń – Strumica – Rezovo (Bułgaria) (10 400 km).

Trzecim szlakiem o charakterze międzynarodowym jest Międzynarodowy Szlak wokół Zalewu Szczecińskiego (R66) – międzynarodowy okrężny szlak rowerowy w Polsce (województwo zachodniopomorskie) i Niemczech (Meklemburgia – Pomorze Przednie), poprowadzony przez tereny położone nad Zalewem Szczecińskim oraz w Puszczy Wkrzańskiej i Puszczy Goleniowskiej.

W koncepcji sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego wytyczono korytarze rowerowe, do których należą:

⁶ www.eurovelo.org [dostęp: 1.09.2017].

- Trasa Nadmorska (szlak R-10) – ok. 252 km. Stanowi część dwóch międzynarodowych tras EuroVelo (EV10 – wokół Bałtyku i EV13 – wzdłuż Żelaznej Kurtyny),
- Trasa Pojezierna (Tysiąca jezior) – ok. 440 km,
- Trasa wokół Zalewu Szczecińskiego – ok. 170 km po stronie polskiej,
- Trasa Doliny Tywy – ok. 90 km,
- Trasa Dolina Płoni – ok. 65 km,
- Trasa Dolina Odry („Zielona Odra”) – ok. 152 km.

7. Organizacje pozarządowe działające na terenie SOM na rzecz turystyki rowerowej

Priorytetowym zadaniem dla każdego obszaru powinno być zbudowanie grupy partnerskiej opartej na wzajemnym szacunku i współpracy. Ważne, żeby do współpracy przystępowały organizacje zarządzające turystyką, organizacje non profit, przedsiębiorstwa prywatne, władze lokalne oraz inne instytucje zainteresowane tematem. Na terenie SOM istnieje wiele formalnych i nieformalnych grup działających na rzecz turystyki rowerowej. Najwięcej organizacji działających na rzecz SOM koncentruje się w Szczecinie. Wynika to z największego potencjału ludnościowego miasta oraz największej atrakcyjności turystycznej na tle pozostałych gmin. Większość inicjatyw ma charakter niesformalizowany, promowany za pomocą stron internetowych i mediów społecznościowych. Tylko w gminach Kobylanka, Kołbaskowo, Nowe Warpno i Stare Czarnowo nie odnotowano organizacji działających na rzecz szeroko pojętej turystyki rowerowej. Jest to wynikiem małego zaangażowania lokalnej społeczności i braku odpowiedniej infrastruktury do uprawiania turystyki rowerowej.

Po przeanalizowaniu źródeł należy stwierdzić, że organizacje prowadzą aktywną działalność. Do najważniejszych działań, które deklarują organizacje rowerowe na terenie SOM, można zaliczyć:

- współpracę z jednostkami samorządu lokalnego,
- zgłaszanie rozbudowy ścieżek i infrastruktury rowerowej w ramach budżetu obywatelskiego,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu rowerowego,
- popularyzację roweru jako przyjaznego dla środowiska środka transportu oraz środka codziennego transportu,
- promowanie rekreacji poprzez turystykę rowerową,
- organizowanie rajdów rowerowych, projektów edukacyjnych, warsztatów i innych imprez,

- propagowanie alternatywnych środków zrównoważonego transportu,
- poznawanie dziedzictwa kulturowego poprzez aktywność ruchową,
- propagowanie postaw proekologicznych i prozdrowotnych.

Najważniejszą inicjatywę ostatnich lat w zakresie turystyki rowerowej oraz transportu rowerowego podjęło Samorządowe Stowarzyszenie Współpracy Regionalnej, w 2009 r. przekształcone w Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SSOM), które stworzyło dokument o nazwie *Koncepcja funkcjonalno-użytkowa zintegrowanego systemu tras rowerowych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego*. Celem projektu jest „rozwój ścieżek rowerowych na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, poprzez stworzenie jednolitej, spójnej koncepcji zintegrowanego systemu ścieżek rowerowych SOM. Działanie skierowane jest na rozwój ścieżek rowerowych jako czynnika podnoszącego atrakcyjność turystyczną, edukacyjną i gospodarczą SOM, z uwzględnieniem charakteru transgranicznego obszaru”. Stowarzyszenie w sposób trafny zidentyfikowało istniejące problemy, szanse i potrzeby w zakresie rozwoju turystyki rowerowej, które opisuje w analizach, a następnie przekazuje jednostkom samorządu terytorialnego.

8. Podsumowanie

Specyfika obszarów metropolitalnych traktowanych jako komplementarny układ miasta i strefy podmiejskiej o silnych powiązaniach społecznych, gospodarczych i technicznych rodzi potrzebę zintegrowanego podejścia do ich rozwoju, w tym transportu i turystyki. Współcześnie funkcje turystyczne miast nie mają wyłącznie charakteru egzogenicznego, ponieważ zacierają się różnice w zachowaniach turystów i mieszkańców, którzy również poszukują możliwości atrakcyjnego sposobu spędzenia czasu wolnego blisko miejsca zamieszkania.

Na współczesnym rynku turystycznym kluczowe znaczenie mają zintegrowane produkty turystyczne dostosowane do potrzeb turystów. Im większa oryginalność, unikalność i komplementarność produktów, tym większe prawdopodobieństwo zainteresowania ofertą turystów. Coraz bardziej uwidaczniają się zmiany społecznych preferencji, które ukierunkowane są na maksymalizację doznań. Taka motywacja jest niezależna od klasyfikacji turystyki.

Jedną z popularnych form turystyki aktywnej jest turystyka rowerowa, która nie ma charakteru wycynowego i może być uprawiana w każdych warunkach przez osoby w różnym wieku i o różnych predyspozycjach psychomotorycznych. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom rowerzystów i mieszkańców, a także mając na uwadze potencjał kulturowy i przyrodniczy SOM oraz bezpieczeństwo cyklistów, wytycza się kolejne ścieżki i szlaki rowerowe. Widoczne są również działa-

nia organizacji pozarządowych, które poza inicjowaniem inwestycji rowerowych tworzą bogatą ofertę możliwości poznania dziedzictwa kulturowego regionu poprzez organizowanie rajdów i eventów rowerowych.

Szczególnie interesująca wydaje się aktywność turystyczna w tych obszarach i miejscach, w których oferta turystyki kulturowej może zarówno pełnić rolę niezależnego produktu turystycznego dla osób zainteresowanych turystyką kulturową, jak i być dopełnieniem dla turystów rowerowych. Motywy podjęcia podróży dla obu form mogą być takie same, np. chęć przeżyć i doznań, chęć poznania i przemieszczania się w przestrzeni w czasie wolnym od pracy i nauki. Turystyka kulturowa nie określa środka transportu, jakim może być rower, turystyka rowerowa zaś nie wyklucza poza głównym celem, jakim jest rekreacja, motywów poznawczych. Obie formy mogą się wzajemnie uzupełniać i tworzyć wspólny produkt turystyczny na terenie SOM.

Literatura

- Barbier B., 2005, Wybrane aspekty turystyki kulturowej Francuzów, *Turyzm*, 15, 95-120.
- Bończak 2013, Aktywne formy turystyki – problemy terminologiczne, w: *Nowe-stare formy turystyki w przestrzeni*, red. R. Wiluś, J. Wojciechowska, Łódź: Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego.
- Bynowski B., 2014, Nowe Warpno, w: *Kanon Krajoznawczy Województwa Zachodniopomorskiego*, red. M. Duda i in., Szczecin: Agencja Fotograficzno-Redakcyjna Dudowie.pl.
- Duda M., 2014, Nowe Warpno, w: *Kanon Krajoznawczy Województwa Zachodniopomorskiego*, red. M. Duda i in., Szczecin: Agencja Fotograficzno-Redakcyjna Dudowie.pl.
- Duda M., Duda T., 2008, *Dolina Dolnej Odry*, Gdynia: Region.
- Gaworecki W., 2003, *Turystyka*, Warszawa: PWE.
- Gmina Dobra, 2012, *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Dobra*, Dobra.
- Gmina Goleniów, 2015, *Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego gminy Goleniów do 2015 roku*, Goleniów.
- Harańczyk A., Dybek M., 2009, Obszary metropolitalne w Polsce (ocena warunków i poziomu rozwoju), w: *Potencjalne metropolie ze szczególnym uwzględnieniem Polski Wschodniej*, red. T. Makiela, Warszawa: KPZK PAN.
- Jeż S., 2010, Szczecin na mapie, w: *Szczecin. Praktyczny przewodnik turystyczny*, red. S. Jeż, Szczecin: Walkowska Wydawnictwo.
- Kozak M., 2011, Przestrzeń metropolitalna jako współczesne eksperymentatorium turystyki, w: *Przestrzeń turystyczna. Czynniki, różnorodność, zmiany*, red. M. Durydiwka, K. Duda-Gromada, Warszawa: WGiSR Uniwersytetu Warszawskiego.
- Liszewski S., 2005, Metropolitalny region turystyczny. Przykład miasta Łodzi, *Turyzm*, 5(1-2), 121-138.
- Łobożewicz T., 1983, *Turystyka kwalifikowana*, Warszawa: PTTK „Kraj”.

- Mechło W., 2003, *Świnoujście miasto i okolice*, Świnoujście: Wyd. Krajoznawcze „Gryf”.
- Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego, 2015, *Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego. Raport końcowy z prac nad projektem*, Szczecin.
- Rowerowy Szczecin, 2015, *Społeczny audyt polityki rowerowej dla Szczecina. Społeczny audyt polityki rowerowej dla Szczecina*, Szczecin.
- www.stat.gov.pl [dostęp: 16.08.2017].
- www.bikes-srm.pl [dostęp: 24.08.2017].
- www.bip.um.szczecin.pl/chapter_50067.asp [dostęp: 11.08.2017].
- www.eurovelo.org [dostęp: 1.09.2017].
- www.kobylanka.pl [dostęp: 12.08.2017].
- www.policki.astra28.eu/opis-gminy.html [dostęp: 12.08.2017].
- www.powiat-goleniowski.pl/material,gmina-stepnica,137.html [dostęp: 29.07.2017].
- www.rowery.rbgp.pl [dostęp: 31.08.2017].
- www.som.szczecin.pl/chapter_104028.asp?soid=3D14DAD4F9254A8A9079DAC10C626062 [dostęp: 28.08.2017].
- www.stareczarnowo.pl [dostęp: 15.08.2017].
- Zajadacz A., 2012, Zróżnicowanie form turystyki rowerowej w regionie leszczyńskim w Polsce i w południowej Australii, w: *Turystyka rowerowa w zjednoczonej Europie*, red. J. Śledzińska, B. Włodarczyk, Warszawa: Wyd. PTFK „Kraj”.
- Zenkner J., 2006, *Stargard. Klejnot na Pomorskim Szlaku*, Stargard: Towarzystwo Przyjaciół Stargardu.
- Zenkner J., 2017, *Stargard. Praktyczny przewodnik turystyczny*, Szczecin: Walkowska Wydawnictwo.

Possibilities of Cycling Recreation and Cultural Tourism in the Szczecin Metropolitan Area

Abstract. Because of the multifunctional character of cities and a large variety of resources and forms of tourist activity available in metropolitan areas, they are important tourist destinations. Depending on the scope of analysis, tourist traffic can be studied in the context of a city, municipality or region. The aim of the article is to present the possibilities of cycling and cultural tourism in the metropolitan area of Szczecin. This article provides information on tourism assets and initiatives that foster the development of cycling tourism.

Keywords: Szczecin Metropolitan Area, bike paths, metropolis, tourism assets, cycling infrastructure