

POMORSKIE

TURYSTYKA ROWEROWA

Przewodnik Dobrych Praktyk





TURYSTYKA ROWEROWA

PRZEWODNIK DOBRYCH PRAKTYK

Gdańsk 2012

**Wydawca:**

Pomorska Regionalna Organizacja Turystyczna
Brama Wyzynna, ul. Waty Jagiellońskie 2a
80-887 Gdańsk, tel. +48 58 732 70 40 fax. +48 58 732 70 49
e-mail it@prot.gda.pl www.prot.gda.pl

**Współpraca merytoryczna:**

Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego
Departament Turystyki
80-828 Gdańsk, Długi Targ 1/7
tel. +48 58 326 83 50 fax +48 58 326 83 52
e-mail dt@pomorskie.eu www.pomorskie.eu/pl/dtumwp



Publikacja została wydana dzięki dofinansowaniu
ze środków Ministerstwa Sportu i Turystyki

Opracowanie: TREK Jacek Zdrojewski.

Autorzy opracowania: Maciej Kumor, Jarosław Marciuk, Tomasz Milewski, Marek Mąkosa,
Marek Romaniec, Jakub Ryfa, Marcin Szydąg, Jacek Zdrojewski.

Zdjęcia: Michał Bieliński, Emilia Laskowska, Tomasz Milewski, Bartosz Podróżny, Marcin Szydąg,
Jarosław Wojciechowski, Jerzy Zakrzewski, Jacek Zdrojewski, Magdalena Zydek.

Skład, opracowanie graficzne: Studio BERDA.

Projekt okładki: Olimpia Dębska.

W publikacji wykorzystano materiały i opracowania Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego, Fundacji „Naszyjnik Północy”, Fundacji Partnerstwo Dla Środowiska, Fundacji Partnerstwo Dorzecze Słupi, Europejskiej Federacji Cyklistów (ECF), ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club), Wejherowskiego Towarzystwa Cyklistów, Lokalnej Organizacji Turystycznej KOCIEWIE, Lokalnej Grupy Działania „Trzy Krajobrazy”, Stowarzyszenia „Zielone Mazowsze”, samorządów regionu pomorskiego oraz materiały archiwalne z zasobów firmy TREK i Studio Kreowania Rzeczywistości, jak również elementy koncepcji systemu rowerowego województwa pomorskiego opisane w „Zielonej Księdze”, opracowanej przez Pomorskie Stowarzyszenie „Wspólna Europa” na zlecenie Samorządu Województwa Pomorskiego.

© Pomorska Regionalna Organizacja Turystyczna, Gdańsk 2012 r.
Publikacja prezentuje stan prawny na III kwartał 2012 r.



Spis treści

1. Wprowadzenie	4
2. Podstawowe pojęcia	5
3. Przepisy dotyczące ruchu rowerowego	10
4. Rekomendacje rozwoju infrastruktury rowerowej	11
5. Turystyka rowerowa	12
6. Szlaki rowerowe	26
7. Systemy certyfikacji i standaryzacji	35
8. Miejsca noclegowe i obiekty przyjazne rowerzystom	39
9. Promocja turystyki rowerowej	42
10. Marketing społecznościowy jako narzędzie promocji turystyki rowerowej ..	48
11. Innowacje techniczne i nowe trendy w promocji turystyki rowerowej	53

WPROWADZENIE

Województwo pomorskie posiada wysoki potencjał i doskonałe warunki dla rozwoju turystyki rowerowej. Atrakcyjne i urozmaicone tereny nadmorskie, rozległe kompleksy leśne Borów Tucholskich, malownicze pojezierza oraz obfitujące w zabytki, nizinne tereny Żuław i Doliny Wisły oferują bardzo różnorodne możliwości wycieczek rowerowych dla mieszkańców regionu i turystów. Miasto Gdańsk posiada jeden z najlepiej rozwiniętych w Polsce systemów dróg rowerowych. Przez województwo przebiegają trzy ważne, międzynarodowe szlaki rowerowe, docelowo mające znaleźć się w europejskiej sieci EuroVelo (R9, R10 i R13), o łącznej długości ponad 800 kilometrów. W regionie wyznakowane jest ponad 3 000 kilometrów szlaków rowerowych, a ponad 1 500 km dalszych szlaków jest planowanych.

W ostatnich latach wiele samorządów województwa podjęło działania związane z poprawą infrastruktury rowerowej. Znacząco polepszyło się, głównie dzięki wykorzystaniu funduszy unijnych, oznakowanie szlaków. Powstało kilka dużych, ponadlokalnych sieci szlaków rowerowych, z których największe to „Kociewskie Trasy Rowerowe”. Projekty o dużej skali zostały także zrealizowane na Powiślu, Północnych Kaszubach czy Ziemi Chojnickiej. Wybudowane zostały dziesiątki kilometrów nowych dróg rowerowych. Przy trasach rowerowych ustawiono ponad 200 tablic informacyjnych oraz wiele miejsc odpoczynku, wyposażonych w infrastrukturę rekreacyjną. Powstają prywatne i publiczne wypożyczalnie rowerów oraz punkty serwisowe.

Działania te prowadzone są zwykle lokalnie przez poszczególne samorzady i organizacje. Z uwagi na brak rozwiązań systemowych w skali kraju, wiele kwestii związanych ze standardami budowanej

infrastruktury, oznakowaniem i utrzymaniem szlaków czy promocją turystyki rowerowej różni się od siebie w kwestii zastosowanych rozwiązań. Nie zawsze też udaje się wypracować model, zapewniający właściwą promocję tworzonych produktów oraz trwałość infrastruktury.

Niniejszy poradnik został opracowany z myślą o osobach i instytucjach, planujących w najbliższym czasie podjąć działania związane z rozwojem turystyki rowerowej. Zebrano i przedstawiono dobre i złe przykłady różnych rozwiązań, tak inwestycyjnych, jak i dotyczących oznakowania czy metod i narzędzi promocji tej formy turystyki. Poradnik jedynie w ograniczonym stopniu dotyka kwestii ujętych i szczegółowo opisanych w „Zielonej Księdze” tj. koncepcji rozwoju systemu rowerowego województwa pomorskiego, koncentrując się na praktycznych zagadnieniach związanych z obsługą turystów rowerowych i osób użytkujących rower w celach rekreacyjnych.

Przygotowując poradnik oparto się o powszechnie stosowane standardy oraz obowiązujące przepisy prawa. Nie jest to zbiór nakazów i ścisłych wytycznych, lecz raczej próba zaprezentowania różnych podejść i metod działania, sformułowanych przede wszystkim z punktu widzenia docelowych użytkowników systemu, jakimi są turyści rowerowi.

Serdecznie zachęcamy do lektury poradnika. Mamy nadzieję, że przedstawione przykłady i rozwiązania zainspirują do poszukiwania najlepszej drogi do osiągnięcia zakładanych celów i przyczynią się do poprawy jakości systemu rowerowego w regionie pomorskim oraz uzyskania jego wewnętrznej spójności.

Autorzy opracowania.

PODSTAWOWE POJĘCIA

Rower

Pojazd o szerokości do 90 cm, poruszany siłą mięśni osoby nim jadącej. Może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h. (Prawo o ruchu drogowym, art. 2, pkt.47). Jego zdefiniowaną ustawowo jako wózek rowerowy odmianą, przeznaczoną do przewozu osób i rzeczy, jest analogiczny pojazd o szerokości powyżej 90 cm (Prawo o ruchu drogowym, art. 2, pkt.47a).

Infrastruktura rowerowa

W skład infrastruktury rowerowej wchodzi wiele elementów, począwszy od elementów drogowych umożliwiających ruch na zasadach ogólnych, poprzez systemy mieszane, po dedykowane wyłącznie dla rowerzystów. Aby infrastruktura rowerowa była atrakcyjna dla rowerzysty powinna spełniać wymagania bezpieczeństwa, minimalizować strat energii oraz w sposób spójny i wygodny funkcjonować na danym terenie. Poprawna infrastruktura rowerowa służąca komunikacji zawsze spełniać będzie wymagania turystyki rowerowej.

W celu poprawy bezpieczeństwa oraz ze względu na wzmożony ruch rowerowy wprowadzono szereg elementów poprawy jakości i bezpieczeństwa ruchu rowerowego. Wzrost liczby elementów infrastruktury zwiększa komfort jazdy rowerem, co z czasem przekłada się na wzrost liczby podróży rowerem, w wyniku czego rower staje się konkurencją wobec innych środków transportu.

Wytyczenie wyodrębnionych elementów

infrastruktury z przeznaczeniem wyłącznie dla rowerów wiąże się z dużymi kosztami, lecz daje wymierny wzrost liczby podróży i poprawę bezpieczeństwa przy dużym udziale ruchu rowerowego na głównych odcinkach. Jednakże aby trasa rowerowa była przyjazna rowerzystom powinna mieć jak najmniej punktów kolizji (zarówno z ruchem samochodowym jak i pieszym). Niedopuszczalne jest przeprowadzanie ruchu rowerowego raz na lewą raz na prawą stronę drogi samochodowej. Może to powodować niechęć do użytkowania trasy rowerowej i w sposób niezamierzony przyczynić się do wzrostu ruchu rowerowego na drodze ogólnodostępnej, co może znacznie obniżyć bezpieczeństwo ruchu. Elementami wyodrębnionej infrastruktury są:

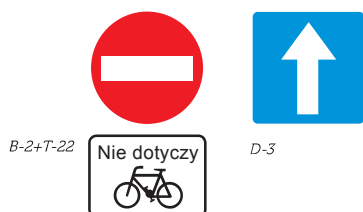
- pasy ruchu dla rowerów,
- kontrapasy rowerowe,
- drogi dla rowerów,
- drogi dla pieszych i rowerów,
- śluzy rowerowe,
- przejazdy rowerowe.

Należy jednak zaznaczyć, że segregacja ruchu może zajmować niepotrzebnie miejsce w miejskiej tkance i powodować wręcz niepożądany efekt wzrostu liczby kolizji. Dlatego też w celu dopełnienia infrastruktury rowerowej na terenach, gdzie nie ma konieczności wytyczania odrębnych dróg rowerowych, ze względu na znikomy ruch lub ze względu na różnorodność kierunków poruszania się rowerzystów, stosuje się mieszane systemy poprawy infrastruktury rowerowej, takie jak:

- ulice (obszary) o ruchu uspokojonym,
- strefy zamieszkania,
- chodniki z dopuszczonym ruchem rowerowym (gdzie to rowerzysta wybiera, czy będzie poruszał się po chodniku, czy po jezdni głównej).

Zasady poruszania się rowerem

Rower jako pojazd porusza się po jezdni, która jest częścią drogi przeznaczoną do ruchu pojazdów, zgodnie z przepisami dotyczącymi wszystkich uczestników ruchu. Kierujący rowerem jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów, jeśli są one wyznaczone dla kierunku, w którym się porusza lub zamierza skręcić. Z reguły porusza się po ogólnodostępnym pasie ruchu przeznaczonym dla wszystkich pojazdów, ale może korzystać także z:



- **możliwość jazdy w obu kierunkach ruchu na jezdni jednokierunkowej** dla innych pojazdów bez wydzielania osobnego pasa. Rozwiązanie możliwe dzięki zastosowaniu znaków B-2 z T-22 na jednym wlocie i D-3 z T-22 na przeciwnym;

- **pobocza drogi**, zwłaszcza na drogach poza terenem zabudowanym;



- **pasa ruchu dla rowerów**, czyli części jezdni przeznaczonej dla jednokierunkowego ruchu rowerów, oznaczonej odpowiednimi znakami drogowymi (Prawo o ruchu drogowym, art. 2, pkt.5a); specyficznego rodzaju pasa ruchu dla rowerów,

jakim jest **kontrapas rowerowy**, umożliwiający ruch rowerów w kierunku przeciwnym do jednokierunkowego ruchu na jezdni ogólnodostępnej. W stronę przeciwną rowerzyści mogą poruszać się na warunkach ogólnych z innymi pojazdami;

- **buspasa**, czyli pasa ruchu przeznaczonego dla komunikacji zbiorowej, z którego poza rowerami często mogą korzystać także taksówki;

- **jazdy po drogach zamkniętych dla ruchu innych pojazdów**, na których dopuszczono ruch rowerowy za pomocą tabliczki T-22 „nie dotyczy rowerów” lub wymieniając rowery w tablicy z wyłączeniami z zakazu.



Buspas z dopuszczonym ruchem rowerowym, Berlin. Fot. T. Milewski



Pas ruchu dla rowerów, Kołobrzeg. Fot. T. Milewski

W specyficznych warunkach rowerem trzeba lub można poruszać się po wydzielonej z drogi infrastrukturze dedykowanej rowerzystom. Takie wydzielone ciągi przeznaczone dla ruchu rowerów to:



Znak C-13 i C-13a

• **droga dla rowerów** - droga lub jej część, która jest oddzielona od innych dróg lub jezdni tej samej drogi konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i jest oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi (Prawo o ruchu drogowym, art. 2, pkt.5). Korzystanie z tej drogi, przeznaczonej do ruchu rowerów, jest obowiązkowe, pierwszeństwo należy do osób niepełnosprawnych i rowerzystów, a w miejscach gdzie nie ma chodnika mogą z niej także korzystać piesi, którzy zobowiązani są ustępować miejsca rowerzystom;



Znak C-13/16 (podział pionowy)



Znak C-13/16 (podział poziomy)

• **droga dla rowerów i pieszych** - droga lub jej część oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi. Korzystanie z tej drogi, przeznaczonej do ruchu rowerów i pieszych nie jest obowiązkowe, a pierwszeństwo należy do osób niepełnosprawnych i pieszych. Podział pionowy znaku wskazuje, która strona jest przeznaczona dla pieszych, a która dla rowerów (Podział poziomy wskazuje, że cała droga jest przeznaczona do wspólnego użytkowania przez pieszych i rowerzystów).



Znak C-16+T-22

• **droga dla pieszych, na której dopuszczono ruch rowerowy** - droga lub jej część oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi. Korzystanie z tej drogi, przeznaczonej do ruchu pieszych, nie jest obowiązkowe, a pierwszeństwo należy do osób niepełnosprawnych i pieszych. Dodatkowo rowerzysta musi się po niej poruszać wolno, podobnie jak po chodniku - o ile istnieje możliwość poruszania się po nim;

• **chodnik**, z którego rowerzysta ma prawo skorzystać tylko w następujących przypadkach:
- gdy opiekuje się on innym rowerzystą do lat 10;
- gdy występują ekstremalnie złe warunki pogodowe;
- jeżeli chodnik jest szerszy niż 2 m, a dopuszczona na jezdni prędkość pojazdów jest większa niż 50 km/h.

Problem obowiązku korzystania z drogi dla rowerów i pieszych budzi kontrowersje prawne, zwłaszcza w wersji z podziałem na strony drogi, które interpretuje się jako połączone ze sobą drogę dla pieszych i drogę dla rowerów, wywodząc stąd ustawowy obowiązek jazdy po tak zdefiniowanej drodze dla rowerów. Taka interpretacja jest zgodna z nakazowym charakterem znaków i taka też funkcjonuje w powszechnej świadomości. Jednakże rozporządzenie dotyczące znaków pionowych wyraźnie mówi o „stronach drogi dla pieszych i rowerów”.

Jednym z problemów ruchu rowerowego w Polsce jest powszechna nieprzepisowa jazda po chodniku. Jest to w dużej mierze konsekwencją błędów istniejącej wydzielonej infrastruktury rowerowej oraz powszechnemu przekonaniu, że jazda rowerem po jezdni jest niebezpieczna.

2 – Podstawowe pojęcia

Jak powinien być prowadzony ruch rowerowy?

Niewidzialna infrastruktura rowerowa - w strefach zamieszkania oraz strefach ograniczonej prędkości 30 km/h (Tempo 30), tworzonych za pomocą fizycznego uspokojenia ruchu na drogach dojazdowych i lokalnych ruch rowerowy powinien być prowadzony po jezdni na zasadach ogólnych. Ewentualne wydzielienia dopuszcza się jedynie w rejonach skrzyżowań na drogach o dużym natężeniu ruchu.

Na drogach zbiorczych o dopuszczalnej prędkości nie przekraczającej 50 km/h ruch rowerowy powinien być prowadzony po jezdni na zasadach ogólnych (w przypadku małego natężenia ruchu pojazdów) i po pasach ruchu dla rowerów w przypadku dużego natężenia ruchu pojazdów. Jedynie na drogach wyższych kategorii, gdzie dopuszczalna prędkość przekracza 50 km/h, brak jest poboczy i występuje duże natężenie ruchu pojazdów, zwłaszcza ciężarowych, ruch rowerowy powinien być separowany.

Budowa wydzielonej infrastruktury rowerowej w innych przypadkach jest marnotrawstwem szczyptych środków finansowych, których niedostatek nie pozwala na realizację inwestycji oczekiwanych przez użytkowników. Tymczasem w Polsce często separowane ciągi rowerowe buduje się nie tam, gdzie są niezbędne ale tam, gdzie jest na nie miejsce lub tam, gdzie przeprowadza się modernizację lub budowę drogi.



D-40, D-41: Strefa zamieszkania i jej koniec

Oznakowanie **strefy zamieszkania**, w której obowiązują specyficzne przepisy: piesi mają pierwszeństwo przed pojazdami, których

prędkość nie może przekraczać 20 km/h i które parkować mogą wyłącznie w miejscach wyznaczonych. Strefa zamieszkania powinna być wprowadzana na drogach z uspokojeniem ruchu, na których nie ma podziatu na jezdnię i inne elementy infrastruktury.



Znaki B-43 i B-44: strefa ograniczonej prędkości i jej koniec

Oznakowanie **strefy ograniczonej prędkości do 30 km/h (Tempo 30)**, w której powinny być zastosowane elementy uspokojenia ruchu a pierwszeństwo na skrzyżowaniach nie powinno wynikać z oznakowania, ale z przepisów ogólnych – tzw. „reguły prawej ręki”.

Trasa rowerowa - ciąg komunikacyjny przeznaczony do ruchu rowerowego. Jego elementami składowymi są zarówno jezdnie dróg o niewielkim natężeniu czy uspokojeniu ruchu, zlokalizowane w strefach zamieszkania czy strefach ograniczonej prędkości 30 km/h, części jezdni czyli pasy dla rowerów lub kontrapasy oraz wydzielone ciągi rowerowe i pieszo-rowerowe wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych. Ważnymi elementami tras rowerowych mogą być także wszelkiego rodzaju drogi wewnętrzne, techniczne, zwłaszcza w rejonach dróg szybkiego ruchu i linii kolejowych czy zbiorników wodnych i rzek oraz drogi polne i leśne jak też niedostępne dla innych pojazdów łączniki i skróty rowerowe. W specyficznych przypadkach i przy braku tras alternatywnych dopuszczalne jest prowadzenie tras rowerowych także po poboczach dróg szybkiego ruchu, o ile ich jakość i szerokość gwarantuje bezpieczeństwo rowerzysty.

Szlak rowerowy – odcinek trasy dla rowerzystów oznaczony specjalnymi znakami poprowadzony po istniejących drogach publicznych, oraz z wykorzystaniem infrastruktury nie należącej do sieci dróg publicznych (drogi leśne, wały przeciwpowodziowe). Często w literaturze spotyka się jednak wymienne stosowanie obu pojęć (trasy i szlaku rowerowego).

Karta rowerowa – dokument uprawniający do kierowania rowerem, wydawana jest dla osoby, która wykazała się niezbędnymi kwalifikacjami i osiągnęła wymagany wiek: 10 lat (Prawo o ruchu drogowym, art. 96), dla osoby, która ukończyła 18 lat nie wymaga się uprawnień do kierowania rowerem (Prawo o ruchu drogowym, art. 87, ust.3, pkt.1).



Nieprawidłowo zaprojektowany ciąg rowerowy – „fale Dunaju”, brak skrajni, priorytet dla zjazdów indywidualnych na posesje. Rumia, fot. T. Milewski



Znaki drogowe ustawione na ciągu rowerowym. Dartowo, fot. T. Milewski



Prawidłowy (z prawej) i nieprawidłowy (z lewej) przejazd dla rowerzystów. Fot. T. Milewski / M. Mąkosa

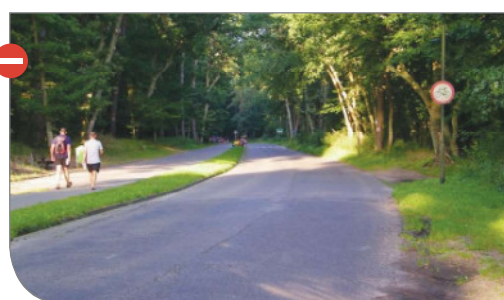
PRZEPISY DOTYCZĄCE RUCHU ROWEROWEGO

Ustawy i rozporządzenia regulujące proces projektowania i poruszania się po szlakach i trasach rowerowych:

- Ustawa prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997r., późniejszymi zmianami,
- Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985r., z późniejszymi zmianami,
- Ustawa o planowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003r., z późniejszymi zmianami,
- Ustawa o kierujących pojazdami z dnia 5 stycznia 2011r.,
- Ustawa prawo budowlane z dnia 7 lipca 1994r., z późniejszymi zmianami,
- Ustawa prawo wodne z dnia 18 lipca 2001r., późniejszymi zmianami,
- Ustawa o lasach z dnia 28 września 1991r., z późniejszymi zmianami,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 sierpnia 2012r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych, z późniejszymi zmianami,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, z późniejszymi zmianami,
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24 stycznia 1986r. w sprawie wykonania niektórych przepisów ustawy o drogach publicznych, z późniejszymi zmianami,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie,

REKOMENDACJE ROZWOJU INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ:

1. Wyznaczenie pasów ruchu dla rowerów na jezdni, kontrapasów rowerowych, tworzenie słuz dla rowerów;
2. Likwidacja znaków zakazu jazdy rowerem (B-9) na drogach w terenie zabudowanym i z ograniczeniem prędkości poniżej 50 km/h;
3. Budowa wydzielonych i nieoznakowanych ciągów pieszo-rowerowych o nawierzchni bitumicznej i szerokości co najmniej 2 metry wzdłuż dróg o dużym natężeniu ruchu, braku poboczy i prędkości > 50 km/h;
4. Budowa dróg rowerowych o nawierzchni bitumicznej na nieczynnych liniach kolejowych, które nie mają szans na rewitalizację oraz wałach przeciwpowodziowych wzdłuż atrakcyjnych szlaków wodnych;
5. Określenie priorytetu dla rowerów na lokalnych drogach o małym natężeniu ruchu, szczególnie na odcinkach pomiędzy wydzielonymi drogami rowerowymi;
6. Rozwój sieci dróg leśnych o podwyższonych parametrach;
7. Poszerzenie dróg o nawierzchni brukowej o element umożliwiający wygodną jazdę rowerem



Niepotrzebny znak zakazu wjazdu rowerów na drogę o prędkości <50 km/h

- (np. pas bitumiczny lub z płytek chodnikowych) o szerokości ok. 1,2 metra;
8. Oznakowanie szlaków w sposób trwały, jednolity, widoczny i pozwalający na jednoznaczny wybór drogi;
 9. Fizyczna separacja wydzielonych dróg rowerowych od nieutwardzonych dróg dla innych pojazdów;
 10. Budowa zadaszonych parkingów rowerowych, miejsc odpoczynku i bezpiecznych stojaków rowerowych.



Pas ruchu dla rowerów na jezdni, Berlin. Fot. T. Milewski



Odpowiednio separowany i wykonany ciąg pieszo-rowerowy, Toruń, fot. T. Milewski

TURYSTYKA ROWEROWA

Specyfika rowerowego ruchu pozamiejskiego
Rower w mieście to przede wszystkim środek komunikacji. Na terenie pozamiejskim jest również często wykorzystywany w turystyce i rekreacji. Wyróżnić można bardzo różne formy i rodzaje tej aktywności, od krótkich kilkugodzinnych wyjazdów podmiejskich, przez wycieczki realizowane w ramach pobytu w miejscowości turystycznej, poprzez rajdy rowerowe, aż po kilkudniowe lub dłuższe wyprawy rowerowe. Charakterystycznym elementem zagospodarowania stają się w terenie oznakowane szlaki rowerowe oraz infrastruktura zapewniająca odpoczynek (wiaty, miejsca postojowe). Pojawiają się również nowe potrzeby i oczekiwania, związane z bazą noclegową, gastronomią i bezpieczeństwem. Przemieszczenie się na rowerze, o ile wiąże się ze zmianą miejsca pobytu lub noclegiem, staje się turystyką rowerową.



Turystyka rowerowa. Fot. M. Zydek

Kryteria jakości szlaków i tras rowerowych

Przy wytyczaniu sieci szlaków i tras rowerowych, zarówno w terenie miejskim, jak i pozamiejskim, należy brać pod uwagę następujące kryteria, zgodne z wytycznymi CROW – holenderskiej organizacji nadzorującej rozwój ruchu rowerowego:

- **Spójność:** szlaki muszą tworzyć spójną całość i powinny być połączone ze wszystkimi źródłami i celami podróży rowerowych;
- **Bezpośredniość:** szlaki powinny oferować rowerzystom jak najkrótsze połączenia (bez zbędnych kilometrów). Z badań holenderskich wynika, że maksymalne tolerowane przez rowerzystów wydłużenie trasy wynosi 20 do 30% (tj. rowerzysta pojedzie daną trasą, o ile jej długość nie jest większa o 20-30% niż najkrótsza droga pomiędzy punktem początkowym i końcowym trasy).
- **Atrakcyjność:** szlaki powinny być zaprojektowane w sposób zapewniający atrakcyjną jazdę na rowerze (czytelny przebieg, wysoka estetyka oznakowania, przebieg szlaku przez atrakcyjne tereny, drogami o małym natężeniu ruchu);
- **Bezpieczeństwo:** szlaki powinny gwarantować bezpieczeństwo ruchu drogowego, tak rowerzystów, jak i innych użytkowników dróg;
- **Wygoda:** szlaki powinny umożliwiać szybką i wygodną jazdę rowerem (łatwość korzystania z trasy przez wszystkich rowerzystów, dobra nawierzchnia).

Niespełnienie choćby jednego z tych warunków powoduje że cały system szlaków stanie się nieefektywny i użytkownicy nie będą z niego korzystać lub będą niezadowoleni. Szczególnie dotyczy to tras i dróg rowerowych o charakterze rekreacyjnym i/lub turystycznym.

Bezpieczeństwo ruchu rowerowego

Rowerzysta na drodze poddawany jest nieustannym sytuacjom stresowym, poruszając się czy to po wyodrębnionej infrastrukturze drogi rowerowej, czy po chodniku, czy po jezdni. Podczas jazdy nieustannie pokonuje opory toczenia, podmuchy wiatru, zmienne warunki klimatyczne i ruchowe, przeciwdziałając utracie równowagi. To wszystko powoduje, że tor jazdy nie jest idealnie równy. Zależnie od nawierzchni, pochylenia i prędkości rowerzysta potrzebuje przestrzeni znacznie większej niż sama szerokość roweru. Poruszanie się po jezdni przy dużym natężeniu ruchu samochodowego wprowadza dyskomfort i niechęć do korzystania z drogi. Na terenie niezabudowanym różnica pomiędzy prędkością rowerzysty a pojazdu samochodowego jest większa niż w mieście. Większość dróg poza miastami jest nieoświetlona. Tym samym rowerzysta na drodze narażony jest na szereg dodatkowych zagrożeń. Z tego powodu szczególnego znaczenia nabiera kwestia odpowiedniego i przepisowego stroju rowerzysty oraz wyposażenia roweru, w zwłaszcza jego oświetlenia przy podróży planowanej o różnych porach dnia. Niemniej istotna jest

znajomość przepisów ruchu drogowego i zasad bezpiecznego poruszania się po drogach publicznych.

Warto pamiętać, że odpowiedzialność za bezpieczeństwo rowerzysty spoczywa przede wszystkim na kierujących innymi pojazdami i że nawet najlepiej wyposażony rowerzysta nie ma żadnych szans w konfrontacji z posiadającym strefy zgniotu i poduszki powietrznej, masywnym pojazdem. Przejazdy rowerowe przez drogi publiczne wymagają odpowiedniego oznakowania i zaprojektowania. Podobne wymagania stosuje się wobec szlaków rowerowych, prowadzących drogami publicznymi lub je przecinającymi. Z tego powodu niezbędne jest odpowiednie uzgodnienie takich szlaków poprzez sporządzenie projektów organizacji ruchu. W niektórych przypadkach, na szerszych drogach, wskazane jest wytyczenie specjalnych pasów lub poboczy dla rowerów. Przy drogach o małym natężeniu ruchu stosować można specjalne uprzywilejowanie dla rowerzystów (w Polsce praktycznie nie stosowane). Wreszcie, przy ruchliwych i pozbawionych poboczy drogach niezbędna jest budowa specjalnej infrastruktury w postaci dróg rowerowych o dobrej nawierzchni i standardzie.



Organizacja ruchu na pozamiejskiej drodze preferująca ruch rowerowy, Berlin. Fot. T. Milewski

5 - Turystyka rowerowa



Nawierzchnia tras rowerowych

Nawierzchnia trasy rowerowej i jej stan są podstawowymi czynnikami, wpływającym na prędkość i wygodę jazdy rowerem oraz zużycie energii niezbędnej na pokonanie danej trasy. Jest znacznie ważniejsza niż oznakowanie szlaków.

Do najczęstszych rodzajów nawierzchni dróg rowerowych należą:

- Nawierzchnie bitumiczne, betonowe, mastyks grysowy oraz nawierzchnie z żywic epoksydowych lub poliuretanowych;
- Nawierzchnie gruntowe ulepszone krzemionkami lub wykonane z samoklinujących się mieszanek żwirowych,
- Nawierzchnie z gysu lub żużla oraz kruszyw utwardzonych mechanicznie
- Nawierzchnie z kostki betonowej, kamienne itp.

Rekomendowane nawierzchnie dróg rowerowych

Nawierzchnia asfaltowa (równa)	1,00	
Nawierzchnia asfaltowa (złej jakości)	1,20	
Nawierzchnia z kostki betonowej (niefazowanej)	1,30	
Nawierzchnia z kostki betonowej (fazowanej)	1,40	
Droga gruntowa ulepszona	1,50	
Droga gruntowa nieulepszona	2,00	
Bruk typu „kocie łby”	2,20	

Zużycie energii przez rowerzystę na różnych nawierzchniach

Źródło: dr inż. T.Kopta, Departament Studiów GDDKiA, za UPI (niemieckim Instytutem Prognoz i Środowiska)



Brak prawidłowo wykonanego wjazdu na drogę dla rowerów, segregacja ruchu dyskryminująca rowerzystów (konieczność korzystania z drogi o gorszej nawierzchni). Okolice Bytowa, fot. Jacek Zdrojewski.

Niestety często w tym zakresie podmioty odpowiedzialne za budowę dróg rowerowych nieświadomie dyskryminują rowerzystów, budując drogi rowerowe o nawierzchni zwiększającej opory jazdy (np. gruntowe, wykonane z kostki betonowej), czy też zmuszając rowerzystów do dodatkowego wysiłku z uwagi na tworzenie zbędnych deniwelacji. Zdarza się wprowadzanie zakazu jazdy dla rowerów po drodze publicznej z jednoczesnym skierowaniem na drogę rowerową o większym bezpieczeństwie, ale gorszym standardzie jazdy, zwykle nieodśnieżaną i nie oczyszczaną z liści jak droga główna. Sprawia to, że rowerzysta narażony jest na kolizję z pieszymi oraz przyczynia się do zachęcania rowerzystów do łamania zakazów.

Przykłady dobrych i złych rozwiązań w zakresie nawierzchni tras rowerowych:

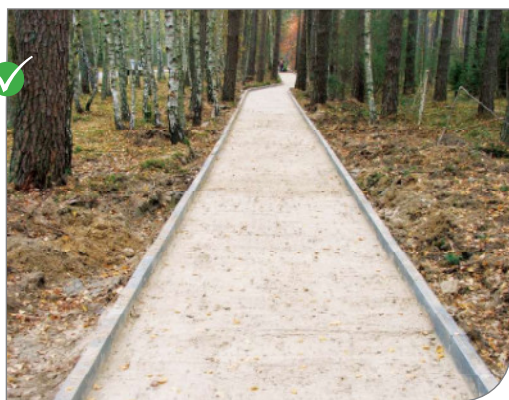


Wydzielona droga rowerowa o nawierzchni bitumicznej. Dolina Dunaju (Austria). Fot. M. Zydek



Nawierzchnia typu „polbruk” na terenie niezabudowanym – widoczne zarastanie przez roślinność oraz zapadnięcia, zmniejszające dodatkowo komfort jazdy. Okolice Nowego Dworu Gdańskiego, fot. J. Zdrojewski

5 - Turystyka rowerowa



Droga rowerowa o nawierzchni gruntowej z odpowiednio przygotowanego kruszywa oraz obrzeżami betonowymi, przed położeniem wierzchniej warstwy – trasa „Kaszubskiej Marszruty” w gminie Chojnice, fot. J. Zakrzewski



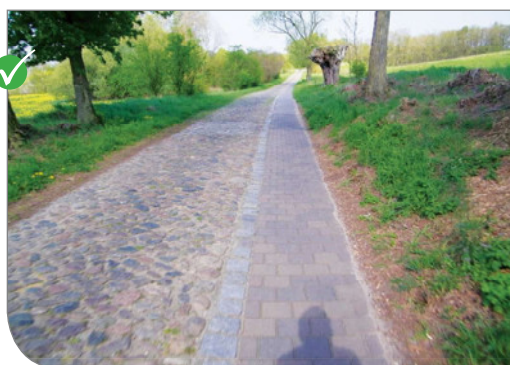
Nieutwardzony ciąg pieszo-rowerowy, Brody, Droga wojewódzka nr 237 Czersk-Tuchoła, fot. T. Milewski



Droga leśna o nawierzchni ulepszonej, wygodna do jazdy na rowerze. Nadleśnictwo Woziwoda, fot. T. Milewski



Droga leśna o nawierzchni nieutwardzonej (piaszczystej, ze zniszczonymi płytami IOMB) rozjeżdżana po bokach przez rowerzystów. Szlak R10 Jarosławiec-Dartowo, fot. T. Milewski



Przykład zwiększenia komfortu jazdy dla rowerzystów na drodze z bruku polnego, Brandenburgia. Fot. T. Milewski



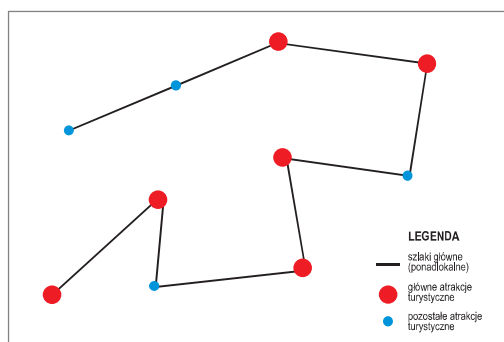
Nawierzchnia z płyt betonowych o niskim komfortie jazdy, Powiat wejherowski, fot. T. Milewski

Spójność i bezpośredniość sieci szlaków i tras rowerowych

Projektując system rowerowy dla danego obszaru, uwzględnić należy najważniejsze źródła i cele podróży rowerowych, jakimi mogą być:

- **Atrakcje turystyczne**, które chcemy pokazać turystom (zarówno punktowe – np. zabytki, kąpieliska, parki rozrywki, punkty widokowe, jak i obszarowe – kompleksy leśne, obszary cenne przyrodniczo oraz liniowe – wybrane ścieżki tematyczne, widokowe odcinki dróg itp.);
- **Węzły komunikacji publicznej** (dworce i przystanki kolejowe) oraz duże parkingi, na których można bezpiecznie zostawić samochód;
- **Miejscowości atrakcyjne turystycznie**, posiadające rozwiniętą bazę noclegową;
- **Miejsca koncentracji usług publicznych oraz komercyjnych** (centra handlowe, centra miejscowości itp.)

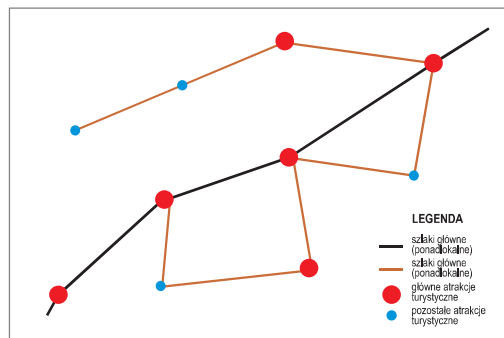
Częstym błędem jest prowadzenie szlaków i tras rowerowych przez wszystkie interesujące miejsca. Sprawia to, że trasa staje się nadmiernie długa i nieatrakcyjna. Takie wytyczanie tras i szlaków określa się mianem „filozofii szalonego przewodnika” (Za M. Hyta).



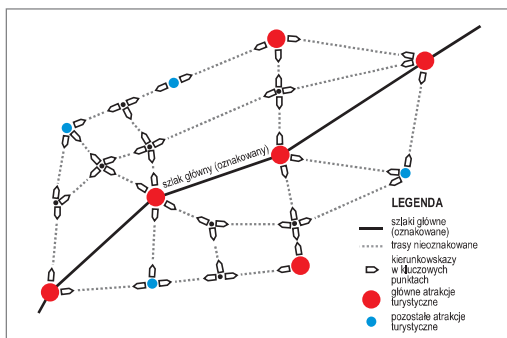
Filozofia „Szalonego Przewodnika” – nadmierne wydłużenie tras i szlaków

5 - Turystyka rowerowa

Poprawną i rekomendowaną filozofią wytyczania szlaków i tras rowerowych jest zasada „kręgosłupa i ości”. Za kręgosłup służy w tym przypadku trasa (szlak rowerowy) o wyższej randze (szlak międzynarodowy lub międzyregionalny). Powinien on posiadać dobrą nawierzchnię, niski współczynnik wydłużenia i dobre zagospodarowanie turystyczne. Zapewnia szybkie przemieszczanie pomiędzy najważniejszymi atrakcjami i miejscowościami w danym obszarze. Jego uzupełnieniem są szlaki i trasy lokalne, które mogą mieć niższy standard, słabszą nawierzchnię oraz mniej kompleksowe oznakowanie. Zapewniają one dojazd do położonych na uboczu obiektów i atrakcji, a rowerzyści mogą planować swoją podróż na kilka sposobów.



Filozofia „kręgosłupa i ości”



Filozofia „sieci węzłów”

Trzecia, nie stosowana jeszcze obecnie w Polsce metoda, zakłada budowę sieci tras rowerowych w oparciu o dużą liczbę dobrze oznakowanych węzłów (taki standard stosowany jest np. w Holandii). Każdy z takich węzłów posiada swój unikalny numer oraz lokalizację. Węzły te to zwykle skrzyżowania dróg, na których znajdują się powinny drogowskazy oraz tablice z mapami, pozwalające na zorientowaniu się wobec innych węzłów i wyborze dalszej trasy na zasadzie „od węzła do węzła”. Dzięki temu rozwiązaniu nie jest konieczne oznakowywanie całej trasy pomiędzy węzłami (z wyjątkiem miejsc, gdzie wybór trasy jest wątpliwy). Główne trasy mogą być oznakowane lub posiadać swoje numery. Pozwala to również na uniknięcie ograniczenia kolorystycznego przy tworzeniu gęstej sieci szlaków. Działania pilotażowe w zakresie wdrożenia takiego systemu w regionie pomorskim planuje Lokalna Grupa Działania „Trzy Krajobrazy”, wspólnie z innymi LGD.

Oznakowanie szlaków i tras

W ruchu rowerowym wyróżnić można szlaki rowerowe (oznakowane) i trasy rowerowe (zwykle nieoznakowane).

Poruszanie się po szlakach i trasach rowerowych można podzielić na ruch tranzytowy i ruch docelowy.

W ruchu tranzytowym szlak lub trasa służą do pokonania odcinka w jak najkrótszym czasie, przy ok zji korzystając z walorów dostępnych wzdłuż szlaku.

Dla ruchu docelowego szlak lub trasa jest szeroko rozumianym miejscem docelowym. Rowerzysta skoncentrowany jest na jak największym i jak najpełniejszym czerpaniu z otaczających go atrakcji na danym terenie, dostępnych wokół szlaku (trasy), których właściwa promocja i oznakowanie przyczynia się do zwiększenia atrakcyjności szlaku.

Aby prawidłowo wytyczyć szlak (trasę) rowerowy należy pamiętać o podstawowych zasadach, czyli bezpieczeństwie, minimalizacji oporów

(odpowiedni układ pochyłości i nawierzchni), ale także atrakcyjności trasy pod względem walorów turystycznych i komfortu.

Wytyczenie szlaków rowerowych powinno zostać poprzedzone analizami i badaniami odnośnie potrzeb w zakresie ruchu rowerowego. Należy przeanalizować punkty źródłowe i docelowe podróży rowerowych, dążyć do eliminacji punktów kolizji i konfliktów z siecią samochodową oraz tworzyć spójną sieć połączeń z istniejącymi i planowanymi szlakami rowerowymi. Na tym etapie należy koncepcyjnie rozważyć elementy obsługi, takie jak miejsca odpoczynku, stojaki, tablice informacyjne itp.

Po etapie koncepcji należy wytyczyć szlak rowerowy a następnie oznakować go w sposób prawidłowy, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Oznakowanie szlaków rowerowych w Polsce wynika z Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych.



Nieprawidłowe odwodnienie nawierzchni szlaku. Beskidy, fot. M. Mąkosa

Rowerzyści oprócz znaków drogowych zwracają szczególną uwagę na znaki dedykowane dla nich. Właściwe umieszczenie znaków przed skrzyżowaniem gwarantuje prawidłowe reakcje zarówno rowerzysty jak i kierowców samochodów. Umieszczenie znaków zbyt wcześnie (za daleko od skrzyżowania) powoduje dekoncentrację i szukanie odpowiedniego korytarza aby wykonać odpowiedni manewr. Ze względu na to, że szlaki rowerowe nie doczekały się odpowiednich przepisów prawnych, każda gmina lub organizacja może wyznaczyć swoje własne zasady dotyczące prawidłowego oznakowania szlaku. Powoduje to chaos w oznakowaniu i czasami prowadzenie szlaku po terenach do tego niedostosowanych (schody, tereny pokolejowe z niedostosowaną nawierzchnią itp.).

W celu odpowiedniego bezpieczeństwa rowerzystów gdzie ruch samochodowy krzyżuje się z rowerowym często stosowane są znaki ostrzegawcze A-24 – rowerzyści.

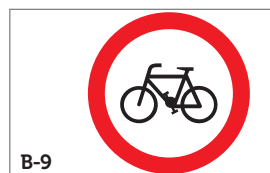
Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, projekt organizacji ruchu należy przedstawić do opiniowania zarządu drogi oraz odpowiedniego Komendanta Policji. Organizację ruchu zatwierdza na podstawie projektu organizacji ruchu organ zarządzający ruchem właściwy dla danej drogi.

W przypadku skrzyżowania dróg o różnych organach zarządzających ruchem organizację ruchu w obrębie skrzyżowania zatwierdza organ zarządzający ruchem właściwy dla drogi wyższej kategorii, po uzyskaniu opinii zarządu drogi niższej kategorii.

Umieszczenie znaku zbyt późno może powodować niezauważenie znaku lub niewłaściwe zachowanie na skrzyżowaniu związane ze zbyt późną reakcją na otrzymaną informację.

Właściwie oznakowany szlak rowerowy powinien po każdej zmianie kierunku na skrzyżowaniu potwierdzać właściwe wybranie drogi poprzez umieszczenie za skrzyżowaniem znaków R1 - R3. Inny rodzaj znaków dedykowanych dla rowerzystów to znaki nakazu i zakazu dotyczące rowerów.

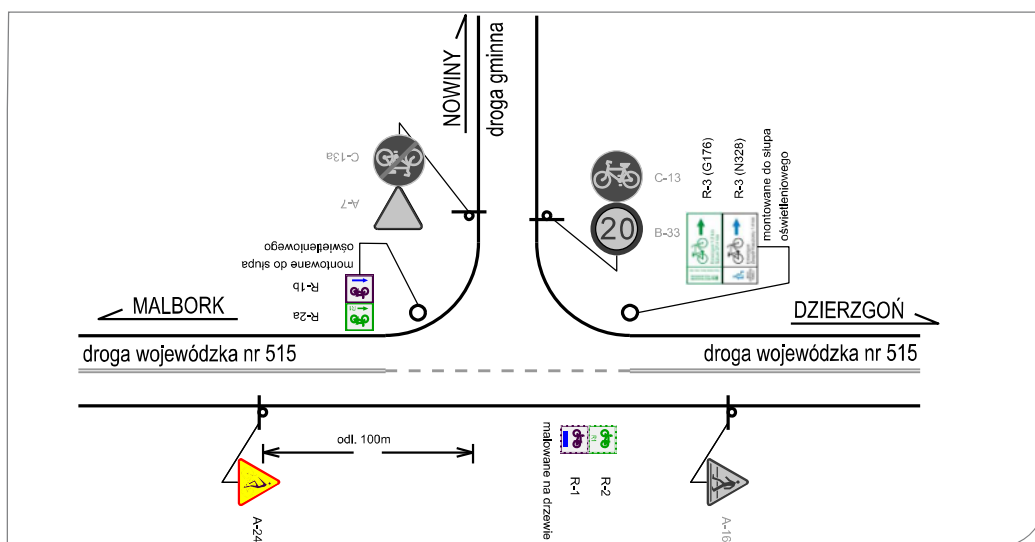
- **Znaki C-13 i C-13a** – droga dla rowerów i koniec drogi dla rowerów;
- **Znaki C-16/13** – droga dla pieszych i rowerów;
- **Znak C-16** z tabliczką nie dotyczy rowerów; – droga dla pieszych z dopuszczeniem ruchu rowerowego
- **Znaki B-9** – zakaz ruchu rowerów.



B-9



A-24



Fragment projektu organizacji ruchu dla szlaku rowerowego w gminie Dzierzgoń, archiwum TREK

Kategoria drogi	Organ opiniujący (zarząd drogi)	Organ opiniujący (Komendant Policji)	Organ zatwierdzający organizację ruchu
Droga w obrębie miasta na prawach powiatu z wył. dróg ekspres. i autostrad	Zarząd Dróg Miejskich	Komendant Miejskiej Policji	Prezydent Miasta
Droga gminna	Urząd Miasta/Gminy	-	Starosta Powiatowy
Droga powiatowa	Zarząd Dróg Powiatowych	Komendant Powiatowej Policji	Starosta Powiatowy
Droga wojewódzka	Zarząd Dróg Wojewódzkich	Komendant Wojewódzkiej Policji	Marszałek Województwa
Droga krajowa	GDDKiA	Komendant Wojewódzkiej Policji	Dyrektor oddziału GDDKiA

Ścieżka uzyskiwania opinii i uzgodnień dla poszczególnych kategorii dróg:

5 - Turystyka rowerowa

Procedura uzgadniania szlaków oraz przygotowania odpowiedniej dokumentacji trwać może do kilku miesięcy, więc należy zabezpieczyć odpowiednie rezerwy czasu na przeprowadzenie tych prac. Projekt musi być sporządzony na odpowiednich mapach. Koszty sporządzenia projektów organizacji ruchu zależą od rodzaju projektu. Zarządca drogi może, po otrzymaniu odpowiedniego wniosku, odstąpić np. od konieczności zakupu map do celów projektowych lub dopuścić mapy topograficzne, szkice sytuacyjne itp., co znacząco obniża koszty wykonania takiego projektu, lecz nie skraca procedury administracyjnej.

Poza drogami publicznymi uzgodnienia przebiegu szlaku polegają na uzyskaniu opinii właścicieli gruntów lub zarządców (np. odpowiednich nadleśnictw na terenach leśnych, Zarządów Melioracji i Urzędzeń Wodnych na watach przeciwpowodziowych, Urzędów Morskich w pasie wybrzeża). Na obszarach chronionych niezbędna jest również opinia dyrekcji parków narodowych, krajobrazowych itp. Należy mieć na uwadze, iż na obszarach leśnych nadrzędnymi dokumentami są dziesięcioletnie plany ochrony / urządzania lasów, a na obszarach chronionych – odpowiednie plany ochrony, które mogą w znacznym stopniu ograniczać możliwości prowadzenia przez te obszary szlaków turystycznych. Dotyczy to również rezerwatów przyrody i obszarów NATURA 2000, które leżą w kompetencjach Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska.

Tablice informacyjne i drogowaskazy

Tablice lub tabliczki stanowią dodatkowy element oznakowania szlaków i tras rowerowych. Nie stanowią znaków drogowych w myśl prawa o ruchu drogowym i powinny być zlokalizowane poza pasem drogi, najlepiej w punktach odpoczynkowych i etapowych na trasie. Na tablicy znajdować się powinna mapa okolicy, schemat szlaków rowerowych, lokalizacja miejsca w którym tablica się znajduje.



Dodatkowo wskazane są treści krajoznawcze i zdjęcia, podnoszące atrakcyjność wizualną i edukacyjną tablicy oraz jej przydatność dla rowerzysty.



Tablica informacyjna w gminie Krokowa i na Kociewiu. Fot. Michał Bielirski / Marcin Szydagiś.



Rekomendowane jest stosowanie regionalnego standardu tablic, przyjętego przez Zarząd Województwa, który posiada liczne modyfikacje i zapewnia spójność wizualną obszaru województwa.

Elementy drewniane konstrukcji tablicy nie powinny stykać się bezpośrednio z gruntem (wskazane jest połączenie drewnianego stelażu tablicy z zagłębionym w ziemi fundamentem z zastosowaniem metalowej kotwy). Projekt tablicy powinien zawierać obliczenia konstrukcyjne, zapewniające wytrzymałość na porywy wiatru i próby zniszczenia konstrukcji. Wskazane jest również pokrycie treści informacyjnych folią UV chroniącą przed wyblaknięciem oraz powłoką pozwalającą na łatwe usuwanie farby w sprayu. Zwiększa to trwałość tablicy. Wydruk najlepiej wykonać na płycie PCV lub ocynkowanej blasze (zwykle wymiary takich elementów to 200x200 cm, więc przy większych konstrukcjach konieczne jest łączenie takich elementów). Tablica może posiadać daszek chroniący treść informacyjną przed wilgocią oraz ławeczkę, pozwalającą na odpoczynek.

Tablica stanowi obiekt małej architektury i do jej postawienia w myśl prawa budowlanego niezbędne jest zgłoszenie robót budowlanych oraz uzyskanie opinii zarządców gruntów,

a w niektórych przypadkach również innych podmiotów (konserwator zabytków, zarządca pobliskiej drogi itp.). Na terenach publicznych wymagany jest ponadto projekt zagospodarowania terenu, sporządzony na mapach do celów projektowych przez uprawnionego projektanta. Spełnienie tych wymagań powoduje konieczność ponoszenia znacznych kosztów sporządzenia dokumentacji przed ustawieniem tablicy.

Trwałym i estetycznym uzupełnieniem oznakowania szlaków i tras mogą być drogowskazy, które mogą być wykonane na przykład z odpowiednio ociosanych kamieni. Tego typu oznakowania ma znaczną wytrzymałość i odporność, znacznie większą od różnego rodzaju słupów drewnianych lub metalowych. Jest szczególnie przydatne na skrzyżowaniach na terenach leśnych lub w okolicach, gdzie brak jest obiektów, do których przymocować można elementy oznakowania.



Leśny drogowskaz w nadleśnictwie Woziwoda, fot. T. Milewski



Przykład leśnego punktu odpoczynkowego. Bory Tucholskie, okolice Czernicy. Fot. J. Zdrojewski.

Punkty odpoczynkowe

Są to miejsca, które zwiększają wygodę i bezpieczeństwo poruszania się rowerem na terenie pozamiejskim. Pozwalają na:

- **Schronienie się przed deszczem** – dlatego zawsze powinny być wyposażone w co najmniej jedną zadaszoną wiatę. Przy ich braku rowerzysta i tak wybierze wiatę przystanku PKS jako schronienie;
- **Możliwość spożycia posiłku i odpoczynku** – dlatego powinny posiadać ławy i stoły, trwale związane z gruntem;
- **Możliwość wyrzucenia śmieci** – powinny być wyposażone w opróżniany systematycznie kosz na odpadki;
- **Zaplanowanie dalszej trasy** – wskazane jest umiejscowienie w takim punkcie tablicy informacyjnej;
- **stojaków**, umożliwiających wygodne oparcie roweru z przyczepką / sakwami.

Dla bezpieczeństwa użytkowników, punkty te należy lokalizować w pobliżu dróg, raczej na terenie otwartym i o ile to możliwe, w atrakcyjnej okolicy. Powinny być one zacienione drzewami oraz odsunięte od bezpośredniego sąsiedztwa pasa drogowego. Ogródenie niskim płotkiem oraz zastosowanie zieleni zwiększa atrakcyjność takiego punktu. Wskazane jest, aby w pobliżu znajdowały się sklepy spożywcze lub lokale gastronomiczne.

Optymalnym miejscem lokalizacji punktu odpoczynkowego jest skrzyżowanie kilku szlaków lub tras rowerowych (węzeł szlaków). Możliwe

jest również takie zaplanowanie punktu, aby służył on nie tylko rowerzystom, ale również np. kajakarzom (o ile szlak rowerowy przecina rzekę będącą szlakiem kajakowym).

Wyposażenie punktów rekreacyjnych powinno być wykonane w sposób estetyczny i trwałe, najlepiej z zastosowaniem naturalnych materiałów (drewno, kamień), a ich architektura nawiązywać powinna do specyfiki regionalnej architektury (np. „chatek w kratkę” dla obszaru Ziemi Słupskiej, albo architektury Zaborów, typowej dla obiektów w Borach Tucholskich),



Odpoczynek rowerzysty na przystani kajakowej, Zielona Chocina. Fot. J. Zdrojewski.



Punkt odpoczynkowy we wsi Czarniż, Bory Tucholskie. Fot. J. Zdrojewski.

Stojaki rowerowe i pozostała infrastruktura

Stojaki powinny zapewniać bezpieczne i wygodne oparcie roweru i jego przymocowanie do konstrukcji stelaża za pomocą zamknięcia typu U-lock. Niedopuszczalne są stojaki pozwalające jedynie na oparcie i zamocowanie przedniego koła. Rozstaw pomiędzy stojakami powinien zapewniać możliwość pomieszczenia rowerów posiadających sakwy. Do stojaków zapewniony powinien być swobodny dostęp, a przymocowany do nich rower nie może utrudniać ruchu pieszych i pojazdów.

Na dworcach kolejowych, przy przejściach podziemnych/schodach niezbędne są rampy / pochylnie, pozwalające na swobodne przeprowadzenie załadowanego sakwami i bagażami roweru (znajdujące się min. 20 cm od ściany i o nachyleniu nie większym niż 25 stopni) oraz pochylnie na peronach.



Stojaki pozwalające na bezpieczne przymocowanie załadowanego bagażami roweru. Kołobrzeg. Fot. T. Milewski



Stojaki nie pozwalające na właściwe zabezpieczenie i pozostawienie roweru. Fot. M. Szydąg / T. Milewski



SZLAKI ROWEROWE

Znaczenie szlaków dla turystyki rowerowej

Szlaki rowerowe stanowią jeden z podstawowych składników produktu turystyki rowerowej. Dla wielu podmiotów zajmujących się promocją i budowaniem oferty turystycznej, długość i liczba wyznaczonych szlaków stanowi wskaźnik zagospodarowania turystycznego i jego atrakcyjności dla rowerzystów.

Obok długości szlaków, istotne jest też jego odpowiednie, profesjonalne oznakowanie. Za „dobrze oznakowany” uznaje się szlak, po którym można podróżować bez posiłkowania się mapą. W praktyce tylko niewielka liczba szlaków rowerowych w Polsce spełnia to kryterium. Szlaki zwiększają komfort podróżowania i bezpieczeństwo rowerzystów. Pozwalają na przemieszczanie się bez ryzyka zgubienia się, sprawdzonymi i bezpiecznymi trasami.

Dla rowerzystów w praktyce szlaki mają znacznie mniejsze niż za czynniki takie, jak:

- Bezpieczeństwo i wygoda jazdy;
- Jakość nawierzchni tras rowerowych;
- Niski współczynnik wydłużenia tras;
- Atrakcyjność obszaru, przez który przemieszczają się rowerzyści.

Do najczęstszych błędów związanych z tworzeniem szlaków należą:

1. Nadmierna liczba wytyczonych szlaków, co powoduje, że duża liczba znaków w terenie utrudnia orientację;
2. Nieintuicyjny przebieg szlaków powodujący nadmierne wydłużenie (problem „szalonego przewodnika”) oraz nieufność rowerzystów względem oznakowania;



Pierścien Gryfitów – jeden z najlepiej oznakowanych szlaków rowerowych w regionie pomorskim. fot. TREK, Marcin Szydłowski

3. Wytyczenie szlaków bez zapewnienia śródokólna ich odtworzenie i uzupełnianie oznakowania, co powoduje szybkie zniszczenie oznakowania i zwiększa ryzyko pogubienia się rowerzystów;
4. Znakowanie według własnych, niezrozumiałych standardów (innych niż powszechnie stosowane w Polsce standardy PTTK);
5. Nieprofesjonalne wykonywanie oznakowania, co powoduje jego nieczytelność oraz szybką degradację.

Pomysłodawca szlaku powinien zdawać sobie sprawę z odpowiedzialności, jaka na nim spoczywa w związku z wytyczeniem szlaku rowerowego. Błędne oznakowanie szlaku może spowodować zagrożenie życia i zdrowia rowerzystów. Natomiast jego nieprawidłowe uzgodnienie może być przyczyną zamknięcia lub zlikwidowania szlaku przez zarządcę / właściciela terenu.



Tworzenie szlaków rowerowych

Wytyczenia szlaku podjąć się może jednostka samorządu, instytucja publiczna, organizacja pozarządowa lub osoba prywatna. Jednak w każdym przypadku szlaki, zarówno malowane, jak i znakowane tabliczkami R1, R2 oraz R3 przed wytyczeniem wymagają przeprowadzenie odpowiedniego procesu uzgodnień, opisanego w rozdziale 5.

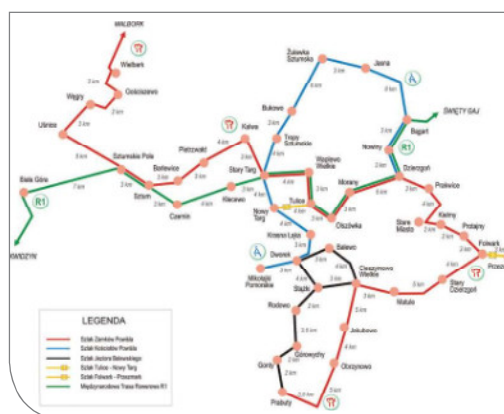
Przed wytyczeniem szlaku rowerowego wskazane jest opracowanie szerszej koncepcji sieci szlaków dla danego obszaru z dokonaniem hierarchizacji na dwa główne typy szlaków:

- **Szlaki główne (w tym międzynarodowe)**, mające charakter szlaków tranzytowych, o dobrej nawierzchni i małym współczynniku wydłużenia. Szlaki te powinny prowadzić przez miejscowości posiadające dobrą dostępność komunikacją publiczną.
- **Szlaki łącznikowe, uzupełniające**. Szlaki te prowadzą do poszczególnych atrakcji i obiektów, pozwalają na swobodne przemieszczanie się po obszarze.

Hierarchizację tę można uszczegółowić do czterech poziomów: szlaków międzynarodowych, krajowych, regionalnych i lokalnych. Jednak w praktyce wystarczający jest podział na dwie główne grupy szlaków.

W Polsce przepisami, regulującymi kwestie oznakowania szlaków rowerowych są rozporządzenia wskazane w rozdziale 3 tego poradnika. Przepisy te wprowadzają kilka rodzajów znaków rowerowych (R1, R2, R3) oraz określają ich podstawowe parametry techniczne oraz zasady umieszczania. Wiele kwestii nie jest jednak ściśle określonych. Obecnie trwają prace nad wprowadzeniem zupełnie nowych przepisów w tym zakresie, które dostosowałyby polskie oznakowanie do standardów europejskich. Do ich wprowadzenia stosować należy jednak oznakowanie określone obowiązującymi przepisami prawa.

W znakowaniu szlaków wskazane jest stosowanie wypracowanych przez wiele lat metod i praktyk stosowanych przez Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze. Instrukcja znakarska PTTK precyzuje wiele zagadnień związanych z techniką planowania szlaków oraz technologią ich wykonania. PTTK prowadzi ewidencję szlaków w Polsce. Przed rozpoczęciem prac związanych z tworzeniem lub znakowaniem szlaku wskazane jest przeprowadzenie konsultacji z tą instytucją.



Sieć szlaków rowerowych na Powiślu uwzględniająca kolorystykę i przebieg poszczególnych szlaków. Archiwum UMiG Sztum.

Pewne modyfikacje i uszczegółowienia w kwestii znakowania szlaków wprowadziła instrukcja znakowania szlaków i tras rowerowych, opracowana przez Śląski Klub Znakarzy Turystycznych. Jest to nieformalny dokument zawierający szereg cennych wskazówek i zaleceń odnośnie znakowania szlaków rowerowych. Dokument ten dostępny jest w Internecie pod adresem www.kztt.org.pl



Oznakowanie „Szlaku Zamków Powiśla” znakami R3. Okolice Starego Dzierzgonia, fot. TREK, Jacek Zdrojewski

PTTK organizuje również kursy znakarskie, które dają uprawnienia znakarza oraz wiedzę w zakresie prawidłowej metody wykonywania oznakowania szlaków.

Kolorystyka szlaków i ich łączenie

Instrukcja PTTK określa pięć podstawowych kolorów szlaków turystycznych. Unikać należy bezwzględnie krzyżowania się szlaków o tym samym kolorze oraz używania innej kolorystyki. Szlaki o podobnych kolorach nie powinny przebiegać również w bliskości siebie. Należy również unikać wspólnego przebiegu szlaków na odległościach większych niż trzy kilometry.

Kolorystyka szlaku, wbrew obiegowej opinii, nie ma związku z jego trudnością.

W przypadku przebiegu kilku szlaków równoległe (należy w miarę możliwości unikać takich sytuacji, lecz często jest to nieuniknione), stosuje się następującą hierarchię kolorów:

- kolor czerwony,
- kolor niebieski,
- kolor zielony,
- kolor żółty,
- kolor czarny.

Szlaki żółty i czarny są zalecane do znakowania szlaków łącznikowych. Są one po prostu mniej widoczne od pozostałych kolorów. Dodatkowo szlaki międzynarodowe mają pierwszeństwo przed znakami krajowymi (powinny być umieszczone wyżej).

Bezwzględnie należy unikać łączenia ze sobą szlaków rowerowych i konnych. Stwarza to zagrożenie dla użytkowników szlaków, a dodatkowo końskie podkowy bardzo niszczą gruntową nawierzchnię szlaków rowerowych.

Również nie powinno się łączyć ze sobą, chyba że nie ma innej możliwości, szlaków pieszych oraz rowerowych. Dopuszcza się natomiast wykorzystywanie szlaków rowerowych jako tras narciarstwa biegowego.



Niestandardowe, trudne do zrozumienia oznakowanie szlaku rowerowego. Fot. Tomasz Milewski

Tabliczki znaków: R1, R2, R3 i zasady ich umieszczania

To trzy podstawowe, określone przepisami prawa znaki szlaków rowerowych. Znaki typu R1 oznaczają szlaki krajowe, a R2 szlaki międzynarodowe przebiegające przez teren Polski.

Znaki R1 i R2 mają kształt kwadratowy o wymiarach 20x20 cm. Znajduje się na nich symbol roweru oraz kolorowy pas (pasy), kółko lub strzałka, określające odpowiednio przebieg szlaku o danym kolorze, jego początek / koniec lub skręt w określonym kierunku (prawo/lewo). Rozporządzenia nie precyzują dopuszczalnej kolorystyki szlaków. W przypadku znaków R2 stosuje się zielony kolor roweru i napisów, a szlak oznacza się odpowiednim numerem (np. R10, R1).



Czytelne i estetyczne oznakowanie szlaków turystycznych na obszarze Zaborskiego Parku Krajobrazowego, fot. TREK, Jacek Zdrojewski

Znak R3 ma postać prostokąta o rekomendowanych wymiarach 40x20 cm. Wskazuje kierunek i odległość do głównych miejscowości położonych na szlaku, można na nim umieścić nazwę organizacji wytyczającej dany szlak. Możliwe jest umieszczenie na jednym znaku informacji o kilku miejscowościach.

Poważną wadą tabliczek kierunkowych jest ich podatność na przekręcanie i zniszczenie, co sprawia, że wymagają one systematycznego monitoringu i uzupełniania.

Znaki R1, R2, R3 mogą być wykonane z metalu i mocowane specjalnymi obejmami do słupków, tak jak inne znaki drogowe. Słupki te muszą być odpowiednio zamocowane w gruncie (kotwa betonowa zagłębiona w ziemi na min. 50 cm we wcześniej przygotowanym wykopie).



Ozdobny słup metalowy z umieszczonymi na nim tabliczkami R3 we właściwej hierarchii (najpierw szlak międzynarodowy, potem krajowy). Okolice Pucka, fot. TREK, Marcin Szydąg

Dopuszcza się mocowanie znaków R1-R3 na odrębnych słupach lub na wszystkich istniejących znakach drogowych (z wyjątkiem znaków pierwszeństwa na skrzyżowaniu oraz znaków zakazu i nakazu), jeżeli nie powoduje to błędnego odczytania pozostałych znaków drogowych.

Znaki R1-R3 mogą być pokryte folią odblaskową, co sprawia, że są one widoczne również w nocy i gorszych warunkach atmosferycznych.

W przypadku znaków montowanych poza pasem drogowym często stosuje się tabliczki drewniane lub wykonane z tworzyw sztucznych. Zamiast słupków metalowych możliwe jest stosowanie słupków drewnianych. Trwałość takich konstrukcji jest niewiele mniejsza od znaków i słupków metalowych. Ogranicza również ryzyko kradzieży znaku i słupka przez „złomiarzy” oraz zwiększa estetykę oznakowania na obszarach leśnych.

Słupki drewniane należy mocować w gruncie z zastosowaniem kotew metalowych, w celu ograniczenia gnicia konstrukcji w kontakcie z ziemią. Wszystkie konstrukcje nośne powinny być trwale związane z gruntem (wkopane w ziemię i zabetonowane).



Prosto, czyli którędy? fot. TREK, Marcin Szydąg

W miarę możliwości należy dążyć do wykorzystywania istniejących konstrukcji nośnych znaków drogowych, na których dozwolone jest umieszczanie znaków rowerowych (ograniczenie kosztów oraz zajęcia pasa drogowego).

Wskazane jest też grupowanie znaków na jak najmniejszej liczbie słupów. Słupy mogą mieć charakter ozdobny (tzw. „rogacze”, czyli drewniane, rosochate i rozgałęzione słupy na których umieszczane są tabliczki znaków).

Przepisy prawa określają kwestie umieszczania znaków dość ogólnie. Pomocą służy tu instrukcja znakarska PTTK oraz dobre praktyki w tym zakresie, stosowane przez doświadczonych znakarzy.

Wskazane jest przy umieszczaniu znaków stosowanie następujących zaleceń:

- Znaki powinny być widoczne z większej odległości, ok. 50 metrów. Daje to rowerzyście czas na reakcję i dostosowanie prędkości jazdy do informacji na znakach;
- Znaki nie powinny być zbyt oddalone od drogi ani zastonięte przez drzewa i krzewy (umieszczać je należy w pasie drogowym);
- Znaki powinny być umieszczone licem prostopadle do osi drogi i kierunku jazdy. Jedynie w wyjątkowych przypadkach na prostych odcinkach dopuszcza się malowanie znaków i umieszczanie tabliczek równoległe do osi drogi;
- Na prostych odcinkach (dla ograniczenia kosztów) możliwe jest stosowanie obustronnego oznakowania tylko na jednej stronie drogi, przy zapewnieniu właściwej widoczności znaku z przeciwnego kierunku;
- Na prostych odcinkach znaki należy umieszczać co 200-300 metrów, chyba że brak jest zakrętów i skrzyżowań, wówczas rozmieszczenie może być znacznie rzadsze;



Przekręcona tabliczka znaku R1., fot. TREK, Marcin Szydąg

- W przypadku, gdy przebiega razem kilka szlaków, należy łączyć ich oznakowanie na wspólnych tabliczkach stosując hierarchię kolorów. Nie jest wskazane łączenie w ten sposób oznakowania szlaków krajowych i międzynarodowych;

- Przy wspólnym przebiegu kilku szlaków, wskazane jest łączenie znaków lub umieszczanie na wspólnych tabliczkach. Jeżeli na jednym słupku znajduje się kilka znaków, również należy stosować hierarchię kolorystyczną;
- W przypadku zmiany kierunku jazdy należy zastosować znak informujący o skręcie przed skrzyżowaniem/rozwidleniem oraz za skrzyżowaniem w odległości od 20 do 40-50 metrów, potwierdzający kierunek jazdy. Również na samym skrzyżowaniu można umieścić znak informujący o skręcie;
- Na rozwidleniu dróg równorzędnych należy używać tabliczki ze strzałką, w czytelny sposób wskazujący kierunek jazdy. Kierunek jazdy „prosto” na rozwidleniu zawsze stwarza problem dla rowerzysty, który nie umie często określić, która z dróg biegnie prosto, a która zakręca.

Znaki malowane

Malowanie znaków jest najtańszym sposobem oznakowania szlaku rowerowego. Znaki te są stosunkowo trwałe, a ich wykonanie proste.

Żywotność znaku malowanego wynosi od 3 do 5 lat. Po tym okresie szlak należy odnowić (odmalować).



Nieprawidłowo umieszczony znak szlaku (brak widoczności w okresie wegetacyjnym), fot. Tomasz Milewski

Przed rozpoczęciem malowania, szlak należy odpowiednio uzgodnić oraz przygotować dokumentację znakarską.



Zatarty w wyniku warunków atmosferycznych znak szlaku Greenway-Naszynik Północy oraz znak żółtego szlaku pieszego, Babilon, fot. TREK, Jacek Zdrojewski

Znaki malować można na drzewach, słupach i obiektach położonych w pobliżu pasa drogowego. Wskazane jest ich umieszczanie na drzewach o gładkiej korze. Dopuszcza się wygładzenie powierzchni ośnikiem lub urządzeniami mechanicznymi, bez uszkodzenia drzewa. Zabrania się umieszczania takich znaków na słupach wysokiego napięcia. W każdym przypadku, przed namalowaniem znaku wskazane jest uzgodnienie jego lokalizacji z właścicielem lub użytkownikiem gruntu.

Malowanie znaku wymaga najpierw jedno- lub dwukrotnego namalowania podkładu (białą farbą). Po przeschnięciu podkładu i upewnieniu się, że tło nie przebija przez farbę, możliwe jest naniesienie właściwej treści znaku z zastosowaniem szablonu.

Wskazane jest malowanie szlaku zgodnie z kierunkiem poruszania się rowerzysty, czyli przemieszczając się w obu kierunkach. Pozwala to dodatkowo zweryfikować czytelność i widoczność znaków.

Podobnie jak tabliczki kierunkowe, znaki powinny być malowane licem prostopadle do kierunku jazdy po prawej stronie. W przypadku, gdy brak jest odpowiedniego obiektu na właściwej stronie drogi oraz zapewniona jest widoczność z obu kierunków, dopuszcza się malowanie znaków po przeciwnej stronie. Na prostych odcinkach możliwe jest również malowanie znaków równoległe do osi jezdni.

Dla szlaków malowanych stosuje się analogiczną jak w przypadku tabliczek R1-R3 hierarchię kolorystyczną i zasadę łączenia znaków. Raczej nie należy stosować znaków malowanych w przypadku szlaków międzynarodowych.

Optymalnym rozwiązaniem jest połączenie znaków malowanych z tabliczkami znaków R1-R3, umieszczonymi na skrzyżowaniach oraz kluczowych miejscach. Pozwala to na zapewnienie lepszej czytelności oznakowania w przypadku zniszczenia / zatarcia poszczególnych znaków.



Uszkodzony przez samochód znak i słupek typu R3, Męcikał.
fot. TREK, Jacek Zdrojewski

W przypadku likwidacji szlaku lub zmiany jego przebiegu należy zamalować niepotrzebne znaki farbą w kolorze szarym, co sprawi, że stary przebieg szlaku nie wprowadzi nikogo w błąd.



Znak typu R3 w naturalny sposób zniszczony przez warunki atmosferyczne, Konarzyń. fot. TREK, Jacek Zdrojewski

Elementem oznakowania szlaków rowerowych są również znaki drogowe o charakterze ostrzegawczym – znak A24 „uwaga rowerzyści”, który umieszcza się w pobliżu miejsc, w których szlak łączy się z drogą publiczną lub ją przecina.

Odpowiednio oznakowane powinny być również przejazdy rowerowe oraz drogi rowerowe. Wskazane jest w pierwszej kolejności wykorzystywanie do umieszczania tabliczek R1, R2, R3 znaków związanych z rowerami, np. C13 lub A24.

Koszty utworzenia i utrzymania szlaków

W zależności od zakresu prac, koszty wytyczenia szlaków kształtują się od 50 do 200 zł za km (projekty organizacji ruchu, uzgodnienia, dokumentacja techniczna). Na cenę wpływa w szczególności zakres uzgodnień, stopień szczegółowości dokumentacji, konieczność zakupu odpowiednich map ewidencyjnych i wiele innych czynników.



Przykład zniszczenia oznakowania w wyniku wycinki drzew, okolice Słupska, fot. TREK, Marcin Szydagis

Koszty znakowania wynoszą od poniżej 200 zł za km (w przypadku szlaków malowanych) do nawet ponad 1000 zł za km w przypadku oznakowania tabliczkami R1-R3 oraz ustawianiu słupków nośnych.

Żywotność szlaku związana z trwałością oznakowania wynosi zwykle 3 do 5 lat, co oznacza, że niezbędne jest ponoszenie znacznych kosztów odtworzeniowych przez cały okres funkcjonowania szlaku. Znaki ulegają niszczeniu z uwagi na czynniki atmosferyczne, akty wandalizmu, kradzieże oraz uszkodzenia przez pojazdy. Wycinka drzew może być również przyczyną zniknięcia znaków malowanych.

Częstym błędem jest ograniczenie się twórcy szlaku do oszacowania jedynie jednorazowych nakładów na wykonanie oznakowania. Powoduje to szybką degradację szlaku oraz przyczynia się do antypromocji obszaru. Źle oznakowany lub niekompletnie oznakowany szlak jest niezwykle frustrujący dla rowerzysty, oczekującego od oznakowania przede wszystkim kompletności i wygody.

Dla obliczenia nakładów odtworzeniowych przyjmując można stawkę amortyzacji 20% rocznie i podobną kwotę na działania związane z odtworzeniem oznakowania.

Właściwe utrzymanie szlaku polega na:

- stałym (min. 2x do roku) monitoringu stanu oznakowania. Wskazane jest przeprowadzenie takiego audytu przed sezonem turystycznym (marzec-kwiecień) oraz pod koniec sezonu (wrzesień);
- bieżącym uzupełnianiu i konserwacji oznakowania w trakcie audytu, polegającym na oczyszczeniu znaków, podmalowaniu nieczytelnych znaków, dokręcenie śrub mocujących tabliczki i ew. poprawienie przekręconych znaków;
- dokonywaniu okresowych remontów oznakowania, dokonywanym przed sezonem, przez ekipę techniczną (po zamówieniu i zakupieniu brakujących elementów oznakowania, w oparciu o wnioski z audytu wiosennego).



Uszkodzony (częściowo urwany z mocowania) znak typu R1, okolice Czernicy w Borach Tucholskich, fot. TREK, Jacek Zdrojewski

Szlaki turystyczne wymagają systematycznej opieki i nadzoru, ponieważ oznakowanie jest wrażliwe na czynniki niszczące, w szczególności akty wandalizmu i kradzieże. Dlatego należy o nie dbać tak, jak o pozostałe elementy infrastruktury turystycznej.

Model zarządzania szlakami turystycznymi

W Polsce przepisy dotyczące szlaków turystycznych precyzują podstawowe zagadnienia techniczne oraz sposób ich tworzenia (uzgodnienia).

Kwestie ochrony prawnej znaków ujęte są w Kodeksie Cywilnym, a niszczenie znaków stanowi wykroczenie ścigane z mocy prawa.



Sieć Kociewskich Tras Rowerowych – ponad 800 km szlaków na terenie trzech powiatów, zarządzana przez LOT Kociewie. Fot. Jarosław Wojciechowski.

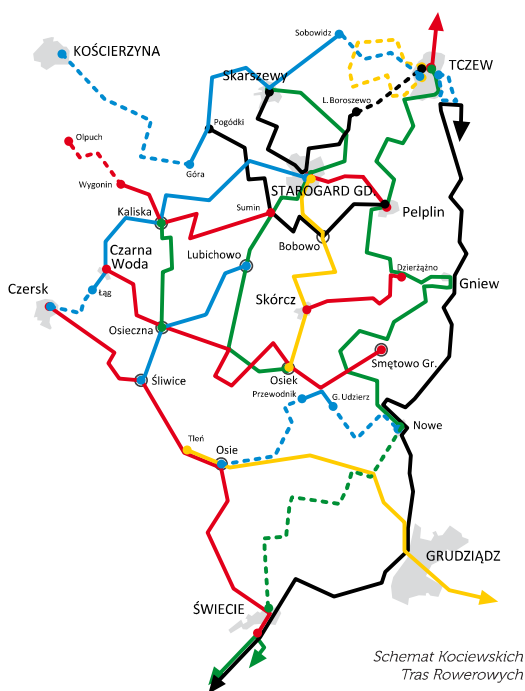
Nie są natomiast określone kwestie odpowiedzialności za utrzymanie szlaków. Brak systemu centralnego finansowania spowodował upadek tradycyjnego modelu odnawiania, wytyczania i konserwacji szlaków, które realizowało w znacznej mierze PTTK.

Obecnie panuje w tym zakresie pełna dowolność, co sprawia, że wiele szlaków nie jest odnawianych lub jest tworzona w sposób niewłaściwy.

Wypracowanie zasad współpracy w tym zakresie jest możliwe jedynie poprzez współpracę samorządów lokalnych (szczebla powiatowego i gminnego), samorządu województwa, lokalnych organizacji turystycznych, regionalnych or-

ganizacji turystycznych oraz innych podmiotów, które posiadają środki i narzędzia, pozwalające na tworzenie szlaków turystycznych (np. Lokalne Grupy Działania czy nadleśnictwa).

W praktyce model taki funkcjonuje w regionie pomorskim jedynie na części obszaru Kociewia, gdzie Lokalna Organizacja Turystyczna KOCIEWIE poprzez zawarte z samorządami umowy i porozumienia z innymi instytucjami dba i odnawia sieć szlaków turystycznych o długości ponad 800 kilometrów.



SYSTEMY CERTYFIKACJI I STANDARYZACJI

EUROVELO



Mapa sieci tras EuroVelo Źródło: www.ecf.com

EuroVelo to nazwa sieci długodystansowych tras rowerowych, których rozwój jest koordynowany przez Europejską Federację Cyklistów (ECF – European Cyclists' Federation). Sieć ta obejmuje obecnie 14 tras o łącznej długości ok. 70 000 km. Postępowanie się znakiem „EuroVelo” wymaga zgody właściciela marki, jakim jest ECF, oraz przejścia odpowiedniego audytu.

Trasy sieci EuroVelo muszą spełniać określone przez Federację, wysokie standardy techniczne, zapewniające wygodne i bezpieczne przemieszczanie się rowerzystów na długich dystansach.

W regionie pomorskim przedstawicielem Federacji jest Pomorskie Stowarzyszenie Wspólna Europa (www.pswe.org).



Logo sieci EuroVelo. Źródło: www.ecf.com



Logo sieci tras EuroVelo.
Źródło: broszura „EuroVelo”,
wydawca: ECF Mapa sieci
tras EuroVelo
Źródło: www.ecf.com

ERROR: syntaxerror
OFFENDING COMMAND: --nostringval--

STACK:

55
276
1