

EUROVELO. SIEĆ EUROPEJSKICH DRÓG ROWEROWYCH NA TERENIE POLSKI¹

KATARZYNA GOCH

Instytut Badawczy Dróg i Mostów,
ul. Instytutowa 1,
03-302 Warszawa,
tel. +48 22 390 02 04,
e-mail: kgoch@ibdim.edu.pl

JACEK MALASEK

Dr inż., Instytut Badawczy Dróg
i Mostów ul. Instytutowa 1,
03-302 Warszawa,
tel. +48 22 390 02 02,
e-mail: jmalasek@ibdim.edu.pl

Streszczenie. W ciągu ostatnich lat zaobserwowano wzrost popularności roweru jako środka transportu. Co najbardziej istotne, trend ten można zaobserwować nie tylko w małych miejscowościach, ale również w miastach i większych aglomeracjach. Rower zaczął być wykorzystywany jako środek transportu w trakcie codziennych podróży (do pracy, do szkoły, po zakupy). Ponadto wykorzystywanie roweru wpisalo się w panującą modę na ekologiczny tryb życia. Rower to najbardziej przyjazny środowisku środek transportu, a jazda rowerem jest znakomitym sposobem rekreacji. Nie tylko młodzież, ale i osoby starsze wykorzystują rower do spędzania wolnego czasu w trakcie wycieczek po terenach zamiejskich. Centralna oraz lokalna administracja powinna wyjść naprzeciw oczekiwaniom i potrzebom związanym ze wzrostem ruchu rowerowego. Koordynatorzy krajowi EuroVelo w Polsce zostali powołani 11 października 2011 roku przez Radę EuroVelo. Na terenie Polski wytyczona jest sieć szlaków rowerowych o łącznej długości około 2000 kilometrów. Rozbudowa krajowej sieci tras rowerowych powinna nastąpić jak najszybciej, w celu zwiększenia turystycznej atrakcyjności Polski oraz podwyższenia udziału rowerów w podziale zadań przewozowych, co jest jednym z głównych celów polityki rozwoju zrównoważonego transportu. W poniższym artykule została opisana europejska sieć tras rowerowych EuroVelo, podstawowe wymagania dla dróg rowerowych oraz zamieszczono zdjęcia pokazujące przykłady optymalnych rozwiązań przyjaznej infrastruktury rowerowej. W tekście wykorzystano efekty udziału autorów artykułu w realizacji europejskiego projektu badawczego Step-by-Step i współpracy w ramach Grupy Roboczej JTRC „Cycling Safety Working Group”.

Słowa kluczowe: EuroVelo, ruch rowerowy, trasy rowerowe

Wprowadzenie

Rower jest wykorzystywany jako środek transportu lub w celach rekreacyjnych. W obydwu przypadkach droga, po której się przemieszczamy, musi spełniać kilka podstawowych wymogów:

- gwarantować bezpieczeństwo i komfort użytkownika,
- prowadzić od źródła do celu w możliwie najkrótszym i bezpośrednim sposób,
- być czytelnie oznakowana,
- być atrakcyjna pod względem estetycznym, wpisując się w otaczający krajobraz².

Przykładem tras rowerowych jest transeuropejska sieć dalekosiężnych tras EuroVelo (rys. 1)³.



Rys. 1.
Euro Velo – transeuropejska sieć dalekosiężnych tras rowerowych
Źródło: www.eurovelo.com

EuroVelo jest projektem Europejskiej Federacji Rowerzystów (ECF), mającym na celu rozwój tras rowerowych wysokiej jakości, przebiegających przez cały kontynent. Pomysł utworzenia sieci powstał na spotkaniu ECF w Kopenhadze w 1996 roku. Trasy mogą być używane w celach długodystansowych wypraw turystycznych, jak i lokalnych, codziennych podróży. Aktualnie EuroVelo składa się z 14 tras i przewiduje się, że sieć tras będzie ukończona w roku 2020.

Standardy projektowe EuroVelo

Projekt EuroVelo zakłada wykorzystywanie już istniejących tras do tworzenia sieci turystycznych szlaków rowerowych. Celem jest, aby trasy były atrakcyjne pod względem krajoznawczym, bezpieczne dla rowerzystów (fot. 1) oraz wyposażone w infrastrukturę rowerową (np. serwisy rowerowe, punkty gastronomiczne; fot. 2) oraz w parkingi o odpowiedniej pojemności (fot. 3).



Fot. 1. Droga rowerowa o nawierzchni asfaltowej na terenach podmiejskich w Holandii



Fot. 2. Punkt rowerowy z kompresorem i zestawem podstawowych narzędzi, Lund (Szwecja)

¹ © Transport Miejski i Regionalny, 2013. Wkład autorów w publikację: K. Goch 50%, J. Malasek 50%.

² Miasta dla rowerów, www.rowery.org.pl

³ EuroVelo, The European Cycle Route Network, www.eurovelo.org

Wymagania te spełniają drogi niższej klasy, na których:

- nachylenie podłużne jest mniejsze niż 6% (poza wyjątkami, np. trasami w rejonach górskich);
- szerokość jest wystarczająca, aby dwóch rowerzystów mogło bez przeszkód jechać obok siebie;
- powierzchnia w 80% wykonana jest z utwardzonej nawierzchni (asfaltowej, betonowej) – w szczególności na odcinkach na terenach górzystych;
- natężenie ruchu jest mniejsze niż 1 000 pojazdów/dzień;
- jest nieograniczona dostępność (365 dni w roku);
- co 30 kilometrów znajdują się punkty małej gastronomii, co 50 – punkty noclegowe, co 150 – dworce transportu dalekobieżnego.

Szczegółowy przebieg projektowanych szlaków EuroVelo zależy od wielu czynników społeczno-ekonomicznych oraz wpływających na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przy wytyczaniu tras należy brać pod uwagę:

- bezpieczeństwo ruchu drogowego – niskie natężenie ruchu drogowego, możliwość separacji tras rowerowych;
- wpływ usytuowania na zrównoważony rozwój – wpływ przebiegu trasy na wzrost ruchu rowerowego i na rozwój infrastruktury turystycznej;
- kryterium atrakcyjności turystycznej – łączenie atrakcji turystycznych (m.in. obiektów zabytkowych) oraz wybitnych walorów krajoznawczych otoczenia tras rowerowych;
- kryterium funkcjonalności – połączenia z innymi rodzajami transportu (np. dworcami kolejowymi); uwzględnienie negatywnego wpływu skrzyżowań z drogami o znacznym natężeniu ruchu;
- kryterium transportowe – przebieg korytarzy trasy rowerowej; m.in. dopuszczalne spadki podłużne, połączenia z innymi trasami rowerowymi, długość trasy;
- kryterium ekonomiczne – koszty budowy i wykupu gruntów, efekty ekonomiczne i społeczne;
- kryterium atrakcyjności przyrodniczej – ochrona i eksponowanie terenów cennych przyrodniczo.

Nacisk położony jest na bezpieczeństwo i komfort jazdy (fot. 4 i 5) oraz na różnorodność rowerów, jakie mogą poruszać się szlakiem (sportowe, miejskie, trójkołowe, poziome etc.). Mniejszą uwagę zwraca się na tworzenie warunków do osiągnięcia wysokich prędkości. Trasy EuroVelo dedykowane są dla rowerzystów w nieograniczonym przedziale wiekowym. Na terenach rekreacyjnych bardzo dobrze sprawdzają się również odpowiednio utrzymane nawierzchnie gruntowe.

W krajach Europy Zachodniej, gdzie turystyka rowerowa rozwinięta jest na szerszą skalę, większość tras rowerowych posiada nawierzchnię asfaltową. Poza oznakowaniem już istniejących dróg, tworzone są specjalne trasy dedykowane dla ruchu rowerowego, uwzględniające estetykę, bezpieczeństwo i komfort podróży (fot. 6 i 7).



Fot. 3.
Parking rowerowy
w Leiden



Fot. 4.
Droga rowerowa
w Holandii
z dopuszczonym
ruchem motorowero-
wym i z wydzielonym
chodnikiem



Fot. 5.
Droga w Holandii
z obustronnymi
pasami rowerowymi



Fot. 6.
Próg spowalniający
na drodze rowerowej
przed przejściem dla
pieszych (Holandia)



Fot. 7.
Oddzielenie pasa
rowerowego
separatorami
na odcinku
przebiegającym
w tunelu (Holandia)



Fot. 8. Trasa EuroVelo 6, odcinek przebiegający przez centrum Budapesztu



Fot. 9.

Wzorcowym przykładem magistrali rowerowej jest trasa EuroVelo 6 (fot. 8), łącząca w rejonie Europy Środkowej trzy stolice: Wiedeń – Bratysławę – Budapeszt. Na tym odcinku trasa poprowadzona jest wzdłuż Dunaju i nosi nazwę Dunajskiego Szlaku Rowerowego. Na całej długości tego odcinka zastosowana jest nawierzchnia asfaltowa, specjalnie zaprojektowana dla ruchu rowerowego. Dzięki walorom krajobrazowym jest często wykorzystywanym szlakiem turystycznym.

Ponadto – dzięki łatwemu i bezpiecznemu wprowadzeniu trasy do miast (fot. 9) oraz wysokiej jakości nawierzchni – jest często wykorzystywana przez osoby używające roweru jako codziennego środka transportu.

EuroVelo w Polsce

Oficjalnie Koordynatorzy Krajowi EuroVelo w Polsce zostali powołani 11 października 2011 roku przez Radę EuroVelo. W Polsce działają na podstawie umowy podpisanej 15 listopada 2011 roku z Europejską Federacją Cyklistów z siedzibą w Brukseli⁴. Niestety, Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze nie jest członkiem Europejskiej Federacji Rowerzystów⁵, a koordynatorzy Krajowi EuroVelo w Polsce swoim zasięgiem obejmują tylko tereny południowej Polski. Efektem tej sytuacji jest brak odpowiedniej infrastruktury rowerowej oraz właściwego oznakowania szlaków.

Główną przyczyną złego stanu szlaków EuroVelo w Polsce jest brak uregulowań prawnych, określających jednostkę odpowiedzialną za organizację, utrzymanie i finansowanie tras w całym kraju, jak również małe zainteresowanie ze strony władz lokalnych. Obecnie w Polsce turystyczne szlaki rowerowe prowadzone są jeszcze często w sposób dosyć przypadkowy, wykorzystując wprawdzie ciekawe przyrodniczo, lecz słabo do tego przygotowane technicznie dukty leśne (fot. 10 i 11) i łąki (fot. 12) lub drogi o małym natężeniu ruchu pojazdów (fot. 13 i 14). Zamieszczone obok zdjęcia przedstawiają szlaki rowerowe na terenie Nadbużańskiego Parku Krajobrazowego.



Fot.10. Szlak rowerowy prowadzony po nawierzchni gruntowej, ulepszonej tłuczniem



Fot.11. Szlak rowerowy na piaszczystym dukcie leśnym



Fot. 12. Odcinek szlaku rowerowego po łąkach nadbużańskich



Fot.13. Wykorzystanie lokalnej drogi asfaltowej jako trasy szlaku rowerowego



Fot.14. Odcinek szlaku rowerowego po drodze łączącej Łazy z Brzużą

⁴ Oficjalna strona koordynatorów EuroVelo w Polsce, www.eurovelo.org.pl

⁵ „Gościńiec”, PTTK 2003, nr 10

Przez Polskę będzie przebiegać 6 odcinków tras EuroVelo (rys. 2):

1. EuroVelo 2 Capitals Route: Galway (Irlandia) – Moskwa (Rosja) 5500 kilometrów, obejmująca w Polsce województwa: lubuskie, wielkopolskie, kujawsko-pomorskie, mazowieckie, lubelskie podlaskie – około 1190 kilometrów.
2. EuroVelo 4 Central Europe Route: Roscoff (Francja) – Kijów (Ukraina) 4000 kilometrów, obejmująca w Polsce województwa: śląskie, małopolskie, podkarpackie – około 630 kilometrów.
3. EuroVelo 9 Baltic – Adriatic: Gdańsk (Polska) – Pula (Chorwacja) 1930 kilometrów, obejmująca w Polsce województwa: pomorskie, kujawsko-pomorskie, wielkopolskie, dolnośląskie, opolskie – około 880 kilometrów.
4. EuroVelo 10 Baltic Sea Cycle Route: szlak wokół morza Bałtyckiego 7980 kilometrów, obejmująca w Polsce województwa: zachodniopomorskie, pomorskie, warmińsko-mazurskie – około 570 kilometrów.
5. EuroVelo 11 East Europe Route: Nordkapp (Norwegia) – Ateny (Grecja) 5980 kilometrów, obejmująca w Polsce województwa: podlaskie, mazowieckie, świętokrzyskie, małopolskie – około 1100 kilometrów.
6. EuroVelo 13 Iron Curtain Trail: Kirkenes (Norwegia) – Rezovo (Bułgaria) 10 400 kilometrów, obejmująca w Polsce województwa: warmińsko-mazurskie, pomorskie, zachodniopomorskie – około 900 kilometrów.

Pozytywnym przykładem dobrego wytyczenia i oznakowania tras jest odcinek EuroVelo 11 na terenie Suwalszczyzny oraz EuroVelo 4 w województwie śląskim.

Przez północną część Polski przebiega odcinek Międzynarodowej Trasy Rowerowej Euro Route R-1, powstałej z inicjatywy rządu niemieckiego (niezależnie od projektu EuroVelo). Trasa łącząca Boulogne-sur-Mer we Francji oraz St. Petersburg



Rys. 2. Projektowane trasy EuroVelo w Polsce
Źródło: opracowanie własne

w Rosji na terenie Polski przebiega przez Kostrzyn – Bydgoszcz – Elbląg. Głównym koordynatorem przedsięwzięcia było Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze. Trasa oznakowana znakiem R1 jest poprowadzona po malowniczych terenach turystycznych, głównie po nawierzchniach gruntowych. Szlak został wytyczony po już istniejących drogach łączących mniejsze miejscowości, z zapewnieniem łączności z większymi miastami, atrakcjami turystycznymi oraz węzłami komunikacyjnymi (np. w Bydgoszczy)⁶.

W 2012 roku zostało podpisane ponadregionalne porozumienie o utworzeniu sieci szlaków rowerowych łączących wszystkie województwa Polski wschodniej (rys. 3). Całkowita długość tras ma wynosić około 2 tysiące kilometrów i będzie przebiegać przez województwa: lubelskie (ok. 350 km), podkarpackie (ok. 430 km), podlaskie (ok. 590 km), świętokrzyskie (ok. 190 km) i warmińsko-mazurskie (ok. 420 km)⁷.

Głównym celem planowanej inwestycji jest rozwój turystyki regionalnej. Wpływ na przebieg projektowanego szlaku miały aspekty związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, wpływem na środowisko, wpływem na rozwój regionalny, atrakcyjnością turystyczną oraz funkcjonalnością szlaku. Według projektu trasy mają przebiegać po aktualnie istniejących drogach o niskim natężeniu ruchu (poniżej 1000 pojazdów na dobę) lub po nowo wybudowanych, wydzielonych trasach rowerowych. Istotnym czynnikiem wpływającym na przebieg szlaku było zapewnienie połączeń z innymi środkami transportu przy jednoczesnym omijaniu skrzyżowań tras rowerowych z drogami o dużym natężeniu ruchu lub z torami kolejowymi.

Rozpoczęcie budowy systemu szlaków rowerowych planowane jest na rok 2014, a jej zakończenie w roku 2015.



Rys. 3. Trasy Rowerowe Polski wschodniej
Źródło: opracowanie własne

⁶ Europaredweg R-1, www.euroroute-r1.de

⁷ Trasy Rowerowe w Polsce Wschodniej, Program Rozwój Polski Wschodniej, www.polskawschodnia.gov.pl

Wnioski na przyszłość

Magistrale rowerowe spełniają swoją funkcję zarówno w przypadku ruchu rowerowego turystycznego oraz jako trasy codziennego użytku. Najbardziej istotny jest rozwój magistral rowerowych w okolicach większych miejscowości. Magistrale rowerowe powinny zapewniać możliwość komfortowego i bezpiecznego dojazdu do centrum z okolicznych miejscowości, np. w trakcie podróży do pracy lub do szkoły. Z drugiej strony trasy te stanowią drogę wyjazdową dla mieszkańców w celach rekreacyjnych (fot. 15 i 16).



Fot. 15.
Droga wyjazdowa
z miejscowości
Den Ham (Holandia)



Fot. 16.
Droga rowerowa
w Lund z dopuszczeniem
ruchu konnego

Aby uniknąć wysokich kosztów związanych z budową nowych dróg rowerowych, zalecane jest wykorzystywanie aktualnie istniejących dróg o małym natężeniu ruchu pojazdów, które zapewnią bezpieczeństwo podróżującym. Istotne jest wytyczenie szlaków z uwzględnieniem aspektów związanych z bezpieczeństwem, komfortem i estetyką podróży. Równie ważne jest wyraźne oznakowanie szlaków oraz utrzymanie dróg w należytym stanie. Najlepsze dla ruchu rowerowego są drogi o nawierzchni asfaltowej, jednak równie dobrze spełniają tę funkcję dobrze utrzymane drogi o utwardzonej nawierzchni gruntowej.

Literatura

1. *Miasta dla rowerów*, www.rowery.org.pl
2. *EuroVelo, The European Cycle Route Network*, www.eurovelo.org
3. *Postaw na rower. Podręcznik projektowania przyjaznej dla rowerów infrastruktury*, Kraków 1999, C.R.O.W. / ZG PKE.
4. Oficjalna strona koordynatorów EuroVelo w Polsce, www.eurovelo.org.pl
5. „Gościńiec”, PTTK 2003, nr 10
6. *Europaredweg R-1*, www.euroroute-r1.de
7. *Trasy Rowerowe w Polsce Wschodniej, Program Rozwój Polski Wschodniej*, www.polskawschodnia.gov.pl



Fot. 17. Żółty szlak rowerowy na terenach Puszczy Białej



Fot. 18. Zwiedzanie Ferrari na rowerze



Fot. 19. Asfaltowa droga rowerowa w Holandii z dopuszczonym ruchem motorowerowym



Fot. 20. Wydzielona droga rowerowa o czerwonej nawierzchni bitumicznej, Holandia



Fot. 21. Droga rowerowa z nawierzchnią z kostki betonowej, Holandia