

EuroVelo

Europejski Standard Certyfikacji
dla europejskiej sieci szlaków rowerowych



Wydanie drugie poprawione



Wstęp do wydania polskiego

W wielu publikacjach i dokumentach dotyczących tworzenia infrastruktury rowerowej, autorzy powołują się na *Europejski Standard Certyfikacji dla europejskiej sieci szlaków rowerowych* czyli tzw. „standard EuroVelo”. Ponieważ jednak dokument ten do tej pory nie był dostępny w języku polskim, jego interpretacja była bardzo dowolna, a określenie „standard EuroVelo” - często nadużywane. W efekcie powstająca w Polsce infrastruktura rowerowa nie spełniała nawet podstawowych wymogów tras rowerowych.

W 2017 roku przy Konwencie Marszałków Województw RP powołany został Zespół ds. mobilności rowerowej. Jednym z jego zadań jest standaryzacja i certyfikacja krajowych i regionalnych tras rowerowych. Ponieważ mają one być częścią europejskiej sieci szlaków rowerowych, muszą także spełniać europejskie kryteria. Dlatego jedną z pierwszych decyzji Zespołu było przetłumaczenie na język polski dokumentu *Europejski Standard Certyfikacji dla europejskiej sieci szlaków rowerowych*.

Niniejszy przekład jest autoryzowanym tłumaczeniem drugiego i poprawionego wydania *Europejskiego Standardu Certyfikacji dla europejskiej sieci szlaków rowerowych*. W przypadku rozbieżności między wersjami językowymi wersja angielska ma pierwszeństwo.

Rodzaj kryterium	Spełnia potrzeby...	Musi być spełnione na...
Zasadnicze	Regularnych turystów rowerowych, którzy korzystają z roweru jako głównego środka codziennego transportu i/lub często w celach rekreacyjnych i turystycznych.	100% długości trasy
Ważne	Okazjonalnych turystów rowerowych z niewielkim doświadczeniem oraz o przeciętnym poziomie umiejętności i sprawności, którzy korzystają z roweru do codziennego transportu i/lub odbyli już kilka wycieczek rekreacyjnych.	70% długości trasy
Dodatkowe	Bardziej „wymagających” i „niedoświadczonych” turystów rowerowych, w tym użytkowników rowerów nietypowych, np. kolarzy szosowych, rowerzystów z dziećmi w przyczepkach, na tandemach, na rowerach z napędem ręcznym itd.	Opcjonalnie – zależy od poziomu aspiracji

Jeśli odcinek dzienny albo kilka kolejnych odcinków dziennych spełnia...	Należy to zakomunikować w następujący sposób:
Wszystkie kryteria Zasadnicze, Ważne i Dodatkowe	<i>„Odcinek między [start] a [meta] jest polecany dla wszystkich turystów rowerowych.”</i>
Wszystkie kryteria Zasadnicze i Ważne	<i>„Odcinek między [start] a [meta] jest polecany dla okazjonalnych i regularnych turystów rowerowych.”</i>
Wszystkie kryteria Zasadnicze	<i>„Odcinek między [start] a [meta] jest polecany tylko dla regularnych turystów rowerowych.”</i>

Cele Europejskiego Standardu Certyfikacji:

- Poprawa jakości europejskiej sieci tras rowerowych EuroVelo i innych tras poprzez identyfikację kluczowych braków i motywowanie decydentów do inwestowania w rozwiązania zidentyfikowanych problemów.
- Zapewnienie kontroli jakości, aby zmotywować różne grupy celowe o zróżnicowanym poziomie doświadczenia do korzystania z certyfikowanych tras międzynarodowych.

Definicje:

- EuroVelo – europejska sieć tras rowerowych – zainicjowana przez Europejską Federację Rowerzystów (ECF) w celu stworzenia sieci wysokiej jakości tras rowerowych łączących wszystkie kraje w Europie. Mogą z niej korzystać zarówno rowerzyści długodystansowi jak i lokalni mieszkańcy
- Inspekcja – proces zbierania i oceny danych nt. tras opisany w niniejszym podręczniku. Inspekcja jest zawsze wymagana do certyfikacji tras EuroVelo, ale może być również wykorzystywana poza siecią EuroVelo albo na wczesnym etapie prac w celu zidentyfikowania potrzeb inwestycyjnych.
- Certyfikacja – potwierdzenie, że dana trasa spełnia kryteria określone w Europejskim Standardzie Certyfikacji. Wyłącznie trasy EuroVelo w całości albo ich istotne odcinki (o długości co najmniej 300 km, z jasno określonymi punktami początkowymi i docelowymi, np. głównymi miastami albo atrakcjami turystycznymi) mogą być certyfikowane. Certyfikacja jest ważna przez pięć lat.
- Odcinki dzienne (zazwyczaj pomiędzy 30 a 90 km), odcinki (1 km) – podstawowe jednostki gromadzenia i oceny danych.

Kryteria certyfikacji:

- Kryteria są podzielone na następujące kategorie: infrastruktura, usługi, promocja.
- Dokonano rozróżnienia na podstawie poziomu sprawności, umiejętności, doświadczenia i roweru użytkowników, jak pokazano w tabeli na stronie 4.

Kategoria ruchu na trasie w zależności od prędkości i natężenia ruchu:

• jazda na rowerze w ruchu mieszanym:

	30 km/h albo mniej	31 - 50 km/h	51 - 79 km/h	80 km/h albo więcej
1-500 poj./dzień	bardzo mały	bardzo mały	bardzo mały	mały
501-2 000 poj./dzień	bardzo mały	mały	mały	umiarkowany
2 001-4 000 poj./dzień	mały	umiarkowany	umiarkowany	duży
4 001-10 000 poj./dzień	umiarkowany	duży	duży	bardzo duży
>10 000 poj./dzień	umiarkowany	bardzo duży	bardzo duży	bardzo duży

• pasy ruchu dla rowerów na jezdni albo asfaltowe pobocza:

	30 km/h albo mniej	31 - 50 km/h	51 - 79 km/h	80 km/h albo więcej
1-500 poj./dzień	bardzo mały	bardzo mały	bardzo mały	mały
501-2 000 poj./dzień	bardzo mały	bardzo mały	mały	mały
2 001-4 000 poj./dzień	bardzo mały	bardzo mały	mały	umiarkowany
4 001-10 000 poj./dzień	bardzo mały	mały	umiarkowany	duży
>10 000 poj./dzień	mały	umiarkowany	duży	bardzo duży

Maksymalny udział długości różnych kategorii ruchu w odcinku dziennym w celu spełnienia kryteriów Zasadniczych, Ważnych i Dodatkowych:

	Wolne od ruchu drogowego, drogi dla rowerów itp.	bardzo mały	mały	umiarkowany	duży	bardzo duży
Zasadnicze	brak ograniczeń	brak ograniczeń	brak ograniczeń	brak ograniczeń	maks. 50% odc. dziennego	zakaz
Ważne	brak ograniczeń	brak ograniczeń	brak ograniczeń	maks. 50% odc. dziennego	zakaz	zakaz
Dodatkowe	brak ograniczeń	brak ograniczeń	maks. 50% odc. dziennego	zakaz	zakaz	zakaz

Ciągłość:

- **KRYTERIUM ZASADNICZE:** Trasa nie powinna zawierać żadnych fizycznych przeszkód uniemożliwiających podróżowanie po niej. Wszystkie naturalne (rzeka, klif itp.) albo sztuczne (tory kolejowe, autostrada itp.) bariery powinny być możliwe do pokonania odpowiednią infrastrukturą rowerową (most, prom, tunel itp.). Ponadto nie powinno być żadnych przeszkód prawnych (tj. odcinków, na których podróż z rowerem albo ogólnie wstęp są wzbronione albo wymagają zezwolenia).
- **KRYTERIUM WAŻNE:** Jeśli na trasie znajdują się schody (np. na most), muszą mieć łagodne nachylenie i być wyposażone w rampy do wprowadzania roweru.
- **KRYTERIUM DODATKOWE:** Trasa powinna być wolna od wszelkich zakłóceń (np. schody, stopnie, bramy albo szykany), które uniemożliwiłyby jazdę bardziej „wymagającym” grupom rowerzystów (np. rodzinom z przyczepkami, osobom o ograniczonej sprawności ruchowej itp.). Rowerzyści nie powinni być zmuszani do zsiadania z roweru.

Elementy trasy:

- Odcinki, na których rowerzyści poruszają się po jezdni, są przypisane do jednej z pięciu kategorii ruchu: od bardzo małego do bardzo dużego, zgodnie z tabelami na stronie 6. Odcinki, na których rowerzyści są fizycznie oddzieleni od ruchu pojazdów mechanicznych (drogi dla rowerów, drogi dla rowerów i pieszych itp.), są uważane za wolne od ruchu drogowego.
- Skrzyżowania klasyfikuje się jako bezpieczne, niebezpieczne albo bardzo niebezpieczne, w oparciu o ryzyko i potencjalne skutki wypadku.
- **KRYTERIUM ZASADNICZE:** Trasa nie powinna zawierać żadnych odcinków o bardzo dużym ruchu. Co najwyżej 50% długości odcinka dziennego może zostać zaliczone do kategorii dużego ruchu.
- **KRYTERIUM WAŻNE:** Trasa nie powinna zawierać żadnych odcinków o dużym natężeniu ruchu. Co najwyżej 50% długości odcinka dziennego może zostać zaliczone do kategorii umiarkowanego ruchu. Trasa nie powinna zawierać żadnych skrzyżowań sklasyfikowanych jako bardzo niebezpieczne.
- **KRYTERIUM DODATKOWE:** Trasa nie powinna zawierać żadnych odcinków o umiarkowanym natężeniu ruchu. Co najwyżej 50% długości odcinka dziennego może zostać zaliczone do kategorii małego ruchu. Trasa nie powinna zawierać żadnych skrzyżowań sklasyfikowanych jako niebezpieczne.



Nawierzchnia i szerokość:

- KRYTERIUM ZASADNICZE: Nawierzchnia powinna być odpowiednia dla rowerzystów poruszających się na dowolnym rowerze trekkingowym albo turystycznym w normalnych warunkach pogodowych podczas lokalnego sezonu rowerowego. Powinna być wystarczająco gładka i twarda, aby można było po niej jechać, dlatego powinna być asfaltowa, albo utwardzona innym wytrzymałym materiałem. W wyjątkowych okolicznościach można stosować nawierzchnię nieutwardzoną, ale należy ją ulepszyć.
- KRYTERIUM WAŻNE: Co najmniej 50% każdego dziennego odcinka trasy powinno zapewniać takie warunki jazdy jak dobra nawierzchnia asfaltowa.
- KRYTERIUM DODATKOWE: Nawierzchnia powinna zapewniać takie warunki jazdy, jak wysokiej jakości asfalt. Szerokość trasy powinna umożliwiać płynny ruch rowerów wielośladowych (rowerów z przyczepkami dwukołowymi, rowery z napędem ręcznym itp.) w obu kierunkach.

Nachylenie terenu:

- KRYTERIUM ZASADNICZE: Łączna suma wzniesień lub spadków wysokości na odcinku dziennym nie przekracza 1000 m.
- KRYTERIUM WAŻNE: Łączna suma wzniesień lub spadków wysokości na odcinku dziennym nie przekracza 500 m.
- KRYTERIUM DODATKOWE: Łączna zmiana wysokości (wzniesienia plus spadki) na jakimkolwiek kilometrze trasy nie przekracza 60 m. Nie ma pochyleń zbyt stromych dla żadnej z grup docelowych.



Atrakcyjność:

- KRYTERIUM ZASADNICZE: Na odcinku dziennym znajduje się co najmniej jedna znacząca atrakcja kulturowa albo przyrodnicza. Kryterium to mogą również spełniać bardzo atrakcyjne krajobrazy.
- KRYTERIUM WAŻNE: Nie więcej niż 25% odcinka dziennego może narażać rowerzystów na hałas, pyły, nieprzyjemny zapach albo innego typu uciążliwości środowiska. Na odcinku dziennym znajduje się co najmniej jedna atrakcja związana z tematem głównym albo pobocznym trasy.
- KRYTERIUM DODATKOWE: Nie więcej niż 50% odcinka dziennego może prowadzić przez monotonne otoczenie. Trasa powinna być wolna od zagrożeń społecznych, takich jak np. obawa przed przestępczością na obszarach miejskich albo niebezpieczne sytuacje spowodowane przez zwierzęta.

Oznakowanie:

- KRYTERIUM ZASADNICZE: Trasa powinna być oznakowana zgodnie z odpowiednimi normami krajowymi (jeśli takie istnieją) i wytycznymi EuroVelo (zawsze).
- KRYTERIUM WAŻNE: Nie brakuje oznakowania na głównych skrzyżowaniach. Oznakowanie umożliwia poruszanie się po trasie nocą przy standardowym oświetleniu rowerowym (np. znaki są odblaskowe).
- KRYTERIUM DODATKOWE: Znaki potwierdzające pionowe lub poziome są dostępne po każdym skrzyżowaniu i na długich odcinkach bez skrzyżowań (nie rzadziej niż co 5 km). Znaki zawierające nazwę następnego głównego miasta albo miejsca docelowego i odległość do nich są rozmieszczone nie rzadziej niż co 15 km.

Transport publiczny:

- KRYTERIUM ZASADNICZE: Przewóz rowerów w transporcie publicznym w celu uzyskania dostępu do trasy jest prawnie i fizycznie możliwy co najmniej co 150 km. W trakcie lokalnego sezonu turystyki rowerowej powinny być dostępne co najmniej dwa niezawodne połączenia dziennie, z których każde jest w stanie przewieźć co najmniej dwa zmontowane rowery turystyczne albo trekkingowe.
- KRYTERIUM WAŻNE: Przewóz rowerów w transporcie publicznym w celu uzyskania dostępu do trasy jest prawnie i fizycznie możliwy co najmniej co 75 km. W trakcie lokalnego sezonu turystyki rowerowej powinno być dostępnych co najmniej sześć niezawodnych połączeń dziennie, z których każde jest w stanie przewieźć co najmniej cztery zmontowane rowery turystyczne albo trekkingowe.
- KRYTERIUM DODATKOWE: Przewóz specjalnych rowerów (przyczepki, tandemy, rowery z napędem ręcznym) w transporcie publicznym w celu uzyskania dostępu do trasy jest prawnie i fizycznie możliwy co najmniej co 75 km. W trakcie lokalnego sezonu turystyki rowerowej powinno być dostępnych co najmniej sześć niezawodnych połączeń dziennie, z których każde jest w stanie przewieźć co najmniej cztery zmontowane rowery. Możliwe jest zarezerwowanie miejsca na rower z wyprzedzeniem.
- Dostępność przystanków i dworców transportu publicznego rozpatrywanych dla powyższych kryteriów powinna spełniać kryterium ciągłości na odpowiednim poziomie (np. jeżeli dworzec kolejowy jest rozpatrywany dla kryterium dodatkowego, perony powinny być dostępne za pośrednictwem podjazdów albo wind, nie tylko schodów).



Zakwaterowanie:

- KRYTERIUM ZASADNICZE: Każdy odcinek dzienny powinien mieć zakwaterowanie na podstawowym albo przeciętnym poziomie (hotel turystyczny, kwatera w domu prywatnym, kemping itp.).
- KRYTERIUM WAŻNE: Zakres standardów na odcinku dziennym nie ogranicza się tylko do bardzo podstawowych.
- KRYTERIUM DODATKOWE: Przynajmniej część kwater jest certyfikowana jako przyjazna dla rowerzystów.

Strefy gastronomiczne i odpoczynku:

- KRYTERIUM ZASADNICZE: Jedzenie (np. sklep, kawiarnia, restauracja, automat) i woda pitna na każdym odcinku dziennym.
- KRYTERIUM DODATKOWE: Usługi gastronomiczne i miejsca odpoczynku dostępne co 15 km. Woda pitna dostępna co 15 km.

Usługi rowerowe:

- KRYTERIUM ZASADNICZE: Warsztat naprawy rowerów, sklep rowerowy, automat z częściami zamiennymi albo stacja samoobsługowa na każdym odcinku dziennym.
- KRYTERIUM WAŻNE: Warsztat naprawy rowerów albo rowerowa pomoc drogowa na każdym odcinku dziennym.
- KRYTERIUM DODATKOWE: Warsztat naprawy rowerów i stacje ładowania rowerów elektrycznych na każdym odcinku dziennym.

Oferty turystyki zorganizowanej:

- KRYTERIUM WAŻNE: Każdy odcinek dzienny jest uwzględniony w co najmniej jednej ofercie wakacji rowerowych.



Informacja w Internecie:

- KRYTERIUM ZASADNICZE: Obowiązkowe jest podanie na stronie EuroVelo.com szczegółowych informacji na temat krajowych lub regionalnych odcinków na poziomie krajowym lub regionalnym, w połączeniu z ogólnymi informacjami o całej trasie. Treść krajowych / regionalnych stron internetowych powinna zawierać przynajmniej informacje na temat: trasy (w tym szczegółową mapę), oznakowania, zakwaterowania i transportu publicznego.
- KRYTERIUM WAŻNE: Strony krajowe / regionalne powinny zawierać interaktywne mapy, punkty zainteresowania, bazy danych noclegów, zintegrowane rozkłady jazdy transportu publicznego i ślady GPS trasy.

Informacja drukowana:

- KRYTERIUM ZASADNICZE: Cała trasa powinna być objęta co najmniej jednym przewodnikiem albo mapą trasy (w jednej lub większej liczbie publikacji). Mapa powinna być wystarczająco szczegółowa, aby umożliwiać orientację w terenie.

Informacje na trasie:

- KRYTERIUM WAŻNE: Co najmniej jedna tablica informacyjna albo punkt informacyjny na odcinku dziennym trasy.



Etapy inspekcji:

- Inspekcja powinna być oparta na pracy w terenie i wykonana przez upoważnionych i przeszkolonych ekspertów podróżujących rowerem i dokumentujących wyniki.
- Eksperci powinni korzystać wyłącznie z publicznie dostępnych zasobów (strony internetowe, publiczne bazy danych, drukowane dokumenty itp.) w celu uzupełnienia informacji zebranych w terenie.
- Główne aspekty zebranych informacji powinny być przechowywane w bazie danych EuroVelo.org. Bardziej szczegółowe informacje (jeśli są gromadzone) powinny zostać udostępnione odpowiednim stronom zainteresowanym. Raport certyfikacyjny zostanie opublikowany na stronie internetowej EuroVelo.org.
- Ocena wyników i certyfikacja powinny być zgodne z aktualnymi wytycznymi i najnowszą wersją corocznie aktualizowanego podręcznika, opublikowanego na stronie EuroVelo.org.
- Dane zebrane podczas badania mogą służyć do obliczenia oceny liczbowej. Wyniki mogą służyć do monitorowania postępu prac nad trasą albo porównywania jakości trasy z innymi systemami certyfikacji, takimi jak ADFC-Qualitätsradrouten. Informowanie o wynikach jest opcjonalne.

Transport publiczny jako wyjście awaryjne i alternatywne:

- **TRANSPORT PUBLICZNY JAKO WYJŚCIE AWARYJNE:** Jeżeli co najmniej jedno kryterium zasadnicze nie jest spełnione, ale dany odcinek może zostać zastąpiony przez połączenie komunikacji publicznej spełniające przynajmniej kryterium Ważne, trasa nadal może uzyskać certyfikację, jeżeli informacja o możliwości skorzystania z transportu publicznego została wyraźnie przekazana. Ta wyjątkowa reguła jest ograniczona do łącznej ilości 10% wszystkich certyfikowanych odcinków dziennych trasy.
- **TRANSPORT PUBLICZNY JAKO CZĘŚĆ TRASY:** Jeżeli połączenie transportu publicznego stanowi integralną część trasy (np. prom do przeprawy przez morze), należy również ocenić je według kryteriów transportu publicznego, aby określić poziom certyfikacji odcinka dziennego, ale nie wlicza się to do limitu 10% wszystkich odcinków dziennych.
- **ALTERNATYWNE TRASY:** Potrzeby różnych grup docelowych objętych kryteriami Dodatkowymi można zaspokoić stosując alternatywne trasy (np. jeden wariant trasy dla rowerzystów szosowych i inny dla rodzin z dziećmi). Wszystkie warianty powinny spełniać kryteria Zasadnicze i Ważne, a różnica między wariantami powinna być jasno przedstawiona.



Proces i role:

- Certyfikacja może zostać zainicjowana wyłącznie przez konsorcjum odpowiednich partnerów na trasie (Krajowe Centra Koordynacji EuroVelo albo Koordynatorzy i ich regionalni / krajowi partnerzy). Wniosek powinien jasno wskazywać trasę, a partnerzy powinni zapewnić finansowanie.
- ECF powinna zostać poinformowana o procesie certyfikacji przed jego rozpoczęciem.
- Certyfikacja może zostać wykonana wyłącznie przez ekspertów upoważnionych przez ECF. Lista upoważnionych ekspertów zostanie udostępniona na stronie internetowej EuroVelo.org.
- Po zakończeniu gromadzenia i oceny danych lider konsorcjum powinien złożyć wniosek (zawierający wszystkie istotne informacje) do ECF o wydanie oficjalnego certyfikatu.
- ECF wyda certyfikat dla całej trasy albo dla jej odcinka.
- Okres ważności każdej certyfikacji wynosi pięć lat. W tym okresie członkowie wyżej wymienionego konsorcjum są odpowiedzialni za aktualizację informacji istotnych na poziomie międzynarodowym w bazie danych EuroVelo.org. Po pięciu latach prace terenowe należy powtórzyć.

Przekazywanie informacji:

- Certyfikacja powinna zawierać wyraźne informacje o zasięgu geograficznym trasy.
- Wszystkie strony zainteresowane na trasie mogą odnosić się w swoich przekazach do trasy albo certyfikowanego odcinka w następujący sposób:
 - „EuroVelo [Numer] - [Oficjalna nazwa] jest certyfikowaną trasą o wysokiej jakości należąca do europejskiej sieci tras rowerowych” (cała trasa)
 - „EuroVelo [Numer] - [Oficjalna nazwa] pomiędzy [start] i [meta] jest certyfikowaną trasą o wysokiej jakości należąca do europejskiej sieci tras rowerowych” (odcinek)
- Certyfikacja powinna zawierać wyraźne informacje o warunkach i wskazywać, czy istnieją jakiegokolwiek ograniczenia dotyczące zalecanego wieku, poziomu sprawności albo roweru potrzebnego do przejechania trasy. Ograniczenia te powinny być komunikowane dla każdego odcinka dziennego, jak pokazano w tabeli na stronie 4.
- Aby uzyskać wytyczne komunikacji na temat tras EuroVelo, które nie są jeszcze certyfikowane, należy skonsultować się z EuroVelo.org.
- ECF będzie regularnie aktualizować mapę przeglądową na stronie EuroVelo.com, pokazując, które części sieci są certyfikowane.

Informacje dotyczące publikacji

Wydawca polskiej edycji:

Województwo Śląskie



Autorzy:

Trendscope

Europejska Federacja Rowerzystów (ECF)

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC)

Tłumaczenie na język polski na zlecenie Biura ds. Planowania Przestrzennego,

Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego

Katowice 2018

Konsultacje: Aleksander Buczyński (ECF)

Koordinacja: Aleksander Kopia (UMWŚ)

Projekt: Delyan Todorov

Zdjęcia: Europejska Federacja Rowerzystów viaromeafrancigena.com

Fotografia na str. 2 Krzysztof Zygalski

Pierwsze wydanie niniejszego dokumentu zostało opracowane w ramach projektu Demarrage w 2013 roku.

Druga poprawiona edycja została opracowana w ramach projektu AtlanticOnBike w 2018 r.

Projekt jest współfinansowany przez Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego w ramach programu Interreg Atlantic Area.

Dokument jest również dostępny online: EuroVelo.org