



# Konwent Marszałków Województw RP Pomorskie 2019

**STANOWISKO NR 7/2019  
KONWENTU MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP  
z dnia 7 czerwca 2019 roku  
w sprawie systemu numeracji i zasad oznakowania  
krajowych i regionalnych tras rowerowych**

## **1. Cel**

Stworzenie jednolitego, ogólnopolskiego systemu numeracji krajowych i regionalnych tras rowerowych oznaczanych znakami drogowskazowymi R-4.

## **2. Podstawowe definicje**

**Trasa rowerowa** - ciąg spójnych rozwiązań infrastrukturalnych umożliwiających wygodną i bezpieczną jazdę rowerem: dróg dla rowerów, ciągów pieszo-rowerowych, pasów ruchu dla rowerów, jezdni dróg lokalnych (w tym serwisowych, technicznych, leśnych) o niewielkim natężeniu ruchu samochodowego (zwłaszcza o ruchu uspokojonym przy pomocy urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego). Trasa rowerowa powinna być oznakowana odpowiednimi znakami drogowymi.

**Sieć krajowych korytarzy rowerowych** - to podstawowy układ tras rowerowych krajowych, w tym europejskich, których realizacja jest priorytetowa i kluczowa dla ukształtowania spójnej struktury przestrzennej tras rowerowych w Polsce. Zostały one przedstawione w załączniku do niniejszego stanowiska.

**Dzienny odcinek trasy rowerowej** – to etap dzienny podróży rowerem wynoszący od 30 km do 90 km w zależności od ukształtowania terenu czy też od nasycenia trasy atrakcjami i miastami. Zazwyczaj etap dzienny wynosi ok. 60 km. Początek i koniec etapu dziennego powinien znajdować się na granicy państwa bądź w każdej miejscowości z dostępnymi usługami noclegowymi i gastronomicznymi oraz dworcem kolejowym.



# Konwent Marszałków Województw RP Pomorskie 2019

## 3. Hierarchia tras rowerowych

**Trasa rowerowa europejska (EuroVelo)** – to trasa rowerowa wpisująca się w sieć tras zainicjowanych przez Europejską Federację Cyklistów (ECF) stworzoną w celu połączenia wszystkich państw Europy. Trasa EuroVelo spełnia poniższe kryteria:

- opiera się na istniejących albo przyszłych krajowych bądź regionalnych trasach rowerowych;
- przebiega przez co najmniej dwa państwa,
- ma długość minimum 1000 km,
- posiada potencjał promocyjny – łatwa do wypromowania, rozpoznawalna na świecie tożsamość i nazwa,
- posiada plan realizacyjny (plan projektu, business plan, partnerów),
- oznakowanie jest zgodne z krajowymi wymogami oznakowania, jest ciągłe i obejmuje oba kierunki trasy,
- oznakowanie obejmuje informację o przynależności szlaku do sieci EuroVelo, zgodnie z wytycznymi oznakowania EuroVelo.

Trasom europejskim (EuroVelo), które są elementem tras krajowych zachowuje się numerację zgodną z numeracją europejską, należą do nich: nr 2 (EuroVelo 2), nr 4 (EuroVelo 4), nr 9 (EuroVelo 9), nr 10 (EuroVelo 10), nr 11 (EuroVelo 11), nr 13 (EuroVelo 13)

**Trasa rowerowa krajowa** – to każda trasa rowerowa będąca trasą europejską (Euro Velo) oraz każda inna trasa rowerowa wchodząca w sieć priorytetowych korytarzy rowerowych, spełniająca łącznie poniższe kryteria:

- przebiega przez co najmniej trzy województwa lub dwa województwa i przekracza granicę państwa,
- łączy co najmniej dwa miasta wojewódzkie lub co najmniej jedno miasto wojewódzkie i co najmniej jeden obszar przyrodniczo lub kulturowo cenny (park narodowy, park krajobrazowy, miejsce dziedzictwa kulturowego lub przyrodniczego UNESCO);
- nie rzadziej niż co 150 km umożliwia dostęp do dworca kolejowego z codziennymi połączeniami dalekobieżnymi,
- ma początek i koniec na granicy kraju lub styku z inną trasą krajową, przy czym o ile to możliwe punkty styku na granicy powinny być skorelowane z trasami rowerowymi danego państwa,
- łączy się z co najmniej jedną inną trasą krajową,
- spełnia założenia dotyczące jakości krajowych tras rowerowych.

Trasom rowerowym krajowym nadaje się numerację jedno- lub dwucyfrową (1-99). W związku z dopuszczeniem w wyjątkowych sytuacjach przebiegów równoległych ich numeracja zostaje uzupełniona literami dodawanymi po numerze trasy (np. 31A, 31B itp.). Przebieg równoległy musi zaczynać się i kończyć na styku z przebiegiem zasadniczym bądź na innej trasie krajowej lub na granicy państwa.

Założenia dotyczące jakości tras rowerowych krajowych opisane zostały w punkcie 5.



# Konwent Marszałków Województw RP Pomorskie 2019

**Trasa rowerowa regionalna** - to każda trasa rowerowa spełniająca łącznie poniższe kryteria:

- ma długość minimum 30 km (nie dotyczy tras łączących dwie trasy krajowe),
- łączy się z co najmniej jedną trasą krajową lub z co najmniej dwoma innymi trasami regionalnymi lub łączy się z co najmniej jedną inną trasą regionalną i jednocześnie z granicą państwa (gdzie za granicą trasa jest kontynuowana),
- ma początek i koniec na styku z trasą krajową lub inną trasą regionalną lub z granicą państwa (gdzie za granicą trasa jest kontynuowana); dopuszczalny jest początek lub koniec na stacji kolejowej z regularnymi (codziennymi) połączeniami kolejowymi;

Trasom rowerowym regionalnym nadaje się numerację trzycyfrową (100-899), przy czym każde województwo otrzymuje pulę 50 numerów do wykorzystania. Województwa wykorzystują dostępną pulę numerów tras regionalnych do własnych potrzeb planistycznych, uzgodnień z innymi podmiotami oraz znakowania istniejących odcinków spełniających wymagania określone powyżej.

Dopuszcza się łączenie tras wojewódzkich na podstawie uzgodnień dwustronnych. Pozostają one wówczas trasami regionalnymi. W przypadku wykraczających poza granicę jednego województwa tras tematycznych eksponujących wybitne walory dziedzictwa przyrodniczego (parki narodowe, Światowe Rezerваты Biosfery itp.) lub kulturowego (szlaki charakterystycznej architektury, regiony etnograficzne itp.) rekomenduje się zawarcie takich porozumień - celem zapewnienia warunków do kreowania spójnej marki produktu turystycznego.

W przypadku tras rowerowych regionalnych przekraczających granice województwa numerem właściwym dla niej jest numer województwa, na terenie którego jest dłuższy jej odcinek.

W związku z dopuszczeniem w wyjątkowych sytuacjach przebiegów równoległych ich numeracja zostaje uzupełniona literami dodawanymi po numerze trasy (np. 311A, 311B itp.). Przebieg równoległy musi zaczynać się i kończyć na styku z przebiegiem zasadniczym, na trasie krajowej bądź innej regionalnej lub na granicy państwa.

Podział numerów pomiędzy województwa bazuje na ruchu wskazówek zegara, w formie spirali. Numery od 900 do 999 pozostają wolne i możliwy jest ich inny rozdział.

Założenia dotyczące jakości tras rowerowych regionalnych opisane zostały w punkcie 5.

**Trasa rowerowa lokalna** - to każda pozostała trasa rowerowa o krótkim zasięgu. Trasa lokalna nie musi spełniać wymagań jakościowych. Mogą być łącznikami tras wyższego rzędu czy też stanowić pętle. Trasy lokalne są oznakowywane znakami grupy R-1 i R-3 bądź w inny ustalony przez zarządcę sposób. Jedynie łączniki (kolejowe, do większych miast) tras wyższego rzędu, spełniające kryteria jakościowe dla danej kategorii tras mogą być oznakowane znakami grupy R-4.



## Konwent Marszałków Województw RP Pomorskie 2019



#### 4. Formuła implementacji

##### Nadawanie numeru

Numer trasy nadaje się na etapie ustalenia korytarza (ogólnego przebiegu). Co do zasady numery parzyste nadaje się trasom o przebiegu równoleżnikowym, a nieparzyste – południkowym. Pikietaż tras prowadzi się z zachodu na wschód i od południa na północ. W przypadku tras biegnących wzdłuż rzeki pikietaż prowadzi się zgodnie z jej biegiem – od źródła do ujścia. Numeracja tras krajowych wraz z ich korytarzowym ogólnym przebiegiem jest ustalona i aktualizowana przez Konwent Marszałków.

Wykaz rowerowych tras krajowych z ich numeracją prowadzi Zespół ds. mobilności rowerowej działający przy Konwencie Marszałków Województw RP.

Wykaz rowerowych tras regionalnych z ich numeracją prowadzi Zarząd Województwa.

##### Przebieg ogólny (korytarzowy)

Przebieg tras rowerowych krajowych i regionalnych wraz z ich numerem mogą zostać określone zgodnie z decyzją poszczególnych województw w planach zagospodarowania przestrzennego województw, a ich uszczegółowienie nastąpi w dokumentach planistycznych gmin lub planach realizacyjnych danej trasy.





# Konwent Marszałków Województw RP Pomorskie 2019

## Punkty stykowe na granicach województw

Ustalenie punktów styku tras na granicach regionów należeć będzie do sąsiadujących ze sobą województw. Ponadto w gestii poszczególnych województw będzie również rozpropagowanie inicjatywy tworzenia trasy wśród innych instytucji zaangażowanych w jej tworzenie.

## Marka i nazwa trasy

Proponowany system numeracji nie zastępuje oznakowania tras marką (nazwą, logo) lecz go uzupełnia. Na znaku R-4 mogą być umieszczane znaki graficzne tras (loga, logotypy), ale muszą mieć też nadany numer w celach porządkowych.

## 5. Założenia dotyczące jakości krajowych tras rowerowych<sup>1</sup>

Podczas projektowania nowych odcinków drogi dla rowerów oraz drogi dla rowerów i pieszych mających stanowić odcinki tras krajowych i regionalnych stosuje się warunki techniczne określone w *Wytycznych dla infrastruktury pieszej i rowerowej* Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad<sup>2</sup>.

Nawierzchnia krajowej trasy rowerowej 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. Co najmniej 50% każdego dziennego odcinka trasy powinno zapewniać takie warunki jazdy jak dobra nawierzchnia asfaltowa.

Trasy krajowe powinny być w całości przejezdne każdym dostępnym na rynku rodzajem roweru spełniającego warunki techniczne określone w przepisach prawa (w tym rowerem wielośladowym, poziomym, ciągnącym przyczepkę itp.). Niedopuszczalne są odcinki wymagające pchania (ciągnięcia) czy przenoszenia roweru.

Łączna suma wzniesień lub spadów wysokości na odcinku dziennym nie może przekraczać 1000 m. Ponadto pochylenie podłużnie budowanych dróg dla rowerów nie powinny być większe niż 6%.

W przypadku kiedy rowerzyści na danym odcinku trasy mają poruszać się w ruchu ogólnym po jezdni konieczna jest weryfikacja istniejących natężeń ruchu pojazdów silnikowych. Zgodnie z wymaganiami określonymi dla sieci EuroVelo w przypadku najniższego standardu trasy obowiązują poniższe wymagania co do maksymalnych natężeń pojazdów silnikowych:

<sup>1</sup> Założenia oparto o dokument EuroVelo Europejski Standard Certyfikacji dla europejskiej sieci szlaków rowerowych.

<sup>2</sup> <https://www.gddkia.gov.pl/pl/d/954e6f004eceb18600b352bfe75f275a> (dostęp: 22.01.2019 r.)



## Konwent Marszałków Województw RP Pomorskie 2019

<i>Dopuszczalna prędkość pojazdów</i>	<b>30 km/h albo mniej</b>	<b>31 - 50 km/h</b>	<b>51 - 79 km/h</b>	<b>80 km/h albo więcej</b>
<i>Ilość pojazdów na dobę</i>				
1-500 pojazdów/dzień	bardzo mały <i>dozwolone</i>	bardzo mały <i>dozwolone</i>	bardzo mały <i>dozwolone</i>	Mały <i>dozwolone</i>
501-2 000 pojazdów/dzień	bardzo mały <i>dozwolone</i>	mały <i>dozwolone</i>	mały <i>dozwolone</i>	umiarkowany <i>dozwolone</i>
2 001-4 000 pojazdów/dzień	mały <i>dozwolone</i>	umiarkowany <i>dozwolone</i>	umiarkowany <i>dozwolone</i>	duży <i>dozwolone</i>
4 001-10 000 pojazdów/dzień	umiarkowany <i>dozwolone</i>	duży <i>dozwolone na maks. 50% długości odcinka dziennego</i>	duży <i>dozwolone na maks. 50% długości odcinka dziennego</i>	bardzo duży <i>niedozwolone</i>
>10 000 pojazdów/dzień	umiarkowany <i>dozwolone</i>	bardzo duży <i>niedozwolone</i>	bardzo duży <i>niedozwolone</i>	bardzo duży <i>niedozwolone</i>

Konwent przyjmuje stanowisko wypracowane przez Zespół mobilności rowerowej dot. systemu numeracji i zasad oznakowania krajowych i regionalnych tras rowerowych i zaleca jego stosowanie wszystkim instytucjom planującym i realizującym budowę krajowych i regionalnych tras rowerowych na terenie Rzeczypospolitej Polskiej.

Stanowisko kieruje się do:

Pana Witolda Bańki – Ministra Sportu i Turystyki

Pana Andrzeja Adamczyka – Ministra Infrastruktury

Pana Jacka Potockiego – Prezesa Zarządu Głównego PTTK



# Konwent Marszałków Województw RP Pomorskie 2019

Załącznik: Przebieg i numeracja korytarzy krajowych tras rowerowych



*Struk*

**Mieczysław Struk**  
Przewodniczący Konwentu  
Marszałków Województw