



Dobry system szlaków rowerowych daje możliwość zaplanowania podróży adekwatnie do umiejętności ich użytkowników. Służy wszystkim grupom rowerzystów, zarówno okazjonalnym korzystającym z krótkich wypadów, jak też wyczynowcom nastawionym na duży wysiłek fizyczny oraz turystom, którzy spędzają urlopy przemieszczając się rowerem z miejsca na miejsce. Turystyka rowerowa to nie tylko moda na aktywny wypoczynek. To również biznes, który generuje zysk dla tych, którzy świadczą usługi gastronomiczne i noclegowe. Czy w Polsce rozwinie się sieć szlaków rowerowych? O tym mówi **Aleksander Buczyński** z Zespołu ds. Ścieżek Rowerowych w Departamencie Studiów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

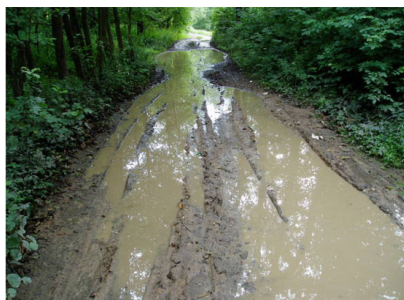
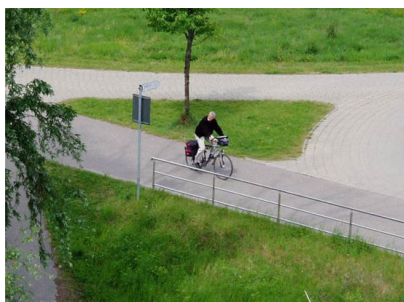
- W państwach Europy Zachodniej funkcjonuje już wiele turystycznych szlaków rowerowych umożliwiających atrakcyjne podróże. W Polsce natomiast mówi się o potrzebie ich budowania, lecz raczej nadal nie mamy się specjalnie czym poszczycić. Jak zatem pod tym względem plasujemy się na tle Europy?

- Według różnych źródeł długość oznakowanych szlaków rowerowych w Polsce jest szacowana od 13 tys. do 20 tys. km. Jeśli więc weźmiemy pod uwagę liczbę kilometrów, to bijemy europejskie rekordy i w zasadzie powinniśmy być mekką turystyki rowerowej, do której ciągną turyści z Niemiec, Holandii czy Wielkiej Brytanii. Tak się jednak nie dzieje. Wytlumaczenie jest proste. Wystarczy przyjrzeć się i porównać jak wyglądają szlaki rowerowe w innych krajach, a jak nasze. O tym, czy dane państwo jest przyjazne dla turystyki rowerowej decyduje nie ilość, lecz jakość. W Polsce dla 99 procent szlaków ich wytyczenie wiązało się wyłącznie z przejściem z kubałką farby i wymalowaniem znaków dla wytyczanej trasy na drzewach, płotach i latarniach. Nie zapewniono ich przejezdności czy bezpieczeństwa. Zdarzają się więc odcinki piaszczyste, błotniste, kamieniste,

Na rowerowym szlaku cz. I

Utworzono: poniedziałek, 30, sierpień 2010 07:45 Agnieszka Serbeńska

wyboiste, odcinki na których rowery się zapadają, bądź odcinki na których jazda jest niebezpieczna, bo poprowadzona ruchliwymi drogami. Trudno więc na takie szlaki rowerowe np. wybierać się z dziećmi. Co więcej, nawet jeśli zdarzają się lepsze odcinki, to niestety nie tworzą one spójnych ciągów umożliwiających przejazd z jednego do drugiego miasta, oddalonego o powiedzmy 300 km, co jest typowym dystansem na tygodniowy urlop. Owszem, gdzieśgdzie zdarzają się dobre szlaki o długościach rzędu 20-30 km. Lecz po ich pokonaniu wyjeżdżamy z powrotem na ruchliwą drogę krajową lub szlak terenowy, który może pokonać wyczynowiec, ale na pewno nie zwykły turysta z bagażem.



Na rowerowym szlaku cz. I

Utworzono: poniedziałek, 30, sierpień 2010 07:45 Agnieszka Serbeńska

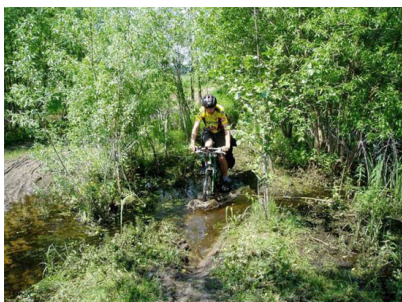


- W wielu państwach Europy powiodła się budowa szlaków rowerowych, co więc w Polsce jest barierą w ich rozwoju?

- Myślę, że u nas pokutuje błędne wyobrażenie turysty rowerowego. Z reguły kojarzony jest on z młodym, wysportowanym studentem na rowerze górskim, który poradzi sobie z wszelkimi trudnościami na trasie. Im więcej trudności na szlaku, tym dla niego lepiej. Taki turysta wręcz znajduje satysfakcję w pokonywaniu wyzwań! Ale przecież taka osoba nie potrzebuje szlaków rowerowych, bo doskonale sobie poradzi wyznaczając samodzielnie trasę jazdy z mapą czy z pomocą GPS.

Jeśli przyjrzymy się krajom, które zarabiają na turystyce rowerowej, to okaże się, iż polskie wyobrażenie o turyście niewiele ma wspólnego z rzeczywistością. Wśród turystów rowerowych mamy do czynienia z najróżniejszymi grupami wiekowymi i społecznymi. Z turystyki rowerowej korzystają całe rodziny z dziećmi, czy ludzie starsi. Dominującą grupę stanowią dobrze sytuowane osoby powyżej 50 roku życia. Tacy turyści do nas nie przyjadą, nie po to spędzają wakacje na rowerze, by taplać się w błocie, czy walczyć z TIR-ami.

Doskonałym przykładem, z którym powinny się zapoznać wszystkie osoby zajmujące się turystyką rowerową jest Szlak Odry i Nysy wzdłuż naszej zachodniej granicy. Wystarczy przejechać most graniczny, by znaleźć się w innym świecie, w którym turyści rowerowi jadą jeden za drugim. U nas też teoretycznie są szlaki nad Odrą i Nysą, ale można jeździć po nich cały dzień i spotkać jednego rowerzystę, jadącego po piwo. W tym samym klimacie i krajobrazie – różnicę stanowi jedynie jakość infrastruktury.





- Wspomniał Pan o zarabianiu na turystyce rowerowej. Zatem jakie argumenty ekonomiczne przemawiają za rozwojem szlaków rowerowych?

- Według różnych analiz ekonomicznych dla istniejących szlaków rowerowych w Niemczech, Holandii, Szwajcarii czy Austrii, turysta rowerowy zostawia na szlaku średnio 60-80 euro dziennie. Jest więc dość atrakcyjnym – ale jednocześnie wymagającym – klientem. Co więcej, turystyka rowerowa, w przeciwieństwie do żeglarstwa czy plażowania nie sprowadza się do dwóch letnich miesięcy. Sezon rowerowy może trwać od maja do października.

- Dlaczego GDDKiA - odpowiedzialna za inwestycje drogowe - podjęła się przedsięwzięć służących ruchowi rowerowemu?

- To oznacza dostrzeżenie problemu, który dotyczy zarówno ścieżek rowerowych o charakterze komunikacyjnym - służących na przykład temu, by dzieci mogły dojechać do szkoły w miejscowości przy drodze krajowej - jak i szlaków turystycznych. Staramy się zebrać i uporządkować wszystko co dzieje się tym zakresie w kraju, upowszechniać tę wiedzę oraz stosować ją na tych drogach, którymi zarządza GDDKiA. W przypadku dróg krajowych mamy do czynienia z różnymi ich użytkownikami, nie tylko samochodami osobowymi i ciężarowymi. Ruch rowerowy stanowi na nich średnio 1 procent, ale zdarzają się obszary i odcinki, na których udział rowerzystów w ruchu sięga 15 procent.

Na sieci dróg krajowych niestety giną i rowerzyści, i piesi. Co czwarty rowerzysta zabity w Polsce jest ofiarą wypadku na drodze krajowej. Giną tam, bo często nie mają innej, alternatywnej trasy przejazdu – na przykład w dolinach górskich, na przesmykach pomiędzy mazurskimi jeziorami, bądź na trasach wylotowych z aglomeracji. Według szacunków zawartych w programie GAMBIT Drogi Krajowe, ścieżki rowerowe są potrzebne na około 25 procentach długości sieci dróg krajowych, czyli na blisko 4 500 km.

Dotychczas budowa ścieżek rowerowych przebiegała bardzo powoli. Dzisiaj ich łączna długość na naszej sieci wynosi zaledwie 300 km. Przy tym mamy świadomość, że istnieje wiele zastrzeżeń co do ich jakości. Staramy się to zmienić - nasz Zespół opracował propozycję standardów dla ścieżek wzdłuż dróg krajowych,

która obecnie czeka na podpis Generalnego Dyrektora.

- Na ile ścieżki rowerowe służące lokalnemu ruchowi wpisują się w długodystansowe szlaki turystycznego ruchu rowerowego?

- Są ścieżki, które służą zarówno do dojazdów do szkoły czy pracy, jak i turystyce. Ale docelowa sieć długodystansowych szlaków rowerowych jest już trochę poza naszymi kompetencjami. Na poziomie regionalnym powinny być plany zagospodarowania przestrzennego, w których też określa się przebieg głównych szlaków rowerowych. Niektóre województwa już je mają, inne nie. Takie wyznaczenie tras w dokumentach planistycznych również nam by ułatwiło planowanie. Choć nie zawsze - na przykład w planie województwa mazowieckiego jeden z wyznaczonych szlaków na długości 150 km wiedzie wzdłuż drogi krajowej nr 2, co jest absurdem, ponieważ żaden turysta nie będzie chciał pokonywać takiego dystansu w sąsiedztwie intensywnego ruchu samochodowego.

- Dziękuję za rozmowę.

Agnieszka Serbeńska