

**ZAŁOŻENIA
REGIONALNEJ POLITYKI ROWEROWEJ
WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO
WRAZ Z KONCEPCJĄ SIECI
REGIONALNYCH TRAS ROWEROWYCH
(w ujęciu korytarzowym)**

Biuro ds. Planowania Przestrzennego

Katowice, czerwiec 2019 r.

SPIS TREŚCI

WPROWADZENIE	3
ZAŁOŻENIA REGIONALNEJ POLITYKI ROWEROWEJ WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO	5
Założenia ogólne	5
Cele i działania	6
WDRAŻANIE REGIONALNEJ POLITYKI ROWEROWEJ	8
Audyt Wiślanej Trasy Rowerowej	8
Audyt Szlaku Orlich Gniazd	9
Velo Silesia	10
Szlak Wielkich Jezior	12
Współpraca krajowa i międzynarodowa	12
KRYTERIA WYTYCZANIA PRZEBIEGU I REALIZACJI REGIONALNYCH TRAS ROWEROWYCH	14
Kryteria techniczne	14
OZNAKOWANIE I NUMERACJA	17
KONCEPCJA SIECI REGIONALNYCH TRAS ROWEROWYCH (w ujęciu korytarzowym)...	19
Uwarunkowania	19
Korytarze ruchu rowerowego	19
MAPY	21
<i>Mapa 1. Przebieg audytowanych szlaków rowerowych i nieczynnych tras kolejowych.</i>	<i>21</i>
<i>Mapa 2. Węzły ruchu rowerowego.</i>	<i>22</i>
<i>Mapa 3. Kierunki ruchu rowerowego.</i>	<i>23</i>
<i>Mapa 4. Korytarze ruchu rowerowego.</i>	<i>24</i>
<i>Mapa 5. Korytarze ruchu rowerowego i obiekty Szlaku Zabytków Techniki.</i>	<i>25</i>
<i>Mapa 6. Propozycja numeracji tras rowerowych na obszarze woj. śląskiego.</i>	<i>26</i>
SŁOWNIK POJĘĆ	27

WPROWADZENIE

Mobilność można uważać za zdolność do podróżowania (Giuliano, Hu i Lee, 2003), mimo że jej znaczenie może być znacznie szersze i obejmować nie tylko czynność podróżowania, lecz także możliwość podjęcia przez podróżującego decyzji o czasie i celu podróży, dzięki świadomości istnienia informacji pozwalających na optymalizację podróży i korzystaniu z nich. Mobilność jest w istotny sposób związana z systemem transportu miejskiego i ma zasadnicze znaczenie dla jakości życia w miastach. Jednak, mimo że mobilność w znaczący sposób przyczynia się do wzrostu społeczno-gospodarczego obszarów miejskich, jej pozytywne oddziaływanie należy także zestawić z negatywnymi skutkami. Ruch miejski powoduje 40% łącznych emisji CO₂ i 70% emisji innych zanieczyszczeń. Wyzwania takie jak zagęszczenie ruchu drogowego, bezpieczeństwo drogowe, oddziaływanie na środowisko, niekontrolowany rozwój miast, rosnące zapotrzebowanie na mobilność (w głównej mierze zaspokajane dzięki prywatnym samochodom) są wspólne dla wielu europejskich miast.

Odpowiadając na te wyzwania samorząd województwa podejmuje szereg działań w zakresie popularyzacji transportu rowerowego oraz rozwoju infrastruktury rowerowej. W obecnych uwarunkowaniach prawnych i organizacyjnych prowadzenie tego typu działań jest niezmiernie trudne. Z jednej strony konieczność podjęcia takiej aktywności dyktują zapisy dokumentów europejskich i krajowych, m.in. Białej Księgi Transportu Komisji Europejskiej - mówiące o konieczności ograniczania liczby aut spalinowych w miastach (o połowę do 2030 r.) czy Polityki klimatycznej Polski nakazujące redukcję zanieczyszczeń generowanych przez pojazdy i poprawę infrastruktury rowerowej. Z drugiej strony nie ma zapisów ustawowych wskazujących zasady i instrumenty prowadzenia takiej polityki, brak systemu planowania dla infrastruktury rowerowej, brak procedur administracyjnych zabezpieczających wysoki poziom jej projektowania, brak mechanizmów współpracy partnerów realizujących inwestycje, brak procedur rozpoznawania potrzeb mieszkańców i prowadzenia konsultacji społecznych w procesie planowania i projektowania dróg rowerowych, brak jest także podstawowych badań pozwalających monitorować skutki prowadzonych działań.

Obecnie realizacja infrastruktury rowerowej w województwie śląskim, jak w większości województw w kraju, nie jest wynikiem prowadzonej w tym zakresie polityki. Istniejące drogi rowerowe służą przede wszystkim celom rekreacyjnym na wyizolowanych obszarach, w mniejszym stopniu służą przemieszczaniu się w obrębie województwa, np. w celu dojazdu do pracy. Znaczna część nowych odcinków dróg rowerowych powstaje przy okazji modernizacji i budowy dróg. Wiele realizacji to punktowe inicjatywy lokalne. Powszechny jest brak stosowania jednolitych standardów, zarówno przy projektowaniu, jak i realizacji oraz

oznakowaniu tras. Niespójność taka jest szczególnie dotkliwie odczuwalna właśnie w województwie śląskim, najbardziej zurbanizowanym i najgęściej zaludnionym obszarze kraju, gdzie kilkudziesięcio- i kilkuset tysięcy miasta graniczą bezpośrednio ze sobą tworząc zurbanizowaną przestrzeń niespotykaną w Polsce i w Europie. Wszystko to powoduje, że pomimo wielu prowadzonych działań, wciąż brak jest w województwie ciągłego, spójnego, bezpiecznego systemu tras rowerowych, powiązanego z innymi formami transportu.

ZAŁOŻENIA REGIONALNEJ POLITYKI ROWEROWEJ WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

Założenia ogólne

- regionalna polityka rowerowa jest częścią polityki rozwoju województwa i jest spójna z regionalnymi dokumentami o charakterze strategicznym;
- regionalna polityka rowerowa określa cele i działania niezbędne do ich wdrażania;
- regionalna polityka rowerowa wskazuje kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej i regionalnych tras rowerowych województwa śląskiego;
- regionalna polityka rowerowa określa kryteria niezbędne dla zapewnienia wysokiego poziomu projektowania i realizacji infrastruktury rowerowej;
- regionalna polityka rowerowa wypracowana jest w procesie szerokiej partycypacji społecznej.

Regionalna polityka rowerowa województwa śląskiego jest integralną częścią polityki rozwoju województwa i opiera się na dokumentach strategicznych, w których wskazano konieczność planowania i budowy infrastruktury rowerowej o wysokim standardzie technicznym i o zasięgu obejmującym obszar całego regionu:

- **Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego ŚLĄSKIE 2020+** zakłada m.in. tworzenie warunków dla aktywnego i zdrowego stylu życia, w tym rozwój infrastruktury sportowo- rekreacyjnej (...) promocję, modernizację, rozwijanie i integrację systemu szlaków i infrastruktury rowerowej, a także wsparcie rozwoju zintegrowanego, zrównoważonego i niskoemisyjnego transportu, w tym transportu publicznego obejmującego różne środki transportu i elementy infrastruktury takie jak: kolej, tramwaj, inny transport publiczny, lotniska, systemy kierowania ruchem, obiekty „parkuj i jedź” oraz infrastruktury rowerowej.
- **Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego** mówi o konieczności budowy spójnej sieci dróg/tras rowerowych o zasięgu ponadlokalnym wg jednolitych standardów, której efektem ma być podniesienie atrakcyjności turystycznej województwa, zmniejszenie kongestii na drogach.
- **Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+** wskazuje na konieczność rozwijania i tworzenia zintegrowanego systemu szlaków i infrastruktury rowerowej, w tym z wykorzystaniem nieczynnych szlaków kolejowych.
- **Program Rozwoju Turystyki w Województwie Śląskim 2020+** jako jeden z głównych celów wskazuje utworzenie magistrali rowerowej łączącej wszystkie subregiony województwa śląskiego, wykorzystującej nieczynne szlaki kolejowe (PKP, kolej

piaskowa, kolej wąskotorowa) oraz istniejące/realizowane trasy rowerowe (Wiślana Trasa Rowerowa, Jura, EuroVelo 4).

Cele i działania

Celem regionalnej polityki rowerowej województwa śląskiego jest stworzenie warunków dla rozwoju szeroko rozumianego ruchu rowerowego, a przez to:

- poprawa mobilności mieszkańców regionu;
- poprawa ich zdrowia dzięki aktywnemu trybowi życia;
- zmniejszenie emisji CO₂ i hałasu;
- otwarcie miast dla osób z niepełnosprawnością ruchową;
- przeciwdziałanie segregacji oraz wykluczeniu społecznemu;
- zmniejszenie ilości powierzchni utwardzonych przeznaczonych na drogi i parkingi, które mogą zostać zastąpione wysokiej jakości wielofunkcyjnymi przestrzeniami publicznymi nasyconymi zielenią;
- ożywienie i rozwój lokalnej gospodarki poprzez tworzenie nowych miejsc pracy przy tworzeniu infrastruktury rowerowej oraz w sferach usług związanych z komunikacją i turystyką rowerową;
- promocja województwa jako regionu przyjaznego mieszkańcom i turystom.

Dla realizacji tego celu samorząd województwa będzie podejmować działania w zakresie:

- współpracy z wszystkimi podmiotami zaangażowanymi w rozwój mobilności rowerowej na poziomie lokalnym, regionalnym oraz krajowym i międzynarodowym;
- wdrażania wysokich standardów technicznych infrastruktury rowerowej;
- wprowadzania zagadnień z zakresu mobilności rowerowej do dokumentów strategicznych województwa;
- wspierania lokalnych inicjatyw na rzecz tworzenia infrastruktury rowerowej o wysokim standardzie;
- planowania, realizacji i koordynacji działań związanych z tworzeniem systemu regionalnych tras rowerowych;
- standaryzacji, klasyfikacji i certyfikacji infrastruktury rowerowej na obszarze województwa;
- promocji roweru jako jednego z ważnych środków indywidualnej mobilności w miastach;
- promocji aktywnej rekreacji i turystyki rowerowej.

Cel regionalnej polityki rowerowej województwa śląskiego osiągnięty będzie poprzez stworzenie spójnego systemu regionalnych tras rowerowych o wysokich walorach komunikacyjnych, rekreacyjnych, turystycznych, o wysokim standardzie, stanowiącego integralną część systemu transportowego województwa śląskiego, który jednocześnie jako element zagospodarowania przestrzennego, będzie miał także wpływ na jakość przestrzeni i krajobrazu.

Kryterium postępu w osiąganiu tego celu powinna być długość regionalnych tras rowerowych wyrażana w kilometrach (stan: projektowany, realizowany lub wdrożony).

WDRAŻANIE REGIONALNEJ POLITYKI ROWEROWEJ

Skuteczna realizacja polityki rowerowej będzie możliwa tylko przy aktywnym udziale wszystkich jednostek samorządu terytorialnego, związków samorządowych, organizacji społecznych i innych podmiotów zaangażowanych w realizację projektów związanych z mobilnością rowerową.

Samorząd województwa śląskiego będzie czuwał nad zgodnością planowanych i realizowanych inwestycji infrastrukturalnych z założeniami polityki rowerowej województwa, a także w miarę możliwości samodzielnie realizował i finansował/współfinansował najważniejsze (priorytetowe) projekty rowerowe.

Działania związane z wdrażaniem regionalnej polityki rowerowej koordynował będzie Pełnomocnik Marszałka ds. polityki rowerowej, tzw. oficer rowerowy i Biuro ds. Planowania Przestrzennego. Oficer rowerowy został powołany w 2015 r. i kieruje także międzywydziałowym zespołem ds. realizacji polityki rowerowej województwa śląskiego oraz reprezentuje województwo w pracach Zespołu ds. mobilności rowerowej przy Konwencie Marszałków Województw RP.

W latach 2015 - 2018 w ramach realizacji polityki rowerowej na zlecenie samorządu województwa przeprowadzono cztery kompleksowe audyty głównych szlaków rowerowych oraz nieczynnej infrastruktury kolejowej. Ich celem było poznanie stanu istniejącej infrastruktury i potencjału województwa przed przystąpieniem do prac mających na celu wskazanie korytarzy przyszłych regionalnych tras rowerowych.

Przebieg audytowanych szlaków rowerowych i nieczynnych linii kolejowych przedstawiono na mapie 1 w rozdziale „Mapy”.

Audyt Wiślanej Trasy Rowerowej

Wiślana Trasa Rowerowa (WTR) w założeniu przebiegać ma na całej długości rzeki Wisły. Patrząc z tej perspektywy, powinna ona mieć charakter długodystansowy i przeznaczona powinna być w pierwszej kolejności dla turystów rowerowych. Niestety, pierwotna koncepcja przebiegu WTR z początkiem na zaporze jeziora Czerniańskiego, pomijająca dworzec kolejowy w Wiśle, z licznymi pętlami i bez jednolitej, dobrze utrzymanej nawierzchni, zdawała się nie brać pod uwagę jej turystycznego charakteru. W praktyce więc WTR jest zlepkiem mniej lub bardziej atrakcyjnych odcinków dróg i szlaków rowerowych o cechach tras rekreacyjnych.

Przeprowadzony w 2015 roku audyt Wiślanej Trasy Rowerowej pokazał, że posiada ona ogromny potencjał dla rozwoju ruchu turystycznego i może spełniać kryteria EuroVelo. Wymaga to jednak z jednej strony stworzenia sprawnego systemu zarządzania trasą jako

całością, z drugiej podniesienia i ujednolicenia standardu technicznego poprzez budowę wysokiej jakości nawierzchni i obiektów inżynierskich (mosty i kładki rowerowe), rozbudowy bazy noclegowej dedykowanej rowerzystom, skomunikowania trasy ze stacjami kolejowymi oraz działań marketingowo - promocyjnych.

Do tej pory samorząd województwa śląskiego sfinansował przeprowadzenie audytu, wykonanie projektu stałej organizacji ruchu i oznakowanie WTR na całej długości na terenie województwa śląskiego. Nowe znaki typu R4 spełniają wszelkie wymagania standardów EuroVelo oraz zostały uzgodnione z województwem małopolskim. Trasa jest więc oznakowana jednolicie na obszarze dwóch województw, co umożliwia sprawny ruch turystów rowerowych na odcinku o długości ponad 200 km. Odcinek WTR w województwie śląskim ma 80 km długości.



Wiśłana Trasa Rowerowa. Nowe oznakowanie w pobliżu Zalewu Goczałkowickiego.

Foto: Biuro ds. Planowania Przestrzennego.

Audyt Szlaku Orlich Gniazd

Szlak Orlich Gniazd jest jednym z najbardziej znanych szlaków turystycznych w kraju. Audyt przeprowadzony w latach 2017-18 wykazał jednak, że bez dużych inwestycji (obejmujących także wykup terenów prywatnych) szlak nie będzie nadawał się do uprawiania długodystansowej turystyki rowerowej.

Powodem tego jest złożona struktura własnościowa i fatalny stan nawierzchni dróg (piaszczyste drogi leśne i polne). Dodatkowym utrudnieniem dla promocji trasy wśród turystów rowerowych są spore różnice wzniesień. Poza krótkimi odcinkami w trójkącie Żarki – Niegowa – Janów szlak nie spełniał kryteriów standardu EuroVelo.

Jego charakter ma jednak ogromny potencjał dla rozwoju aktywnej rekreacji rowerowej i MTB. Wydaje się, że tak właśnie szlak powinien być promowany.

Samorząd województwa śląskiego wyasygnował środki na punktowe poprawienie nawierzchni oraz na oznakowanie szlaku. Ze względu na charakter szlaku, zastosowano znaki typu R1 (białe tablice z symbolem roweru tzw. tabliczki PTTK). Długość na terenie województwa śląskiego to ok. 80 km.



Nowe oznakowanie rowerowe typu R1 na Szlaku Orlich Gniazd. Źródło: facebook.

Velo Silesia

Velo Silesia to pomysł, którego celem jest stworzenie na bazie nieczynnych szlaków kolejowych, tras rowerowych o wysokim standardzie. W 2016 roku na zlecenie samorządu województwa śląskiego przeprowadzony został pierwszy etap projektu - Audyt nieczynnych linii kolejowych pod kątem ich adaptacji na trasy rowerowe¹. Już wstępna analiza dostępnych materiałów wykazała, że na obszarze województwa śląskiego znajduje się prawie tysiąc kilometrów nieczynnych tras kolejowych. Koncentrują się one głównie w subregionach: centralnym, zachodnim oraz północnym. Audytem objętych zostało 280 kilometrów tras, które docelowo mogą tworzyć „kręgosłup” przyszłej sieci regionalnych tras rowerowych w tej części województwa śląskiego.

Trasy rowerowe wykorzystujące dawne linie kolejowe cieszą się w całej Europie ogromnym zainteresowaniem rowerzystów, gdyż są prawie bezkolizyjne, nie posiadają stromych

¹ <https://forumprzestrzeni.slaskie.pl/content/audyt-nieczynnych-tras-kolejowych-pod-katem-ich-adaptacji-na-trasy-rowerowe>

podjazdów, a ich szerokość nawet kiedy są to ślady po kolejkach wąskotorowych, pozwala na komfortowe poruszanie się wielu rowerzystów w obu kierunkach jednocześnie. Trasy objęte projektem Velo Silesia mają ogromny potencjał. Wykorzystując ich ślad oraz podbudowę często stosunkowo niskim kosztem mogą one zostać dostosowane do wymogów EuroVelo.



Przykład wykorzystania nieczynnej linii kolejowej: Żelazny szlak rowerowy / Żelazna cyklotrasa łączy Godów – Jastrzębie-Zdrój – Zebrzydowice – Petrovice u Karvine – Karvinę. Część trasy prowadzi po przejętych przez samorządy dawnych torowiskach. Źródło: facebook.

Linie kolejowe na Śląsku powstawały na potrzeby przemysłu od połowy XIX wieku. Łączyły ze sobą kopalnie, huty, węzły przeładunkowe, ale także osiedla mieszkaniowe. Dziś użytkownicy tych obiektów, zarówno mieszkaniowych jak i industrialnych (choć ich funkcje teraz są inne) oraz turyści rowerowi, nadal mogliby korzystać z tych tras w celach komunikacyjnych, jak i turystyczno-rekreacyjnych. Trasy przebiegają bowiem przez centra miast, a także w naturalny sposób łączą ze sobą wiele obiektów Szlaku Zabytków Techniki (mapa nr 5 w rozdziale „Mapy”). Należy do nich także kompleks pokopalnianych zabytków w Tarnowskich Górach, jako jedyny na Śląsku, wpisany na Światową Listę Dziedzictwa Kulturowego UNESCO.

Audyt wykazał, że z 280 km tras kolejowych do zagospodarowania nadaje się ok. 140 km. Należy jednak pamiętać, że jest to tylko niewielka część dawnej sieci kolejowej w regionie.

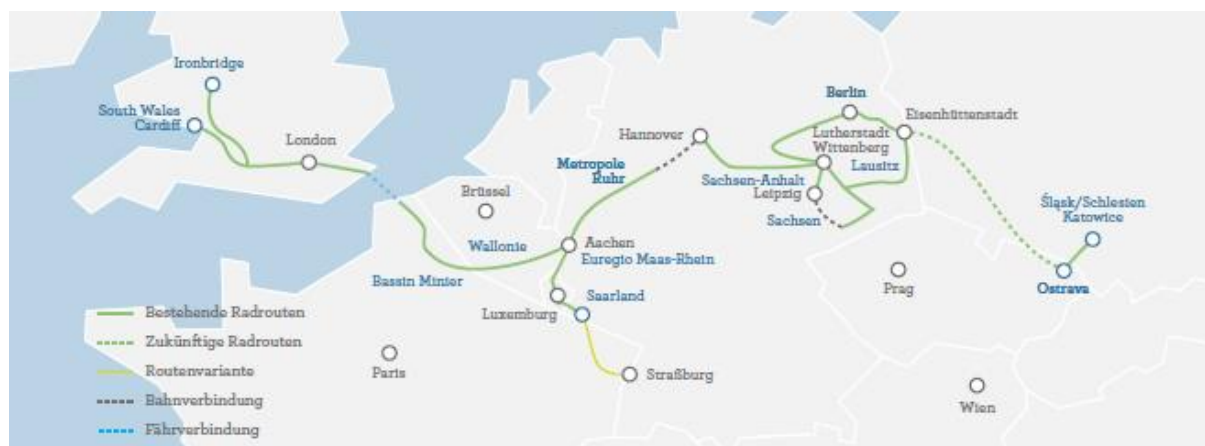
Szlak Wielkich Jezior

Szlak Wielkich Jezior (SWJ) to projekt, który polegać ma na połączeniu trasą rowerową jezior: Żywieckiego, Goczałkowickiego, Paprocańskiego i Dolinę Trzech Stawów w Katowicach. Celem przeprowadzonego w 2018 roku audytu było zinventaryzowanie istniejących tras rowerowych na ww. odcinku i wyznaczenie korytarza ruchu rowerowego oraz wskazanie możliwości poprowadzenia trasy wraz z propozycją jego oznakowania (wstępny projekt stałej organizacji ruchu). Korytarz SWJ na swoim przebiegu przecina dwa ważne szlaki rowerowe: Wiślaną Trasę Rowerową oraz Rowerowy Szlak Europy Centralnej (EuroVelo 4). W korytarz wpisuje się także tzw. czerwony szlak rowerowy nr 1 (PTTK) oraz rowerowy szlak GreenWays Kraków – Morawy – Wiedeń. Dużym atutem SWJ jest możliwość łączenia podróży rowerem i koleją. Podobnie jak w pozostałych przypadkach, audyt wykazał, że głównym problemem przy ewentualnej budowie trasy jest złożona struktura własnościowa i zły stan dróg, które mogłyby zostać wykorzystane przy wytyczeniu trasy. Długość planowanej trasy rowerowej wynosi ok. 110 km.

Współpraca krajowa i międzynarodowa

Województwo śląskie bierze aktywny udział w krajowych i międzynarodowych projektach rowerowych. Wymienić tu należy przede wszystkim aktywny udział w pracach Zespołu ds. mobilności rowerowej przy Konwencie Marszałków Województw RP. Do jego zadań należy min. wyznaczanie korytarzy krajowych tras rowerowych, wypracowanie jednolitego w skali kraju systemu ewidencji, numeracji i zasad oznakowania regionalnych i ponadregionalnych tras rowerowych czy współpraca międzynarodowa w zakresie tworzenia europejskiej sieci tras rowerowych EuroVelo.

Samorząd województwa zaangażowany jest także w prace nad Europejskim Rowerowym Szlakiem Zabytków Techniki. Jest to pomysł połączenia trasami rowerowymi postindustrialnych regionów Europy.



Schemat Europejskiego Rowerowego Szlaku Zabytków Techniki. Źródło: RVR.

Przez Śląskie prowadzić ma szlak EuroVelo 4, który połączy nasz region od południowego zachodu z Republiką Czeską i od wschodu z Małopolską. Cała trasa ma mieć długość 4 tys. kilometrów i połączyć Roscoff we Francji z Kijowem na Ukrainie.



Schemat sieci planowanych tras EuroVelo. Źródło: Wikipedia.

Województwo śląskie, wraz z województwami Polski Zachodniej, jest także sygnatariuszem listu intencyjnego dotyczącego projektu Blue Velo – trasy rowerowej o wysokim standardzie EuroVelo jaka ma powstać wzdłuż rzeki Odry.

KRYTERIA WYTYCZANIA PRZEBIEGU I REALIZACJI REGIONALNYCH TRAS ROWEROWYCH

Projektując trasy rowerowe o zasięgu regionalnym pamiętać należy, że komunikacja rowerowa, turystyka rowerowa i rekreacja rowerowa to różne pojęcia. Różnica ta jest często niezauważana lub pojęcia te są mylone, co ma zasadniczy wpływ na jakość tworzonej infrastruktury. Turysta rowerowy podróżuje kilka dni (minimum dwa noclegi) i zazwyczaj przewozi ze sobą cały niezbędny bagaż. Nie korzysta z samochodu. Zwykle dociera do początku trasy rowerowej, a po pokonaniu zaplanowanego dystansu – wraca, transportem zbiorowym (kolej). Natomiast rowerzysta rekreacyjny zakłada powrót do miejsca startu (parkingu, miejsca zamieszkania lub pobytu) tego samego dnia i nie wozi ze sobą większego bagażu. Te różnice powodują, że o ile trasa dedykowana turystom rowerowym, z założenia spełniająca wysokie standardy techniczne, oznakowana i z rozbudowaną infrastrukturą towarzyszącą (baza noclegowa, gastronomiczna, atrakcje turystyczne itp.), może służyć także rowerzystom rekreacyjnym, o tyle trasy rekreacyjne nie nadają się do uprawiania turystyki rowerowej. Zarówno trasy turystyczne jak i rekreacyjne, na niektórych swoich odcinkach, mogą służyć codziennej komunikacji rowerowej.

Regionalne trasy rowerowe (RTR), jako element regionalnej polityki rowerowej i transportowo-komunikacyjnej województwa śląskiego muszą zapewnić bezpieczeństwo i wysoki komfort podróży jak najszerzej grupie użytkowników, muszą więc spełnić najwyższe standardy i kryteria techniczne infrastruktury drogowej.

Niniejszy dokument określa podstawowe kryteria jakie muszą spełniać RTR. Są one zgodne z obowiązującymi w Polsce przepisami oraz odpowiadają *Standardom i wytycznym kształtowania infrastruktury rowerowej*² oraz standardowi EuroVelo³.

Kryteria techniczne

- Głównym kryterium przy projektowaniu i budowie RTR jest możliwość podróżowania na rowerze turystycznym (z oponami o szerokości 28 mm), z prędkością 20 km/h, z bagażem o ciężarze 20 kg, a także możliwość pokonania trasy na tandemie, rowerem z przyczepą, czy rowerem specjalnym (np. dla osób niepełnosprawnych ruchowo).
- RTR musi być przejezdna na całej długości w każdych warunkach pogodowych charakterystycznych dla danego obszaru (z wyjątkiem opadów śniegu poza terenem zabudowanym). Nie może się na niej tworzyć ani zalegać błoto.

² <https://forumprzestrzeni.slaskie.pl/content/standardy-ksztaltowania-infrastruktury-rowerowej>.

³ Europejski Standard Certyfikacji dla europejskiej sieci szlaków rowerowych – EuroVelo, Katowice 2018 r., <http://www.eurovelo.org/downloads/guidelines/>

- Na przebiegu RTR co ok. 15 km muszą znajdować się Miejsca Odpoczynku Rowerzystów (MOR).
- Na początku lub końcu RTR musi znajdować się stacja kolejowa z regularnymi (codziennymi) połączeniami kolejowymi z możliwością podróży z rowerem. Na trasach dłuższych stacja kolejowa powinna znajdować się co ok. 30 km.
- W przebiegu RTR niedopuszczalne są odcinki piaszczyste albo odcinki, na których występują przeszkody wymagające pchania (ciągnięcia), czy przenoszenia roweru oraz gdzie dominuje uciążliwy hałas, odór, kurz i spaliny, objazdy, długie albo strome podjazdy, monotonia.
- Szerokość RTR powinna pozwolić na wygodne i bezpieczne poruszanie się rowerzystów jadących w obydwu kierunkach. Zalecana szerokość trasy rowerowej wynosi 4 m (dla velostrady jest to szerokość minimalna). Minimalna szerokość trasy rowerowej wynosi 2 m (dla ruchu rowerowego w obydwu kierunkach) i 1,5 m (dla ruchu rowerowego w jednym kierunku). Aby zapewnić ciągłość trasy w wyjątkowych sytuacjach dopuszcza się przewężenia np. przejazdy o szerokości mniejszej niż 1,5 m ale nie mniejszej niż 1m. Muszą one być właściwie oznakowane dla wszystkich uczestników ruchu.
- RTR powinna mieć nawierzchnię bitumiczną (asfaltową) lub wykonaną z innego materiału o parametrach odpowiadających równej nawierzchni asfaltowej, np. nawierzchnie z litego betonu cementowego na terenach zalewowych.
- Na terenach leśnych oraz prawnie chronionych (np. rezerваты przyrody, obszary NATURA 2000 itp.) wyjątkowo dopuszcza się stosowanie nawierzchni tłuczniowych (szutrowych) pod warunkiem zakazu ruchu pojazdów silnikowych. Jeżeli droga o nawierzchni tłuczniowej jest drogą technologiczną lub dojazdową (np. w lesie lub do pola), jej parametry muszą uwzględniać ruch pojazdów specjalistycznych tak, żeby nie miał on wpływu na stan nawierzchni i komfort jazdy rowerzystów.
- Na obiektach inżynierskich dopuszcza się wykonanie innej niż asfaltowa nawierzchni zgodnie z obowiązującymi przepisami budowlanymi.

W przypadku kiedy trasa rowerowa przebiegać ma w ruchu ogólnym, należy prowadzić ją tak, aby mogli z niej bezpiecznie korzystać zarówno rowerzyści bardziej „wymagający” jak i „niedoświadczeni”, w tym użytkownicy rowerów nietypowych, np. kolarze szosowi, rowerzyści z dziećmi w przyczepkach, na tandemach, na rowerach z napędem ręcznym itd. Tabele 1 i 2 pokazują zależność pomiędzy natężeniem ruchu pojazdów silnikowych i dopuszczalną prędkością a ruchem rowerowym na drogach zgodnie ze standardem EuroVelo.

Tabela 1.

<i>Dopuszczalna prędkość</i> <i>Ilość pojazdów na dobę</i>	30 km/h albo mniej	31 - 50 km/h	51 - 79 km/h	80 km/h albo więcej
1-500	bardzo mały	bardzo mały	bardzo mały	mały
501-2 000	bardzo mały	mały	mały	umiarkowany
2 001-4 000	mały	umiarkowany	umiarkowany	duży
4 001-10 000	umiarkowany	duży	duży	bardzo duży
>10 000	umiarkowany	bardzo duży	bardzo duży	bardzo duży

Natężenie ruchu pojazdów silnikowych i dopuszczalna prędkość maksymalna.

Źródło: Europejski Standard Certyfikacji dla europejskiej sieci szlaków rowerowych – EuroVelo, Katowice 2018 r.

Tabela 2.

Ruch rowerowy				
bez ograniczeń	dozwolony	warunkowo dozwolony*	niedozwolony	niedozwolony

Dopuszczanie ruchu rowerowego na drogach publicznych w zależności od natężenia ruchu pojazdów silnikowych i dopuszczalnej prędkości maksymalnej.

Źródło: Europejski Standard Certyfikacji dla europejskiej sieci szlaków rowerowych – EuroVelo, Katowice 2018 r.

* Ruch rowerowy dozwolony maksymalnie na dystansie do 50% etapu dziennego.

OZNAKOWANIE I NUMERACJA

Zgodnie z obowiązującymi w Polsce przepisami⁴ do oznakowania regionalnych tras rowerowych, podobnie jak tras krajowych i międzynarodowych, należy stosować znaki typu R4. Usystematyzowaniem numeracji i identyfikacji tras rowerowych w Polsce zajmuje się Zespół Roboczy ds. Mobilności Rowerowej przy Konwencie Marszałków Województw RP. Wypracowane przez ten zespół rozwiązania są wiążące dla RTR. Na obszarze województwa śląskiego numery trasom nadaje (a nazwy i logotypy zatwierdza) Pełnomocnik Marszałka ds. polityki rowerowej.

Numery trasom nadaje się na etapie ustalenia korytarza ruchu rowerowego (ogólnego przebiegu). Co do zasady numery parzyste nadaje się trasom o przebiegu równoleżnikowym, a nieparzyste – południkowym (w przypadkach wątpliwych decyduje odległość między południkami i równoleżnikami określającymi początek i koniec trasy). Pikietaż tras prowadzi się z zachodu na wschód i od południa na północ. W przypadku tras biegnących wzdłuż rzeki pikietaż prowadzi się zgodnie z jej biegiem – od źródła do ujścia.

Regionalne trasy rowerowe mają numery trzycyfrowe (100-999), przy czym każde województwo otrzymuje pulę 50 numerów do wykorzystania. Województwo śląskie dysponuje numerami 600-649. Województwa wykorzystują dostępną pulę numerów tras regionalnych do własnych potrzeb planistycznych oraz uzgodnień z innymi podmiotami. Sąsiadujące województwa w drodze wzajemnych ustaleń mogą zachowywać numerację tras regionalnych łączących oba regiony, wykorzystując w tym celu numer z puli jednego lub drugiego województwa. Dopuszczalne są porozumienia wielu województw i prowadzenie jednej trasy regionalnej przez więcej niż dwa województwa. Dopuszczalne są przebiegi wariantowe (np. trasy 111A, 111B, 111C) przy czym przebieg wariantowy musi albo zaczynać się i kończyć na styku z przebiegiem zasadniczym, albo kończyć się na granicy

⁴ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2012 r., poz. 1137, z późniejszymi zmianami)

Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych z dnia 31 lipca 2002 (Dz. U. Nr 170 poz. 1393 z dnia 12 października 2002 z późniejszymi zmianami),

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r (Dz. U. Nr 220 poz. 2181 z późniejszymi zmianami) w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Załączniki 1 – 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku, ze zmianami,

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729 z 2003 roku).

państwa bądź na innej trasie ogólnopolskiej lub regionalnej. Nazwy wariantów (A, B, C) nie mogą się powtarzać. Każdy odcinek systemu tras w Polsce musi mieć własny, niepowtarzalny numer jednoznacznie go identyfikujący.

Początek i koniec RTR musi być jednoznacznie oznakowany dodatkową tablicą informacyjną z opisem i mapą trasy. Jeżeli w tym samym miejscu swój początek/koniec ma więcej tras, powinny one zostać opisane/przedstawione na jednej tablicy.

Powyższy system nie wyklucza oznakowania znakiem graficznym (logotypem) np. WTR, jednak takie trasy muszą mieć także nadany numer w celach porządkowych.

Propozycja numeracji korytarzy ruchu rowerowego przedstawiona została na mapie 6 w rozdziale „Mapy”.



Ilustracja 1. Przykłady tablic znaków R4 – trasa międzynarodowa, krajowa (z numerem i z logo), trasa regionalna, trasa międzynarodowa i regionalna.



Ilustracja 2. Przykład tablicy znaku R4 z logo Wiślanej Trasy Rowerowej.



Ilustracja 3. Przykład tablicy znaku R4 z numerem trasy regionalnej.

KONCEPCJA SIECI REGIONALNYCH TRAS ROWEROWYCH (w ujęciu korytarzowym)

Uwarunkowania

Zarówno położenie województwa, zróżnicowane ukształtowanie jego terenu, struktura osadnicza i wysoki stopień zurbanizowania oraz unikalne wartości przyrodnicze i kulturowe, doskonale nadają się dla rozbudowy nowoczesnej infrastruktury rowerowej i rozwoju mobilność rowerowej we wszystkich jej aspektach.

Na obszarze województwa śląskiego jest wiele dobrych przykładów infrastruktury rowerowej o charakterze lokalnym. Brak jest jednak tras o zasięgu wojewódzkim, o ciągłym przebiegu i jednolitym wysokim standardzie. Aby zmienić ten stan konieczne jest opracowanie koncepcji sieci regionalnych tras rowerowych obejmującą obszar całego województwa. Pierwszym krokiem w tym kierunku jest wyznaczenie korytarzy ruchu rowerowego.

Korytarze ruchu rowerowego

W latach 2017 – 2018 samorząd województwa zlecił wykonanie ekspertyzy⁵ dotyczącej możliwości stworzenia spójnej sieci regionalnych tras rowerowych. Wzięto pod uwagę szereg czynników takich jak gęstość zaludnienia, stopień urbanizacji, atrakcyjność i ukształtowanie terenu, lokalizacja atrakcji turystycznych. Uwzględniono informacje zawarte w dokumentach strategicznych i planistycznych (Studia Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego) opracowanych na poziomie samorządów lokalnych i powiatowych, zawartych w zasobach geoinformacyjnych województwa śląskiego, a także wyniki przeprowadzonych audytów: Wiślanej Trasy Rowerowej (2015), Velo Silesia – audyty nieczynnych tras kolejowych pod kątem ich wykorzystania na trasy rowerowe (2016), Szlaku Orlich Gniazd (2017-18) oraz Szlaku Wielkich Jezior (łączy jeziora Żywieckie, Goczałkowickie, Paprociańskie i Dolinę Trzech Stawów w Katowicach) (2018). Pozwoliło to na wskazanie **głównych węzłów ruchu rowerowego**, a po ich połączeniu na schematyczne wskazanie **kierunków ruchu rowerowego**, na ich bazie wskazano **główne korytarze ruchu rowerowego**, w których powstaną przyszłe regionalne trasy rowerowe. Na schemacie uwzględniono także korytarze tras ponadregionalnych, których przebieg wypracował Zespół ds. mobilności rowerowej przy Konwencie Marszałków Województw RP (Ilustracja 4).

Przyjęto, że szerokość korytarza wynosi 10 km i trasa musi się mieścić w granicach gmin, przez które pas ten przebiega. Przyjęcie takiego szerokiego buforu jest konieczne ze względu na bardzo złożoną strukturę własnościową terenów, co wykazały przeprowadzone

⁵ „Ekspertyza w zakresie uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych rozwoju transportu rowerowego w województwie śląskim”, uchwała Zarządu Województwa Śląskiego nr 1162/259/V/2018 z dnia 22 maja 2018 r.

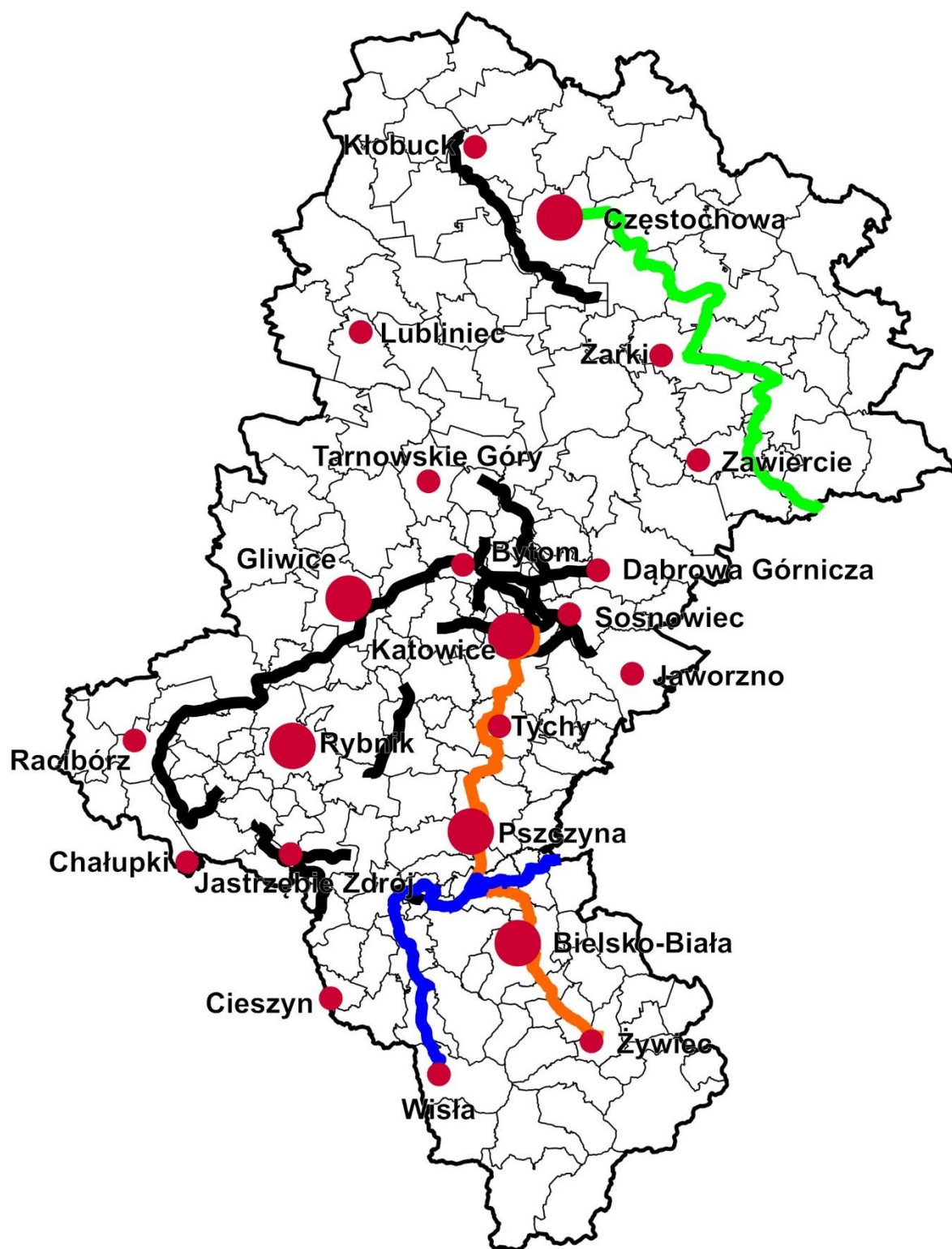
audyty, a także specyfikę poszczególnych subregionów – od obszarów górzystych i silnie zalesionych do mocno zurbanizowanych. Tylko w takim pasie na etapie trasowania będzie możliwe wskazanie optymalnego przebiegu każdej trasy, z zachowaniem jej głównego kierunku i z jednoczesnym uwzględnieniem charakterystyki obszarów, przez które będzie ona prowadzić.



Ilustracja 4. Schemat przebiegu korytarzy ponadregionalnych tras rowerowych wypracowany przez Zespół ds. mobilności rowerowej przy Konwencie Marszałków Województw RP.

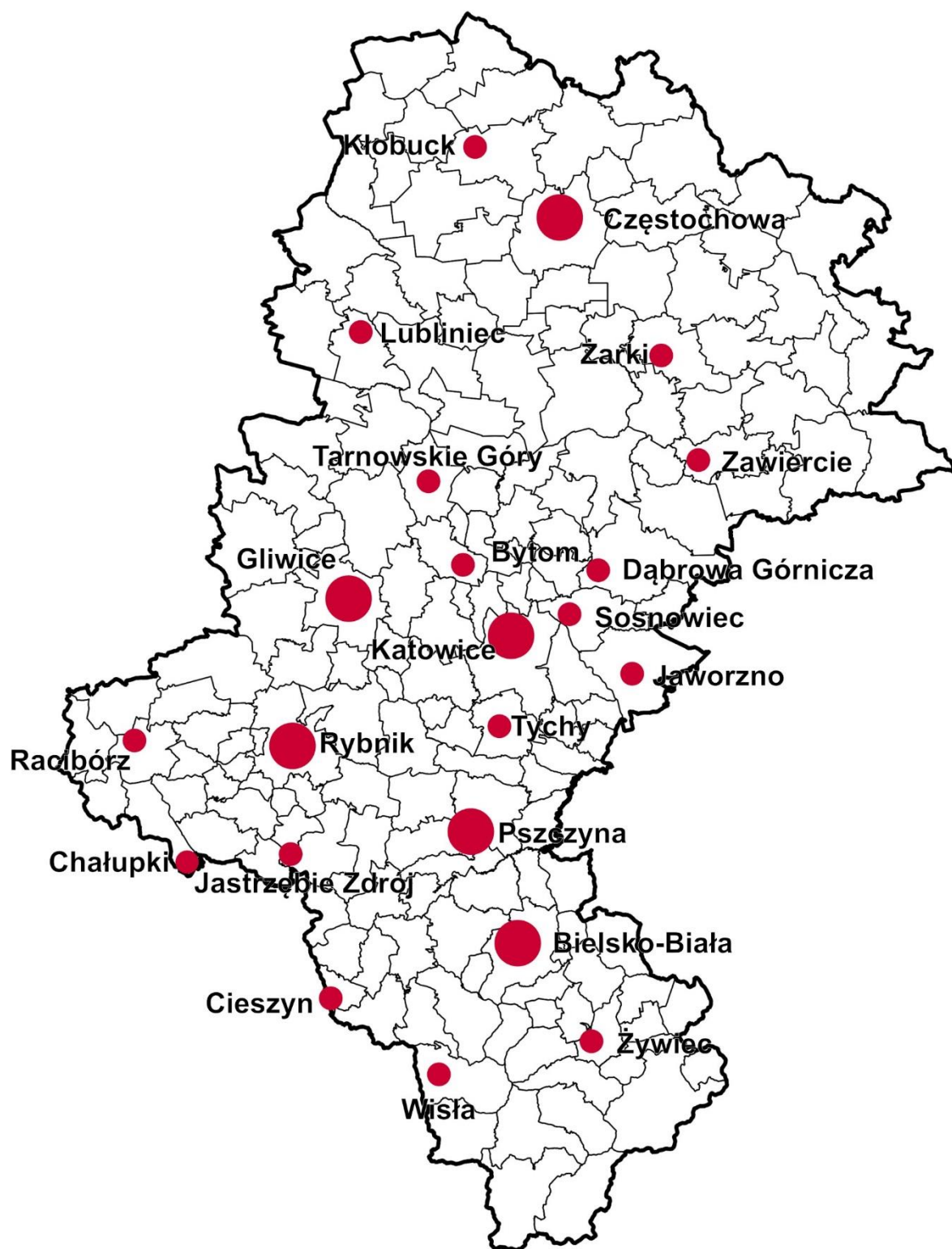
Mapy obrazujące węzły ruchu rowerowego, schematy kierunków i korytarzy oraz właściwe korytarze ruchu rowerowego, przedstawione zostały w rozdziale „Mapy” na kolejnych stronach niniejszego opracowania.

MAPY

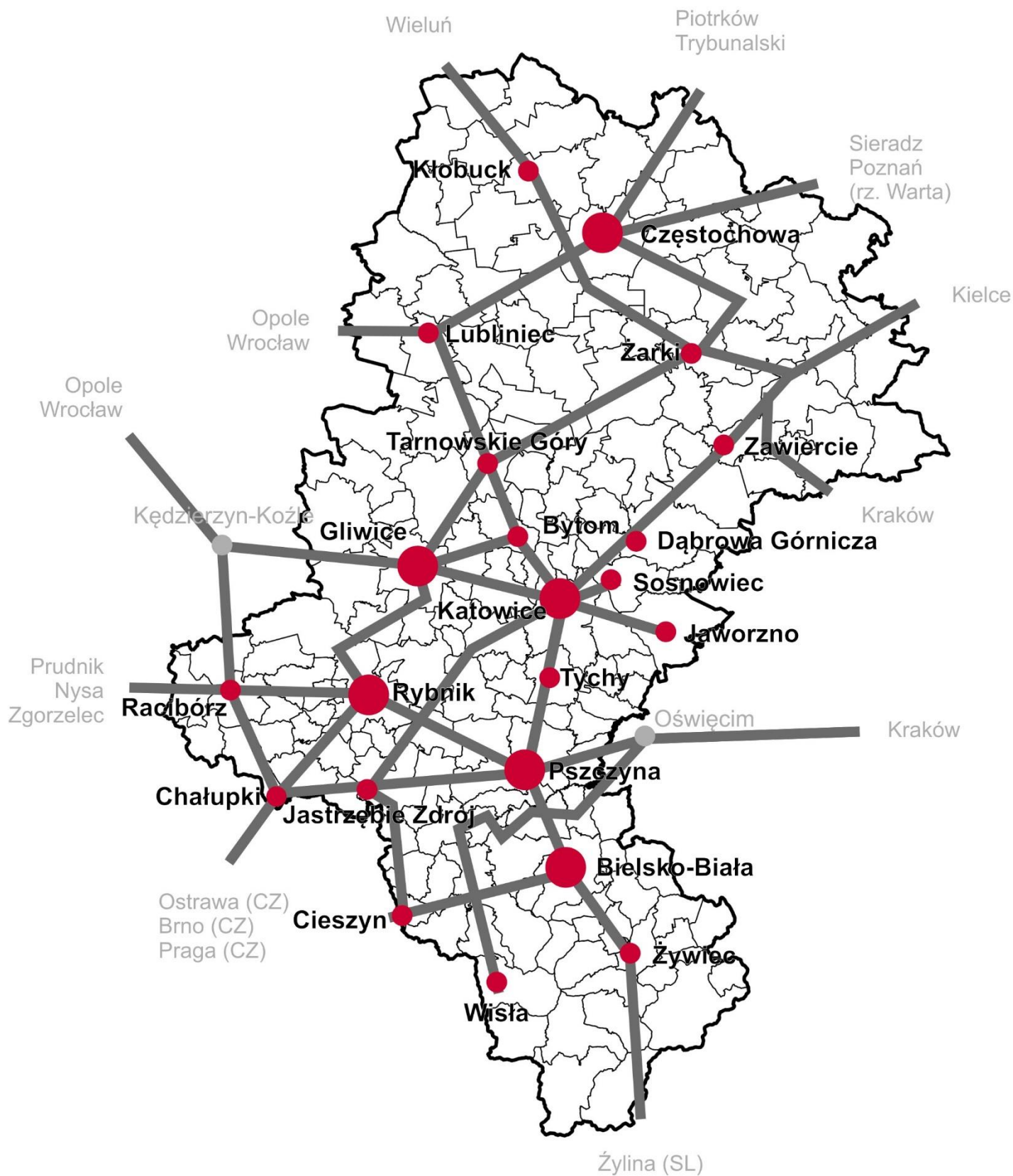


Mapa 1. Przebieg audytowanych szlaków rowerowych i nieczynnych tras kolejowych.

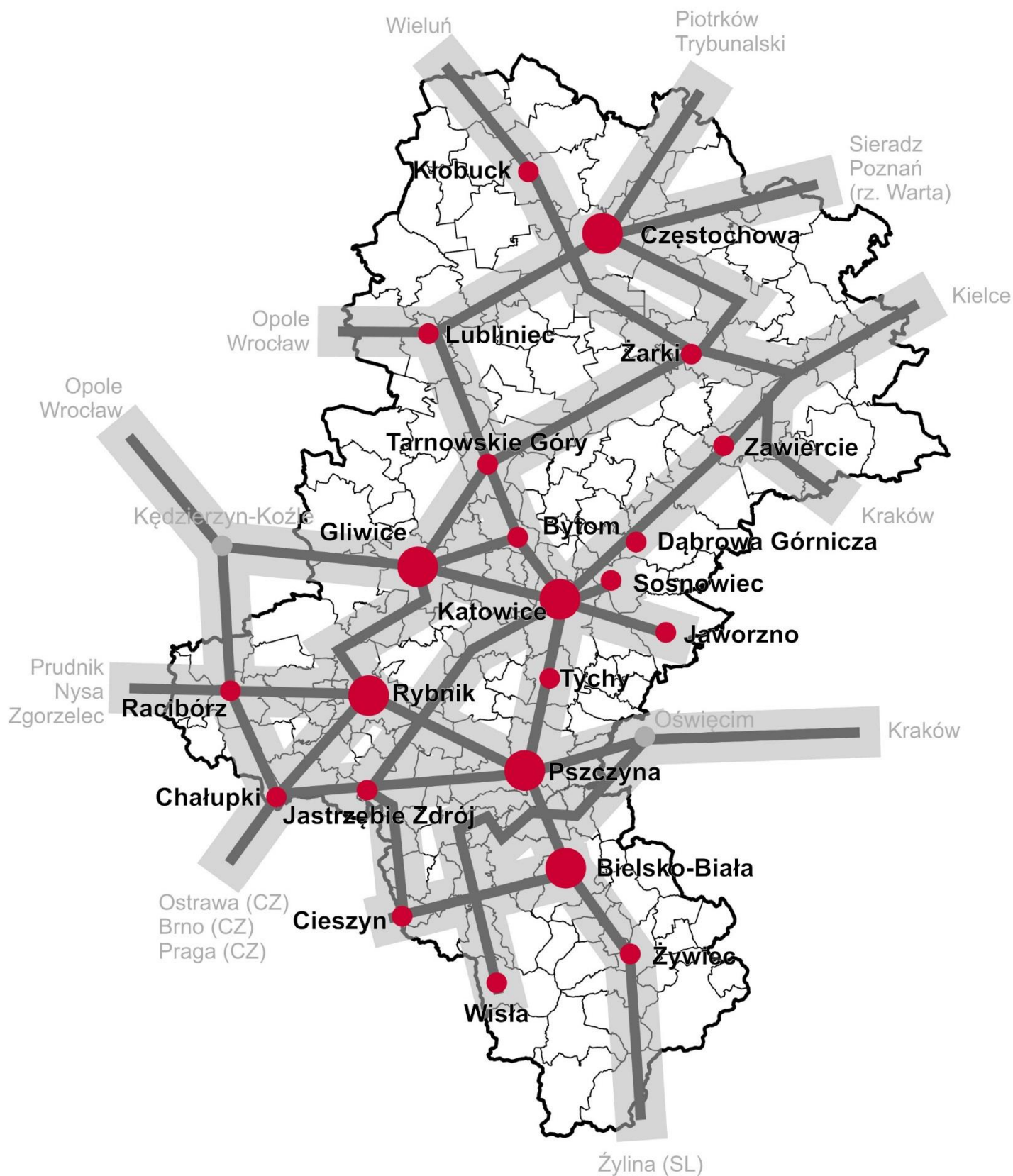
Wiśłana Trasa Rowerowa (**niebieski**), Szlak Orlich Gniazd (**zielony**), Velo Silesia (**czarny**), Szlak Wielkich Jezior (**pomarańczowy**).



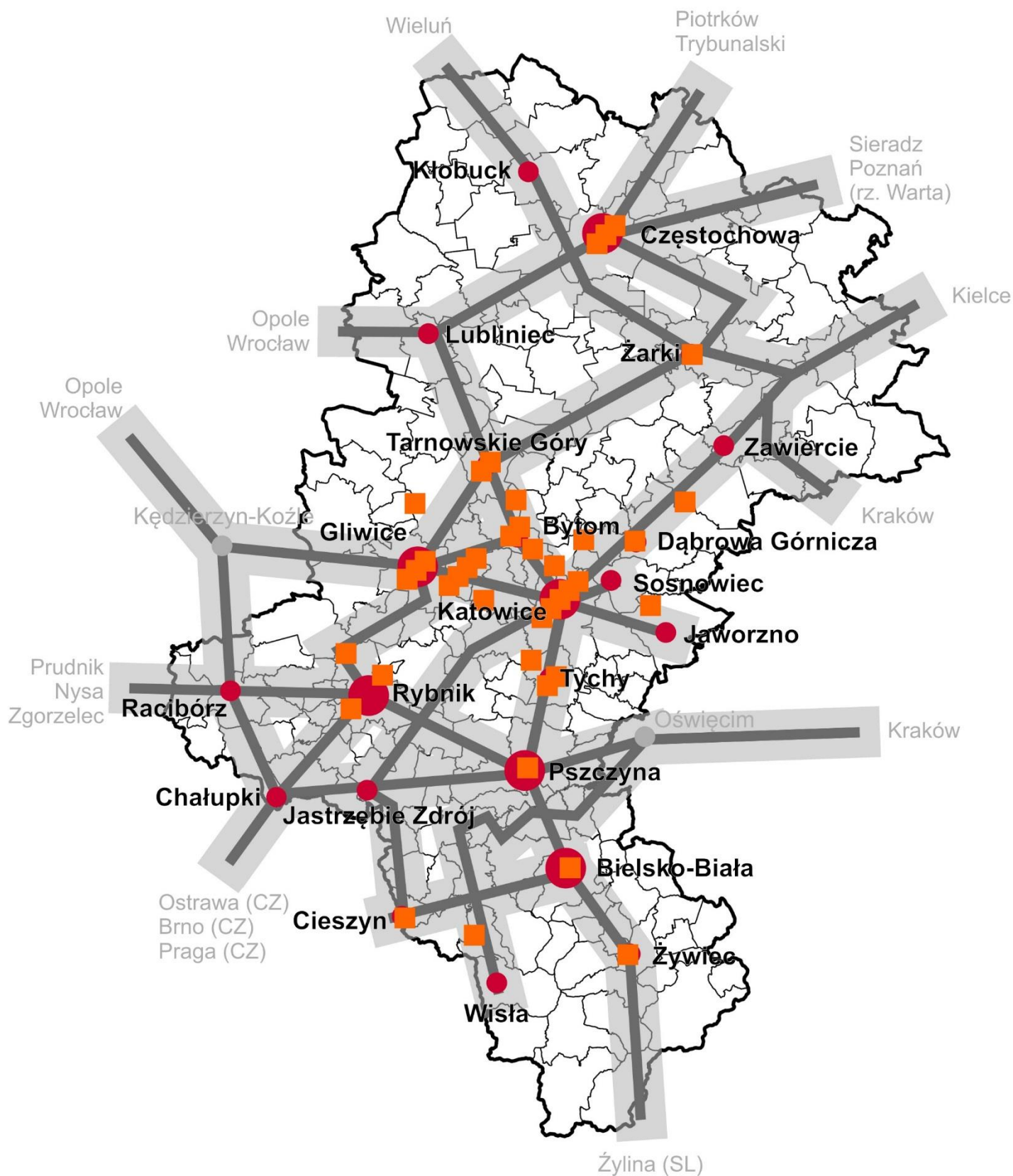
Mapa 2. Węzły ruchu rowerowego.



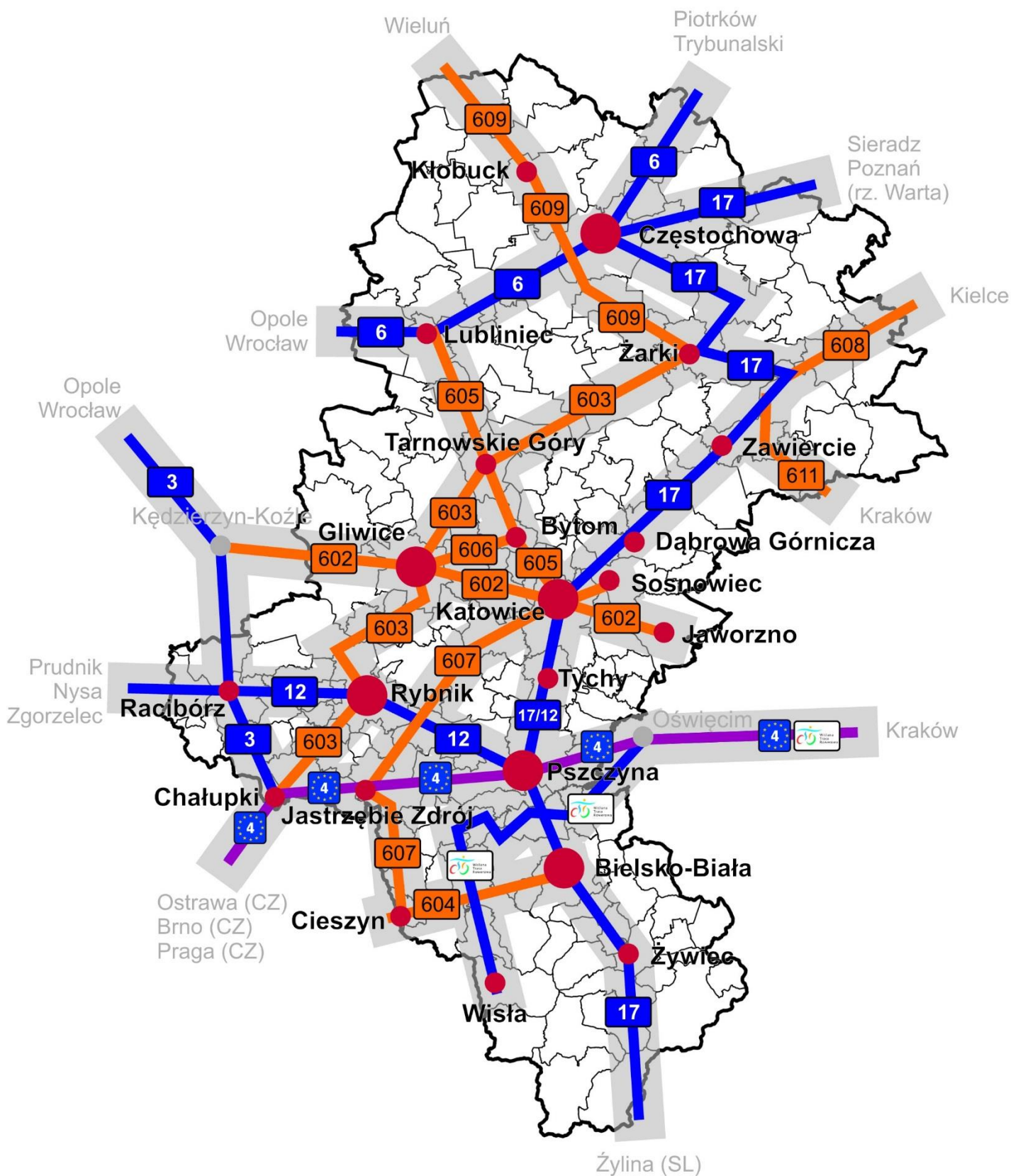
Mapa 3. Kierunki ruchu rowerowego.



Mapa 4. Korytarze ruchu rowerowego.



Mapa 5. Korytarze ruchu rowerowego i obiekty Szlaku Zabytków Techniki. ■



Mapa 6. Propozycja numeracji tras rowerowych na obszarze woj. śląskiego.
Trasy międzynarodowe EuroVelo (**fioletowy**), trasy krajowe (**niebieski**), trasy wojewódzkie (**pomarańczowy**).

SŁOWNIK POJĘĆ

- **Trasa rowerowa** to czytelny, oznakowany i spójny ciąg różnych rozwiązań infrastrukturalnych umożliwiających wygodną i bezpieczną jazdę rowerem.
Trasa rowerowa może obejmować:
 - drogi dla rowerów oraz drogi dla rowerów i pieszych, pasy i kontrapasy rowerowe (w rozumieniu Prawa o Ruchu Drogowym);
 - ulice o uspokojonym ruchu (strefa 30);
 - strefy zamieszkania;
 - łączniki rowerowe;
 - drogi niepubliczne (np. wały rzek, drogi techniczne, nieczynne linie kolejowe);
 - drogi publiczne o małym natężeniu ruchu samochodowego⁶;
 - inne odcinki, które mogą być bezpiecznie i wygodnie wykorzystywane przez rowerzystów.
- **Wydzielone trasy rowerowe** - trasy rowerowe fizycznie wydzielone od pasów ruchu dla innych użytkowników drogi lub chodnika za pomocą elementów inżynierskich, w szczególności: słupków, barier, ogrodzeń, krawężników, różnicy niwelety, pasów zieleni.
- **Korytarz ruchu rowerowego** to pas rekomendowany dla wytyczenia i budowy regionalnej trasy rowerowej, wskazujący kierunki i przestrzeń w obrębie której powinna zostać wyznaczona i zbudowana trasa rowerowa.
- **Regionalna trasa rowerowa (RTR)** to trasa rowerowa o znaczeniu wojewódzkim, łącząca subregiony albo/i łącząca województwo śląskie z województwami sąsiednimi, Republiką Czeską albo Republiką Słowacką; przebiegająca przez ważne miasta regionu, obszary cenne przyrodniczo i kulturowo, miejsca dziedzictwa kulturowego lub przyrodniczego. RTR charakteryzuje się wysokim standardem technicznym odpowiadającym określonym w niniejszym dokumencie kryteriom zgodnym z *Standardem i wytycznym kształtowania infrastruktury rowerowej* oraz standardami EuroVelo. Minimalna długość RTR wynosi 30 km.
- **Velostrada** to bezkolizyjna droga zaprojektowana i zbudowana specjalnie dla szybkiego ruchu rowerowego o nawierzchni asfaltowej, minimalnej szerokości 4 m i długości co najmniej 5 km.
- **Szlak rowerowy** to trasa wycieczkowa dla rowerzystów, oznaczona specjalnymi symbolami PTTK wyznaczającymi jej przebieg. Zgodnie z normami znakowania PTTK szlaki rowerowe oznaczone są białymi kwadratami z czarnym symbolem roweru i paskiem koloru szlaku. Można jednak spotkać w terenie oznaczenia nie trzymające się tych norm (zwłaszcza

⁶ Zgodnie ze standardem EuroVelo

starsze szlaki), np. biały kwadrat z symbolem roweru w kolorze szlaku. Szlaki rowerowe najczęściej nie spełniają żadnych standardów technicznych.

- **Współczynnik wydłużenia** to stosunek odległości między punktami trasy rowerowej w realnych warunkach do długości toru ruchu użytkownika między tymi punktami w linii prostej (np. współczynnik 1,3 oznacza 300 m wydłużenia na 1000 m trasy).
- **Standard EuroVelo** to kryteria, jakie spełniać muszą trasy europejskiej sieci tras rowerowych EuroVelo. Standard ten zakłada, że trasą podróżować można na rowerze z oponami o szerokości 28 mm (rower turystyczny) z bagażem o ciężarze 20 kg i z prędkością 20 km/h. Ponad to pokonanie trasy powinno być możliwe na tandemie, z przyczepą rowerową i rowerem specjalnym (np. dla osób niepełnosprawnych ruchowo). Trasa musi być przejezdna na całej swojej długości w każdych warunkach pogodowych charakterystycznych dla danego regionu (z wyjątkiem miesięcy zimowych). Poza wymogami dotyczącymi standardu technicznego trasy, kryteria EuroVelo obejmują także infrastrukturę towarzyszącą, taką jak: baza noclegowa, gastronomia, serwis, komunikacja zbiorowa a także informacja i promocja.
- **Trasy EuroVelo** to europejska sieć tras rowerowych. Jest to projekt Europejskiej Federacji Rowerzystów, którego celem jest budowa piętnastu długodystansowych tras rowerowych biegnących przez całą Europę. Całkowita długość planowanych tras ma wynosić ponad 70 tysięcy km.
- **Etap dzienny** to zgodnie ze standardem EuroVelo dystans jaki turysta rowerowy pokonuje w ciągu jednego dnia. W zależności od ukształtowania terenu czy też od nasycenia trasy atrakcjami i dużymi miastami wynosi on od 30 do 90 km.
- **Miejsca Obsługi Rowerzystów (MOR)** to miejsca usytuowane bezpośrednio przy trasie przeznaczone do odpoczynku rowerzystów i wyposażone w różne elementy infrastruktury w postaci: wiat chroniących przed deszczem, ławek, stojaków rowerowych, koszy na śmieci i map turystycznych. MOR o wyższym standardzie może także gwarantować: WC, restauracje i bary, miejsca noclegowe, wypożyczalnie rowerów, sklepy spożywcze z wyposażeniem rowerowym, punkty serwisowe itp.
- **MTB** - z ang. *mountain biking* czyli kolarstwo górskie. Dyscyplina ta jest popularnym sposobem spędzania wolnego czasu. Niektórzy amatorzy uprawiający ten sport traktują go jako możliwość rozwoju fizycznego, stąd duża liczba imprez, w których kolarze górcy mogą sprawdzać swoje umiejętności.
- **Europejska Federacja Rowerzystów** (European Cyclists' Federation) z siedzibą w Brukseli to międzynarodowa organizacja zrzeszająca 65 krajowych stowarzyszeń rowerzystów z 39 krajów - głównie europejskich. Jej celem jest działalność na rzecz propagowania roweru jako środka komunikacji i rekreacji. Członkowie założonej w 1983 roku

federacji dążą do zrównoważonej mobilności poprzez zwiększenie udziału jednośladów w komunikacji. Europejska Federacja Cyklistów umożliwia wymianę informacji oraz doświadczeń w dziedzinie polityki i strategii transportowych związanych z rowerami, a także zajmuje się rozwojem turystyki rowerowej i problemami związanymi z bezpieczeństwem rowerzystów.

- **Pełnomocnik Marszałka ds. polityki rowerowej** tzw. oficer rowerowy koordynuje działania w zakresie tworzenia i wdrażania polityki rowerowej województwa.
- **Zespół ds. realizacji polityki rowerowej Województwa Śląskiego** to zespół powołany przez Marszałka Województwa Śląskiego w celu zapewnienia efektywności działań na rzecz planowania i wdrażania polityki rowerowej Województwa Śląskiego. Pracami Zespołu kieruje Śląski Oficer Rowerowy.
- **Zespół ds. mobilności rowerowej przy Konwencie Marszałków Województw RP** to zespół zajmujący się koordynacją wszelkich działań na rzecz rozwoju turystyki rowerowej krajowej i międzynarodowej w Polsce, a w szczególności:
 - wymianą doświadczeń oraz dobrych praktyk w zakresie planowania, budowy i utrzymania infrastruktury rowerowej;
 - współpracą w zakresie opracowania, wdrożenia i popularyzacji ponadregionalnych standardów infrastruktury rowerowej;
 - wyznaczaniem korytarzy przebiegu krajowych i regionalnych tras rowerowych z uwzględnieniem włączenia regionów RP w międzynarodowe systemy tras i usług turystyki rowerowej;
 - działaniami prowadzącymi do popularyzacji turystyki rowerowej, poprzez rozwój wysokiej jakości produktów i usług związanych z mobilnością rowerową;
 - podjęciem wspólnych działań na rzecz wypracowania jednolitego w skali kraju systemu ewidencji, numeracji i zasad oznakowania oraz klasyfikacji i certyfikacji lokalnych, regionalnych i ponadregionalnych tras rowerowych;
 - współpracą międzynarodową w zakresie tworzenia europejskiej sieci tras rowerowych, a w szczególności tras EuroVelo.