

## III Kongres Rozwoju Ruchu Rowerowego: wyzwania polityki rowerowej (część 2)

Utworzono: wtorek, 30, wrzesień 2014 11:19 Agnieszka Serbeńska

---



Polski ruch rowerowy wywodzi się z ruchu ekologicznego, który kształtował się na przełomie lat 80. i 90. ubiegłego stulecia (np. Polski Klub Ekologiczny, Federacja Zielonych). Zatem jest on rówieśnikiem samorządów. To oznacza, że zdobywał wiedzę i budował praktyczne doświadczenia wraz z miastami, które w swoich politykach transportowych postawiły na rowery, jak Gdańsk, Wrocław, Kraków czy Warszawa. Obecnie rozwój komunikacji i turystyki rowerowej staje się jednym z wiodących wyzwań samorządów wojewódzkich. Teraz one podejmują wysiłek tworzenia koncepcji swoich rowerowych polityk i przygotowują przedsięwzięcia w zakresie niezbędnej infrastruktury.

Z racji społecznego zainteresowania i potrzeb mobilnych ruch rowerowy oraz jego infrastruktura stały się zasadniczymi zagadnieniami w polityce miejskiej kreowanej na szczeblu krajowym. – Rower stał się wehikułem zmian. Różnych zmian. Społeczeństwo się zmienia, a za tym też jego oczekiwania i aspiracje. Rower daje wolność wyboru. Jeżeli możemy korzystać z roweru, to poprawia się nam jakość życia. Chodzi o to, żeby istniała możliwość wyboru, a więc by powstawała infrastruktura rowerowa – podsumowuje Marcin Hyła ze Stowarzyszenia Miasta dla Rowerów. Rower stał się więc prostym i tanim sposobem rozwiązania wielu problemów miejskich: politycznych, ekologicznych czy zdrowotnych. W nim też regiony dostrzegły potencjał rozwoju gospodarczego, szczególnie w sektorze turystyki.

W Polsce jest już kilka dobrych przykładów docenienia przez samorządy wojewódzkie roli ruchu rowerowego w stymulowaniu rozwoju regionalnego. Część

## III Kongres Rozwoju Ruchu Rowerowego: wyzwania polityki rowerowej (część 2)

Utworzono: wtorek, 30, wrzesień 2014 11:19 Agnieszka Serbeńska

---

dopiero rozpoczęło proces budowania zrębów polityki rowerowej, część jest już nawet na etapie przygotowywania projektów budowy tras rowerowych. Choć to dopiero początek regionalnego ruchu rowerowego, to już teraz nasuwa się zasadniczy postulat dotyczący utworzenia krajowej koncepcji tras rowerowych, dzięki którym ich sieć połączyłaby polskie regiony i dalej powiodłyby na zagraniczne szlaki.

### **Zachodniopomorskie: doskonałe położenie, dobra baza noclegowa to dobry rowerowy początek**

Zachodniopomorskie właśnie rozpoczęło proces tworzenia polityki rowerowej. – Chcemy ją kreować w sposób systemowy – podkreśla Wanda Nowotarska z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego. Jakie argumenty przemówiły za rozwojem ruchu rowerowego w regionie? Turystyka to gałąź gospodarcza tu silnie rozwinięta. Dowodzi tego choćby liczba miejsc noclegowych, która pod tym względem stawia zachodniopomorskie w czołówce krajowej. Niebagatelne znaczenie ma też sąsiedztwo Niemiec. Wśród przybywającym stamtąd gości jest również wielu szczególnie zainteresowanych aktywnym wypoczynkiem i rekreacyjną jazdą rowerową. Walory przyrodnicze regionu, w którym dominują lasy oraz urokliwy, zróżnicowany krajobraz to kolejne atuty argumentujące konieczność postawienia na rozwój turystyki rowerowej.

W założeniach regionalnej polityki rowerowej zakłada się dalszy rozwój bazy noclegowej. W tej chwili w głównej mierze lokuje się ona w morskim pasie przybrzeżnym. Ruch rowerowy będzie zatem stymulował jej równomierniejsze rozłożenie na całym obszarze województwa zachodniopomorskiego.

Badania ruchu turystycznego regionu, jakie przeprowadził Urząd Marszałkowski, wskazują, że rekreacja rowerowa jest przez zagranicznych turystów wskazywana jako najbardziej pożądana forma urlopowej aktywności. Natomiast polscy turyści po sportach wodnych właśnie wskazują jazdę rowerową jako drugą preferowaną aktywność. Dane tego badania są corocznie uaktualniane. W tegorocznej edycji ciekawą informacją była ta dotycząca liczby turystów zainteresowanych przemieszczaniem się w granicach regionu na rowerach. Spośród turystów będących mieszkańcami regionu około 27 procent chce wypoczywać uprawiając jazdę rowerową. Wcześniej takie deklaracje składało 2-3 procent turystów.

Zachodniopomorskie stawia na rozwój infrastruktury rowerowej zakładając, że musi być ona na najwyższym poziomie. Musi więc odpowiadać oczekiwaniom każdego turysty: bardziej i mniej wprawnym w jeździe, o słabszej lub lepszej kondycji fizycznej, podróżujących na krótszych i dłuższych dystansach, przemieszczających się zwykłymi rowerami oraz wyczynowymi, również podróżujących z bagażowymi sakwami czy ze specjalnymi przyczepkami. Tylko bowiem przyjazne i komfortowe drogi rowerowe przyciągną tę odrębną grupę turystów, zapewniając lokalnym gospodarkom możliwość wypracowania większego dochodu i uzyskania finansowych profitów z działalności usługowo-handlowej.

## III Kongres Rozwoju Ruchu Rowerowego: wyzwania polityki rowerowej (część 2)

Utworzono: wtorek, 30, wrzesień 2014 11:19 Agnieszka Serbeńska

---

Zachodniopomorskie przygotowuje standardy projektowe i wykonawcze tras rowerowych. Dokument ten określi wymogi techniczne infrastruktury rowerowej oraz dostosuje do potrzeb regionu rozwiązania, które sprawdziły się w państwach o rozwiniętym ruchu rowerowym. Dokument wskaże jak tworzyć koncepcje tras rowerowych, w jakich sytuacja separować ruch rowerowy bądź udostępniać dla niego jezdnie. Ponadto opíše sposób oznakowania tras, a także metody integracji ruchu rowerowego z transportem publicznym (już w tej chwili m.in. modernizowane są połączenia kolejowe i dostosowywany tabor do przewozu rowerów).

Wojewódzka koncepcja tras rowerowych wytycza ścieżki długodystansowe, przebiegające przez cały region. Przy tym pomiędzy poszczególnymi lokalnymi atrakcyjnymi punktami, na przykład pomiędzy obiektami historycznymi czy przyrodniczymi, odcinki będą wiodły krótszymi szlakami. Planowana inwentaryzacja wskaże natomiast istniejące szlaki rowerowe i możliwości ich wykorzystania w budowie nowej sieci tras dla cyklistów.

Województwo już w tej chwili realizuje budowy ścieżek rowerowych wzdłuż sieci swoich dróg. Pobudza też rowerowe inicjatywy inwestycyjne wśród samorządów lokalnych. Między innymi gospodarując unijnymi funduszami regionalnego programu operacyjnego będzie starać się promować projekty uwzględniające ścieżki rowerowe i ich budowy według opracowywanego właśnie standardu.

Zachodniopomorska polityka rowerowa zakłada wprowadzenie stałego monitoringu turystyki rowerowej, aby w ten sposób pozyskać dokładne informacje o jej wpływie na kondycję gospodarczą regionu.

### **Małopolska: już realizuje rowerową koncepcję**

Zarząd Województwa Małopolskiego dwa lata temu podjął decyzję o przygotowaniu koncepcji zintegrowanych tras turystyki w Małopolsce. Koncepcja obejmuje szlaki biegowe, narciarskie i rowerowe. Województwo posiada szczegółowe rozpoznanie terenów oraz działek, które one poprzecinają. - Taki materiał już umożliwi techniczne projektowanie. Małopolska chce do 2020 roku uzyskać podstawową siatkę dróg rowerowych, utworzoną w układzie równoleżnikowym i południkowym - podkreśla Jacek Krupa, członek Zarządu Województwa Małopolskiego. To ma być swego rodzaju „autostradowy” szkielet tras rowerowych regionu (sieć dróg autonomicznych, czyli niełączonych z drogami kołowymi). Ta sieć będzie połączona ze szlakami międzynarodowymi (EuroVelo). Szczególnym wyzwaniem w planowaniu i budowie nowych tras rowerowych jest górzysty obszar województwa, przede wszystkim dominujący w jego części południowej.

Małopolskie trasy rowerowe zostały zaplanowane w układzie hierarchicznym i obejmują:

- trasy główne łączące podstawowe ośrodki miejskie i stacje kolejowe w regionie; docierają one do granic województwa, umożliwiając ich kontynuację za tymi granicami; planowane trasy uzyskują pochylenie nie większe niż 6% na długości

## III Kongres Rozwoju Ruchu Rowerowego: wyzwania polityki rowerowej (część 2)

Utworzono: wtorek, 30, wrzesień 2014 11:19 Agnieszka Serbeńska

---

maksymalnie 250 m, co umożliwi jazdę na rowerach obciążonych sakwami i z przyczepkami; przebieg tras głównych wykorzystuje doliny rzeczne oraz korytarze zlikwidowanych linii kolejowych;

- trasy pozostałe będące uzupełnieniem tras głównych; przebiegną w układzie pętlowym bądź liniowym;

- trasy współpracujące połączone z siecią tras głównych i pozostałych; rozprowadzą one ruch tranzytowy do celów podróży.

Trasy zostaną wyposażone w podstawową infrastrukturę turystyczną oraz obiekty małej architektury, a w tym tzw. Miejsca Obsługi Rowerzystów (MOR). Podstawowy MOR składać się będzie m.in. z wiaty chroniącej przed słońcem i deszczem, toalety, ławek, stołu, tablicy informacyjnej z mapą, koszy na śmieci, stojaków na rowery.

Budowa tras turystycznych jest strategicznym przedsięwzięciem Małopolski i będzie wsparta finansowaniem ze środków unijnych perspektywy 2014-2020. Jednak zasadniczy szkielet tras rowerowych powstanie ze środków własnych województwa. Dopiero szlaki uzupełniające ten szkielet, realizowane przez gminy i organizacje pozarządowe, skorzystają z unijnych programów.

Budową dróg rowerowych w Małopolsce zajmuje się Zarząd Dróg Wojewódzkich. Na zaprojektowanie tras i wykonanie dokumentacji technicznej jednostka otrzymała 5 mln zł. Po ich wybudowaniu, będzie on odpowiadał za eksploatację i zajmie się ich utrzymaniem. To zadanie zostało już wpisane do statutu jednostki.

Na trasy główne już szykowana jest dokumentacja techniczna. W przyszłym roku planowane jest rozpoczęcie budowy dróg rowerowych powiązanych z przebiegami EuroVelo 11 i 4 oraz budowy Trasy Dunajec.

W tej chwili na realizację projektu zapewnione zostało 100 mln zł z regionalnego programu operacyjnego, 50 mln zł z Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska, a 34 mln zł to środki własne budżetu województwa. W sumie ta kwota wystarczy na nieco ponad 600 km dróg rowerowych. Zakłada się, że tyle powstanie do 2018 roku.

### **Dolny Śląsk: polityka rowerowa wsparciem transportu zrównoważonego**

Prace nad dokumentem „Dolnośląskiej Polityki Rowerowej 2014-2020” rozpoczęto w zeszłym roku, po przyjęciu przez Zarząd Województwa uchwały dotyczącej uruchomienia tego procesu. – Polityka rowerowa ma być instrumentem realizacji, a następnie zarządzania regionalnym systemem rowerowym jako istotnym i integralnym elementem systemu transportowego województwa – podkreśla Aleksandra Sieradzka-Stasiak z Instytutu Rozwoju Terytorialnego przygotowującego dokument (samorządowej jednostki organizacyjnej realizującej interdyscyplinarne zadania z zakresu planowania przestrzennego, studiów i analiz).

Położenie i ukształtowanie regionu sprzyja rozwojowi turystyki rowerowej. Przyjęte

## III Kongres Rozwoju Ruchu Rowerowego: wyzwania polityki rowerowej (część 2)

Utworzono: wtorek, 30, wrzesień 2014 11:19 Agnieszka Serbeńska

---

cele szczegółowe polityki rowerowej to: zwiększenie do 10 procent udziału komunikacji rowerowej w ruchu miejskim do 2020 roku, podniesienie do 5 procent udziału transportu rowerowego w strukturze podróży w skali regionu, stworzenie spójnego systemu rowerowego w skali regionu, poprawa bezpieczeństwa ruchu rowerowego oraz zmniejszenie ryzyka wypadków z udziałem rowerzystów do 50 procent, uzyskanie poprawy jakości życia przez umożliwienie swobody wyboru środka transportu, zintegrowanie rowerów z innymi środkami transportu, zredukowanie uciążliwości komunikacyjnych i poprawa stanu środowiska, rozwinięcie turystyki i rekreacji rowerowej, budowanie powszechnej świadomości korzyści płynących z ruchu rowerowego.

Obszarami realizacji przygotowywanej polityki będą przede wszystkim miasta oraz tzw. obszary funkcjonalne, a także tereny wiejskie oraz ośrodki turystyczne. To są obszary o różnych specyfikach, zatem tam będą kierowane odmienne działania.

Założenia dolnośląskiej polityki rowerowej Zarząd Województwa przyjął w grudniu ubiegłego roku. Przygotowanie tych założeń było pierwszym etapem prac nad dokumentem polityki. Przyjęcie ich przez Zarząd miało na celu umożliwienie kontynuacji prace nad dokumentem niezależnie od zmian mogących nastąpić po wyborach samorządowych.

Trwający obecnie drugi etap przygotowań polityki objął ocenę dotychczasowych działań w zakresie ruchu rowerowego oraz inwentaryzację planów i potrzeb. Wykonano m.in. badania ankietowe gmin i powiatów. Zapytano lokalne samorządy o ich polityki rowerowe. Ankietę prowadzono od maja do sierpnia br. Ze 169 gmin regionu odpowiedziały 102 gminy, w tym 26 gmin zadeklarowało wykonanie dokumentacji projektowej ścieżek rowerowych, a 57 gmin deklaruowało wykonanie działań promocyjno-edukacyjnych o tematyce rowerowej. Ale tylko 10 gmin w regionie bada potrzeby rowerzystów.

Kolejnym etapem prac ma być budowa portalu poświęconego polityce rowerowej. Będzie się składał z modułu informacyjnego oraz mapowej bazy istniejącej i planowanej infrastruktury rowerowej ukierunkowany na użytkowników i odrębnie na inwestorów (jednostki samorządowe). Prace nad polityką zostaną zakończone w pierwszym kwartale 2015 roku.

\*\*\*

Polityka rowerowa powinna być tematem, o którym się mówi na najwyższych szczeblach władzy państwowej, a kolejne nowelizacje drogowych przepisów nie mogą ignorować rowerzystów – w tym stwierdzeniu zawiera się intencja organizatorów III Kongresu Rozwoju Ruchu Rowerowego, który odbył się w dniach 22-23 września br. Aby podkreślić rangę poruszanych na kongresie zagadnień, obrady odbyły się najpierw w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, (pierwsza część 22 września) a następnie w Sejmie RP (druga część 23 września).

Organizatorzy - Stowarzyszenie Wrocławska Inicjatywa Rowerowa oraz

## III Kongres Rozwoju Ruchu Rowerowego: wyzwania polityki rowerowej (część 2)

Utworzono: wtorek, 30, wrzesień 2014 11:19 Agnieszka Serbeńska

---

Parlamentarna Grupa Rowerowa działająca przy Sejmie RP - chcieli, aby kongres stał się sygnałem do ogólnopolskiej dyskusji nad strategią wsparcia rozwoju ruchu rowerowego ze strony instytucji państwowych oraz impulsem do szerszej popularyzacji ruchu rowerowego, w tym do wdrażania przepisów, które mają ułatwić rowerzystom poruszanie się po drogach i ulicach. Jednym z zadań tego wydarzenia było podzielenie się wiedzą, zdobytymi doświadczeniami i nowymi koncepcjami. Na pewno dużą nowością polskiego ruchu rowerowego jest podjęcie działań na rzecz rozwoju tej infrastruktury przez władze regionów. Prezentowane i przedstawione w Sejmie inicjatywy województw pokazują różne podejścia do tego zadania, ale ich cel jest podobny. Te inicjatywy służą rozwojowi gospodarczemu i społecznemu województw, dając jeszcze jedno narzędzie stymulowania korzystnych zmian i przyspieszania postępu.

Agnieszka Serbeńska

3kongres\_cz2