

# **MINISTERSTWO SPORTU I TURYSTYKI**

## **Informacja na temat turystyki rowerowej w Polsce**

Warszawa, 25 października 2013 r.

Turystyka rowerowa już od kilkunastu lat jest jedną z najprężniej rozwijających się dziedzin turystyki w Europie. Aktywny wypoczynek na rowerze, który staje się coraz bardziej popularny wśród mieszkańców całego świata, doskonale wpisuje się w filozofię zdrowego i aktywnego trybu życia. Turystyka rowerowa włącza się również w nurt turystyki zrównoważonej, której podstawowym celem jest zintegrowanie działalności turystycznej z celami ochrony przyrody, a także kształtowaniem nowych postaw i zachowań turystów oraz organizatorów ruchu turystycznego.

Rozwój turystyki i rekreacji rowerowej także w **Polsce** notuje w ostatnich latach niespotykaną dynamikę. W wielu miastach i regionach budowane i wytyczane są ścieżki i trasy rowerowe, promowany jest zdrowy styl życia, a co za tym idzie rower jako sposób aktywnego spędzania wolnego czasu oraz jako środek codziennej komunikacji. W całym kraju coraz częściej organizuje się także wiele różnego rodzaju imprez rowerowych.

Proces budowania świadomości zalet turystyki rowerowej, który rozpoczął się w Polsce przed niespełną dekadą, sprawił, że ze szlaków rowerowych korzysta bardzo wielu miłośników dwóch kółek. Ważne jest, aby **podejmowane działania** na rzecz poprawy jakości lokalnych i regionalnych polityk rowerowych z każdym rokiem przyciągały coraz większe rzesze mieszkańców i turystów na krajowe szlaki. Należą do nich m.in. poprawa jakości tras ruchu rowerowego poprzez rozwój szlaków rowerowych, poprawa ich nawierzchni oraz tworzenie niezbędnej infrastruktury, rozwiązywanie problemów pojawiających się na styku tras ruchu rowerowego z innymi rodzajami ruchu w celu poprawy bezpieczeństwa turystów, a także intensywna promocja turystyki rowerowej w Polsce.

Bez wątpienia wiele jest jeszcze w tej dziedzinie do zrobienia. Szukając **szans rozwoju** turystyki rowerowej, należy szczególną uwagę poświęcić realizacji projektów infrastrukturalnych. Konieczne jest korzystanie z dobrych praktyk innych krajów w rozwoju i wspieraniu inicjatyw rowerowych tak, by w Polsce mógł rozwinąć się bezpieczny, spójny, dobrze przygotowany i oznakowany system lokalnych, regionalnych, krajowych i międzynarodowych szlaków rowerowych.

***Dokumenty strategiczne: „Kierunki rozwoju turystyki do 2015 r.” oraz „Program rozwoju turystyki do 2020 r.”.***

Turystyka aktywna, a w szczególności turystyka rowerowa stanowi istotny element opracowanego w Ministerstwie Sportu i Turystyki rządowego dokumentu strategicznego „Kierunki rozwoju turystyki do 2015 r.”. Potrzeba zrównoważonego rozwoju turystyki

obszarów miejskich, jak i całego kraju jest założeniem kluczowym i jako takie powinno wyznaczać skalę podejmowanych działań. Tworzenie nowych produktów turystyki aktywnej nawiązujących do wyróżniających się cech regionów, ich promocja oraz rozwój infrastruktury turystycznej przyczynią się do poprawy konkurencyjności Polski na światowej mapie destynacji turystycznych oraz do spełnienia rosnących wymagań klientów.

Także w założeniach do nowego dokumentu strategicznego „Program rozwoju turystyki do 2020 r.” znajduje się informacja na temat rozwoju infrastruktury rowerowej, który ma być jednym z zadań realizacji przyjętych celów operacyjnych.

Wyznacznikiem i stymulatorem atrakcyjności i konkurencyjności tworzonych produktów turystycznych jest **budowa marki przyjaznej środowisku**, jako integralnego elementu wizerunku turystycznego Polski. Dlatego też wspieranie turystyki rowerowej w świetle założeń strategicznych jest działaniem niezwykle istotnym i koniecznym. Propagowane powinny być proekologiczne powiązania transportowe tak, aby wraz ze wzrostem atrakcyjności przyrodniczej obszaru, wzrastał udział turystów korzystających z proekologicznych form przemieszczania się.

### ***Odpowiednia infrastruktura***

Niezbędnym warunkiem wzmocnienia konkurencyjności nowych produktów turystycznych jest rozwój odpowiedniej infrastruktury, umożliwiającej sprawne i bezpieczne korzystanie z takich produktów oraz łączenie szlaków w sieć. Infrastruktura ta musi cechować się odpowiednim standardem, dostępnością komunikacyjną, a także spójnością w stosunku do zakładanej koncepcji produktu i jego marki. Oprócz podstawowej infrastruktury noclegowo-gastronomicznej, niezbędny jest także rozwój wielu elementów infrastruktury towarzyszącej, podnoszącej atrakcyjność szlaków.

### ***Rower na co dzień***

Czynnikiem sprzyjającym rozwojowi turystyki rowerowej, a także wszelkich form turystyki jest prowadzenie polityki promocji korzystania z roweru w codziennych przejazdach, zwłaszcza na obszarach zurbanizowanych. Racjonalna polityka rowerowa, wykorzystująca coraz łatwiej dostępne praktyki takich krajów jak Holandia, Dania i Niemcy przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu, a tym samym atrakcyjności Polski jako destynacji turystycznej. Wnioskiem jest więc, iż turystyka rowerowa może się właściwie rozwijać bazując na promocji ruchu rowerowego w codziennych przejazdach.

Wraz z rozwojem techniki **rowery** stają się coraz lepsze i wygodniejsze. Nie zanieczyszczają środowiska, są ciche, ekonomiczne, dostępne dla wszystkich członków rodziny. Rowery są szybsze niż samochód na krótkich trasach miejskich i mogą w znacznym stopniu zastąpić samochód, przyczyniając się bezpośrednio do rozładowania korków. Nie należy zatem pomijać potencjału roweru ani w odniesieniu do codziennych przejazdów do pracy lub do szkoły, ani w odniesieniu do innych typów przejazdów.

Rower doskonale wpisuje się w ogólną politykę miast i korzystanie z niego nie obciąża znacząco domowego budżetu przeciętnego obywatela. W broszurze Komisji Europejskiej „Miasta rowerowe miastami przyszłości” wskazano, iż 64% mieszkańców Europy uważa, że rower powinien być traktowany preferencyjnie w stosunku do samochodu. Nie oznacza to, że 64% Europejczyków jest gotowych korzystać codziennie z roweru, jest to jednak dowód na to, że rower może także przyczynić się do powszechnej polityki mobilności.

Potencjał popytu na turystykę rowerową związany jest z poziomem rozwoju społeczno-gospodarczego danego kraju (im wyższy, tym większe zapotrzebowanie) oraz z tradycją w zakresie uprawiania kolarstwa i turystyki rowerowej.

## SZLAKI ROWEROWE W POLSCE

Szacuje się, iż w Polsce jest obecnie ok. 20 tys. km oznakowanych szlaków rowerowych. Jednak pomimo ich długości, większość z nich nie jest odpowiednio przygotowana i dostosowana do potrzeb turystów rowerowych.

### **Podstawowe wady szlaków turystycznych w Polsce:**

- krótkie trasy, maksymalnie jednodniowe,
- brak dłuższych spójnych ciągów nadających się na dłuższy wypoczynek,
- brak podstawowej infrastruktury towarzyszącej szlakom rowerowym: stojaków na rowery, punktów postojowych, sanitariatów,
- oznakowanie i tablice informacyjne są niejednorodne,
- brak integracji z komunikacją zbiorową – wymagają dojazdu,
- trasy nie są dostosowane do ewakuacji w nagłych sytuacjach kryzysowych, takich jak awaria roweru, kontuzja turysty, załamanie pogody itp.

Odpowiednia i **wzorcową infrastrukturą rowerową** powinna być oparta na pięciu wymogach **CROW** (Holenderska Organizacja Standaryzacyjna): spójności, bezpośredniości, bezpieczeństwa, wygody i atrakcyjności:

- **Spójność:** 100% źródeł i celów jest dostępnych dla rowerów, można zatem powiedzieć, że rower jest środkiem transportu „od drzwi do drzwi”.
- **Bezpośredniość:** współczynnik wydłużenia nie większy niż 1,3 (130%). Oznacza to, że rowerzysta pokonując kilometrowy odcinek z punktu A do B nie powinien nadłożyć więcej niż 300 metrów, by dostać się z punktu wyjściowego do celu podróży.
- **Wygoda:** nie więcej niż 15 sekund zatrzymania na kilometr trasy, brak przewyższeń oraz oporów toczenia, spowodowanych na przykład nieodpowiednią nawierzchnią.
- **Bezpieczeństwo:** minimalizacja kolizji, możliwość bezpiecznego zaparkowania roweru.
- **Atrakcyjność:** estetyka, funkcje usługowe, bezpieczeństwo społeczne.

**Ważnymi elementami infrastruktury rowerowej są:**

- wydzielone drogi rowerowe,
- pasy rowerowe na jezdni, utwardzone pobocza,
- utwardzone żwirem drogi i ścieżki leśne,
- urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego (azyty, szykany, progi spowalniające),
- kładki, tunele i inne skróty,
- stojaki dla rowerów przy IT, gastronomii, plaży itp.
- oznakowanie, tablice informacyjne,
- wiaty, miejsca odpoczynku.

Poza niezbędną właściwą i bezpieczną infrastrukturą rowerową i turystyczną, bardzo istotnym czynnikiem rozwoju szlaków rowerowych jest także współpraca zarządców dróg różnych szczebli oraz administracji terenowej, aby wspólnie tworzyć warunki dla ruchu rowerowego w regionach. Ważnym elementem jest także integracja sieci szlaków rowerowych z komunikacją zbiorową: lokalną i dalekobieżną, czyli m.in. z transportem kolejowym, a także innymi prośrodowiskowymi formami transportu zbiorowego zarówno na trasach dojazdowych do terenów atrakcyjnych turystycznie oraz w ich obrębie.

## Szlaki rowerowe wytyczone i znakowane przez PTTK

Ponad 16 tys. z około 20 tys. km szlaków rowerowych w Polsce to szlaki wytyczone, oznakowane i konserwowane przez oddziały Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego. Zdecydowana większość szlaków rowerowych wytyczonych i oznakowanych przez PTTK bazuje na istniejącej infrastrukturze drogowej wykorzystując wszelkie dostępne połączenia komunikacyjne. Ze względu na brak odpowiednich środków PTTK nie podejmuje inwestycji mających na celu podniesienie standardu wytyczonych szlaków, koncentrując działania głównie na konserwacji istniejącego oznakowania.

## Trasy Rowerowe POLSKI WSCHODNIEJ

W ramach realizowanego w latach 2007-2013 **Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej**, jedną z osi priorytetowych jest zrównoważony rozwój potencjału turystycznego opartego o warunki naturalne. W ramach tego priorytetu wyznaczono 2 działania: V.1 promowanie zrównoważonego rozwoju turystyki oraz V.2 **Trasy rowerowe**.

„Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej” to pięć projektów regionalnych, które utworzą spójną trasę rowerową biegnącą przez pięć województw: lubelskie (ok. 350 km), podkarpackie (ok. 430 km), podlaskie (ok. 590 km), świętokrzyskie (ok. 190 km) i warmińsko-mazurskie (ok. 420 km). Będzie ona przeprowadzona przez atrakcyjne obszary, m.in. miejsca cenne przyrodniczo, zabytki, ważne węzły komunikacyjne, przesiadkowe. W projekcie zaplanowano modernizację już istniejących tras rowerowych, budowę nowych, wykorzystanie istniejących dróg o niewielkim natężeniu ruchu, utworzenie sieci miejsc postojowych i odpowiednie oznakowanie całego szlaku.

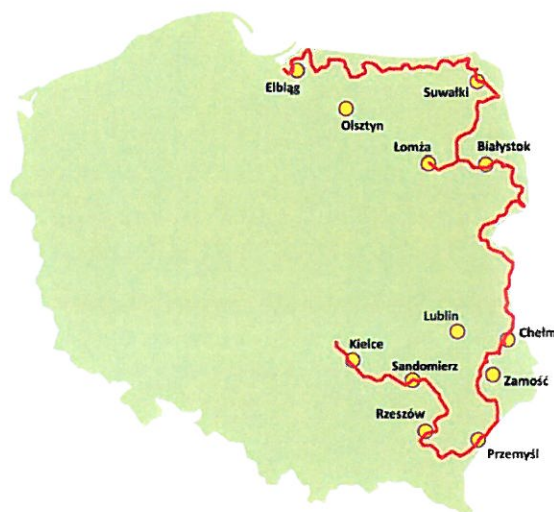


Województwa objęte programem Rozwój Polski Wschodniej

Dla Polski Wschodniej rozwój turystyki rowerowej będzie znaczącym czynnikiem rozwoju lokalnego, z wykorzystaniem istniejącego potencjału, m.in. dużych naturalnych walorów

krajoznawczo – turystycznych i przyrodniczych, a także szlaków pielgrzymkowych do miejsc kultu religijnego. Trasy rowerowe poprowadzone przez wartościowe przyrodniczo i kulturowo tereny w makroregionie to możliwość rozwoju turystyki specjalistycznej. Tak więc **celem projektu jest:**

- wywołanie impulsu do rozwoju i promowania turystyki rowerowej,
- dostosowanie i rozbudowa lokalnej bazy turystycznej, rozwój małej przedsiębiorczości ze specjalnym uwzględnieniem agroturystyki,
- aktywizacja społeczna w regionie, restrukturyzacja zawodowa na wsi,
- otwarcie nowych możliwości spędzania wolnego czasu oraz aktywnego i atrakcyjnego wypoczynku w granicach makroregionu,
- ochrona miejsc cennych przyrodniczo przed nieskoordynowanym ruchem turystycznym,
- poprawa dostępności miejsc atrakcyjnych turystycznie, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpiecznego dojazdu.



**Projekt składa się z dwóch komponentów:**

- ✓ wytyczanie i oznakowanie tras rowerowych oraz budowa, rozbudowa i modernizacja dróg (ścieżek) dla rowerów o utwardzonej nawierzchni, które umożliwią bezpieczne przemieszczanie się turysty rowerowego oraz połączą miejsca kluczowe z punktu widzenia ruchu rowerowego (dworce kolejowe, autobusowe, parkingi, atrakcje turystyczne),
- ✓ budowa i montaż podstawowej infrastruktury towarzyszącej tj. stojaków na rowery, wiat postojowych, wiat widokowych, itp. oraz innych urządzeń niezbędnych do

zapewnienia bezpiecznego przejazdu po drogach (ścieżkach) rowerowych realizowanych w ramach programu.

### **Realizacja projektu**

W roku 2008 rozpoczęto realizację całego projektu. Opóźnienie w przyjęciu studium wykonalności spowodowało, iż rozpoczęcie prac budowlanych na poszczególnych odcinkach trasy rowerowej było możliwe po przygotowaniu niezbędnej dokumentacji technicznej. Cała trasa ma być oddana do użytku w połowie 2015 r. Budżet projektu to **50 milionów Euro**.

#### **➤ Nowe oznakowanie szlaków rowerowych w Polsce**

Ważnym faktem dla przestrzeni turystycznej jest wejście w życie rozporządzeń dotyczących **nowego oznakowania szlaków rowerowych w Polsce** (przykłady nowego oznakowania w załączeniu).

W dniu 14 sierpnia 2013 r. weszły w życie rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 24 lipca 2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2013 r. poz. 890) oraz Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 19 lipca 2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. z 2013 r. poz. 891) określające nowe oznakowanie na drogach i szlakach rowerowych.

Nowe przepisy wprowadzają znaki, które pozwolą w sposób czytelny i jednoznaczny przekazać rowerzyście informacje dotyczące szlaku rowerowego, jego rzeczywistego przebiegu, zmiany kierunku oraz występujących na nim utrudnień. Dzięki konstrukcji nowego systemu znakowania szlaków rowerowych w Polsce uzyska się m.in. możliwość spójnego i czytelnego oznakowania tras rowerowych stanowiących kontynuację tras przebiegających przez państwa graniczące z Polską (np. w ramach systemu EuroVelo), jak również tworzenia szlaków ponadregionalnych, które są planowane do realizacji w najbliższych latach. Usystematyzowane oznakowanie szlaków rowerowych służyć będzie m.in. realizowanym obecnie, w ramach PO RPW 2007-2013, projektem pn. **Trasy Rowerowe w Polsce Wschodniej**.


Realizacja projektu zakłada spójność z dokumentami strategicznymi i planami dotyczącymi rozwoju turystyki oraz strategiami rozwoju województw. Zakłada się komplementarność



z innymi ogólnopolskimi programami operacyjnymi oraz regionalnymi programami operacyjnymi.

### **Szlaki rowerowe sieci GREENWAYS**

Zielone Szlaki – Greenways realizowane przez Fundację Partnerstwo dla Środowiska są doskonałym przykładem dobrych praktyk w rozwoju i promocji szlaków turystycznych w Polsce, których założenia oparto na wspólnych celach zrównoważonego rozwoju i zrównoważonej turystyki. Zielone szlaki popularyzują niezmotoryzowane formy transportu i komunikację publiczną, przyczyniając się do promocji zdrowego stylu życia i wpływając na rozwój form turystyki przyjaznej dla środowiska. Powstawanie zielonych szlaków inicjuje również rozwój usług związanych z turystyką i wpływa na rozwój lokalnej infrastruktury turystycznej. Do zielonych szlaków Greenways w Polsce zaliczają się szlaki:

-  **Bursztynowy Szlak Greenways** Budapeszt-Kraków (Polska, Słowacja, Węgry)  
oraz projektowany Kraków-Gdańsk, wraz z lokalną pętlą Zielonym Szlakiem Nowa Huta-Dłubnia(szlak miejski) w Krakowie Nowej Hucie
-  **Kraków-Morawy-Wiedeń Greenways** (Polska, Republika Czeska, Austria)  
oraz Brno-Wiedeń Greenway
-  **Zielony Rower - Greenway Karpaty Wschodnie** (Polska, Słowacja, Ukraina)
-  **Szlak Odry** (Polska)
-  **Greenway Naszyjnik Północy** (Polska)
-  **Podlaski Szlak Bociani** (Polska)



## Szlaki rowerowe sieci EUROVELO

Europejska sieć dróg rowerowych EUROVELO to projekt Europejskiej Federacji Cyklistów (ECF), realizowany we współpracy z krajowymi centrami koordynacyjnymi EuroVelo, którego założeniem jest stworzenie sieci wysokiej jakości dróg rowerowych łączących wszystkie kraje w Europie. System EuroVelo w roku 2013 to 13 europejskich turystycznych tras rowerowych. Całkowita długość szlaków ma wynosić w całej Europie ponad 60 tys. km, do tej pory zbudowano ponad 20 tys. km.

Szlaki te mają służyć promocji ruchu rowerowego w skali lokalnej, ale też obsługiwać dalekodystansowe międzynarodowe szlaki rowerowe. Celem EuroVelo jest zachęcenie ludzi do częstszego podróżowania rowerem zamiast samochodem, nie tylko na trasach długodystansowych, ale przede wszystkim lokalnie - do szkoły, pracy, na zakupy czy dla relaksu.

Sieć szlaków EuroVelo jest doskonałym instrumentem promocji zrównoważonego gospodarczo, środowiskowo i społecznie sposobu podróżowania i stanowi doskonałe zaplecze

dla realizacji szeroko rozumianej aktywnej ekorekreacji. Udział państw europejskich w projektach dotyczących EuroVelo wpływa istotnie na poprawę jakości szlaków rowerowych oraz rozwój regionalny w zakresie infrastruktury i usług turystycznych. Ma to szczególne znaczenie dla lokalnej ekonomii regionów o niskim stopniu rozwoju gospodarczego.

Budowa ścieżek EuroVelo jest prowadzona przez państwowe, regionalne i lokalne organy władzy oraz organizacje pozarządowe we wszystkich krajach Europy. Międzynarodowy status szlaków wybranych na fragment sieci EuroVelo pomaga w zdobyciu funduszy i poparcia politycznego dla budowy. Jedynie szlaki zaakceptowane przez koordynatora EuroVelo mają prawo do używania tej nazwy; jest to ważny symbol jakości zarówno dla rowerzysty, jak i promotora szlaku. Europejska Federacja Cyklistów przewiduje, że sieć tras EuroVelo będzie finansowana w ramach różnych programów wspieranych przez Unię Europejską.

#### **Trasy EuroVelo spełniają następujące kryteria:**

- powstają w oparciu o istniejące lub planowane trasy krajowe i regionalne, w państwach uczestniczących w projekcie,
- jedna trasa przebiega co najmniej przez 2 kraje,
- minimalna długość trasy wynosi 1000 km,
- łatwa w komunikacji i rozpoznawalna na skalę międzynarodową marka (potencjał marketingowy),
- gotowe plany wdrożeniowe (plan projektu, biznesplan, partnerzy),
- na całej długości trasy dwukierunkowe oznakowanie, zgodne z przepisami obowiązującymi w danych krajach i/lub regionach,
- oznakowanie uzupełnione tablicami informacyjnymi EuroVelo, stosownie do zaleceń Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (UNECE) i ECF.

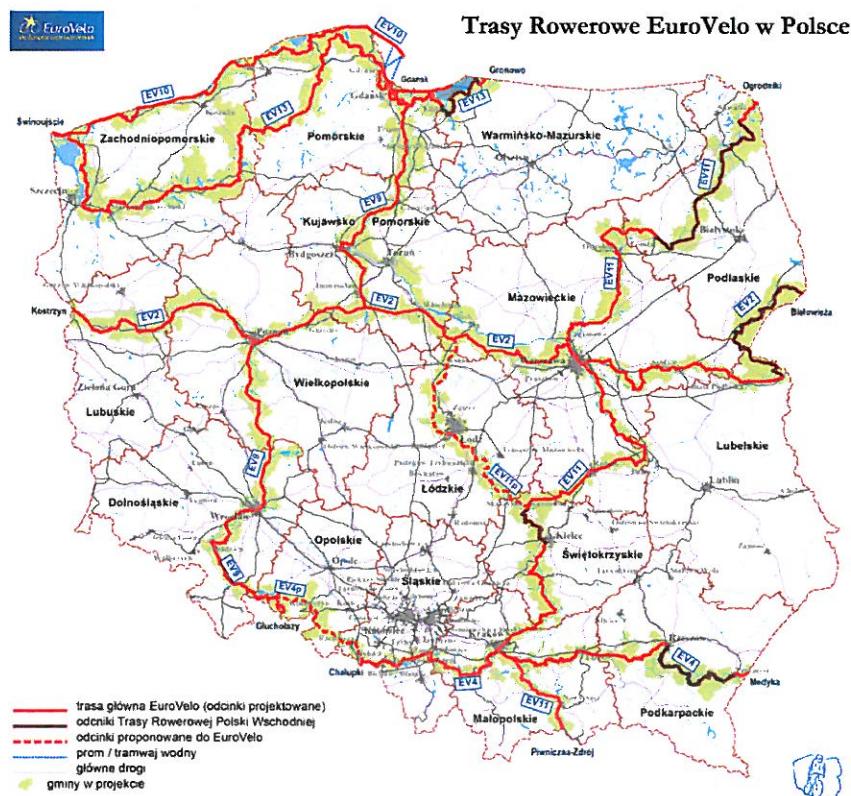
Sieć EuroVelo powinna być ukończona przed rokiem 2020, zgodnie z planem wdrożeniowym opracowanym przez ECF.

#### **➤ EuroVelo w Polsce**

Za rozwój sieci EuroVelo w Polsce odpowiedzialni są Krajowi Koordynatorzy, wyznaczeni przez Europejską Federację Cyklistów. Koordynatorem Krajowym w Polsce Północnej jest Pomorskie Stowarzyszenie Wspólna Europa (PSWE), natomiast dla Polski Środkowej

i Południowej Koordynatorem jest M&G Consulting Marketing. Zadaniem koordynatorów jest zintegrowanie Jednostek Samorządu Terytorialnego, przeprowadzenie niezbędnych analiz w celu promocji projektu zgodnie z wytycznymi i standardami EuroVelo oraz koordynacja jego wykonania.

**Na terenie Polski zaprojektowano odcinki sześciu tras rowerowych systemu EuroVelo (w sumie ponad 5000 km szlaków rowerowych na terenie Polski):**



1. **EV2: Szlak Stolic:** Galway (Irlandia) - Londyn - Haga - Munster - Berlin - Poznań - Warszawa - Mińsk – Moskwa
2. **EV4:** Roscoff, Bretania (Francja) - Akwizgran - Frankfurt - Praga - Brno - Kraków - Lwów – Kijów
3. **EV9: Bałtyk – Adriatyk:** Gdańsk - Poznań - Wrocław - Brno – Triest
4. **EV10: Szlak Wokół Bałtyku:** Kopenhaga - Szczecin - Gdańsk - Kłajpeda - Ryga - Tallin - Petersburg - Helsinki - Haparanda - Sztokholm – Kopenhaga

EuroVelo 10 w Polsce oznaczony jest obecnie jako Zielony Szlak Rowerowy R10. Prowadzi głównie drogami leśnymi oraz mało uczęszczanymi asfaltowymi, ale zdarzają się też błotniste ścieżki, jak i drogi wojewódzkie. Wbrew nazwie "Europejska nadmorska

trasa rowerowa" bardzo często odchodzi od linii brzegowej na kilkanaście kilometrów. Obecnie szlak ten nie posiada certyfikacji ECF oraz oznakowania EuroVelo.

5. **EV11: Szlak Europy Wschodniej:** Nordkapp (Norwegia) - Helsinki - Tallin - Wilno - Warszawa - Kraków - Koszyce - Belgrad - Skopje – Ateny
6. **EV13: Szlak Żelaznej Kurtyny:** Kirkenes – Rezowo - **projektowana** szósta trasa.

### **EuroVelo 13 - Szlak Żelaznej Kurtyny**

Szlak EV13 pn. Szlak Żelaznej Kurtyny, podobnie jak inne szlaki EuroVelo na obszarze Polski, nie jest wyznakowany w terenie. Niejasny jest także jego ostateczny przebieg. Jego inicjatorem i pomysłodawcą jest europarlamentarzysta Michael Cramer, natomiast na koordynatora budowy tego szlaku w Polsce zostało wyznaczone przez ECF **Pomorskie Stowarzyszenie Wspólna Europa**.

Szlak EV13 na obszarze Polski ma obecnie 2 alternatywne trasy przebiegu. Pierwsza przebiega wzdłuż linii brzegowej Morza Bałtyckiego, pokrywając się z wytyczonym już szlakiem EV10, biegnącym wzdłuż wybrzeża. Druga, alternatywna trasa przebiega w odległości do 100 km na południe od wybrzeża. Została ona wytyczona i przygotowana w ramach unijnego projektu, przeprowadzonego w roku 2011 przez PSWE wspólnie z ECF oraz wieloma organizacjami rowerowymi, zainteresowanymi rozwojem turystyki rowerowej w regionie. Obecnie trwają prace nad doprecyzowaniem ostatecznego przebiegu tego szlaku.

Prognozy skali korzystania z fragmentów Szlaku EV13 zakładają, że jego polski odcinek: od granicy z Niemcami do granicy z okręgiem kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej ma szansę stać się jednym z najczęściej odwiedzanych odcinków.

Obecnie złożony został przez Europejską Federację Cyklistów wniosek do KE o środki unijne na projekt mający na celu promocję i stworzenie kompleksowych produktów turystycznych na Szlaku Żelaznej Kurtyny o wartości ponad 300 tys Euro. W projekcie, na wniosek Ministerstwa Sportu i Turystyki, weźmie udział Polska Organizacja Turystyczna. Wniosek ma zostać rozpatrzony do końca 2013 r.

#### **➤ EuroVelo w TEN-T**

W ostatnich latach **Unia Europejska** podjęła działania na rzecz rozwoju turystyki rowerowej w Europie. Jednym z nich było podjęcie przez Parlament Europejski w 2012 r., dzięki aktywności Europejskiej Federacji Cyklistów, prac nad przyszłą polityką transportową Unii

Europejskiej uwzględniając postulaty dotyczące włączenia europejskiej sieci szlaków rowerowych EuroVelo do transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T jako jej oddzielnego komponentu.

W związku z toczącymi się pracami nad „Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T”, 18 grudnia 2012 r. omawiany projekt dokumentu legislacyjnego był przedmiotem debaty w PE. W ramach tego procesu sformułowano propozycje zapisów o włączeniu w ograniczonej formie do sieci TEN-T informacji o szlakach rowerowych EuroVelo.

Ministerstwo Sportu i Turystyki, doceniając znaczenie ruchu rowerowego dla zrównoważonego rozwoju turystyki oraz alternatywnych ekologicznych form transportu, poparło inicjatywę zawarcia w rozporządzeniu zapisów dotyczących sieci EuroVelo. Ze względu na rozbieżne cele obydwu sieci, zapisy docelowo nie dotyczą jednak włączenia sieci EuroVelo jako integralnego elementu sieci TEN-T. W obecnej formie **zapis o EuroVelo zawarto w preambule** i dotyczy **obiektów inżynierii lądowej** (mosty, tunele), jako niezbędnej infrastruktury rowerowej na stykach 2 sieci - TEN-T oraz Eurovelo:

**Pkt 8 preambuły do projektu rozporządzenia PE i Rady UE ws. unijnych wytycznych dotyczących rozwoju sieci TEN-T brzmi:**

*Wdrażając przedsięwzięcia będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, należytną uwagę należy poświęcić szczególnym uwarunkowaniom każdego odpowiedniego przedsięwzięcia. O ile to możliwe, należy korzystać z synergii z innymi strategiami politycznymi, na przykład z aspektami turystycznymi, przez włączenie obiektów inżynierii lądowej, takich jak mosty lub tunele do infrastruktury rowerowej długodystansowych szlaków rowerowych, takich jak trasy EuroVelo.*

*AM 5 TRAN (Recital 8a (new): (8a) When implementing projects of common interest on the TEN-T, due consideration should be given to the particular circumstances of the individual project. Where possible, synergies with other policies should be exploited, for instance with tourism aspects by including on civil engineering structures such as bridges or tunnels bicycle infrastructure for long-distance cycling paths like the EuroVelo routes.*

W czerwcu 2013 r. zakończył się proces przygotowania projektu rozporządzenia przez Radę Unii Europejskiej. Natomiast na przełomie października/listopada projekt ten zostanie rozpatrzony podczas obrad PE.

## WIŚLANA TRASA ROWEROWA

Wśród planowanych i wciąż niezrealizowanych tras rowerowych o zasięgu ogólnopolskim na szczególną uwagę zasługuje projekt ponad 1000-kilometrowej **Wiślanej Trasy Rowerowej**. Przedsięwzięcie zakłada wybudowanie drogi rowerowej o wysokim standardzie i bogatym zapleczu infrastrukturalnym, biegnącej na obszarze 8 województw wzdłuż najważniejszej z polskich rzek. Całkowicie wyłączona z ruchu zmotoryzowanych, Wiślana Trasa Rowerowa pozwoli na poznanie przyrody, kultury i historii Polski od Beskidów po Bałtyk. Wdrożenie projektu umożliwi wszechstronne zaktywizowanie całego obszaru wzdłuż Wisły, wykreowanie funkcji turystycznych w miejscowościach posiadających dotąd nieeksploatowany potencjał turystyczny, jak również wpłynie korzystnie na sytuację terenów wiejskich poprzez stymulowanie napływu kapitału inwestycyjnego w infrastrukturę turystyczną i paraturystyczną.

Skutecznie promowana Wiślana Trasa Rowerowa będzie miała szansę stać się polskim narodowym produktem turystycznym o znaczeniu ogólnoeuropejskim. Z trasy korzystać będą mogli także biegacze, a w zimie miłośnicy narciarstwa biegowego czy kuligów. WTR będzie stanowić swoistą oś, umożliwiając promocję poszczególnych regionów i skutecznie eksponując lokalne atrakcje i produkty turystyczne. Wiślana Trasa Rowerowa jako produkt liniowy, udostępniający turystom walory krajoznawcze i krajobrazowe, stanowi szansę na turystyczne wykorzystanie malowniczego dorzecza Wisły zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.

WTR zaczynać się będzie na zaporze nad Jeziorem Czerniańskim przy zbiegu Czarnej i Białej Wisłki i prowadzić będzie aż do wybrzeża Bałtyku, do Gdańska.

Schemat przebiegu Wiślanej Trasy Rowerowej odpowiada zasadzie "filozofii rybiego kręgosłupa i ości". Od takiej trasy (tzw. kręgosłupa), w punktach węzłowych odchodzą pętle (tzw. ości), czyli oznakowane trasy regionalne i lokalne, o zróżnicowanym stopniu trudności, prowadzące do wszystkich ciekawych miejsc i atrakcji w okolicy. Miejsca, nazwane punktami węzłowymi, powinny być odpowiednio zagospodarowane. Stanowią one będą bowiem istotne elementy Wiślanej Trasy Rowerowej. Koncepcja przewiduje powstanie rowerowych minikompleksów turystycznych.

**Kujawsko-pomorski odcinek trasy**, który przebiegać będzie między innymi w rejonie rezerwatów przyrody i parków krajobrazowych w zakolu dolnej Wisły, został już wytyczony i obecnie jest w trakcie tworzenia. Trwają prace przygotowawcze, projektowe i konsultacje.

Będzie on składał się z dwóch odcinków: 210 km wzdłuż prawego brzegu Wisły oraz 244 km wzdłuż jej lewego brzegu. Szlak poprowadzony w wielu miejscach w bezpośrednim sąsiedztwie rzeki, przez zlokalizowane wzdłuż jej brzegów rezerваты, park krajobrazowy, lasy łąkowe i w pobliżu cennych pomników przyrody. Wiślana Trasa Rowerowa połączy również największe miasta regionu: Bydgoszcz, Toruń, Świecie, Chełmno, Grudziądz i Włocławek.

Natomiast w roku 2005 powstała „Strategia rozwoju produktu turystycznego *Wiślana Trasa Rowerowa* na terenie **województwa śląskiego**”. Dokumenty strategiczne zostały w 2006 r. przekazane do gmin z prośbą o realizację. Wg informacji otrzymanych z Urzędu Marszałkowskiego Woj. Śląskiego, szlak WTR na obszarze województwa został przez poszczególne gminy wyznakowany, jednak obecnie nie jest prowadzony jego całościowy monitoring i nie dostępne są informacje na temat obecnego stanu infrastruktury na tym szlaku.

#### ➤ **Prezydencki projekt zmian na rzecz tworzenia szlaków rowerowych na wałach przeciwpowodziowych**

Ogromną szansą na realizację tego projektu stała się istotna dla rozwoju turystyki rowerowej w Polsce inicjatywa legislacyjna Pana Prezydenta Bronisława Komorowskiego. Jest to projekt **ustawy o zmianie ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. - Prawo wodne (Dz. U. z 2012 r. poz. 145, z późn. zm.)**, która ma na celu ułatwienie realizacji inwestycji w postaci drogi dla rowerów lub pieszych oraz wyznaczania szlaków rowerowych lub szlaków pieszych na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią oraz na wałach przeciwpowodziowych. Projektowana nowelizacja znosi również zakaz poruszania się rowerami po koronie i wzdłuż wałów przeciwpowodziowych, jednocześnie zachowując wszelkie zakazy mające na celu ochronę wody przed zanieczyszczeniem oraz służące ochronie przed powodzią. Regulacja może mieć wpływ na rozwój usług o charakterze turystycznym, w rejonach pozbawionych przemysłu i handlu oraz powinna przyczynić się do poprawy wykorzystania zasobów przyrody z zachowaniem jakości środowiska naturalnego, a szczególnie środowiska wodnego.

W dniu 7 sierpnia 2013 r. w Grudziądzu odbyła się uroczystość podpisania deklaracji dotyczącej współpracy na rzecz poparcia prezydenckiego projektu ustawy umożliwiającej wytyczanie rowerowych i pieszych szlaków turystycznych na wałach przeciwpowodziowych Wisły. Inicjatywa prezydencka spotkała się z zainteresowaniem i akceptacją samorządów



województw położonych wzdłuż Wisły. Współpraca wiślanych województw ma pomóc w realizacji projektu Wiślanej Trasy Rowerowej.

## PRZYKŁADOWE DZIAŁANIA W OBSZARZE TURYSTYKI ROWEROWEJ

Turystyka rowerowa jest ważnym czynnikiem rozwoju regionalnego i powinna być rozwijana na każdym szczeblu administracji publicznej. Istotne jest, by systematycznie doskonalić zaplecze infrastrukturalne szlaków rowerowych oraz działać na rzecz poprawy konkurencyjności polskiej oferty turystycznej. Dzięki rozbudowie niezbędnej infrastruktury i odpowiednim zabiegom promocyjnym, turystyka rowerowa w Polsce ma szansę przyciągnąć coraz większe rzesze turystów z kraju i zagranicy.

### *Dofinansowanie projektów turystycznych ze środków Ministerstwa Sportu i Turystyki w ramach otwartego konkursu na dofinansowanie zadań publicznych*

Każdego roku wiele projektów związanych z turystyką rowerową jest dofinansowywanych ze środków Ministerstwa Sportu i Turystyki w ramach otwartego konkursu na dofinansowanie zadań publicznych. Wśród ubiegłorocznych i tegorocznych priorytetów szczególne miejsce zajęły projekty dotyczące zrównoważonego rozwoju turystyki rowerowej, zarówno w zakresie kreowania produktów turystycznych, jak i kształtowania przestrzeni turystycznej. Z pewnością ten trend zostanie w najbliższym czasie utrzymany, tak aby projekty związane z turystyką rowerową mogły być realizowane w sposób ciągły.

Projekty związane z turystyką rowerową dofinansowane w roku 2013:

- Bezpieczne szlaki – wytyczanie, znakowanie i odnawianie szlaków pieszych nizinnych i rowerowych – PTTK (odnowienie oznakowania **598 km** szlaków rowerowych),
- Renowacja oznakowania Śląskiej Trasy Rowerowej nr 1 na odcinku Bielsko-Biała – Glinka – Beskidzkie Towarzystwo Cyklistów (oznakowanie **63 km** szlaku),
- Znakowanie, modernizacja i konserwacja sieci szlaków rowerowych Krainy Kanału Elbląskiego - Stowarzyszenie Łączy Nas Kanał Elbląski LGD (wyznakowanie **44 km** szlaków, modernizacja **112 km**, konserwacja **393 km**),

- Dalszy rozwój Międzynarodowej Trasy Rowerowej R-9 (Bałtyk-Adriatyk) na odcinku pomiędzy Wrocławiem a Poznaniem – renowacja wraz z rozbudową infrastruktury turystycznej - Stowarzyszenie Gmin Turystycznych Wzgórz Trzebnickich (oznakowanie **212 km** szlaków rowerowych),
- Greenway Karpaty Wschodnie – rozwój turystyki aktywnej – Bieszczadzkie Stowarzyszenie Ekoturystyczne BASZTA (konserwacja oznakowania **110 km** szlaku),
- Przewodnik „Szlaki rowerowe Wielkich Jezior Mazurskich i okolic” – Warmińsko-Mazurska ROT

### ***Wspieranie projektu „SPORTOUR” w obszarze Regionu Morza Bałtyckiego***

W ramach **Strategii Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego**, w *Obszarze Priorytetowym Turystyka* przygotowany został projekt o nazwie „Sportour”. Jego celem jest stworzenie sieci współpracy regionalnej w RMB i rozwój turystyki w regionie w zakresie sportowych i outdoorowych eventów będących motywem podróży turystycznych, uwzględniających m.in. eventy turystyki aktywnej (w tym rowerowej). Projekt przygotowany został przez Polską Unię Mobilności Aktywnej we współpracy z partnerami z Finlandii i Danii, przy wsparciu Ministerstwa Sportu i Turystyki.

Obecnie projekt „Sportour” otrzymał dofinansowanie z funduszu Seed Money Facility w wysokości ok. 40 tys. Euro. Ma on na celu umożliwienie 12-miesięcznego pilotażu długookresowego projektu międzynarodowego.

Ministerstwo Sportu i Turystyki wspiera starania, aby projekt „Sportour” został docelowo wpisany w Plan Działań SUE RMB jako **projekt flagowy z Obszaru Priorytetowego Turystyka**. Podniesie to rangę projektu i ułatwi jego finansowanie do roku 2020.

### ***Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r.***

Przyjęta w 2013 r. do realizacji **Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r.** (z perspektywą do 2030 r.) także zawiera liczne odniesienia do obszaru turystyki, także rowerowej. W priorytetowych kierunkach interwencji w zakresie modernizacji i przestrzennego rozmieszczenia infrastruktury transportowej wskazano m.in. wzmacnianie powiązań transportowych zapewniających dostęp z miast wojewódzkich do obszarów o specyficznych walorach i potencjałach rozwojowych dotyczących m.in. turystyki. W kierunkach interwencji

w zakresie transportu miejskiego jako jedno z działań promowania komunikacji pieszej i rowerowej wymieniono sprawne i zgodne z poszanowaniem środowiska naturalnego przemieszczanie się osób wewnątrz miasta.

### ***Przykładowe inicjatywy na rzecz rozwoju turystyki i transportu rowerowego***

Wspieranie inicjatyw na rzecz rozwoju turystyki i transportu rowerowego powinno odbywać się na wszystkich poziomach administracji publicznej, także samorządów gminnych oraz wojewódzkich. Obecnie trwa proces przygotowawczy do kolejnego okresu programowania 2014-2020. W ramach tych prac, kilka województw m.in. mazowieckie, pomorskie, wielkopolskie oraz lubelskie wpisało już w swoich programach operacyjnych informacje dotyczące działań na rzecz rozwoju turystyki rowerowej na obszarze województwa. Warto podkreślić szczególne zaangażowanie województwa pomorskiego w sprawy rozwoju turystyki rowerowej. Od wielu lat na terenie województwa systematycznie wspierane są działania na rzecz rozwoju turystyki rowerowej i niezbędnej dla tej formy turystyki infrastruktury. Warto wspomnieć, iż w roku 2009 opracowano Koncepcję rozwoju systemu rowerowego Woj. Pomorskiego „Zielona Księga”, natomiast w roku 2012 wydano Przewodnik Dobrych Praktyk dla Turystyki Rowerowej w Woj. Pomorskim.

W obecnym okresie programowania 2007-2013, bardzo ciekawym przykładem projektu dot. turystyki rowerowej o charakterze ponadregionalnym jest projekt **„Warszawski Węzeł Rowerowo-Wodny "Pedaluj i płyn" (bike&sail) - etap I”**. Jest on prowadzony w ramach działania 6.4 PO IG dot. turystyki rowerowej, a beneficjentem projektu jest Miasto St. Warszawa. Projekt wiąże się z najważniejszymi szlakami wodnymi i rowerowymi o znaczeniu ogólnoeuropejskim. Jego realizacja, w sposób znaczący, wzbogaci ofertę turystyczną Warszawy i jej atrakcyjność dla odwiedzających, poprzez powiązanie głównych atrakcji miasta z Wisłą, co niewątpliwie wpłynie na społeczno-gospodarcze ożywienie stolicy. W ramach projektu zaplanowano m.in. stworzenie miejskiej promenady pieszej na lewobrzeżnym bulwarze Wisły, budowę trasy rowerowej, zespołu fontann multimedialnych oraz odtworzenie i zagospodarowanie 3 nadwiślańskich plaż. Wartość projektu wynosi ogółem ponad 77 mln zł.

Mając na względzie niezwykle ważne i kluczowe kwestie finansowe dla realizacji projektów rozwojowych, należy podkreślić, iż unijne programy operacyjne, realizowane w tym i w kolejnych okresach programowania, wraz z całością wspieranych działań na wszystkich

poziomach administracji publicznej, z pewnością wywołają impuls do dalszego rozwoju i promowania turystyki rowerowej, przyczynią się do zwiększenia aktywności turystycznej w tym obszarze oraz spowodują gospodarczą aktywizację przedsiębiorców świadczących usługi w sektorze turystycznym.

## Załącznik

Przykłady nowego oznakowania dróg i szlaków rowerowych zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 24 lipca 2013 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2013 r. poz. 890) oraz rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 19 lipca 2013 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. z 2013 r. poz. 891).



R-4 Informacja o szlaku rowerowym



R-4b Zmiana kierunku szlaku rowerowego



R-4c Drogowskaz tablicowy szlaku rowerowego



R-4e Tablica przeddrogowskazowa szlaku rowerowego

Przykład połączenia znaku R-4 ze znakiem E-12a „drogowskaz dla szlaku rowerowego”



Przykłady tabliczek umieszczanych przed znakiem R-4:



dla szlaku rowerowego ze spadkiem



dla szlaku rowerowego ze wzniesieniem



dla szlaku rowerowego z jego zwężeniem



dla szlaku rowerowego, na którym występują nierówności