

Turystyka rowerowa w regionie Morza Bałtyckiego

Strategie rozwoju regionalnego i najlepsze praktyki z Finlandii, Szwecji, Estonii i Polski



Raport został stworzony przez partnerów projektu "Bike across the Baltic" przez Turku University of Applied Sciences

Interreg
Baltic Sea Region



Co-funded by
the European Union

SMART GREEN MOBILITY
BAB

Partnerzy projektu „Bike Across Baltic”:



BIKELAND

VISIT TURKU ARCHIPELAGO



Spis treści

Wprowadzenie: Turystyka rowerowa wspiera zrównoważoną mobilność i rozwój w regionie	2
Współpraca w rozwoju tras rowerowych i turystyki rowerowej	3
Aktualna sytuacja	3
Dostępność trasy transportem publicznym	4
Zasoby i obowiązki	4
Wykorzystywanie i zbieranie informacji zwrotnych	5
Zezwolenia, regulacje i akceptacja społeczna	5
Kluczem jest współpraca	6
Dobra trasa rowerowa- niezapomniane wrażenia, płynna jazda i usługi przyjazne rowerzystom	7
Unikalne punkty sprzedaży trasy- historie, motywy i malownicze krajobrazy	7
Podział trasy na sekcje	7
Infrastruktura	8
Usługi	12
Komunikacja	15
Transport publiczny: połączenie wewnątrz i między krajami nadbałtyckimi	20

Wprowadzenie: Turystyka rowerowa wspiera zrównoważoną mobilność i rozwój w regionie

Turystyka rowerowa to rozwijający się sektor w Europie. Kraje nadbałtyckie zyskują na popularności wśród turystów szukających aktywnego wypoczynku, w tym rowerzystów, dzięki korzystnym warunkom pogodowym. Choć wiele krajów nadbałtyckich zainwestowało w rozwój tras rowerowych i turystyki w swoim regionie, nadal brakuje międzynarodowej integracji tego sektora. Lokalne trasy powinny być dostosowane do międzynarodowych standardów. Niniejszy przewodnik ma na celu pomoc władzom lokalnym i regionalnym oraz innym twórcom tras rowerowych w pełnym wykorzystaniu potencjału turystyki rowerowej w regionie.

Dokument koncentruje się głównie na długodystansowych trasach rowerowych, takich jak EuroVelo, na których rowerzyści spędzają kilka dni. Trasy EuroVelo są uznawane na całym świecie jako produkty turystyki rowerowej, które mogą przyciągać turystów do określonych obszarów. Doskonale rozwinięta trasa EuroVelo jest gwarancją wysokiej jakości doświadczenia rowerowego, dlatego zasady rozwoju EuroVelo można zastosować także do innych tras rowerowych. Funkcjonalne, ciągłe trasy rowerowe w gminach i regionach promują korzystanie z rowerów w codziennej mobilności, służąc również lokalnym mieszkańcom.

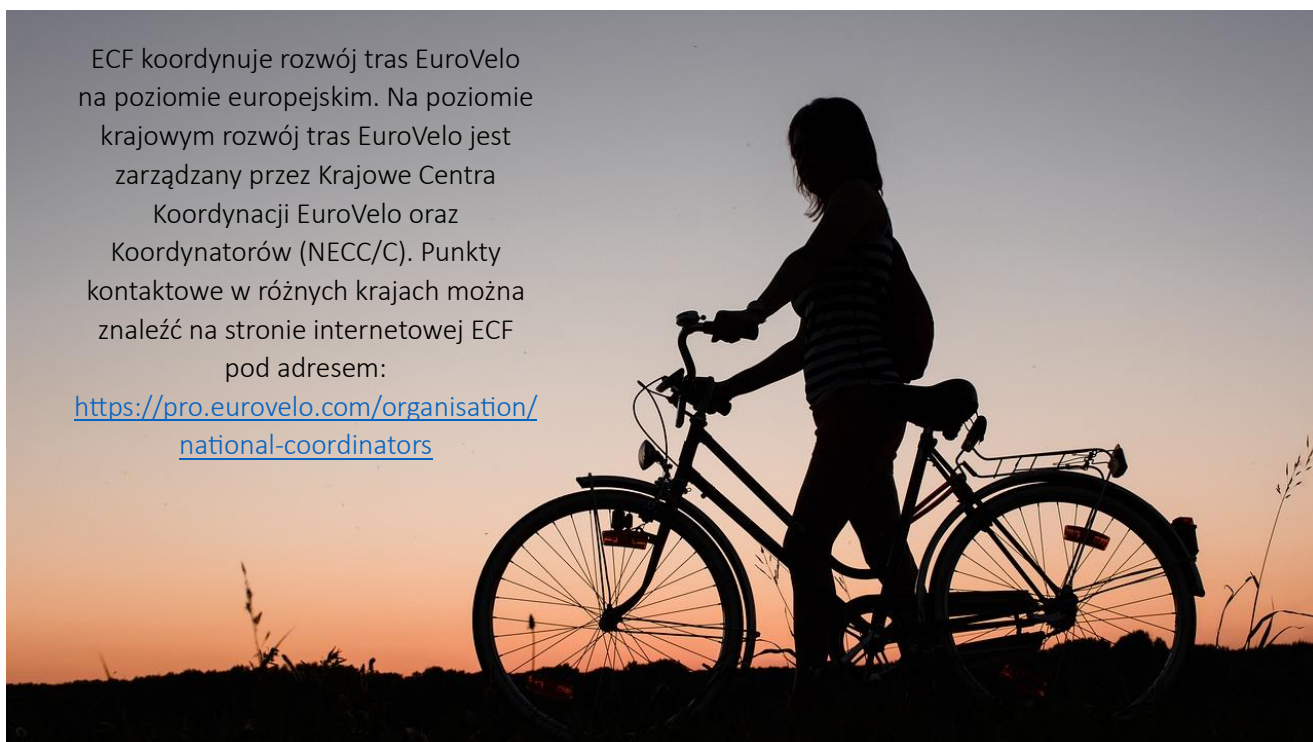
Przewodnik odzwierciedla wytyczne Europejskiego Standardu Certyfikacji (ECS), opracowane dla tras EuroVelo i innych tras rowerowych przez Europejską Federację Cyklistów (ECF). Zgodność z międzynarodowymi standardami w rozwoju regionalnych tras rowerowych może przyciągnąć międzynarodowych turystów, ponieważ gwarantuje wysoką jakość tras i niezbędne usługi. Narzędzie zostało opracowane zgodnie z kryteriami ECF, które można szczegółowo przeanalizować w załączniku. Uwzględniono również szersze aspekty rozwoju tras rowerowych, aby zapewnić praktyczne wskazówki i porady.

Przewodnik zawiera przykłady najlepszych praktyk z regionu Morza Bałtyckiego, ilustrując rozwój tras w różnych obszarach. Rozwój tras traktowany jest holistycznie, od przygotowań, takich jak ocena potencjału regionalnego, odkrywanie atrakcyjnych historii i miejsc w celu stworzenia wyjątkowego doświadczenia rowerowego, po identyfikację odpowiednich osób i organizacji do współpracy. Obejmuje również konkretne porady dotyczące rozwoju długodystansowych tras rowerowych zgodnie z standardami ECF dotyczącymi infrastruktury, usług i komunikacji.

Celem przewodnika jest przedstawienie procesu rozwoju tras rowerowych, od fazy początkowej po przyszłe planowanie i utrzymanie. W cały proces zaangażowanych jest wiele podmiotów, przy czym władze lokalne i regionalne odgrywają kluczową rolę w rozwoju turystyki rowerowej.

ECF koordynuje rozwój tras EuroVelo na poziomie europejskim. Na poziomie krajowym rozwój tras EuroVelo jest zarządzany przez Krajowe Centra Koordynacji EuroVelo oraz Koordynatorów (NECC/C). Punkty kontaktowe w różnych krajach można znaleźć na stronie internetowej ECF pod adresem:

<https://pro.eurovelo.com/organisation/national-coordinators>



Współpraca w rozwoju tras rowerowych i turystyki rowerowej

Niniejszy rozdział koncentruje się na kluczowych kwestiach, które należy uwzględnić przy inicjowaniu rozwoju tras rowerowych. Deweloperzy powinni zyskać przegląd możliwości rowerowych, dostępnych form turystyki opartej na przyrodzie oraz dostępności regionu i planowanej trasy transportem publicznym. Ważne jest także jasne określenie obowiązków różnych władz i podmiotów zaangażowanych w projekt. Wykorzystanie istniejących danych, takich jak opinie dotyczące turystyki i aktywności na świeżym powietrzu, dostarcza cennych informacji o mocnych stronach danego obszaru. Należy również zrozumieć zasady i przepisy wpływające na wdrażanie tras rowerowych oraz zapewnić akceptację społeczną. Dobrze zaprojektowana trasa rowerowa może służyć zarówno turystom, jak i mieszkańcom, pełniąc rolę codziennej ścieżki rowerowej oraz trasy rekreacyjnej. Dlatego rozwój trasy wymaga współpracy różnych podmiotów, co umożliwi stworzenie wysokiej jakości trasy rowerowej, która może z czasem stać się regionalną atrakcją turystyczną.

Dobre praktyki: Rozwój trasy południowego wybrzeża w Skanii w Szwecji

Region Skåne z powodzeniem rozwinął kilka popularnych ścieżek rowerowych w ostatnich latach. Jednym z sukcesów jest trasa rowerowa w Skanii, która została nominowana do tytułu najlepszej ścieżki rowerowej w Europie w 2024 roku.

Trasa South Coast w Skanii, otwarta w 2019 roku, powstała stosunkowo szybko. Lina Jönsson z regionu Skåne podzieliła się swoim doświadczeniem z procesu rozwoju tej najlepszej praktyki. Współpracę z regionem rozpoczęła w 2017 roku, kiedy przeprowadzono wstępne badania trasy.

Niektóre odcinki trasy South Coast biegną równoległe do EuroVelo. Od momentu otwarcia gminy zauważyły wzrost liczby rowerzystów, co jest korzystne zarówno dla turystyki, jak i zdrowia publicznego. Jednym z celów projektu była poprawa zdrowia publicznego.

W Szwecji kluczowym dokumentem dotyczącym rozwoju tras rowerowych jest raport Szwedzkiego Urzędu Transportu (Transportstyrelsen) zatytułowany „Cykkelleder för rekreation och turism”. Zaktualizowany w 2021 roku, dokument ten stanowi podstawę dla rozwoju tras rowerowych w całym kraju i jest istotnym narzędziem w dialogu z gminami. Stworzenie trasy od podstaw zajmuje kilka lat i zależy od wielu czynników, w tym od liczby indywidualnych zarządców dróg, z którymi należy się skontaktować.

Kluczowym elementem sukcesu jest solidne wsparcie polityczne oraz długoterminowe zaangażowanie. Rozwój tras rowerowych to inwestycja długoterminowa, dlatego wszystkie umowy muszą być zawierane na zasadzie długoterminowej, włączając plan utrzymania wszystkich części trasy.

Indywidualni właściciele dróg mogą stanowić zarówno przeszkodę, jak i szansę. Jeśli uda się uzyskać ich wsparcie, może to ułatwić proces, na przykład poprzez szybsze podejmowanie decyzji. Drogi prywatne są często atrakcyjnymi trasami o niskim natężeniu ruchu, ale sprzeciw właściciela może być poważnym problemem, gdyż może mieć nieracjonalnie silną władzę. Obawy związane z „hordami ludzi przed ich domem” są powszechne, a osobiste konflikty z władzami miejskimi mogą również wpływać na projekt. Dlatego uzyskanie akceptacji społecznej jest kluczowe w planowaniu tras rowerowych.

Aktualna sytuacja

Niezależnie od tego, czy dopiero zaczynasz opracowywać pierwszą trasę rowerową w gminie lub regionie, czy aktualizujesz istniejące trasy, niniejszy przewodnik pomoże w planowaniu, wdrażaniu i poprawie jakości trasy. Na początku należy przeprowadzić badanie bazowe dotyczące istniejących tras w okolicy. Może to obejmować

trasy EuroVelo, inne trasy międzynarodowe, trasy regionalne i lokalne, a także ogólne ścieżki rowerowe dla mobilności regionalnej. Warto również uwzględnić inne obiekty zewnętrzne, takie jak szlaki turystyczne, które mogą oferować udogodnienia dla rowerzystów.

Przegląd powinien obejmować mapowanie odpowiedzialnych organizacji zarządzających trasami oraz dostępnych usług i punktów zainteresowania wzdłuż nich. Takie podejście jest korzystne, ponieważ planowaną trasę można zintegrować z istniejącą trasą rowerową lub inną atrakcją, tworząc alternatywne trasy i opcje.

Wyznaczanie tras może odbywać się na różne sposoby. Narzędzia cyfrowe, takie jak mapy ciepłe z aplikacji rowerowych lub aplikacji do uprawiania sportów na świeżym powietrzu, mogą być wykorzystane do identyfikacji popularnych obszarów aktywności na świeżym powietrzu.

Dostępność trasy transportem publicznym

Mapowanie połączeń transportu publicznego oraz ich możliwości jest kluczowe, aby trasa rowerowa była dostępna dla użytkowników. Promowanie zrównoważonych podróży w kontekście turystyki rowerowej wymaga, aby rowerzyści nie musieli korzystać z prywatnego samochodu, aby dotrzeć na trasę. Transport publiczny zapewnia większą elastyczność, umożliwiając na przykład wykorzystanie dłuższych tras jako wycieczek jednodniowych, jeśli transport publiczny jest dostosowany do takich potrzeb.

Dlatego studium bazowe powinno obejmować analizę istniejących połączeń transportu publicznego i ich dostępności w kontekście planowanej trasy. Operatorzy transportu publicznego powinni być poinformowani o nowej trasie rowerowej, co pozwoli im na zapewnienie lub zwiększenie możliwości przewozu rowerów na pokładzie. Najlepsze praktyki z Polski, opisane na stronie 9, oferują wgląd w to, jak transport publiczny może wspierać turystów rowerowych.

Zasoby i obowiązki

Odpowiednie środki na rozwój i utrzymanie trasy są kluczowe dla jej długotrwałości. Uzgodnienie odpowiedzialności za utrzymanie infrastruktury i materiałów komunikacyjnych powinno być dokonane na etapie planowania, aby stworzyć trwałą i wysokiej jakości trasę, która z czasem zyska reputację. Obowiązki związane z utrzymaniem muszą być jasno określone w ramach organizacji, aby uniknąć sytuacji, w których nikt nie ponosi odpowiedzialności z powodu zmian personalnych lub organizacyjnych. Należy również zarezerwować wystarczające fundusze na rozwój i utrzymanie, co pozwoli odpowiedzialnemu personelowi planować i efektywnie wykorzystać zasoby.

Każdy kraj ma różne metody dystrybucji środków na utrzymanie dróg, ale ogólnie rzecz biorąc, wszystkie odpowiednie władze powinny być informowane o rozwoju trasy na wczesnym etapie, aby uniknąć konfliktów związanych z użytkowaniem dróg, oznakowaniem czy innymi kwestiami.

Dłuższe trasy wymagają więcej zasobów. Dlatego warto, aby trasa najpierw funkcjonowała na mniejszą skalę, a następnie była stopniowo rozbudowywana. Można ją także zintegrować z innymi trasami rowerowymi, takimi jak EuroVelo czy inne trasy regionalne, aby zwiększyć jej długość i potencjał użytkowników. Inne atrakcje wzdłuż trasy, takie jak ścieżki turystyczne, możliwości pływania i zabytki, mogą być włączone, tworząc synergii z usługami, takimi jak toalety i miejsca odpoczynku. Takie podejście zostało przedstawione w najlepszej praktyce na stronie 8 – oznakowanie EuroVelo 10 w Finlandii.

Wsparcie finansowe na promowanie jazdy na rowerze jest zazwyczaj dostępne za pośrednictwem funduszy krajowych i unijnych. Europejska Federacja Cyklistów (ECF) zebrała informacje dotyczące poszczególnych krajów we wszystkich 27 krajach UE. Dostęp do bazy danych można uzyskać tutaj <https://www.ecf.com/unlocking-cycle-investments>. Krajowe mechanizmy wsparcia są często powiązane z

krajowymi programami i strategiami rozwoju ruchu rowerowego, mobilności i turystyki. Należy się z nimi zapoznać przed złożeniem wniosku o dofinansowanie projektów rozwojowych.

Wykorzystywanie i zbieranie informacji zwrotnych

Informacje zwrotne stanowią cenne źródło danych, zwłaszcza podczas opracowywania istniejących tras i usług. Można zbierać i konsultować różne rodzaje informacji zwrotnych. Na przykład, jeśli gmina lub region zebrał opinie na temat potrzeb mieszkańców w zakresie zajęć rekreacyjnych lub istniejących usług, mogą one być bardzo przydatne przy projektowaniu tras rowerowych. Organizacje zarządzające miejscami docelowymi (DMO) również mogą dysponować cennymi danymi na temat potrzeb i oczekiwań turystów.

Ustanowienie efektywnego kanału informacji zwrotnej dla trasy rowerowej jest korzystne, ponieważ wspiera przyszły rozwój trasy i zapewnia wgląd w potrzeby dotyczące konserwacji.

Zezwolenia, regulacje i akceptacja społeczna

Długodystansowe trasy rowerowe korzystają z sieci dróg, które są wykorzystywane przez różne typy użytkowników, w tym pojazdy silnikowe i pieszych. Dlatego trasa musi uwzględniać te czynniki i być zgodna z krajowymi przepisami oraz regulacjami. Kluczowe jest określenie, na wczesnym etapie procesu rozwoju, które władze muszą być zaangażowane w planowanie tras rowerowych. Zapewni to zgodność trasy, oznakowania i innych elementów z krajowymi przepisami. W niektórych krajach istnieją już wytyczne dotyczące odpowiednich przepisów i zasad. Jeśli nie są one dostępne, twórcy tras mogą poprosić o ich stworzenie lub opracować własne wytyczne, aby ustanowić krajowe standardy i zasady dotyczące rozwoju tras rowerowych.

Należy także uwzględnić akceptację społeczną. Nawet jeśli trasa jest zgodna z przepisami, może powodować konflikty. Na przykład, jeśli trasa przebiega przez popularne obszary rekreacyjne, pierwotni użytkownicy mogą uznać, że turyści rowerowi wkraczają w ich przestrzeń. Dlatego współpraca, przegląd obecnej sytuacji i dialog z użytkownikami są niezbędne, aby zapewnić płynne korzystanie z trasy i uniknąć nieporozumień z innymi użytkownikami.

Określając optymalny przebieg trasy, należy wziąć pod uwagę sytuacje, w których trasa przecina prywatne drogi i grunty. W takich przypadkach zaangażowanie właścicieli gruntów jest kluczowe, aby zapewnić dostęp do tych obszarów. Zazwyczaj można osiągnąć porozumienie z właścicielami gruntów w sprawie wykorzystania terenu do jazdy na rowerze i oznakowania trasy.

Dobre praktyki: Wykorzystanie prywatnych dróg na trasach turystyki rowerowej w Finlandii

W Finlandii drogi prywatne mogą odgrywać kluczową rolę jako część **tras turystyki rowerowej**, oferując alternatywne ścieżki do usług lub transportu publicznego. Aktualizacja ustawy o drogach prywatnych z 2019 r. przyniosła bardzo potrzebną jasność w zakresie zezwoleń na korzystanie z dróg prywatnych.

Wcześniej koncepcja "regularnego użytkownika" prowadziła do licznych sporów prawnych. Termin ten został jednak usunięty z prawa, a decydującym czynnikiem jest teraz to, czy użytkowanie drogi ma znaczący wpływ na koszty utrzymania. W rezultacie możliwe stało się sprawne tworzenie nowych tras rowerowych na drogach gruntowych i szutrowych. Co ważne, tworzenie nowych tras na drogach prywatnych nie wymaga już specjalnego zezwolenia.

Pomimo tej jasności prawnej, zaleca się konsultowanie z właścicielami prywatnych dróg podczas tworzenia trasy turystyki rowerowej. Takie proaktywne podejście pomaga zapobiegać konfliktom wynikającym z rosnącej liczby rowerzystów. W końcu spotkanie z rozdrażnionym właścicielem gruntu lub niezadowolonym użytkownikiem drogi nie sprzyja przyjemnej jeździe na rowerze. Ostatecznie sukces trasy turystyki rowerowej zależy od wsparcia społeczności i odpowiedzialności społecznej. Czynniki te często przeważają nad ścisłym

przestrzeganiem fińskiego prawa, podkreślając znaczenie współpracy i zrozumienia między wszystkimi zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w rozwój tych tras.

Rola **planisty trasy** jest kluczowa w projektowaniu trasy turystyki rowerowej, która umożliwia turystom płynne poruszanie się, robienie postojów i znajdowanie odpowiednich noclegów — a wszystko to przy jednoczesnym zminimalizowaniu wszelkich zakłóceń lub niedogodności dla lokalnych mieszkańców. Jednak nawet najlepiej ułożone plany mogą napotkać trudności. Gdy pojawiają się problemy, niezbędna staje się komunikacja.

W Finlandii można zwrócić się do władz drogowych i właścicieli nieruchomości wzdłuż trasy — zwłaszcza tych, którzy mają prywatne drogi — w celu rozwiązania wszelkich wyzwań. Komunikacja ta często przybiera formę listów. Do tej pory około 490 zarządców dróg i właścicieli gruntów otrzymało takie listy w związku z publikacją pierwszych 23 tras rowerowych, obejmujących łączną odległość około 5000 kilometrów.

W około 25 przypadkach przebieg trasy został dostosowany na podstawie wniosków właścicieli dróg lub gruntów. Ta elastyczność pozwala na modyfikacje, szczególnie jeśli chodzi o cyfrowe informacje o trasie. Dokonując korekt na mapie cyfrowej, planiści mogą zapewnić, że trasa pozostanie społecznie akceptowalna i harmonijna z lokalną społecznością.

Kluczem jest współpraca

Dobrze zaprojektowana trasa rowerowa to wspólny wysiłek różnych interesariuszy. Podczas gdy **władze publiczne** odgrywają kluczową rolę w inicjowaniu rozwoju tras i przejmowaniu odpowiedzialności za ich utrzymanie, stworzenie prawdziwie funkcjonalnej i atrakcyjnej trasy wymaga współpracy z kilkoma innymi stronami. **Te istotne podmioty obejmują:**

1. **DMO (Destination Marketing Organizations) – regionalne organizacje turystyczne** DMO odgrywają kluczową rolę w marketingu tras rowerowych po ich wdrożeniu, skutecznie promując dostępne usługi dla turystów. Pomagają w identyfikacji najlepszych kanałów przechowywania, dostarczania i rozpowszechniania informacji o trasach, zapewniając efektywną komunikację z różnymi rynkami. Aby zmaksymalizować ich wpływ, DMO powinny być zaangażowane już na etapie planowania, oferując cenne wglądy w oczekiwania rynku..
2. **Dostawcy usług, mieszkańcy i konsultanci ds. planowania tras: Współpraca z lokalnymi usługodawcami, mieszkańcami oraz doświadczonymi konsultantami ds. planowania tras** poprawia jakość trasy rowerowej. Ich wkład jest kluczowy w radzeniu sobie z wyzwaniami oraz wykorzystaniu dostępnych szans. Angażując tych interesariuszy na wczesnym etapie, można proaktywnie zarządzać potencjalnymi problemami i stworzyć bardziej efektywną oraz dostosowaną do potrzeb trasę.
3. **Krajowe agencje promujące jazdę na rowerze i organizacje pozarządowe:** Organizacje te oferują cenne informacje i wsparcie. Ich zaangażowanie pomaga w gromadzeniu i udostępnianiu odpowiednich danych, identyfikowaniu potencjalnych partnerów i zapewnianiu udanej współpracy.



Dobra trasa rowerowa- niezapomniane wrażenia, płynna jazda i usługi przyjazne rowerzystom

Unikalne punkty sprzedaży trasy- historie, motywy i malownicze krajobrazy

Turyści są przyciągani do konkretnych miejsc ze względu na ich unikalne cechy. Aby trasa rowerowa wyróżniała się i przyciągała użytkowników, należy dokładnie przeanalizować, jakie interesujące elementy ma ona do zaoferowania. Mogą to być wciągające historie, doświadczenia tematyczne, lub zapierające dech w piersiach krajobrazy.

Przykładowo, trasa Euro Velo 10 biegnie wzdłuż wybrzeża Morza Bałtyckiego, łącząc stolice Finlandii, Szwecji, Estonii, Łotwy, i Danii, a także kilka miast hanzeatyckich. Obszary wokół Morza Bałtyckiego posiadają wyraźne cechy historyczne i geograficzne. Lokalne trasy mogą pogłębić zrozumienie tych cech przez odwiedzających lub przedstawić zupełnie nowe narracje związane z trasą.

Storification - podejście do projektowania usług oparte na opowieściach- może znacznie poprawić ogólne wrażenia z trasy, stworzyć wartość i sprawić, że usługa stanie się bardziej zapadająca w pamięć dla rowerzystów. Wplatając angażujące historie w trasę, możemy wywoływać emocje i nawiązywać głębsze połączenia między rowerzystami a odkrywanymi przez nich miejscami.

Trasa rowerowa to sposób na poprowadzenie rowerzystów do wyjątkowych atrakcji i uczynienie ich bardziej dostępnymi. Podczas gdy trasa służy jako przewodnik po tych unikalnych miejscach, kluczowe jest zapewnienie łatwości nawigacji. Rowerzyści powinni być w stanie cieszyć się jazdą bez obaw o nieciągłości, skrzyżowania, dostępność usług, czy punkty zainteresowania. Odpowiednie oznakowanie i wyraźne oznaczenia są niezbędne, aby zapewnić płynną i przyjemną podróż.

Materiały komunikacyjne powinny dostarczać wystarczających informacji przed rozpoczęciem jazdy, pomagając rowerzystom przygotować się do każdego odcinka trasy. W następnym rozdziale zajmiemy się różnymi aspektami, które należy wziąć pod uwagę, aby zagwarantować płynną jazdę zgodnie ze standardami Europejskiej Federacji Cyklistów (ECF). Aspekty te obejmują infrastrukturę, skuteczną komunikację i podstawowe usługi.

Ponadto przeanalizujemy przypadki najlepszych praktyk z regionu Morza Bałtyckiego, oferując praktyczne przykłady procesu opracowywania tras.

Podział trasy na sekcje

Sieć EuroVelo, opracowana przez Europejską Federację Cyklistów (ECF), oferuje kompleksowy system długodystansowych tras rowerowych przecinających Europę. Trasy te są przeznaczone zarówno dla długodystansowych turystów rowerowych, jak i mieszkańców lokalnych dojeżdżających np. do pracy, zapewniając różnorodne doświadczenia rowerowe. Przyjrzyjmy się kluczowym aspektom tras EuroVelo:

Struktura trasy:

Trasy Euro Velo są podzielone na dzienne odcinki o długości od **15 do 90 kilometrów**, co zapewnia łatwe do pokonania etapy dla rowerzystów, a w razie potrzeby te segmenty mogą być jeszcze krótsze, mierząc od **0,2 do 5 kilometrów**, oferując szczegółowe informacje na temat charakterystyki drogi, natężenia ruchu, jakości nawierzchni, szerokości trasy oraz atrakcyjności krajobrazu, co przynosi korzyści zarówno turystom planującym swoje podróże, jak i twórcom tras analizującym infrastrukturę, usługi oraz komunikację po drodze.

Sekcje dzienne:

Każdy dzienny odcinek rozpoczyna się i kończy w miejscu docelowym, w którym rowerzyści mogą znaleźć niezbędne udogodnienia, takie jak zakwaterowanie, restauracje i usługi transportu publicznego. Odcinki te pozwalają rowerzystom na dostosowanie tempa podróży, odkrywanie lokalnych atrakcji i wygodny odpoczynek każdego dnia.

Sekcje mniejsze:

Mniejsze sekcje zawierają szczegółowe informacje na temat określonych części trasy. Opisują one typy dróg, natężenie ruchu, stan nawierzchni, szerokość i ogólną atrakcyjność otaczającego krajobrazu. Dzielną trasę na mniejsze odcinki, rowerzyści mogą lepiej zaplanować swoje przejażdżki i zrozumieć niuanse każdego segmentu.

Trasy Euro Velo nieustannie ewoluują, niektóre odcinki są w pełni rozwinięte, inne w trakcie opracowywania, a niektóre wciąż znajdują się w fazie planowania. Sieć EuroVelo ma na celu poprawę jakości doświadczeń rowerowych w całej Europie, zachęcając zarówno do rekreacyjnej eksploracji, jak i praktycznych dojazdów do pracy. Więcej szczegółowych informacji na temat Europejskiego Standardu Certyfikacji można znaleźć na stronie https://pro.eurovelo.com/download/document/ECS-Manual-2021_online.pdf.

Infrastruktura

Bezpieczeństwo

Podczas projektowania tras rowerowych najważniejsze jest bezpieczeństwo i dostępność. Oto kilka kwestii, które należy wziąć pod uwagę, aby poprawić wrażenia rowerzystów:

Natężenie ruchu i wahania sezonowe:

Głównym celem jest znalezienie tras o **najmniejszym natężeniu ruchu**. Zapewnia to bezpieczeństwo rowerzystów.

Weź pod uwagę **zmiany sezonowe**- na **niektórych** trasach ruch może być większy w określonych porach roku.

Priorytetem jest bezpieczeństwo poprzez unikanie ruchliwych dróg, gdy tylko jest to możliwe.

Trasy alternatywne:

Zbadaj **alternatywne opcje** dotarcia do usług, transportu publicznego lub innych atrakcji.

Czasami nieco dłuższa trasa może być bezpieczniejsza i przyjemniejsza dla rowerzystów.

Ruch mieszany, a oddzielne drogi rowerowe:

W środowiskach o niskim natężeniu ruchu należy rozważyć umożliwienie rowerzystom dzielenia drogi z innymi pojazdami (ruch mieszany).

Alternatywnym rozwiązaniem jest zapewnienie oddzielnej drogi rowerowej obok bardziej ruchliwych tras. Zapewnia to bezpieczeństwo, ale należy pamiętać, że trasy o mieszanym natężeniu ruchu mogą oferować bardziej atrakcyjne krajobrazy.

Skrzyżowania:

Skrzyżowania stanowią potencjalne zagrożenie dla rowerzystów. Należy ich unikać, gdy tylko jest to możliwe.

Gdy konieczne są przejazdy, należy zapewnić odpowiednie **oznakowanie**, aby bezpiecznie prowadzić rowerzystów.

Jeśli na trasie znajdują się niebezpieczne skrzyżowania, należy uwzględnić je w opisie trasy dla odcinków dziennych lub podrzędnych.

Płynna jazda - ciągłość, nawierzchnia drogi, prowadzenie po trasie, podjazdy i zjazdy

Aby jazda na rowerze była przyjemna, trasa powinna być gładka, a wszelkie niepotrzebne postoje czy obszary wymagające prowadzenia lub przewożenia roweru powinny być unikane. Formacje przyrodnicze, takie jak rzeki, struktury stworzone przez człowieka, takie jak linie kolejowe, czy strefy zakazane, mogą stanowić wyzwanie dla planowania trasy, ponieważ zazwyczaj istniejąca infrastruktura musi zostać wykorzystana do pokonania tych przeszkód. Dlatego przeprowadzenie dokładnego przeglądu potencjalnej trasy pomaga rozpoznać potencjalne przeszkody oraz możliwości ich pokonania, a infrastruktura, umożliwiająca przejazd

rowerzystów przez te obszary, powinna być odpowiednio przygotowana. W przypadku, gdy rowerzysta musi się zatrzymać i zsiąść z roweru, należy to wyraźnie i odpowiednio wcześniej zaznaczyć na oznakowaniu i mapach.

Chociaż niektórzy rowerzyści poszukują wyzwań, typowe długodystansowe trasy rowerowe powinny unikać ekstremalnych podjazdów i zjazdów, przy czym dobrą zasadą jest utrzymywanie metrów przewyższenia dziennego odcinka poniżej 1000 m, ponieważ strome podjazdy mogą wymagać zejścia z roweru, zakłócając płynną jazdę. Ponieważ jazda na rowerze w pagórkowatych warunkach jest trudniejsza, należy to uwzględnić przy planowaniu dziennych odcinków, gdyż trasy na płaskich nawierzchniach mogą być dłuższe niż w trudnym terenie.

Nawierzchnia drogi jest również istotnym elementem, o którym należy poinformować z wyprzedzeniem, aby turysta rowerowy mógł wybrać najlepszy rower do spodziewanych warunków. Na trasach długodystansowych można spodziewać się różnych rodzajów nawierzchni; generalnie powinno być możliwe poruszanie się po nawierzchni drogi podczas lokalnego sezonu rowerowego w normalnych warunkach pogodowych. Zazwyczaj preferowane są drogi utwardzone asfaltem lub innym twardym materiałem, ale można również korzystać z dróg szutrowych, o ile są w dobrym stanie i mają twardą nawierzchnię, co może poprawić atrakcyjność i bezpieczeństwo trasy, gdyż drogi szutrowe często charakteryzują się mniejszym natężeniem ruchu - należy unikać nawierzchni, które nie nadają się do jazdy na rowerze.

Oznakowanie trasy musi być zgodne z krajowymi normami i przepisami, zawierając symbol trasy, taki jak EuroVelo, choć może również zawierać inne symbole i informacje, jeśli są zgodne z normami krajowymi. Ważne jest także cyfrowe oznakowanie, które zyskuje na znaczeniu, więc przewodnik cyfrowy ze ścieżką GPX do pobrania powinien być dostępny na trasach EuroVelo; czasami wystarczą tylko wskazówki cyfrowe, co stwarza więcej możliwości dla tras alternatywnych, wskazując punkty zainteresowania i usługi. Jednakże trasy EuroVelo muszą zawsze posiadać fizyczne oznakowanie.

O czym należy pamiętać podczas planowania trasy i infrastruktury

Trasa bez przeszkód:

Zminimalizowanie niepotrzebnych przystanków lub miejsc, w których rowerzyści muszą prowadzić lub przewozić rowery.

Należy pamiętać o naturalnych formacjach (takich jak rzeki) i strukturach stworzonych przez człowieka (takich jak linie kolejowe), które mogą stanowić wyzwanie.

Efektywne wykorzystanie istniejącej infrastruktury do pokonywania przeszkód.

Wyraźne oznaczenie na drogowskazach i mapach miejsc, w których rowerzyści muszą zsiąść lub zatrzymać się.

Unikaj ekstremalnych podjazdów i zjazdów:

Długodystansowe trasy rowerowe powinny unikać bardzo stromych podjazdów i zjazdów. Dobrym rozwiązaniem jest utrzymywanie dziennego przewyższenia na poziomie poniżej 1000 metrów.

Strome podjazdy mogą wymuszać na rowerzystach konieczność zsiadania z roweru, co zakłóca płynność jazdy. Podczas planowania codziennych odcinków warto uwzględnić pagórkowaty teren – płaskie nawierzchnie umożliwiają pokonanie dłuższych dystansów.

Rozważania dotyczące nawierzchni drogi:

Przekazywanie informacji o nawierzchni z wyprzedzeniem, aby rowerzyści mogli wybrać odpowiednie rowery.

Na trasach długodystansowych mogą występować różne nawierzchnie dróg. Preferowane są drogi utwardzone asfaltem lub innymi twardymi materiałami.

Drogi szutrowe mogą być również używane, jeśli są w dobrym stanie i mają twardą nawierzchnię.

Drogi szutrowe często charakteryzują się mniejszym natężeniem ruchu, co zwiększa zarówno ich atrakcyjność, jak i bezpieczeństwo.

Krajowe normy i przepisy:

Kierunkowskazy muszą być zgodne z **krajowymi standardami i wymogami prawnymi**.

Standardy te zapewniają spójność i przejrzystość dla rowerzystów w różnych krajach.

Symbol trasy i dodatkowe informacje:

Główny drogowskaz (np. symbol trasy Euro Velo) powinien być rozpoznawalny dla rowerzystów.

W razie potrzeby można dołączyć dodatkowe symbole i informacje, o ile są one zgodne z normami krajowymi.

Te dodatkowe znaki mogą podkreślać lokalne atrakcje, usługi lub informacje dotyczące bezpieczeństwa.

Digital Guidance:

Cyfrowe wskazówki stają się coraz ważniejsze dla rowerzystów.

Trasy Euro Velo powinny oferować **ścieżkę GPX do pobrania** za pośrednictwem platform cyfrowych.

Dedykowana **aplikacja mobilna** (taka jak aplikacja Euro Velo) zapewnia przewodniki “krok po kroku” dla określonych tras.

Narzędzia cyfrowe usprawniają nawigację, zapewniają aktualizacje w czasie rzeczywistym i oferują interaktywne funkcje.

Fizyczny drogowskaz:

Chociaż wskazówki cyfrowe są cenne, **fizyczne oznakowanie** pozostaje niezbędne.

Rowerzyści potrzebują widocznych i niezawodnych znaków wzdłuż trasy.

Fizyczne znaki zapewniają bezpieczeństwo, zwłaszcza w obszarach o ograniczonym zasięgu sieci komórkowej.

Dobre praktyki: Oznakowanie Euro Velo 10 w Finlandii

Euro Velo 10 to pierwsza oznakowana część tras dla pojazdów elektrycznych w Finlandii. Proces oznakowania został przeprowadzony wspólnie z Fińską Agencją Infrastruktury Transportowej, Centrum Rozwoju Gospodarczego, Transportu i Środowiska (Centrum ELY) oraz gminami i innymi zainteresowanymi stronami. Proces został wdrożony w trzech etapach, aby wykorzystać wnioski wyciągnięte po drodze. Oznakowanie biegnie obecnie od Vaalimaa na wschodniej granicy do Vaasa na zachodnim wybrzeżu.

Proces ten rozpoczął się jako projekt pilotażowy, w ramach którego oznakowano trasę ze stolicy Helsinek do historycznego miasta Turku. Podobnie jak cała trasa EV 10, ten 257-kilometrowy pas przebiega przez miasta i tereny wiejskie, na różnych typach dróg. Fińska sieć drogowa jest podzielona na trzy kategorie, za które odpowiadają różne władze: autostrady, miejskie sieci uliczne i drogi prywatne. Fińska Agencja Infrastruktury Transportowej jest odpowiedzialna za utrzymanie i rozwój państwowej sieci dróg wraz z regionalnymi centrami ELY. Gminy są odpowiedzialne za miejską sieć ulic, a stowarzyszenia zajmujące się utrzymaniem dróg prywatnych administrują drogami prywatnymi i leśnymi. EV 10 porusza się po drogach sklasyfikowanych we wszystkich trzech kategoriach, więc oznakowanie wymagało współpracy między lokalnym centrum ELY, gminami i prywatnymi stowarzyszeniami utrzymania dróg. Podczas pilotażu ustalono dobre praktyki dotyczące działania na

drogach prywatnych. Pilotaż został zainicjowany przez Agencję Infrastruktury Transportowej, która również zarządzała projektem. Oznakowanie zostało wdrożone przez lokalne centra ELY. Gminy położone wzdłuż trasy były już zaangażowane w projekt pilotażowy, ale nie w takim stopniu jak w drugim i trzecim etapie.

Pilotaż pokazał, że korzystne jest zaangażowanie gmin i innych zainteresowanych stron, takich jak regionalne i lokalne organizacje turystyczne, na wczesnym etapie planowania przebiegu trasy, ponieważ mają one najlepszą wiedzę na temat lokalnych dróg, zabytków i usług. Ponieważ zaangażowanie interesariuszy nie było tak silne w projekcie pilotażowym, został on oznakowany zgodnie z początkowym przebiegiem Euro Velo. Możliwe jest jednak wprowadzenie niewielkich zmian w przebiegu, które zostały wdrożone w drugim i trzecim etapie dzięki poradom zainteresowanych stron. Dzięki temu lokalne usługi i atrakcje stały się bardziej dostępne, a bezpieczeństwo i wrażenia z jazdy poprawiły się.

Proces oznakowania dotyczył wyłącznie trasy Euro Velo. Lokalne zabytki, usługi lub przystanki transportu publicznego nie zostały uwzględnione w znakach. Uprościło to proces, dając gminom możliwość późniejszego dodania dodatkowych znaków. Gminy mogą dalej rozwijać trasę EV 10 na swoim obszarze, np. poprzez stawianie znaków dla lokalnych atrakcji i usług.

Fińska Agencja Infrastruktury Transportowej opublikowała również podręcznik oznakowania tras Euro Velo w Finlandii. Funkcjonalne instrukcje pomogą w oznakowaniu pozostałych tras Euro Velo w kraju.

Integracja i dostępność lokalnego i krajowego transportu publicznego

Transport publiczny jest integralną częścią infrastruktury i dostępności tras rowerowych. Ta sekcja koncentruje się zarówno na lokalnym, jak i krajowym transporcie publicznym, podczas gdy połączenia międzynarodowe omówiono w innym miejscu (patrz strona 16). Aby trasa była dostępna i atrakcyjna dla turystów, powinna być płynnie połączona z siecią transportu publicznego. Oto kilka kluczowych kwestii:

1. Połączenia transportem publicznym:

Trasa rowerowa powinna być dobrze połączona z lokalnymi i krajowymi usługami transportu publicznego.

Połączenia transportu publicznego powinny umożliwiać transport rowerowy podczas lokalnego sezonu rowerowego.

2. Odcinki dzienne i przystanki transportowe:

Najlepiej byłoby, gdyby dzienne odcinki trasy zaczynały się i kończyły w pobliżu przystanków lub stacji transportu publicznego.

Jeśli nie jest to możliwe, przystanki transportu publicznego powinny być dostępne co najmniej co 150 kilometrów na trasie.

Materiały komunikacyjne powinny zawierać informacje na temat opcji transportu publicznego i możliwości przewozu rowerów.

3. Standardy dostępności:

Dostęp do przystanków i stacji transportu publicznego powinien spełniać te same **standardy dostępności**, co cała trasa.

Rowerzyści powinni mieć możliwość dojechania rowerem do stacji, a konieczność przewożenia rowerów powinna być zminimalizowana.

Integracja transportu publicznego skutecznie poprawia ogólne wrażenia z jazdy na rowerze i zachęca więcej osób do odkrywania trasy przy użyciu zrównoważonych środków transportu.

Dobra praktyka: Letnia rowerowa linia autobusowa w Gdańsku

Od 2021 roku linia rowerowa 612 na trasie Śródmieście SKM- Sobieszewo kursuje w okresie letnim w soboty, niedziele i święta co około 80 minut. Jest to linia przyspieszona, dzięki czemu autobusy zatrzymują się tylko na trzech przystankach: "Śródmieście SKM", "Brama Żuławska" i "Sobieszewo". Na linii 612 można przewieźć do 28 rowerów (do 8 w autobusie i do 20 na przyczepie). Załadunek i rozładunek rowerów na przyczepę odbywa się pod nadzorem kierowcy.

Oferta linii rowerowej 612 skierowana jest przede wszystkim do rowerzystów, ale nie wyklucza to korzystania z niej przez innych mieszkańców. Na Wyspę Sobieszewską można dojechać także liniami 112, 186 i N9. Rowerzyści mają do dyspozycji kilkanaście kilometrów tras rowerowych na Wyspie Sobieszewskiej, skąd mogą kontynuować rowerową wycieczkę trasą Euro Velo 10/13 na Mierzeję Wiślaną, aż do granicy z Rosją.

Na linii 612 obowiązują regularne taryfy. Przewóz rowerów jest bezpłatny. Więcej: <https://www.gdansk.pl/wiadomosci/Ze-Srodmiescia-na-Wyspe-Sobieszewska-od-dzisstartuje-sezonowa-linia-autobusowa-612-dla-rowerow,a,199424>



(zdjęcia: ZTM Gdańsk)

Usługi

Na długodystansowych trasach rowerowych usługi są niezbędne, aby trasa była atrakcyjna dla większej liczby turystów rowerowych. Wiele istniejących usług jest odpowiednich dla rowerzystów, a niewielkie zmiany mogą uczynić je jeszcze bardziej atrakcyjnymi. Ważne jest, aby informować o różnych rodzajach usług na trasie, aby upewnić się, że można je znaleźć i wykorzystać. Turyści rowerowi zwykle nie są jedynymi klientami lub użytkownikami usług, dlatego należy rozważyć synergii między różnymi dostawcami usług, organizacjami itp.

Długodystansowe trasy rowerowe często przebiegają przez miasta, ale także długie odcinki mogą znajdować się na wsi. Szczególnie w skandynawskiej części regionu Morza Bałtyckiego tereny wiejskie są słabo zaludnione.

Zapewnienie zakwaterowania, wyżywienia, konserwacji rowerów i transportu publicznego na takich obszarach może być zatem niemożliwe. Należy o tym wyraźnie poinformować, aby pomóc rowerzystom zaplanować pobyt i spakować niezbędne rzeczy na odcinki z mniejszą liczbą usług.

Zakwaterowanie, jedzenie, napoje i miejsca odpoczynku

Na długodystansowych trasach rowerowych usługi odgrywają kluczową rolę w uatrakcyjnianiu trasy dla szerokiego grona turystów rowerowych. Jasna komunikacja na temat różnych rodzajów usług na trasie zapewnia, że można je znaleźć i skutecznie wykorzystać.

Zakwaterowanie: Dzielne odcinki zazwyczaj rozpoczynają się i kończą w miejscu, w którym dostępne jest zakwaterowanie, a najlepiej także jedzenie i napoje. Zakwaterowanie może być na polu namiotowym, w pensjonacie, hostelu lub innej niedrożej usłudze noclegowej i powinno znajdować się w pobliżu trasy (np. maksymalnie w promieniu 5 kilometrów od niej).

Jedzenie i napoje: Ponieważ rowerzyści zużywają dużo energii w drodze, jedzenie, woda pitna i inne napoje oraz miejsca odpoczynku powinny być dostępne podczas codziennego odcinka. Może to być np. sklep, kawiarnia, kiosk lub restauracja. W słabo zaludnionych obszarach warto rozważyć różne rodzaje rozwiązań, takich jak samoobsługa w celu zapewnienia przekąsek i napojów, a nawet sprzętu do konserwacji rowerów.

Opcje z możliwością rezerwacji: Usługi można również dostosować do opcji wakacji rowerowych z możliwością rezerwacji. Opcje te mogą obejmować inne działania i usługi, takie jak wypożyczanie rowerów, zwiedzanie lokalnych atrakcji lub inne działania dostępne w regionie. Dostosowanie istniejących doświadczeń dla turystów rowerowych może zwiększyć liczbę odwiedzających lokalne atrakcje.

Konserwacja i wynajem rowerów: Podobnie jak rowerzyści, rowery również potrzebują serwisu na trasie. Najlepiej byłoby, gdyby na każdym dziennym odcinku dostępny był warsztat naprawy rowerów, sklep rowerowy lub opcje samoobsługi w zakresie części zamiennych lub samoobsługowa stacja naprawy rowerów. Inni dostawcy usług mogą również zapewnić podstawowe narzędzia do naprawy rowerów, a części zamienne mogą być uwzględnione w ich usługach. Dostępność tych usług powinna być również wyraźnie komunikowana, aby pomóc turystom w przygotowaniu sprzętu potrzebnego na trasie.

Usługi dodatkowe: Turyści rowerowi mogą korzystać z różnych usług. Usługodawcy, aktywni przedsiębiorcy, stowarzyszenia itp. mogą zaprojektować własne usługi dla turystów rowerowych, aby uzyskać dodatkowy dochód. Rowerzyści mogą potrzebować dodatkowych usług transportu i przechowywania rowerów lub innych rzeczy. Różne usługi związane z turystyką, takie jak przewodnicy, samoobsługa lub pakiety podróże, mogą być dostosowane do potrzeb rowerzystów. Usługi te powinny być przedmiotem burzy mózgów wraz z lokalnymi interesariuszami w celu znalezienia najlepszych rozwiązań dla regionu.

Dodatkowe usługi powinny być wyraźnie komunikowane w materiałach zawierających informacje o trasie i atrakcjach wokół niej. Jest to korzystne zarówno dla turystów podczas planowania podróży, jak i dla usługodawców, ponieważ turyści mogą zarezerwować czas na skorzystanie z dodatkowych usług.



Rysunek 2: Znaki przyjazne dla rowerzystów pokazują turystom rowerowym, że znajdują niezbędne usługi w danej lokalizacji.

Dobra praktyka: Miejsca Przyjazne Rowerzystom na Pomorzu Zachodnim, Polska

Pomorze Zachodnie, jedno z 16 polskich województw, uruchomiło w 2022 r. system "MPR" (Miejsca Przyjazne Rowerzystom), ugruntowując swój status regionu przyjaznego rowerzystom. Ta innowacyjna inicjatywa ma na celu pobudzenie turystyki rowerowej poprzez rekomendowanie miejsc, w których rowerzyści mogą wygodnie przenocować, przechować swój sprzęt i naprawić niezbędny sprzęt. Udział w systemie jest bezpłatny i dobrowolny, a 106 miejsc oznaczonych znakami "MPR" zostało zarekomendowanych turystom rowerowym w 2024 r., Głównie MŚP, miejsca i oferty. Wszystkie można zobaczyć tutaj: <https://rowery.wzp.pl/miejsca>

Miejsca przyjazne rowerzystom mogą otrzymać charakterystyczne oznaczenia, takie jak tabliczki i naklejki, a także zostaną wyróżnione na elektronicznych i papierowych mapach wydawanych przez Województwo Zachodniopomorskie. Odznaka "MPR" i logo Pomorza Zachodniego stanowią gwarancję dla podróżnych, sygnalizując bezpieczne miejsca odpoczynku z zapleczem do przechowywania rowerów, przechowalnią bagażu, drobnymi naprawami i przydatnymi informacjami dla aktywnych turystów.

Pomorze Zachodnie to region, który od lat dba o to, by być przyjaznym dla rowerzystów. Działania te obejmują tworzenie rozległych ścieżek rowerowych (jedną z najważniejszych jest trasa rowerowa EuroVelo 10), organizację imprez rowerowych, dostosowanie transportu do rowerów, a także opracowywanie specjalistycznych map i aplikacji. Specjalnie przygotowane mapy, dostępne na stronie internetowej <https://rowery.wzp.pl/> oraz w aplikacji mobilnej) prezentują trasy i atrakcje oraz wyróżniają obiekty, w których rowerzyści mogą liczyć na dostosowane do ich potrzeb usługi, w tym możliwość wykupienia pojedynczego noclegu. Jest to na przykład odpowiedź na zapotrzebowanie i unikalne potrzeby rowerzystów, którzy często potrzebują tylko krótkiego pobytu podczas podróży, zwłaszcza w popularnych miejscowościach turystycznych.

Niedawno przyjęty Regulamin Systemu Rekomendacji Miejsc Przyjaznych Rowerzystom w województwie zachodniopomorskim określa kryteria dla obiektów noclegowych w kategorii "Obiekty noclegowe". Wymogi obejmują m.in. możliwość noclegu dla co najmniej czterech turystów, bezpieczną i dostępną przechowalnię rowerów i bagażu, bezpłatne udostępnienie narzędzi do podstawowych napraw oraz aktualne informacje o pobliskich serwisach i sklepach rowerowych.

System wykracza poza zakwaterowanie, obejmując kategorie takie jak obiekty gastronomiczne, atrakcje turystyczne, punkty informacji turystycznej oraz inne obiekty handlowe i usługowe. Obiekty te muszą zapewniać udogodnienia przyjazne rowerzystom, takie jak bezpieczny i bezpłatny parking rowerowy, możliwość transportu przyczep rowerowych i niestandardowych rowerów oraz widoczne informacje o pobliskich punktach serwisowych i sklepach rowerowych.

Podstawowym celem Systemu Rekomendacji Miejsc Przyjaznych Rowerzystom jest rozwój i promocja systemu obsługi turystów rowerowych, inspirowanie lokalnych przedsiębiorców do tworzenia oferty przyjaznej rowerzystom, zwiększanie konkurencyjności, wspieranie współpracy i podnoszenie atrakcyjności turystycznej regionu. Obiekty spełniające potrzeby rowerzystów zyskują rekomendację MPR, podlegając systematycznej weryfikacji i dostosowaniu do standardów rynku turystycznego.

Udział w systemie Miejsc Przyjaznych Rowerzystom jest dobrowolny i bezpłatny, a koszty z nim związane pokrywane są z budżetu Województwa Zachodniopomorskiego. Województwo Zachodniopomorskie prowadzi program przy wsparciu Zachodniopomorskiej Izby Turystycznej (DMO).

Szczegółowe informacje i ogłoszenia rekrutacyjne można znaleźć na stronach internetowych www.turystyka.wzp.pl, www.rowery.wzp.pl oraz w mediach społecznościowych regionu. Klip promocyjny: <https://youtu.be/i9E-jWpuk-U>

System MPR jest powiązany z aplikacją, która zapewnia wszystkie informacje potrzebne rowerzystom w regionie. Więcej o aplikacji na stronie 14.

Komunikacja

W poprzedniej sekcji podkreślono już znaczenie właściwej komunikacji na temat trasy. Komunikacja ma kilka celów: działa jako materiał marketingowy, pomaga turystom zaplanować podróż już przed podróżą, przygotowuje ich na różne warunki na trasie i dostarcza informacji o usługach i innych atrakcjach po drodze. Ważne są materiały cyfrowe i drukowane, a także znaki i tablice informacyjne. Służą one rowerzystom na różnych etapach podróży: przy wyborze miejsca docelowego, planowaniu podróży i podczas jazdy na rowerze. Współpraca z dostawcami usług, innymi regionami, DMO itp. jest ważna, aby komunikacja była skuteczna i kompleksowa.

Dobre praktyki: Tworzenie nawigacji z przewodnikiem i audioprzewodników dla rowerzystów

Dla rowerzystów turystycznych skuteczna nawigacja podczas podróży ma kluczowe znaczenie. Niezależnie od tego, czy szukasz najlepszych nawierzchni dróg, malowniczych tras, czy istotnych punktów zainteresowania (POI), takich jak źródła wody i przystanki na jedzenie, posiadanie odpowiednich informacji na wyciągnięcie ręki ma znaczenie. Ponieważ rowerzyści mają różne potrzeby, estońska firma CityBike stworzyła trasy z cyfrowymi przewodnikami, które zawierają wszystkie te szczegóły.

CityBike wyznacza trasy w następujących fazach:

1. Praca z mapą:

- o Zaczynamy od pomysłu na trasę, którą chcemy zaprezentować rowerzystom. Może to być codzienna jazda lub wielodniowa podróż, od leśnych szlaków po łatwe trasy miejskie.
- o Rysujemy trasę na mapie cyfrowej, korzystając z różnych aplikacji mapowych. Kluczowym wynikiem jest plik GPX, który można łatwo udostępnić i przenosić do różnych aplikacji.

2. Rzeczywista jazda w terenie:

- o Podczas gdy planowanie na ekranie komputera jest proste, prawdziwa praca odbywa się podczas jazdy.
- o Preferujemy wprowadzanie poprawek podczas jazdy na rowerze. Korzystając z pliku GPX, pobieramy go jednocześnie do aplikacji Navicup i Garmin Edge 1040.
- o Równoległe działanie dwóch urządzeń zapewnia precyzyjne zbieranie danych. Średnio pokonujemy około 10 km na kilometr mapowania.
- o Podczas przejażdżki robimy objazdy, sprawdzamy alternatywy i dostosowujemy trasę w razie potrzeby.

3. Korekty trasy:

- o Po powrocie do komputera sprawdzamy trasę i wprowadzamy dalsze poprawki.
- o Czasami niektóre trasy nie mają sensu lub nie są wykonalne ze względu na rzeczywiste warunki (ruch drogowy, zamknięcie dróg itp.). W takich przypadkach konieczne może być rozpoczęcie od zera.

4. Dodawanie punktów – atrakcji na trasie, tzw. Places of Interest POI do mapy:

- o Korzystamy z aplikacji Navicup.com, postępując zgodnie ze standardową procedurą operacyjną w celu wstawiania istotnych informacji do naszej mapy cyfrowej.
- o Punkty POI obejmują:
 - **Zabytki:** Zabytki, miejsca historyczne i cuda natury.
 - **Muzea:** Informacje o godzinach otwarcia, ekspozycjach i biletach.
 - **Sklepy:** Sklepy rowerowe, centra naprawcze i inne odpowiednie sklepy.
 - **Udogodnienia:** Publiczne toalety, miejsca odpoczynku i źródła wody.

- **Żywność i napoje:** Kawiarnie, restauracje i sklepy spożywcze.
- Każdy punkt POI może zawierać dodatkowe szczegóły, takie jak zdjęcia, łącza zewnętrzne i alerty.
- W przypadku większych obszarów, wejście na stronę uruchamia informacje dźwiękowe o punktach POI .

Łącząc dokładne planowanie tras, rzeczywiste doświadczenie w jeździe i kompleksowe dane POI, staramy się usprawnić samodzielne podróże rowerzystów.

Komunikacja cyfrowa

Komunikacja cyfrowa odgrywa kluczową rolę, szczególnie w przypadku przyciągania turystów z zagranicy. Strona internetowa trasy rowerowej lub inne platformy cyfrowe powinny zawierać podstawowe informacje o całej trasie i jej codziennych odcinkach. Istotne jest, aby informacje te były dostępne zarówno w języku narodowym, jak i angielskim.

Materiały komunikacji cyfrowej powinny zawierać:

- ogólny opis trasy
- długość trasy
- szacowany czas trwania całego odcinka i odcinków dziennych
- nawierzchnia drogi
- odpowiedni rower
- opis codziennych sekcji
- mapa trasy
- Ślad GPX do pobrania
- Informacje na temat oznakowania trasy
- informacje o zakwaterowaniu i usługach gastronomicznych
- interesujące miejsca
- połączenia transportu publicznego

Informacje powinny być łatwo dostępne i czytelne na smartfonie. Dobre materiały komunikacyjne powinny zawierać również informacje o przydatności trasy dla różnych grup docelowych. Ponadto, informacje o trasie muszą być dokładne i obejmować wszystkie dodatkowe szczegóły, takie jak trudne odcinki czy dostępność.

Kiedy informacje są już dostępne, należy je monitorować i aktualizować w razie potrzeby. Ponoszenie odpowiedzialności za to oraz zapewnienie odpowiednich zasobów jest kluczowe, jeśli trasa ma być atrakcyjna dla turystów rowerowych. Narzędzia komunikacji cyfrowej, takie jak strony internetowe i aplikacje, umożliwiają dzielenie się informacjami o usługach i innych atrakcjach na trasie. Promowanie dodatkowych aspektów trasy może uczynić ją bardziej atrakcyjną, zachęcając turystów do spędzania więcej czasu w regionie. Aby osiągnąć sukces w turystyce rowerowej, komunikacja musi być traktowana poważnie.

Dobra praktyka: Aplikacja Przyjazna Rowerzystom w województwie Zachodniopomorskim, Polska

Wszystko, czego potrzebuje podróżnik na dwóch kółkach, jest teraz dostępne w specjalnej aplikacji uruchomionej przez Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego. Szczegółowe opisy szlaków, atrakcji turystycznych, zabytków i przyrody wzbogacone są o fascynujące retrospekcje fotograficzne i imponujące modele 3D chronionych gatunków zwierząt. Aplikację można pobrać bezpłatnie z Google Play i App Store. Aplikacja promuje regionalną turystykę rowerową, dostosowując się do nacisku regionu na ekologię, zdrowy styl życia i aktywny wypoczynek. Aplikacja, będąca wynikiem wielomiesięcznej pracy, zwiększa wygodę, zainteresowanie i bezpieczeństwo wycieczek rowerowych w całym regionie, oferując setki kilometrów szlaków i kompleksową aplikację mobilną.

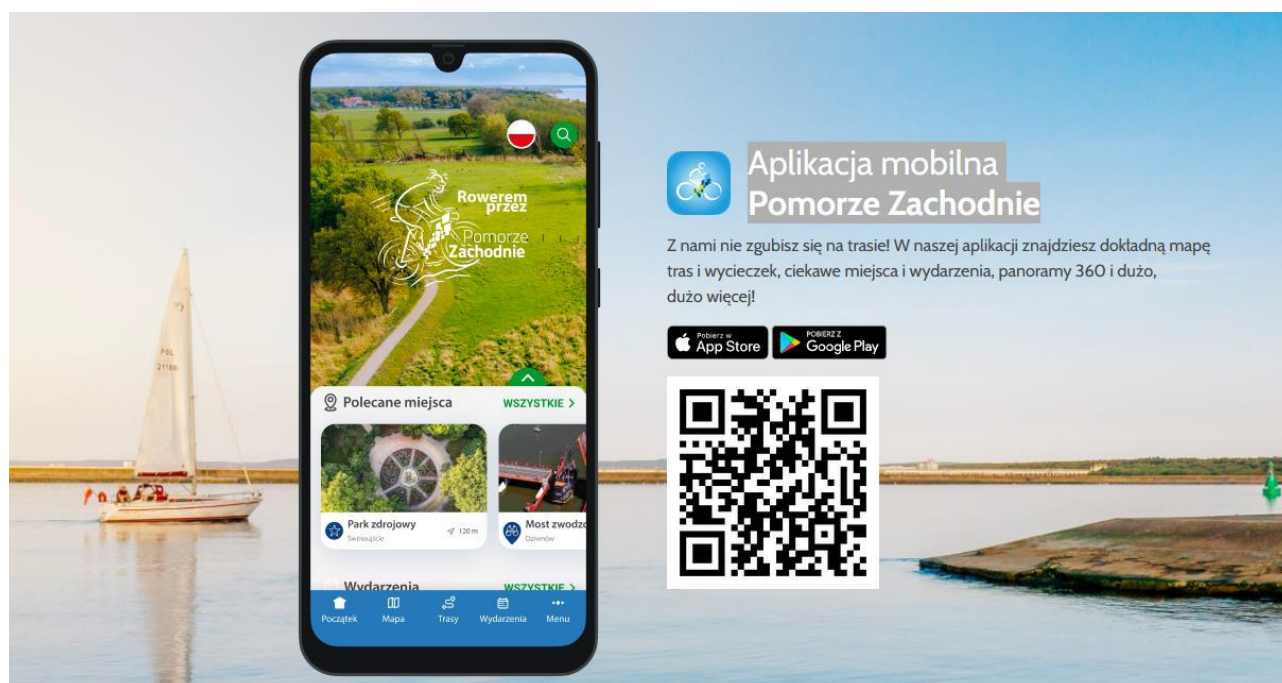
Impulsem do stworzenia tej nowoczesnej aplikacji, zaprojektowanej z myślą o odkrywaniu najpiękniejszych zakątków Pomorza Zachodniego, była długodystansowa trasa rowerowa wokół Jeziora Szczecińskiego. Ta blisko 300-kilometrowa transgraniczna pętla, kolejny projekt promowany przez samorządy - Województwo Zachodniopomorskie i Powiat Greifswaldzki- została na potrzeby aplikacji urzekająco opisana i sfotografowana. Projekt jest stale wzbogacany o nowe miejsca i funkcje, obejmując ponad 1400 km tras. Aplikacja nawiguje po wyznaczonych szlakach i dostarcza informacji wykraczających poza ścieżki, w tym różnych nakładek mapowych i otwartego interfejsu API usługi tras, umożliwiając użytkownikom generowanie własnych tras rowerowych. Aplikacja "Pomorze Zachodnie" to przyjazny dla użytkownika i wielofunkcyjny przewodnik po regionie. Oferuje łatwy dostęp do "polecanych tras", "polecanych miejsc" i nadchodzących wydarzeń, takich jak koncerty, spektakle, wystawy i wydarzenia sportowe.

Elektroniczna mapa wskazuje około 9000 interesujących miejsc (POI), podobnie jak popularne aplikacje nawigacyjne. W tej chwili jest ich 3937, a baza wciąż się powiększa. Aplikacja zwraca uwagę na zabytki, skarby architektury (np. Filharmonia Szczecińska), cuda natury (Jasne Błonia i Park Zdrojowy w Świnoujściu), cuda techniki (np. latarnia morska w Szczecinie), a także atrakcje turystyczne.

Świnoujście czy kolejowa wieża ciśnień w Trzebieży), obiekty sportowe i atrakcje turystyczne. Aplikacja rozpoznaje również miejsca przyjazne rowerzystom w ramach wprowadzonego w 2022 r. systemu rekomendacji MPR i jest otwarta na bieżące zgłoszenia.

Aplikacja wskazuje lokalizacje kempingów, pól namiotowych, stacji kolejowych, punktów informacji turystycznej i innych cennych obiektów podczas podróży. Dodatkowe funkcje obejmują panoramy 3D, podręczną encyklopedię roślin i zwierząt oraz urzekające retrospektywy fotograficzne - archiwalne zdjęcia obiektów i miejsc na trasie. Aplikacja oferuje również gry terenowe, zamieniając smartfon w narzędzie

do odkrywania "Zakątków Przyrody" Wyspy Karsibór, zwiedzania Nowego Warpna (gra dla dzieci) i nie tylko. Aplikacja zawiera audioprzewodnik w języku polskim, niemieckim i angielskim, który zawiera informacje o trasach rowerowych i najciekawszych miejscach na Pomorzu Zachodnim. Opisy przygotowano również w tych trzech językach.



Drukowane tablice komunikacyjne i informacyjne

Rowerzyści wciąż polegają na komunikacji offline, takiej jak drukowane mapy i tablice informacyjne, które pomagają w planowaniu i zrozumieniu całej trasy. Na trasie powinien być dostępny przewodnik lub szczegółowa drukowana mapa. Tablice informacyjne warto umieścić wzdłuż trasy, najlepiej na każdym dziennym odcinku. Na tablicach można umieścić informacje o usługach i atrakcjach, aby były one przydatne dla różnych użytkowników i odwiedzających. Mapy i tablice informacyjne wymagają częstych aktualizacji, dlatego należy jasno określić odpowiedzialność za ich utrzymanie i konserwację. Ponadto, połączenie komunikacji cyfrowej i fizycznej, na przykład poprzez wykorzystanie kodów QR, może być pomocne w udostępnianiu dodatkowych informacji i bieżącym aktualizowaniu danych.

Transport publiczny: połączenie wewnątrz i między krajami nadbałtyckimi

Transport publiczny jest kluczowym elementem turystyki rowerowej. Niezależnie od tego, czy rowerzyści przyjeżdżają z sąsiednich regionów, czy z innych krajów, rower często stanowi tylko część ich podróży. Dlatego połączenia do i z trasy rowerowej powinny być starannie przemyślane i skutecznie komunikowane, aby zapewnić łatwy dostęp do trasy. Opcje transportu publicznego dają rowerzystom więcej możliwości i elastyczności na trasie. Kluczowa jest możliwość przewozu roweru oraz rezerwacja miejsca dla niego, co ułatwia planowanie podróży.

Podkreślenie połączeń z obszarów wiejskich do większych węzłów transportowych może znacznie poprawić ogólne wrażenia z podróży. W regionie Morza Bałtyckiego istnieją doskonałe połączenia między krajami, co stwarza ekscytujące możliwości dla turystów chcących odkrywać wiele krajów na rowerze. Jednak jasna komunikacja na temat połączeń promowych jest niezbędna, aby pomóc turystom w planowaniu podróży. Potrzeby turystów rowerowych można omówić z operatorami promów i portów, aby upewnić się, że są świadomi tej grupy klientów i ich oczekiwań.



Rysunek 3: Przykłady istniejących tras promowych na Morzu Bałtyckim

Dobre praktyki: Planowanie podróży

Kilka krajów nadbałtyckich posiada krajowe i regionalne cyfrowe wyszukiwarki połączeń. W Szwecji Samtrafiken Ab obsługuje Resrobot, narzędzie do planowania podróży, którego celem jest objęcie całego kraju i wszystkich środków transportu publicznego, od pociągów po metro. Celem jest również umożliwienie łączenia, sprzedaży i dystrybucji biletów transportu publicznego w Szwecji. Prace wciąż trwają. Samtrafiken Ab jest własnością publiczną i prywatną.

W Finlandii i Estonii oferta transportu publicznego jest połączona z serwisem Matka.fi, obsługiwanym przez fińską Agencję Transportu i Komunikacji Traficom. Za pomocą serwisu Matka.fi można zaplanować podróż od drzwi do drzwi w Finlandii i Estonii, gdy dostępny jest transport publiczny. Nie obejmuje ona jeszcze wszystkich

operatorów transportu publicznego, ale firmy mogą dodawać swoje usługi. Nie ma możliwości zakupu biletu za pośrednictwem tej usługi.

Obie usługi są dobrymi przykładami ułatwienia transportu krajowego i transgranicznego . Nie mają one jednak jeszcze możliwości przewożenia roweru podczas podróży.