

Ekoturystyka rowerowa w rejonie Bałtyku

Wstęp

U wybrzeży Morza Bałtyckiego leży kilka państw charakteryzujących się tradycyjnie ponadprzeciętnym poziomem znaczenia ruchu rowerowego w zaspokajaniu potrzeb codziennej mobilności i związanym z tym ponadprzeciętnym rozwojem turystyki rowerowej. Dotyczy to szczególnie Danii, południowej Szwecji, Finlandii i północnych Niemiec. W krajach nadbałtyckich, w których znaczenie ruchu rowerowego pozostaje nadal niewielkie, istnieje duży potencjał rozwoju takiej turystyki. Tworzenie odpowiedniej infrastruktury turystyki rowerowej oraz zarządzanie popytem na korzystanie z motoryzacji indywidualnej w cennych przyrodniczo rejonach nadbrzeżnych i położonych blisko cieków wodnych spływających do Morza Bałtyckiego powinno być istotnym elementem troski samorządów lokalnych deklarujących dążenie do zrównoważonego rozwoju lub zobowiązanych do tego zapisami odpowiednich aktów prawnych.

Ekoturystyka i rekreacja rowerowa może się w rejonie Morza Bałtyckiego rozwijać samoistnie. Odpowiednie zrozumienie jej specyfiki i wsparcie ze strony lokalnych samorządów może jednak znacznie przyczynić się do dynamizacji jej rozwoju. Szczególnie znaczenie może mieć tutaj odpowiednia działalność promocyjna i informacyjna, zwłaszcza w powiązaniu z promocją transportu zbiorowego, stanowiącego wraz z transportem rowerowym atrakcyjną alternatywę najbardziej obciążającego środowisko transportu samochodowego. Stąd warte rozpatrzenia są ekoturystyczne produkty klasterowe wiążące się z wykorzystaniem roweru, takie jak produkty oparte o wykorzystanie roweru i kolei, a także statków żeglugi przybrzeżnej i śródlądowej (tramwajów wodnych).

Turystyka rowerowa w obszarach wartościowych przyrodniczo

Istotnym obciążeniem dla środowiska naturalnego powodowanym przez uprawianie turystyki i rekreacji jest obciążenie obszarów wartościowych przyrodniczo, zwłaszcza położonych w pobliżu cieków wodnych i obszarów nadbrzeżnych i przybrzeżnych, przez osoby korzystające ze środków motoryzacji indywidualnej. Prostymi przykładami tego zjawiska są: niszczenie rejonów przyplażowych przez dziko parkujące samochody i kongestia na trasach komunikacyjnych prowadzących nad morze i plaże Półwyspu Helskiego w pogodne weekendy w sezonie wiosenno-letnim.

W związku z tym istotnym elementem działania władz publicznych w zakresie regulowania ruchu turystycznego jest zarządzanie popytem na miejsca do parkowania samochodów oraz odpowiednia działalność w zakresie promocji i edukacji skłaniająca użytkowników samochodów do odpowiedzialnego korzystania z nich oraz do korzystania z alternatywnych, mniej obciążających środowisko sposobów docierania do rejonów

atrakcyjnych turystycznie. Ten postulat ma szczególne znaczenie w rejonach zurbanizowanych położonych nad brzegiem morza i w pobliżu cieków wodnych.

Doświadczenia miast realizujących w praktyce zasady zrównoważonego rozwoju sugerują, że działania edukacyjno-informacyjne („miękkie”) mają dużo większe znaczenie dla promocji korzystania z przyjaznych dla środowiska sposobów zaspokajania potrzeby mobilności (takich jak rower i transport zbiorowy oraz ich kombinacje), niż działania wiążące się z tworzeniem infrastruktury prowadzącej do ścisłego oddzielenia ruchu rowerowego od innych rodzajów ruchu (zwłaszcza oddzielenia ruchu rowerowego od ruchu pieszego i ruchu kołowego), czyli działania inżynierskie („twarde”). Jest to istotne w świetle powstania już, np. w rejonie Trójmiasta i nad brzegami Zatoki Puckiej, podstawowego zrębu sieci tras rowerowych.



Rys. 1. Schemat układu tras Eurovelo proponowanych przez Europejską Federację Cyklistów.

Źródło: http://www.ecf.com/14_1

Zbudowanie w roku 2006 trasy rowerowej wzdłuż Półwyspu Helskiego z przedłużeniem do Władysławowa, Swarzewa i Pucka w powiązaniu z uruchomieniem możliwości przewozu roweru tramwajami wodnymi między Gdańskiem, Sopotem, Gdynią czy Puckiem z jednej strony, a Helem, Jastarnią i Chałupami z drugiej, udowodniła istnienie znaczącego potencjalnego popytu na docieranie do miejsc atrakcyjnych turystycznie przy pomocy środków alternatywnych wobec samochodu osobowego. Takie produkty turystyki i rekreacji mają dalsze szanse rozwoju w rejonie całego mikroregionu Zatoki Gdańskiej i Zalewu Wiślanego, z perspektywą rozwoju w kierunku Zalewu Kurońskiego, Klajpedy i dalej, generując ruch ekoturystyki rowerowej wokół całego Morza Bałtyckiego po trasie Eurovelo 10.

Rozbudowana sieć tras – niedostatek udogodnień do parkowania rowerów

Elementem infrastruktury, który wymaga poświęcenia szczególnej uwagi, są udogodnienia do strzeżonego parkowania rowerów. Koszty ich budowy i eksploatacji można potencjalnie finansować z opłat za legalne i kar za nielegalne parkowanie samochodów, które powinny być istotnym elementem systemu zarządzania popytem na powierzchnię parkingową w miastach, zwłaszcza nadmorskich. Dowody wniesienia opłaty za miejsce do parkowania samochodu winny zawierać informację, np. następującej treści: „Dziękujemy za sponsorowanie naszego darmowego parkingu rowerowego”, ewentualnie wraz z informacją o lokalizacji takiego parkingu. Doświadczenia holenderskie świadczą o skuteczności tego typu działań prowadzących do korzystnych zmian w podziale modalnym, tj. strukturze środków wykorzystywanych do poruszania się po mieście. Rozmowy z radnymi Sopotu świadczą o gotowości podjęcia podobnych działań przez władze tego miasta.

W miastach dysponujących ciekawym dziedzictwem naturalnym, historycznym i kulturowym rentownymi produktami zrównoważonej ekoturystyki mogą być „tematyczne przejazdy rowerowe z przewodnikiem” (*guided cycling tours*). Produkty takie są oferowane w wielu miastach europejskich. (w internecie łatwo można znaleźć przykłady operatorów takich produktów na stronach, np. Paryża, Monachium, Bremy czy Berlina).

Produkty takie mogą być traktowane jako działania generujące „zielone miejsca pracy”, przyczyniając się do rozwoju lokalnego i wzrostu świadomości ekologicznej przyjezdnych i mieszkańców. Z racji popularności roweru jako środka zaspokajania potrzeby mobilności w „starych nadbałtyckich krajach UE” (szczególnie Danii, północnych landach dawnego RFN i południowej Skandynawii) produkty takie można rozwijać w ramach projektów współpracy transgranicznej. Pomoc w ich opracowywaniu mogą świadczyć organizacje pozarządowe, działające w krajach objętych programem INTERREG. Okręg Wschodniopomorski Polskiego Klubu Ekologicznego zrealizował w 2007 roku finansowany częściowo z funduszy programu INTERREG projekt edukacji ekologicznej, obejmujący również problematykę zrównoważonego rozwoju systemów komunikacyjnych na obszarach zurbanizowanych z wykorzystaniem zaawansowanych produktów e-edukacji i produktów multimedialnych.

Kolejne projekty promocji ekoturystyki i edukacji ekologicznej wykorzystujące naturalne walory Żuław i miast pomorskich realizowane są w ramach prac Zespołu Rowerowego Pomorskiego Stowarzyszenia „Wspólna Europa” pod hasłem „Zielony Rozwój Doliny Dolnej Wisły”.

Ramka 1: Przykładowe produkty rowerowej turystyki miejskiej**1. Mike's Bike Tours (Monachium)**

4 godzinny przejazd po Monachium na rowerze (organizowany przez firmę Mike's Bike Tours od 1995 roku) kosztuje 24 euro od osoby. Spotkania amatorów takiego produktu turystycznego organizowane są pod ratuszem, pierwsze 15 minut przejazdu przeznaczone jest na dobór odpowiednich rowerów oraz omówienie historii miasta i interesujących obiektów znajdujących się na pobliskim placu. Grupy liczą od 16 do 25 osób; w przypadku rezerwacji z wyprzedzeniem firma oferuje rabaty. (por. <http://www.mikesbiketours.com/biketours.html>)

2. „Tematyczne” przejazdy rowerowe oferowane przez „Roue Libre” w Paryżu

Firma „Roue Libre” zajmująca się wynajmem rowerów w Paryżu oferuje przyjeźdnym szeroką gamę przejazdów „tematycznych” wybieranych przez turystów w zależności od profilu indywidualnych zainteresowań. Ich lista podana jest poniżej:

Paryż feministyczny – przejazd śladami sławnych kobiet, które wywarły wpływ na historię Francji i jej stolicy.

Da Vinci bike – miejsca w Paryżu, mity i fakty wiążące się z treścią książki „Kod Leonarda Da Vinci”.

Paryż odkryć naukowych – przejazd śladami uczonych, ich laboratoriów i doświadczeń, stanowiących często kamienie milowe historii nauki (rower, jak wiadomo, był ulubionym pojazdem małżeństwa Marii i Piotra Curie).

Paryż szlaków nadwodnych – przejazd brzegami Sekwany z odwiedzeniem jej dopływów, portów, nabrzeży, wysp, mostów, kanałów.

Paryż tajemnic – objechanie miejsc, stanowiących źródło inspiracji masowej wyobraźni i mitów dotyczących miasta uważanego przez wielu za „stolicę świata”.

Paryż – warsztaty artystów – przejazd śladami znanych i nieznanymi artystów, miejsc związanych z ich życiem i twórczością, miejsc stanowiących dla nich źródło inspiracji.

Paryż średniowiecza – przejazd wąskimi, ciemnymi uliczkami miasta świateł, nocny przejazd szlakiem królów, alchemików i mitycznych postaci wieków średnich.

Paryż luksusu i mody – przejazd między eleganckimi sklepami oferującymi luksusową biżuterię i suknie wieczorowe; ciekawa mieszanka innowacji i tradycji

Paryż dla smakoszy – szansa poznania najlepszych tradycji paryskiej gastronomii.

Wszystkie przejazdy odbywają się z licencjonowanym, doświadczonym przewodnikiem. Opłata za wycieczkę obejmuje wynajęcie roweru i akcesoriów: kasków, bagażników i zamków chroniących przed kradzieżą. Jej wysokość dla dorosłych wynosi 25 euro, dla uczestników korzystających z własnego roweru 15 euro, młodzież do 26 lat płaci 20 euro.

(por.: <http://www.rouelibre.fr/balades-guidees.php>)

Dane na temat struktury wykorzystania środków transportu przez turystów odwiedzających Gdańsk w roku 2005 mówią, że mimo braku znaczących działań promocyjnych (z wyjątkiem skromnej informacji o sieci dróg rowerowych na stronie internetowej Gdańska) już 6,5% turystów zwiedzających miasto wykorzystuje w tym celu rower. Podjęcie odpowiednio skoordynowanych działań ze strony odpowiednich komórek organizacyjnych miasta lub organizacji zajmujących się promocją turystyki może zaowocować znacznym wzrostem tego wskaźnika z korzyścią dla przyjezdnych i stanu środowiska naturalnego.

Istotną barierą mentalności niektórych decydentów popierających rozwój infrastruktury rowerowej w postaci wydzielonych od ruchu samochodowego tras rowerowych jest przyjmowane przez nich, choć rzadko jawnie werbalizowane założenie, że rowerzyści powinni poruszać się wyłącznie po drogach rowerowych. Jest to niezgodne z praktyką w miastach realizujących prawdziwie zrównoważony system rozwoju komunikacji miejskiej. Takie założenie może prowadzić do niepotrzebnego marnotrawstwa środków i wywoływać dysonans poznawczy, a nawet przyczynić się do wypadków drogowych wśród turystów rowerowych, przybywających ze Skandynawii czy RFN, przyzwyczajonych do korzystania w wielu przypadkach z dróg rowerowych wygospodarowanych z jezdnii lub korzystania z jezdni ulic uspokojonego ruchu wspólnie z ruchem samochodowym. Stanowi to kolejną przesłankę zwrócenia większej uwagi na działania informacyjno – wyjaśniające w środowisku lokalnych ekspertów bezpieczeństwa ruchu drogowego, dziennikarzy piszących o problemach bezpieczeństwa ruchu drogowego i samych kierowców.

Rozwój turystyki i komunikacji rowerowej w rejonie Tczewa i dolnej Wisły

Charakterystyka struktury urbanistycznej Tczewa oraz realizacja w ostatnich latach szeregu elementów infrastruktury umożliwia wprowadzenie korzystnych zmian redukujących zależność mieszkańców od motoryzacji indywidualnej oraz rozwój turystyki i komunikacji rowerowej, a także wypromowanie Tczewa jako wzorcowego miasta nowoczesnej polityki komunikacyjnej zgodnej z interesem mieszkańców oraz zaleceniami Unii Europejskiej.

Skrótowe sformułowanie misji miasta: „Z Tczewa wszędzie blisko” – można uzupełnić – „W Tczewie wszędzie blisko”. Tczew jest potencjalnie bardzo dobrym (jeśli nie najlepszym) miastem Polski, w którym można będzie znaleźć praktyczne argumenty na rzecz tezy, że „miasto przyjazne dla rowerów jest miastem przyjaznym dla mieszkańców”. (por. audyt jakości polityki rowerowej opracowany w ramach programu BYPAD–Bicycle Policy Audit Europejskiej Federacji Cyklistów).

Argumenty na rzecz powyższej tezy są następujące:

- Tczew leży w węzłowym i atrakcyjnym punkcie na mapie turystycznej Pomorza: na trasie projektowanego międzynarodowego szlaku rowerowego prowadzącego z Calais nad Kanałem La Manche, w rejonie, w którym szlak ten rozgałęzia się na 2 szlaki: na wschód przez Malbork i na południe wzdłuż Wisły.
- Tczew charakteryzuje bardzo duża gęstość sieci osiedleńczej. Miasto zamieszkałe przez 61 tys. mieszkańców cechuje bardzo wysoka gęstość zaludnienia – ponad 2 700 mieszkańców na km². Najbardziej odległe punkty sieci osiedleńczej miasta nie leżą od siebie dalej niż 5 km. Jednocześnie żaden punkt miasta nie leży od stacji kolejowej dalej niż 3,5 km. Według danych zamieszczonych w opracowaniu Komisji Europejskiej, pt. „Miasta rowerowe miastami przyszłości” rower jest najszybszym środkiem przemieszczania się w mieście na odległość do 7,5 km. Jeśli zostaną stworzone warunki integracji ruchu rowerowego z koleją, rower wykaże swą przewagę nad samochodem również na dłuższych odcinkach.
- W Tczewie powstało w ostatnich latach szereg tras rowerowych w nowych osiedlach oraz w bezpośredniej bliskości dworca kolejowego. Ponadto na starym mieście Tczewa powstała strefa piesza z pewnym ograniczeniem jej dostępności dla ruchu samochodowego. Umożliwiło to w sposób (przypuszczalnie niezamierzony) stworzenie warunków

ków do korzystania w tej strefie z komunikacji rowerowej z poczuciem bezpieczeństwa nieznanym w większości miast polskich. Wąskie ulice w tym rejonie miasta poza strefą pieszą uniemożliwiają praktycznie rozwijanie przez samochody prędkości konkurencyjnych w stosunku do prędkości rowerzystów i pojazdów transportu publicznego.

- Istniejące w Tczewie różnice wysokości położenia poszczególnych fragmentów miasta dają się stosunkowo dobrze pokonywać gęstą siecią dróg o umiarkowanym nachyleniu, nietrudnym do pokonania przy pomocy współcześnie stosowanych rowerów.
- Ruch tranzytowy odbywający się przez Tczew jest realizowany wzdłuż osi pozostającej na uboczu śródmiejskich obszarów miasta i nie koliduje w zbyt uciążliwym stopniu z ruchem lokalnym.
- W nowych dzielnicach mieszkaniowych szeroko stosowane są ulice osiedlowe traktowane jako „strefa zamieszkania” o uspokojonym ruchu drogowym, umożliwiających swobodny ruch rowerzystom i pieszym.
- Liczba samochodów w przeliczeniu na 1000 mieszkańców osiągnęła już poziom przekraczający 330, co stanowi wskaźnik świadczący o zaawansowanym rozwoju motoryzacji. Nie stwarza to jednak zbyt wielu problemów zakorkowania na bocznych ulicach miasta, z racji również ponadprzeciętnej gęstości sieci ulicznej (260,56 km na 100 km²).
- W Programie strategicznego rozwoju miasta mowa jest o zbyt małej liczbie miejsc parkingowych (2095). Teza ta nie musi być prawdziwa, gdyż „kompaktowy” charakter miasta umożliwić może przy położeniu nacisku na rozwój komunikacji zbiorowej, pieszej i rowerowej, przezwyciężenie tego problemu z korzyścią dla jakości życia i jego atrakcyjności dla przyjezdnych.

Jedno miejsce parkingowe dla samochodu umożliwia zaparkowanie od 6 do 10 rowerów. Wiele miast Unii Europejskiej, dostrzegając problem zużywania przestrzeni miejskiej przez infrastrukturę motoryzacji indywidualnej, stosuje szereg elementów polityki ograniczających dostępność obszarów śródmieścia dla tego rodzaju transportu (np. zakaz parkowania w wybranych strefach miasta przez dłużej niż 3 godziny dziennie, co ogranicza skłonność do korzystania z samochodu i stosowanie innych sposobów zaspokajania potrzeby codziennych dojazdów, takich jak przejazd rowerem lub środkami komunikacji publicznej). Podnosi to poziom bezpieczeństwa drogowego i socjalnego oraz ogranicza emisję zanieczyszczeń i hałas wiążący się nieuchronnie z ruchem samochodowym.

Istnieje więc uzasadnienie wykorzystania cech miasta, które nie są jeszcze postrzegane jako jego szansa (w programie strategicznego rozwoju wymieniane są jako jego słabość) przy pomocy odpowiednio opracowanej polityki komunikacyjnej miasta. Dostępna już w Polsce literatura oraz szeroko zakrojone doświadczenia zagraniczne mówią, że:

- Polityka wdrażania zrównoważonego systemu komunikacji miejskiej a tym samym podnoszenia jakości życia w mieście, powinna składać się z czterech równoważnych filarów: działań na rzecz kształtowania infrastruktury, usług, informacji i komunikacji społecznej.
- Powinna rozpocząć się od audytu – przeglądu jakości całej infrastruktury komunikacyjnej miasta (jezdni, chodników, tras rowerowych, ścieżek osiedlowych i parkowych etc.) z punktu widzenia ich jakości dla niezmotoryzowanych uczestników ruchu oraz ustalenia kierunków ich przekształceń zgodnie z podanymi poniżej zasadami. Przeprowadzony audyt powinien stać się podstawą opracowania „mapy rowerowej” miasta i okolic, zawierającej informacje na temat ulic, na których obowiązuje ograniczenie

prędkości do 30 km/godz., na których zainstalowane są techniczne formy uspokajania ruchu, nachylenie i jego intensywność, lokalizacja punktów serwisowych i parkingów rowerowych itp.

- Powinna zakładać pewną hierarchię problemów komunikacyjnych: trzeba je rozwiązywać z myślą przede wszystkim o pieszych, następnie o rowerzystach i niepełnosprawnych, o użytkownikach transportu zbiorowego, samochodach dostawczych i dopiero w ostatniej kolejności z myślą o użytkownikach środków motoryzacji indywidualnej.

Bardzo duże szanse rozwoju promotorzy ekologicznych, przyjaznych ludności rodzajów transportu przywiązują do integracji ruchu rowerowego i transportu publicznego. Tczew, z racji bardzo dużego znaczenia kolei dla rozwoju miasta, mógłby stać się znaczącym ośrodkiem promocji innowacyjnych (choć już niejednokrotnie sprawdzonych w innych miastach Europy i Ameryki) rozwiązań.

Propozycje multimodalnych „produktów turystycznych”

W początkowym okresie nabywcami „multimodalnych produktów turystycznych” Tczewa i innych miast rejonu Żuław i dolnej Wisły będą głównie mieszkańcy Trójmiasta. W perspektywie, po wypromowaniu systemu *Rower+Pociąg* (Bike and Rail) w skali kraju klientami rynku będą wszyscy mieszkańcy miejscowości mający połączenia kolejowe z Tczewem, zwłaszcza zaś mieszkańcy województwa pomorskiego.

Przykładowym „multimodalnym produktem turystycznym” będzie podróż koleją z rowerem do Tczewa, przejazd historycznym mostem na drugą stronę Wisły, przejazd do Mikoszewa koroną wałów przeciwpowodziowych, przeprawa promem i powrót do Gdańska trasą wzdłuż wydm na Wyspie Sobieszewskiej. Innym atrakcyjnym produktem turystycznym będzie mogła być podróż w kierunku Malborka i dalej - Elbląga i Mierzei Wiślanej. Kolejny wariant może zakładać podróż w kierunku południowym do Gniewa lub zachodnim - do sanktuarium w Lubiszewie.

Projekt rewitalizacji brzegu Wisły w Tczewie (od mostów tczewskich do mostu w Knybawie) powinien przewidywać budowę trasy rowerowej nad brzegiem Wisły.

Realizacja takiej koncepcji wiąże się z koniecznością rozwiązania problemu interpretacji zakazu poruszania się po koronie wałów przeciwpowodziowych oraz budowę tras o odpowiedniej nawierzchni. Innym problemem, którego rozwiązanie powinno być przygotowane przed podjęciem budowy dróg rowerowych na koronie wałów, jest zabezpieczenie przed wjazdem samochodów, np. amatorów wędkarstwa lub jazdy terenowej. Systemy takich zabezpieczeń stanowiących jednocześnie atrakcyjne urozmaicenie otoczenia tras rowerowych podawane są przez Sustrans – brytyjską organizację promocji krajowej sieci dróg rowerowych Wielkiej Brytanii (www.sustrans.org.uk).

Projekt rewitalizacji okolic Bulwaru Nadwiślańskiego oraz waterfrontu powinien więc zakładać wygodne połączenie trasy nadwiślańskiej z dworcem PKP. Wiąże się z tym potrzeba pewnych modyfikacji architektury dworca, m.in. zbudowania pod ścianą schodów pochylni umożliwiających pchanie rowerów pod górę z peronów do korytarza przejścia nad peronami.

W bezpośredniej bliskości dworca powinna powstać, w perspektywie 2-3 letniego okresu realizacji proponowanej strategii, „stacja rowerowa” (por. www.fahrradfreundlich.nrw.de) czyli obiekt obejmujący wypożyczalnię i przechowalnię rowerów, punkt sprzedaży rowerów i części oraz punkt serwisu i napraw rowerów).

Dojazd do Mostu Lisewskiego oraz Bulwaru Nadwiślańskiego mógłby przebiegać, np. ulicą Kolejową (po stronie północno wschodniej dworca PKP), następnie ulicą Łąkową i przekształconą w drogę przyjazną dla rowerów ulicą Za Dworcem tak, by wjazd na Bulwar Nadwiślański odbywał się u podnóża przyczółka mostu kolejowego. Taki układ trasy umożliwiłby prowadzenie ruchu rowerowego w sposób najmniej kolizyjny, a jednocześnie przyczyniłby się do rewitalizacji tych potencjalnie atrakcyjnych, a obecnie zaniedbanych rejonów Tczewa.

Sukces Tczewa jako ośrodka średnio i długodystansowej turystyki rowerowej, korzystającej z walorów krajobrazowych doliny Wisły i Żuław, w istotnej mierze zależy od nawiązania współpracy z koleją i przekonania operatorów kolei regionalnej do wprowadzenia dla rowerzystów szeregu udogodnień zgodnych ze standardami sprawdzonymi już w innych krajach europejskich.

Duże możliwości tworzyć może współpraca operatorów autobusów miejskich oraz regionalnych w rejonie Tczewa i okolic. Zwiększy to napływ potencjalnych pasażerów i przylwycza kierowców do sprawnego obsługiwanie okazjonalnych turystów w sezonie.

Istotnym warunkiem sukcesu tego scenariusza jest stworzenie lokalnej grupy lobbyistów rowerowych korzystających ze standardów technicznych i organizacyjnych opracowanych w związku z realizowanym w Gdańsku Gdańskim Projektem Rowerowym i materiałami informacyjnymi europejskich grup promotorów ruchu rowerowego dostępnych m.in. w Internecie. Taka grupa już w Tczewie funkcjonuje. Pożądane jest jej zasilenie informacją i stworzenie przy zarządzie miasta komórki, która będzie z tą lokalną organizacją współpracować.

Szacowanie korzyści z udogodnień dla ruchu rowerowego

Wielkość korzyści z tworzenia udogodnień dla ruchu rowerowego (tras rowerowych, ale nie tylko tras) zależy od odpowiednich działań o charakterze inżynierskim i od:

- Miejsca ruchu rowerowego w strategii rozwoju infrastruktury komunikacyjnej (traktowanie korzystania z roweru nie tylko jako formy uprawiania sportu czy rekreacji fizycznej, ale pojmowanie go również jako gałęzi transportu).
- Miejsca branej pod uwagę trasy w strategii rozwoju udogodnień długodystansowej turystyki rowerowej i innych gałęzi turystyki i rekreacji rowerowej (rozwój sieci tras rowerowych Eurovelo – zwłaszcza „Trasy bursztynowej” znad Adriatyku do Gdańska, zwłaszcza jej odcinka prowadzącego od Torunia do Gdańska, w znacznej części koroną wałów przeciwpowodziowych Dolnej Wisły).
- Rozwoju udogodnień dla rowerzystów w systemie komunikacji zbiorowej (zwłaszcza kolejowej, lecz również miejskiej)
- Wprowadzenia zgodnych z konstytucyjną zasadą zrównoważonego rozwoju zmian w przepisach ruchu drogowego, a także systemu ich egzekwowania oraz ich promowanie przez odpowiednie działania informacyjne i edukacyjne.

Te wszystkie elementy zależą od stworzenia w Polsce odpowiednio zinstytucjonalizowanego lobby rowerowego o zakresie działalności porównywalnym z ADFC (Allgemeine Deutsche Fahrrad Club.) działającym w RFN. Inne przykłady zrealizowanych inwestycji dotyczących infrastruktury rowerowej i funkcjonujących od jakiegoś czasu stref usług w jej pobliżu to: w Polsce – rejon Trójmiasta oraz Ustronia i Wisły, za granicą – rzeka Dunaj, Nadrenia-Westfalia, Holandia i Dania.

Miejsca pracy wiążące się z funkcjonowaniem atrakcyjnych tras długodystansowej turystyki rowerowej

Atrakcyjna trasa rowerowa, wolna od ruchu samochodowego, biegnąca wzdłuż ciekłu wodnego (tzw. „zielona droga”)¹ powoduje znaczny ruch rowerzystów (najpopularniejsza pieszo-rowerowa trasa w Trójmieście, biegnąca wzdłuż plaży, generuje ruch ok. 300 rowerzystów na godzinę i według niektórych ekspertów wymaga już rozbudowy), co z kolei stwarza możliwość uzyskania korzyści przez powstałe wzdłuż niej:

- **Ogródki gastronomiczne, restauracje i kawiarnie.** Wielkość tych korzyści zależy oczywiście od możliwości dotarcia do danej trasy albo z dzielnic mieszkaniowych, albo z węzłowych punktów transportu zbiorowego (stacji kolejowych). Część rowerów dociera do tej trasy na bagażnikach umieszczonych na dachu samochodów parkujących w jej pobliżu lub haku do holowania przyczep campingowych samochodów. Od niedawna w Gdańsku wprowadzono również możliwość przewożenia rowerów autobusami lub tramwajami. Bierze się pod uwagę montowanie funkcjonalnych (składanych) bagażników do przewozu rowerów na przedniej masce autobusów komunikacji miejskiej.
- **Strzeżone parkingi i wypożyczalnie rowerów.** Takie udogodnienia mogą spowodować zatrudnianie bezrobotnych niemających wysokich kwalifikacji. W wielu miastach Holandii, Nadrenii i Westfalii parkingi i wypożyczalnie traktowane są jako miejsca zatrudnienia „socjalnego”, tworzonego w porozumieniu z lokalnymi organizacjami pozarządowymi. W pobliżu stacji kolejowych finansowane są one niejednokrotnie z opłat parkingowych dla samochodów. Na odwrotcie kart opłat za parkowanie samochodów stosowany jest nadruk: „Dziękujemy za sponsorowanie naszego parkingu rowerowego”, co skłania przyjeżdżających z odległości łatwej do pokonania na rowerze do refleksji na temat sensowności korzystania z samochodu do krótkich przejazdów. Przy wypożyczalniach rowerów świadczą także usługi przewodnicy organizujący „pilotowane przejazdy rowerowe”. Dają one możliwość zatrudnienia przedsiębiorczym młodym ludziom znającym okolicę do zarobienia pieniędzy przy pilotowaniu małych grup rekreacyjnych rowerzystów po ciekawostkach przyrodniczych, architektonicznych lub historycznych okolicy. W Paryżu popularne są przejazdy „trasami tematycznymi” wiążącymi się, np. z biografią ciekawych ludzi lub bohaterów powieści rozgrywających się w tym mieście. (por. Ramka 1)
- **Gospodarstwa agroturystyczne.** Turystyka rowerowa jest elementem sprzyjającym rozwojowi agroturystyki. Warto zwrócić uwagę na fakt, że atrakcyjna trasa rowerowa generuje ruch rowerowy nie tylko na niej samej, ale na sąsiednich elementach infrastruktury komunikacyjnej miasta i okolic. (Jeśli uważamy, że ruch rowerowy może odbywać się tylko po trasach rowerowych, to tak jakbyśmy myśleli, że samochody mogą poruszać się wyłącznie po autostradach).

Inne korzyści z racji rozwoju udogodnień dla rowerzystów

Lista tych korzyści podana jest przez autora norweskiego opracowania pt. „Analizy kosztów – korzyści sieci tras rowerowych i pieszych przy uwzględnieniu zmniejszenia poczucia bezpieczeństwa, wpływu na zdrowie i koszty zewnętrzne ruchu pojazdów mecha-

¹ Por. strona internetowa Europejskiego Stowarzyszenia Zielonych Dróg, www.aevv-egwa.org.

nicznych". Obliczenia dokonane na podstawie warunków występujących w 3 miastach norweskich stanowią podstawę to tezy, że korzyści z inwestycji w sieci tras rowerowych 4–5 krotnie przewyższają koszty. Analizy kosztów i korzyści biorą pod uwagę koszty zmniejszenia poczucia bezpieczeństwa oraz korzyści zdrowotne, jak poprawa kondycji fizycznej, którą zapewnia transport niemotoryzowany. Poza zmniejszeniem kosztów ochrony i poprawy zdrowia przestawienie się z podróży samochodem na przejazd rowerem lub przejście piechotą oznacza redukcję kosztów zewnętrznych (np. zanieczyszczenia powietrza i hałasu) ruchu pojazdów mechanicznych i obniżone koszty parkowania. Takie inwestycje są więc bardziej zyskowne dla społeczeństwa niż inne inwestycje transportowe. Znaczne korzyści pochodzą z redukcji kosztów parkowania, redukcji kosztów wynikających ze zmniejszenia absencji krótkoterminowej oraz redukcji skali innych kosztów zewnętrznych transportu.

Korzyści medialne (promocyjne). Turystyka rowerowa w krajach o wysokim poziomie rozwoju cywilizacyjnego staje się coraz bardziej popularna – umożliwia przewyższenie stresów wiążących się z rozwojem cywilizacji postindustrialnej. Badania kanadyjskie² stwierdzają, że uprawiają ją ludzie o ponadprzeciętnych dochodach, ponadprzeciętnie wykształceni oraz pozostawiający w lokalnej gospodarce więcej pieniędzy niż turyści zmotoryzowani. Organizowanie masowych imprez przyciągających uwagę mediów, jeżeli jest połączone z organizowaniem strzeżonego parkingu rowerowego (np. czynny do drugiej w nocy parking rowerowy w okresie „Jarmarku Dominikańskiego” Gdańsku) umożliwia docieranie dużej liczby młodych ludzi oszczędzających na opłatach transportu zbiorowego i niepowodujących kongestii drogowej po zakończeniu masowego koncertu. Powoduje to wypromowanie wizerunku miasta przyjaznego dla mieszkańców i przyjezdnych, jakim jest każde miasto przyjazne dla rowerzystów i pieszych.

Korzyści wiążące się z kwestiami spójności społecznej. Budowa udogodnień rowerowych, z racji ich prostoty i taniaści umożliwia zaangażowanie lokalnych sił organizacji pozarządowych. Niskie koszty poruszania się rowerem w skali lokalnej umożliwiają zwiększenie liczby interakcji społecznych, co podnosi bezpieczeństwo socjalne i powoduje redukcję zjawisk „wykluczenia społecznego” wiążącego się z rozwojem cywilizacji przemysłowej.

Podsumowując, można stwierdzić, że potencjał rozwojowy ekoturystyki rowerowej w rejonie południowego Bałtyku jest bardzo duży – promocja jej rozwoju może przynieść wiele rozmaitych korzyści mieszkańcom i przyjezdnym. Warto dążyć do tego, by jej rozwój miał charakter integralny i zintegrowany – by wiązał się z całościową strategią rozwoju systemu infrastruktury transportowej i gospodarki turystycznej regionu.

Bibliografia

Miasta rowerowe miastami przyszłości, Komisja Europejska, Bruksela 2000.

Sclensminde K., *Analizy kosztów-korzyści sieci tras rowerowych i pieszych przy uwzględnieniu poczucia braku bezpieczeństwa, wpływu na zdrowie i koszty zewnętrzne ruchu pojazdów mechanicznych*, Referat przedstawiony na kongresie Velocity, Paryż 2003 ar.

Dzika walka o dolary z turystyki rowerowej. Materiały z Kongresu Velocity, Edynburg–Glasgow 2001.

Strony internetowe: www.rowery.org.pl, www.aevv-egwa.org.

² Dzika walka o dolary z turystyki rowerowej. Materiały z Kongresu Velocity Edynburg–Glasgow 2001.