



Funkcjonują dwie szkoły trasowania szlaków rowerowych. Pierwsza, zwana „szalonego przewodnika”, nastawiona jest na zapewnienie turyście rowerowemu jak największej ilości atrakcji, takich jak zabytki, rezerваты, pomniki, kosztem długości trasy oraz wielu wrażeń wynikających ze zróżnicowania przejezdności trasy. Druga szkoła daje rowerzyście możliwość swobodnego zaplanowania podróży, zapewniając wybór pomiędzy bardziej intensywną a spokojniejszą przejażdżką. O tym jak trasować szlaki i jak zapewnić na nich bezpieczeństwo ruchu mówi Aleksander Buczyński z Zespołu ds. Ścieżek Rowerowych w Departamencie Studiów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

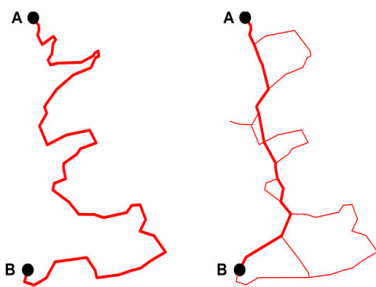
- Jak powinien być wytrasowany szlak rowerowy, by spełnił oczekiwania jego użytkowników i rzeczywiście był wykorzystywany?

- Wszystkie szlaki funkcjonujące na Zachodzie Europy, które cieszą się popularnością, trasowane były w oparciu o prostą zasadę „kręgosłupa i ości”. Oznacza to, że trasa główna, czyli najwyższej jakości „kręgosłup”, łączy ważne ośrodki regionu, czy sąsiadujących regionów. Od tej trasy odchodzą „ości”, które są dojazdami do poszczególnych atrakcyjnych miejsc i mogą być już nieco trudniejsze czy wymagać specyficznych umiejętności. Tak wytrasowany szlak służy wszystkim użytkownikom. Początkujący rowerzyści mogą wykonywać krótkie przejażdżki po trasie głównej, która jest prosta i bezpieczna. Turyści podróżujący z bagażem mogą pokonywać dłuższe dystanse na trasie głównej, a po pozostawieniu bagażu na kwaterze – korzystać z pętli czy „ości”, by zwiedzić lokalne atrakcje. Natomiast wyczynowcy mogą wykorzystać główną trasę, by szybko i bezpiecznie dojechać do tych odcinków, które ich interesują, a więc trudniejszych i bardziej karkołomnych do pokonania.

Na rowerowym szlaku cz. II

Utworzono: wtorek, 31, sierpień 2010 08:15 Agnieszka Serbeńska

Ważne jest, by budowa szlaku nie ograniczała się do namazania farbą znaków na drzewach, czy postawienia paru drogowskich. Trzeba zapewnić na nim przejezdność i bezpieczeństwo. Jeśli więc trzeba poprowadzić szlak wzdłuż ruchliwej drogi, a często takie sytuacje się zdarzają np. ze względu na ukształtowanie i zagospodarowanie terenu, to powinien on być w formie wydzielonej drogi dla rowerów. Jeśli szlak prowadzimy drogami leśnymi czy polnym, to trzeba je odpowiednio utwardzić. Nie zawsze musi to być asfalt, czasem wystarczy nawierzchnia żwirowa – ważne żeby nie było piachu, błota czy wybojów. Chodzi o to, by taką drogą mógł przejechać każdy rowerzysta, na dowolnym rowerze, również, a może nawet przede wszystkim, obciążonym bagażem.



- Szlak rowerowy jest drogą, która powinna spełniać określone wymagania techniczne. Jakimi regułami w tym przypadku kierują się nasi inwestorzy i projektanci?

- W polskich przepisach uregulowana jest jedynie kwestia oznakowania tras rowerowych – znaki szlaku są teoretycznie normalnymi znakami drogowymi. Natomiast jeśli chodzi o standardy projektowe, na przykład nawierzchni czy pochyłości, albo sposobu segregacji od ruchu samochodowego, to niestety nic takiego u nas nie obowiązuje. Dlatego można polecić jedynie korzystanie z zachodnich wzorców. Na przykład są bardzo dobre wytyczne EuroVelo, określające kardynalne zasady dla głównych szlaków rowerowych. Między innymi mówią, że 80% nawierzchni szlaku powinno być asfaltowe, że pochylenia podłużne powinny być nie większe niż 6%, że szlak rowerowy można prowadzić na zasadach ogólnych jezdni jeśli ruch samochodowy jest nie większy niż 1 tys. samochodów na dobę, że nie rzadziej niż co 30 km powinno być możliwe spożycie ciepłego posiłku itp.

- Jakie natomiast reguły obowiązują w zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu rowerzystów pokonujących szlak?

- Przykładowe wymogi to szerokość nie mniejsza niż 2 m, promień łuków nie mniejszy niż 20 m, odległość widoczności nawierzchni co najmniej 40 m. Najprościej rzecz ujmując, na trasie rowerowej powinni móc się bezpiecznie minąć rowerzyści jadący z naprzeciwka z prędkością 30 km/godz. każdy. W skrajni trasy nie powinno być przeszkód, a jeśli jakiegś nie można usunąć – trzeba ją odblaskowo oznakować, tak by była widoczna także po zmroku.

- Jakie niebezpieczeństwa istnieją w przypadku, kiedy szlak rowerowy

sąsiaduje lub pokrywa się z ruchem samochodowym?

- To zależy od charakteru drogi. Jeśli jest ona zamiejska o bardzo dużym natężeniu ruchu, szczególnie ciężkiego, to podstawowym sposobem zapewnienia bezpieczeństwa jest budowa wydzielonej ścieżki rowerowej poza jezdnią. Na tych trasach bowiem najpoważniejszym zagrożeniem są duże różnice prędkości i nieprawidłowe wyprzedzanie - rowerzystów przez kierowców, ale też kierowców przez kierowców w sytuacji gdy rowerzysta nadjeżdża z naprzeciwka.

Jeśli chodzi o obszary zabudowane, gdzie jest wiele skrzyżowań i zjazdów do posesji, największe zagrożenia dla rowerzystów wiążą się ze zderzeniami bocznymi. Dlatego tak ważne jest czytelne przeprowadzenie trasy rowerowej przez skrzyżowania. Niestety, w praktyce projektanci nie zawsze wiedzą jak to zrobić. Stawiają więc przed skrzyżowaniem znak końca ścieżki, w najtrudniejszym miejscu pozostawiając rowerzystę samemu sobie, albo odginają czy załamują ścieżkę przed przejazdem, dezorientując kierujących samochodami co do zamiarów rowerzysty.



- Czy przy sporej liczbie administracji terenowej i jednostek zarządzających drogami istnieje forma współpracy zapewniająca uzyskanie spójności w połączeniach dróg rowerowych?

- Zawsze powtarzam, że budowa szlaku turystycznego, wbrew powszechnemu przekonaniu, jest jeszcze trudniejsza niż budowa drogi dla rowerów w mieście. Na zamiejskich szlakach mamy do czynienia nie tylko z zarządcami dróg, ale też z terenami np. Lasów Państwowych, Regionalnych Zarządów Gospodarki Wodnej, Wojewódzkich Zarządów Melioracji i Urzędzeń Wodnych.

Prawdziwym testem bojowym będzie Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej, w którym zarezerwowano 50 mln euro na budowę szlaku rowerowego wzdłuż wschodniej granicy kraju. Tu okaże się, czy administracje różnego szczebla i branż będą w stanie skutecznie współpracować. Mam nadzieję, że jednak tak; że również u nas można coś takiego zrobić, i że turystyczny szlak rowerowy nie jest jakimś kosmicznym rozwiązaniem dostępnym wyłącznie na zachód od Odry.

- Dziękuję za rozmowę.

Agnieszka Serbeńska