

REGIONALNA POLITYKA ROWEROWA

Województwa Śląskiego

Plan sieci regionalnych tras rowerowych





Województwo
Śląskie

Realizacja prac na zlecenie:

Zarządu Województwa Śląskiego.

Koordinacja:

Departament Turystyki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego.

0.0 **SPIS TREŚCI**

1.0 Wprowadzenie	007
<hr/>	
1.1 Słownik pojęć	010
1.2 Znaczenie używanych skrótów	013
<hr/>	
2.0 Stan ruchu rowerowego w województwie śląskim. Analiza podaźowa	015
<hr/>	
2.1 Infrastruktura rowerowa w ujęciu historycznym	017
2.2 Stan infrastruktury rowerowej w województwie śląskim	021
2.3 Uwarunkowania komunikacyjne	027
2.4 Uwarunkowania społeczno-gospodarcze	029
2.5 Potencjał przyrodniczy i kulturowy	031
<hr/>	
3.0 Analiza potrzeb	037
<hr/>	
3.1 Mega- i mikrotrendy a przyszłość mobilności rowerowej	039
3.2 Analiza potrzeb popytowa	041
3.3 Analiza SWOT	045
<hr/>	
4.0 Cele Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego	055
<hr/>	
4.1 Cele strategiczne Regionalnej Polityki Rowerowej	057
4.2 Kierunki działań Regionalnej Polityki Rowerowej	063
4.3 Planowane efekty	061
4.4 Wskaźniki osiągnięcia celów - ewaluacja	061
<hr/>	
5.0 Spójność Regionalnej Polityki Rowerowej z dokumentami wyższego rzędu	065
<hr/>	
5.1 Spójność na poziomie wspólnotowym	067
5.2 Spójność na poziomie krajowym	069
5.3 Spójność na poziomie regionalnym	073

6.0 Standardy i wytyczne dla rozwoju mobilności rowerowej	083
6.1 Wytyczne w zakresie infrastruktury rowerowej	085
6.2 Wytyczne w zakresie organizacji i bezpieczeństwa ruchu rowerowego	087
6.3 Wytyczne w zakresie regionalnych tras rowerowych	090
6.4 Wytyczne dla rowerowych szlaków turystycznych	108
6.5 Aspekt atrakcyjności przyrodniczej i kulturowej	109
7.0 Wdrażanie Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego	111
7.1 Dokumenty wdrożeniowe	113
7.2 Organizacja i zarządzanie	115
7.3 Partnerstwo i współpraca	116
7.4 Instrumenty społeczne: edukacja i promocja	117
7.5 Monitoring i ewaluacja	118
8.0 Promowanie rozwoju mobilności rowerowej	121
8.1 Korzyści z rozwoju mobilności rowerowej	123
9.0 Źródła finansowania Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego	127
9.1 Środki własne JST	129
9.2 Fundusze Unii Europejskiej	130
9.3 Środki budżetu państwa	132
9.4 Środki sektora prywatnego	133
9.5 Pożyczki Europejskiego Banku Inwestycyjnego	133
9.6 Fundusz na infrastrukturę rowerową	133
10.0 Podsumowanie	135
10.1 Podsumowanie	137
10.2 Przypisy	141



1.0



WPROWADZENIE



„Rower, jako symbol postępu ludzkości oraz rozwoju, promuje tolerancję, wzajemne zrozumienie, szacunek oraz włączenie społeczne i kulturę pokoju. Rower jest symbolem zrównoważonego transportu i przekazuje pozytywne przesłanie wspierania zrównoważonej konsumpcji i produkcji oraz ma pozytywny wpływ na klimat”

Leszek Sibilski

promotor mobilności rowerowej,
pomysłodawca Światowego Dnia Roweru

Regionalna Polityka Rowerowa Województwa Śląskiego

Dokument Regionalna Polityka Rowerowa Województwa Śląskiego wraz z planem sieci regionalnych tras rowerowych (dalej RTR) określa ramy, zasady i sposoby prowadzenia polityki rowerowej w województwie śląskim w perspektywie 2030 roku, w tym określa wytyczne i standardy budowy regionalnych tras rowerowych.

Dokument powstał na zamówienie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego. Na jego podstawie będzie realizowana polityka rowerowa, w tym prowadzona budowa i promocja regionalnych tras rowerowych.

Działania określone w Regionalnej Polityce Rowerowej Województwa Śląskiego będą realizowane w latach 2022-2030, tj. w okresie programowania 2021-2027 Unii Europejskiej, w oparciu o przyjęte przez Zarząd Województwa Śląskiego zasady finansowania, co daje dużą dokładność prognozowania finansowania.

Regionalna Polityka Rowerowa Województwa Śląskiego po roku 2030 powinna zostać opracowana na podstawie ewaluacji wdrażania projektów wynikających z niniejszego dokumentu i powinna kontynuować wyznaczone w dokumencie cele i działania, w tym stworzenie spójnej sieci tras rowerowych o charakterze międzynarodowym, krajowym i regionalnym.

Realizacja Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego przygotuje województwo na najważniejsze wyzwania XXI wieku, pozwoli na rozwiązanie wielu istotnych problemów komunikacyjnych na obszarach zurbanizowanych, zaś utworzenie spójnej sieci tras rowerowych przyczyni się do rozwoju turystyki i przedsiębiorczości z nią związanej. Realizacja Regionalnej Polityki Rowerowej poprawi wizerunek regionu i jakość życia jego mieszkańców.

Założenia ogólne Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego to:

- **Adekwatność** – wynika z analizy potrzeb i problemów w zakresie mobilności rowerowej
- **Kompleksowość** – obejmuje wszystkie dziedziny mobilności rowerowej
- **Spójność** z polityką rozwoju województwa oraz dokumentami strategicznymi na poziomie regionalnym, krajowym i europejskim
- **Operacyjność** – określa cele oraz wskazuje działania konieczne do ich realizacji
- **Realność** – bierze pod uwagę możliwości organizacyjne i finansowe
- **Partycypacja** – powstała i będzie realizowana z udziałem środowisk rowerowych, samorządowych i społecznych
- **Nowoczesność** – opiera się na zdiagnozowanych makro- i mikrotrendach społecznych •

- **Bike&Ride** to system parkingów dla rowerów na styku z przystankami transportu zbiorowego, umożliwiającą pozostawienie roweru, jego przechowanie, ewentualną naprawę, wypożyczenie oraz załadunek roweru i kontynuację podróży przy użyciu środków transportu zbiorowego.
- **CROW** to organizacja założona w 1987 roku w Holandii przez rząd i podmioty rynkowe w celu zaoszczędzenia kosztów poprzez standaryzację w budownictwie drogowym, technologii ruchu drogowego i projektowaniu przestrzeni publicznej. Nazwa CROW była pierwotnie skrótem od Centrum Regulacji i Badań w Budownictwie Glebowym, Wodnym i Drogowym oraz Inżynierii Ruchu. Z czasem organizacja stała się platformą wiedzy, a CROW stało się nazwą własną. CROW prowadzi badania, tworzy regulacje i upowszechnia dobre praktyki dla wszystkich grup docelowych.
- **Droga rowerowa** lub **ścieżka rowerowa** to, według ustawy Prawo o ruchu drogowym, droga lub jej część przeznaczona do ruchu rowerowego, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi oraz oddzielona od innych dróg lub jezdni tej samej drogi, konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Drogami dla rowerów nie są pasy ani kontrapasy rowerowe.
- **Etap dzienny** to zgodnie ze standardem EuroVelo dystans, jaki turysta rowerowy pokonuje w ciągu jednego dnia. W zależności od ukształtowania terenu czy nasycenia trasy atrakcjami i dużymi miastami wynosi on od 15 do 90 km.
- **Europejska Federacja Rowerzystów** (European Cyclists' Federation) z siedzibą w Brukseli to międzynarodowa organizacja zrzeszająca 65 krajowych stowarzyszeń rowerzystów z 39 krajów, głównie europejskich.
- **EuroVelo** to nazwa europejskiej sieci tras rowerowych. Jest to projekt Europejskiej Federacji Rowerzystów, którego celem jest budowa długodystansowych tras rowerowych biegnących przez całą Europę. Całkowita długość planowanych 17 tras ma wynosić ponad 90 tysięcy km.
- **Kolarstwo ekstremalne**, zwane też kolarstwem grawitacyjnym, to rodzaj kolarstwa górskiego uprawianego na silnie nachylonych stokach naturalnych lub specjalnie przygotowanych trasach.
- **Kontrapas** to pas rowerowy wyznaczony na jezdni jednokierunkowej, przeznaczony dla ruchu rowerów w kierunku przeciwnym (inaczej: pas rowerowy „pod prąd”).
- **Korytarz ruchu rowerowego** to pas rekomendowany dla wytyczenia i budowy trasy rowerowej.
- **Łącznik rowerowy** to krótki odcinek drogi rowerowej lub pieszo-rowerowej umożliwiający, dzięki odpowiedniemu zaprojektowaniu separatorów i zniesieniu barier technicznych, przejazd rowerem np. przez koniec ulicy bez przejazdu (ślepej) dla samochodów. Łączniki rowerowe zwiększają spójność i bezpośredniość połączeń w ramach sieci rowerowej.

- **Miejsce Obsługi Rowerzystów (MOR)** to miejsce usytuowane bezpośrednio przy trasie rowerowej przeznaczone do odpoczynku rowerzystów, wyposażone w pompkę rowerową i podstawowy zestaw narzędzi, wiaty chroniące przed deszczem, ławki, stojaki rowerowe, kosze na śmieci, tablice informacyjne, mapy itp. MOR o wyższym standardzie może także zapewniać: WC, restauracje i bary, miejsca noclegowe, wypożyczalnię rowerów, sklepy spożywcze z wyposażeniem rowerowym, punkty serwisowe itp.
- **MTB**, mountain biking, czyli kolarstwo górskie, to jazda rowerem w trudnym terenie górskim.
- **Pełnomocnik Marszałka Województwa Śląskiego do spraw polityki rowerowej** to osoba, która koordynuje działania w zakresie tworzenia i wdrażania polityki rowerowej województwa śląskiego.
- **Regionalna trasa rowerowa (RTR)** to termin używany w Regionalnej Polityce Rowerowej Województwa Śląskiego na określenie trasy rowerowej o znaczeniu wojewódzkim, łączącej subregiony lub województwo śląskie z województwami sąsiednimi, Republiką Czeską albo Słowacją, przebiegającej przez ważne miasta regionu, 33 obszary cenne przyrodniczo i kulturowo. RTR charakteryzuje się wysokim standardem technicznym zgodnym z obowiązującymi standardami i wytycznymi dotyczącymi kształtowania infrastruktury rowerowej.
- **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. Ponadto pokonanie trasy powinno być możliwe na tandemie, z przyczepą rowerową lub 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 okresów z pokrywą śnieżną). Kryteria EuroVelo obejmują także infrastrukturę towarzyszącą, taką jak: baza noclegowa, gastronomia, serwis, komunikacja zbiorowa, a także informacja i promocja.
- **SUMP** (Sustainable Urban Mobility Plan), to Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, czyli strategia przyjaznego transportu w mieście. Określa ona rozwój systemów i usług transportowych z uwzględnieniem ochrony środowiska i zdrowia mieszkańców.
- **Śląska Rada Rowerowa** to powołany przez Marszałka Województwa Śląskiego w dniu 25 czerwca 2019 roku zarządzeniem nr 74/19 zespół konsultacyjny i opiniotwórczo-doradczy Marszałka w sprawach polityki rowerowej.
- **Śluza dla rowerów** to część jezdni na wlocie skrzyżowania na całej szerokości jezdni lub na wybranym pasie ruchu, przeznaczona do zatrzymania rowerów w celu zmiany kierunku jazdy lub ustąpienia pierwszeństwa. Oznaczona jest odpowiednimi znakami drogowymi lub stanowi oznakowany obszar na wlocie skrzyżowania z sygnalizacją świetlną przed linią zatrzymań dla samochodów, skąd rowerzyści mogą na zielonym świetle ruszyć ze skrzyżowania jako pierwsi.
- **Trasa rowerowa** to ciąg komunikacyjny przeznaczony dla ruchu rowerowego. Pod względem funkcjonalnym trasy rowerowe dzielimy na komunikacyjne, rekreacyjne, turystyczne i sportowe. Trasy



rowerowe wykorzystują m.in. drogi rowerowe i pieszo-rowerowe, pasy i kontrapasy na jezdniach, ulice o uspokojonym ruchu (strefa 30 km/h), łączniki rowerowe, drogi wewnętrzne, drogi publiczne o małym natężeniu ruchu samochodowego.

- **Turystyczny szlak rowerowy** lub **trasa** to wytyczona i oznakowana jednolitymi znakami trasa, którą rowerzysta na przeciętnym poziomie umiejętności i doświadczenia może bezpiecznie przebyć bez względu na porę roku, poza ekstremalnymi warunkami pogodowymi. Pojęcia „szlak” i „trasa” są używane zamiennie.
- **Velostrada** to bezkolizyjna droga przeznaczona do szybkiego ruchu rowerowego o nawierzchni asfaltowej lub równoważnej o minimalnej szerokości 4 m.
- **Węzeł integracyjny** to miejsce umożliwiające dogodną, zorganizowaną zmianę środka transportu, wyposażone w infrastrukturę niezbędną dla obsługi podróżnych. Obejmuje ona w szczególności miejsca postojowe/parkingi samochodowe i rowerowe, przystanki transportu zbiorowego, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne, przechowalnie rowerowe.
- **Współczynnik opóźnienia trasy rowerowej** to średnia ilość czasu, którą użytkownik traci na każdym kilometrze trasy, oczekując na sygnalizacji świetlnej lub skrzyżowaniach bez pierwszeństwa. Jest on wyrażony w sekundach opóźnienia na kilometr trasy rowerowej.
- **Współczynnik wydłużenia trasy rowerowej** to stosunek odległości pokonanej przez rowerzystę między punktami trasy do odległości między tymi punktami w linii prostej (np. współczynnik 1,3 oznacza 300 m wydłużenia na 1000 m trasy).
- **Wydzielona trasa rowerowa** to trasa rowerowa fizycznie oddzielona od pasów ruchu dla innych użytkowników drogi lub chodnika za pomocą słupków, barier, ogrodzeń, krawężników, pasów zieleni itp.
- **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.
- **Zespół ds. realizacji polityki rowerowej województwa śląskiego** to zespół powołany przez Marszałka Województwa Śląskiego 27.01.2020 roku uchwałą nr 12/20 w celu zapewnienia efektywności działań na rzecz planowania i wdrażania polityki rowerowej Województwa Śląskiego. Pracami Zespołu kieruje Pełnomocnik Marszałka ds. polityki rowerowej – Śląski Oficer Rowerowy.

1.2 **ZNACZENIE**

UŻYWANYCH SKRÓTÓW

- **B&R** - Bike&Ride
- **EFRR** - Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
- **FEnIKS** - Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko
- **GZM** - Górnośląsko - Zagłębiowska Metropolia
- **KPO** - Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności
- **KSRR** - Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030
- **MOF** - Miejski Obszar Funkcjonalny
- **MOR** - Miejsce Obsługi Rowerzystów
- **P&R** - Park&Ride
- **RPM** - Regionalna Polityka Miejska Województwa Śląskiego
- **RPR** - Regionalna Polityka Rowerowa Województwa Śląskiego
- **RTR** - Regionalna Trasa Rowerowa
- **SOR** - Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju
- **SUMP** - Sustainable Urban Mobility Plan
- **ŚOT** - Śląska Organizacja Turystyczna
- **ŚRR** - Śląska Rada Rowerowa
- **ŚSTR** - Śląska Sieć Tras Rowerowych
- **TEN-T** - Transeuropejska Sieć Transportowa (Trans-European Networks - Transport)
- **WRBRD** - Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
- **WTR** - Wiślana Trasa Rowerowa
- **ZIT** - Zintegrowane Inwestycje Terytorialne •



2.0



STAN RUCHU ROWEROWEGO
W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM.
ANALIZA PODAŻOWA

2.1 **INFRASTRUKTURA ROWEROWA**

W UJĘCIU HISTORYCZNYM

Drogi dla rowerów i ciągi pieszo-rowerowe

Pierwsze drogi dla rowerów na terenie obecnego woj. śląskiego powstały w okresie międzywojennym. Miały nawierzchnię z asfaltu lanego lub tłuczniową. Po wojnie większość z nich uległa stopniowej likwidacji. Z tego okresu pozostała zmodernizowana droga dla rowerów przy ul. Korfantego w Gliwicach, która nie spełnia obecnych standardów.

W latach sześćdziesiątych XX w. najwięcej dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych powstało w najstarszej części Nowych Tychów. Planowane były też drogi dla rowerów na osiedlu w Pyskowicach, ale zaniechano ich realizacji. Przez długi czas nowa infrastruktura rowerowa była rzadkością, z przypadkowymi realizacjami rozsianymi po całym województwie. W niektórych przypadkach nastąpił regres, np. w Tychach zlikwidowano prawie wszystkie przejazdy dla rowerzystów.

Od przełomu XX/XXI w. notuje się stały rozwój infrastruktury rowerowej, jednakże z powodu braku znajomości dobrych praktyk inżynierskich i fałszywie pojętych oszczędności inwestycyjnych większość nowej infrastruktury nie była przyjazna dla rowerzystów i nie zachęcała do korzystania z roweru jako środka komunikacji. Brakowało obniżonych krawężników i przejazdów dla rowerzystów, nawierzchnie dróg dla rowerów najczęściej były wykonywane z betonowej kostki fazowanej, a znaki drogowe były zazwyczaj niekompletne lub nawet mylne. Dopiero interwencje środowiska rowerzystów spowodowały, że zaczęto publikować pierwsze lokalne standardy infrastruktury rowerowej, a nowe inwestycje dotyczące komunikacji rowerowej coraz częściej są przyjazne dla rowerzystów. W celu ujednoczenia infrastruktury i popularyzacji dobrej praktyki inżynierskiej Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia opublikowała opracowane bardziej kompleksowo standardy, które zostały również przyjęte do stosowania przez Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego.

Największym mankamentem ograniczającym korzystanie z istniejącej infrastruktury rowerowej jest brak jej ciągłości w skali makro, zwłaszcza tam, gdzie jest najbardziej potrzebna, czyli w centrach miast. W mniejszej skali poważną przeszkodą jest brak przejazdów dla rowerzystów między poszczególnymi fragmentami dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych.

Trasy rowerowe

Rowerzyści starają się poruszać jak najkrótszymi trasami, które łączą ich źródła i cele podróży, biorąc też pod uwagę własną wygodę i bezpieczeństwo. W ten sposób tworzą się nieformalne trasy rowerowe, gdzie rowerzystów jest najwięcej. Te nieformalne trasy działają tam, gdzie trudno zabłądzić, a rowerzyści korzystają stale z tych samych relacji lub potrafią poruszać się intuicyjnie. Pewnym ułatwieniem jest powstająca infrastruktura rowerowa w postaci dróg dla rowerów, ciągów pieszo-rowerowych i pasów ruchu dla rowerów.



Potrzeba poszerzenia grona użytkowników tras rowerowych rozwiązywana jest m.in. poprzez tworzenie znakowanych tras rowerowych, z których mogą korzystać początkujący rowerzyści oraz ci, którzy nie mają dobrej orientacji w terenie lub po prostu nie znają odwiedzanej okolicy. Najczęściej spotykaną formą znakowanych tras rowerowych są trasy turystyczne. W ostatnich latach pojawiły się również znakowane trasy stanowiące tory terenowe dla różnych dziedzin sportów rowerowych.

Zanim powstały znakowane trasy rowerowe rowerzyści korzystali z turystycznych szlaków pieszych. O ile szlaki górskie w Beskidach nie były tworzone z myślą o rowerzystach, to szlaki nizinne nawet bez specjalnego przygotowania na ogół nadawały się do turystyki rowerowej. Na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych XX w. zaczęły powstawać objazdy zbyt stromych odcinków szlaków pieszych. Taki objazd omijający Górę Chełm powstał m.in. na szlaku zielonym Łazy – Podzamcze, na wschód od miejscowości Hutki-Kanki. Objazd ten istnieje do dziś. Szlaki dla turystów pieszych powinny prowadzić drogami gruntowymi, które często nie nadają się do popularnej turystyki rowerowej, co spowodowało konieczność stworzenia odrębnych szlaków rowerowych, prowadzonymi drogami, które miałyby lepszą nawierzchnię.

Początkowo do znakowania był stosowany system opracowany przez PTTK, ze znakami przedstawiającymi kolorową sylwetkę kolarza na tle białego kwadratu lub strzałki (biały trójkąt dodany z boku kwadratu). W 1996 r. na wniosek PTTK ówczesne Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej określiło wzory znaków szlaków rowerowych, znane od 2003 r. jako znaki drogowe kategorii R, stosowane do dziś na większości istniejących tras rowerowych. Dopiero w 2013 r. Ministerstwo Infrastruktury wprowadziło do systemu znaki typu R-4 przeznaczone dla szlaków rowerowych o wysokim standardzie, wycofując nie- zbyt udane wzory znaków typu R-2.

Trasy rowerowe oznakowane standardowo

W założeniu standardowe oznakowanie ma charakter informacyjny. W zakresie zapewnienia bezpieczeństwa powinno zapobiegać błędzeniu, zwłaszcza w trudnych warunkach pogodowych, kiedy to zgubienie drogi może okazać się groźne dla rowerzysty.

W województwie śląskim pierwsze znakowane trasy rowerowe powstały pod koniec XX w. w okolicach Częstochowy i w Rybniku. Większość tych tras istnieje do dziś, z tym że w okolicach Częstochowy pierwotnie były stosowane znaki PTTK, sukcesywnie wymieniane na znaki kategorii R typu R-1.

W 1999 r. gminy zrzeszone w polskiej części Związku Gmin Górnego Śląska i Północnych Moraw zainicjowały projekt „Rowerem po Śląsku”, którego celem było m.in. stworzenie sieci tras rowerowych łączących wszystkie gminy województwa śląskiego, jednakże w 2003 r. już jako Śląski Związek Gmin i Powiatów zarzuciły ten projekt. Jego plonem była przejęta przez PTTK koncepcja Śląskiej Sieci Tras Rowerowych, rozszerzona również na województwo opolskie, realizowana głównie przez działaczy zrzeszonych w Śląskim Klubie Znakarzy Tras Turystycznych. Jednym z osiągnięć tego klubu było zebranie doświadczeń znakarzy z całego kraju i własnych w formie instrukcji znakowania tras rowerowych, ostatnio zaktualizowanej po wprowadzeniu przez Ministerstwo Infrastruktury znaków typu R-4 i wymagającej obecnie uzupełnienia w oparciu o doświadczenia związane ze stosowaniem tych znaków.

Z założenia koncepcja Śląskiej Sieci Tras Rowerowych (ŚSTR) zakładała dwuetapowość. W pierwszym etapie miały powstać trasy łatwe do wykonania, z przewagą wykorzystania dróg istniejących, modernizowanych w razie konieczności, w drugim etapie – trasy wymagające budowy nowej infrastruktury rowerowej na dłuższych odcinkach. Z powodu braku współpracy pomiędzy gminami większość powstających tras była niekompletna lub tylko fragmentaryczna. Zakładano stworzenie w pierwszej kolejności sieci podstawowej złożonej z tras rowerowych łączących główne generatory ruchu, uzupełnianej o trasy drugorzędne i łączniki. Wszystkie trasy miały być zgodne ze standardami PTTK, zwłaszcza w kwestii kolorów znaków (kolorów pasków, kropek i strzałek na znakach).

Łącznie w 1. etapie powstało około 4000 km tras rowerowych o bardzo zróżnicowanym standardzie, zazwyczaj dość niskim, ponieważ większość gmin unikała niezbędnych modernizacji nawierzchni drogowych. Zwarte fragmenty sieci tras rowerowych powstały tylko w okolicach Cieszyna i Częstochowy, mniej zwarte w okolicach Gliwic, Katowic, Pszczyny, Raciborza, Rybnika, Wodzisławia Śląskiego i Tychów. Ponadto kilkanaście gmin oznakowało trasy, które nie łączą się z ich sąsiadami, w tym kilka miast aglomeracji śląsko-zagłębiowskiej. Nie wszystkie z tras otrzymały kompletne oznakowanie, a niektóre otrzymały oznakowanie odbiegające od standardów. Wiślana Trasa Rowerowa obecnie posiada dwa przebiegi o zróżnicowanym oznakowaniu. Większość tras nie jest na bieżąco naprawiana, ani w zakresie uzupełniania ubytków w nawierzchniach dróg, ani w zakresie uzupełniania braków w oznakowaniu, a tym samym nie spełnia warunków przekazywania rowerzystom właściwej informacji ani zapewnienia im bezpieczeństwa. Oznakowanie tych najstarszych z nieremontowanych tras znajduje się w zaniku. Na kilku trasach pozostawiono tymczasowo schody, które pomimo upływu czasu nie są zastępowane rampami.

Poza systemem ŚSTR powstały standardowo oznakowane 4 trasy rowerowe w Korbielowie w Beskidzie Żywieckim. Do grupy tras oznakowanych standardowo można było zaliczyć dwuwariantową trasę Greenways Kraków – Wiedeń ze znakami typu R-2, na których numer zastąpiono logo tej trasy. Od 2013 r. znakowanie tej trasy stało się niestandardowym i jak dotąd nie zostało wymienione na standardowe.

Trasy rowerowe oznakowane niestandardowo

Oprócz wykonanych standardowo tras Śląskiej Sieci Tras Rowerowych na terenie województwa śląskiego znajdują się liczne trasy oznakowane niestandardowo. Najliczniejszą grupę stanowią trasy oznakowane przez nieistniejące już Śląskie Towarzystwo Cyklistów lub z jego inspiracji. Towarzystwo to wykonywało wszystkie trasy w kolorze czarnym, ze znakami naklejonymi na żółte tuby plastikowe lub sporadycznie z metalowymi znakami mocowanymi do drzew. Trasy te powstały głównie w Beskidzie Żywieckim i w rejonie Częstochowy, ale również w okolicach Tarnowskich Gór, Zabrze, Rudzie Śląskiej, Katowicach, Mikołowie, Dąbrowie Górniczej i Sławkowie. W niektórych gminach oznakowanie to już zupełnie zanikło lub zostało zastąpione oznakowaniem standardowym. Dobrze oznakowane trasy w tym systemie powstały tylko w Tarnowskich Górach za sprawą lokalnego Stowarzyszenia Trasy Rowerowe.

Sporo niestandardowo oznakowanych tras rowerowych powstało w rejonie Zawiercia. Ostatnio w Zawierciu na 2 trasach oznakowanie zostało zamienione na standardowe.

W okolicach Tarnowskich Gór odrębną grupę stanowią trasy rowerowe związane z „Leśną Rajzą”, gdzie na znakach paski zastąpiono symbolami tras LR („Leśno Rajza”) lub LU („Leśno Uciecha”) lub numerami,



niekiedy z pominięciem symbolu roweru. Znaki występują jedynie w wersji malowanej, bez jakichkolwiek drogowskazów, a sama „Leśno Rajza” ma kilka identycznie oznakowanych odgałęzień. Łącznie oznakowano ponad 200 km tych tras.

Trasy niestandardowe, głównie z uwagi na występujące na nich skrzyżowania i rozwidlenia tras w tych samych kolorach, nie spełniają warunku przekazywania rowerzystom właściwej informacji i zapewnienia im bezpieczeństwa. Niestandardowe oznakowanie otrzymały też sieci tras rowerowych w Czeladzi i w powiecie mikołowskim oraz Zabrzeński Szlak Rowerowy.

Trasy rowerowe o wysokim standardzie

Od 2010 r. zaczęły powstawać trasy rowerowe o wysokim standardzie. Gmina Niegowa wykonała trasę nr 561, której większa część przebiega drogami o nawierzchni asfaltowej lub dobrej jakości nawierzchni tłuczniowej. Podobnie postąpiła Gmina Żarki, w której kilka tras otrzymało nawierzchnię asfaltową, co zostało wykorzystane do zmiany przebiegu Rowerowego Szlaku Orlich Gniazd. Ostatnio w Zawierciu 2 trasy zostały nie tylko oznakowane standardowo, ale otrzymały również nawierzchnię asfaltową.

Dużym sukcesem jest Żelazny Szlak Rowerowy tworzący pętlę między Jastrzębiem-Zdrojem a Karwiną w Republice Czeskiej, którego spory odcinek stanowi droga dla rowerów zbudowana na dawnym torowisku kolejowym. Trasa ta jako pierwsza w województwie została oznakowana prawidłowo znakami typu R-4. Znaki typu R-4 zostały też zastosowane w drugim wariantcie Wiślanej Trasy Rowerowej, chociaż wysoki standard mają tylko niektóre fragmenty tej trasy. Zapomniano o likwidacji lub niezbędnej modernizacji pierwszego wariantu, co stoi w sprzeczności z naczelną zasadą dobrej informacji przy oznakowaniu tras rowerowych.

Trasy rowerowe typu single track

Wąskie, kręte i pofałdowane jednokierunkowe górskie trasy rowerowe typu single track o różnym stopniu trudności zlokalizowane są najczęściej w sąsiedztwie kolejek linowych, na terenie ośrodków narciarskich w Beskidach.

Najstarsze jednokierunkowe górskie trasy rowerowe (single track) powstały w ośrodku Stożek w Wiśle Głębcy (Bike Park Stożek) oraz na stokach Szyndzielni od strony Bielska-Białej (Enduro Trails – Bielsko Białe). Obecnie system tras na Szyndzielni składa się z trasy dojazdowej i 14 tras zjazdowych o różnym stopniu trudności.

W 2019 r. na stokach Małego Skrzycznego, w ośrodku Szczyrk Mountain Resort, wytyczono 2 trasy typu enduro: jedna ze Zbójnickiej Kopy do Szczyrku, a druga z Hali Skrzyczneńskiej do Soliska. W 2020 r. powstały 3 trasy typu single track w ośrodku Skolnity w Wiśle, zaś w 2021 powstały 3 trasy tego samego typu w ośrodku Nowa Osada, również w Wiśle. W 2019 r. powstały 3 krótkie trasy zjazdowe i 1 trasa podjazdowa w parku Strzelnica w Rudzie Śląskiej-Bielszowicach, a w 2020 r. tor MTB w Parku Wiśniowiec w Rybniku.

Promowanie tras rowerowych

Większość oznakowanych tras rowerowych została zaznaczona na istniejących mapach turystycznych, w tym na najczęściej używanych przez rowerzystów mapach turystycznych wydawnictw „Compass” z Krakowa i „Plan” z Wrocławia. Śląska Organizacja Turystyczna propaguje trasy rowerowe poprzez regionalny system informacji turystycznej w oparciu o centra i punkty „IT” oraz wydaje informatory i mapy. Starostwa, gminy lub związki gmin dysponują lub dysponowały również mapami i innymi wydawnictwami. Tylko część tras została wyposażona w tablice informacyjne z mapami turystycznymi, a ich treść nie jest dostatecznie często aktualizowana. •

2.2 STAN INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM

Ważniejsze istniejące trasy i szlaki rowerowe

Do głównych tras i szlaków rowerowych przebiegających przez województwo śląskie lub ze względu na swoją długość należą:

01. Szlak R4, docelowo EuroVelo 4
02. Szlak Greenways Wiedeń – Morawy – Kraków
03. Wiślana Trasa Rowerowa
04. Rowerowy Szlak Orlich Gniazd
05. Liswarciański Szlak Rowerowy
06. Żelazny Szlak Rowerowy

Ad1. Szlak R4 / docelowo EuroVelo 4

Koncepcja tego szlaku wykonana w 1999 r. stanowiła propozycję przebiegu przyszłej trasy EuroVelo 4. Przebieg szlaku: Chałupki, granica z Republiką Czeską – Jastrzębie-Zdrój – Strumień – Pszczyna – Wola, most na Wiśle – Oświęcim – Kraków. Obecnie stan nawierzchni dróg i oznakowanie szlaku znacznie odbiegają od standardów tras EuroVelo i przyjętych standardów RTR. Przebieg trasy również wymaga ponownej analizy i dokonania ewentualnych korekt. Niezbędna jest modernizacja trasy, tak aby wszystkie odcinki otrzymały nawierzchnię asfaltową, a także dostosowanie oznakowania do aktualnych standardów. Wskazane jest, aby modernizacja została dokonana w porozumieniu z Europejską Federacją Cyklistów.



Ad 2. Szlak Greenways / Kraków – Morawy – Wiedeń

Należy do międzynarodowej sieci tras rowerowych i trzeba podnieść jego standard do poziomu przyjętego dla tras EuroVelo. Stanowi rowerowe turystyczne połączenie Śląska z Wiedniem i dalej poprzez rowerową trasę Dunaju z pozostałą częścią Europy. Przebieg szlaku w województwie śląskim jest następujący: Wola, most na Wiśle – Pszczyna – Bielsko-Biała – Skoczów – Cieszyn. Szlak ma odnogę beskidzką: Skoczów – Wisła – Istebna – Jasnowice, granica z Republiką Czeską.

Obecnie szlak wymaga ponownego kompleksowego oznaczenia w terenie oraz, ze względu na zaistniałe uwarunkowania, korekty przebiegu. Szczególnej korekty przebiegu wymaga opcja beskidzka szlaku Bukowiec – Istebna. Ponadto niezbędne jest:

- Podniesienie standardu nawierzchni do asfaltowej na niektórych odcinkach, w celu umożliwienia w pełni korzystania z niego przez długodystansowych turystów rowerowych.
- Zachowanie pełnej płynności przejazdu poprzez wykorzystanie, tam gdzie to potrzebne, obiektów inżynierskich dla skrócenia przebiegu szlaku i poprawy jego dostępności.
- Ponowne promowanie szlaku wśród gmin, przez które przebiega oraz przedstawienie korzyści, jakie niesie turystyka rowerowa.

Ad 3. Wiślana Trasa Rowerowa / Wisła – Morze Bałtyckie

Trasa biegnie wzdłuż Wisły, łącząc Beskidy z Bałtykiem, będąc krajową trasą nr 5. Pomysłodawczynią WTR pod koniec XX w. była posłanka Grażyna Staniszevska. W województwie śląskim trasa ma przebieg: Wisła – Ustroń – Skoczów – Drogomyśl – Zabrzeg – Czechowice-Dziedzice – Kaniów. Na niektórych odcinkach trasa wymaga wykonania nawierzchni asfaltowej bądź skrócenia przebiegu poprzez budowę obiektów inżynierskich, jak np. kładki rowerowe.

Ad 4. Rowerowy Szlak Orlich Gniazd / Częstochowa – Kraków

Zgodnie z założeniami jest to szlak o niskim standardzie, który ma ułatwić zwiedzanie najciekawszych fragmentów Wyżyny Krakowsko - Częstochowskiej od Częstochowy do Krakowa. Docelowo wzdłuż Wyżyny Krakowsko- Częstochowskiej powinny biec dwie osobne trasy: jedna o wysokim standardzie z oznakowaniem typu R-4 i druga do jazdy terenowej z oznakowaniem typu R-1/R-3. Rowerowy Szlak Orlich Gniazd powinien pozostać szlakiem do jazdy terenowej.

Ad 5. Liswarciański Szlak Rowerowy / Woźniki – Wąsosz

Jest to szlak rowerowy wzdłuż Liswarty, która ma swoje źródła w Woźnikach i wpada do Warty w województwie łódzkim. W województwie śląskim szlak ma przebieg: Woźniki – Boronów – Lisów – Krzepice – Danków – Rębielice Szlacheckie – Popów – Wąsosz, w większości przejezdny dla rowerów. Wiele odcinków o nawierzchni piaszczystej i gruntowej wymaga przystosowania nawierzchni do swobodnego przejazdu rowerem. Ważne jest również lepsze skomunikowanie szlaku, za pośrednictwem Kolei Śląskich, z resztą

województwa. Część szlaku może zostać wykorzystana jako łącznik głównych tras rowerowych planowanych w tym regionie, pod warunkiem podniesienia standardu nawierzchni.

Ad 6. Żelazny Szlak Rowerowy

Jest to szlak rowerowy na pograniczu polsko-czeskim z motywem przewodnim kolei, która wywarła duży wpływ na losy regionu. Szlak, oddany do użytku we wrześniu 2020 roku, powstał w ramach polsko-czeskiego projektu finansowanego przez UE. Szlak ma przebieg: Godów – Jastrzębie-Zdrój – Zebrzydowice – Karwina (CZ) – Godów. Obecnie nie wymaga inwestycji. Zasadne jest włączenie go, we współpracy z jego autorami, do sieci szlaków o charakterze krajowym i międzynarodowym. Należy oprzeć na nim południowo-zachodnią trasę rowerową łączącą Wiślaną Trasę Rowerową z planowaną trasą BlueVelo, z zachowaniem istniejącego standardu. Łączniki należy wykonać w standardzie szlaku, w separacji od ruchu samochodowego. Niezbędne jest połączenie szlaku z Wodzisławiem Śląskim i Rybnikiem w ramach wyznaczonego korytarza trasy nr 603.

Turystyczne szlaki rowerowe

Równoległe do planów nowych tras rowerowych o wysokim standardzie należy prowadzić działania zapewniające bieżące funkcjonowanie i rozwój istniejącej sieci turystycznych szlaków rowerowych z wykorzystaniem m.in. już istniejącej koncepcji Śląskiej Sieci Tras Rowerowych.

Szlaki te spełniły w minionych latach swoje zadania. Na odcinkach, gdzie zostały oznaczone w terenie, są cały czas chętnie uczęszczane przez rowerzystów. Niewiele gmin, na których terenie przebiegają szlaki, podjęło się ich odnowienia. Szlaki rowerowe o charakterze turystycznym i rekreacyjnym tworzą w obecnej chwili podstawową sieć oznakowanych tras rowerowych na terenie naszego województwa. Ich przebiegi są zaznaczone na mapach w postaci papierowej i cyfrowej. Szlaki te są promowane m. in. przez Śląską Organizację Turystyczną (ŚOT). Rozwój istniejącej już sieci oraz możliwość łączenia jej z planowanymi nowymi trasami rowerowymi w jeden spójny system zarządzany i finansowany przez jeden podmiot wzbogaci ofertę turystyczną województwa śląskiego. Dbanie o trasy rowerowe jest zasadne, gdyż zwykle po ich odnowieniu obserwuje się znaczny wzrost ruchu rowerowego.

Z uwagi na zasięg regionalny szlaków rowerowych należy w pierwszej kolejności skupić się na szlakach długodystansowych, tzw. pierwszorzędnych. Zasadna jest promocja w skali województwa szlaków, które ze względu na przebieg wzdłuż linii kolejowych, mają łatwy dostęp do tego preferowanego środka transportu. Przebiegi szlaków wychodzących poza nasze województwo są na bieżąco uzgadniane z województwami, przez które przebiegają. Przebieg szlaków warto na bieżąco analizować pod kątem ich możliwej modernizacji.

ŚLĄSKA SIĘĆ TRAS ROWEROWYCH SCHEMAT GŁÓWNYCH TRAS ROWEROWYCH



Schemat nr 1: Koncepcja Śląskiej Sieci Tras Rowerowych (schemat głównych tras rowerowych)

Zamieszczony tu schemat Śląskiej Sieci Tras Rowerowych obejmuje wszystkie planowane docelowo główne trasy rowerowe tej sieci. Autor schematu: Piotr Rościszewski.

Górskie szlaki rowerowe – MTB

Osobnym działaniem powinny zostać objęte górskie szlaki rowerowe przeznaczone dla rowerów MTB oraz włączone do tego szlaki typu „single track”. Ogromna popularność tego typu aktywności w naszym województwie wskazuje na potrzebę realizacji takiego projektu, który wykorzystując walory krajozawo-przyrodnicze terenów górskich województwa, dodatkowo umożliwi kompleksowe całoroczne wykorzystanie infrastruktury przeznaczonej do uprawiania narciarstwa, w tym kolei gondolowych, wyciągów krzesełkowych, zaplecza gastronomicznego itp.

Osobny system podziału szlaków rowerowych na górskie i wyżynno-nizinne jest z powodzeniem stosowany w Europie i należy dążyć do wprowadzenia go w naszym województwie. Pozwala on przede wszystkim uniknąć wszelkich nieporozumień dla potencjalnych użytkowników w odróżnieniu trasy terenowej górskiej przeznaczonej dla rowerów MTB od tradycyjnych rowerowych szlaków turystycznych. Trasa powinna być czytelnie oznaczona z podaniem jej aktualnej długości, odległości do celu oraz średniego i maksymalnego nachylenia, jak również nachylenia na wybranym odcinku.

Wzorem państw alpejskich i naszych południowych sąsiadów należy stworzyć osobną sieć oznakowanych górskich szlaków rowerowych MTB. Celowe byłoby połączenie sieci z istniejącymi szlakami na terenie Słowacji i Czech w ramach realizacji programów transgranicznych. Pozwoli to na oddzielenie górskich pieszych tras turystycznych od górskich tras rowerowych MTB, poprawiając bezpieczeństwo i korzystanie ze szlaków obu grup użytkowników.

Ważniejsze punkty styku tras i szlaków rowerowych na granicach województwa śląskiego

Wyjście z trasami rowerowymi i szlakami rowerowymi poza granice województwa śląskiego i łączenie ich w skali lokalnej, krajowej lub międzynarodowej powinno odbywać się w pełnej współpracy z ościennymi województwami i państwami. W skali międzywojewódzkiej i międzynarodowej należy zadbać o docelową dostępność komunikacji publicznej, zwłaszcza Kolei Śląskich, dla przewozu rowerów. Ważniejsze punkty styku tras i szlaków rowerowych na granicach województwa śląskiego to:

01. Ze Słowacją:

- przejście graniczne w Korbielowie,
- przejście graniczne w Glince,
- przejście graniczne w Zwardoniu (regionalne połączenie kolejowe Polski i Słowacji),
- przejścia graniczne małego ruchu turystycznego: Sól – Kosariska, Czadeczka – Cierne Polesie.

02. Z Czechami:

- przejście graniczne w Lesznej Górnej,
- przejście graniczne w Cieszynie,
- przejście graniczne w Chałupkach (m.in. EuroVelo 4)
- przejścia graniczne małego ruchu turystycznego: Jaworzynka – Hrcava, Istebna – Bukovec (dalej czeskimi trasami nr 10 i nr 56), Pogwizdów – Karwina-Łąki (planowany most pieszo-rowerowy na Olzie),



Zebrzydowice (Wymysłów) – Karwina (Mizerów), Skrbeńsko – Piotrowice koło Karwiny,
Gołkowice – Zawada,

03. Z województwem opolskim:

- dla trasy nr 3 w miejscowości Lasaki,
- dla trasy nr 6 w miejscowości Nowa Bzinica,
- dla trasy nr 12 w miejscowości Głubczyce,
- dla trasy nr 602 w miejscowości Rudziniec,
- dla trasy nr 605 w miejscowości Sieraków Śląski,
- dla trasy nr 650 w miejscowości Sieraków Śląski.

04. Z województwem łódzkim:

- dla trasy nr 6 w miejscowości Wąsosz Górny lub innym pobliskim miejscu wynikłym z przebiegu trasy,
- dla trasy nr 17 w miejscowości Kuźnica,
- dla trasy nr 609 w miejscowości Giętkowizna,
- dla trasy nr 617 w miejscowości Kuźnica,
- dla trasy nr 650 w miejscowości Wąsosz.

05. Z województwem świętokrzyskim:

- dla trasy nr 608 w miejscowości Szczekociny,
- dla trasy nr 616 w okolicach Koniecpola.

06. Z województwem małopolskim:

- dla trasy nr 4 EuroVelo w okolicach Jawiszowic,
- dla trasy nr 5 WTR w miejscowości Kaniów,
- na trasie nr 602 z Jaworzna w kierunku Balina/Chrzanowa do połączenia z trasą VeloRudawa,
- dla trasy nr 604 w miejscowości Kęty,
- dla trasy nr 606 w miejscowości Sławków,
- dla trasy nr 609 pomiędzy Ogrodzieńcem a Kluczami,
- dla trasy nr 611 w miejscowości Kęty,
- dla trasy nr 614 w miejscowości Hucisko.

Oprócz powyższych należy przeanalizować wszystkie graniczne przebiegi istniejących turystycznych szlaków rowerowych względem zaistniałych zmian w terenie i w jak najwyższym stopniu połączyć ich przebiegi z istniejącą siecią szlaków rowerowych poza granicami województwa. Na szczególną uwagę zasługuje włączenie się w sieć szlaków rowerowych na terenie Czech w ramach wspólnych trans granicznych projektów Euroregionów: Silesia, Śląsk Cieszyński, Beskidy i Pradziad. •

2.3 UWARUNKOWANIA KOMUNIKACYJNE

W 2020 roku w województwie śląskim istniało 29,51 km dróg ekspresowych i autostrad na 1000 km². Była to największa gęstość sieci dróg w kraju. Sieć dróg publicznych na 100 km² w województwie śląskim w 2020 roku wynosiła 206,7 km i była to druga wartość w kraju zaraz za województwem małopolskim.

W województwie śląskim znajduje się ok. 2 000 km linii kolejowych (najwięcej w kraju), w tym dobra sieć połączeń pasażerskich. Długość linii kolejowej na 100 km² w 2020 roku wynosiła 15,5 km. Była to najwyższa wartość w kraju. Na drugim miejscu znalazło się województwo dolnośląskie 8,7 km.

Liczba osób korzystających z przewozów pasażerskich w 2021 roku w województwie śląskim, według statystyk Urzędu Transportu Kolejowego, wynosiła 19,3 mln i była to piąta wartość w kraju. Pod względem liczby podróży przypadających na 1 mieszkańca województwo śląskie zajęło w 2021 roku siódme miejsce w kraju. Statystyczny mieszkaniec województwa śląskiego podróżował koleją 4,3 razy w ciągu roku (mieszkaniec województwa pomorskiego 19,9 razy). Od 9 grudnia 2012 roku wszystkie wewnątrzwojewódzkie połączenia kolejowe są realizowane przez Koleje Śląskie. Połączenia z ościennymi województwami są realizowane przez Koleje Śląskie i Przewozy Regionalne, a połączenia dalekobieżne przez PKP Intercity.

Dostępność transportu publicznego jest jednym z kluczowych zagadnień dla skutecznej realizacji Regionalnej Polityki Rowerowej, a w szczególności dla budowy tras i szlaków rowerowych, przy czym najbardziej dogodnym i szeroko dostępnym środkiem transportu w województwie śląskim jest kolej. Połączenie podróży rowerem i koleją na większe odległości daje w skali województwa śląskiego praktycznie nieograniczone możliwości dla mobilności rowerowej.

W województwie znajduje się 35 czynnych dworców kolejowych, z których prawie połowa przeszła remont w XXI wieku, a trzy są wpisane do rejestru zabytków: Bielsko-Biała Główna, Czechowice-Dziedzice i Sosnowiec Główny. Do ważnych z perspektywy transportu rowerów i turystyki rowerowej węzłów i stacji kolejowych należą: Katowice, Gliwice, Toszek, Tarnowskie Góry, Lubliniec, Częstochowa, Zawiercie, Czechowice-Dziedzice, Bielsko-Biała, Wisła, Żywiec, Zwardoń, Zebrzydowice, Racibórz, Rybnik.

Uwzględnienie połączeń kolejowych w planowanej sieci tras i szlaków rowerowych powinno być priorytetowym działaniem władz województwa. Podróż rowerem w oparciu o węzły kolejowe w celach transportowych i turystycznych będzie właściwym uzupełnieniem oferty województwa. Należy przy tym podjąć działania dla zapewnienia przewozu większej ilości rowerów w składach Kolei Śląskich, co najmniej 10-20 sztuk, oraz zapewnić odpowiednią infrastrukturę dla podróżujących z rowerami na stacjach kolejowych. •

2.4 **UWARUNKOWANIA**

SPOŁECZNO-GOSPODARCZE

Na obszarze województwa śląskiego znajduje się 17 powiatów i 19 miast na prawach powiatu oraz 167 gmin, w tym 49 gmin miejskich, 22 gminy miejsko-wiejskie i 96 gmin wiejskich. Charakteryzuje się ono policentrycznym układem urbanistycznym, korzystnym dla wszelkiego rodzaju procesów rozwojowych. Dodatkowo region jest najbardziej zurbanizowanym obszarem w kraju. W 2020 r. wskaźnik urbanizacji w województwie śląskim wyniósł 76,45%, przy czym w kraju w tym samym roku wyniósł 58,86%.

W województwie śląskim są 72 miasta, w tym najwięcej miast powyżej 100 tys. mieszkańców. Jest to jedyne województwo w Polsce, w którym mniej jest powiatów (17) niż miast na prawach powiatu (19). Większość powiatów jest silnie zurbanizowana. Część gmin wiejskich nie pełni funkcji rolniczych, lecz są „sypialniami” lub terenami rekreacyjnymi dla mieszkańców miast. Na terenie województwa funkcjonuje jedyny w Polsce związek metropolitalny – Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia – skupiająca 41 miast i gmin o łącznej powierzchni 2,5 tys. km².¹

Ludność

Liczba ludności w województwie śląskim w 2020 r. wynosiła 4 492,3 tys. osób, co stanowiło 11,7% ludności kraju i była to druga w kolejności wartość w kraju. W 2020 roku liczba osób w wieku przedprodukcyjnym wynosiła 772,5 tys., natomiast liczba osób w wieku produkcyjnym wynosiła 2 653 tys. osób. Była to druga wartość w kraju po województwie mazowieckim. Województwo śląskie w 2020 roku posiadało największą liczbę osób w wieku poprodukcyjnym, która wynosiła 1 066,7 tys. osób. Na 38 wyższych uczelniach województwa kształci się ok. 120 tys. studentów, co stanowi 8,5% ogólnej liczby studentów w kraju.

Rynek pracy, gospodarka

Pod względem bezrobocia rejestrowanego województwo śląskie w 2020 roku zajęło drugą pozycję w kraju z wartością wskaźnika na poziomie 91 032 osoby, co oznacza znaczny spadek w stosunku do 2010 roku, gdy liczba bezrobotnych wynosiła 181 198 osób. Stopa bezrobocia w województwie śląskim w 2020 roku wynosiła 4,9% i była to druga najniższa wartość w kraju za województwem wielkopolskim ze stopą bezrobocia równą 3,7%. Śląskie odnotowało spadek stopy bezrobocia w stosunku do 2010 roku o 5,1% z wartości 10,0%. Najmniejszą stopę bezrobocia równą 1,7% zanotowano w Katowicach.

Województwo śląskie jest jednym z najsilniejszych gospodarczo i najbardziej atrakcyjnym pod względem inwestycyjnym regionem w Polsce, wytwarzając 12,4% PKB. Ponad 2,8 miliona osób w wieku produkcyjnym zapewnia ogromne i różnorodne zasoby pracy oraz wielkość i chłonność rynku zbytu.

Problemy województwa śląskiego

Mimo swojego ogromnego potencjału rozwojowego województwo śląskie boryka się ze swoją spuścizną przemysłową, potrzebami restrukturyzacji istniejących zakładów przemysłowych oraz negatywnymi tendencjami środowiskowymi i demograficznymi obserwowanymi w całym kraju, a nawet Europie. Problemy, z którymi musi zmierzyć się województwo śląskie, to m.in.:

01. Największe w skali kraju zanieczyszczenie powietrza, zwłaszcza w regionach górniczych, w tym wysoka emisja CO₂ i innych zanieczyszczeń komunikacyjnych oraz hałasu.²
02. Niska jakość środowiska przyrodniczego, duża powierzchnia terenów zdegradowanych.³
03. Słaba jakość transportu publicznego, brak zintegrowanego systemu transportowego.⁴
04. Słaba jakość istniejącej infrastruktury rowerowej.⁵
05. Brak spójnej sieci dróg rowerowych oraz niski poziom bezpieczeństwa rowerzystów.⁵
06. Słaba kondycja zdrowotna mieszkańców Śląskiego.⁶
07. Nieatrakcyjny wizerunek regionu, spuścizna po przemysłowej przeszłości.
08. Niewystarczająca współpraca między sąsiednimi gminami.
09. Postępujący proces depopulacji poprzez ujemny przyrost naturalny i emigrację.⁷
10. Starzenie się społeczeństwa.⁷ •

POTENCJAŁ PRZYRODNICZY I KULTUROWY 2.5

Województwo śląskie zajmuje powierzchnię 12 334 km², co stanowi 3,9% powierzchni Polski. Łączna długość granic województwa wynosi 957 km, z czego południową granicę stanowi granica z Republiką Czeską o długości 141 km i Republiką Słowacką o długości 85 km. Ponadto województwo śląskie graniczy z województwami opolskim na długości 226 km, łódzkim na długości 135 km, świętokrzyskim na długości 105 km i małopolskim na długości 265 km.

Ukształtowanie terenu

Województwo charakteryzuje się dużym zróżnicowaniem geograficznym i znajduje się w obrębie następujących obszarów geograficznych: Wyżyny Śląskiej, Jury Krakowsko-Częstochowskiej, Kotliny Oświęcimskiej

oraz Beskidów. Południową część województwa zajmują Beskidy Zachodnie, w skład których wchodzi pasma Beskidu Śląskiego, Żywieckiego i Małego. Na wschód od Wyżyny Śląskiej, mniej więcej południkowo, rozciąga się Wyżyna Krakowsko-Wieluńska. Na przedpolu Beskidów leży Pogórze Śląskie z pagórkowatym krajobrazem, zaś na północ od Beskidów i Pogórza Śląskiego znajduje się Kotlina Raciborsko-Oświęcimska.

Południowa część Wyżyny Śląskiej oraz okolice Rybnika obfitują w antropogeniczne formy krajobrazu: hałdy i osadniki górnictwa węglowego, hutnictwa i energetyki. Na terenach dawnej eksploatacji górniczej znajduje się również sporo zapadlisk i niecek po dawnych wyrobiskach górniczych, które coraz częściej podlegają rekultywacji w celach rekreacyjnych.

Zasoby wodne

Województwo śląskie leży w dorzeczu dwóch największych polskich rzek Wisły i Odry oraz na niewielkim obszarze w dorzeczu Dunaju. Południowo-wschodnia i środkowo-wschodnia część województwa znajduje się w dorzeczu Wisły z najważniejszymi dopływami: Pilicą, Białą i Czarną Przemszą, Brynicą, Pszczynką, Białą i Gostynią. Zachodnia oraz północna część województwa znajduje się w dorzeczu Odry, której źródła wypływają w Republice Czeskiej. Najważniejszym dopływem Odry jest Warta, której źródła znajdują się na terenie Jury Krakowsko-Częstochowskiej w Kromoławie. Poza Wartą ważnymi rzekami w dorzeczu Odry są: Olza, Ruda, Bierawka, Mała Panew, Liswarta i Kłodnica.

Na terenie województwa znajdują się liczne zbiorniki antropogeniczne, w tym zbiornik Goczałkowicki na Wiśle o powierzchni 32 km², Jeziora: Żywieckie i Międzybrodzkie na Sole oraz zbiorniki Dzierżno, Dzieńkowice, Kuźnica Warężyńska, Pogorie, Paprocany, Sosina czy Chechło-Nakło.

Przyroda

Województwo śląskie jest zalesione w ok. 32%. Cechuje je duża bioróżnorodność. Występuje tu wiele gatunków zwierząt, w tym ok. 60 gatunków ssaków, przeszło 260 gatunków ptaków, 6 gatunków gadów, niemal wszystkie gatunki płazów występujących w Polsce oraz wiele gatunków ryb, głównie w górskich rzekach. Flora województwa śląskiego liczy 1500 gatunków roślin, w tym wiele gatunków unikatowych, szczególnie na terenach górskich, m.in. warzucha polska, wilczomlec pstry, koślaczek stożkowaty, oleśnik górski, pięciornik wiosenny, murawa naskalna, pełnik europejski i tojad morawski. Na terenie województwa znajduje się 65 rezerwatów przyrody, 8 parków krajobrazowych, 24 zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, 45 obszarów Natura 2000.⁸

Klimat

Klimat województwa śląskiego stwarza bardzo korzystne warunki dla rozwoju ruchu rowerowego. Średnia roczna temperatura powietrza na obszarze przeważającej części województwa waha się w granicach 7-8°C. Średnia temperatura lipca w województwie waha się od 14°C do 16°C, z wyjątkiem okolic Rybnika, gdzie przekracza 16°C, i rejonów górskich, gdzie jest o kilka stopni niższa. Wartość średniego rocznego usłonecznienia rzeczywistego waha się od 1900 godz./rok w południowej części województwa do 1650 godz./rok w zachodniej części województwa. Średnie roczne zachmurzenie nie jest zbyt zróżnicowane

przestrzennie i kształtuje się dla województwa na poziomie ok. 70%. Największą średnią roczną liczbę dni pogodnych odnotowano w rejonie Cieszyna i Wisły, a najmniejszą w rejonie Raciborza i Katowic.⁹

Walory kulturowe

Województwo śląskie jest obszarem o niezwykle bogatym i różnorodnym dziedzictwie kulturowym, co wpływa na jego atrakcyjność turystyczną. Posiada ponad 4 000 obiektów wpisanych do rejestru zabytków, a wśród nich zamki warowne, pałace, dwory, kościoły, cmentarze, zabytki techniki czy kolonie robotnicze i parki. Zabytki z rejestru nie wyczerpują miejsc, które są atrakcyjne dla turystów.

Wyjątkowy w skali kraju walor kulturowy posiadają obiekty związane z przemysłową przeszłością regionu, które połączono tematycznie w Szlak Zabytków Techniki. Obecnie skupia on 42 najatrakcyjniejsze zabytki w województwie, w tym kopalnię srebra w Tarnowskich Górach wpisaną na listę światowego dziedzictwa UNESCO. Od 2010 r. organizowana jest w regionie Industriada, najważniejszy i największy w Polsce festiwal promujący dziedzictwo przemysłowe w kraju i drugi w Europie pod względem frekwencji.

Innymi tematycznymi szlakami turystycznymi w regionie są: Szlak Architektury Drewnianej oraz Szlak Orlich Gniazd. Szlak Architektury Drewnianej o długości około 1 000 km łączy 97 najciekawszych zabytków architektury drewnianej: kościoły, kaplice, karczmy, chałupy, obiekty gospodarcze i skanseny. Zabytkowe obiekty drewniane są rozmieszczone z dużą regularnością na terenie prawie całego województwa, zaś największe ich zagęszczenie znajduje się na terenach górskich. Szlak Orlich Gniazd skupia zamki i ruiny warowni położone na wapiennych wzgórzach Wyżyny Krakowsko-Częstochowskiej.

Odmiennym szlakiem tematycznym jest szlak Śląskie Smaki łączący 29 placówek gastronomicznych oferujących tradycyjne dania kuchni regionalnych: śląskiej, jurajskiej, zagłębiowskiej i beskidzkiej. Uzupełnieniem szlaku Śląskie Smaki są obiekty związane z historią browarnictwa w regionie, z których udostępnione dla turystów zostały m.in. Muzeum Tyskich Browarów Książęcych, Muzeum Browaru Żywiec oraz Browar Zamkowy w Cieszynie.

W województwie śląskim znajdują się liczne ośrodki kultu religijnego oraz miejsca pielgrzymkowe, z których najważniejsze są: Sanktuarium na Jasnej Górze w Częstochowie, Sanktuarium Matki Sprawiedliwości i Miłości Społecznej w Piekarach Śląskich, Opactwo Pocysterskie w Rudach.

W województwie śląskim działa 67 muzeów wraz z oddziałami, w tym najbardziej spektakularne Muzeum Śląskie, 11 teatrów, w tym: 7 dramatycznych oraz 4 lalkowe, 2 teatry muzyczne, Filharmonia Śląska oraz Narodowa Orkiestra Symfoniczna Polskiego Radia w Katowicach, filharmonie w Zabrze i Częstochowie. Muzeum Śląskie, NOSPRA oraz Międzynarodowe Centrum Kongresowe wraz z Halą Widowiskowo-Sportową „Spodek” tworzą tzw. Strefę Kultury charakteryzującą się unikatową architekturą.

W regionie znajdują się liczne parki tematyczne, jak Legendia w Chorzowie, Miasteczko Westernowe Twinpigs w Żorach, Dream Park w Ochabach, Górski Park Równica w Ustroniu, Park Rozrywki Ogrodzieniec oraz Palmiarnia w Gliwicach.

W regionie działa także wiele zespołów folklorystycznych z Zespołem Pieśni i Tańca „Śląsk” na czele.

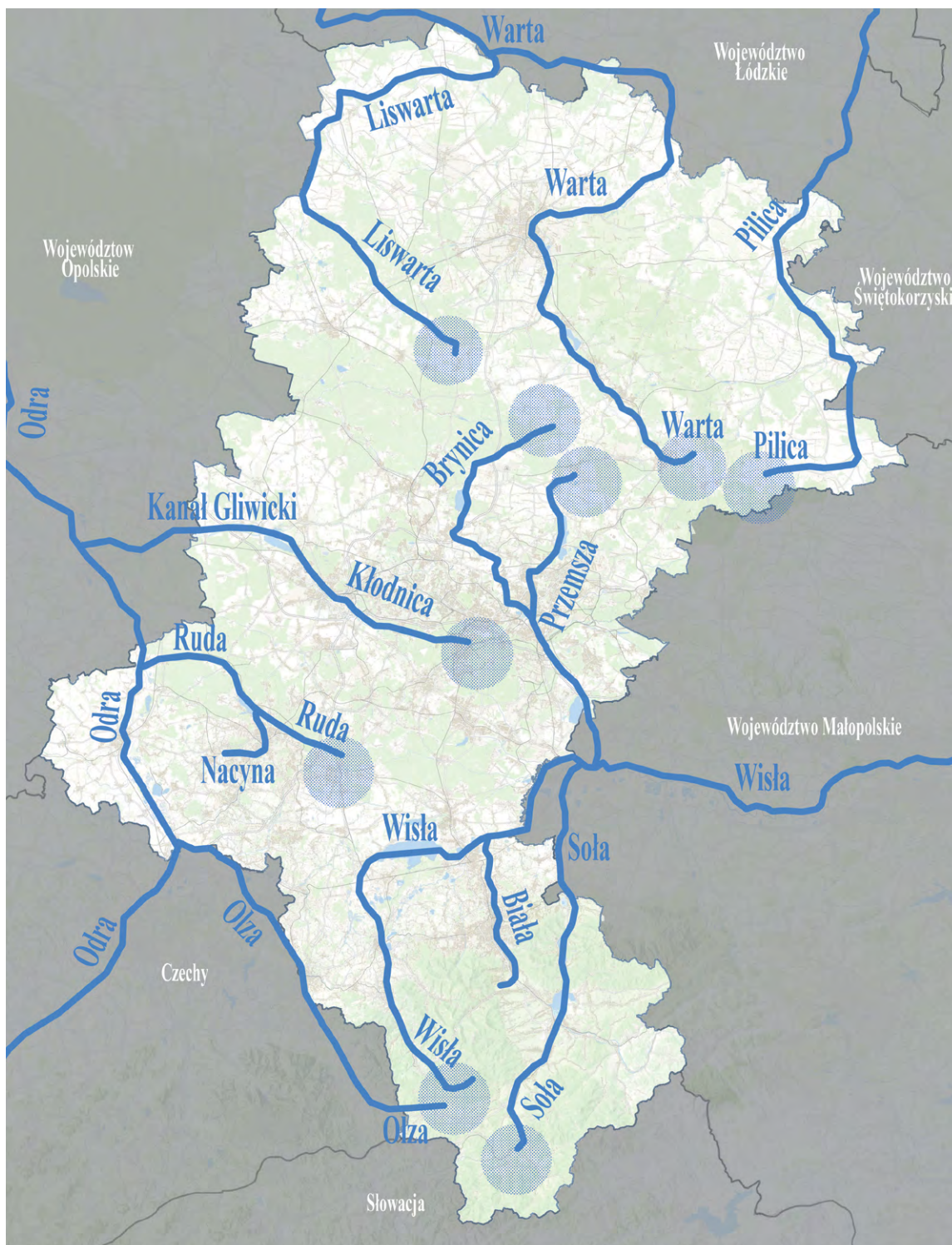
Liczne zespoły pochodzą ze Śląska Cieszyńskiego i Beskidu Żywieckiego. Wśród imprez o charakterze folklorystycznym wymienić należy Tydzień Kultury Beskidzkiej, jako jedną z najstarszych międzynarodowych imprez folklorystycznych w Europie, „Żywieckie Gody” w Żywcu czy Międzynarodowy Studencki Festiwal Folklorystyczny. W regionie mają również miejsce znane w całym kraju imprezy muzyczne, takie jak: Rawa Blues Festival, Off Festival, Męskie Granie czy Festiwal Tauron Nowa Muzyka.

Wykorzystanie dolin rzecznych i obiektów hydrotechnicznych na trasy rowerowe

Powszechnie wykorzystywane do wytyczania tras rowerowych są doliny rzek oraz towarzyszące im obiekty hydrotechniczne, jak np. wały przeciwpowodziowe. W Europie najlepszymi przykładami takich rozwiązań są trasy rowerowe wytyczone wzdłuż Renu, Dunaju czy Odry w Niemczech oraz wzdłuż kanałów, jak Kanał Południowy we Francji czy też trasy wzdłuż sieci kanałów w Wielkiej Brytanii.

W województwie śląskim do budowy lub modernizacji już istniejących szlaków rowerowych wzdłuż rzek lub innych obiektów hydrotechnicznych doskonale nadają się następujące doliny rzeczne:

- **Dolina Soły** i jej dopływów od granicy ze Słowacją przez Węgierską Górkę, Żywiec, Kobiernice po Kęty w województwie małopolskim. To naturalny ciąg komunikacyjny, którego atrakcyjność dla turystyki rowerowej zwiększa dodatkowo położenie w Beskidzie Małym, Śląskim i Żywieckim.
- **Dolina Wisły** od miejscowości Wiśla Czarne wykorzystana obecnie w części przez Wiślaną Trasę Rowerową przez Skoczów, Jezioro Goczałkowickie (pętla), połączenie z Pszczyną i dalej wzdłuż WTR do granicy z województwem małopolskim.
- **Dolina Odry** od miejscowości Olza (z połączeniem do Żelaznego Szlaku Rowerowego) przez Racibórz do miejscowości Przewóz leżącej na granicy z województwem opolskim. Docelowo będzie tamtędy przebiegać krajowa trasa rowerowa BlueVelo.
- **Dolina Kłodnicy** wraz z Kanałem Gliwickim od Gliwic do miejscowości Rudziniec na granicy z województwem opolskim i dalej do Kędzierzyna-Koźla z połączeniem z planowaną trasą BlueVelo.
- **Dolina Przemszy** od okolic Bierunia Nowego włączeniem w bieg Wiślanej Trasy Rowerowej po stronie województwa małopolskiego przez Mysłowice, Sosnowiec, Będzin, Pogorię II i IV, Przeczyce po wprowadzeniu do Siewierza na Myszków i Częstochowę.
- **Dolina Warty** od źródeł w Kromołowie na terenie Wyżyny Krakowsko-Częstochowskiej, z najbardziej malowniczymi okolicami na północ od Częstochowy aż po przełom Działoszyński na Wyżynie Wieluńskiej.
- **Dolina Pilicy** o dużym potencjale na terenie województwa śląskiego od miejscowości Pilica, przez Łany Wielkie, Szczekociny, Koniecpol aż po granicę z województwem łódzkim w Kuźnicy Grodzkiej. W województwie łódzkim w ramach projektu partnerskiego podjęto szereg kroków w kierunku zagospodarowania turystyczno- rekreacyjno- wypoczynkowego rzeki Pilicy.



Schemat nr 2. Przebieg głównych rzek na terenie województwa śląskiego. Opracowanie: Grzegorz Ossoliński

Włączenie zlikwidowanych tras kolejowych w sieć tras rowerowych

Do chwili obecnej nie zrealizowano na terenie województwa śląskiego kompleksowego planu zaadaptowania zlikwidowanych linii kolejowych na trasy rowerowe. Kilka gmin, które podjęły się tego wyzwania, odniosło swoimi realizacjami ogromny sukces turystyczny, transportowy i medialny.

Najbardziej spektakularnym przykładem jest 54-kilometrowy Żelazny Szlak Rowerowy, poprowadzony po pograniczu polsko-czeskim, przez 5 gmin: Godów, Jastrzębie-Zdrój, Zebrzydowice oraz czeską Karwinę i Piotrowice koło Karwiny, częściowo starotorzem linii kolejowych nr 159 i 170. Inne przykłady wykorzystania zlikwidowanych tras kolejowych znajdują się na terenie Jaworzna i Gliwic. Wydaje się więc naturalne z perspektywy rozwoju tras rowerowych popieranie przez Urząd Marszałkowski budowy tras rowerowych na zlikwidowanych trasach kolejowych. Do najbardziej aktualnie pożądanym zlikwidowanych tras kolejowych do wykorzystania na potrzeby komunikacji rowerowej należą:

- **Trasa kolei piaskowej Pyskowice – Zabrze**
- **Trasa Górnośląskiej Kolei Wąskotorowej Katowice – Siemianowice Śląskie – Bytom – Piekary Śląskie**
- **Trasa kolei wąskotorowej Nieborowice – Gliwice.**
(Gmina Gliwice zaadaptowała tę trasę na swoim terenie na drogę rowerową)
- **Trasa kolejowa Żory – Orzesze**
- **Trasa kolei wąskotorowej Kłobuck – Blachownia**
- **Trasy kolejowa Brzeziny Śląskie – Bytom – Zabrze oraz Ruda Śląska – Bytom.**
- **Trasa kolei piaskowej na terenie Katowic**

Przykładem wykorzystania przez gminę na swoim terenie nieczynnej trasy kolejowej oraz doliny rzecznej na potrzeby budowy tras rowerowych o podwyższonym standardzie w województwie śląskim jest Rybnik. Wykorzystano tu możliwe do zagospodarowania tereny na potrzeby budowy tras rowerowych, tworząc centralną oś dla komunikacji rowerowej w mieście wzdłuż zalewu i rzeki oraz wykorzystując nieczynną linię kolejową na trasę rowerową. Ponadto wdrożono zmiany w rozwiązaniach ruchu drogowego dla zoptymalizowania podróży rowerem przez miasto.

Wykorzystanie dróg technicznych przy autostradach i drogach ekspresowych

Drogi techniczne przy autostradach i drogach ekspresowych, budowane są w standardach odpowiednich dla dróg rowerowych, co umożliwia ich wykorzystanie na trasy rowerowe. Drogi techniczne łączą się z drogami publicznymi, drogami leśnymi i polnymi, przez co mogą stanowić uzupełnienie sieci tras rowerowych o charakterze krajoznawczym i komunikacyjnym. Wymagają prawidłowego oznakowania oraz włączenia w sieć tras rowerowych. Obecnie część dróg technicznych jest ślepa i nie łączy się ze szlakami rowerowymi. Przykładem wykorzystania przez rowerzystów dróg technicznych może być droga techniczna wzdłuż autostrady A1 w rejonie Dąbrowy Miejskiej w Bytomiu lub na odcinku na północ od Piekar Śląskich

Wykorzystanie dróg leśnych i polnych na szlaki rowerowe lub łączniki tras

Drogi polne oraz leśne mogą być wykorzystane na szlaki rowerowe o charakterze krajoznawczym, lub łączniki tras. Po odpowiednim oznakowaniu umożliwią dotarcie do malowniczych miejsc, omijanych przez rowerzystów poruszających się po głównych lub sprawdzonych trasach. •



3.0



ANALIZA POTRZEB

3.1 MEGA– I MIKROTRENDY A PRZYSZŁOŚĆ MOBILNOŚCI ROWEROWEJ

Megatrendy istotne dla mobilności rowerowej

Megatrendy to transformacyjne, globalne siły, które definiują przyszły świat z ich dalekosiężnym wpływem na biznes, społeczeństwa, gospodarki, kultury i życie osobiste. Wśród megatrendów istotnych z punktu widzenia sektorów infrastrukturalnych znajdują się urbanizacja, starzejące się społeczeństwo, elektromobilność, zrównoważony rozwój, wyczerpywanie się zasobów naturalnych.

Urbanizacja jest jednym z najistotniejszych megatrendów, liczba mieszkańców miast wciąż rośnie¹⁰, do 2030 roku ponad 60% światowej populacji będzie mieszkać w miastach.¹¹ Stanowi to olbrzymie wyzwanie, szczególnie dla rozwoju infrastruktury transportowej. Większość miast ma problem z dużym natężeniem ruchu samochodowego, gigantycznymi korkami oraz zanieczyszczeniem powietrza. W wielu z nich ogranicza się ruch aut na rzecz transportu publicznego i mobilności rowerowej jako alternatywnego, ekologicznego rozwiązania komunikacyjnego. Ten trend jest widoczny we wszystkich częściach świata.

Proces starzenia się społeczeństw to kolejne wyzwanie stojące przed gospodarką. Praktyka społeczna i badania prowadzone w Holandii, Danii czy USA wykazują, że ludzie starsi częściej rezygnują z kierowania samochodami, niż z jeżdżenia na rowerze. Po 70. roku życia znaczna część seniorów ogranicza samodzielną jazdę autem, a około 80. roku życia dzieje się tak w większości przypadków. Z poruszaniem się na rowerze sytuacja wygląda lepiej – w Holandii znaczny procent seniorów w wieku 70–80 lat porusza się na rowerach, 14,5% jeździ codziennie, a 13% przynajmniej raz w tygodniu.¹² Jazda na rowerze ułatwia seniorom utrzymywanie kontaktów z bliskimi, samodzielną jazdę oraz wpływa korzystnie na zdrowie fizyczne i psychiczne.

Elektromobilność, a dokładnie rowery elektryczne mają zdecydowany wpływ na polepszenie mobilności rowerowej seniorów. Oczywiście musi być spełniony warunek separacji ruchu rowerowego od szybko poruszających się aut, co ma kluczowy wpływ na zmniejszenie liczby wypadków i rozwój ruchu rowerowego. Megatrend starzenia się społeczeństw jest nie do uniknięcia, jednak konsekwencje tego procesu można zdecydowanie złagodzić dzięki elektromobilności. Rowery elektryczne ułatwiają jazdę ludziom w podeszłym wieku, ponadto są atrakcyjne dla osób dojeżdżających rowerami do pracy.¹³

Z mobilnością rowerową powiązane są kolejne megatrendy: **zrównoważony rozwój i wyczerpywanie się zasobów naturalnych**. Trudno sobie wyobrazić zrównoważony rozwój bez transportu rowerowego, prześiadka na krótkich i średnich dystansach z auta na rower jest sposobem na zmniejszenie zużycia ropy naftowej. Dlatego są to megatrendy, które mogą mieć kluczowe znaczenie dla rozwoju mobilności rowerowej.

Mikrotrendy istotne dla mobilności rowerowej

Do mikrotrendów, które mogą mieć wpływ na kształt mobilności rowerowej w naszym kraju, należą: pracujący emeryci, praca w domu (home office), samotni rodzice, osoby mające problem z otyłością, postawy młodzieży nastawione bardziej na jakość życia niż konsumpcję.

Liczba **pracujących emerytów** w Polsce systematycznie rośnie, w latach 2016-2019 oscylowała odpowiednio od 595,9 tys. osób do 794,0 tys. osób.¹⁴ Pracujący emeryci to grupa społeczna w Polsce najbardziej wrażliwa na kwestie ekologiczne.¹⁵ Dlatego ta grupa potencjalnie będzie bardzo otwarta na wszelkie inwestycje w infrastrukturę ułatwiającą poruszanie się rowerem.

Pracujący w domu to grupa, dla której rower jako środek transportu na krótkie i średnie dystanse może być atrakcyjny z powodów zdrowotnych (siedzący tryb pracy), ekologicznych oraz praktycznych, jak oszczędności na paliwie, niestanie w korkach, brak kłopotów z miejscami parkingowymi.

Zawożenie dzieci do przedszkoli, szkół i na różnorakie zajęcia pozaszkolne zajmuje dużo czasu, szczególnie ze względu na korki. Problem jest szczególnie dolegliwy dla rodziców samotnie wychowujących dzieci, którzy w Polsce stanowią 19,4 % wszystkich rodzin.¹⁶ Bezpieczne drogi rowerowe są dla nich optymalnym rozwiązaniem, umożliwiając dzieciom bezpieczny i samodzielny dojazd na rowerze. Ma to duży wpływ na samodzielność dzieci, wpływa korzystnie na zdrowie i integrację społeczną. Ciekawą inicjatywą jest kampania „Rowerowy maj”.

Problem z otyłością ma aż 58% dorosłych Polaków (wg Narodowego Testu Zdrowia Polaków 2021), a polskie dzieci tyją najszybciej w Europie.¹⁷ Upowszechnienie mobilności rowerowej może zatrzymać ten niepokojący mikrotrend, który z racji swojej masowości staje się makrotrendem. Badania z tzw. krajów rowerowych wykazują, że problem otyłości i chorób z nią związanych jest w nich mniejszy niż w pozostałych państwach.

Zmiana postaw życiowych młodego pokolenia w Polsce szczególnie widoczna jest w dużych miastach. Tzw. pokolenie Y jest bardziej nastawione na jakość życia prywatnego, oczekuje elastycznego czasu pracy czy też dłuższych wakacji. Dla niego od rozbudowy dróg ważniejsze są sieci komunikacji publicznej i drogi rowerowe, zaś jako symbole statusu częściej wskazuje podróże czy telefony niż samochód.¹⁸ Ten mikrotrend jest zauważalny w dużych miastach, gdzie istnieje sprawnie działający transport publiczny.

W Polsce **zmiany we wzorach konsumpcji** można określić jako rodzaj mikrotrendu, w krajach Europy Zachodniej jest to już makrotrend. Zmiany we wzorach konsumpcji, powiązane ze zmianami w aktywności zawodowej „pokolenia Y”, będą miały istotny wpływ na wybieranie rozwiązań ekologicznych, zeroemisyjnych oraz prozdrowotnych. To wszystko będzie się przyczyniać do wzrostu mobilności rowerowej. Dlatego istnieje konieczność wdrażania zintegrowanych rozwiązań multimodalnego transportu zbiorowego, obejmującego różne środki transportu i elementy infrastruktury: kolej aglomeracyjną, tramwaje, autobusy, system kierowania ruchem, parkingi w systemie „parkuj i jedź”, komunikację rowerową i pieszą. Łańcuch ekomobilności lub bezpieczne trasy rowerowe i piesze oraz systemy wypożyczania i przechowania rowerów znajduje się już w każdej strategii rozwoju dużego miasta w Polsce. •

3.2 ANALIZA POTRZEB, POPYTOWA

Należy jasno powiedzieć, że w momencie pisania niniejszego dokumentu województwo śląskie można z całą pewnością określić jako województwo zmotoryzowane. Zarejestrowanych jest tutaj około 4,5 miliona samochodów (w całym kraju liczba ta sięga 28 milionów), mamy 25 147 km dróg publicznych, w tym 1218 km dróg wojewódzkich, długość dróg ekspresowych w województwie śląskim wynosi 133 km, autostrad 214 km. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych przypadająca na 1000 mieszkańców w 2020 roku województwie śląskim wynosiła 624, podczas gdy w skali kraju wskaźnik ten wynosił 656.

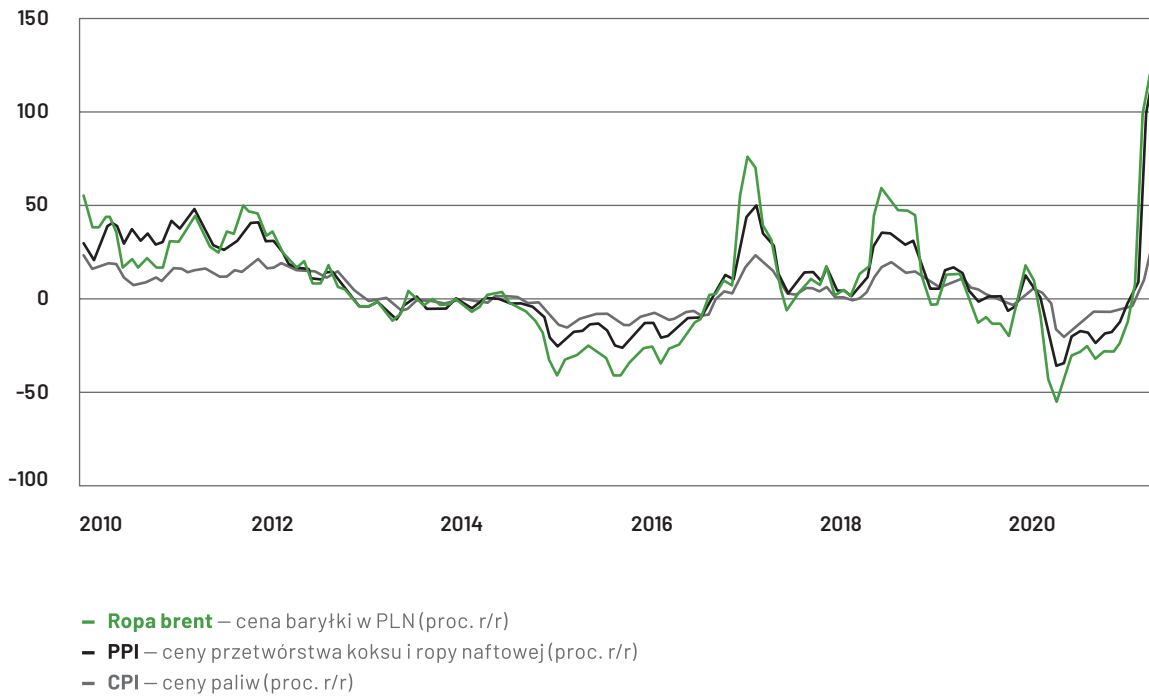
W świetle danych statystycznych w 38% gospodarstw domowych znajduje się przynajmniej jeden rower, patrząc zaś z innej strony – na jedno gospodarstwo domowe przypada średnio 1,3 roweru (bo w gospodarstwach, w których jest rower, z reguły jest ich kilka). Nie jest to wszakże wskaźnik wysoki. Ażeby w perspektywie kilku lat osiągnąć strategiczne cele polityki rowerowej, wspomniany wskaźnik powinien przekroczyć wartość „półtora roweru” na gospodarstwo domowe. W dalszym ciągu i tak nie będzie on wysoki.

Należy spojrzeć na długość dróg rowerowych w województwie śląskim. W 2020 roku w całym województwie sieć dróg rowerowych miała długość **1 195 km**, co daje **9,69 km ścieżek rowerowych na 100 km²** powierzchni. Była to najwyższa wartość w kraju. Średnia wartość wskaźnika w kraju wynosiła w 2020 roku 5,52 km na 100 km². W odniesieniu do 2011 roku, w województwie śląskim gęstość ścieżek rowerowych wzrosła przeszło 2-krotnie z poziomu 4,54 km na 100 km², co daje mu 2. pozycję w kraju, tuż za województwem pomorskim. Największy wzrost ilości ścieżek rowerowych zanotowano w Siemianowicach Śląskich i Chorzowie, najmniejszy w powiecie kłobuckim.

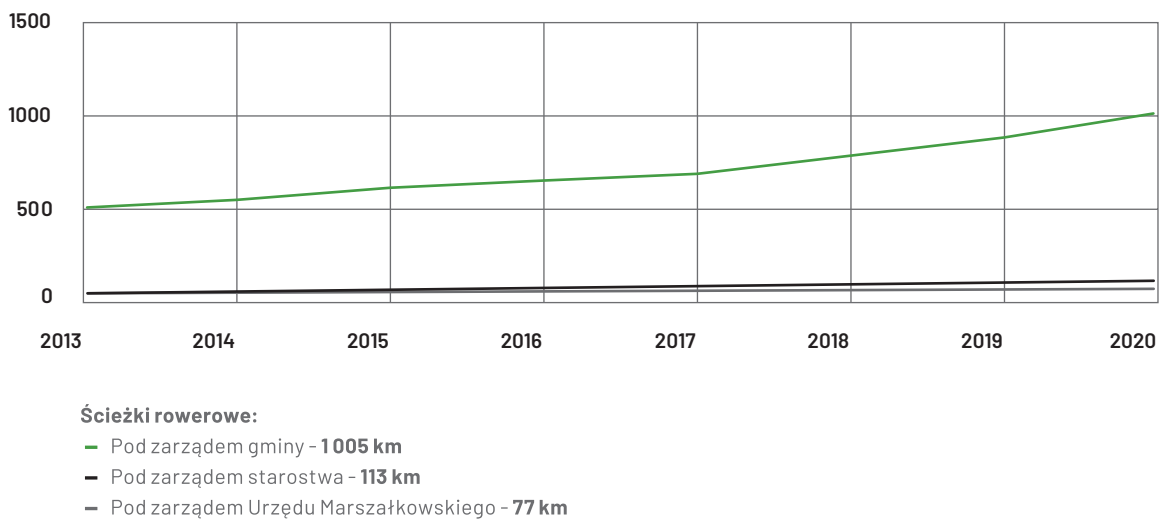
Gorzej przedstawia się długość ścieżek rowerowych przypadających na 10 tys. mieszkańców, która w 2020 roku w województwie śląskim wynosiła 2,7 km/10 tys. i była przedostatnim wynikiem w skali kraju (średnia w kraju wynosiła 4,5 km/10 tys.). Ścieżki rowerowe w zdecydowanej większości znajdują się pod zarządem gminnym.

Należy zaznaczyć, że powyżej cytowane dane dynamicznie się zmieniają, ponieważ czas pandemii był okresem intensywnej budowy nowych odcinków infrastruktury rowerowej. Równocześnie trzeba zaznaczyć, że wspomniane dane nie są zestandaryzowane. Specjaliści środowiska rowerowego już od dawna zwracają uwagę na niejednorodność terminologii odnoszącej się do infrastruktury tras rowerowych, jak również tendencję do pewnego rodzaju manipulowania długością tras rowerowych, co ma związek z wykorzystywaniem tych danych do celów promocyjnych. Polityka rowerowa województwa śląskiego powinna podjąć ten wątek, dążąc do precyzyjnego dookreślenia, co drogą rowerową jest, a co nie.

Brak ścisłych danych dotyczących wykorzystywania roweru z rozróżnieniem form mobilności rowerowej: turystycznej, sportowej, rekreacyjnej oraz użytkowej. Sfera mobilności rowerowej jest niedowartościowana w zakresie statystyki, jak również w zakresie badań społecznych. Jednym z postulatów jest rozpoczęcie regularnych badań w tym zakresie jako elementu zarządzania polityką rowerową.



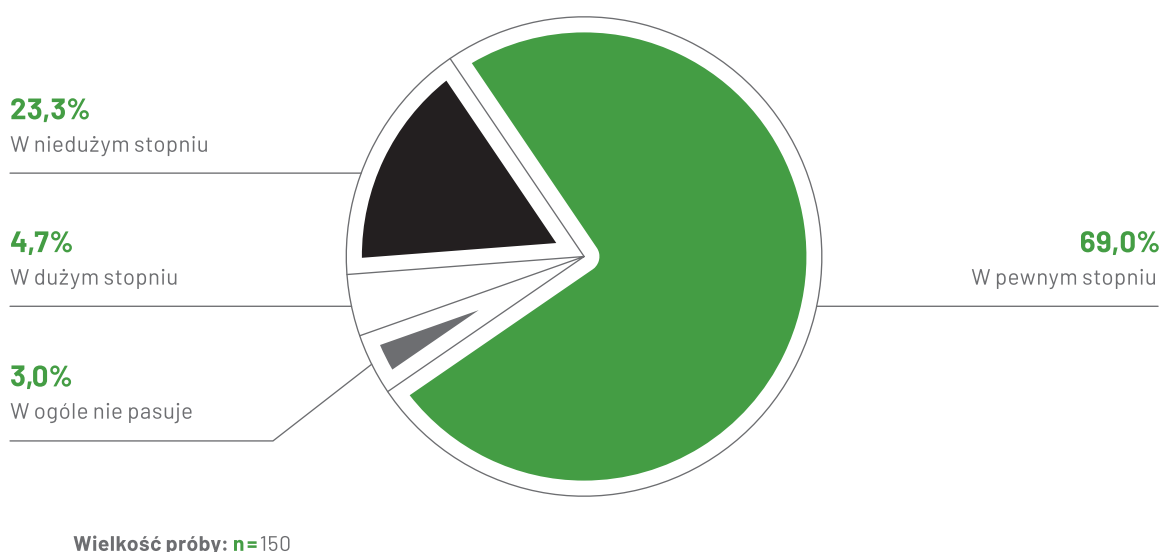
Wykres 1: Wzrost cen ropy a ceny paliw w CPI i PPI (na podstawie danych Macrobond)



Wykres 2: Długość ścieżek rowerowych w województwie śląskim w latach 2013-2020 wg danych GUS

W trakcie pracy nad polityką przeprowadzono badania niszowe, które sporo mówią o różnych sposobach korzystania z rowerów. Szczegółowe raporty z badania przeprowadzonego jesienią 2021 roku na grupie ok. 150 pracowników jednostek samorządu terytorialnego odpowiedzialnych za sferę rowerową pozwoliły zdiagnozować oczekiwania i potrzeby w zakresie mobilności rowerowej.

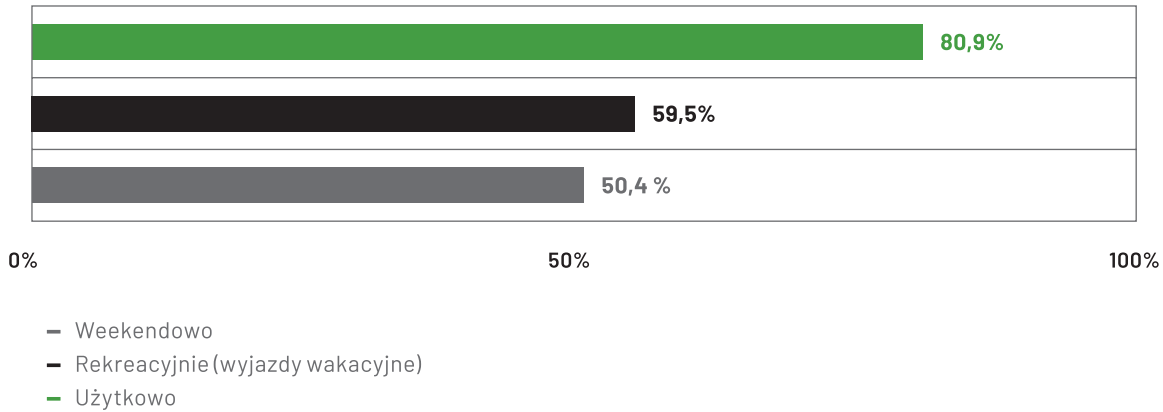
Tytuł badania brzmiał **Czy Wasza gmina jest (już) rowerowa?**, a respondentami były osoby oddelegowane przez jednostki samorządu terytorialnego województwa (gminy, powiaty) na spotkania konsultacyjne dotyczące prac nad RPR. Tylko w pewnej części byli nimi specjaliści z zakresu spraw rowerowych, w 90% były to osoby służbowo oddelegowane do zajmowania się wspomnianą tematyką, pracujące w innych wydziałach urzędów.



Wykres 3: W jakim stopniu można Waszą gminę (miasto) nazwać „rowerową”/„rowerowym”?

Pośród kilkunastu pytań, znalazły się cztery, które można odnieść do skali wykorzystania roweru, sposobu wykorzystania roweru: rekreacyjnego, turystycznego, użytkowego oraz komunikacji przyszłości i miejsca w niej dla mobilności użytkowej.

Choć badanie nie miało charakteru statystycznego, a jedynie analizujący, uzyskane w nim opinie możemy uznać za miarodajne w zakresie korzystania z roweru w różnych obszarach województwa, zarazem w obszarach różnych kulturowo, demograficznie i gospodarczo. Z danych tych przebija optymizm co do możliwości wykorzystywania roweru w różny sposób przez szerokie kręgi ludności. Respondenci badania niewątpliwie mają obszerny materiał obserwacyjny oraz liczne wnioski pochodzące z codziennych praktyk pracy w urzędzie. W świetle uzyskanych opinii rower ma duży potencjał, nie tylko użytkowy, ale również turystyczny i sportowy. W świetle dalszych części cytowanego tu raportu „oficerowie rowerowi” kompetentnie wskazywali środki prowadzące do znacznie szerszego niż obecnie wykorzystywania roweru jako środka transportu. Warto zaznaczyć, że w tych wskazówkach przeważały „miękkie” środki oddziaływania, niezwiązane bezpośrednio (lub jedynie pośrednio) z inwestycjami infrastrukturalnymi.



Wykres 4: Jak mieszkańcy Waszej gminy (miasta) korzystają z roweru?



Wykres 5: Czy rower może być u Was przyszłościowym środkiem mobilności lokalnej w perspektywie 10 lat?

Przeprowadzone badanie ankietowe to zaledwie wskazanie problemów wartych poszerzonych badań. Zaleca się, by w najbliższym czasie podjąć działania zmierzające do stworzenia panoramicznego obrazu społecznych i kulturowych uwarunkowań mobilności rowerowej. Bez tego typu danych trudno będzie kompetentnie zarządzać polityką rowerową.

Na pytanie „Jak oceniasz potencjalne możliwości korzystania z roweru jako środka mobilności w miastach województwa śląskiego?” średnia ocena wyniosła 5,45 na 10. W komentarzach najczęstszym argumentem za mobilnością rowerową były ekologia i oszczędność, natomiast argumentem przeciwko: brak bezpieczeństwa i należytej infrastruktury. Z wypowiedzi wynikało, że rower może zastąpić samochód w drodze do pracy, gdy odległość wynosi 5-12 km.

Zdaniem niektórych pytanych mobilność rowerowa w miastach powinna stać się strategicznym celem polityki transportowej, jako że rower to najbardziej ekologiczny ze wszystkich środków transportu osobistego. Nie generuje żadnych zanieczyszczeń, jest formą zdrowej aktywności, buduje relacje społeczne (w odróżnieniu od samochodu). **Każda gmina czy powiat powinny mieć lokalną politykę rowerową.**

Na pytanie „Jak oceniasz potencjalne możliwości korzystania z roweru jako formy rekreacji poza terenami miejskimi na terenie woj. śląskiego?” średnia udzielonych odpowiedzi wyniosła 6,72 na 10. Bezpieczeństwo jazdy natomiast oceniono na 2,86. Konieczność podniesienia prestiżu jazdy rowerem wśród mieszkańców regionu uzyskała średnio 6,68. Kilku ankietowanych uznało, że **rower nie powinien kojarzyć się jedynie z rekreacją, lecz stać się pełnoprawnym codziennym pojazdem wykorzystywanym do dojazdów do pracy, urzędu itp.**

Na pytanie, jakie działania należy podjąć w celu podniesienia atrakcyjności turystycznej województwa śląskiego, 24% respondentów wskazało rozwój infrastruktury łączącej obiekty turystyczne, w tym szlaki turystyczne, szlaki rowerowe i konne. •

3.3 ANALIZA SWOT

Na podstawie wnikliwie przeprowadzonej analizy SWOT można wybrać rodzaj planowanej strategii: agresywną, konkurencyjną, konserwatywną lub defensywną. Słabą cechą narzędzia analizy SWOT jest jej subiektywizm. W zależności od optymistycznego lub pesymistycznego nastawienia autorów, można otrzymać zupełnie różne oceny sytuacji i wytyczne co do planowanej strategii czy polityki.

Analizę SWOT wykonano mając na uwadze zarówno infrastrukturę rowerową jak i atrakcyjność regionu pod kątem turystyki rowerowej, oddzielnie dla każdego z następujących obszarów:

01. Mobilności rowerowej miejskiej

02. Turystyki i rekreacji rowerowej

MIEJSKA MOBILNOŚĆ ROWEROWA

MOCNE STRONY

- 01. Gęsta infrastruktura drogowa** może stanowić bazę dla rozwoju miejskiej mobilności rowerowej.
- 02. Najwyższy w kraju wskaźnik urbanizacji** 76,45% stanowi mocne uzasadnienie dla rozwoju miejskiej mobilności rowerowej.
- 03. Konurbacja górnośląska**, będąca największą w kraju aglomeracją, sprzyja rozwojowi miejskiej mobilności rowerowej.
- 04. Powstała w 2017 roku GZM** umożliwia koordynację działań na rzecz mobilności rowerowej. GZM opracowała „Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej”.
- 05. Bezpieczne parkingi rowerowe** w centrach miast i w pobliżu centr handlowych zachęcają do wyboru roweru jako środka transportu.
- 06. Dobrze działająca sieć rowerów miejskich** sprzyja rozwojowi mobilności rowerowej.
- 07. Strefy uspokojonego ruchu** w centrach miast sprzyjają bezpiecznej mobilności rowerowej.
- 08. Utworzone centra przesiadkowe** doprowadzą do zmniejszenia natężenia ruchu w centrach miast i stworzą dogodne warunki dla miejskiej mobilności rowerowej.

SŁABE STRONY

- W minionych latach w województwie **nie poprowadzono dróg rowerowych** w sąsiedztwie części budowanych dróg.
- Wybudowane przy współfinansowaniu funduszy UE 2014-2020 centra przesiadkowe **w znacznej mierze** nie zostały skomunikowane z drogami rowerowymi.
- Niski standard miejskich dróg rowerowych** (szerokość, nawierzchnia) zniechęca do wyboru roweru jako środka poruszania się po mieście.
- Brak spójności miejskich dróg rowerowych** zniechęca do codziennej miejskiej mobilności rowerowej.
- Znaczące współczynniki opóźnienia miejskich dróg rowerowych** nie zachęcają do korzystania z roweru w mieście.
- Słaba jakość transportu publicznego** i brak zintegrowanego multimodalnego systemu transportu często wykluczają wybór roweru zamiast samochodu na dojazd do pracy.¹⁹
- Niewystarczająca ilość miejsc dla rowerów** w pociągach oraz brak infrastruktury rowerowej na stacjach kolejowych.
- Niska jakość powietrza i hałas** nie sprzyjają rozwojowi miejskiej mobilności rowerowej.

09. Parki i tereny zielone w większości miast

województwa wpływają na poziom satysfakcji z jazdy na rowerze.

09. Brak w pełni bezpiecznych dróg rowerowych

uniemożliwia korzystanie z roweru na dojazd dzieci i młodzieży do szkół.

10. Kilkanaście gmin posiada gotowe programy

rozwoju mobilności rowerowej na swoim terenie.

10. Utrudniona współpraca pomiędzy ośrodkami

władzy w regionie ze względu na rozproszone grupy interesów nie sprzyja prowadzeniu wspólnych przedsięwzięć związanych z infrastrukturą rowerową.

11. Dobra sytuacja finansowa części gmin

umożliwia samodzielne prowadzenie inwestycji rowerowych lub pokrycie wkładu własnego w przypadku współfinansowania z funduszy zewnętrznych

11. Brak niezbędnego know-how wśród urzędników

odpowiedzialnych za infrastrukturę rowerową w niektórych gminach powoduje nierównomierny rozwój mobilności rowerowej.

12. Łagodny klimat województwa stwarza

korzystne warunki dla rozwoju mobilności rowerowej przez większość miesięcy w roku.

12. Niekorzystny kod kulturowy w odniesieniu do

mobilności rowerowej powoduje, że w wielu środowiskach rower nie jest godnym szacunku środkiem transportu.

13. Duża liczba studentów i wysoka aktywność

społeczna w głównych miastach regionu sprzyja rozwojowi mobilności rowerowej.

13. Brak wiat dla rowerów i bezpiecznych

przechowalni na osiedlach ogranicza miejską mobilność rowerową.

14. Unikatowa infrastruktura pozostała po

kopalnianych liniach kolejowych może służyć za podstawę do budowy tras rowerowych.

MIEJSKA MOBILNOŚĆ ROWEROWA

SZANSE

- 01. Rosnąca świadomość społeczna** i wzrost postaw proekologicznych zdecydowanie wpłynie na rozwój mobilności rowerowej.
- 02. Rosnące znaczenie zdrowego, zrównoważonego stylu życia** będzie skłaniać coraz częściej do korzystania z roweru jako środka transportu miejskiego.
- 03. Redukcja emisji ciepła i pyłów** w wyniku wprowadzenia obostrzeń prawnych i nowych technologii stworzy dogodniejsze warunki dla rozwoju mobilności rowerowej.
- 04. Proces stopniowego zazieleniania miast** poprzez rozwój miejskiego rolnictwa, ogrodów społecznych, farm miejskich, bartnictwa zwiększy atrakcyjność roweru jako środka transportu.
- 05. Poprawa bezpieczeństwa na terenach zurbanizowanych** skłoni do korzystania z roweru na dojazdy do pracy i szkoły.
- 06. Moda na zamieszkiwanie w centrach miast** połączona z formami partycypacyjnego zarządzania w mikroskali będzie sprzyjać mobilności rowerowej.
- 07. Wstrzymanie rozlewania się miast** poprzez procesy planowania na obszarach suburbiów wpłynie pozytywnie na rozwój miejskiej mobilności rowerowej.

ZAGROŻENIA

- 01. Sieć dróg rowerowych powstanie w niepełnym wymiarze**, nie będzie spójna i nie umożliwi dojazdu do ważnych punktów docelowych w mieście, co zniechęci do korzystania z roweru.
- 02. Drogi rowerowe o niskim standardzie** wykonane z niewłaściwych materiałów lub źle zaprojektowane będą zniechęcać do mobilności rowerowej.
- 03. Nastąpią zmiany społeczne, polityczne lub kulturowe**, które uniemożliwią rozwój mobilności rowerowej.
- 04. Wstrzymanie inwestycji w zakresie multimodalnego transportu miejskiego** wpłynie hamująco na rozwój mobilności rowerowej.
- 05. Program** propagowania rowerowej mobilności użytkowej na terenach zurbanizowanych **nie powiedzie się**, ludzie będą nadal jeździli – „zawsze i wszędzie” samochodami.
- 06. Propagatorom polityki nie uda się przełamać wzorów kulturowych** nieprzyjaznych rowerowi, w związku z czym efekty jej wdrażania na terenach zurbanizowanych będą częściowe.
- 07. Pogorszenie sytuacji finansowej samorządów** nie pozwoli na realizację zaplanowanych inwestycji rowerowych lub na sfinansowanie wkładu własnego w projektach UE.

08. Wysokie ceny paliw i zakorkowane centra miast

będą motywować do korzystania z rowerów i hulajnóg.

08. Nieotrzymanie planowanych środków

finansowych z funduszy Unii Europejskiej wstrzyma rozwój niskoemisyjnego transportu i nie poprawi warunków mobilności rowerowej

09. Stworzenie zintegrowanego systemu

komunikacji publicznej, w obrębie którego znajdzie się infrastruktura rowerowa, będzie miało znaczący wpływ na rozwój mobilności rowerowej.

10. Promowanie mobilności rowerowej przez

samorządy, szkoły i kręgi opiniotwórcze wpłynie na rozwój miejskiej mobilności rowerowej.

11. Poprawa usług przewoźników kolejowych,

zwiększenie ilości połączeń i udogodnienia dla rowerzystów wpłyną pozytywnie na rozwój mobilności rowerowej.

12. Możliwość finansowania infrastruktury

rowerowej ze środków UE w ramach różnych programów 2021-2027.

TURYSTYKA I REKREACJA ROWEROWA

MOCNE STRONY

- 01. Gęsta infrastruktura drogowa** może służyć za bazę dla rozwoju turystyki i rekreacji rowerowej.
- 02. Gęsta sieć linii kolejowych i połączeń pasażerskich** pozwala na dotarcie do najważniejszych punktów regionu.
- 03. Liczne atrakcje turystyczne, przyrodnicze i kulturowe** rozmieszczone dosyć równomiernie na terenie całego województwa z możliwością dojazdu koleją stanowią o atrakcyjności turystyki rowerowej.
- 04. Atrakcyjne położenie województwa** w sąsiedztwie 2 państw i 4 województw rozwijających turystykę rowerową lub posiadających sieć tras rowerowych na wysokim poziomie.
- 05. Bogate tło kulturowo-historyczne regionu** oraz tradycje związane z turystyką rowerową i kolarstwem sprzyjają rozwojowi turystyki rowerowej.
- 06. Górzyta południowa część województwa** posiada odpowiednie warunki dla rozwoju rekreacji, turystyki i sportów rowerowych typu MTB, DH czy enduro.

SŁABE STRONY

- 01. Trasy rowerowe w województwie śląskim mają zróżnicowaną jakość nawierzchni**, często odbiegającą od przyjętych standardów.
- 02. Niewystarczająca ilość miejsc dla rowerów w pociągach** skomunikowanych z turystycznymi trasami rowerowymi powoduje konieczność dojazdu samochodem.
- 03. Wiele istniejących tras posiada wysoki wskaźnik wydłużenia trasy**, co ma znaczenie dla rowerzystów długodystansowych.
- 04. Brak MOR** umożliwiających odpoczynek, naprawę roweru, doładowanie telefonu lub roweru utrudnia uprawianie turystyki rowerowej.
- 05. Brak spójności turystycznych szlaków rowerowych** utrudnia uprawianie turystyki rowerowej.
- 06. W minionych latach w województwie nie poprowadzono tras rowerowych** w sąsiedztwie budowanych wówczas dróg.

-
- 07. Główne rzeki Polski Wisła i Odra** włączono do projektu budowy wzdłuż nich tras rowerowych WTR i BlueVelo. Planowana Wartostrada ma podobny status. Rzeki Pilica, Liswarta, Przemsza, Kłodnica, Soła mogą stać się podobnymi produktami turystycznymi.
- 08. Unikatowa infrastruktura** pozostała po kopalnianych liniach kolejowych wraz z obiektami inżynierskimi może służyć za podstawę do budowy RTR.
- 09. Istniejące turystyczne trasy rowerowe cieszą się stale rosnącą popularnością** i każda nowa inwestycja jest wyczekiwana przez fanów rowerów.
- 10. Zdolność części gmin do pokrycia wkładu własnego projektów** w zakresie budowy tras rowerowych współfinansowanych z funduszy zewnętrznych.
- 11. Kilkanaście gmin w województwie posiada gotowe programy** rozwoju turystyki rowerowej na swoim terenie.
- 12. Dogodny umiarkowany klimat** sprzyja uprawianiu turystyki rowerowej przez większość miesięcy w roku.
- 07. Część tras rowerowych biegnie wzdłuż ruchliwych dróg** co obniża poziom bezpieczeństwa szczególnie dla najmłodszych użytkowników.
- 08. Brak długofalowej współpracy pomiędzy gminami** utrudnia prowadzenie wspólnych przedsięwzięć w zakresie infrastruktury rowerowej.
- 09. Brak niezbędnego know-how** wśród urzędników odpowiedzialnych za infrastrukturę rowerową w niektórych gminach powoduje nierównomierny rozwój infrastruktury rowerowej.
- 10. Niekorzystny kod kulturowy** w odniesieniu do mobilności rowerowej powoduje, że w wielu środowiskach rower nie jest godnym szacunku środkiem transportu.

TURYSTYKA I REKREACJA ROWEROWA

SZANSE

- 01. Rosnąca świadomość społeczna i wzrost postaw proekologicznych** wpłynę na rozwój turystyki i rekreacji rowerowej.
- 02. Rosnące znaczenie zdrowego trybu życia,** skłaniające do aktywnego wypoczynku w bliskim kontakcie z przyrodą.
- 03. Wzrost zainteresowania rekreacją i turystyką rowerową** związany z poprawą warunków życia, pracą zdalną oraz zadaniowym trybem pracy.
- 04. Redukcja emisji ciepła i pyłów** w wyniku wprowadzenia obostrzeń prawnych i nowych technologii zwiększy walory rekreacji rowerowej.
- 05. Wysokie ceny paliw i zakorkowane centra miast,** motywujące do korzystania z transportu publicznego, rowerów i hulajnóg.
- 06. Stworzenie zintegrowanego systemu komunikacji publicznej,** w obrębie którego znajdzie się infrastruktura rowerowa.
- 07. Promowanie turystyki i rekreacji rowerowej** przez samorządy lokalne, placówki edukacyjne, kręgi opiniotwórcze.

ZAGROŻENIA

- 01. Sieć tras rowerowych powstanie w niepełnym wymiarze,** nie zapewniając komfortu i bezpieczeństwa.
- 02. Możliwe pofragmentowanie i rozbitcie spójności tras** w trakcie budowy spowodowane brakiem centralnego zarządzania.
- 03. Trasy o niskim standardzie,** będą wykonane z niewłaściwych materiałów, będą źle zaprojektowane lub niedbale wykonane
- 04. Władze administracyjne regionu nie włączą się** w wystarczającym stopniu w politykę rowerową, powodując, że efekty i wdrażania będą cząstkowe.
- 05. Propagatorom polityki nie uda się przełamać wzorów kulturowych** nieprzyjaznych rowerowi, w związku z czym efekty wdrażania będą częściowe.
- 06. Wdrożenie polityki będzie powierzchowne,** nie obejmie wszystkich interesariuszy, sfer działalności, albo też będzie nieumiejętne (na przykład nie zapewni się odpowiedniej liczby miejsc parkingowych), w efekcie będziemy mieli wyniki cząstkowe.
- 07. Nieotrzymanie planowanych środków finansowych** z funduszy Unii Europejskiej.

08. Poprawa usług przewoźników kolejowych,

skomunikowanie połączeń kolejowych z trasami rowerowymi wpłynie na wzrost zainteresowania turystyką rowerową bez dojazdu samochodem.

08. Pogorszenie sytuacji finansowej samorządów

nie pozwoli na samodzielne prowadzenie inwestycji rowerowych lub na wkład własny w przypadku współfinansowania z funduszy zewnętrznych

09. Możliwość finansowania infrastruktury

rowerowej ze środków Unii Europejskiej w ramach różnych programów 2021-2027.

W ww. analizie SWOT czynniki dominujące to mocne strony i szanse, dlatego zasadne jest obranie **polityki agresywnej**, czyli koncentrowanie się na mocnych stronach i wykorzystanie nadarzających się szans. Mocne strony dotyczą w głównej mierze infrastruktury rowerowej, natomiast szanse wynikają przede wszystkim z czynników społecznych: zmiany postaw, nawyków, wzorców itp. Te ostatnie będą bardziej wpływały na rozwój mobilności rowerowej miejskiej, niż na turystykę i rekreację rowerową, które obecnie rozwijają się dynamicznie i potrzeba im tylko należytej infrastruktury.

Zazwyczaj społeczeństwa zasobne bardziej dbają o środowisko naturalne i zdrowy styl życia, co jest równoznaczne z pozytywnym nastawieniem do mobilności rowerowej w miastach oraz rekreacji i turystyki rowerowej. Zmiana postaw społecznych jest jednak procesem długotrwałym i może nie nastąpić w perspektywie najbliższych lat.

Z drugiej strony pewne czynniki obiektywne mogą być katalizatorem zmiany postaw i wpłynąć pozytywnie na wdrażanie RPR. Mobilność miejska zdecydowanie zacznie się dynamicznie rozwijać, gdy sytuacja paliwowa i kongestia na terenach zurbanizowanych osiągną stany krytyczne. Obecna sytuacja społeczno-ekonomiczna spowodowana m. in. pandemią i wojną może zasadniczo wpłynąć na rozwój rekreacji i turystyki rowerowej jako tańszej alternatywy spędzania czasu wolnego. •



4.0



**CELE REGIONALNEJ
POLITYKI ROWEROWEJ
WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO**

4.1 **CELE STRATEGICZNE**

REGIONALNEJ POLITYKI ROWEROWEJ

Regionalna Polityka Rowerowa Województwa Śląskiego jest spójna z dokumentami strategicznymi na poziomie europejskim, krajowym i regionalnym. Określa cele i działania niezbędne do ich osiągnięcia dla najszerzej rozumianego ruchu rowerowego, obejmującego mobilność użytkową, rekreację i turystykę z wyłączeniem ekstremalnych sportów rowerowych.

Regionalna Polityka Rowerowa Województwa Śląskiego dotyczy perspektywy 2030 roku. Z punktu widzenia historii to niewiele, ale zważywszy na przyspieszenie procesów klimatycznych, gospodarczych i społecznych, mamy świadomość, iż to w ciągu najbliższych lat będzie kształtować się przyszłość naszej planety, Europy oraz województwa. Dlatego nawet do regionalnej polityki rowerowej należy podejść z największą powagą, traktując ją wieloaspektowo i bez zawężania grup docelowych. W obecnej sytuacji i czekających nas wyzwań przyszłości rower może stać się remedium na wiele problemów wynikających z dotychczasowego „niezrównoważonego” rozwoju.

Głównym celem strategicznym Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego jest:
Województwo śląskie regionem o rozwiniętej mobilności rowerowej: miejskiej, rekreacyjnej i turystycznej.

Cel ten zostanie osiągnięty poprzez realizację następujących szczegółowych celów strategicznych:

- Cel szczegółowy **CS1:**
Rozwój bezpiecznej, wygodnej i atrakcyjnej infrastruktury rowerowej
- Cel szczegółowy **CS2:**
Wzrost mobilności rowerowej wśród mieszkańców województwa poprzez edukację, promocję i działania motywacyjne
- Cel szczegółowy **CS3:**
Współpraca krajowa i międzynarodowa w zakresie upowszechniania mobilności rowerowej

Cele Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego nawiązują do Założeń Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego z 2019 roku.

Każdy z celów szczegółowych należy rozpatrywać w następujących obszarach:

- **Multimodalnej mobilności miejskiej**
- **Turystyki i rekreacji rowerowej**

4.2 **KIERUNKI DZIAŁAŃ**

REGIONALNEJ POLITYKI ROWEROWEJ

Dla osiągnięcia wyznaczonych szczegółowych celów Regionalnej Polityki Rowerowej konieczne jest podjęcie opisanych poniżej kierunków działań.

CEL CS1: ROZWÓJ BEZPIECZNEJ, WYGODNEJ I ATRAKCYJNEJ INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ

01. Rozwój infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego w ramach zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej (drogi rowerowe, ciągi pieszo-rowerowe, przejazdy dla rowerów, parkingi Bike&Ride)
02. Rozwój alternatywnych zeroemisyjnych form transportu (system roweru miejskiego, stacje ładowania e-bike)
03. Rozwój regionalnej sieci tras rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą
04. Planowanie, realizacja i koordynacja działań związanych z rozwojem sieci regionalnych tras rowerowych w oparciu o audyty istniejącej infrastruktury
05. Poprawa spójności tras rowerowych na terenie województwa śląskiego
06. Poprawa jakości i komfortu użytkowania tras rowerowych poprzez dostosowanie do obowiązujących standardów
07. Zwiększenie ilości miejsc postojowych i przechowalni rowerów w miastach oraz budowę miejsc obsługi rowerzystów (MOR) na trasach turystycznych i rekreacyjnych
08. Poprawa bezpieczeństwa rowerzystów poprzez właściwe wytyczanie i oznakowanie tras rowerowych
09. Zwiększenie atrakcyjności tras rowerowych
10. Integracja tras rowerowych z innymi środkami transportu, przede wszystkim z transportem kolejowym
11. Ograniczenie indywidualnego transportu samochodowego w centrach miast
12. Wprowadzanie zagadnień z zakresu mobilności rowerowej do dokumentów strategicznych województwa śląskiego lub ich aktualizacji
13. Wspieranie lokalnych inicjatyw na rzecz tworzenia infrastruktury rowerowej o wysokim standardzie
14. Budowa wiat rowerowych przy szkołach i budynkach użyteczności publicznej

CEL CS2: WZROST MOBILNOŚCI ROWEROWEJ WŚRÓD MIESZKAŃCÓW WOJEWÓDZTWA POPRZEZ EDUKACJĘ, PROMOCJĘ I DZIAŁANIA MOTYWACYJNE.

01. Edukacja „dla roweru” oraz rozwój programu kart rowerowych dla dzieci i młodzieży województwa śląskiego
 02. Promowanie roweru, jako jednego z ważnych środków indywidualnej mobilności w miastach, w kampaniach edukacyjno-informacyjnych w mediach
 03. Promowanie aktywnej rekreacji i turystyki rowerowej
-

-
04. Kampanie promocyjne z udziałem organizacji pozarządowych
 05. Konkursy promujące mobilność rowerową z nagrodami ufundowanymi przez podmioty publiczne i prywatne
 06. Akcje zachęcające pracowników jednostek samorządu terytorialnego oraz jednostek podległych do ograniczenia dojazdów do pracy prywatnymi samochodami i do korzystania z rowerów
 07. Zwiększenie atrakcyjności tras rowerowych poprzez systemowe oznakowanie atrakcji turystycznych znajdujących się w sąsiedztwie
 08. Organizacja regionalnych wydarzeń promujących mobilność rowerową w województwie śląskim
 09. Zainteresowanie środowisk naukowych przeprowadzeniem badań nt. pozytywnego wpływu mobilności rowerowej na społeczeństwo i środowisko oraz upublicznienie wyników tych badań
 10. Atrakcyjne oferty biletowe dla rowerzystów w Kolejach Śląskich i u innych przewoźników
 11. Dofinansowanie na zakup rowerów dla uczniów i nauczycieli
 12. Dofinansowanie na zakup rowerów ze wspomaganiami dla seniorów lub osób niepełnoprawnych
-

**CEL CS3: WSPÓŁPRACA KRAJOWA I MIĘDZYNARODOWA
W ZAKRESIE UPOWSZECHNIANIA MOBILNOŚCI ROWEROWEJ**

01. Współpraca z organizacjami pozarządowymi (NGO)
 02. Współpraca z innymi województwami
 03. Współpraca z międzynarodowymi organizacjami rowerowymi
 04. Aktywny udział w inicjatywach Zespołu Rowerowego przy Konwencie Marszałków RP
 05. Organizacja ogólnopolskich kongresów ruchu rowerowego
 06. Udział w ogólnopolskich i międzynarodowych kongresach
 07. Aktywny udział w ogólnopolskich i międzynarodowych inicjatywach rowerowych •
-

4.3 PLANOWANE EFEKTY

Systematyczna realizacja celów Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego powinna przynieść następujące długofalowe rezultaty (efekty):

01. Poprawa mobilności mieszkańców regionu oraz rozwój turystyki rowerowej na terenie całego województwa.
02. Stopniowe ograniczenie prywatnego transportu samochodowego na terenach zurbanizowanych.
03. Korzyści dla środowiska naturalnego: zmniejszenie emisji CO₂ i zanieczyszczeń, zmniejszenie zużycia paliw, redukcja hałasu.
04. Zmniejszenie ilości powierzchni utwardzonych przeznaczonych na drogi i parkingi, które mogą zostać zastąpione wielofunkcyjnymi przestrzeniami publicznymi nasyconymi zielenią.
05. Poprawa stanu zdrowia i kondycji mieszkańców województwa dzięki aktywnemu trybowi życia.
06. Otwarcie miast dla osób z niepełnosprawnością ruchową.
07. Przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu związanemu z kryzysem energetycznym.
08. Włączenie społeczne, poprawa relacji międzyludzkich.²⁰
09. Poprawa jakości życia na terenach zurbanizowanych.
10. Ożywienie i rozwój lokalnej gospodarki poprzez tworzenie nowych miejsc pracy związanych z infrastrukturą rowerową oraz w sferze usług związanych z komunikacją i turystyką rowerową.
11. Poprawa wizerunku województwa śląskiego jako regionu przyjaznego rowerzystom.

Wszystkie te efekty, których katalog jest otwarty, przyczynią się do realizacji wizji rozwoju regionu zgodnej ze Strategią Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030” Zielone Śląskie.

Województwo śląskie w roku 2030 będzie nowoczesnym regionem europejskim o konkurencyjnej gospodarce, będącej efektem odpowiedzialnej transformacji, zapewniającym możliwości rozwoju swoim mieszkańcom i oferującą wysoką jakość życia w czystym środowisku. •

4.4 WSKAŹNIKI OSIĄGNIĘCIA CELÓW - EWALUACJA

Zarząd Województwa Śląskiego będzie na bieżąco monitorował przebieg realizacji Regionalnej Polityki Rowerowej. Działania oraz projekty dofinansowane ze środków Unii Europejskiej będą dodatkowo monitorowane przez instytucje zarządzające funduszami UE, a nawet przez agendy wyspecjalizowane Unii Europejskiej.



Wskaźniki bezpośrednie

Bezpośrednimi, mierzalnymi wskaźnikami osiągnięcia celów Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego będą:

- **Dla Celu szczegółowego CS1:**

-
01. Długość oddanych do użytku regionalnych tras rowerowych
 02. Długość nowych lub odnowionych szlaków rowerowych
 03. Ilość nowych punktów obsługi rowerzystów (MOR)

- **Dla Celu szczegółowego CS2:**

-
01. Ilość przeprowadzonych kampanii edukacyjno-informacyjnych
 02. Ilość przeprowadzonych kampanii promocyjnych
 03. Ilość wydarzeń integrujących środowisko rowerowe
 04. Ilość wydanych darmowych biletów na przewóz rowerów
 05. Ilość dofinansowanych zakupów rowerów dla uczniów i nauczycieli

- **Dla Celu szczegółowego CS3:**

-
01. Ilość zorganizowanych kongresów oraz wydarzeń rowerowych regionalnych i ponadregionalnych
 02. Ilość ogólnopolskich i międzynarodowych kongresów, w których wzięli udział przedstawiciele samorządu województwa śląskiego
 03. Ilość ogólnopolskich i międzynarodowych inicjatyw rowerowych, w których weźmie udział województwo śląskie.

Wskaźniki bezpośrednie są ściśle skorelowane z wielkością środków przeznaczonych na realizację Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego, a źródłem ich weryfikacji będą dane beneficjentów agregowane przez Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego.

Wskaźniki rezultatu

W wyniku realizacji Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego przewiduje się uzyskanie następujących rezultatów długoterminowych:

- zwiększenie liczby turystów rowerowych odwiedzających województwo śląskie
- zmniejszenie liczby wypadków komunikacyjnych z udziałem rowerzystów
- zwiększenie ilości zarejestrowanych podmiotów w branżach związanych z rowerami
- zmniejszenie ilości samochodów w miejscach turystycznych

O ile wskaźniki bezpośrednio są łatwe do weryfikacji, wskaźniki rezultatu wymagają weryfikacji na wyższym poziomie, tj. na podstawie danych statystycznych, danych agregowanych przez urzędy lub wyspecjalizowane agendy.

Wskaźniki oddziaływania

Przewiduje się, że realizacja celów Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego będzie miała pozytywny wpływ na następujące wskaźniki:

- zmniejszenie ilości zarejestrowanych samochodów w miastach
- poprawa wskaźników czystości powietrza, w tym zmniejszenie emisji CO₂
- zmniejszenie zatorów komunikacyjnych w miastach województwa śląskiego
- zmniejszenie procentu dzieci i młodzieży z problemem otyłości •



5.0



SPÓJNOŚĆ REGIONALNEJ
POLITYKI ROWEROWEJ
Z DOKUMENTAMI
WYŻSZEGO RZĘDU

5.1 SPÓJNOŚĆ NA POZIOMIE

WSPÓLNOTOWYM

Przyjęte w Regionalnej Polityce Rowerowej Województwa Śląskiego cele są zgodne z celami dokumentów strategicznych na poziomie wspólnotowym, krajowym i regionalnym.

Europejski Zielony Ład dla Unii Europejskiej i jej obywateli

Regionalna Polityka Rowerowa Województwa Śląskiego jest zgodna z celem szczegółowym 2.1.5 Europejskiego Zielonego Ładu: **Przyspieszenie przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność.**

Ponieważ transport odpowiada za jedną czwartą unijnych emisji gazów cieplarnianych i wartość ta wciąż rośnie, aby osiągnąć neutralność klimatyczną, konieczne jest **ograniczenie emisji w sektorze transportu do 2050 r. aż o 90%**. Osiągnięcie tego ambitnego wskaźnika będzie możliwe poprzez redukcję emisji we wszystkich rodzajach transportu oraz poprzez zwiększenie udziału transportu bezemisyjnego.

W 2020 r. Komisja Europejska przyjęła strategię na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, ze szczególnym naciskiem na rozwój transportu multimodalnego, tj. przy użyciu dwóch lub więcej środków transportu. Istotnym elementem Regionalnej Polityki Rowerowej w zakresie realizacji regionalnych tras rowerowych (RTR) jest skomunikowanie ich z siecią tras Kolei Śląskich oraz innych operatorów kolei regionalnych działających na terenie województwa śląskiego. Takie rozwiązanie przyczyni się do wzrostu roli transportu rowerowo-kolejowego w codziennych dojazdach do pracy, wpływając na zmniejszenie zatorów komunikacyjnych i emisję CO₂.

Tym samym RPR wpisuje się w cel szczegółowy Europejskiego Zielonego Ładu: „Rozwój zautomatyzowanej i opartej na sieci multimodalnej mobilności, która doprowadzi do zmniejszenia zatorów komunikacyjnych i zanieczyszczenia środowiska, szczególnie w dużych miastach”.

Biała Księga Unii Europejskiej

Biała Księga Unii Europejskiej z 2011 roku to plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i oszczędnego zasobowo systemu transportu z perspektywą do 2050 roku. Biała Księga zakłada m.in. zmniejszenie o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim do 2030 r. oraz eliminację ich z miast do 2050 r.

Działania zmierzające do rozwoju ruchu rowerowego jako alternatywnego środka transportu na terenach zurbanizowanych w ramach RPR przyczynią się do realizacji celów zawartych w Białej Księdze Unii Europejskiej.

Uszczegółowieniem postulatów zawartych w Białej Księdze UE z 2011 roku jest Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan). Zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju mobilność w miastach to jedno z głównych wyzwań stojących przed miastami UE i przedmiot troski



obywateli UE. Transport drogowy należy do podstawowych źródeł zanieczyszczenia powietrza i emisji gazów cieplarnianych na obszarach miejskich, a ponoszone przez społeczeństwo koszty zatorów komunikacyjnych w UE wynoszą 270 mld euro rocznie.

SUMP wskazuje na konieczność opracowania regionalnych planów mobilności, wykraczających poza granice pojedynczych gmin lub miast. Dotyczy to zwłaszcza aglomeracji czy konurbacji, które wymagają skoordynowanych działań na rzecz rozwoju mobilności ze względu na wzajemne powiązania transportowe. Regionalne plany mobilności wymagają współpracy ponad granicami instytucjonalnymi miast i gmin w danym regionie oraz planowania rozwoju zintegrowanego obejmującego wszystkie środki transportu.

Regionalna Polityka Rowerowa Województwa Śląskiego ujmuje zagadnienia mobilności rowerowej kompleksowo, obejmuje wszystkie gałęzie mobilności rowerowej, zwracając uwagę na wzajemne oddziaływania poszczególnych środków transportu oraz stymulując współpracę ponad granicami administracyjnymi poszczególnych gmin.

Aktualnie Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej został przyjęty w Subregionie Centralnym przez Walne Zebranie Członków Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego na mocy uchwały nr 24/2020 z dnia 15 września 2020 r. (aktualizacja planu z 2016 r.). Subregiony Północny (MOF częstochowski) i Południowy (MOF bielsko-bialski) są w trakcie opracowywania planów zrównoważonej mobilności miejskiej. W Subregionie Zachodnim opracowano taki plan dla miasta Rybnik i jego obszaru funkcjonalnego.

Europejska Strategia Rowerowa

W czerwcu 2017 roku na międzynarodowej konferencji Velo-City w Arnhem-Nijmegen w Holandii zaprezentowano Europejską Strategię Rowerową do 2030 r. Dokument przygotowany na podstawie dotychczasowej polityki UE dot. ruchu rowerowego wskazuje kierunki działań w zakresie mobilności rowerowej. Obejmują one m.in.:

- uwzględnienie ruchu rowerowego we wszystkich istotnych programach finansowanych przez UE
- ustanowienie ogólnoeuropejskich ram politycznych i zasad rozwoju infrastruktury rowerowej
- włączenie EuroVelo do transeuropejskich sieci transportowych
- integrację nowoczesnych technologii poprawiających bezpieczeństwo rowerzystów m.in. w przepisach dotyczących regulacji pojazdów
- redukcję podatku VAT z tytułu zakupu roweru dla państw członkowskich
- utworzenie Rowerowego Punktu Koordynacyjnego w celu wdrożenia strategii dla ruchu rowerowego na szczeblu UE
- ujednoczenie kluczowych wskaźników skuteczności działań na rzecz ruchu rowerowego w UE

Zrealizowanie celów Strategii pozwoli na zwiększenie korzyści ekonomicznych związanych z ruchem rowerowym o 50% (513 – 760 mld EUR), utworzenie 225 000 miejsc pracy w sektorze, zwiększenie o 50% dziennych podróży rowerem (160 – 240 mln), zmniejszenie o połowę liczby rowerzystów zabitych w przeliczeniu na 100 milionów km. Aby osiągnąć powyższe cele, inwestycje UE w projekty w zakresie ruchu rowerowego powinny zostać podwojone w dwóch kolejnych budżetach Komisji, tj. wzrosnąć do 6 mld EUR w latach 2028-2034. •

5.2 **SPÓJNOŚĆ NA POZIOMIE**

KRAJOWYM

Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności

Dokument przyjęty przez Radę Ministrów dnia 5 lutego 2013 r. jako główny cel wskazuje „poprawę jakości życia Polaków”. Szczegółowe cele strategiczne oraz kierunki interwencji w sektorze transportu ujęte zostały w obszarze „równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski (dyfuzji)”. W dokumencie nie ma wprost odniesień do ruchu rowerowego, który powinien być znaczącym graczem w działaniach na rzecz środowiska czy zrównoważonego rozwoju.

Regionalna Polityka Rowerowa Województwa Śląskiego niewątpliwie przyczyni się do osiągnięcia celu nr 7 w kwestiach ochrony i poprawy stanu środowiska i celu nr 9:

- Cel 7: **Zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego oraz ochrona i poprawa stanu środowiska. Kierunek interwencji: Zwiększenie poziomu ochrony środowiska**
 - Wprowadzenie instrumentów polityki publicznej integrujących działania w poszczególnych sektorach (gospodarki wodnej, rolnictwa, leśnictwa, transportu, zdrowia, budownictwa, gospodarki przestrzennej, turystyki, energetyki) dla zwiększenia ochrony klimatu.
- Cel 9: **Zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego. Kierunek interwencji: Udrożnienie obszarów miejskich i metropolitalnych**
 - Konieczność rezerwacji w odpowiednich dokumentach planistycznych terenów na obszarach zurbanizowanych na potrzeby związane z rozwojem systemu transportowego.
 - Podjęcie działań na rzecz upłynnienia ruchu transportu miejskiego, zapewnienie dogodnych przejazdów, lepsza koordynacja środków transportu zbiorowego, integracja systemów taryfowych, podniesienie jakości oferty transportu publicznego.

Z drugiej strony realizacja celów założonych w Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju Polska 2030 przyczyni się albo wręcz umożliwi pełną realizację celów Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego, w szczególności dzięki poprawie jakości transportu publicznego, usprawnieniu połączeń komunikacyjnych i zwiększeniu dostępności komunikacyjnej dużych ośrodków miejskich, jak i ośrodków regionalnych oraz obszarów wiejskich. Poprawa ładu przestrzennego terenów miejskich, rozwój infrastruktury komunikacyjnej i transportu publicznego wpłynie na znaczny wzrost mobilności mieszkańców województwa.

Szczególnie istotnym czynnikiem mogącym mieć decydujący wpływ na wdrożenie Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego jest kierunek interwencji **zmiana sposobu organizacji i zarządzania**

systemem transportowym, w tym kompleksowa i spójna zmiana modelu finansowania systemu transportowego z wykorzystaniem różnych środków finansowych (budżet państwa, środki UE).

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (SOR) z perspektywą do roku 2030

Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 14 lutego 2017 roku pełni rolę średniookresowej strategii rozwoju kraju, w którym jako cel główny wskazano „Tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym”.

SOR określa podstawowe uwarunkowania, cele i kierunki rozwoju kraju z perspektywą do roku 2030. Przedstawia nowy model rozwoju: odpowiedzialny oraz społecznie i terytorialnie zrównoważony. Nowy model zakłada odchodzić od dotychczasowego wspierania wszystkich sektorów na rzecz wspierania sektorów strategicznych mogących stać się motorami gospodarki. Jego fundamentalnym wyzwaniem jest przebudowanie modelu gospodarczego, tak aby służył on całemu społeczeństwu.

Celem SOR w obszarze transportu jest **zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa warunków świadczenia usług związanych z przewozem osób i towarów**. W horyzoncie roku 2030 Strategia zakłada osiągnięcie przepustowości transportowej umożliwiającej efektywne funkcjonowanie całego systemu transportowego, a także obniżenie negatywnego oddziaływania na środowisko, zdrowie i jakość życia. Zaprogramowane działania oraz inwestycje w obszarze transportu SOR realizują cele polityki transportowej UE określone w Białej Księdze Komisji Europejskiej, a w szczególności:

- wzrost sektora transportu i wspierania mobilności przy jednoczesnym obniżeniu emisji o 60%,
- stworzenie efektywnej sieci multimodalnego podróżowania i transportu między miastami,
- rozwój ekologicznego transportu miejskiego i możliwości dojazdu do pracy.

W miastach planowane są zintegrowane systemy transportu publicznego niskoemisyjnego, przy wykorzystaniu pojazdów szynowych i elektrycznych autobusów. Stworzone zostaną łańcuchy eko-mobilności, **poprawiające warunki przemieszczania się rowerem i pieszo**. Miasta zostaną lepiej skomunikowane z obszarami funkcjonalnymi, a indywidualny transport samochodowy zostanie ograniczony, szczególnie w centrach miast.

Na obszarach wiejskich będą kontynuowane działania w zakresie budowy i modernizacji podstawowej infrastruktury transportowej (drogi lokalne, infrastruktura towarzysząca, **ścieżki rowerowe**, środki transportu zbiorowego) oraz rozwoju usług transportu zbiorowego.

Jako kierunki działania wskazano: rozwój transportu ekologicznego w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń i gazów cieplarnianych, podniesienie efektywności i atrakcyjności transportu publicznego zachęcające do rezygnacji z prywatnych środków transportu, a także rozwój infrastruktury **wspierającej transport intermodalny**. Działania te niewątpliwie umożliwią rozwój ruchu rowerowego i będą czynnikiem wspomagającym wdrażanie Regionalnej Polityki Rowerowej.

W grudniu 2017 r. w ramach SOR uruchomiono strategiczny „Program dla Śląska”, którego głównym celem jest doprowadzenie do 2030 r. do zmiany profilu gospodarczego regionu śląskiego i „stopniowe zastępowanie tradycyjnych sektorów gospodarki, takich jak górnictwo i hutnictwo, nowymi przedsięwzięciami w sektorach bardziej produktywnych, innowacyjnych i zaawansowanych technologicznie”. Program przewiduje realizację szeregu inwestycji w sektorze transportu. Poniższe działania będą miały korzystny wpływ na wdrażanie Regionalnej Polityki Rowerowej:

- DZIAŁANIE 3.1: **Poprawa jakości powietrza w regionie**
- DZIAŁANIE 4.1: **Poprawa infrastruktury drogowej**
- DZIAŁANIE 4.2: **Poprawa infrastruktury kolejowej**

Regionalna Polityka Rowerowa Województwa Śląskiego oraz Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 SOR wzajemnie na siebie oddziałują. Wdrożenie Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego przyczyni się do osiągnięcia celów SOR, a jednocześnie systematyczne wdrażanie SOR w zakresie transportu będzie sprzyjało realizacji celów założonych w RPR poprzez stwarzanie przyjaznych warunków dla rozwoju ruchu rowerowego w miastach regionu oraz turystyki rowerowej w całym regionie.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030

Przyjęta Uchwałą nr 102 Rady Ministrów z 17 września 2019 roku „Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030” – KSRR 2030 – jest podstawowym dokumentem strategicznym polityki regionalnej państwa. W Strategii jako główny cel krajowej polityki regionalnej do 2030 roku wskazano efektywne wykorzystanie endogenicznych potencjałów terytoriów i ich specjalizacji dla osiągnięcia zrównoważonego rozwoju kraju, co stworzyć będzie warunki dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym osiągnięciu spójności społecznej, gospodarczej, środowiskowej i przestrzennej.

- Zasada 7: **Zrównoważone inwestowanie** bezpośrednio przekłada się na rozwój „czystego transportu”. Zakłada osiąganie jak najlepszych efektów przy jak najmniejszej presji na środowisko i przestrzeń oraz priorytetowe traktowanie przez samorzady zasady pierwszeństwa wtórnego użytkowania przestrzeni w procesach inwestycyjnych.

Oznacza to oszczędne korzystanie z zasobów ziemi, unikanie nadmiernej zabudowy i wzrostu presji na ekosystemy oraz zaniechanie degradacji krajobrazu. Zrównoważone inwestowanie oznacza również współpracę i koordynację w takich obszarach, jak **gospodarka transportowa, ochrona przyrody i jakość powietrza**. Przykładem zastosowania tej zasady może być współpraca gmin w zakresie wspólnego planowania przestrzeni, bilansowanie potrzeb w zakresie rozwoju mieszkalnictwa i infrastruktury komunalnej czy też **organizowanie możliwości poruszania się rowerzystów i pieszych w centrach miast**.

Dla Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego oznacza to również pierwszeństwo wykorzystania potencjału istniejących tras rowerowych nad wytyczaniem nowych.

1.5.1. Działanie „Infrastruktura transportowa”

Głównym obszarem oddziaływania polityki regionalnej w zakresie wspierania infrastruktury transportowej będą działania na rzecz poprawy dostępności polskiej przestrzeni we wszystkich wymiarach: w skali międzynarodowej (sieć TEN-T), krajowej, regionalnej oraz lokalnej (w szczególności na obszarach wiejskich). Kontynuowane będą inwestycje służące stworzeniu nowoczesnego systemu transportowego, który pozwoli sprostać potrzebom wynikającym ze wzrostu wymiany towarowej oraz mobilności mieszkańców. W miastach rozwijane będą zintegrowane systemy transportu publicznego przy wykorzystaniu nisko- i zeroemisyjnych środków transportu, co przyczyni się do poprawy efektywności energetycznej przewozów oraz jakości środowiska naturalnego, ograniczając emisję zanieczyszczeń i gazów cieplarnianych, a także hałasu. Na obszarach wiejskich planowana jest budowa i modernizacja podstawowej infrastruktury transportowej (drogi lokalne, infrastruktura towarzysząca, **ścieżki rowerowe**) oraz rozwój usług i środków transportu zbiorowego.

Działania w zakresie transportu zostały ujęte w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego w celach szczegółowych 1, 2 i 3. Są one spójne z działaniami przewidzianymi w „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku”. Uwzględniono tu m.in.: poprawę dostępności transportowej, rozwój zintegrowanych systemów transportu publicznego przy wykorzystaniu nisko- i zeroemisyjnych środków transportu wykorzystujących napędy i paliwa alternatywne, w tym elektromobilności. Na obszarach wiejskich realizowane mają być działania w zakresie podstawowej infrastruktury transportowej: budowy lub modernizacji dróg lokalnych, infrastruktury towarzyszącej, dróg rowerowych oraz rozwoju usług i środków transportu zbiorowego. Za kluczowe uznano także zwiększenie wykorzystania transportu kolejowego międzyregionalnego, regionalnego oraz lokalnego.

Krajowy Plan Odbudowy (KPO)

Krajowy Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO) jest planem rozwojowym określającym cele związane z odbudową i tworzeniem odporności społeczno-gospodarczej Polski po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 oraz służące ich realizacji reformy i inwestycje.

Dokument stanowi podstawę ubiegania się o wsparcie z europejskiego Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (Recovery and Resilience Facility – RRF) ustanowionego Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. (Dz.U. UE L 57 z 18.2.2021). Horyzont czasowy realizacji dokumentu zamyka się z końcem sierpnia 2026 r.

Regionalna Polityka Rowerowa Województwa Śląskiego jest spójna z komponentem **E: "Zielona, inteligentna mobilność"**, przyczyniając się do osiągnięcia celów szczegółowych

- **E1.** Zwiększenie udziału zero i niskoemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko
- **E1.1.** Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska
- **E2.** Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań
- W obszarze **E2.2.1.** Bezpieczeństwo transportu, planowana jest m. in. budowa chodników i ścieżek rowerowych.

W komponentcie **B: „Zielona energia i zmniejszenie energochłonności”** Regionalna Polityka Rowerowa Województwa Śląskiego wpisuje się w cel szczegółowy

- **B3.** Adaptacja do zmian klimatu oraz ograniczenie degradacji środowiska.
- W obszarze **B3.4.** Odbudowa możliwości inwestycyjnych miast ukierunkowana na zieloną transformację, przewidywane jest utworzenie Funduszu Zielonej Transformacji Miast, finansującego inwestycje sprzyjające zielonej transformacji. Wśród inwestycji w tym obszarze planuje się budowę spójnych sieci dróg rowerowych w miastach i ich obszarach funkcjonalnych wraz z parkingami rowerowymi oraz rozwój infrastruktury transportu zeroemisyjnego pieszego i rowerowego zintegrowanego z transportem zbiorowym.

W KPO oszacowano, iż miasta będące liderami pod względem udziału ruchu rowerowego w podróżach osiągają ok. 7%, podczas gdy potencjał można szacować na ok. 15-20%, pod warunkiem powstania w miastach funkcjonalnego systemu tras rowerowych. Zanotowany w czasie pandemii skokowy wzrost zainteresowania transportem rowerowym udowodnił zasadność dalszego rozwoju infrastruktury transportu rowerowego. Wyzwaniem jest taki rozwój infrastruktury rowerowej, aby umożliwić sprawny i bezpieczny dojazd do pracy, szkół czy innych miejsc aktywności społecznej.

W konsultacjach KPO uczestniczył Parlamentarny Zespół ds. Transportu Rowerowego. W wydanej 9.02.2021 r. Uchwale wspiera budowę sieci krajowych tras rowerowych określonych w Stanowisku Nr 7/2019 Konwentu Marszałków Województw RP z dnia 7 czerwca 2019 r. ws. systemu numeracji i zasad oznakowania krajowych i regionalnych tras rowerowych oraz postuluje skoncentrowanie funduszy dostępnych w KPO na budowę sieci krajowych tras rowerowych, co wymaga koordynacji na poziomie centralnym. •

5.3 SPÓJNOŚĆ NA POZIOMIE REGIONALNYM

Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030” – Zielone Śląskie

Strategię Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030” przyjęto Uchwałą Sejmiku Województwa Śląskiego nr VI/24/1/2020 z dnia 19 października 2020 r. Przedstawiona w dokumencie wizja rozwoju jest kontynuacją i uszczegółowieniem myśli strategicznej realizowanej już od 2000 roku w kolejnych edycjach Strategii. Świadomie podejmuje się w niniejszym dokumencie zagadnienia transformacji regionu uwzględniające działania na rzecz środowiska naturalnego – Zielone Śląskie.

Strategia definiuje 4 cele strategiczne, w których rozwiązania dotyczące obszaru transportu, w tym rowerowego, zawarto w celu strategicznym C **Województwo śląskie regionem wysokiej jakości środowiska i przestrzeni**, wyznaczając następujące cele operacyjne i działania:

01. Cel operacyjny: C.1. **Wysoka jakość środowiska**

- Wsparcie działań zmierzających do zachowania i odtwarzania bio- i georóżnorodności, w tym ochrona obszarów o wysokich walorach przyrodniczych i korzyści ekologicznych.

02. Cel operacyjny: C.2. **Efektywna infrastruktura**

- Poprawa powiązań transportowych poprzez ich przywrócenie, rozbudowę, modernizację i zarządzanie infrastrukturą wzmacniającą dostępność i spójność regionu, w tym w zakresie dróg, linii kolejowych, szlaków wodnych oraz **dróg rowerowych**, a także wsparcie działań na rzecz **wzrostu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego**.

03. Cel operacyjny C.3. **Atrakcyjne warunki zamieszkania, kompleksowa rewitalizacja, zapobieganie i dostosowanie do zmian klimatu**

- Rekultywacja i rewitalizacja obszarów zdegradowanych oraz zagospodarowanie terenów i obiektów przemysłowych m.in. na cele środowiskowe, gospodarcze, kulturalne, rekreacyjne.
- Poprawa jakości i atrakcyjności przestrzeni publicznych.
- Wspieranie rozwiązań ograniczających niską emisję.
- Wsparcie rozwoju zintegrowanego, zrównoważonego i niskoemisyjnego transportu w miastach i ich obszarach funkcjonalnych oraz obszarach wiejskich, w szczególności transportu zbiorowego.

Dla wdrożenia Strategii wypracowano grupę przedsięwzięć stanowiących zbiór typów projektów, zadań i aktywności samorządu województwa. Przedsięwzięcia mające bezpośredni związek lub mogące mieć związek z Regionalną Polityką Rowerową znajdują się w następujących kierunkach działań:

01. **Kierunek „Turystyczne Śląskie”, którego zakres obejmuje:**

- Rozwój i modernizację infrastruktury turystycznej i okołoturystycznej
- Rozwój turystyki bez barier

02. **Kierunek „Niskoemisyjne Śląskie”, którego zakres obejmuje:**

- Rozwój transportu przyjaznego środowisku, w szczególności zbiorowego

03. **Kierunek „Eko Śląskie”, którego zakres obejmuje:**

- Rozwój turystyki przyrodniczej, w tym powstanie Szlaku Przyrody
- Kształtowanie przestrzeni uwzględniające adaptację do zmian klimatu oraz ochronę przed emisją hałasu do środowiska

04. **Kierunek „Mobilne Śląskie”:**

- Wdrożenie spójnego i efektywnego systemu transportu zbiorowego w układzie regionalnym i subregionalnym

- Włączenie transportu rowerowego do sieci transportowej, w tym tworzenie bezpiecznych połączeń pomiędzy miejscowościami regionu
- Promowanie zrównoważonej mobilności wśród mieszkańców województwa

Planowany efekt ww. działań to poprawa dostępności i spójności komunikacyjnej regionu.

Wspólne wyzwania wszystkich podregionów województwa śląskiego to m.in. podniesienie jakości drogowych powiązań wewnętrznych i zewnętrznych, w tym również dróg pieszych i rowerowych.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+ przyjęty Uchwałą Sejmiku Województwa Śląskiego nr V/26/2/2016 dnia 29 sierpnia 2016 r., poprzez ścisłe powiązanie ze Strategią Rozwoju Województwa Śląskiego, stanowi kluczowy element zintegrowanego planowania strategicznego.

Plan 2020+ określa podstawowe elementy układu przestrzennego, ich zróżnicowanie i wzajemne relacje. Jako dokument regionalny Plan 2020+ określa ramy i warunki merytoryczne dla podejmowania decyzji przestrzennych o charakterze strategicznym i koncentruje się na celach ważnych dla rozwoju województwa. Nie narusza przy tym uprawnień gmin w zakresie planowania miejscowego oraz nie stanowi podstawy wydawania decyzji administracyjnych ustalających lokalizacje inwestycji. Plan 2020+ uwzględnia zapisy dokumentów i programów rządowych oraz wojewódzkich, a także pozostaje w zgodności z dokumentami programowymi Unii Europejskiej.

W Planie Zagospodarowania Przestrzennego przedstawiono stan komunikacji rowerowej:

- Województwo powinno koordynować projektowanie i realizację tras rowerowych o zasięgu wojewódzkim, krajowym i międzynarodowym, aby uzyskać sieć tras o jednolitym wysokim standardzie europejskim. Istotne jest stworzenie systemu umożliwiającego łączenie podróży rowerem i Kolejami Śląskimi, co umożliwi odbywanie dłuższych podróży bez potrzeby korzystania z samochodu. Konieczne jest wdrożenie jednolitych standardów projektowania i budowy infrastruktury rowerowej.
- W województwie śląskim brakuje rozwiązań systemowych dotyczących ruchu rowerowego w miastach opartych na istniejącym układzie transportowym. Dla rozwoju komunikacji rowerowej niezbędna jest budowa infrastruktury rowerowej, wskazanie miejsc parkingowych, węzłów przesiadkowych oraz utworzenie zintegrowanego systemu wypożyczania rowerów.

Między Regionalną Polityką Rowerową Województwa Śląskiego a Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa występuje synergia. Realizacja Planu Zagospodarowania Przestrzennego przyczyni się do pełniejszej realizacji RPR, zaś realizacja RPR wzmocni rezultaty Planu Zagospodarowania Przestrzennego. W szczególności:

01. Kierunek 1.3: Poprawa dostępności wewnętrznej regionu:

- Rozbudowa i modernizacja infrastruktury kolejowej będzie sprzyjać rozwojowi turystyki rowerowej



- Rozwój zintegrowanych systemów transportu publicznego w obrębie miast „odkorkuje” miasta, czyniąc je bardziej atrakcyjnymi dla komunikacji rowerowej
- Budowa systemów „Park&Bike” jest jednym z planowanych działań RPR
- Rozwój i tworzenie zintegrowanego systemu szlaków i infrastruktury rowerowej, w tym z wykorzystaniem nieczynnych szlaków kolejowych jest planowanym działaniem RPR

02. Kierunek 2.3: Poprawa wewnętrznej integracji regionu:

- Rozwijanie dostępności do szlaków i infrastruktury rowerowej przyczyni się do rozwoju rekreacji i turystyki rowerowej

03. Kierunek 3.2: Kształtowanie krajobrazów kulturowych w obszarach miejskich:

- Kształtowanie systemu zielonych pierścieni wokół miast w oparciu o lasy, parki regionalne i tereny otwarte stworzy dobre warunki do rozwoju rekreacji i turystyki rowerowej

04. Kierunek 4.3: Rozwijanie współpracy międzyregionalnej:

- Tworzenie, rozwijanie i integrowanie szlaków turystycznych i pielgrzymkowych z wykorzystaniem dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego, w tym rowerowych, przyczyni się do popularyzacji regionu jako celu turystyki rowerowej

Wśród inwestycji celu publicznego postulowanych przez samorząd województwa śląskiego, ustalonych w Planie Zagospodarowania Przestrzennego, znajdują się inwestycje wprost lub pośrednio związane z rozwojem komunikacji rowerowej (tab. 8 Planu):

- Rozwój multimodalnych centrów logistycznych
- Budowa sieci dróg/tras rowerowych
- Budowa centrów przesiadkowych
- Modernizacja Parku Śląskiego

Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego

Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego została przyjęta przez Zarząd Województwa Śląskiego uchwałą Sejmiku Województwa Śląskiego nr IV/49/7/2014 z dnia 7.04.2014 r. Dokumentem wdrożeniowym Strategii jest Regionalny Plan Transportowy z 2022 roku.

Celem opracowania Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego było stworzenie w województwie śląskim efektywnego systemu transportu umożliwiającego sprawne przemieszczanie się mieszkańców regionu i przewóz towarów przy zachowaniu wysokiej jakości usług. Dokument stanowi podstawę decyzji inwestycyjnych w zakresie rozwoju systemu transportu w województwie śląskim. Dla zapewnienia zgodności z Krajową Strategią Rozwoju Transportu do 2020 roku z perspektywą do 2030 roku, Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 i Krajową Strategią Rozwoju

Regionalnego a także z Białą Księgą Unii Europejskiej, Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego miała w chwili stanowienia charakter długookresowy i wyznaczała cele oraz działania w perspektywie do 2030 roku.

W dokumencie określono wizję rozwoju transportu, w której województwo śląskie będzie regionem o dobrze zorganizowanym systemie transportu, sprawnie i efektywnie zarządzanym oraz bezpiecznym w wymiarze ekologicznym i technicznym.

Ocena stanu „**Infrastruktury transportu rowerowego**” z 2014 roku jest bardzo krytyczna i i nadal wiele jest do zrobienia.

- Województwo śląskie nadal nie posiada jednolitego systemu tras rowerowych oraz jednolitego sposobu ich oznakowania na poziomie lokalnym i regionalnym.
- Oznakowania tras EuroVelo i Greenways odbiegają od przyjętych standardów.
- Wiślana Trasa Rowerowa jest oznakowana jedynie częściowo w sposób odbiegający od przyjętych standardów i obowiązujących przepisów ruchu drogowego.
- Infrastruktura rowerowa w województwie cechuje się złym stanem technicznym.
- Brak jest infrastruktury rowerowej wzdłuż dróg krajowych i wojewódzkich.

Udało się natomiast opracować „Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej” przyjęte uchwałą Zarządu Województwa Śląskiego nr 1220/45/VI/2019 dnia 5 czerwca 2019 r. i zaktualizowane uchwałą nr 434/318/VI/2022 dnia 17 marca 2022 r.

W obszarze 2.2.4. Bezpieczeństwa na drogach, w województwie śląskim występuje duży odsetek wypadków i kolizji z udziałem rowerzystów, natomiast pod względem śmiertelności w wyniku wypadków komunikacyjnych województwo zajmuje ostatnie miejsce w kraju.

W ramach Strategii zdefiniowano **5 PÓL STRATEGICZNYCH**:

- Otwartość i spójność
- Komplementarność
- Mobilność
- Bezpieczeństwo
- Innowacje

Realizacja Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego będzie miała pozytywny wpływ na osiągnięcie większości celów Strategii, a w szczególności:

01. Cel 1: Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi

02. Cel 2: Komplementarność systemu transportowego

03. Cel 3: Efektywna mobilność

04. Cel 4: Wzrost bezpieczeństwa systemu transportowego

W zakresie mobilności i bezpieczeństwa Strategia stawia na „Rozwój bezpiecznego transportu rowerowego i jego integrację z innymi gałęziami transportu”, a jest to warunek konieczny dla rozwoju mobilności rowerowej, szczególnie turystyki rowerowej.

W Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego jednym z planowanych działań jest „Spójny system oznakowania infrastruktury rowerowej”, które pokrywa się z działaniami zapisanymi w Regionalnej Polityce Rowerowej Województwa Śląskiego.

Poprawa bezpieczeństwa, rozumiana w aspekcie przewozu (security) oraz otoczenia transportu (safety), stanowi jeden z priorytetowych kierunków działań Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego. Jest to również priorytet Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego.

Na liście planowanych przedsięwzięć w Strategii w obszarze 7.5 Transport rowerowy znajduje się:

PROJEKT NR 24. Budowa spójnej sieci dróg/tras rowerowych o zasięgu ponadlokalnym wg jednolitych standardów

- Lokalizacja: obszar województwa – w gminach realizujących działania wspólnie
 - Zakres: budowa i remont infrastruktury rowerowej i towarzyszącej w oparciu o jednolite standardy, w tym rozwój sieci dróg/tras rowerowych z wykorzystaniem dotychczasowego dorobku (koncepcji sieci dróg/tras rowerowych w województwie)
 - Stopień zaawansowania: postulowane
 - Planowany horyzont czasowy realizacji: etap I i II
 - Cel strategiczny: efektywna mobilność, otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi
 - Efekt: podniesienie atrakcyjności turystycznej województwa, zmniejszenie kongestii
-

Plan Rozbudowy Dróg Wojewódzkich w Województwie Śląskim

(Dokument wdrożeniowy do Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego)

Plan rozbudowy dróg wojewódzkich województwa śląskiego, przyjęty uchwałą Zarządu Województwa Śląskiego 4 września 2018 r., stanowi dokument wdrożeniowy dla Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego. Plan określa cele operacyjne do realizacji w obszarze infrastruktury drogowej przy wykorzystaniu środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014–2020 (RPO WSL). Określa zestaw kryteriów wyboru projektów, jak również podstawowe informacje o planowanych inwestycjach oraz harmonogram realizacji projektów. Konieczność realizacji Planu wynika z zapisów art. 19 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013. Dokument zgodnie z zasadą n+3 dotyczącą wydatkowania środków Unii Europejskiej w okresie programowania 2014–2020 będzie obowiązywał do 2023 roku.

Dokument określa kryteria wyboru projektów do dofinansowania w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014–2020. Zawiera Listę rankingową projektów dotyczących budowy lub przebudowy dróg wojewódzkich przewidywanych do realizacji w ramach Osi Priorytetowej 7 „Transport” tego Programu.

Dokument zawiera ustęp poświęcony trasom rowerowym, zaś jego załącznikiem jest „Ekspertyza w zakresie uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych transportu rowerowego w województwie śląskim” wykonana przez firmę PPU Inkom sp.j. Ekspertyza wykazała, że stan istniejących tras rowerowych w terenie i ich oznakowania jest niezadowolający:

01. W zakresie oznakowania tras rowerowych:

- występują różne zasady ich oznakowania
- występują różne wzory znaków, m.in. wzory zaniechane przez PTTK 20 lat temu, różne wzory symbolu „rower”, znaki R-1 występują w najrozmaitszych kolorach i odcieniach, co powoduje dezorientację – szczególnie u początkujących rowerzystów
- często oznakowania są stare lub wręcz zanikające
- brak jednolitych standardów, systemu oznakowania oraz systemu klasyfikacji i certyfikacji

02. W kwestii nawierzchni tras rowerowych:

- występuje duże zróżnicowanie nawierzchni tras:
 - nadmiarowo prowadzących drogami o nawierzchniach bitumicznych
 - unikających wykorzystywania jakichkolwiek dróg utwardzonych
 - nienadających się do bezpiecznej jazdy ze względu na znaczne zagłębienia wypełnione piaskiem lub błotem, czasowo nieprzejezdne lub z wysoką trawą

03. W kwestii ukształtowania przebiegu trasy:

- występuje cały szereg tras „meandrujących” (o znacznym wskaźniku ich wydłużenia) pomiędzy obiektami o niewielkiej wartości poznawczej
- największym problemem – szczególnie w terenach zurbanizowanych – jest występująca fragmentaryczność sieci tras (dróg) rowerowych wynikająca w pierwszej kolejności z realizowania tras rowerowych „przy okazji” (szczególnie finansowanych z UE)

W związku z tym konieczne jest wsparcie na rzecz rozwoju sieci RTR. Inwestycje w trasy rowerowe muszą być zgodne z koncepcją spójnej sieci regionalnych tras rowerowych o zasięgu wojewódzkim realizowaną według jednolitych standardów.

Polityka Rozwoju Turystyki Województwa Śląskiego 2030

W nadchodzących latach województwo śląskie będzie realizować założenia zawarte w dokumencie: Polityka Rozwoju Turystyki Województwa Śląskiego 2030, który zastąpił obowiązujący wcześniej Program Rozwoju Turystyki w Województwie Śląskim 2020. W powyższych dokumentach opisano kierunki rozwoju turystyki województwa śląskiego oraz istniejącą infrastrukturę turystyczną, w tym trasy rowerowe, które będą stanowić podstawę do rozwoju turystyki rowerowej w województwie śląskim.

W województwie śląskim wyróżniamy następujące marki terytorialne. Są nimi:

- **Beskidy**
- **Jura Krakowsko-Częstochowska**
- **Śląsk Cieszyński**
- **Kraina Górnej Odry**
- **Metropolia Górnośląsko-Zagłębiowska**

Biorąc pod uwagę zróżnicowane oferty w ramach poszczególnych marek można uznać, że są one tzw. wielofunkcyjnymi regionami turystycznymi. Mianem tym określane są regiony, które nie mają jednej wyraźnie wyspecjalizowanej funkcji turystycznej. Na ich obszarze turyści mogą realizować różne formy aktywności turystycznej od wypoczynkowej i krajoznawczej po aktywną. Ten rodzaj regionu jest najpowszechniejszy, a jego przewaga, polegająca na zaspokajaniu różnych celów wyjazdów, może stanowić o sile przyciągania różnych grup o różnych potrzebach turystycznych. Jednocześnie warto podkreślić, że zróżnicowanie terenu województwa śląskiego daje szerokie możliwości do realizacji i promocji turystyki rowerowej, wewnętrznej, jak i zewnętrznej, dostosowanej do danego obszaru (od terenów płaskich po góryste). W tym celu warto wykorzystać istniejące potencjały marek terytorialnych, m.in.:

- **Turystyka rowerowa w Beskidach**
- **Trasy rowerowe prowadzone dolinami rzecznyymi**
- **Tereny leśne, parkowe i wodne w Subregionie Zachodnim**
- **Turystyka rowerowa wzdłuż Szlaku Zabytków Techniki**

Jako główne problemy rozwoju turystyki w regionie wymieniono:

- niskie kompetencje w sektorze nowoczesnego marketingu i oferty turystycznej wśród branży turystycznej
- podniesienie aktywności marketingowej na poziomie ponadlokalnym, krajowym i międzynarodowym
- brak spójnej sieci komunikacji publicznej dostosowanej do potrzeb turystów
- brak zintegrowanej infrastruktury rowerowej, komunikacyjnej i rekreacyjnej w GZM
- brak jednolitego planu rozwoju tras rowerowych
- zły stan powietrza w Beskidach i GZM (szczególnie w okresie grzewczym)
- brak alternatywy dla turystyki zimowej w przypadku niesprzyjających warunków narciarskich

Wśród kluczowych typów planowanych przedsięwzięć znajdują się Metropolitalna Sieć Dróg Rowerowych połączona z komunikacją publiczną oraz sieci rowerowych tras górskich w Beskidach (w tym single track).

W obszarze Infrastruktury w dokumencie „Polityka Rozwoju Turystyki Województwa Śląskiego 2030” jednym z kierunków działań komplementarnym z Regionalną Polityką Rowerową jest: „rozwój sieci regionalnych tras rowerowych pełniących funkcje elementu systemu transportu i czynnik podnoszący atrakcyjność turystyczną”, dlatego bardzo istotne jest wzajemne przenikanie się i koordynacja działań pomiędzy podmiotami zarządzającymi infrastrukturą turystyczną w regionie.

Założenia regionalnej polityki rowerowej województwa śląskiego wraz z koncepcją sieci regionalnych tras rowerowych (w ujęciu korytarzowym)

Dokument „Założenia regionalnej polityki rowerowej województwa śląskiego wraz z koncepcją sieci regionalnych tras rowerowych (w ujęciu korytarzowym)”, przyjęty uchwałą Zarządu Województwa Śląskiego 5 czerwca 2019 roku, jest częścią polityki rozwoju województwa wyrażonej w Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030” i pozostaje spójny z regionalnymi dokumentami o charakterze strategicznym. Wskazuje kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej i regionalnych tras rowerowych województwa śląskiego.

Dokument określa podstawowe kryteria, jakie muszą spełniać regionalne trasy rowerowe (RTR) oraz wnioski z audytów głównych tras rowerowych na terenie województwa. Zawiera propozycję utworzenia „Korytarzy ruchu rowerowego”, w obrębie których powinny być wytyczane i budowane regionalne trasy turystyczne. Opiera się na ekspertyzach dot. możliwości stworzenia spójnej sieci regionalnych tras rowerowych sporządzonych w latach 2017-2018, uwzględniających gęstość zaludnienia, stopień urbanizacji, ukształtowanie terenu, lokalizację atrakcji turystycznych itp.

Dokument nie zajmuje się istniejącymi szlakami rowerowymi oraz mobilnością miejską. Wynika to zapewne z faktu, że regionalne trasy rowerowe mogą zostać zrealizowane tylko na poziomie wojewódzkim przy dofinansowaniu ze środków Unii Europejskiej, zaś lokalne i miejskie inwestycje rowerowe niewymagające tak dużych nakładów mogą być realizowane przez samorządy lokalne.

Celem RPR jest **stworzenie warunków dla rozwoju szeroko rozumianej mobilności rowerowej** poprzez stworzenie spójnego systemu regionalnych tras rowerowych o wysokich walorach komunikacyjnych, turystycznych i standardzie technicznym, stanowiącego integralną część systemu transportowego województwa, który będzie miał wpływ na jakość przestrzeni i krajobrazu. Dokument wskazuje rezultaty wdrożenia Regionalnej Polityki Rowerowej oraz działania, jakie należy podjąć dla osiągnięcia tych rezultatów. RPR jest całkowicie zgodna z ww. dokumentem i opiera się na założeniach w nim zawartych. Cele i rezultaty obu dokumentów są zbieżne i zostały opisane w Rozdziale 4 „Cele Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego”.

Strategie subregionalne

Stowarzyszenia subregionalne opracowują Plany Zrównoważonej Mobilności (SUMP) dla poszczególnych miejskich obszarów funkcjonalnych oraz ponadlokalne strategie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Dokumenty te muszą być spójne ze strategiami wojewódzkimi i stanowią uszczegółowienie zapisów tych strategii, wskazując poszczególne inwestycje (listy projektów). •



6.0



STANDARDY I WYTYCZNE
DLA ROZWOJU
MOBILNOŚCI ROWEROWEJ

6.1 WYTYCZNE W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ

Rozwój infrastruktury rowerowej w województwie śląskim opiera się na standardach i wytycznych przyjętych Uchwałą nr 434/318/VI/2022 Zarządu Województwa Śląskiego dnia 17.03.2022 r. w szczególności:

- **Na drogach wojewódzkich**, administrowanych przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach, należy stosować „Wytyczne projektowania dróg dla rowerów na drogach wojewódzkich” przygotowane przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach (WP-DDR v. grudzień 2021), w brzmieniu stanowiącym załącznik nr 1 do ww. uchwały.
- **Poza drogami wojewódzkimi**, administrowanymi przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach, należy stosować „Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej” przyjęte uchwałą Zarządu nr 1220/45/VI/2019 z dnia 05 czerwca 2019 r., w brzmieniu stanowiącym załącznik nr 2 do ww. uchwały.

Do stosowania powyższych standardów i wytycznych, przy opracowywaniu i wdrażaniu projektów oraz realizacji inwestycji związanych z tworzeniem infrastruktury rowerowej, zobowiązane są departamenty Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego oraz jednostki organizacyjne i podmioty działające na ich zlecenie.

Standardy należy stosować w szczególności do sporządzania specyfikacji warunków zamówienia (SWZ), programów funkcjonalno-użytkowych (PFU), opisów przedmiotu zamówienia, opracowań studialnych o charakterze strategicznym, planów zagospodarowania przestrzennego, studiów wykonalności dotyczących infrastruktury transportowej, projektów budowlanych i wykonawczych dotyczących inwestycji związanych z szeroko rozumianym transportem.

Obowiązujące standardy, bazujące na holenderskiej metodologii CROW (www.crow.nl), wskazują na pięć podstawowych wymogów, jakie powinna spełniać bezpieczna, funkcjonalna i przyjazna użytkownikom infrastruktura:

- 01. Spójność** – 100% źródeł i celów podróży powinno być dostępnych na rowerze.
- 02. Bezpośredniość** – trasy rowerowe powinny oferować jak najkrótsze połączenia. Trasa rowerowa tym bardziej spełnia warunek bezpośredniości, im mniejszy jest jej współczynnik wydłużenia. Ponadto na bezpośredniość ujemny wpływ ma tzw. współczynnik opóźnienia wywołany np. oczekiwaniem na sygnalizacji świetlnej (zob. Słownik pojęć).
- 03. Bezpieczeństwo** – infrastruktura rowerowa powinna minimalizować liczbę punktów kolizji z innymi pojazdami i pieszymi, zapewniać dobrą widoczność oraz, w zależności od prędkości i natężeń, separować lub integrować ruch rowerowy z kołowym. Nie powinno się integrować użytkowników o bardzo zróżnicowanych prędkościach.



04. Wygoda – infrastruktura rowerowa powinna ograniczać straty energii, minimalizować liczbę zatrzymań, ograniczać pochylenia podłużne oraz zapewniać wysoką równość nawierzchni bez krawężników.

05. Atrakcyjność – trasa rowerowa musi odpowiadać potrzebom użytkowników, zapewniać bezpieczeństwo społeczne oraz być dopasowana do otoczenia. Powinna być dobrze powiązana z funkcjami miasta oraz przebiegać w sąsiedztwie zieleni.

Trasa jest funkcjonalna, gdy spełnia wszystkie pięć wymogów. Niespełnienie nawet jednego z nich wpłynie na ograniczoną funkcjonalność trasy, a w ślad za tym na jej popularność.

Ze względu na pełnioną funkcję trasy rowerowe dzielimy na:

- **komunikacyjne** – na dojazdy do pracy, szkół, urzędów, placówek handlowych itp.
- **rekreacyjne** – na jednodniowe przejażdżki, często rodzinne
- **turystyczne** – na wielodniowe, długodystansowe wyjazdy z bagażem
- **sportowe** – na treningi (trasy górskie w tym typu single track)

Trasy rowerowe mogą oczywiście pełnić kilka funkcji jednocześnie. •

6.2 WYTYCZNE W ZAKRESIE ORGANIZACJI

I BEZPIECZEŃSTWA RUCHU ROWEROWEGO

Rowerzyści to osoby w większości napędzające swoje pojazdy siłą mięśni, których stabilność może zostać zaburzona przez boczny wiatr, śliską nawierzchnię, wyboje, ubytki nawierzchni, krawężniki, podmuchy dużych pojazdów, które są nieosłonięte przed urazami i narażone na zmienne warunki atmosferyczne.

Bardzo ważna jest taka organizacja ruchu rowerowego, która zapewni im maksymalny poziom bezpieczeństwa. Sposób prowadzenia tras rowerowych, szczególnie komunikacyjnych, powinien być skorelowany z natężeniem ruchu w okolicy, istniejącą infrastrukturą drogową, ukształtowaniem terenu itp. Możliwe do zastosowania są trzy sposoby organizacji ruchu rowerowego:

01. Na drogach dla rowerów, ciągach lub drogach pieszo-rowerowych

02. Na jezdniach na pasach przeznaczonych dla rowerów

03. Na jezdniach na zasadach ogólnych

Ad. 1. Ruch rowerowy na drogach dla rowerów, ciągach lub drogach pieszo-rowerowych

Drogi dla rowerów najczęściej biegną wzdłuż jezdni, jednak są oddzielone od niej konstrukcyjnie lub za pomocą słupków, barier, ogrodzeń, krawężników, pasów zieleni itp. Mogą biec również poza pasem drogi publicznej, wzdłuż rzek, na wałach przeciwpowodziowych lub na trasach zlikwidowanych linii kolejowych. Drogi dla rowerów mogą być jednokierunkowe lub dwukierunkowe. Zalecane są szczególnie przy drogach o wysokiej dopuszczalnej prędkości oraz o dużym natężeniu ruchu samochodowego. Drogi dla rowerów zapewniają duże poczucie bezpieczeństwa, niższy poziom hałasu i zanieczyszczeń, są jednak rozwiązaniem kosztownym, a w przypadku drogi dwukierunkowej po jednej stronie jezdni mogą utrudniać dotarcie do celu podróży. Dlatego przed podjęciem decyzji, po której stronie jezdni poprowadzić drogę rowerową, jedno- czy dwukierunkową, należy również przeanalizować możliwe cele podróży.

Łączniki rowerowe to krótkie odcinki dróg dla rowerów, które umożliwiają przejazd rowerem np. przez ulicę ślepą dla samochodów lub łączą ze sobą fragmenty ulic osiedlowych.

Łączenie ruchu rowerów i pieszych w jednym ciągu komunikacyjnym bez oddzielenia ruchu pieszego od rowerowego jest niezalecane. Dla dróg dla rowerów i pieszych należy stosować takie same parametry, jak dla dróg rowerowych. W przypadku małego ruchu pieszego można wytyczyć drogę dla rowerów z dopuszczeniem ruchu pieszego.

Wspólne użytkowanie drogi przez pieszych i rowerzystów może być stosowane, jeżeli natężenie ruchu pieszego nie przekracza 450 osób/h, a natężenie rowerów nie przekracza 50 rowerów/h lub też ruch pieszego jest nie większy niż 50 osób/h, a ruch rowerowy nie przekracza 250 rowerów/h („Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej” GZM). Istnieje również możliwość dopuszczenia ruchu rowerowego na chodniku. Rozwiązanie takie zapewnia ciągłość tras rowerowych. Ze względów bezpieczeństwa powinno być stosowane jako rozwiązanie tymczasowe.

Ad. 2. Ruch rowerowy na jezdniach na pasach przeznaczonych dla rowerów

Na jezdniach, na których ruch rowerowy odbywa się na pasach przeznaczonych dla rowerów, obowiązują następujące zasady:

Pasy ruchu przeznaczone dla rowerów są zawsze jednokierunkowe, wyznaczone w płaszczyźnie jezdni przy pomocy oznakowania poziomego i pionowego. Pasy ruchu dla rowerów są dobrym rozwiązaniem na jezdniach z ograniczeniem prędkości pomiędzy 30 km/h a 50 km/h. Nie wymagają dużych nakładów, są szybkie w realizacji, nie ingerują w ruch pieszych, zapewniają widoczność rowerzystów. Wadami rozwiązania są niższe poczucie bezpieczeństwa poprzez brak separacji pojazdów, krzyżowanie się toru ruchu z pojazdami wjeżdżającymi na parking, możliwość ochlapania przez samochody w czasie deszczu oraz większy współczynnik spowolnienia (oczekiwanie na światłach).

Kontrapasy są to pasy ruchu dla rowerów na ulicach jednokierunkowych. Kontrapasy o szerokości 1,5 m umożliwiają przejazd rowerem w przeciwną stronę w stosunku do ruchu samochodowego. Zaleca się, aby wszystkie ulice jednokierunkowe z dopuszczalną prędkością od 30 km/h do 50 km/h były dwukierunkowe dla rowerów. Kontrapasy są dużym udogodnieniem dla rowerzystów, pozwalają na szybsze dotarcie do celu oraz zwiększają bezpieczeństwo i wygodę poprzez ominięcie ruchliwych ulic i skrzyżowań. Na kontrapasach rowerzysta widzi nadjeżdżające z naprzeciwka pojazdy, co dodatkowo zwiększa bezpieczeństwo.

Buspasy są to pasy dla autobusów udostępnione do przejazdu rowerów. Rozwiązanie ma zalety i wady podobne do kontrapasów. Dodatkową wadą może być spowolnienie komunikacji zbiorowej. Na Śląsku rozwiązanie to ma dużą szansę powodzenia w GZM, uzupełniając i poprawiając spójność sieć tras rowerowych.

Ad. 3. Ruch rowerowy na jezdniach na zasadach ogólnych

Na jezdniach, na których ruch rowerowy odbywa się na zasadach ogólnych, bezpieczeństwo poruszania się rowerem można poprawić, stosując uspokojenie ruchu – spowolnienie ruchu lub ograniczenie jego natężenia. Ulice z uspokojonym ruchem nie wymagają dodatkowych ingerencji w infrastrukturę. Pojazdy o zbliżonej prędkości mogą poruszać się bezpiecznie w jednej przestrzeni. Zasady kształtowania ruchu uspokojonego:

- nie wydziela się infrastruktury rowerowej,
- ulice jednokierunkowe udostępnia się do ruchu pod prąd z odpowiednim oznakowaniem bez konieczności wyznaczania kontrapasa,
- ustala się pierwszeństwo zgodnie z zasadą „prawej ręki”,
- strefy piesze powinny być dopuszczone dla ruchu rowerowego,
- środki uspokojenia ruchu powinny zapewniać płynny przejazd z prędkością 30 km/h, strefy piesze powinny być dopuszczone do ruchu rowerowego.

Zasady kształtowania ruchu uspokojonego zostały szczegółowo opisane w „Standardach i wytycznych kształtowania infrastruktury rowerowej”.

Ruch na zasadach ogólnych może również odbywać się na drogach serwisowych i transportu rolnego ze względu na niewielki ruch innych pojazdów, przy czym drogi serwisowe dróg szybkiego ruchu mogą być wykorzystane jako trasy rowerowe. Gdy kończy się droga jezdna, należy zapewnić ciągłość trasy rowerowej poprzez tzw. łączniki rowerowe (zob. słownik pojęć).

Nie wyklucza się dopuszczenia ruchu rowerowego po jezdniach z prędkością wyższą niż 30 km/h. W takim przypadku zaleca się stosowanie znaku poziomego P-27 wskazującego tor i kierunek jazdy rowerzysty, omijając miejsca niebezpieczne typu wpusty, studzienki, krawężniki, parkujące pojazdy. Zawsze projektując ulicę bez infrastruktury rowerowej, należy przeanalizować możliwość poruszania się rowerem w oparciu o opisane pięć wymogów CROW.

Geometria dróg dla rowerów

Geometria drogi dla rowerów musi umożliwiać poruszanie się różnych typów rowerów, w tym rowerów poziomych dla osób niepełnosprawnych lub rowerów z przyczepką cargo, jak również powinna umożliwić czyszczenie i odśnieżanie drogi, dlatego na łukach poziomych o promieniu mniejszym niż 20 m należy poszerzyć drogę dla rowerów o co najmniej 30% na całej długości łuku. Przesuwanie osi drogi dla rowerów należy wykonywać łagodnie na długości $L=4xB$, gdzie B jest wartością przesunięcia osi drogi dla rowerów.

Należy unikać stromych podjazdów większych niż 5%, które mogą być przeszkodą nie tylko dla osób niepełnosprawnych. W uzasadnionych przypadkach pochylenie podłużne drogi dla rowerów może wynosić do 15%.

Szerokość drogi dla rowerów

Szerokość drogi dla rowerów powinna być dostosowana do przewidywanego natężenia ruchu rowerowego oraz kategorii trasy rowerowej. Zaleca się, by dla głównych tras rowerowych, niezależnie od natężenia ruchu rowerowego, szerokość dwukierunkowej drogi dla rowerów wynosiła co najmniej 2,5 m, a jednokierunkowej co najmniej 2 m.

Przy bardzo dużym natężeniu ruchu – powyżej 750 rowerów na godzinę – zaleca się szerokość drogi jednokierunkowej zwiększyć do 3 m – 3,5 m, zaś drogi dwukierunkowej do 4 m. Wymagane szerokości nie obejmują krawężników i obrzeży drogi. Na dojazdach do przejazdów dla rowerzystów z sygnalizacją świetlną, bez prawa pierwszeństwa, należy na długości 2-6 m należy poszerzyć drogę dla rowerów o 30%.

Szerokość wspólnej drogi dla pieszych i rowerzystów, bez wyodrębnionej części dla pieszych i rowerzystów, z ruchem rowerowym w obu kierunkach, powinna wynosić co najmniej 3 m i być zwiększona, gdy tego wymaga natężenie ruchu.

Edukacja w zakresie bezpieczeństwa ruchu rowerowego

Równoległe z zapewnieniem bezpiecznej infrastruktury i organizacji ruchu rowerowego konieczne jest kształtowanie bezpiecznych zachowań rowerzystów. Edukację w zakresie bezpieczeństwa w ruchu rowerowym należy rozpocząć na poziomie szkoły podstawowej, a nawet przedszkola.

Podmiotem pomocnym w stworzeniu systemu edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu rowerowego będzie Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (dalej WRBRD) działająca przy Marszałku Województwa Śląskiego jako zespół koordynacyjny działań administracji publicznej w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przewodniczącym Rady jest Marszałek Województwa, jego zastępcami: Wojewoda i Wojewódzki Komendant Policji. Członkowie WRBRD to przedstawiciele Zarządu Województwa, zarządów powiatów i gmin, Komendanta Wojewódzkiego Policji, Komendanta Państwowej Straży Pożarnej, oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach, zarządów dróg powiatowych i wojewódzkiego kuratora oświaty. Aktualny skład WRBRD województwa śląskiego został zatwierdzony Zarządzeniem nr 131/21 Marszałka Województwa Śląskiego 21 grudnia 2021 roku. •

WYTYCZNE W ZAKRESIE 6.3

REGIONALNYCH TRAS ROWEROWYCH

Priorytety w realizacji sieci regionalnych tras rowerowych

W celu zapewnienia spójnej i wydajnej pracy nad realizacją zadań wynikających z Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego, w tym rozwoju regionalnych tras rowerowych niezbędne jest przyjęcie priorytetów, które wiążą się z ustaleniem ważności i kolejności realizacji tras rowerowych.

Przyjęto 3 główne priorytety:

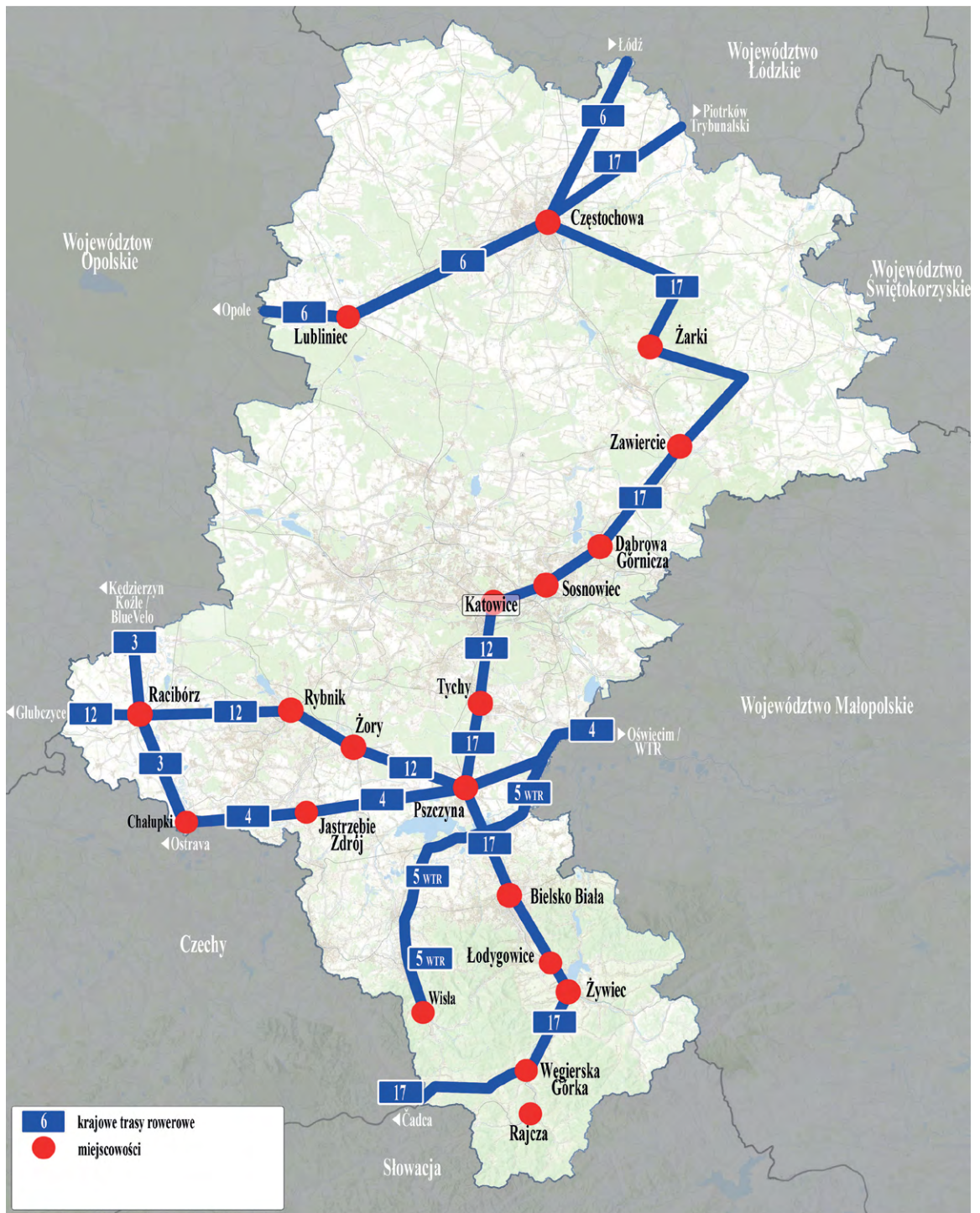
- 01. Priorytet I – Trasy krajowe**
- 02. Priorytet II – Podstawowe trasy regionalne**
- 03. Priorytet III – Uzupełniające trasy regionalne**

Przy realizacji sieci regionalnych tras rowerowych przyjmuje się następujące priorytety:

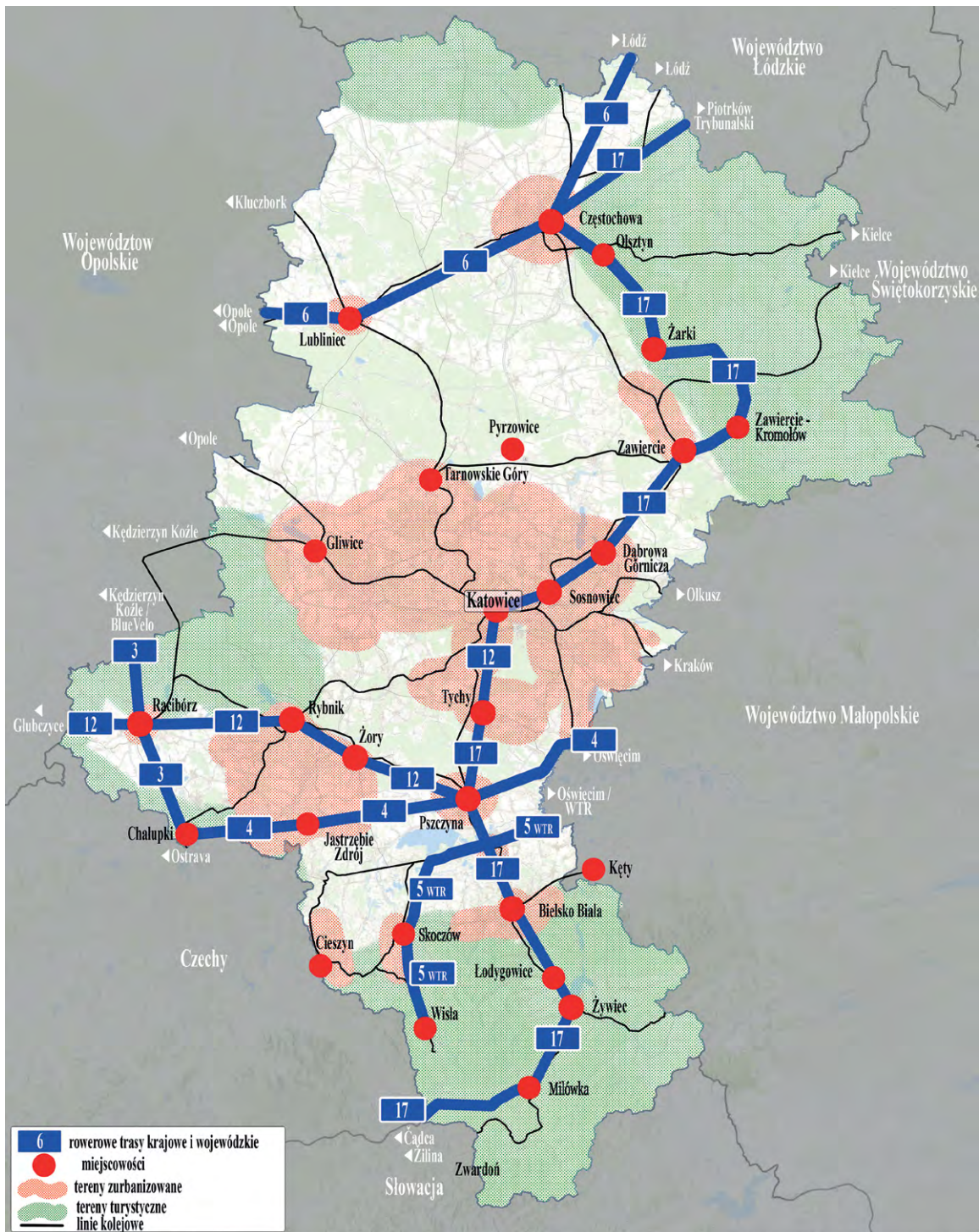
Priorytet I – trasy krajowe

Do priorytetu I należy realizacja tras o znaczeniu strategicznym dla turystyki i komunikacji rowerowej w województwie śląskim o łącznej długości 710 km. Będą to trasy o znaczeniu ponadregionalnym w odniesieniu do województwa śląskiego i pierwszorzędny dla realizacji celów związanych z budową spójnej sieci RTR na terenie województwa. Łączyć mają one w ramach swych przebiegów wszystkie subregiony województwa, główne regiony turystyczne i główne aglomeracje. Realizacja RTR ma wzbogacić i uzupełnić ofertę komunikacyjną, turystyczną i promocyjną województwa śląskiego. RTR powstałe w pierwszym etapie stanowią będą podstawę do dalszego spójnego rozwoju całej sieci tras o charakterze regionalnym.

Wcześniejsza koncepcja wytyczającą główne przebiegi RTR została skorygowana o przebiegi tras krajowych oznaczone na schemacie nr 3 kolorem niebieskim: nr 3 - BlueVelo, nr 4 - EuroVelo4, nr 5 - Wiślana Trasa Rowerowa, nr 6 i nr 17 (patrz schemat nr 3).



Schemat nr 3. Schemat koncepcji przebiegu krajowych i międzynarodowych tras rowerowych na terenie województwa śląskiego. Opracowanie: Grzegorz Ossoliński



Schemat nr 4. Przebieg pasażerskich linii kolejowych na terenie województwa śląskiego (aglomeracji miejskich i terenów turystycznych). Opracowanie: Grzegorz Ossoliński

Ze względu na znaczenie tras w przebiegu międzynarodowym i krajowym, charakter rozlokowania głównych skupisk miejskich w województwie śląskim, umiejscowienie głównych regionów turystycznych województwa oraz stan inwestycji poczynionych przez lokalne samorzady w infrastrukturę rowerową, mającą stać się po dostosowaniu do standardów przewidzianych dla tych tras częścią przyszłej sieci RTR, za priorytetowe do realizacji sugeruje się trasy:

- **Trasę nr 17** przebiegającą na linii północ-południe województwa śląskiego, łączącą aglomerację częstochowską, Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię oraz aglomerację bielską;
- **Trasę nr 12** przebiegającą na linii wschód-zachód województwa śląskiego, łączącą aglomerację rybnicką z Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią;
- **Trasę nr 3** przebiegającą na linii północ-południe województwa śląskiego, będącą częścią projektu budowy krajowej Odrzańskiej Trasy Rowerowej BlueVelo.

Trasy stworzyć mają oś dla komunikacji i turystyki rowerowej w województwie śląskim na linii północ-południe i wschód-zachód oraz połączyć województwo śląskie z trasami realizowanymi na poziomie krajowym. Główna trasa wojewódzka na linii północ-południe nr 17 oraz trasa nr 12 łącząca się z trasą nr 17 umożliwić będą komfortową podróż rowerem z głównych aglomeracji województwa śląskiego do najczęściej odwiedzanych regionów turystycznych, jak: Jura Krakowsko-Częstochowska, Beskidy i Śląsk Cieszyński, Kraina Górnej Odry czy Lasy Rudzkie. Ich planowany przebieg pozwoli też na pełną integrację z promowanymi przez województwo śląskie trasami turystycznymi, jak: Rowerowy Szlak Orlich Gniazd czy Szlak Zabytków Techniki.

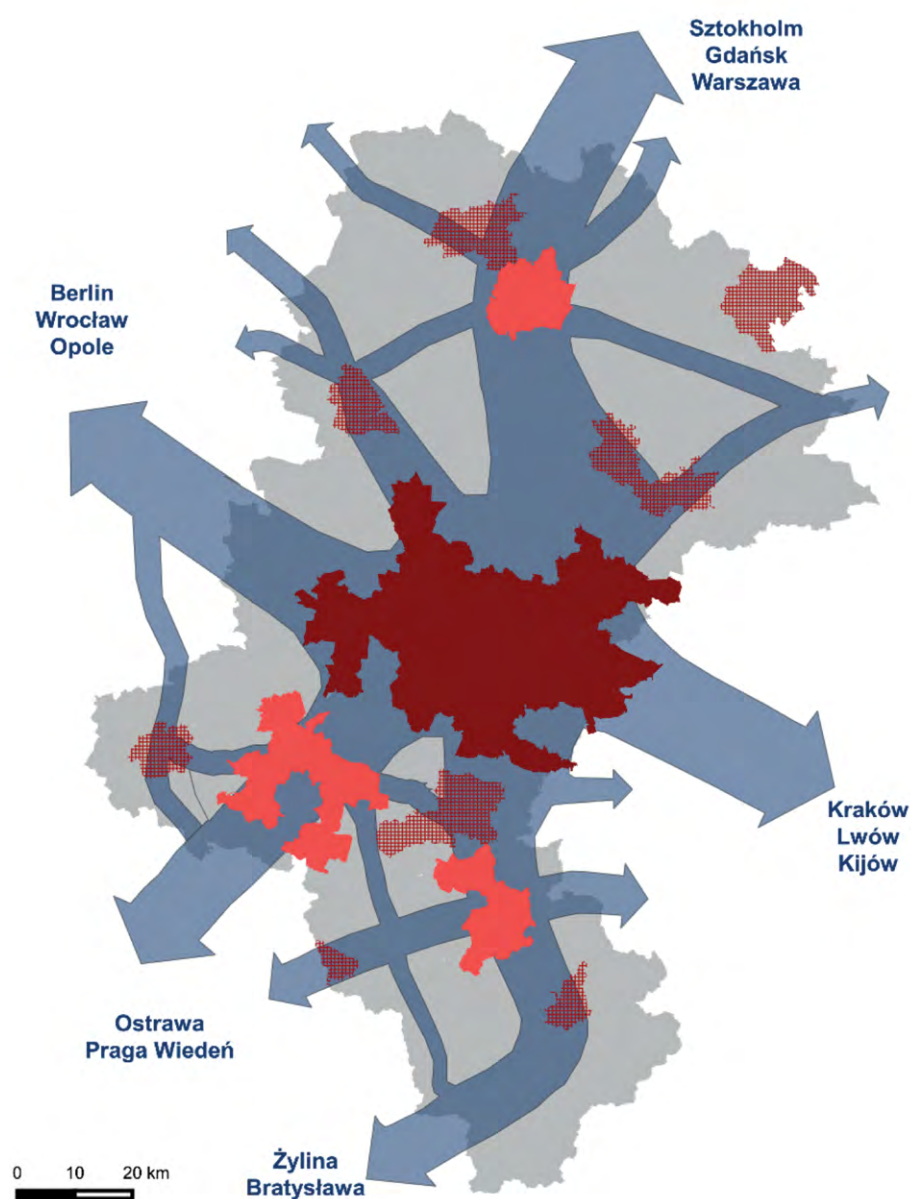
Trasy nr 3 i nr 12 umożliwią pełną realizację krajowych projektów budowy tras rowerowych. Trasy te umożliwią też rozszerzenie potencjału dla uprawiania rowerowej turystyki długodystansowej w skali regionu i kraju. Trasy staną się zarazem atrakcją samą w sobie, podobnie jak Rowerowy Szlak Orlich Gniazd czy Wiślana Trasa Rowerowa. Ich stworzenie da fundament pod rozwój dalszych planowanych odcinków tras wojewódzkich w oparciu o nie.

Istotnym elementem przy podjęciu decyzji o wyborze do realizacji w pierwszym etapie tras rowerowych nr 3, nr 12 i nr 17 jest możliwość skomunikowania tych tras poprzez sieć tras Kolei Śląskich oraz pozostałych operatorów kolei regionalnych działających na terenie województwa śląskiego, zapewniających regularne połączenia pasażerskie z województwem. Pasażerska sieć kolejowa Kolei Śląskich zapewnia w tym wypadku możliwość dojazdu i powrotu z ww. tras w dowolnie wybranym punkcie tych tras, w oddaleniu nie większym niż średnio 1 godz. jazdy rowerem. Sieć kolejowa województwa śląskiego zapewnia również możliwość dojazdu do ww. tras z przeważającej części województwa śląskiego oraz w pełni z głównych aglomeracji województw sąsiadujących z województwem śląskim. Dojazd ten w przeważającej części połączeń kolejowych realizowany jest bezpośrednimi połączeniami.

Pasażerski transport kolejowy pozostaje dla rowerzystów jednym z najbardziej ekonomicznych i funkcjonalnych rozwiązań. Włączenie więc sieci regionalnych połączeń kolejowych Kolei Śląskich w system planowanej sieci rowerowych tras wojewódzkich jest korzystnym rozwiązaniem. Zaleca się, aby Koleje Śląskie tworzyły oferty dla rowerzystów w porozumieniu z Urzędem Marszałkowskim, w szczególności

w zakresie transportu rowerów w swych składach. Wzajemna wymiana doświadczeń na tym polu pozwoli na stałe podnoszenie jakości oferty dla rowerzystów.

Wskazane sugerowane priorytety w realizacji RTR o znaczeniu ponadregionalnym zgodne są również z założeniami rozwoju transportu w województwie śląskim zawartym w dokumencie „Śląskie 2030 – Zielone Śląskie”. Dokument wskazuje potrzebę poprawy i rozbudowy infrastruktury zwiększającej dostępność i spójność regionu, w tym rozwój dróg rowerowych. W ramach celu Mobilne Śląskie wskazuje się włączenie transportu rowerowego do sieci transportowej województwa i tworzenie bezpiecznych połączeń pomiędzy miejscowościami. Postulaty te w pełni wpisują się w priorytety budowy RTR.



Schemat nr 5: Kierunki rozwoju transportu wskazane w ramach dokumentu „Śląskie 2030 – Zielone Śląskie”.

Źródło: Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego str. 120

Priorytet II – podstawowe trasy regionalne

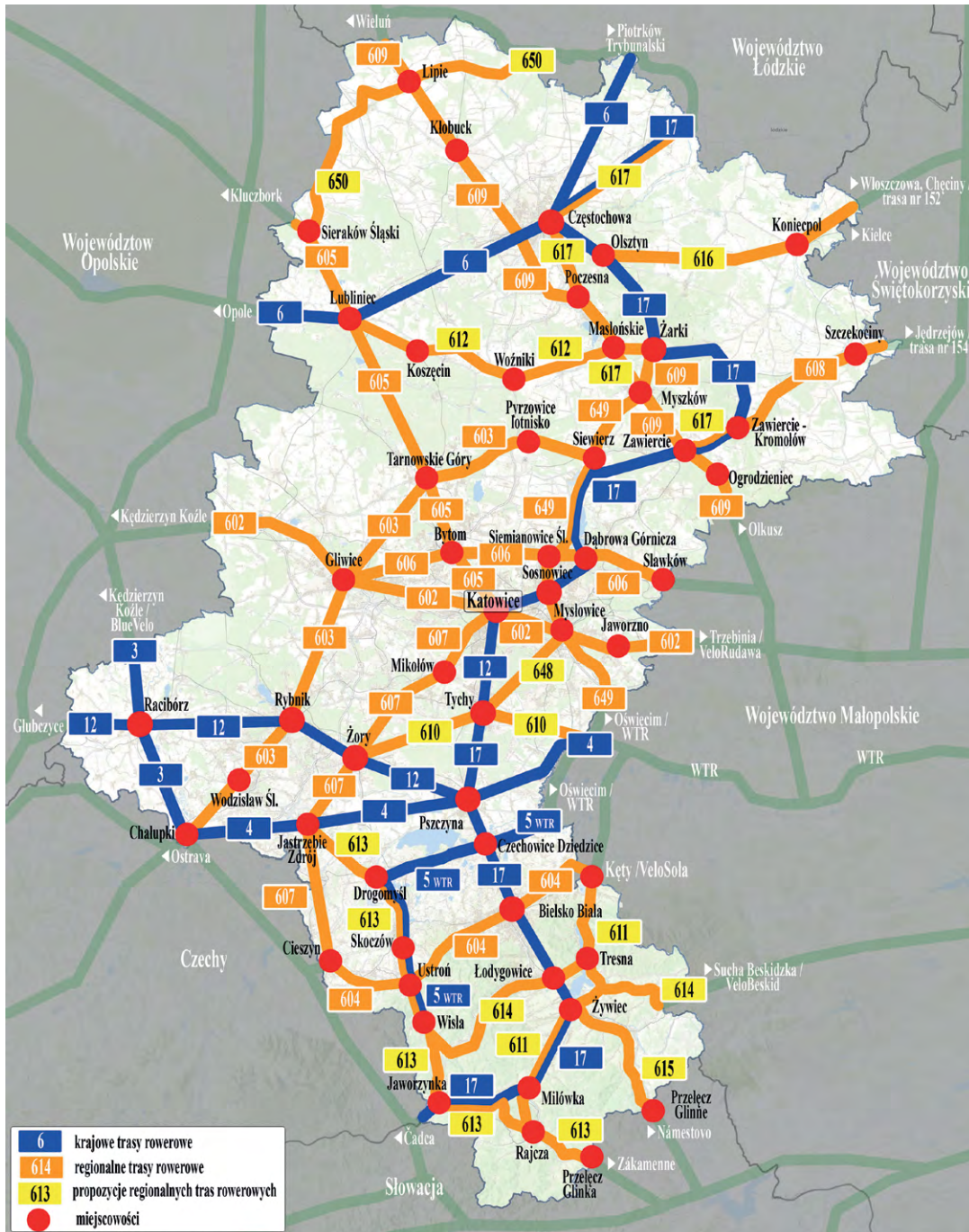
Priorytet II obejmuje podstawowe trasy regionalne o łącznej długości 770 km, których koncepcję przedstawiono w Założeniach Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego. Uzupełniają one krajowe trasy rowerowe priorytetu I, łącząc ośrodki miejskie i atrakcje turystyczne województwa śląskiego. Przebiegi niektórych tras zostały przedłużone w stosunku do koncepcji, aby lepiej powiązać je z sieciami tras w sąsiednich regionach.



Schemat nr 6. Przebieg krajowych i regionalnych tras rowerowych zaplanowanych do realizacji w Założeniach Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego z 2019 roku (przebiegi tras zaktualizowane). Opracowanie: Grzegorz Ossoliński

Priorytet III – uzupełniające trasy regionalne

Priorytet III obejmuje uzupełniające trasy regionalne o łącznej długości przeszło 570 km, w większości propozycje tras, które zostaną zrealizowane w razie dostępności środków i będą uzupełnieniem sieci RTR powstałych w ramach priorytetów I i II. Trasy priorytetu III przyczynią się do zwiększenia spójności sieci RTR. Z uwagi na dynamicznie zwiększający się ruch na wszystkich trasach rowerowych, ich realizacja przyczyni się do odciążenia głównych tras rowerowych i zwiększenia bezpieczeństwa na tych trasach oraz umożliwi dotarcie do wielu ciekawych miejsc regionu.



Schemat nr 7. Przebieg krajowych i regionalnych tras rowerowych wraz z propozycjami tras zgłoszonymi w trakcie konsultacji w latach 2021- 2022. Opracowanie: Grzegorz Ossoliński

Schemat sieci RTR województwa śląskiego będzie stale podlegać korektom, tak aby dostosować jego funkcjonalność do potrzeb i możliwości ich realizacji na terenie gmin, w granicach których ma być realizowana. Funkcjonalność i przebieg typowanych tras ukazywać będą przyszłe audyty poszczególnych odcinków oraz wyniki bezpośrednich konsultacji z gminami, na których terenie będą one przebiegać.

Numer

Relacja – przebieg orientacyjny

Kategoria / Priorytet / Długość

3 / BlueVelo

Krajowa I 40 km

Nadodrzańska Trasa Rowerowa: Chałupki (granica państwowa z Czechami, węzeł z trasami nr 4 i nr 603) – Racibórz (węzeł z trasą nr 12) – Lasaki (granica z województwem opolskim).

Dalszy przebieg wzdłuż rzeki Odry: Kędzierzyn – Koźle – Wrocław – Głogów – Kostrzyn – Świnoujście.

4 / EuroVelo 4

Krajowa I 70 km

Wiedeń – Brno – Chałupki (granica państwowa z Czechami, węzeł z trasami nr 3 i nr 603) – Jastrzębie-Zdrój (węzeł z trasami nr 607 i nr 613) – Pszczyna (węzeł z trasami nr 12 i nr 17) – Jawiszowice (granica z województwem małopolskim).

Dalszy przebieg: Oświęcim – Kraków – Tarnów – Rzeszów – Przemyśl.

5 / WTR

Krajowa I 60 km

Wiśłana Trasa Rowerowa: Wiśła (węzeł z trasami nr 613 i nr 614) – Ustroń (węzeł z trasą nr 604) – Skoczów – Drogomyśl (węzeł z trasą nr 613) – Zabrzeg – Czechowice-Dziedzice (węzeł z trasą nr 17) – Kaniów.

Dalszy przebieg wzdłuż rzeki Wisły aż do ujścia do Bałtyku.

6

Krajowa I 100 km

Zgorzelec – Legnica – Wrocław – Opole – Nowa Bzinica (granica z województwem opolskim) –

– Lubliniec (węzeł z trasami nr 605 i nr 612) – Częstochowa (węzeł z trasami nr 17 i nr 617) –

– Wąsosz (granica z województwem łódzkim). *Dalszy przebieg: Piotrków Trybunalski – Radom – Lublin – Chełm.*

12

Krajowa I 140 km

Ślubice – Jelenia Góra – Ząbkowice Śląskie – Głubczyce (granica z województwem opolskim) –

– Racibórz (węzeł z trasą nr 3) – Rybnik (węzeł z trasą nr 603) – Żory (węzeł z trasami nr 607 i nr 610) –

– Pszczyna (węzeł z trasami nr 4 i nr 17, trasa od Pszczyny w śladzie trasy nr 17) –

– Tychy (węzeł z trasami nr 610 i nr 648) – Katowice (węzeł z trasami nr 602, nr 605 i nr 607).

Jaworzynka (granica państwowa ze Słowacją, węzeł z trasą nr 613) – Milówka (węzeł z trasą nr 611) –
 – Żywiec (węzeł z trasą nr 615) – Łodygowice (węzeł z trasą nr 614) – Bielsko-Biała (węzeł z trasą nr 604) –
 – Czechowice Dziedzice (węzeł z trasą nr 5) – Pszczyna (węzeł z trasami nr 4 i nr 12) –
 – Tychy (węzeł z trasami nr 610 i nr 648) – Katowice (węzeł z trasami nr 602, nr 605 i nr 607) –
 – Sosnowiec (węzeł z trasą nr 649) – Dąbrowa Górnicza (węzeł z trasą nr 606) –
 – Siewierz (węzeł z trasami nr 603 i nr 649) – Zawiercie (węzeł z trasą nr 609) – Morsko –
 – Żarki (węzeł z trasami nr 609 i nr 612) – Olsztyn (węzeł z trasą nr 616) –
 – Częstochowa (węzeł z trasami nr 6 i nr 617) – Mstów – Kuźnica (granica z województwem łódzkim).

Dalszy przebieg wzdłuż biegu rzeki Warty: Sieradz – Konin – Poznań – Kostrzyn nad Odrą.

Rudziniec (granica z województwem opolskim) – Gliwice (węzeł z trasami nr 603 i nr 606) –
 – Katowice (węzeł z trasami nr 12, nr 17, nr 605 i nr 607) – Mysłowice (węzeł z trasami nr 648 i nr 649) – Jaworzno –
 – Balin (granica z województwem małopolskim). *Dalej połączenie z VeloRudawa.*

Chałupki (granica państwowa z Czechami, węzeł z trasami nr 3 i nr 4) – Wodzisław Śląski –
 – Rybnik (węzeł z trasą nr 12) – Gliwice (węzeł z trasami nr 602 i nr 606) – Tarnowskie Góry (węzeł z trasą nr 605) –
 – Pyrzowice (port lotniczy) – Siewierz (węzeł z trasami nr 17 i nr 649).

Cieszyn (węzeł z trasą nr 607) – Goleszów – Ustroń (węzeł z trasami nr 5 i nr 613) – Harbutowice – Górki Wielkie –
 – Jaworze – Bielsko Biała (węzeł z trasą nr 17) – Kozy – Kęty (w województwie małopolskim, węzeł z trasą nr 611).

Katowice (węzeł z trasami nr 12, nr 17, nr 602 i nr 607) – Bytom (węzeł z trasą nr 606) –
 – Tarnowskie Góry (węzeł z trasą nr 603) – Tworóg – Lubliniec (węzeł z trasą nr 6) –
 – Sieraków Śląski (granica województw śląskiego i opolskiego, węzeł z trasą nr 650).

Dalszy przebieg: Olesno – Kluczbork – Namysłów (po trasie nr 650 w województwie opolskim).

Gliwice (węzeł z trasami nr 602 i nr 603) – Zabrze – Bytom (węzeł z trasą nr 605) – Siemianowice Śląskie –
 – Dąbrowa Górnicza (węzeł z trasami nr 17 i nr 649) – Sławków (granica z województwem małopolskim).

607 **Regionalna II 80 km**

Cieszyn (węzeł z trasą nr 604) – Zebrzydowice – Jastrzębie-Zdrój (Żelazny Szlak Rowerowy, węzeł z trasami nr 4 i nr 613) – Żory (węzeł z trasami nr 12 i nr 610) – Orzesze – Mikołów – Katowice (węzeł z trasami nr 12, nr 17, nr 602 i nr 605).

608 **Regionalna II 40 km**

Kromołów (węzeł z trasami nr 17 nr 617) – Kroczyce – Szczekociny (granica z województwem świętokrzyskim).
Dalszy przebieg w województwie świętokrzyskim trasą nr 154 do Wiślanej Trasy Rowerowej.

609 **Regionalna II 120 km**

Ogrodzieniec (granica z województwem małopolskim) – Zawiercie (węzeł z trasami nr 17 nr 617) – Myszków (węzeł z trasami nr 617 i nr 649) – Żarki – Masłowskie (węzeł z trasami nr 612 i nr 617) – Poraj – Poczesna – Kłobuck – Lipie (węzeł z trasą nr 650) – Giętkowizna (granica z województwem łódzkim)

610 **Propozycja RTR III 50 km**

Żory (węzeł z trasami nr 12 i nr 607) – Kobiór – Tychy (węzeł z trasami nr 12, nr 17 i nr 648) – Bieruń – Bieruń Nowy.
Dalszy przebieg: Oświęcim (węzeł z Wiślaną Trasą Rowerową w województwie małopolskim).

611 / Velo Soła **Propozycja RTR III 60 km**

Rajcza (źródła rzeki Soły, węzeł z trasą nr 613) – Milówka (węzeł z trasą nr 17) – Żywiec (węzeł z trasami nr 17 i nr 615) – Czernichów – Porąbka – Kobiernice – Kęty (węzeł z trasą nr 604). *Dalszy przebieg trasą VeloSoła (w województwie małopolskim).*

612 **Propozycja RTR III 70 km**

Lubliniec (węzeł z trasami nr 6 i nr 605) – Koszęcin – Woźniki – Masłowskie (węzeł z trasami nr 609 i nr 617).

613 **Propozycja RTR III 90 km**

Przełęcz Glinka (granica ze Słowacją) – Rajcza (węzeł z trasą nr 611) – Jaworzynka (węzeł z trasą nr 17) – Istebna – Wiśła (węzeł z trasami nr 5 i nr 614) – Ustroń (węzeł z trasą nr 604) – Drogomyśl (węzeł z trasą nr 5) – Jastrzębie-Zdrój (węzeł z trasami nr 4 i nr 607).



614 / Velo Beskid **Propozycja RTR** **III** **60 km**

Wisła (węzeł z trasami nr 5 i nr 613) – Szczyrk – Łodygowice (węzeł z trasą nr 17) – Tresna – Łękawica – Ślemień – Hucisko (granica z województwem małopolskim).

Dalej połączenie z trasą VeloBeskid (w województwie małopolskim).

615 **Propozycja RTR** **III** **30 km**

Przełęcz Glinne (granica państwowa ze Słowacją) – Korbielów – Jeleśnia – Żywiec (węzeł z trasami nr 17, nr 611)

616 **Propozycja RTR** **III** **40 km**

Olsztyn (węzeł z trasą nr 17) – Koniecpol. *Dalszy przebieg: Włoszczowa (województwo świętokrzyskie).*

617 / Velo Warta **Propozycja RTR** **III** **100 km**

Kromołów (źródła rzeki Warty, węzeł z trasami nr 17 i nr 608) – Zawiercie (węzeł z trasami nr 17, nr 609) – Myszków (węzeł z trasami nr 609 i nr 649) – Masłońskie (węzeł z trasami nr 609 i nr 612) – Poraj – Częstochowa (węzeł z trasami nr 6 i nr 17, trasa od Częstochowy w śladzie trasy nr 17) – Mstów – Kuźnica (granica z województwem łódzkim).

648 **Propozycja RTR** **III** **20 km**

Tychy (węzeł z trasami nr 12, nr 17 i nr 610) – Łędziny – Mysłówice (węzeł z trasą nr 602 i nr 649).

649 / Velo Przemsza (Velo Zagłębie) **Regionalna** **II** **90 km**

Trasa rowerowa wzdłuż rzeki Przemszy. *Dotychczasowy przebieg: Mysłówice – Dąbrowa Górnicza.*

Planowany przebieg: Chełm Mały (granica z województwem małopolskim) – Zbiornik Dzieckowice – Jeleń –

– Mysłówice (węzeł z trasami nr 602 i nr 648) – Sosnowiec (węzeł z trasą nr 17) – Będzin –

– Dąbrowa Górnicza (jezioro Pogoria IV, węzeł z trasami nr 17 i nr 606) – Siewierz (węzeł z trasami nr 17 i nr 603) –

– Myszków (węzeł z trasami nr 609 i nr 617). *W województwie małopolskim przez Gorzów dochodzi do WTR.*

650 **Propozycja RTR** **III** **50 km**

Trasa nr 650 w województwie opolskim: Namysłów – Kluczbork – Olesno – Sieraków Śląski.

W województwie śląskim przebieg w śladzie Liswarciańskiego Szlaku Rowerowego:

Sieraków Śląski (węzeł z trasą nr 605) – Lipie (węzeł z trasą nr 609) – Wąsosz (granica z województwem łódzkim).

Tabela nr 1. Wykaz RTR wraz z długościami przebiegu na terenie województwa śląskiego. Tabela przedstawia teoretyczne przebiegi RTR. Szczegółowe przebiegi tras znane będą po wykonanych audytach i konsultacjach z zainteresowanymi stronami.

Orientacyjna długość tras rowerowych na terenie województwa śląskiego:

- Priorytet I – **710 km**
- Priorytet II – **770 km**
- Priorytet III – **570 km**

- **Razem 2050 km**

Projektowanie przebiegu RTR

Kluczowym czynnikiem w projektowaniu tras rowerowych, decydującym o sukcesie komercyjnym RTR, jest wybór właściwego dla ich parametrów przebiegu.

Główne założenia techniczne opisane są w podrozdziale „Standardy, projektowanie i budowa tras regionalnych”. W przypadku planowania przebiegu tras nie powinno się stosować rozwiązań pogarszających ich funkcjonalność, a jakość nawierzchni nie powinna być inna od wyznaczonej dla danego odcinka w przyjętych standardach budowy tras.

Przebieg tras powinien być, jeśli tylko to możliwe, wytyczony we wskazanych poniżej lokalizacjach, z zachowaniem przewidzianej dla tras rowerowych nawierzchni:

- **Na nieczynnych trasach kolejowych wyłączonych z eksploatacji przez PKP**
- **Na wałach rzek i jezior lub wzdłuż nich**
- **Na drogach transportu rolnego**
- **Na drogach transportu leśnego**
- **Wzdłuż rzek, jak np. Soła czy Przemsza**
- **Na istniejącej infrastrukturze rowerowej, której parametry techniczne są zgodne z przyjętymi standardami technicznymi dla regionalnych tras rowerowych**
- **Na drogach publicznych spełniających warunki budowy RTR**

Ewentualne odstępstwa od standardów powinny być każdorazowo wnikliwie przeanalizowane i dopuszczalne dopiero po wyczerpaniu możliwości dostosowania ich do przyjętych standardów.

Niewskazane jest prowadzenie dłuższych odcinków RTR w ruchu ogólnym po drogach o dużym natężeniu ruchu poza terenem zabudowanym, o ile nie jest to niezbędne dla spójnego przeprowadzenia biegu trasy. Jeśli RTR będzie wyznaczona po drodze publicznej, każdorazowo zarządca drogi musi dostosować organizację ruchu na danym odcinku do wzmożonego ruchu rowerów w pełnym uzgodnieniu z projektantem trasy i Pełnomocnikiem Marszałka ds. polityki rowerowej. Dostosowanie to ma być zgodne z przyjętymi przez Zarząd Województwa Śląskiego dokumentami wskazanymi dla RTR. Dostosowanie to ma zostać wykonane do momentu oddania danego odcinka RTR do użytku. Pomocniczymi materiałami dla wyznaczenia przebiegu RTR w ciągach dróg wojewódzkich mogą być pomiary natężenia ruchu.

Rolą RTR w regionie jest stymulowanie ruchu rowerzystów w perspektywie komunikacji pomiędzy głównymi generatorami turystyki rowerowej, głównymi ośrodkami turystycznymi, miejskimi, węzłami komunikacyjnymi, w tym w szczególności siecią kolejową i transportu rowerowego w sąsiadujących województwach. Funkcje o charakterze turystycznym RTR mogą być realizowane, o ile nie niesie to za sobą pogorszenia i utraty właściwości dedykowanych temu typowi tras rowerowych, w szczególności zastosowania nawierzchni innej niż wskazana dla danego odcinka. Zadania czysto turystyczne przewidziane dla turystyki rowerowej powinny być realizowane poprzez istniejącą już sieć turystycznych tras rowerowych oraz planową jej rozbudowę, unowocześnienie lub budowę nowych odcinków w oparciu lub w ścisłym powiązaniu z planem przebiegu RTR.

Z uwagi na gęstą zabudowę miejską oraz rozległe i połączone ze sobą aglomeracje miejskie na terenie województwa śląskiego, przez które przebiegać będą RTR, trasy te w swych przebiegach miejskich muszą mieć zagwarantowany prosty i bezkolizyjny przebieg. Przebieg ten gwarantować ma płynny i szybki przejazd rowerem przez daną miejscowość zgodny ze współczynnikami wydłużenia trasy i opóźnienia przejazdu – patrz „Standardy, projektowanie i budowa RTR”.

Tras krajowych i międzynarodowych nie należy prowadzić po znacznych przewyższeniach, natomiast w południowej części województwa śląskiego, która ma charakter górski, dopuszcza się prowadzenie regionalnych tras rowerowych przez przełęcze górskie czy znaczne wzniesienia. Trasy te powinny być oznakowane w sposób opisany w podrozdziale „Oznakowanie i numeracja regionalnych tras rowerowych”.

Standardy, projektowanie i budowa regionalnych tras rowerowych

Projektowanie, realizacja i budowa sieci tras rowerowych odbywać się powinna zgodnie z aktualnie obowiązującymi standardami, przyjętymi przez Zarząd Województwa Śląskiego. Dotyczy to tras rowerowych o charakterze ponadregionalnym i regionalnym, wchodzących w skład planowanej sieci RTR, wymienionych w tabeli nr 1 oraz jej wszystkimi późniejszymi aktualizacjami zaopiniowanymi przez Pełnomocnika Marszałka ds. polityki rowerowej i zatwierdzonymi przez Zarząd Województwa Śląskiego. Przyjęte standardy stanowią podstawę do budowy nowoczesnej infrastruktury rowerowej w województwie śląskim.

Z uwagi na długie czasowo procesy projektowania, konsultacji i budowy RTR należy dołożyć wszelkich możliwych starań, aby w realizowanych projektach wdrażać zaktualizowane standardy rowerowe lub nowe powstałe w trakcie wdrażania. Dochowanie tego warunku zapewni najwyższą jakość realizowanych projektów.

Przy projektowaniu, realizacji i budowie sieci tras rowerowych należy uwzględnić również inne przyjęte przez władze województwa standardy odnoszące się bezpośrednio lub pośrednio do budowy tras rowerowych, związane na przykład z ochroną krajobrazu, zabytków czy środowiska.

PODSTAWOWE KRYTERIA I ZASADY PROJEKTOWANIA I BUDOWY TRAS ROWEROWYCH OBOWIĄZUJĄCE W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM:

- RTR umożliwia podróżowanie 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, jak rower poziomy (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.
- Na przebiegu RTR, w przybliżeniu co 15 km muszą znajdować się Miejsca Obsługi Rowerzystów (MOR).
- Na początku lub końcu RTR musi znajdować się stacja kolejowa z regularnymi (codziennymi) połączeniami kolejowymi z możliwością przejazdu 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 dominują 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 3 m (dla ruchu rowerowego w obydwu kierunkach) i 1,5 m (dla ruchu rowerowego w jednym kierunku). W wyjątkowych sytuacjach dopuszcza się miejscowe zwężenia i inne bariery, np. przejazdy o szerokości 2,5 m (dla ruchu rowerowego w obydwu kierunkach) i 1 m (dla ruchu rowerowego w jednym kierunku). 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.) 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.



Oprócz powyższych standardów, wyznaczających warunki minimalne, jednostki samorządowe, projektanci i audytorzy projektów tras powinni wdrażać dobre praktyki przyjęte w realizacji tras rowerowych w kraju. Należy dostosować RTR do podstawowych wymogów technicznych, jakie sprawdziły się w ramach zbudowanych już tras rowerowych w kraju. Należą do nich między innymi:

- **Prędkość projektowa RTR powinna wynosić co najmniej 30 km/h**
- **RTR powinny mieć średnie nachylenie odcinka nie większe niż 6% na odcinkach dłuższych niż 2 km i nie większe punktowo na odcinkach do 500 m niż 8% nachylenia (za wyjątkiem tras o charakterze lokalnym prowadzących przez przełęcze górskie)**
- **RTR nie mogą być prowadzone przez tereny zamykane czasowo, np. dla organizacji imprez masowych lub z innych przyczyn zależnych od lokalizacji terenu bez możliwości wytyczenia dla nich na ten czas oznakowanych objazdów z zachowaniem standardów nawierzchni trasy**
- **Współczynnik opóźnienia trasy powinien wynosić nie więcej niż 30 sekund na każdy kilometr trasy za wyjątkiem tras prowadzonych po śladach nieczynnych szlaków kolejowych i wytyczonych wzdłuż rzek i jezior**
- **Współczynnik wydłużenia trasy powinien być nie większy niż 1,3 za wyjątkiem terenów górzystych i tras prowadzonych po śladach nieczynnych szlaków kolejowych i wytyczonych wzdłuż rzek i jezior**

Ważnym elementem w ogólnym odbiorze RTR przez ich użytkowników będzie estetyka tych tras. Zagwarantować należy pełną spójność graficzną znaków i tablic ustawionych na wszystkich RTR w całym województwie śląskim, jednakowy i przemyślany system umiejscowienia znaków i tablic informacyjnych. Nie dopuszczalny jest na RTR montaż progów spowalniających dla rowerów, słupków ograniczających wjazd pojazdów oraz barierek przy skrzyżowaniach z drogami publicznymi mających spowalniać lub zatrzymywać ruch rowerowy. Instalacje takie są niezgodne z przepisami. Wiele typów rowerów, jak rowery poziome czy z ciągniętą przyczepką, nie są w stanie pokonać takich utrudnień. Wszelkie kwestie bezpieczeństwa na punktach o potencjalnym wysokim natężeniu ruchu pojazdów samochodowych i rowerów należy rozwiązać bez szkody dla płynności ruchu rowerowego i traktować rowery, jako uprzywilejowane do pojazdów samochodowych. Jak pokazały doświadczenia, montaż takich ograniczeń jest bezzasadny, utrudnia przy tym wjazd służbom ratunkowym na trasy rowerowe. Montaż barierek ochronnych wzdłuż biegu tras rowerowych na skarpach i pochyłościach terenu znajdujących się przy trasie rowerowej powinien mieć miejsce tylko w sytuacjach skrajnych, gdzie będzie to uzasadnione ze względów bezpieczeństwa przy obiektach, takich jak wiadukty, mosty czy kładki. Barierki te powinny być swą budową i kolorem dostosowane do otoczenia i nie wyróżniać się od niego i zapewniać swą wysokością ochronę dla rowerzysty.

Wzdłuż RTR warto posadzić drzewa i krzewy dla zapewnienia cienia w dni słoneczne i ochrony przed silnym wiatrem. Zacienienie sprzyjać też będzie wydłużeniu trwałości nawierzchni asfaltowej oraz brakowi wtórnej emisji ciepła z nawierzchni w dni upalne. Nasadzenie drzew i krzewów jest szczególnie pożądane na terenach odsłoniętych, jak np. nieczynne trasy kolejowe czy tereny wzdłuż rzek. Istotny jest dobór odpowiednich gatunków drzew i krzewów pod kątem okresu kwitnienia, odporności na panujące warunki itp.

Bardzo istotne jest utrzymanie czystości i ładu tras rowerowych oraz Miejsc Obsługi Rowerzystów (MOR) poprzez sprzątanie, odśnieżanie oraz serwis urządzeń technicznych. Rekomenduje się regularne przeglądy tras przez gminy lub jednostki administrujące trasą co najmniej dwa razy w roku pod kątem czystości nawierzchni tras, czystości MOR, usuwania zanieczyszczeń na i wokół tras, opróżniania koszy na śmieci ustawionych przy trasach, sprawności wszelkich elementów technicznych znajdujących się na trasach, niezwłocznej naprawy nawierzchni tras i ich oznaczenia.

Na RTR w wybranych miejscach powinny być zainstalowane liczniki rowerzystów. Dla lokalizacji liczników rowerowych preferowane powinny być wydzielone drogi rowerowe. Docelowo liczniki powinny tworzyć spójny system informacyjny w województwie z pełną możliwością śledzenia wyników online na dedykowanej RTR mapie elektronicznej.

Miejsca Obsługi Rowerzystów (MOR)

Miejsca Obsługi Rowerzystów (MOR) mają być zlokalizowane bezpośrednio przy trasach rowerowych, jak ich spójny element i dopełnienie. O ich umiejscowieniu i wyposażeniu decydować będzie projekt każdej z tras skonsultowany z zainteresowanymi stronami zgodnie z zapisami tego dokumentu.

MOR powinny znajdować się od siebie w odległości około 15 km. Wskazane jest, aby były zlokalizowane w miejscach atrakcyjnych turystycznie, jak punkty widokowe, zabytki, miejsca związane z ochroną przyrody lub przy węzłach tras rowerowych. MOR powinny zapewniać schronienie przed deszczem i wiatrem oraz dawać możliwość osłony przed słońcem w czasie upałów z zapewnieniem przy tym należytego przewietrzania. Powinny być wyposażone w wygodne miejsca do siedzenia dla minimum 6 osób, stół, kosze na śmieci, stojaki na rowery zgodne z przyjętymi standardami. MOR, zwłaszcza te umiejscowione na węzłach tras oraz w miejscach o spodziewanym dużym natężeniu ruchu rowerzystów, powinny być wyposażone w toalety.

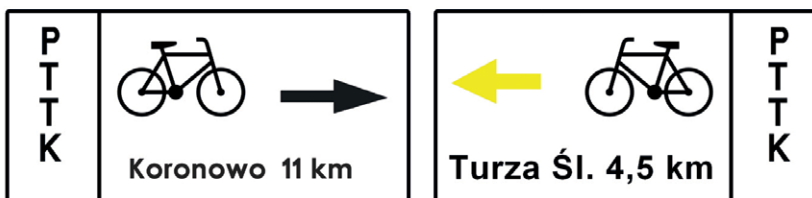
Jeśli będzie to możliwe (szczególnie na długodystansowych RTR), MOR powinny mieć dostęp do bieżącej wody i być wyposażone w punkty ładowania urządzeń elektronicznych przez port USB (solarne), stację ładowania rowerów elektrycznych. Na wybranych MOR, np. przy węzłach tras rowerowych, powinny znaleźć się: samoobsługowe stacje naprawcze rowerów wyposażone w uniwersalną pompkę i zestaw uniwersalnych kluczy używanych standardowo do podstawowej regulacji i drobnych napraw rowerów, automaty z dętkami. Przy każdym MOR powinny się znaleźć poglądowe mapy przebiegu RTR w regionie w promieniu ukazującym obszar dostosowany do danego miejsca, jednak nie mniejszym jak o promieniu ok. 10 km. Mapy stosownie do swojego umiejscowienia powinny zawierać informacje na temat tras rowerowych poza granicami województwa śląskiego, tak aby w łatwy sposób zobrazować możliwość dalszej podróży poza granicami województwa. Mapy powinny zawierać informację o lokalizacji stacji kolejowych głównych zabytków i atrakcji turystycznych na trasie i wokół niej. Wskazaniem jest też zamieszczenie na mapie pobliskich punktów gastronomicznych i sklepów spożywczych. Na każdej z map powinien znaleźć się numer telefonu do jednostki odpowiedzialnej za utrzymywanie porządku i napraw na MOR i RTR, w celu umożliwienia zgłoszenia zauważonych nieprawidłowości.



Przykłady oznakowania w formie znaku R-4



Przykłady znaków R-1



Przykłady znaków R-3



Propozycja użycia zestawu znaków R-4 dla oznaczenia początku podjazdu na przełęcz górska z podaniem numeru trasy, dystansu na szczyt, średniego nachylenia na trasie, wysokości przełęczy oraz dystansu do pierwszej miejscowości za szczytem. Opracowanie: Grzegorz Ossoliński

Przy każdym z MOR powinny zostać posadzone drzewa i krzewy, tak aby zapewnić cień i wytchnienie w dni upalne dla rowerzystów. Wskazane jest ujednoczenie zieleni i dostosowanie jej do specyfiki otoczenia i regionu. MOR powinny być zaprojektowane w stylu architektonicznym zgodnym z otoczeniem i przyjętymi na danym terenie przepisami. To samo dotyczy użycia materiałów, z których zostaną zbudowane, które powinny w harmonijny sposób odnosić się do otaczającej przestrzeni.

Oznakowania i numeracja regionalnych tras oraz szlaków rowerowych

Oznakowanie RTR ma być zgodne z aktualnie obowiązującymi przepisami krajowymi odnoszącymi się do tego typu tras. Przepisy te aktualnie określają w jasny i czytelny sposób zasady znakowania tego typu tras. Aktualnie należy stosować do tego celu znaki **R-4** zgodnie z Rozporządzeniem Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U.2019.0.2310). Wszystkie pozostałe trasy, a więc te, które nie będą miały wysokiego standardu technicznego, powinny zostać oznakowane znakami typów **R-1** i **R-3**. Zaleca się, aby na przebiegających nieopodal drogach sygnalizować rowerzystom możliwość dojazdu do trasy rowerowej poprzez użycie połączenia znaków **E-12** z **R-4**.

Numeracja tras powinna być zgodna z przyjętym systemem krajowym numeracji tras. Odpowiada za nią bezpośrednio i nadaje kolejne numery nowym trasom na terenie województwa śląskiego Pełnomocnik Marszałka Województwa Śląskiego ds. polityki rowerowej.

Oznakowanie trasy rowerowej składa się z trzech elementów:

- 01. Znaków określających przebieg trasy**
- 02. Znaków ostrzegawczych, drogowskazów**
- 03. Tablic informacyjnych z mapami lub schematami sieci tras rowerowych, oznakowaniem atrakcji turystycznych na trasach rowerowych**

Znaki określające przebieg trasy to: znaki podstawowe **R-1**, **R-4** umieszczane za każdym skrzyżowaniem i pomiędzy skrzyżowaniami w odstępach nie większych niż 500 m dla znaków **R-1** i 1 km dla znaków **R-4**, znaki określające początek i koniec trasy **R-1a** i **R-4f**, znaki określające manewry na skrzyżowaniach i zmiany pasów ruchu – wszystkie znaki zawierające strzałki lub przybierające formę strzałki, znaki z planami skrzyżowań, m.in. **R-4e**. Znaki muszą zapewniać ciągłość oznakowania trasy rowerowej w obu kierunkach jazdy od początku do końca.

W przypadku wyłączenia z użytkowania fragmentów odcinków wyznaczonej już trasy rowerowej należy zadbać o pełne oznaczenie objazdu tego odcinka na czas jego zamknięcia. Objazd powinno się wyznaczyć na trasie o nawierzchni utwardzonej. Na początku objazdu należy podać jego długość oraz zamieścić orientacyjną mapę objazdu. Obowiązek prawidłowego wyznaczenia objazdu i jego oznaczeń leży po stronie zarządzającego danym odcinkiem lub działającego w porozumieniu z nim podmiotu, który zamyka dany odcinek trasy.

Wskazane jest na początkach RTR oraz w miejscach węzłów tych tras umieścić tablice z poglądowymi mapami istniejących tras. Tablice mają obrazować faktycznie istniejące trasy w terenie. Mogą również pokazywać w czytelny sposób przebiegi głównych turystycznych tras rowerowych oraz głównych dróg rowerowych, których przebiegi w istotny sposób uzupełniają sieć RTR. W węzłach RTR należy umieścić znaki informujące o odległości do najbliższej miejscowości oraz miasta, w tym szczególnie miejscowości ze stacją PKP z podaniem kilometrażu do nich.

Województwo śląskie będzie realizować przebiegi RTR przez przełęcz górskie. Z uwagi na brak oznaczeń takiej formy tras rowerowych, przyjęc należy w tym zakresie nowe rozwiązania niemające do tej pory swego odpowiednika w kraju. Wskazane rozwiązania są bezpośrednim przeniesieniem rozwiązań na trasach rowerowych z krajów alpejskich. Nadrzędną ideą jest tu podanie pełnej informacji o trasie lub jej odcinku w terenie górskim oraz zapewnienie rowerzyście stałej informacji o charakterystyce trasy podczas pokonywania podjazdów górskich. Oznaczenia powinny być wykonane przy pomocy znaków typu **R-4** lub innych przyjętych w gminie, przez którą przebiega RTR do oznaczania rowerowych tras turystycznych. •

WYTYCZNE DLA ROWEROWYCH 6.4 SZLAKÓW TURYSTYCZNYCH

W ramach realizacji dokumentu Regionalna Polityka Rowerowa Województwa Śląskiego przewidziano możliwość wytyczenia nowych rowerowych szlaków turystycznych. W ramach prowadzonej polityki rowerowej można będzie również odnowić, przedłużyć lub uzupełnić już istniejące turystyczne szlaki rowerowe. Rolą rowerowych szlaków turystycznych dla RTR jest ich wzbogacenie, uzupełnienie w zakresie oferty turystycznej oraz promocja danego regionu, gdzie przebiega RTR. Ich realizacja i finansowanie zależne będzie od możliwości, jakie stwarza perspektywa budżetowa UE na lata 2021-2027 lub inne źródła finansowania dostępne do realizacji tego celu. •

6.5 ASPEKT ATRAKCYJNOŚCI PRZYRODNICZEJ I KULTUROWEJ

Oprócz funkcji transportowej, trasy w ramach sieci RTR będą miały walory turystyczno-kulturowe, o których należy rowerzystów informować. Dlatego powinno się zamieścić na trasach informacje o leżących przy nich i w pobliżu atrakcjach turystycznych, spożywczych punktach handlowych, lokalach gastronomicznych, noclegach i stacjach kolejowych. Informacja taka umożliwi użytkownikom RTR skorzystanie z pełnej oferty turystycznej, jaką nieść będzie ze sobą dana trasa rowerowa.

Promocja sieci RTR oraz atrakcji znajdujących się w jej zasięgu jest jednocześnie promocją walorów przyrodniczo-kulturowych poszczególnych regionów województwa śląskiego i dlatego powinna zostać włączona do wszystkich akcji promocyjno-reklamowych województwa, organizowanych przez dedykowane do tego organizacje. Zapewnienie najwyższego standardu RTR zagwarantuje najlepszą formę promocji tras rowerowych.

Osobnym zagadnieniem jest przyjęcie jednolitej strategii informacji dla rowerzystów korzystających z RTR w kontekście szeroko pojętej turystyki. Spójna polityka informacyjna oraz jednolite jej wdrażanie na terenie całego województwa przynieść może wizerunkowy i komercyjny sukces sieci RTR. Ważnym elementem w realizacji strategii informacyjno-promocyjnej sieci RTR jest stała współpraca ze Śląską Organizacją Turystyczną.

Obszarem do kompleksowego przeanalizowania w ramach przebiegów RTR jest wybranie leżących w ich zasięgu zabytków, atrakcji turystycznych i pozostałych wskazanych powyżej punktów istotnych dla turysty rowerowego.

Rekomenduje się zastosować następujące kryteria w wyborze i oznakowaniu wymienionych miejsc:

- **Punkty o charakterze turystycznym i zabytkowym powinny znajdować się nie dalej niż 3 km od trasy dla atrakcji o statusie krajowym i wojewódzkim, nie dalej niż 1 km od trasy dla pozostałych atrakcji turystycznych i zabytkowych.**
- **Wskazane spożywcze punkty handlowe i gastronomiczne powinny znajdować się nie dalej niż 1 km od trasy.**
- **Wskazane punkty noclegowe powinny znajdować się nie dalej niż 5 km od trasy.**
- **Stacje PKP powinny leżeć nie dalej niż 3 km od trasy rowerowej. W uzasadnionych przypadkach, jak np. główne stacje i węzły kolejowe, możliwa jest większa odległość stacji PKP od trasy.**



7.0



**WDRAŻANIE REGIONALNEJ
POLITYKI ROWEROWEJ
WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO**

7.1 **DOKUMENTY**

WDROŻENIOWE

Regionalna Polityka Rowerowa Województwa Śląskiego stanowi element systemu wdrażania strategii regionalnej „Śląskie 2030”. Ze względu na swój zakres realizuje zarówno cele Regionalnej Polityki Miejskiej, jak i Polityki Rozwoju Turystyki Województwa Śląskiego. Samorząd województwa zapewni koordynację procesu wdrażania RPR, w tym przestrzeganie realizacji zgodnej z dokumentem nadrzędnym Strategią „Śląskie 2030” oraz dokumentami tematycznymi, zatwierdzonymi przez Zarząd Województwa Śląskiego.

Głównymi dokumentami tematycznymi są:

- 01. „Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej” przyjęte uchwałą Zarządu Województwa Śląskiego nr 1220/45/VI/2019 dnia 5 czerwca 2019 r. i zaktualizowane uchwałą nr 434/318/VI/2022 dnia 17 marca 2022 r.**
- 02. „Regionalna Polityka Miejska Województwa Śląskiego” przyjęta Uchwałą Zarządu Województwa Śląskiego nr 2703/297/VI/2021 z dnia 15 grudnia 2021 r.**
- 03. „Wytyczne projektowania dróg dla rowerów na drogach wojewódzkich administrowanych przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach” (WP-DDR v. grudzień 2021) przyjęte uchwałą Zarządu Województwa Śląskiego nr 434/318/VI/2022 dnia 17 marca 2022 roku.**

Pierwszy z dokumentów został opracowany na zlecenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii i określa kierunki, standardy i wytyczne dla infrastruktury rowerowej na terenie Metropolii, jednak zważywszy na uniwersalność rozwiązań, został przyjęty do stosowania w całym województwie śląskim. Drugi dokument zawiera zagadnienia dotyczące mobilności miejskiej. Trzeci dokument uwzględnia Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych, które będzie obowiązywało od 22 września 2022 roku.

Na etapie wdrażania należy weryfikować spójność realizowanej Regionalnej Polityki Rowerowej z regionalnymi dokumentami strategicznymi (por. Rozdział 5).

Efektywność wdrożenia Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego będzie zależała od skuteczności działania Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego oraz dobrej, motywującej współpracy z samorządami lokalnymi, administracją rządową i partnerami społeczno-gospodarczymi.



Zgodnie z Załoženiami do Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego dla realizacji celów Regionalnej Polityki Rowerowej samorząd województwa będzie podejmować działania w zakresie:

- współpracy ze 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. •

7.2 ORGANIZACJA I ZARZĄDZANIE

Podmiotem bezpośrednio odpowiedzialnym za wdrażanie Regionalnej Polityki Rowerowej jest Marszałek Województwa Śląskiego lub jego pełnomocnik.

Organem doradczym i opiniującym Regionalną Politykę Rowerową o charakterze społecznym jak i eksperckim jest Śląska Rada Rowerowa powołana przez Marszałka Województwa Śląskiego w dniu 25 czerwca 2019 roku zarządzeniem nr 74/19. Jej Regulamin i skład został zaktualizowany Zarządzeniem nr 79/21 Marszałka Województwa Śląskiego z dnia 6 lipca 2021 r. Śląska Rada Rowerowa składa się z reprezentantów społecznych organizacji działających na terenie województwa śląskiego, subregionów województwa, Śląskiej Organizacji Turystycznej oraz Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

Swoje opinie i rekomendacje Rada przekazuje Pełnomocnikowi Marszałka Województwa Śląskiego ds. polityki rowerowej. Pełnomocnik pełni rolę koordynatora wdrażania Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego współpracując przy realizacji zadań ze wszystkimi partnerami zewnętrznymi oraz właściwymi departamentami Urzędu Marszałkowskiego. •

PARTNERSTWO I WSPÓŁPRACA 7.3

Kompleksowe wdrożenie Regionalnej Polityki Rowerowej bez wsparcia i aktywnej współpracy wszystkich interesariuszy nie będzie możliwe. Opracowanie zasad współpracy i motywowanie samorządów lokalnych, podmiotów administracji rządowej, partnerów społeczno-gospodarczych i medialnych będzie decydowało o ostatecznym sukcesie RPR. Należy się liczyć z rozbieżnością interesów, co w razie niejasnych reguł współpracy może doprowadzić do konfliktów mających negatywny wpływ na wdrażanie RPR. Do kluczowych partnerów realizacji Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego m. in. należą:

- 01. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia GZM**
- 02. Związki gmin i powiatów 4 subregionów województwa śląskiego**
- 03. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach**
- 04. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Katowicach**
- 05. Koleje Śląskie i Polregio**
- 06. Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**
- 07. Zarządcy obszarów leśnych, wodnych, chronionych**
- 08. Śląska Organizacja Turystyczna**
- 09. Organizacje pozarządowe i środowiska rowerowe**
- 10. Partnerzy z województw i państw sąsiadujących z województwem śląskim**
- 11. Eksperci, projektanci**
- 12. Media**

GZM jest ważnym partnerem samorządu województwa śląskiego dla wdrażania Regionalnej Polityki Rowerowej, ponieważ obejmuje obszar około 25% województwa śląskiego i co drugi mieszkaniec województwa zamieszkuje na terenie metropolii. Ze względu na duży stopień urbanizacji, teren GZM jest predystynowany do rozwoju miejskiej mobilności rowerowej. GZM wykazuje dużą aktywność w działaniach na rzecz rozwoju mobilności rowerowej i standaryzacji rozwiązań w tym zakresie. Współpraca powinna dotyczyć wymiany wzajemnych planów budowy infrastruktury rowerowej, połączenia działań w tym zakresie i ewentualnego podziału zadań wynikłych z przedsięwziętych projektów na terenie GZM i województwa śląskiego. Koordynacja działań jest szczególnie ważna w celu uniknięcia dublowania się wdrażanych koncepcji i projektów. W 2019 roku Zarząd Województwa Śląskiego podjął Uchwałę o stosowaniu pierwszej wersji Standardów i wytycznych kształtowania infrastruktury rowerowej opracowanych na zlecenie GZM.

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach we współpracy z Urzędem Marszałkowskim opracował Wytyczne projektowania dróg dla rowerów na drogach wojewódzkich i jest ważnym partnerem przy prowadzeniu i budowie tras rowerowych wzdłuż dróg wojewódzkich. •

7.4 INSTRUMENTY SPOŁECZNE: EDUKACJA I PROMOCJA

Informacje o stanie prac nad projektem, mapa cyfrowa

W dobie cyfryzacji społeczeństwa oraz szerokiej informacji o projekcie budowy sieci tras rowerowych w województwie śląskim należy od samego początku podjąć działania umożliwiające potencjalnym użytkownikom szeroki dostęp do informacji w postaci cyfrowej.

Zasadne jest stworzenie i stałe utrzymywanie internetowej platformy cyfrowej oraz aplikacji zawierających aktualne informacje o toczonych pracach nad projektem budowy tras i szlaków rowerowych, cyfrowych map z wykazem i przebiegami istniejących tras i szlaków rowerowych, w tym z zaznaczeniem planowanych projektów z podaniem terminu ich realizacji. Dodatkowo platforma powinna zawierać możliwość planowania podróży koleją i zakupu biletów z obsługą wszystkich działających na danym terenie przewoźników kolejowych, a także wszelkie niezbędne informacje, w tym komercyjne, o miejscach odpoczynku rowerzystów, punktach ładowania rowerów elektrycznych, noclegach dla rowerzystów, sklepach i serwisach rowerowych, punktach gastronomicznych z udogodnieniami dla rowerzystów i innymi z podobnymi punktami przydatnymi dla rowerzysty.

Platforma powinna zawierać również informacje o wytyczonych już szlakach rowerowych na terenie województwa oraz pełną informację o istniejącej infrastrukturze rowerowej. Dane te ułatwią wytyczanie przebiegu indywidualnych tras rowerowych dla rowerzystów i podniosą funkcjonalność całego przedsięwzięcia. Wszystkie dane informujące o przebiegu tras i szlaków oraz ważnych punktów na trasie powinny być w łatwy sposób dostępne do zaimportowania w stosownych do tego plikach dla odtworzenia w urządzeniach mobilnych i nawigacjach rowerowych.

Osobnym zagadnieniem jest przekaz pełnej informacji dla gmin i powiatów o planach i realizacjach związanych z prowadzoną polityką rowerową w województwie oraz o podjętych inwestycjach w terenie.

Platformą wymiany informacji i doświadczeń może być Forum Oficerów Rowerowych prowadzone w formie spotkań na żywo lub konferencji on-line. •

Monitoring

Dla pełnej realizacji Regionalnej Polityki Rowerowej konieczne jest regularne monitorowanie stopnia osiągnięcia założonych celów w stałych odstępach czasu. Ocena uzyskanych efektów pozwoli na aktualizację RPR i przystosowanie do zmieniających się warunków.

Regionalna Polityka Rowerowa Województwa Śląskiego nie jest „strategią”, czyli planem działania, lecz „polityką”, która wytycza cele i wskazuje środki do ich osiągnięcia, zatem nie jest wymagane, a jedynie zalecane, określenie docelowych wskaźników osiągnięcia celów.

Zakres monitoringu wdrażania Regionalnej Polityki Rowerowej powinien obejmować m. in.:

- **stopień wykonania okresowego harmonogramu rzeczowo-finansowego,**
- **stopień realizacji przyjętych celów na podstawie osiągniętych wskaźników,**
- **badanie przyczyn rozbieżności między planem a wykonaniem.**

Przykładowe wskaźniki bezpośrednio to:

- **długość oddanych do użytku nowych regionalnych tras rowerowych**
- **długość nowych lub odnowionych szlaków rowerowych**
- **liczba nowych punktów obsługi rowerzystów (MOR)**

W perspektywie 2030 roku można sprawdzić dodatkowo osiągnięcie przewidywanych rezultatów (por. Rozdz. 4):

- **zwiększenie mobilności rowerowej wśród mieszkańców województwa**
- **zwiększenie liczby turystów rowerowych odwiedzających województwo śląskie**
- **zmniejszenie liczby wypadków komunikacyjnych z udziałem rowerzystów**
- **zmniejszenie zatorów komunikacyjnych w miastach województwa śląskiego**

Wskaźniki bezpośrednie są weryfikowane na poziomie „inwestycji” czy beneficjenta, natomiast wskaźniki rezultatu na podstawie statystyk publicznych oraz urzędowych publikatorów.

W przypadku projektów z zakresu infrastruktury rowerowej dofinansowanych ze środków Unii Europejskiej wartości docelowe wskaźników są zapisane w dokumentach strategicznych. W dokumencie „Fundusze dla Śląskiego” określono docelową wartość wskaźnika „długość oddanych do użytku nowych regionalnych tras turystycznych”.

Ewaluacja

Narzędziami ewaluacji Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego mogą być audyty. Rekomenduje się audyt zewnętrzny w perspektywie 2030 roku oraz cykliczne audyty wewnętrzne w trakcie wdrażania w latach 2022-2030.

Audyt zewnętrzny w perspektywie 2030 roku, zawierający podsumowanie wyników wdrażania RPR, powinien przeprowadzić niezależny podmiot zewnętrzny wybrany w drodze konkursu ofert.

Audyt powinien sprawdzić, czy cele RPR zostały właściwie wybrane i czy nie pominięto istotnych czynników wpływających na ich realizację.

Wyniki audytu zewnętrznego ex post będą równocześnie ewaluacją ex ante dla Regionalnej Polityki Rowerowej na kolejne okresy i powinny zostać uwzględnione przy jej aktualizacji. Ewaluacja będzie zatem instrumentem pomagającym samorządowi województwa w racjonalnym i skutecznym zarządzaniu polityką rowerową, będzie wspomagać proces koordynacji, dostarczając wiedzę niezbędną do właściwego jej kreowania i wdrażania. Podsumowanie ewaluacji Regionalnej Polityki Rowerowej powinno zostać upublicznione na właściwej stronie internetowej i w BIP Województwa Śląskiego.

Audyty powinny uwzględnić ocenę wdrażania polityki przez ostatecznych użytkowników powstałej infrastruktury oraz rozwiązań organizacyjnych, czyli rowerzystów. •



8.0



PROMOWANIE ROZWOJU MOBILNOŚCI ROWEROWEJ

8.1 **KORZYŚCI Z ROZWOJU**

MOBILNOŚCI ROWEROWEJ

01. Jazda na rowerze jest zdrowa

- Regularna jazda na rowerze wydłuża oczekiwaną długość życia w zdrowiu. Regularna jazda na rowerze zaledwie 30 km tygodniowo zmniejsza ryzyko chorób sercowo-naczyniowych o ponad połowę, zapobiega otyłości oraz innym typowym chorobom cywilizacyjnym, takim jak cukrzyca. Pozytywny efekt ćwiczeń wyraźnie przewyższa negatywne skutki ewentualnej ekspozycji na zanieczyszczenia środowiska na ruchliwych drogach.²¹

02. Jazda na rowerze jest tania

- Za rower nie trzeba płacić podatków ani ubezpieczenia. Nie trzeba płacić za paliwo i parkowanie oraz nie trzeba posiadać prawa jazdy. Roczne serwisowanie roweru kosztuje od 50 zł do 300 zł i jest nieporównywalne z utrzymaniem samochodu.

03. Jazda na rowerze oszczędza czas

- Na obszarach zurbanizowanych w godzinach szczytu, po wydzielonych drogach rowerowych, można ominąć korki i dzięki temu dotrzeć do celu nawet dwa razy szybciej niż samochodem.²²

04. Jazda na rowerze jest wygodna

- Rower można zaparkować prawie wszędzie, w dodatku bez opłat parkingowych.

05. Jazda na rowerze jest przyjazna dla środowiska

- Rower wymaga tylko ułamka materiałów i energii, które potrzebne są do wyprodukowania samochodu. Rower nie produkuje żadnych zanieczyszczeń i nie generuje hałasu.

06. Mobilność rowerowa ma wpływ na atrakcyjność przestrzeni miejskich

- Drogi rowerowe w miastach zajmują nawet o 67% mniej miejsca niż drogi samochodowe przy tej samej przepustowości. Na tej samej przestrzeni, jaką zajmuje jeden samochód, można zaparkować od 10 do 20 rowerów.

07. Mobilność rowerowa jest korzystna dla pracodawców

- Pracownicy mobilni rowerowo nie tracą czasu w korkach i nie wymagają miejsc parkingowych. Aktywni fizycznie pracownicy są bardziej odporni i produktywni, mają średnio o 30% mniej zwolnień lekarskich.²³

08. Turystyka rowerowa może wpłynąć na rozwój ekonomiczny słabych gospodarczo obszarów wiejskich

- Turysta rowerowy wydaje na noclegi i wyżywienie średnio 200 zł dziennie. Zapewnienie właściwej infrastruktury rowerowej może poprawić sytuację ekonomiczną gminy.²⁴

09. Sektor rowerowy przyczynia się do wzrostu gospodarczego

- W ubiegłym 10-leciu obroty rowerami i akcesoriami rowerowymi w Europie znacząco wzrosły. W czasie pandemii sektor wykazał bardzo dużą stabilność i wykazuje nadal tendencje wzrostowe. Przemysł rowerowy zapewnia kilkadziesiąt tysięcy lokalnych, odpornych na kryzys miejsc pracy. Szacuje się, że w Europie do 2030 roku obroty rynku usług i turystyki rowerowej mogą się potroić. Istotne znaczenie ma również fakt, że przedsiębiorstwa z szeroko rozumianej branży rowerowej nie muszą być związane z dużymi aglomeracjami.²⁵



9.0

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

REGIONALNEJ POLITYKI

ROWEROWEJ

WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

Regionalna Polityka Rowerowa Województwa Śląskiego wraz z planem sieci regionalnych tras rowerowych będzie realizowana w latach 2022-2030. Jej sukces zależy nie tylko od zaangażowania i współpracy władz wojewódzkich, samorządów lokalnych wszystkich szczebli, ale przede wszystkim od wyasygnowanych na realizację Polityki środków finansowych. Kompleksowa budowa infrastruktury rowerowej o wysokich standardach, oznakowanie dróg i szlaków rowerowych, a także prowadzenie akcji informacyjno-promocyjnych wymagają zaangażowania sporych środków, które przewyższają możliwości finansowe jednostek samorządu terytorialnego (JST).

Finansowanie projektów inwestycyjnych na rozwój mobilności rowerowej można pozyskać w formie bezwrotnych dotacji lub kredytów i pożyczek. System finansowania jest skomplikowany i wielopoziomowy. Najbardziej istotnym bezzwrotnym źródłem finansowania są fundusze Unii Europejskiej, które zapewniają finansowanie na stałych zasadach w perspektywie 7-letniej, które jednak wymagają zabezpieczenia wkładu własnego, zazwyczaj w wysokości 15%. Instytucjami zarządzającymi środkami europejskimi są instytucje państwowe, samorządowe oraz ich wydzielone jednostki organizacyjne. Regionalna Polityka Rowerowa Województwa Śląskiego będzie finansowana z następujących źródeł:

- 01. Środków własnych JST**
- 02. Środków Unii Europejskiej**
- 03. Środków budżetu państwa**
- 04. Środków sektora prywatnego**
- 05. Kredytów i pożyczek**

9.1 ŚRODKI WŁASNE JST

Inwestycje związane z realizacją Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego mogą być finansowane z dochodów własnych samorządów, subwencji ogólnych i dotacji celowych z budżetu państwa. O przeznaczeniu i podziale dochodów własnych i subwencji decydują organy stanowiące jednostki samorządu terytorialnego. Budżet własny JST powinien być ważnym źródłem finansowania infrastruktury rowerowej. Wielkość środków na infrastrukturę rowerową będzie uzależniona od zamożności JST, ale i przekonania samorządów o zasadności przyjętej Regionalnej Polityki Rowerowej. Zarząd Województwa Śląskiego powinien przyjąć zasady współfinansowania projektów regionalnych, którymi zarządza, przez lokalne JST.

Budżet Obywatelski

Od kilku lat w województwie śląskim z powodzeniem mieszkańcy partycypują w kształtowaniu przestrzeni publicznej poprzez Budżet Obywatelski. Dzięki temu instrumentowi społecznicy inicjują projekty, a następnie zyskują dla nich poparcie mieszkańców danego obszaru, na którym będą one realizowane. Głosowanie nad budżetem mobilizuje mieszkańców oraz inspirowane do tworzenia kolejnych potrzebnych społeczności lokalnej projektów. •

FUNDUSZE 9.2

UNII EUROPEJSKIEJ

Fundusze Unii Europejskiej są konieczne do realizacji „Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego wraz z planem sieci regionalnych dróg rowerowych”, szczególnie w zakresie infrastruktury regionalnych dróg rowerowych. Regionalna Polityka Rowerowa Województwa Śląskiego będzie współfinansowana niemal w całości ze środków w okresie programowania 2021-2027 z uwagi na obowiązującą w wydatkowaniu tych środków zasadę n+3 (n+2 dla roku 2027) oraz procedury zatwierdzania i uruchamiania programów krajowych i regionalnych.

Dofinansowanie infrastruktury rowerowej będzie możliwe w ramach niżej wymienionych programów zasilanych z **Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz Funduszu Spójności**:

- **Fundusze Europejskie dla Śląskiego 2021-2027**
- **Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027**
- **Krajowy Plan Odbudowy**
- **Program Interreg Europa 2021-2027**
- **Program Rozwoju Obszarów Wiejskich PROW 2023-2027 (niezatwierdzony)**
- **Program LIFE**

Program Fundusze Europejskie dla Śląskiego 2021-2027 jest kontynuacją Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego 2014-2020 i 2007-2013. Projekt programu został przyjęty 3 listopada 2021 r., natomiast jego aktualna wersja została przyjęta Uchwałą nr 353/316/VI/2022 Zarządu Województwa Śląskiego dnia 10 marca 2022 r.

W ramach Priorytetu III: **Mobilne Śląskie**, Celu szczegółowego: Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej, przewiduje się realizację inwestycji obejmujących węzły/centra przesiadkowe wraz z infrastrukturą towarzyszącą w tym niezbędne ciągi pieszo-rowerowe, przejścia dla pieszych i rowerów, parkingi Bike&Ride oraz budowę dróg rowerowych lub ciągów pieszo-rowerowych zapewniających skomunikowanie z węzłami przesiadkowymi. Wskaźnikiem produktu jest 275 km tras rowerowych do 2029 roku. W ramach ww. priorytetu wsparciem objęte zostaną również inwestycje związane z ograniczaniem indywidualnego ruchu samochodowego w centrach Miejskich Obszarów Funkcjonalnych w postaci wyznaczania stref wyłączonych z indywidualnego ruchu samochodowego, nadawania priorytetu dla transportu zbiorowego i alternatywnego, tworzenia buspasów oraz infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego.

W ramach Priorytetu VI **Śląskie bliżej obywateli**, Celu szczegółowego: Wspieranie zintegrowanego i sprzyjającego włączeniu społecznemu, rozwoju społecznego, gospodarczego i środowiskowego, kultury, dziedzictwa naturalnego, zrównoważonej turystyki i bezpieczeństwa na obszarach miejskich, wsparcie można uzyskać na utworzenie lub rozszerzenie szlaków turystycznych różnych rodzajów (m.in. pieszych, rowerowych, konnych, narciarskich, wodnych), w tym infrastrukturę poprawiającą dostępność obiektów i atrakcji turystycznych.

Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 – FEnKS – będzie realizował Umowę Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027. FEnKS stanowi kontynuację dwóch wcześniejszych programów Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 oraz Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Program FEnKS będzie największym pod względem alokacji finansowej instrumentem polityki spójności w naszym kraju. Projekt programu FEnKS przyjęty przez Radę Ministrów dnia 4 stycznia 2022 r. został przekazany do Komisji Europejskiej celem notyfikacji.

W ramach PRIORYTETU III **Transport miejski** i Celu szczegółowego 2: Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej, można ubiegać się o dofinansowanie takich działań, jak parkingi Park&Ride poza centrami miast, infrastrukturę wspierającą rozwój aktywnej mobilności i mikromobilności (np. infrastrukturę rowerowo-pieszą), a także przygotowania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej przez władze miast i podmioty zaangażowane w realizację miejskiej i metropolitalnej polityki transportowej. Wsparcie dedykowane będzie miastom wojewódzkim i innym miastom objętym w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT oraz ich obszarom funkcjonalnym.

Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO) jest finansowany przez fundusz Unii Europejskiej, utworzony w celu przeciwdziałania skutkom pandemii "Recovery and Resilience Facility".

- **W obszarze E2.2.1.** "Bezpieczeństwo transportu" przewidywane jest wsparcie m. in. na budowę chodników i ścieżek rowerowych. Zakres czasowy - do II kw. 2026 r.
- **W obszarze B3.4.** "Odbudowa możliwości inwestycyjnych miast ukierunkowana na zieloną transformację" przewidywane jest finansowanie inwestycji sprzyjających zielonej transformacji, w tym budowy spójnych sieci dróg rowerowych w miastach i ich obszarach funkcjonalnych wraz z parkingami rowerowymi oraz rozwój infrastruktury transportu zeroemisyjnego pieszego i rowerowego zintegrowanego z transportem zbiorowym. Zakres czasowy - do III kw. 2026.

W KPO na zieloną Inteligentną Mobilność przeznaczono łącznie 3,1 mld zł.

Dokument KPO został zatwierdzony przez Komisję Europejską. Za koordynację realizacji KPO odpowiada Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej (MFiPR), natomiast za wdrażanie inwestycji wskazanych w poszczególnych komponentach KPO odpowiadają ministrowie odpowiedzialni za dany obszar tematyczny i obsługujące ich resorty.

Program Interreg Europa 2021-2027 to program współpracy międzyregionalnej będący kontynuacją programu Interreg Europa 2014-2020. Program kontynuuje proces ulepszania zarządzania rozwojem regionalnym w sześciu obszarach tematycznych: Europa bardziej konkurencyjna i inteligentna, bardziej ekologiczna, neutralna dla klimatu i odporna, lepiej połączona, o silniejszym wymiarze społecznym, bardziej sprzyjająca włączeniu społecznemu oraz bliższa obywatelom. Budżet programu na lata 2021-2027 z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego wynosi 379 482 670 euro. Instytucją Zarządzającą jest francuski region Hauts-de-France. Jednym z celów programu jest „Europa bardziej przyjazna dla środowiska, niskoemisyjna i przechodząca w kierunku gospodarki zeroemisyjnej”. Pierwsze konkursy zostaną ogłoszone w 2022 roku.

Projekty budowy tras rowerowych mogą być realizowane w ramach Interreg VI-A Czechy – Polska 2021–2027 oraz Interreg VI-A Polska – Słowacja 2021–2027. Dostępne są dla wnioskodawców z subregionów zachodniego i południowego oraz powiatu pszczyńskiego. Stanowią kontynuację pomocy finansowej na rzecz wspierania rozwoju regionów granicznych udzielonej Polsce w latach wcześniejszych z programów Phare i Interreg.

Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich PROW 2014–2020 został przedłużony do 2022 r., co oznacza realizację projektów do 2025 r. W perspektywie 2023–2027 przewidziano na inwestycje PROW kwotę 9,2 mld euro. Ponieważ nie został przyjęty projekt programu, nie wiadomo, czy będzie można wzorem poprzedniego PROW dofinansować infrastrukturę rowerową. Wiadomo jednak, że od 2023 r. wszystkie nowe działania w zakresie rozwoju obszarów wiejskich zostaną włączone do krajowych planów strategicznych WPR i będą realizować cele społeczne, środowiskowe i gospodarcze w zakresie unijnego rolnictwa, leśnictwa i obszarów wiejskich.

Program LIFE to jedyny program Komisji Europejskiej poświęcony w całości ochronie przyrody i środowiska. W ramach programu współfinansowane są projekty pilotażowe, demonstracyjne lub o charakterze najlepszych praktyk wspierające środowisko oraz klimat, w tym Ograniczenie wpływu człowieka na klimat, Dostosowanie się do skutków zmian klimatu. Program LIFE zarządzany jest przez Komisję Europejską, która raz w roku publikuje terminy składania wniosków o dofinansowanie.

Instrument finansowy „Łącząc Europę” w okresie programowania 2014–2020 zaangażował 24 mld euro na TEN-T. W bieżącym okresie środki z instrumentu „Łącząc Europę” będą wykorzystywane przede wszystkim na rzecz tzw. węzłów miejskich, w tym 88 miast na terenie całej UE, które stanowią punkty wjazdu do sieci bazowej TEN-T. •

ŚRODKI BUDŻETU PAŃSTWA 9.3

Środki z budżetu państwa i funduszy celowych mogą być dodatkowym wsparciem dla realizacji Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego.

Inwestycje proekologiczne mogą otrzymać dofinansowanie w ramach Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej lub Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. W ramach programu „Czyste powietrze” można np. otrzymać dofinansowanie na ścieżki dydaktyczne. Program „Czyste powietrze” jest przygotowywany do absorpcji środków z KPO oraz FEnIKS. NFOŚiGW przyznaje dofinansowanie na pokrycie wkładu własnego projektów współfinansowanych w ramach programów LIFE czy FEnIKS.

Ponadto środki na infrastrukturę rowerową można wyasygnować ze środków otrzymanych na wsparcie lokalnej infrastruktury drogowej w ramach programów rządowych, np. Rządowego Programu na rzecz Rozwoju oraz Konkurencyjności Regionów poprzez Wsparcie Lokalnej Infrastruktury Drogowej. •

9.4 ŚRODKI SEKTORA PRYWATNEGO

Zgodnie z ustawą o finansach publicznych, JST mogą podejmować współpracę z sektorem prywatnym w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP). Takie partnerstwo może również obejmować szeroko pojętą infrastrukturę rowerową. Pośrednim sposobem angażowania środków sektora prywatnego mogą być:

- **uzgodnione z podmiotami prywatnymi zachęty lub nagrody za rezygnację z samochodów w dojeździe do pracy**
- **zniżki na zakup rowerów służbowych dla urzędników finansowane przez producentów rowerów**
- **fundowanie nagród w konkursach z zakresu mobilności rowerowej**
- **współfinansowanie promocyjnych imprez rowerowych**
- **sponsorowanie fragmentów dróg rowerowych**
- **współfinansowanie kampanii medialnych**

Instytucjami, które mogą wzmocnić czy wspomagać realizację Regionalnej Polityki Rowerowej są takie podmioty, jak parki narodowe i krajobrazowe, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Koleje Śląskie, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, PKP Intercity, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej, ponieważ często prowadzą na swoim terenie inwestycje, które mogłyby mieć w swoim zakresie również infrastrukturę rowerową. •

9.5 POŻYCZKI EUROPEJSKIEGO BANKU INWESTYCYJNEGO

Od 2014 r. EBI przeznaczył pożyczki w kwocie 48,2 mld euro, w tym środki Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych, na finansowanie projektów w sektorze transportu ujętym całościowo, z uwzględnieniem projektów dotyczących kolei, lotnictwa, transportu morskiego i drogowego, a także mobilności w miastach. Pożyczek tych udziela się na projekty o łącznych kosztach inwestycyjnych przewyższających 25 mln euro, które są zaplanowane tak, aby były przyjazne dla klimatu, bezpieczne, zrównoważone i innowacyjne. •

9.6 FUNDUSZ NA INFRASTRUKTURĘ ROWEROWĄ

Fundusz na utrzymanie, rozwój i promocję szlaków rowerowych. Docelowo warto by wydzielić na poziomie województwa osobny fundusz na realizację zadań związanych z utrzymaniem, rozwojem i promocją szlaków rowerowych, który wspomógłby zadania obecnie realizowane przez gminy. Fundusz taki powinien działać niezależnie od funduszu przeznaczonego na rozwój sieci RTR o wysokim standardzie. •



10.0



PODSUMOWANIE

10.1 PODSUMOWANIE

Regionalna Polityka Rowerowa Województwa Śląskiego wyznacza kierunki rozwoju ruchu rowerowego w regionie w perspektywie roku 2030. Jest odpowiedzią na problemy transportowe, ekologiczne i społeczne regionu. Rozwój mobilności rowerowej prowadzący do ograniczenia transportu prywatnego na terenach zurbanizowanych przyczyni się do zmniejszenia emisji dwutlenku węgla do atmosfery, ograniczy zatępienie komunikacyjne w miastach, wpłynie na upowszechnianie zdrowego trybu życia i poprawę relacji społecznych.

Dla potrzeb dokumentu przeprowadzono analizę stanu infrastruktury rowerowej w regionie oraz dokonano przeglądu uwarunkowań komunikacyjnych, społeczno-gospodarczych oraz potencjału rozwojowego regionu w aspekcie ruchu rowerowego.

Przeanalizowano mega- i mikrotrendy mogące mieć znaczenie dla przyszłości mobilności rowerowej oraz dokonano analizy potrzeb w oparciu o przeprowadzone jesienią 2021 roku badania ankietowe oraz spotkania z przedstawicielami samorządów lokalnych odpowiedzialnymi za sprawy rowerowe. Wyniki przedstawiono w dokumencie w formie analizy SWOT oddzielnie dla mobilności rowerowej miejskiej oraz dla turystyki i rekreacji rowerowej. Przewagę mocnych stron i szans dla rozwoju mobilności rowerowej pozwala z optymizmem patrzeć na jej przyszłość w regionie.

W oparciu o przeprowadzone diagnozy, badania ankietowe i spotkania konsultacyjne sformułowano główny cel strategiczny Regionalnej Polityki Rowerowej w perspektywie 2030 roku: **„Województwo Śląskie regionem o rozwiniętej mobilności rowerowej: miejskiej, rekreacyjnej i turystycznej”**.

Cel ten zostanie osiągnięty poprzez:

- Rozwój bezpiecznej, wygodnej i atrakcyjnej infrastruktury rowerowej
- Wzrost mobilności rowerowej wśród mieszkańców województwa poprzez edukację, promocję i działania motywacyjne
- Współpracę krajową i międzynarodową w zakresie upowszechniania mobilności rowerowej

W dokumencie wskazano kierunki działań, jakie należy podjąć oraz określono wskaźniki dla poszczególnych celów. W dalszej części dokumentu wykazano spójność celów Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego z dokumentami strategicznymi wyższego rzędu: wspólnotowymi, krajowymi i regionalnymi. Na poziomie wspólnotowym Regionalna Polityka Rowerowa wpisuje się w cele Europejskiego Zielonego Ładu, Białej Księgi Unii Europejskiej i Europejskiej Strategii Rowerowej.

W Regionalnej Polityce Rowerowej określono standardy i wytyczne dla rozwoju mobilności rowerowej, w tym wytyczne dla regionalnych tras rowerowych. Wskazano przebiegi obecnych i planowanych regionalnych tras rowerowych oraz określono priorytety w realizacji tych tras. Przebiegi tras rowerowych przedstawiono na schematach i w formie tabeli. Przy planowaniu tras rowerowych zwrócono uwagę na aspekt atrakcyjności przyrodniczej i kulturowej regionu.

W osobnym rozdziale wymieniono główne dokumenty wdrożeniowe Polityki przyjęte uchwałami Zarządu Województwa Śląskiego, określono sposób zarządzania, wyszczególniono partnerów strategicznych, mechanizmy promocji oraz sposoby monitorowania i ewaluacji Polityki.

Sukces wdrażania Regionalnej Polityki Rowerowej zależy od dobrej współpracy samorządu województwa z samorządami lokalnymi oraz organizacjami pozarządowymi związanymi z mobilnością rowerową. Polityka powinna być inspiracją dla lokalnych inicjatyw samorządowych, dlatego na etapie powstawania Polityka była przedmiotem konsultacji z Subregionami Województwa Śląskiego, Śląską Radą Rowerową, organizacjami rowerowymi i samorządami lokalnymi.

W dokumencie wskazano również krajowe i europejskie źródła finansowania inwestycji rowerowych. Regionalna Polityka Rowerowa będzie koniecznym kompromisem między ogromnymi potrzebami regionu oraz ograniczonymi możliwościami finansowymi, spotęgowanymi dodatkowo przez sytuację makroekonomiczną.

Optymizmem napawa fakt, że rozwoju mobilności rowerowej zarówno tej użytkowej jak i turystyczno-rekreacyjnej nie powstrzyma żaden kryzys ekonomiczny, co wynika zarówno z analizy sytuacji w regionie, jak i w Europie.

Od zespołu autorskiego

Zespół autorski Regionalnej Polityki Rowerowej wierzy, że na stronach niniejszego dokumentu pokazany jest plan dojścia do nowoczesnej i ekologicznej mobilności rowerowej w województwie śląskim, który przy pełnej realizacji, przyczyni się do dogłębnej zmiany oblicza tego regionu Polski. Chcielibyśmy ażeby mieszkańcy województwa w dużo większym stopniu korzystali z roweru we wszystkich codziennych sprawach (m.in. jazda do pracy, na zakupy, do szkoły, na uczelnię czy do lekarza), a w czasie wolnym, rower umożliwił im zwiedzanie naszego ciekawego pod względem przyrodniczym i kulturowym regionu.

Pragniemy podziękować zespołowi Departamentu Turystyki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego wraz z Pełnomocnikiem Marszałka do spraw polityki rowerowej za wszystkie cenne uwagi i sugestie. Dziękujemy także członkom stowarzyszenia Rowerowe Katowice za wsparcie przy realizacji tego przedsięwzięcia.

Cieszymy się, że Regionalna Polityka Rowerowa spotykała się na każdym etapie tworzenia z dużym zainteresowaniem różnych środowisk, gdyż tylko zaangażowanie wszystkich interesariuszy gwarantuje jej pomyślne wdrożenie.

Z rowerowym pozdrowieniem!

Zespół autorski Regionalnej Polityki Rowerowej •

10.2 PRZYPISY

Wykaz przypisów

1. <https://www.polskawliczbach.pl/slaskie/>; <https://stat.gov.pl/>
2. GUS. Ochrona środowiska 2021
3. <https://www.portalsamorzadowy.pl/ochrona-srodowiska/gus-najbardziej-zdegradowane-i-zdewastowane-województwa-w-polsce,106468.html>
4. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030
5. Wyniki badań ankietowych
6. Opracowanie GUS z dnia 07.12.2021 „Trwanie życia w zdrowiu w 2020 r.”
7. Dane demograficzne GUS, <https://www.polskawliczbach.pl/slaskie/>
8. Centralny Rejestr Form Ochrony Przyrody, Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
9. Dane GUS, www.slaskie.pl
10. World’s Top Global Mega Trends To 2025 and Implications to Business, Society and Cultures, w: <https://cmocouncil.org/files/Global-Mega-Trends-to-2030-FS.pdf> data dostępu 03.12.21.
11. Mega Trends to 2025 transforming the world; impacting businesses, cultures and personal lives - opportunities in hundreds of billions, w: <https://management.co.nz/article/mega-trends-2025-transformingworld-impacting-businesses-cultures-and-personal-lives-opportunities>
12. 11 procent 55-plussers in 2018 dagelijks op elektrische fiets, w: <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2020/47/11-procent-55-plussers-in-2018-dagelijks-op-elektrische-fiets>
13. E-Bike Facts & Statistics for 2021, w: <https://www.ebicycles.com/ebike-facts-statistics/>
14. Pełny tekst zgodnie z danymi Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, liczba osób z ustalonym prawem do emerytury, podlegających ubezpieczeniu zdrowotnemu z tytułu pracy zawodowej, w latach 2010 – 2015 oscylowała odpowiednio od 602,5 tys. do 575,4 tys. W latach 2016- 2019 liczba emerytów pracujących i pobierających świadczenie oscylowała odpowiednio od 595,9 tys. osób do 794,0 tys. osób.
15. Z. Bieńkowska, P. Drygas, P. Sadura, Nie nasza wina, nie nasz problem. Katastrofa klimatyczna w oczach Polek i Polaków podczas pandemii., Warszawa 2021, s. 15, <https://poledialogu.org.pl/nasza-wina-problem-katastrofaklimatyczna-oczach-polek-polakow/>
16. Sytuacja demograficzna Polski do 2018 roku. Tworzenie i rozpad rodzin., GUS 2019, w: <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/ludnosc/sytuacja-demograficzna-polski-do-2018-rokutworzenie-i-rozpad-rodzin,33,2.html>
17. Zając, Otyłość wśród dzieci – poważny problem, który generuje kolejne, w: <https://www.medonet.pl/strefamamy-i-dziecka/dbam-o-zdrowie-dziecka-i-rodziny,otylosc-wsrod-dzieci---powazny-problem-ktory-generujekolejne,artykul,50415210.html>
18. Megatrendy i ich wpływ na rozwój sektorów infrastrukturalnych, red. naukowa J. Gajewski, W. Paprocki, J. Pieriegud, s. 84.
19. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030, str. 14 i str. 32.
20. Tereza Antonowa: Socjologia jazdy na rowerze: jaki jest jej wpływ na ludzkość? <https://www.welovecycling.com/pl/2020/01/13/socjologia-jazdy-na-rowerze-jaki-jest-jej-wplyw-na-ludzosc/>
21. Germany 2030 – a cycling nation. National Cycling Plan 3.0, str. 11.
22. Badania własne
23. Germany 2030 – a cycling nation. National Cycling Plan 3.0, str. 11.
24. Badania własne. Na podstawie cen noclegów na portalu www.nocowanie.pl oraz cen w punktach gastronomicznych przy trasach rowerowych województwa śląskiego.
25. Germany 2030 – a cycling nation. Str. 13 <https://wlaczoszczedzanie.pl/pandemia-spowodowala-ze-wielu-polakow-przesiadlo-sie-na-rowery/>



Wykaz zdjęć:

1. Str. 6-7: Tomasz Herud
2. Str. 14-15: Tomasz Herud
3. Str. 36-37: Zbigniew Zębik
4. Str. 54-55: Zbigniew Zębik
5. Str. 64-65: Grzegorz Ossoliński
6. Str. 82-83: Grzegorz Ossoliński
7. Str. 10-11: Grzegorz Ossoliński
8. Str. 120-121: Wiesław Beź
9. Str. 126-127: Tomasz Herud
10. Str. 134-135: Dominika Pietrzyba,

Uczestnicy roboczego wyjazdu konsultacyjnego Polityki Rowerowej do Rud 6 maja 2022.

Link do opisu zdjęcia: <https://cutt.ly/9Caekam> •

Materiał opracował zespół w składzie:

Wiesław Beź

Joanna Masarczyk-Beź

Grzegorz Ossoliński

Piotr Rościszewski

Łukasz Zweifel

We współpracy z pracownikami Departamentu Turystyki

Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego

Projekt graficzny i skład:

Tomasz Gorol

KATOWICE

2022



Województwo
Śląskie