



Polska Agencja Rozwoju Turystyki S.A.
Polish Tourism Development Agency

STRATEGIA ROZWOJU PRODUKTU TURYSTYCZNEGO "WIŚLANA TRASA ROWEROWA" NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

Warszawa, październik 2005 r.

© Copyright 2005 by Polska Agencja Rozwoju Turystyki S.A.,
ul. Stawki 2, 00-193 Warszawa

Strategia rozwoju produktu turystycznego "Wiśłana Trasa Rowerowa" na terenie województwa śląskiego została opracowana przez zespół w składzie:

1. Iwona Majewska
2. Magdalena Ragus
3. Tatiana Telniuk
4. Krystyna Czerniawska

Polska Agencja Rozwoju Turystyki S.A. istnieje na polskim rynku inwestycji turystycznych od 1993 roku. Celem Spółki jest pomoc w tworzeniu i realizacji projektów wspierających rozwój infrastruktury turystycznej w Polsce.

Polska Agencja Rozwoju Turystyki S.A. jest liderem w tworzeniu markowych produktów turystycznych, inicjowaniu i kreowaniu nowoczesnych procesów inwestycyjnych.

Autorzy dokumentu pragną serdecznie podziękować wszystkim osobom, których wiedza i doświadczenie przyczyniły się do powstania Strategii i umożliwiły pozyskanie informacji.

SPIS TREŚCI

Wprowadzenie	5
1. Inwentaryzacja terenowa szlaku – wnioski z audytu turystycznego	7
2. Przebieg "Wiślanej Trasy Rowerowej"	11
2.1. Schemat "Wiślanej Trasy Rowerowej"	12
2.2. Szczegółowy opis przebiegu poszczególnych części "Wiślanej Trasy Rowerowej"	15
2.2.1. Trasa główna – Część 1: Zaporą – Ustroń-Nierodzim	15
2.2.2. Trasa główna – Część 2: Ustroń-Nierodzim – Landek	22
2.2.3. Trasa główna – Część 3: Landek – granica województwa śląskiego	26
3. Zintegrowany produkt turystyczny "Wiśłana Trasa Rowerowa"	33
3.1. Pojęcie produktu turystycznego	33
3.2. Idea stworzenia narodowego szlaku turystycznego "Wiśłana Trasa Rowerowa"	35
3.3. Segmenty docelowe	36
3.4. Koncepcja funkcjonowania "Wiślanej Trasy Rowerowej"	46
3.4.1. "Wiśłana Trasa Rowerowa" – elementy produktu rzeczywistego	48
3.4.2. "Wiśłana Trasa Rowerowa" – elementy produktu poszerzonego	51
4. Budowa marki "Wiślanej Trasy Rowerowej"	86
5. Wdrożenie strategii	97
5.1. Podmioty odpowiedzialne za realizację Strategii	98
5.2. Zestawienie najważniejszych inwestycji związanych z wdrożeniem zintegrowanego produktu turystycznego "Wiśłana Trasa Rowerowa"	103
5.3. Harmonogram prac	106
5.4. Źródła finansowania	116
Załączniki	132
1. Instrukcja znakowania szlaków turystycznych	133
2. Prawne i techniczne uwarunkowania rozwoju śląskiego odcinka "Wiślanej Trasy Rowerowej"	146
3. Działalność Regionalnych i Lokalnych Organizacji Turystycznych	162
Słownik	177

WPROWADZENIE

Projekt "Wiśłana Trasa Rowerowa" zakłada zbudowanie, w oparciu o najważniejszą i najbardziej symboliczną z polskich rzek – Wisłę, markowego produktu turystycznego.

"Wiśłana Trasa Rowerowa" będzie z założenia rowerowym szlakiem, który umożliwi turyście bezpieczne przemieszczanie się oraz da szansę poznania mijanych po drodze subregionów. Całość trasy będzie liczyła ponad 1000 km, przy czym jej początek to źródła rzeki (leżąca w Beskidach m. Wisła), a koniec to ujście rzeki do Morza Bałtyckiego.

Elementem wyróżniającym produkt na rynku, który będzie decydować o jego przewadze konkurencyjnej i atrakcyjności turystycznej, jest zapewnienie turyście rowerowemu kompleksowej obsługi i wysokiej jakości usług, przy jednoczesnym zachowaniu zasad bezpieczeństwa. Istotne w tym względzie będą zagadnienia związane z podkreśleniem tożsamości trasy (system identyfikacji wizualnej, system informacji turystycznej, sprzedaż pamiątek), jak również jej regionalnych aspektów (wynikających z zaproponowanej filozofii funkcjonowania produktu).

Sama marka "Wiśłana Trasa Rowerowa" ma się kojarzyć z bezpieczeństwem turysty rowerowego, wysokim standardem i jakością infrastruktury i usług oraz ciekawą, niezwykle różnorodną ofertą turystyczną.

"Wiśłana Trasa Rowerowa" jest inicjatywą obejmującą obszar całej Polski (województw położonych nad rzeką Wisłą). Jej realizacja na terenie województwa śląskiego jest projektem pilotażowym, który ma na celu stworzenie swoistego rodzaju modelu funkcjonowania trasy na terenie całego kraju. Stąd niezwykle ważna i kluczowa będzie rola założeń przyjętych w dokumencie pt. „Strategia rozwoju produktu turystycznego "Wiśłana Trasa Rowerowa" na terenie województwa śląskiego”. Należy tutaj podkreślić, iż rozpoczęcie prac nad wspomnianym dokumentem było możliwe dzięki zaangażowaniu p. Grażyny Staniszewskiej – Deputowanej do Parlamentu Europejskiego oraz grupie cyklistów, zrzeszonych m.in. wokół Towarzystwa Turystyki Rowerowej "Cyklista", którzy wspólnie promowali ideę stworzenia narodowego szlaku rowerowego. Ich wysiłki, ogrom pracy i wiara w postawiony sobie cel, zaowocowały deklaracją wsparcia projektu przez władze samorządowe, w tym Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego i w rezultacie podjęciem prac nad dokumentem.

Projekt "Wiślanej Trasy Rowerowej" na terenie województwa śląskiego ma na celu wzrost zainteresowania turystów rowerowych, i nie tylko, walorami Regionu poprzez wykreowanie marki "Wiślanej Trasy Rowerowej". Śląski odcinek trasy ma stanowić swoistą oś scalającą obszar województwa. Projekt ma wykorzystywać i promować funkcjonujące atrakcje i produkty turystyczne, jak również czerpać z dziedzictwa Regionu celem stworzenia nowych produktów.

Rozwój "Wiślanej Trasy Rowerowej" jako produktu liniowego, udostępniającego turystom walory krajoznawcze i krajobrazowe województwa śląskiego, stanowi szansę na turystyczne wykorzystanie Regionu zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Wdrożenie projektu daje możliwość wszechstronnego zaktywizowania całego obszaru oddziaływania trasy, wykreowania funkcji turystycznych w miejscowościach posiadających walory dotychczas nie eksploatowane, jak również poprawy sytuacji na terenach wiejskich m.in. poprzez stymulowanie napływu kapitału inwestycyjnego w infrastrukturę turystyczną i paraturystyczną (zwłaszcza infrastrukturę obsługi rowerzysty) oraz zachęcanie do podejmowania działalności gospodarczej.

Strategia rozwoju produktu turystycznego "Wiślana Trasa Rowerowa" na terenie województwa śląskiego jest dokumentem, który z jednej strony zawiera wytyczne co do przebiegu trasy (w oparciu o przeprowadzoną wcześniej analizę województwa), a z drugiej kreuje filozofię funkcjonowania produktu, przy jednoczesnym wskazaniu podmiotów odpowiedzialnych za wdrożenie zapisanych działań oraz uszeregowaniu tych działań w czasie i podaniu podstawowych źródeł finansowania. Stąd dokument zawiera:

- opis przebiegu "Wiślanej Trasy Rowerowej",
- opis produktu turystycznego "Wiślana Trasa Rowerowa", w podziale na dwa podstawowe elementy: zagospodarowanie infrastrukturalne i ofertę usług dla turysty rowerowego oraz koncepcję funkcjonowania szlaku,
- budowę marki "Wiślanej Trasy Rowerowej",
- elementy wdrożenia strategii (zarządzanie "Wiślaną Trasą Rowerową", harmonogram działań, źródła finansowania).

1. INWENTARYZACJA TERENOWA SZLAKU – WNIOSKI Z AUDYTU TURYSTYCZNEGO.

Punktem wyjścia do kreacji liniowego produktu turystycznego "Wiśłana Trasa Rowerowa" było rzetelne i szczegółowe przeprowadzenie audytu turystycznego na obszarze objętym projektem. Zgodnie z metodyką zastosowaną dla realizacji projektu audyt turystyczny jest kluczowym narzędziem dla kreacji produktu turystycznego, ponieważ stanowi pełną inwentaryzację obszaru pod kątem jego atrakcyjności turystycznej, stanu zagospodarowania turystycznego, dostępności komunikacyjnej oraz stanu ochrony środowiska. Pozwala budować produkt, jako komplementarną ofertę turystyczną w oparciu o rzeczywisty potencjał obszaru, jego specyfikę oraz oczekiwania mieszkańców.

Audyt turystyczny "Wiślanej Trasy Rowerowej" na terenie województwa śląskiego został opracowany jako osobny i kompleksowy dokument, powstały w wyniku wizji lokalnej na terenie województwa śląskiego, analizy dokumentów źródłowych (strategicznych), wypełnionych ankiet (gminy, starostwa, branża turystyczna) oraz współpracy ze stowarzyszeniami cyklistycznymi oraz miłośnikami turystyki rowerowej.

Wydaje się jednak, iż warto w niniejszym dokumencie przytoczyć najważniejsze wnioski wynikające z analizy obszaru objętego projektem. Ich syntetyczne ujęcie pozwoli na uzyskanie związku przyczynowo-skutkowego z częścią koncepcyjną dokumentu, uzasadniając jednocześnie zaproponowane rozwiązania. Jest to również związane z faktem, że oba dokumenty powinny móc funkcjonować oddzielnie. Z powyższych powodów zdecydowano się na powtórzenie najważniejszych konkluzji audytu. Jednocześnie należy zaznaczyć, iż rozmowy i uzgodnienia prowadzone już po zakończeniu audytu turystycznego doprowadziły do jego uszczegółowienia i drobnej korekty dotyczącej zakładanej koncepcji przebiegu trasy w postaci trasy głównej składającej się z trzech pętli alternatywnych. Obecnie, jak będzie to omówione poniżej, jest planowana jedna trasa główna oraz odchodzące od niej pętle.

Audyt turystyczny "Wiślanej Trasy Rowerowej" na terenie województwa śląskiego został przeprowadzony w kilku subobszarach tematycznych. Poniżej zaprezentowano najważniejsze ich konkluzje:

1. Atrakcyjność turystyczna obszaru objętego projektem.

Walory naturalne

Walory naturalne stanowią niewątpliwie o atrakcyjności obszaru objętego niniejszym projektem. Ukształtowanie terenu, bogactwo lasów, sieć hydrograficzna, parki i rezerваты przyrody, uwarunkowania klimatyczne – te wszystkie elementy sprawiają, iż Region należy do jednych z najbardziej atrakcyjnych obszarów Polski.

Analiza walorów naturalnych jednoznacznie wskazuje, iż odgrywają one bardzo istotną rolę w rozwoju turystyki w Regionie, a w jego południowej części, oferta turystyczna budowana jest przede wszystkim w oparciu o walory naturalne. Ich różnorodność sprzyja rozwojowi różnych form turystyki przez cały rok, co przekłada się na ograniczanie sezonowości.

Walory naturalne niejednokrotnie stają się również podstawą tworzenia szlaków i ścieżek rowerowych.

Niewątpliwie z uwagi na specyfikę projektu kluczową rolę odgrywać będzie rzeka Wiśła, która ma być, jak sama nazwa wskazuje, zwornikiem "Wiślanej Trasy Rowerowej" oraz pretekstem do odbycia niecodziennej i atrakcyjnej przygody. Rolę wspomagającą pełnić będą występujące na terenie poszczególnych gmin walory naturalne, przede wszystkim krajobrazowe, które w przypadku turysty rowerowego nierzadko decydują o wyborze miejsca spędzenia wolnego czasu.

Walory antropogeniczne

Analiza walorów antropogenicznych obszaru objętego projektem wskazuje na ogromne ich bogactwo i różnorodność. Należą do nich: obiekty sakralne, w tym kościoły różnych wyznań, duża ilość kapliczek i krzyży przydrożnych, miejsc pamięci narodowej, a także zespołów parkowo-pałacowych.

W kreacji produktu "Wiślanej Trasy Rowerowej" walory antropogeniczne spełniać będą rolę wspomagającą, stanowiąc pretekst do przemieszczania się turystów. Warto także zauważyć, że omawiany obszar jest obszarem niezwykle różnorodnym pod względem kulturowym, co jest niewątpliwie skutkiem uwarunkowań historycznych. Przemierzając śląski odcinek "Wiślanej Trasy Rowerowej" turysta ma możliwość zapoznania się z kulturą m.in. górali żywieckich, Śląska Cieszyńskiego, ziemi bielskiej, ziemi pszczyńskiej. Ponad 67 km trasy stwarza niespotykaną okazję do prześledzenia niespotykanej różnorodności kulturowej.

Życie kulturalne

Obszar objęty projektem prezentuje się jako obszar o wyrazistym życiu kulturowym oraz charakteryzuje się silnym utożsamianiem się społeczności lokalnych z własną kulturą, a także bardzo bogatą ofertą imprez kulturowych. Wyrazem bogactwa i zróżnicowania kulturowego jest również duża ilość różnych obiektów takich, jak muzea, galerie, izby regionalne. Specyfikę tradycji i kultury ludowej oddają najlepiej izby regionalne. Przywiązanie ludności do własnej tradycji, historii i dziedzictwa kulturowego wyraża się dużą aktywnością w różnego rodzaju zespołach artystycznych i chórach.

Analizując wydarzenia w życiu kulturalnym dochodzi się do wniosku, że turystyka na obszarze gmin objętym projektem stanowi jedną z ważniejszych dziedzin gospodarki w Regionie, będąc istotnym i wiodącym źródłem dochodów i tym samym miejscem zatrudnienia mieszkańców.

Stan ochrony środowiska

Stan ochrony środowiska na obszarze objętym projektem jest niezwykle zróżnicowany. Zadowalający jest stopień zwodociągowania, czego nie można powiedzieć o stopniu oczyszczania ścieków, który jest bardzo zróżnicowany na terenie poszczególnych powiatów. Natomiast w prawie wszystkich gminach wprowadzono system tzw. segregacji odpadów "u źródła" do worków lub pojemników: szkło, plastik, makulatura, lekkie metale, które wywożone są bezpłatnie.

Najgorzej przedstawia się stan wód powierzchniowych. Rzeka Wisła, poza górnym jej biegiem - na terenie powiatu bielskiego, gdzie posiada III klasę i w krótkim fragmencie, poniżej zbiornika Wisła Czarne – II klasę czystości, zaliczana jest do wód pozaklasowych, z powodu zanieczyszczenia głównie bakteriologicznego, co świadczy o zanieczyszczeniu rzeki ściekami. Większość rzek przepływających przez badany teren według parametrów fizykochemicznych uznawanych jest również jako wody pozaklasowe.

Stopień zanieczyszczenia powietrza również jest różny w poszczególnych powiatach.

2. Stan zagospodarowania turystycznego.

Baza noclegowa

Bazę noclegową na opisywanym terenie cechuje bardzo nierównomierne rozłożenie. Największą grupę obiektów pod względem kategorii, do której należą, stanowią kwatery prywatne. Najmniej jest moteli, kampingów, sanatoriów i zajazdów. Niestety zdecydowanie brakuje obiektów przyjaznych rowerzystom i przystosowanych do ich obsługi (parkingi, garaże, myjnie, punkty serwisowe etc.)

Baza gastronomiczna

Baza gastronomiczna na obszarze objętym projektem jest również nierównomiernie rozłożona. Analiza ilości obiektów w poszczególnych kategoriach pozwala stwierdzić, że najwięcej jest "pubów, barów, piwiarni". Stosunkowo liczną grupę – chociaż nierównomiernie rozłożoną – stanowią też "restauracje, karczmy i obiekty serwujące kuchnię regionalną". Wśród tej kategorii zbyt mały procent stanowią te ostatnie, w których turysta mógłby skosztować miejscowych przysmaków kulinarnych.

Znaczna większość obiektów gastronomicznych nie jest przystosowana do przyjmowania turystów korzystających z roweru.

Infrastruktura paraturystyczna

Omawiany obszar charakteryzuje dość dobrze rozwinięta i stosunkowo zróżnicowana, łatwo dostępna infrastruktura sportowo-rekreacyjna. Istnieje dobrze rozwinięta sieć dróg i ścieżek rowerowych (również tematycznych), choć bardziej szczegółowa analiza wskazuje, że niekiedy przebiegają one drogami publicznymi, o dużym natężeniu ruchu kołowego, co zagraża bezpieczeństwu rowerzystów. Problematiczne są również przejazdy przez drogi publiczne o natężeniu ruchu kołowego. Przeprowadzone rozmowy wskazują, że istniejące drogi i ścieżki rowerowe wymagają również inwestycji w poprawę nawierzchni, zgodnie z europejskimi standardami.

Natomiast infrastruktura społeczna jest stosunkowo dobrze rozwinięta, jedyne niedostatki dotyczą ilości bankomatów oraz punktów usługowych, w których można dokonać płatności kartą.

Dokumenty strategiczne

Dokumenty strategiczne krajowe, transgraniczne, regionalne, powiatowe i gminne pozostają w korelacji z podejmowanymi w województwie działaniami i jednoznacznie wskazują na wielką popularność turystyki rowerowej, co m.in. odzwierciedla się w olbrzymiej ilości ścieżek i szlaków rowerowych w regionie śląskim oraz zaangażowanie społecznych kadr turystyki (np. PTTK), organizacji pozarządowych, miłośników rowerów w różne inicjatywy promujące ten rodzaj aktywności.

Większość z dokumentów wśród priorytetów i celów rozwoju wskazuje na rozwój turystyki rowerowej poprzez poprawę stanu nawierzchni ścieżek rowerowych, budowę nowych odcinków, przebudowę skrzyżowań, budowę i rozbudowę odpowiedniej małej infrastruktury na szlakach, organizację imprez etc. Warto również zwrócić uwagę, iż inne działania dotyczące ochrony środowiska naturalnego i dziedzictwa kulturalnego oraz kultywowania tradycji regionalnej, rozbudowy infrastruktury sportowej i rekreacyjnej, rozwoju agroturystyki, rozwoju rzemiosła i drobnej wytwórczości, a także poprawy dostępności komunikacyjnej oraz poprawy bezpieczeństwa mają istotny, chociaż pozornie nie bezpośredni wpływ na rozwój obszarów recepcyjnych, w tym też na rozwój turystyki rowerowej. Służą one, bowiem poszerzeniu oferty turystycznej Regionu, są podstawą do budowy kompleksowych regionalnych i lokalnych produktów turystycznych, a także umożliwiają pełne korzystanie z regionalnych zasobów.

Analiza dokumentów wskazuje, że idea "Wiślanej Trasy Rowerowej" jako narodowego produktu turystycznego, opartego o turystykę aktywną, integrującego również walory antropogeniczne, znajduje silne uzasadnienie w dokumentach strategicznych różnych szczebli.

REASUMUJĄC:

- Województwo śląskie posiada ogromny, częściowo już wykorzystywany, potencjał do rozwoju turystyki rowerowej, czego dowodzą liczne, wyznaczone oraz potocznie

funkcjonujące, trasy i ścieżki rowerowe, ogromna liczba organizowanych imprez rowerowych, zaangażowanie władz i społeczności lokalnych w rozwój turystyki rowerowej, plany rozwoju regionalnego i lokalnego. Niestety inicjatywy te nie zawsze przekładają się na tworzenie kompleksowych, zintegrowanych produktów turystycznych wokół szlaków, tras i ścieżek rowerowych.

- Obszar objęty projektem charakteryzują atrakcyjne walory naturalne (przyrodnicze, krajobrazowe, klimatyczne), które predestynują go do rozwoju turystyki aktywnej i specjalistycznej. Jednocześnie walory te sprzyjają ograniczeniu sezonowości, powodując, szczególnie w części południowej obszaru, całoroczny ruch turystyczny.
- Na obszarze objętym projektem występuje mnogość walorów antropogenicznych, powstałych dzięki działalności człowieka, które podnoszą jego atrakcyjność turystyczną. Jednocześnie warto podkreślić ożywione życie kulturalne i sportowe, bogaty folklor oraz niezliczoną ilość imprez. Unikalną wartością obszaru jest jego zróżnicowanie kulturowe, wynikające z uwarunkowań historycznych. Skutkiem tego przejechanie "Wiślanej Trasy Rowerowej" na terenie województwa śląskiego będzie swoistą lekcją historii, umożliwiającą poznanie dziedzictwa kulturowego, w różnych jego odcieniach.
- Infrastrukturę turystyczną oraz paraturystyczną i społeczną obszaru objętego projektem charakteryzuje duża nierównomierność rozmieszczenia. W kontekście rozwoju turystyki rowerowej zwraca uwagę przede wszystkim niedostateczny rozwój zagospodarowania obszaru w infrastrukturę potrzebną turystom rowerowym (miejsca parkingowe, serwisy, miejsca odpoczynkowe), a także przebieg dużej ilości tras rowerowych drogami publicznymi o dużym natężeniu ruchu kołowego. Jednocześnie należy podkreślić niezadowalący stan nawierzchni tras i ścieżek rowerowych, wymagających inwestycji. Skutkuje to niskim poziomem bezpieczeństwa, szczególnie rowerzystów.

Bazując na przeprowadzonym audycie turystycznym oraz analizie stosowanych metodologii wytyczania tras rowerowych przy realizacji projektu zastosowano następujące założenia:

- Przy opracowywaniu koncepcji przebiegu oraz koniecznych inwestycji "Wiślanej Trasy Rowerowej" należy zastosować sprawdzone metodologie, co pozwoli uniknąć błędów i niedociągnięć.
- "Wiśłana Trasa Rowerowa" powinna maksymalnie przebiegać poza drogami publicznymi o dużym natężeniu ruchu kołowego. Tam, gdzie to niemożliwe należy zadbać o bezkolizyjne i bezpieczne przejazdy, skrzyżowania, mosty, wjazdy etc.
- Predestynując do miana narodowego produktu turystycznego "Wiśłana Trasa Rowerowa" czerpać będzie z walorów przyrodniczych i krajobrazowych Regionu oraz bogactwa jego historii, obyczajowości, tradycji i folkloru. Stąd koncepcja wytyczenia trasy głównej oraz pętli, które pozwolą na kanalizację ruchu turystycznego również do obszarów recepcyjnych nie leżących na trasie głównej.
- Konieczne jest właściwe oznakowanie trasy, nie powodujące zmylenia i zagubienia się turystów. Jest to szczególnie istotne w kontekście nakładania się "Wiślanej Trasy Rowerowej" (na niektórych odcinkach) na istniejące, już oznakowane trasy i ścieżki rowerowe. Stąd logo promocyjne i system identyfikacji wizualnej powinny być opracowane w dwóch wariantach pozwalających na znakowanie zarówno na tablicach (w wersji pełnokolorowej), jak i np. na drzewach (w wersji uproszczonej).

2. OPIS PRZEBIEGU "WIŚLANEJ TRASY ROWEROWEJ".

Koncepcja przebiegu "Wiślanej Trasy Rowerowej" zakłada wykorzystanie fragmentów istniejących szlaków rowerowych (przy czym niezbędna będzie poprawa jakości nawierzchni na większości odcinków) oraz dobudowanie brakujących odcinków, zbudowanie i modernizację mostów, przebudowanie skrzyżowań oraz stworzenie obiektów małej infrastruktury.

Szczegółowe wytyczne dotyczące niezbędnych inwestycji podane są w dalszej części dokumentu. Należy podkreślić istotny czynnik, jakim jest wpływ tych inwestycji na środowisko naturalne. Wszelkie inwestycje powinny być tak zaplanowane, aby ich realizacja zapewniała ochronę istniejącej fauny i flory. Jest to szczególnie istotne z uwagi na fakt, że rzeka Wisła jest najważniejszym w Polsce i tej części Europy korytarzem ekologicznym i migracyjnym dla zwierząt.

Proponowany opis przebiegu "Wiślanej Trasy Rowerowej" został podzielony na części. W opinii autorów taki zabieg poprawi przejrzystość dokumentu oraz ułatwi jego dalsze wykorzystanie w celu wdrożenia projektu. Po opisie przebiegu każdego z odcinków wymienione zostały niezbędne inwestycje – konieczne do sprawnego funkcjonowania szlaku¹.

Przebieg "Wiślanej Trasy Rowerowej" został wytyczony na podstawie: wizji lokalnej w terenie, konsultacji ze społecznością lokalną i Towarzystwem Turystyki Rowerowej "Cyklista" oraz na podstawie dokumentów otrzymanych w wyniku podpisania porozumienia z Fundacją "Partnerstwo dla Środowiska" w ramach, której funkcjonuje krajowy koordynator "Zielonych Szlaków Greenways" (m.in. dokumentu Projekt trasa Greenways, odcinek górski "Kraków-Morawy- Wiedeń Stowarzyszenie Rozwoju i Współpracy Regionalnej "Olza").

"Wiśłana Trasa Rowerowa" będzie się zaczynała na zaporze nad Jeziorem Czerniańskim przy zbiegu Czarnej i Białej Wiselki. Na koronie zapory krzyżują się szlaki spacerowe, trasy piesze i rowerowe. To symboliczne miejsce, a jednocześnie idealne na promowanie trasy. Za startem z zapory przemawia też jej dostępność komunikacyjna.

Schemat przebiegu "Wiślanej Trasy Rowerowej" odpowiada zasadzie "filozofii rybiego kręgosłupa i ości"², która zakłada, iż rowerzysta powinien mieć opcję wyboru trasy, a w jej krytycznych punktach - ułatwiony przejazd. Między punktami A i B rowerzysta jest prowadzony po możliwie łatwej, bezpiecznej i szybkiej trasie, która niekoniecznie musi oferować zapierające dech w piersiach widoki. W zamian za to, w punktach krytycznych, takich jak wyjazdy z miast czy odcinki wzdłuż dróg kołowych, rowerzysta nie musi jechać między samochodami. Cała trasa jest w pełni przejezdna dla wszystkich potencjalnych użytkowników i dobrze skomunikowana z infrastrukturą. Od takiej trasy (tzw. *kręgosłupa*), w *punktach węzłowych* odchodzą pętle (tzw. *ości*), czyli oznakowane trasy regionalne i lokalne, o zróżnicowanym stopniu trudności, prowadzące do wszystkich ciekawych miejsc i atrakcji w okolicy. W punktach węzłowych możliwy jest nocleg, wypoczynek, naprawa roweru etc. Dzięki temu turysta ma stałe wybór i może przejechać trasę, w zależności od zainteresowań w jeden, dwa dni, albo jeździć po niej przez tydzień lub nawet dłużej.

¹ Wytyczne dotyczące technicznych aspektów budowania "Wiślanej Trasy Rowerowej" znajdują się w Załączniku nr 2.

² Na podstawie stosowanych zasad projektowych EuroVelo, opisanych przez koordynatora krajowej sieci "Miasto dla rowerów" Polskiego Klubu Ekologicznego.

Kręgosłup (trasa główna) "Wiślanej Trasy Rowerowej" będzie przebiegał z gminy Wisła, przez gminy Ustroń, Skoczów, Chybie, Jasienica, Czechowice-Dziedzice, Bestwina i Wilamowice, jednocześnie krzyżując się w kilku punktach węzłowych z innymi trasami rowerowymi. Ości, czyli tzw. pętle, będą obejmowały swoim przebiegiem pozostałe gminy objęte projektem.

Miejsca, nazwane punktami węzłowymi, powinny być odpowiednio zagospodarowane. Stanowią one będą, bowiem istotne elementy "Wiślanej Trasy Rowerowej". Koncepcja przewiduje powstanie tam rowerowych mini kompleksów turystycznych, które są opisane w dalszej części dokumentu.

Trasy o charakterze pętli, stanowiące uzupełnienie głównej trasy, zostały podane przez autorów dokumentu przy opisach tych odcinków, na długości, których się zaczynają. Wprowadzenie ich do schematu "Wiślanej Trasy Rowerowej" ma na celu łączenie i wykorzystanie sieci istniejących szlaków rowerowych (bardzo licznych na terenie województwa) w system przebiegu "Wiślanej Trasy Rowerowej", prowadząc do wszystkich ciekawych miejsc w okolicy i tym samym zapoznanie turystów rowerowych z licznymi, często wyjątkowymi, atrakcjami turystycznymi na terenach gmin objętych projektem.

Podczas wytyczania przebiegu "Wiślanej Trasy Rowerowej" autorzy niniejszego dokumentu wykorzystali wytyczne systemu szlaku rowerowego EuroVelo, które zawierają odniesienia do programu pięciu wymogów holenderskiej organizacji CROW dla infrastruktury rowerowej. Są to:

- bezpieczeństwo (minimalizacja niebezpieczeństwa dla rowerzystów i innych uczestników ruchu),
- spójność (łatwa orientacja i integracja z systemem lokalnych tras rowerowych),
- bezpośredniość (unikanie zbędnych objazdów, wydłużających drogę), przy jednoczesnym wykorzystaniu np. walorów środowiska naturalnego),
- wygoda (łatwość korzystania z trasy przez wszystkich rowerzystów, dobra nawierzchnia),
- atrakcyjność (czytelny przebieg, wysoka estetyka, przebieg przez atrakcyjne turystycznie tereny).

2.1. SCHEMAT "WIŚLANEJ TRASY ROWEROWEJ".

POCZĄTEK WTR – KM 0 KORONA ZAPORY JEZIORA CZERNIAŃSKIEGO

Trasa główna - Część 1: Zapora (gm. Wisła) – Ustroń - Nierodzim (gm. Ustroń)

Pętle:

- ❖ gmina Wisła – gmina Istebna
- ❖ gmina Wisła – gmina Milówka
- ❖ Ustroń - Nierodzim (gm. Ustroń) – Górki Wielkie (gm. Brenna) - Brenna (12,6 km)
- ❖ Ustroń - Nierodzim (gm. Ustroń) – Górki Wielkie (gm. Brenna) – Nałęże (gm. Jaworze) – Jaworze (gm. Jaworze) – Bielsko-Biała

USTROŃ – NIERODZIM

Trasa główna - Część 2: *Ustroń - Nierodzim (gm. Ustroń) – Skoczów (gm. Skoczów) – Ochaby (gm. Skoczów) – Drogomyśl (gm. Strumień) – Zaborze (gm. Chybie) - Landek (gm. Jasienica)*

Pętle:

- ❖ *Europętla nr 24C³: Skoczów (gm. Skoczów) – Golezów (gm. Golezów) – Cieszyn – Zebrzydowice (gm. Zebrzydowice) - Jastrzębie Zdrój - Trasa 9N: Bzie Zameckie (gm. Jastrzębie Zdrój) – Golasowice (gmina Pawłowice) – Zbytków (gm. Strumień) – Strumień (gm. Strumień) - Trasa 122C: Zabłocie (gm. Chybie) – Zaborze (gm. Chybie)*
- ❖ *Skoczów (gm. Skoczów) – Dębowiec (gm. Dębowiec) – Zamarski (gm. Hażlach) – Cieszyn (wyjazd z trasy nr 11Y i wjazd na Greenway – nitka nizinna)*

Pętla alternatywna według koncepcji II części Śląskiej Regionalnej Trasy Rowerowej 35S:
Landek (gm. Jasienica) – Przełęcz Karkoszczonka, fragment Drogomyśl Centrum – Drogomyśl PKP – Zabłocie Solna – Zabłocie "Kępka" – Frelichów – Zarzecze – Chybie - Żabiniec – Landek

LANDEK

Trasa główna - Część 3: *Landek (gm. Jasienica) – Zabrzeg (gm. Czechowice-Dziedzice) - gm. Goczałkowice Zdrój – gm. Czechowice-Dziedzice – Kaniów (gm. Bestwina) - Dankowice (gm. Wilamowice) - granica województwa śląskiego*

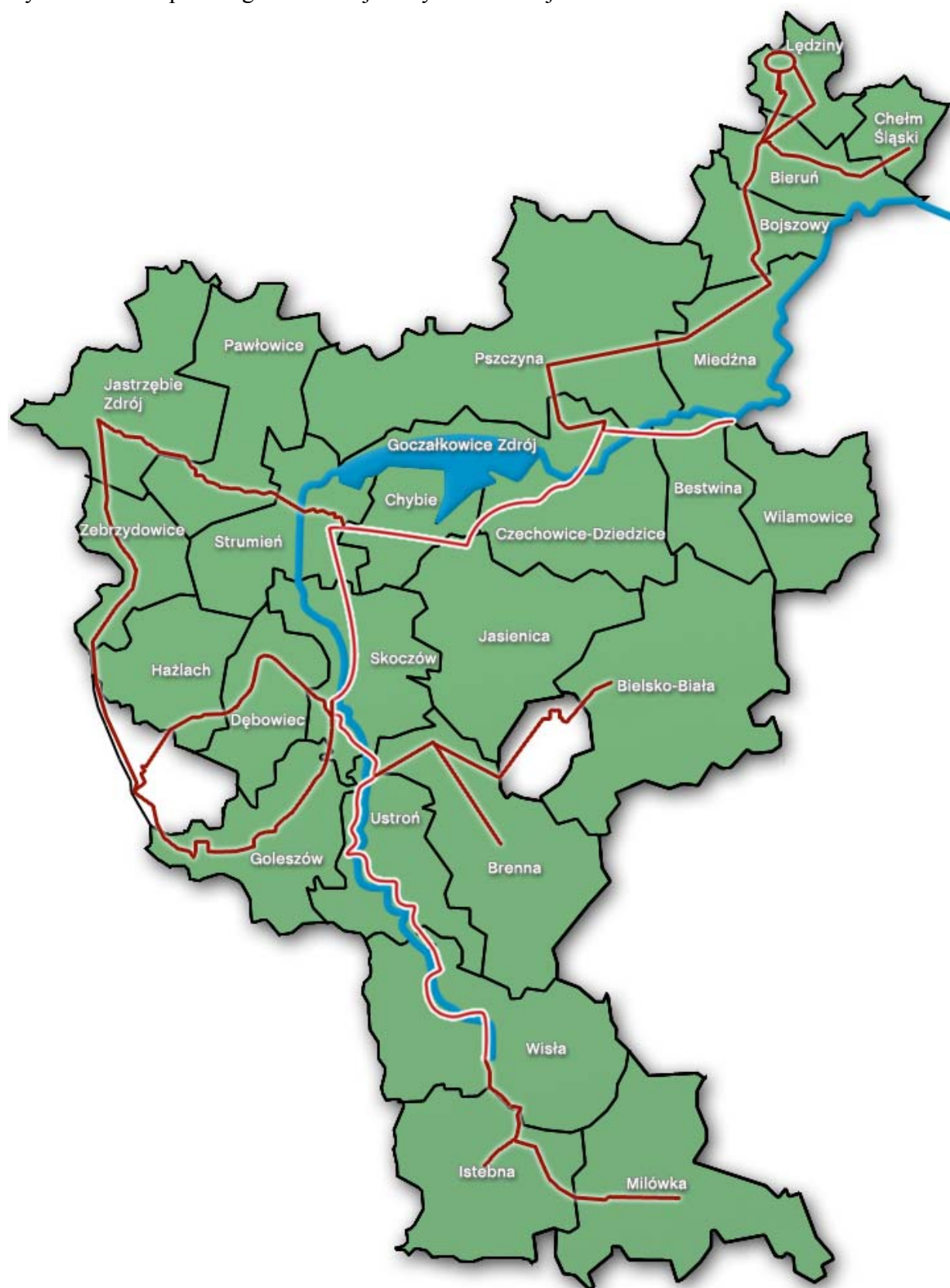
Pętle:

- ❖ *Goczałkowice Zdrój (gm. Goczałkowice Zdrój) – Pszczyna (gm. Pszczyna) – Bodzów – Frydek – Wola (gmina Miedźna)*
- ❖ *Międzyrzecze (gm. Bojszowy) - Bojszowy (gm. Bojszowy) – Bieruń (gm. Bieruń) – Lędziny (gm. Lędziny) – Bieruń (gm. Bieruń) - Chełm Śląski (gm. Chełm Śląski) – Bojszowy (gm. Bojszowy) – Wola (gm. Miedźna)*

GRANICA WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

³ Obok podanej europętli 24C (stworzonej w ramach Euroregionu Śląsk Cieszyński) przez Skoczów przebiega subtrasa nr 11Y (kolor żółty): Cieszyn – Zamarski – Dębowiec – Skoczów - Pierściec – Landek (o długości 46,7 km).

Rys. 1 Schemat przebiegu "Wiślanej Trasy Rowerowej".



2.2. SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEBIEGU POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI "WIŚLANEJ TRASY ROWEROWEJ".

2.2.1. TRASA GŁÓWNA - CZĘŚĆ 1: ZAPORA – USTROŃ-NIERODZIM.

ZAPORA

Część 1: Korona zapory jeziora Czerniańskiego (gmina Wisła) – Ustroń-Nierodzim (gmina Ustroń)

Wisła Początek "Wiślanej Trasy Rowerowej" na koronie zapory Jeziora Czerniańskiego u zbiegu Czarnej Wisłki i Białej Wisłki.

wylot z zapory na ul. Czarne (w prawo)	0,0 km
• przejazd na prawy brzeg Wisły	0,8
• hotel PTTK – Informacja Turystyczna	1,6
• wypożyczalnia i serwis rowerów	2,1
• przejazd na lewy brzeg Wisły	2,2
ul. Wyzwolenia	2,3
• hotel "Polonia"	3,8
• przejazd na prawy brzeg Wisły	3,8
ścieżka rowerowa na prawym brzegu Wisły	3,9
• przejazd przez nowy most na ścieżce rowerowej	4,4
• obiekty sportowe	4,4 – 5,0
• camping "Jonidło"	4,5
• punkt odpoczynku (jeziorko),	5,0
• skrzyżowanie z ul. Wyzwolenia	5,8
• skrzyżowanie z ul. Olimpijską	6,6
• przejazd na lewy brzeg Wisły (mostek dla rowerów i pieszych)	6,9
• skrzyżowanie z deptakiem do Rynku	7,0
ul. Bulwar Księżycowy (w prawo)	7,0
ul. 1 Maja	7,8
ul. Bulwar Słoneczny – dojazd do posesji	7,9
• przejazd pod mostem kolejowym na Wiśle	8,2
• przejazd pod mostem drogowym na Wiśle	8,9
ul. Żwirowa (w prawo) dojazd do posesji, asfalt	9,6
ul. Ustrońska (w lewo obok restauracji "CARMEN")	9,8

- most – przejazd na lewy brzeg Wisły 10,0
- przejazd przez tory kolejowe (Wisła Głębce – Katowice) 10,2

Ustroń

Ścieżka rowerowa nad Wisłą (lub rowerowo-piesza)	10,6
• skrzyżowanie z ul. Wczasową	12,7
• przejazd przez mostek na dopływie Wisły	12,8
• miejsce odpoczynku (camping, bar, stoły i ławki w parku)	13,0
• skrzyżowanie z ul. Papiernia	14,7
• miejsce odpoczynku	15,7
• skrzyżowanie z ul. Grażyńskiego	16,2
ul. Sportowa	16,2
• skrzyżowanie z ul. Kuźniczą	17,6
• skrzyżowanie z ul. Lipowską	19,9
• miejsce odpoczynku (Ustroń – Nierodzim)	21,3

Odcinek: Zapora – granica Wisła / Ustroń

OPIS PRZEBIEGU

"Wiśłana Trasa Rowerowa" bierze swój początek na zaporze nad Jeziorem Czerniańskim przy zbiegu Czarnej i Białej Wisłki.

Po starcie z zapory skręcamy w prawo w ul. Czarne (po drodze mija się wypożyczalnię rowerów oraz serwis rowerowy). Na całej długości ul. Czarne (2,2 km) istnieje możliwość budowy ścieżki rowerowej lub wyznaczenia pasa dla rowerów. Po dotarciu do skrzyżowania ulic: Czarne, Malinka, Wyzwolenia, kierujemy się w tą ostatnią.

Na tym dość ruchliwym skrzyżowaniu (droga: Wisła – Szczyrk) ruch sterowany jest sygnalizacją świetlną, co spowalnia ruch samochodowy. Wąski most i droga w kierunku Wisły będą zapewne remontowane w związku z już rozpoczętą budową nowej skoczni narciarskiej w Wiśle Malince. Należy zadbać o to, by projektanci nie zapomnieli o rowerzystach przy modernizacji węzła drogowego "Malinka".

Za mostem z sygnalizacją świetlną jedziemy ul. Wyzwolenia na odcinku 1600 m. Po lewej stronie ulicy jest szerokie pobocze dogodne do budowy dwukierunkowej ścieżki rowerowej. Po przekroczeniu kolejnego mostu na Wiśle (3,9 km WTR) zjeżdżamy w lewo na prawy brzeg rzeki. Przez następne 3 km jedziemy ścieżką rowerową tuż nad Wisłą. Ścieżka wymaga położenia utwardzonego dywanika i oznakowania przejazdów dla rowerów na skrzyżowaniach ścieżki z ulicami: Wyzwolenia i Olimpijską. Między ul. Wyzwolenia a ul. Olimpijską na całej długości (800 m) ścieżka posiada nową nawierzchnię brukową. Przy ścieżce znajdują się obiekty sportowe z boiskami do gier zespołowych, punkt postojowo-odpoczynkowy dla turystów nad małym jeziorem i mapa tras turystycznych: pieszych i rowerowych. Tutaj też położony jest camping "Jonidło" (4,5 km WTR). Tuż przed nim wybudowano w okresie letnim brakujący mostek nad dopływem Wisły (4,4 km WTR). Za skrzyżowaniem ścieżki z ul. Olimpijską, po przejechaniu ok. 300 m skręcamy w lewo na mostek prowadzący na deptak przy wiślańskim rynku. Na lewym brzegu Wisły kierujemy się w prawo w ul. Bulwar Księżycowy, która jest zamknięta dla ruchu samochodowego.

Opisywany odcinek od skrzyżowania ścieżki rowerowej z ul. Olimpijską do wylotu ul. Bulwar Księżycowy to najbardziej zatłoczone centrum Wisły. W pobliżu znajduje się wiślański rynek z centrum administracyjno-handlowym, amfiteatr oraz dworce: autobusowy i kolejowy. Tu należy zorganizować parking dla rowerów, a opodal na dworcu PKP parking, przechowalnię i wypożyczalnię rowerów.

Z ul. Bulwar Księżycowy wyjeżdżamy na ul. 1 Maja, główną ulicę Wisły. Po przekroczeniu rzeki tuż za mostem kierujemy się w lewo nad Wisłę na ul. Bulwar Słoneczny. Newralgiczny odcinek od skrzyżowania ul. Bulwar Księżycowy – most na ul. 1 Maja – i wjazd w ul. Bulwar Słoneczny to niespełna 100 m. Bezpieczny przejazd przez skrzyżowanie wymaga oznakowania poziomego i pionowego przejazdu dla rowerów i wybudowania kładki z połączeniem jej z ul. Bulwar Słoneczny.

Ulica Bulwar Słoneczny po 100 m przechodzi w nieutwardzoną ścieżkę, która po następnych 900 m przechodzi w ul. Żwirową. Ta z kolei dochodzi znów do ul. Ustrońskiej (przedłużenie ul. 1 Maja), którą pokonujemy kolejne 800 m. Od wyjazdu z ul. Żwirowej (obok restauracji "CARMEN") do mostu na Wiśle, na długości 200 m jest możliwość budowy ścieżki rowerowej po lewej stronie ulicy. Istnieje potrzeba wybudowania kładki obok zbyt wąskiego mostu na Wiśle. Za mostem należy oznaczyć przejazd dla rowerów na prawą stronę ulicy i wydzielić pas dla rowerów na długości ok. 600 m do zjazdu w prawo na ścieżkę rowerową biegnącą stąd lewym brzegiem Wisły, dalej przez Ustron w kierunku Skoczowa (16 km). Ścieżka rowerowa zaczyna się na granicy Wisły i Ustronia. Na całej długości posiada nawierzchnię szutrową lub asfaltową (wszystkie wymagają nowej nawierzchni).

INWESTYCJE

RODZAJ INWESTYCJI	LOKALIZACJA		OPIS
	GMINA	LOKALIZACJA NA TRASIE	
ścieżka rowerowa	Wisła	▪ ul. Czarne	na całej długości ulicy – 2,2 km – budowa, oznakowanie pasa dla rowerów wzdłuż ulicy
		▪ ul. Wyzwolenia	budowa lewą stroną ulicy dwukierunkowej ścieżki rowerowej
		▪ od wyjazdu z ul. Żwirowej (obok restauracji "CARMEN") do mostu na Wiśle, po lewej stronie ulicy	na długości 200 m jest możliwość budowy ścieżki rowerowej
		▪ z ul. Ustrońskiej za kładką na lewy brzeg Wisły, prawa strona ulicy	na długości ok. 600 m wydzielić pas dla rowerów
nawierzchnia	Wisła	▪ ul. Wyzwolenia	utwardzenie istniejącego odcinka ścieżki rowerowej
		▪ ul. Wyzwolenia / ul. Olimpijska	remont nawierzchni na odcinku od skrzyżowania ścieżki z ul. Olimpijską do skrzyżowania na mostek prowadzący na lewy brzeg Wisły (do Rynku)

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ od granicy Wisły i Ustronia w kierunku Skoczowa 	16 km nowej nawierzchni
skrzyżowanie	Wiśła	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ul. Czarne, Malinka, Wyzwolenia 	organizacja ruchu drogowego – znaki przejazdu dla rowerzystów przy modernizacji węzła drogowego Malinka z myślą o rowerzystach
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ ul. Wyzwolenia / ul. Olimpijska 	oznakowanie przejazdu dla rowerów wg kodeksu drogowego
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ ul. Bulwar Księżycowy – most na ul. 1 Maja – i wjazd w ul. Bulwar Słoneczny 	oznakowanie poziome i pionowe przejazdu dla rowerów
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ z ul. Ustrońskiej za kładką na lewy brzeg Wisły – przejazd na prawą stronę ulicy 	oznakowanie przejazdu dla rowerów wg kodeksu drogowego
mostek/kładka	Wiśła	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ul. Ustrońska (w prawo) ▪ przejazd na lewy brzeg Wisły 	wybudowanie mostku
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ połączenie z ul. Bulwar Słoneczny 	wybudowanie kładki
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ od wyjazdu z ul. Żwirowej 	wybudowanie kładki obok zbyt wąskiego mostu
punkt postojowo-odpoczynkowy	Wiśła	<ul style="list-style-type: none"> ▪ punkt odpoczynku (jeziorko) – przy ścieżce rowerowej, camping "Jonidło" 	zagospodarowanie zgodnie z koncepcją punktów postojowo-odpoczynkowych ⁴
parking dla rowerów	Wiśła	<ul style="list-style-type: none"> ▪ centrum 	zorganizowanie oraz zagospodarowanie parkingu
przechowalnia oraz wypożyczalnia rowerów	Wiśła	<ul style="list-style-type: none"> ▪ centrum, przy dworcu PKP 	zorganizowanie przechowalni i wypożyczalni rowerów

PĘTLE

❖ Gmina Wiśła – Gmina Istebna

Proponuje się wykorzystanie nitki górskiej Greenway "Kraków – Morawy – Wiedeń" i europętli 24C. Trasa pętli będzie od zapory, wzdłuż Jeziora Czerniańskiego, które powstało u zbiegu Białej i Czarnej Wiselki, ul. Czarną w dół na południe, następnie do Zameczku i dalej wytyczoną trasą do Polany Szarcuła. Następnie jedziemy czerwonym szlakiem rowerowym w kierunku Stecówki. Za Stecówką skręcamy w prawo za czerwonym szlakiem w kierunku Skały, przejeżdżamy przez Skałę do Łączyny. Następnie koło schroniska Zaolziańska, przez Istebną Zaolzie i Istebną Osiedle jedziemy czerwonym szlakiem rowerowym do Istebnej Centrum.

⁴ Opis punktów odpoczynkowo-postojowych znajduje się w dalszej części opracowania.

Aby wrócić na główną trasę przebiegu WTR, należy pokonać ten szlak w kierunku przeciwnym lub jechać wzdłuż szosy nr 941 o dużym natężeniu ruchu samochodowego i nieprzystosowaną na chwilę obecną do ruchu rowerowego.

❖ Gmina Wisła Czarne – Gmina Milówka

Proponuje się wykorzystanie na początku również nitki górskiej szlaku "Kraków – Morawy – Wiedeń". Trasa pętli biegnie od zapory, wzdłuż Jeziora Czerniańskiego, które powstało u zbiegu Białej i Czarnej Wiselki, ul. Czarną w dół na południe, następnie do Zameczku i dalej wytyczoną trasą do Polany Szarcuła. Dalej zielonym szlakiem rowerowym jedziemy w kierunku Stecówki. Za Stecówką skręcamy w prawo za zielonym szlakiem w kierunku Skały, przejeżdżamy przez Skałę do Łączny. Na wysokości schroniska Zaolziańska skręcamy w lewo w kierunku Raztoku, Kowolówki i dalej przez Przełęcz Koniakowską do Kamesznicy Górnej i dalej do Kamesznicy, gdzie dochodzi żółta trasa rowerowa wyznaczona na terenie gminy Milówka⁵.

Aby wrócić na główną trasę przebiegu WTR, należy pokonać ten szlak w kierunku przeciwnym.

Odcinek: granica Wisła / Ustronia – mostek na Wiśle w Ustroniu-Nierodzimiu

OPIS PRZEBIEGU

Po przejechaniu mostu na Wiśle (200 m za restauracją "CARMEN") jedziemy lewym brzegiem rzeki, następnie pomiędzy linią kolejową a lewym brzegiem Wisły (u wylotu mostu do ul. Wczasowej do naszej ścieżki dołącza trasa "Greenway Kraków-Morawy-Wiedeń"). W tym miejscu ścieżka rowerowa krzyżuje się z ul. Wczasową i ul. Papiernia. Obie ulice przez przeprawy mostowe przechodzą na prawy brzeg Wisły. Ścieżka poprzecinana jest wieloma alejkami spacerowymi stanowiącymi parkowo-rekreacyjny obszar Ustronia. Wzdłuż ścieżki znajduje się wiele lokali gastronomicznych i punktów odpoczynkowo-postojowych. Po przekroczeniu ul. Grażyńskiego ścieżka przechodzi w szeroką ul. Sportową o niewielkim ruchu samochodowym. Po obu jej stronach istnieją warunki do wydzielenia pasów dla rowerów. Po przejechaniu skrzyżowania z ul. Kuźniczą jesteśmy znowu na drodze tylko dla rowerów biegnącej wałem wiślanym, dalej prosto wałem lewego brzegu Wisły aż do mostku w Ustroniu-Nierodzimiu.

INWESTYCJE

RODZAJ INWESTYCJI	LOKALIZACJA		OPIS
	GMINA	LOKALIZACJA NA TRASIE	
nawierzchnia	Ustron	▪ ul. Sportowa - od skrzyżowania z ul. Grażyńskiego do skrzyżowania z ul. Kuźniczą	zaznaczenie na nawierzchni pasa przeznaczonego dla ruchu rowerzystów, postawienie znaku o "wzmóhonym ruchu rowerowym"

⁵ Pętlę można zamknąć kontynuując jazdę z Milówki przez wieś Krzywa (w prawo) oznaczoną ścieżką rowerową do Węgierskiej Górki. Dalej nieoznaczoną drogą do wsi Radziechowy (w lewo) i przez Twardorzeczkę i Bystrą do Bielska-Białej. Do "Wiślanej Trasy Rowerowej" można wtedy dołączyć w Landeku lub w Czechowicach-Dziedzicach.

	Ustroń	<ul style="list-style-type: none"> ścieżka rowerowa nad Wisłą od ul. Wczasowej do skrzyżowania z ul. Grażyńskiego ścieżka rowerowa nad Wisłą od ul. Kuźniczej do mostku w Nierodzimiu 	utwardzenie nawierzchni
	Skoczów	<ul style="list-style-type: none"> odcinek ścieżki rowerowej od miejsca odpoczynku do przejazdu pod mostem (pod drogą nr 1) 	utwardzenie nawierzchni
mostki	Ustroń	<ul style="list-style-type: none"> most w Polanie 	do remontu
skrzyżowania	Ustroń	<ul style="list-style-type: none"> skrzyżowanie ścieżki rowerowej z ul. Wczasową skrzyżowanie ścieżki rowerowej z ul. Grażyńskiego skrzyżowanie ul. Sportowej z ul. Kuźniczą skrzyżowanie ścieżki rowerowej z ul. Lipowską 	dostosowanie skrzyżowań tak, by spełniały wymogi bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu
parkingi dla rowerów	Ustroń	<ul style="list-style-type: none"> centrum Ustronia w okolicy dworca PKP 	zorganizowanie parkingu dla rowerów

PĘTLE

❖ Ustroń - Nierodzim (gmina Ustroń) - Górki Wielkie (gmina Brenna) - Brenna (12,6 km)

W miejscowości Ustroń (Ustroń-Nierodzim) z "Wiślanej Trasy Rowerowej" wjeżdżamy (przy rzece Wisła) na trasę Greenway i zarazem na niebieski szlak 12N (biegną one wzdłuż siebie tą samą trasą), jedziemy ul. Krzywaniec, wyjeżdżamy z gminy Ustroń i wjeżdżamy na teren gminy Brenna, gdzie ul. Krzywaniec zmienia nazwę na ul. Nowy Świat. Jedziemy dalej ul. Nowy Świat i skręcamy w prawo w ul. Zalesie. Jedziemy ul. Zalesie i dojeżdżamy do skrzyżowania z ul. Zofii Kossak, gdzie ul. Zalesie zmienia nazwę na ul. Bielską. Przejeżdżamy przez most na rzece Brennica i (po przejechaniu 3,5 km od wjazdu na trasę Greenway przy rzece Wisła) wjeżdżamy do miejscowości Górki Wielkie. Wzdłuż rz. Brennicy istnieje ścieżka rowerowa (jest w trakcie budowy, nieoznaczona). Z ul. Bielskiej skręcamy w prawo, gdzie zjeżdżamy ze szlaku Greenway i wjeżdżamy na czarny szlak rowerowy oznakowany 123S (która od tego miejsca pokrywa się z koncepcją projektowanej drugiej części Śląskiej Regionalnej Trasy Rowerowej 35S). Trasa wiedzie nas przez ulice: Olszyna, która zmienia nazwę na Kretowski i kolejno na Barujec, Brzegowa, Cisowa, Kormany i Leśników. Przez ten czas kierujemy się na południe, wzdłuż rzeki Brennica. Dojeżdżamy do miejscowości Brenna, gdzie wjeżdżamy na ul. Grójecką, która na skrzyżowaniu z ul. Leśnicą zmienia nazwę na ul. Wyzwolenia. Jedziemy prosto tą ulicą i zjeżdżamy w prawo w ul. Leśną, którą przejeżdżamy przez most na rzece Brennica i dojeżdżamy do skrzyżowania ul. Wyzwolenia z ul. Juroszką, które znajduje się w centrum Brennej.

Szlak ten można pokonać w kierunku przeciwnym wracając do głównej trasy "Wiślanej Trasy Rowerowej".

Koncepcja trasy 35S zakłada możliwość poprowadzenia alternatywnej pętli: Ochaby Wielkie – Kiczyce – Skoczów – Bajerki – Górki Wielkie Sojka – Górki Wielkie Centrum – Brenna Spalona – Brenna Centrum – Brenna Bukowa – Przełęcz Karkoszczonka.

❖ Ustroń-Nierodzim (gmina Ustroń) – Górki Wielkie (gmina Brenna) – Nałęż (gmina Jaworze) – Jaworze - Bielsko-Biała

W miejscowości Ustroń (Ustroń – Nierodzim) z "Wiślanej Trasy Rowerowej" wjeżdżamy (przy rzece Wisła) na trasę Greenway i zarazem na niebieski szlak (biegną one wzdłuż siebie tą samą trasą), jedziemy ul. Krzywaniec, wyjeżdżamy z gminy Ustroń i wjeżdżamy na teren gminy Brenna, gdzie ul. Krzywaniec zmienia nazwę na ul. Nowy Świat. Jedziemy dalej ul. Nowy Świat i skręcamy w prawo w ul. Zalesie. Jedziemy ul. Zalesie i dojeżdżamy do skrzyżowania z ul. Zofii Kossak, gdzie ul. Zalesie zmienia nazwę na ul. Bielską. Przejeżdżamy przez most na rzece Brennica i (po przejechaniu 3,5 km od wjazdu na trasę Greenway przy rzece Wisła) wjeżdżamy do miejscowości Górki Wielkie. Ulicą Bielską jedziemy do skrzyżowania z ul. Szpotawicką, na którą wjeżdżamy. Jedziemy ul. Szpotawicką i wyjeżdżamy z powiatu cieszyńskiego i gminy Brenna, a wjeżdżamy na teren powiatu bielskiego do gminy Jaworze. W tym miejscu ul. Szpotawicka zmienia nazwę na ul. Cisową. Jesteśmy w m. Jaworze-Nałęż. Ulica Cisowa krzyżuje się z ul. Słoneczną, gdzie szlak niebieski przechodzi w szlak czerwony. Jedziemy dalej ul. Cisową i skręcamy w prawo w ul. Folwarczną i tym samym rozłączamy się ze szlakiem czerwonym. Jedziemy dalej ul. Folwarczną szlakiem Greenway, przejeżdżamy przez skrzyżowanie z ul. Zdrojową i jesteśmy w miejscowości Jaworze. Jedziemy do końca ul. Folwarcznej i skręcamy w lewo w ul. Nadbrzeżną, którą również jedziemy do końca i skręcamy w prawo w ul. Cyprysową, potem w prawo w ul. Sielską, na końcu ul. Sielskiej w lewo w Pagórkową, potem w prawo w ul. Koralową, później w prawo kawałek w ul. Wapienicką i w lewo w ul. Południową. Na skrzyżowaniu z ul. Podgóorską skręcamy w lewo, jedziemy dalej ul. Podgóorską, która zmienia nazwę na ul. Storczyków. Jedziemy ul. Storczyków i skręcamy w lewo w ul. Miętową, którą wjeżdżamy na skrzyżowanie z ul. Jaworzańską i na tym skrzyżowaniu skręcamy w prawo. Jedziemy ul. Jaworzańską, dojeżdżamy do skrzyżowania z ul. Zapora i wjeżdżamy na teren dzielnicy Bielska-Białej - Wapienica. Skręcamy w lewo i jedziemy ul. Zapora, a później w lewo w ul. Tartaczną. Odbijamy w lewo w ul. Dębowiec, a następnie w prawo w ul. Łowiecką, z której skręcamy w lewo w ul. Jeżynową. Z ul. Jeżynowej skręcamy w prawo w ul. Zwardońską i jedziemy wzdłuż lotniska sportowego, po czym odbijamy w prawo w ul. Lotniczą. Na skrzyżowaniu skręcamy w lewo w ul. Orzeszkowej i następnie w lewo w ul. Agrestową. Z ul. Agrestowej odbijamy w prawo w ul. Cieszyńską i z niej w lewo w ul. Brodzińskiego. Dojeżdżamy do skrzyżowania z ul. Sobieskiego i skręcamy w lewo (do kościoła Św. Stanisława). Następnie jedziemy w prawo w ul. Nad Potokiem, w lewo w ul. Portową i w lewo w ul. Zuchów. Dojeżdżamy do drogi krajowej S1 ul. Bohaterów Monte Cassino, przecinamy ją poprzez wiadukt i wjeżdżamy na teren miejscowości Mazańcowice w gminie Jasienica.

Możliwa jest trasa powrotna tym samym szlakiem, aczkolwiek ciekawszym rozwiązaniem jest przejazd przez gminę Jasienica w kierunku Chybia, lub Czechowic-Dziedzic, gdzie ponownie można wjechać na główną oś "Wiślanej Trasy Rowerowej").

2.2.2. TRASA GŁÓWNA - CZĘŚĆ 2: USTROŃ-NIERODZIM – LANDEK.

USTROŃ - NIERODZIM

Część 2: Ustroń - Nierodzim (gmina Ustroń) – Skoczów (gmina Skoczów) – Ochaby (gmina Skoczów) – Drogomyśl (gmina Strumień) – Zaborze (gmina Chybie) - Landek (gmina Jasienica)

Skoczów

Ścieżka rowerowa (kontynuacja ścieżki nad Wisłą)	22,3
• Przejazd pod mostem (w budowie)	24,3
• Wejście na schody (16 stopni)	25,8
• Przejście pod wiaduktem – powrót na ścieżkę (w prawo)	26,0
• Przejazd na prawy brzeg Wisły (za mostem w lewo)	26,5
• Przejazd pod mostem	27,0

Ochaby

Ścieżka rowerowa (kontynuacja ścieżki nad Wisłą)	31,0
• ośrodki wypoczynkowe i rekreacyjne	31,0 – 32,0
• miejsce odpoczynku	31,6
Koniec ścieżki rowerowej (w prawo)	32,7
Droga na Gołysz (prosto) (tylko dojazd do posesji)	32,7

Drogomyśl

ul. Stawowa (prosto)	34,9
----------------------	------

Zaborze

ul. Czereśniowa (prosto)	37,7
• miejsce odpoczynku, sklep	37,7
• przystanek kolejowy Zaborze (przejazd kolejowy strzeżony)	38,9
• skrzyżowanie z ul. Darwina	39,6
Droga leśna (w lewo) – dalej za szlakiem żółtym i czerwonym	39,9
• miejsce odpoczynku	39,9
• tablica z mapą ścieżek rowerowych w j. polskim i czeskim	39,9
Droga leśna (w lewo) – dalej za szlakiem żółtym	40,7
• skrzyżowanie szlaków rowerowych (żółty / czerwony)	40,7

Landek

OPIS PRZEBIEGU

Osiągamy granicę Skoczowa (22,3 km) i kontynuujemy jazdę wałem aż do mostu na drodze krajowej nr 1. Po drodze po lewej stronie mijamy punkt postojowo-odpoczynkowy. Przejeżdżamy pod mostem powracając na ścieżkę na wale. Po przejechaniu kolejnych 500 m docieramy do węzła komunikacyjnego. Tu krzyżują się droga szybkiego ruchu (na wiadukcie), ulica miejska (ul. Wiślańska) i szlak kolejowy. Ścieżkę należy poprowadzić schodami (obok schodów są pochylnie do prowadzenia rowerów), pod wiadukt drogowy, za wiaduktem w prawo ul. Wiślańską (ok. 20 m) pod wiaduktem kolejowym i ponownie w prawo, powracając na ścieżkę rowerową na wale. Po 500 m przejeżdżamy kładką na prawy brzeg Wisły. Po kolejnych 500 m przejeżdżamy pod kolejnym mostem drogowym i wygodną, szeroką szutrową ścieżką rowerową docieramy do Ochab. Ścieżka prowadzi wałem tuż nad Wisłą. Po prawej stronie są liczne ośrodki wypoczynkowo – rekreacyjne i punkty postojowo-odpoczynkowe. Po opuszczeniu ścieżki kierujemy się w prawo tzw. "drogą na Gołysz". Ponad dwukilometrowa droga to dojazd do kilku gospodarstw rolnych prowadząca do skrzyżowania w Drogomyślu. Na drodze panuje znikomy ruch samochodów osobowych. "Droga na Gołysz" to jeden z piękniejszych odcinków tej części trasy. Ciągłe zmieniając kierunek wije się wśród lasów i stawów. Od skrzyżowania lokalnych dróg w Drogomyślu kierujemy się prosto ul. Stawową, o równie minimalnym ruchu jak poprzednia, która po osiągnięciu wsi Zaborze przechodzi w ul. Czereśniową. Na niespełna 40 km skręcamy w drogę leśną na początku, której znajduje się polana do zorganizowania punktu postojowo-odpoczynkowego. Tu też spotykamy lokalne ścieżki rowerowe (zielona i żółta) opisane na zainstalowanej mapie w językach: polskim i czeskim. Przez krótki odcinek kontynuujemy jazdę wzdłuż obu szlaków, po czym skręcamy w lewo za znakami żółtymi. Te prowadzą prostą alejką przez las (wymagana utwardzona nawierzchnia) do miejscowości Landek. Tu kończy się szlak żółty.

INWESTYCJE

RODZAJ INWESTYCJI	LOKALIZACJA		OPIS
	GMINA	LOKALIZACJA NA TRASIE	
nawierzchnia	na całej długości trasy		budowa, oznakowanie pasa dla rowerów wzdłuż ulicy (wzdłuż "drogi na Gołysz"
			położenie twardej nawierzchni na wałach i drogach leśnych
skrzyżowania	wszystkie miejsca łączenia się ulic		oznakowanie przejazdu dla rowerów wg kodeksu drogowego
punkty postojowo-odpoczynkowe	Zaborze	▪ Zaborze, droga leśna, polana	zagospodarowanie zgodnie z koncepcją punktów postojowo-odpoczynkowych
inne	Skoczów	▪ schody	oznakowanie, uporządkowanie terenu wokół schodów

PĘTLE

❖ **Europętla nr 24C: Skoczów – Goleszów – Cieszyn – Zebrzydowice - Jastrzębie Zdrój - Trasa 9N: Bzie Zameckie (gmina Jastrzębie Zdrój) – Golasowice (gmina Pawłowice) – Zbytków (gmina Strumień) – Strumień - Trasa 122C: Zabłocie (gmina Chybie) – Zaborze (gmina Chybie)**

Wyruszamy europętlą 24C ze Skoczowa. Przejeżdżamy przez Os. Morcinka i jadąc tym szlakiem wyjeżdżamy z miasta Skoczów, przecinamy drogę krajową nr 1. Jedziemy wzdłuż granicy miasta Skoczów i po przejechaniu 3 km (od wyjazdu z miasta Skoczów) jesteśmy w miejscowości Międzywieć. Jedziemy dalej prosto na południe, przejeżdżamy przez przejazd kolejowy na stacji Skoczów-Bładnice. Około 2 km za torami wyjeżdżamy z gminy Skoczów i wjeżdżamy do gminy Goleszów, wjeżdżamy w ul. Słoneczną i dojeżdżamy do miejscowości Kozakowice Górne. Po przejechaniu kolejnych 1,3 km (ul. Główną, z której na skrzyżowaniu skręcamy w lewo w ul. Przemysławą) wjeżdżamy do miejscowości Goleszów. Tu z ul. Przemysławskiej skręcamy w lewo w ul. Wolności, którą dojeżdżamy do centrum Goleszowa. Z ul. Wolności skręcamy w prawo w ul. 3 Maja, którą jedziemy do końca i na skrzyżowaniu skręcamy w lewo w ul. Cieszyńską. Później z ul. Cieszyńskiej skręcamy w prawo w ul. Grabową, przecinamy pierwszy szlak spacerowy "Jasieniowy" i w tym miejscu ul. Grabowa zmienia nazwę na ul. Leśną. Jedziemy do końca ul. Leśnej i skręcamy w prawo w ul. Misyjną, po przejechaniu 4 km od wjazdu do Goleszowa dojeżdżamy do skrzyżowania trasy Greenway z trasą rowerową 13Z w miejscowości Dzięgielów, gdzie znajduje się punkt postojowo-odpoczynkowy. Z ul. Misyjnej skręcamy w prawo w ul. Lipową, następnie w lewo w ul. Ks. Karola Kulisza, dojeżdżamy do końca tej ulicy i skręcamy w lewo w ul. Stromą, później w prawo w ul. Wielodroga. Po przejechaniu ok. 4 km od wjazdu do Dzięgielowa opuszczamy gminę Goleszów i wjeżdżamy na teren gminy Cieszyn, gdzie za ok. 800 m wjeżdżamy do miejscowości Mnisztwo. Po przejechaniu kolejnych 3,1 km dojeżdżamy do campingu "Olza". Dalej jedziemy ul. J. Łyska cały czas prosto równolegle do granicy polsko-czeskiej oraz rzeki Olzy. Skręcamy z ul. J. Łyska w prawo w ul. Zamkową, a z ul. Zamkowej w lewo przejeżdżając przez most na rzece Bobrówka. Wjeżdżamy w ul. Frysztacką, na Os. Karolinka, gdzie ul. Frysztacka przechodzi pod drogą krajową nr 1. Jedziemy dalej europętlą 24C wzdłuż torów kolejowych, które są po naszej lewej stronie. Jedziemy na północ, w miejscowości Boguszowice przejeżdżamy przez przejazd kolejowy i tory kolejowe są teraz po naszej prawej stronie. Na stacji w miejscowości Markłowice znów przejeżdżamy przez przejazd kolejowy, tak, aby tory kolejowe były po naszej lewej stronie. Po przejechaniu kolejnych 3 km mijamy miejscowość Pogwizdów, jedziemy następne 1,7 km i wyjeżdżamy z gminy Cieszyn i wjeżdżamy na teren gminy Zebrzydowice. Po przejechaniu 800 m europętla 24C łączy się z trasą 124N. Tu skręcamy w lewo i po przejechaniu 1,1 km dojeżdżamy do punktu odpoczynkowego "Kaczok". Stamtąd w odległości 1 km leży miejscowość Kaczyce. Po przejechaniu kolejnych 2,2 km dojeżdżamy do rozwidlenia, gdzie trasa 124N odchodzi od europętli 24C. Na tym rozwidleniu skręcamy w lewo, po przejechaniu ok. 4 km jedziemy wzdłuż torów kolejowych, następnie (węzeł szlaków z trasą 126Y) przejeżdżamy przez wiadukt nad torami i wjeżdżamy do miejscowości Zebrzydowice. Po przejechaniu ok. 1,6 km docieramy do punktu postojowo-odpoczynkowego "Zamek", gdzie jest skrzyżowanie naszej europętli 24C z trasą 13Z. Tu skręcamy w lewo, po przejechaniu 1,1 m nasza trasa krzyżuje się z drogą nr 937, jedziemy dalej prosto i po przejechaniu 1,4 km docieramy do punktu postojowo-odpoczynkowego "Kępka". W tym miejscu trasa 24C krzyżuje się z trasą 126Y. Jadąc trasą 24C mijamy miejscowość Markłowice Górne. Po przejechaniu 3 km od punktu odpoczynkowego "Kępka" dojeżdżamy do następnego skrzyżowania z trasą 126Y, która przez następne 300 m biegnie trasą 24C, a następnie odchodzi w lewo. Wyjeżdżamy z gminy Zebrzydowice i wjeżdżamy do gminy Jastrzębie-

Zdrój. Po przejechaniu 1,3 km dojeżdżamy do miejscowości Ruptawa, gdzie trasa 24C przecina drogę lokalną nr 937 i przez 2,4 km biegnie równolegle do niej pas dla rowerzystów. Po przejechaniu tych 2,4 km skręcamy w lewo i po przejechaniu kolejnych 600 m trasa 24C łączy się z trasą 126Y. Jedziemy 1,8 km i dojeżdżamy do skrzyżowania trasy 24C z trasą 9N i R4. Jedziemy trasą 9N i Europejską Trasą Rowerową R4, która prowadzi nas na wschód. Jedziemy nią 2,1 km i dojeżdżamy do skrzyżowania tej trasy z trasą 126Y, która łączy się z trasą 9N i R4. Jedziemy kolejne 1,7 km prosto i dojeżdżamy do skrzyżowania z trasą 13Z, która również łączy się z trasą 9N i R4. Na tym skrzyżowaniu skręcamy w prawo, jedziemy 2 km i dojeżdżamy do miejscowości Bzie Zameckie, gdzie trasa 13Z, która do tej pory biegła razem z trasą 9N rozwidla się i skręca w prawo. My nadal jedziemy prosto, wyjeżdżamy z gminy Jastrzębie-Zdrój i wjeżdżamy do gminy Pawłowice. Po przejechaniu 5,8 km nasza trasa 9N i R4 przecina drogę wojewódzką nr 938, jedziemy dalej jeszcze 2,3 km i dojeżdżamy do miejscowości Golasowice. 1 km za miejscowością Golasowice wyjeżdżamy z gminy Pawłowice i wjeżdżamy do gminy Stumień. Jadąc dalej 1 km dojeżdżamy do miejscowości Zbytków. 800 m dalej nasza trasa 9N i R4 przecina drogę lokalną nr 81, która krzyżuje się z drogą nr 939. 3 km dalej od tego skrzyżowania wjeżdżamy do miejscowości Stumień. Jedziemy drogą nr 939, czyli ul. 3 Maja, wjeżdżamy do rynku, a następnie w prawo na ul. Łuczkiewicza, później w prawo i zaraz na lewo na most (rzeka Wisła) na trasę 122C, którą jedziemy 2,3 km i dojeżdżamy do miejscowości Zabłocie. Jedziemy i dojeżdżamy do torów kolejowych. W tym miejscu wyjeżdżamy z gminy Stumień i wjeżdżamy do gminy Chybie. Jedziemy wzdłuż torów kolejowych i przejeżdżamy je pod wiaduktem. Dojeżdżamy do miejscowości Gołysz i po przejechaniu 3,8 km dojeżdżamy do miejscowości Zaborze i wjeżdżamy na "Wiślaną Trasę Rowerową".

❖ Skoczów – Dębowiec – Zamarski (gmina Hażlach) – Cieszyn (wjazd na Greenway i europętlę 24C)

Wyruszamy szlakiem 11Y ze Skoczowa z Rynku. Jedziemy 1 km prosto, a następnie w zakrętach 1,2 km. Mijamy kaplicę na Kaplicówce. Po przejechaniu kolejnego 1 km wyjeżdżamy z gminy Skoczów i wjeżdżamy do gminy Dębowiec. Jedziemy dalej 1,4 km i dojeżdżamy do miejscowości Simoradz. Po przejechaniu kolejnych 6,9 km wytyczonym szlakiem oznakowanym 11Y dojeżdżamy do miejscowości Dębowiec, gdzie jest punkt odpoczynkowy "Urząd Gminy". Jedziemy dalej kolejne 4,1 km i wyjeżdżamy z gminy Dębowiec, a wjeżdżamy na teren gminy Hażlach. Jedziemy 1,9 km, dojeżdżamy do miejsca, gdzie nasza trasa 11Y łączy się z trasą 13Z. Jedziemy dalej i za kolejne 600 m jesteśmy w miejscowości Zamarski, gdzie trasy 11Y i 13Z rozłączają się. Na tym rozwidleniu skręcamy w prawo i jedziemy dalej trasą 11Y. Przejeżdżamy przez skrzyżowanie z drogą krajową nr 1, jedziemy jeszcze ok. 4 km trasą 11Y i wjeżdżamy na Greenway i europętlę 24C w Cieszynie na ulicę Zamkową.

Tą trasę możemy pokonać w kierunku przeciwnym wracając na główną trasę "Wiślanej Trasy Rowerowej" lub włączyć się w ruch szlakiem Greenway lub europętlą 24C: Cieszyn – Jastrzębie-Zdrój, później trasą 9N: Bzie Zameckie – Golasowice – Zbytków – Stumień - następnie trasą 122C: Zabłocie - Zaborze, gdzie wyjedziemy na główną trasę "Wiślanej Trasy Rowerowej" w gminie Chybie.

Pętla alternatywna według koncepcji II części Śląskiej Regionalnej Trasy Rowerowej 35S: Landek (gmina Jasienica) – Przełęcz Karkoszczonka, fragment Drogomyśl Centrum – Drogomyśl PKP – Zabłocie Solna – Zabłocie "Kępka" – Frelichów – Zarzeczce – Żabiniec – Landek/Chybie - Landek

Z Centrum Drogomyśla, ul. Wiejską dojeżdżamy po 700 m do skrzyżowania z wysepką, a następnie ul. Kolejową docieramy do stacji PKP Drogomyśl. Dalej przez przysiółki Pasieka i Czuchów ul. Pasieczną (szutrówka), przebiegającą wśród łąk i pól dojeżdżamy do Zabłocia. Znajdujemy się w sąsiedztwie rz. Wisły, od której oddziela nas wał przeciwpowodziowy i pas roślinności nadbrzeżnej. Dojeżdżamy do wiaduktu kolejowego i skręcamy w ul. Brzegową, a następnie ul. Solną. Dalej jedziemy ul. Miodową, równoległe do niewielkiej rzeczki tworzącej liczne meandry. Następnie trasa wiedzie ul. Orzeszkową, dalej ul. Bielską, a potem skręca w lewo w podporządkowaną ul. Rolną (w sąsiedztwie gospody "Na Kępie"). Ul. Rolną jedziemy do ul. Zawala. Jesteśmy w miejscowości Frelichów. Jedziemy dalej ul. Zawala, szlak przechodzi na obszar Zarzecza. Wjeżdżamy do przysiółka Rykalec, trasa znajduje się najbliżej jeziora Goczałkowickiego. Z ul. Zawale skręcamy w lewo w ul. Podgroble, przecinamy skrzyżowanie z drogą asfaltową utrzymując kierunek na wprost. Jedziemy 1800 m przez przysiółek Zagrobek, dalej drogą asfaltową ul. Podgroble. Po lewej zalesiona strefa nadbrzeżna jeziora Goczałkowickiego. Dalej za zabudowaniami Zarzecza, jedziemy drogą gruntową, wśród mieszanego lasu. Następnie w kierunku południowym poruszamy się drogą zwaną Zieloną Groblą. Szlak skręca w prawo do prostopadłych duktów leśnych. Przejeżdżamy przez las, po 400 m mijamy pojedyncze gospodarstwo. Dojeżdżamy do kapliczki w Chybiu. Jedziemy ul. Leśną 800 m do ul. Jagodowej, mijamy przejazd kolejowy, za przejazdem skręcamy w prawo i docieramy do kolejnego przejazdu kolejowego i brzegu lasu. Jadąc 350 m dojeżdżamy do ul. Partyzantów. Jedziemy 450 m ul. Bieniowiecką wśród posesji, skręcamy w lewo w ul. Bielską. Jesteśmy w Chybiu-Żabińcu. Jedziemy dalej ul. Bielską, dojeżdżamy do "Baru na Żabińcu". Mijamy ul. Zieloną. Jedziemy dalej ul. Bielską, po prawej stronie rozciągają się Stawy Żabinieckie. Wjeżdżamy na zabytkową Aleję Dębową. Szlak przechodzi nad rzeczką – Kanałem Bajerka. Dalej jedziemy na wprost wśród lasów drogą powiatową – ul. Bielską. Jesteśmy na granicy Landeku i Chybia. Dojeżdżamy do węzła z subtrasą 11Y. Jedziemy wśród obszarów leśnych. Następnie trasa skręca w lewo z drogi powiatowej na podporządkowaną. Jedziemy do skrzyżowania przy kapliczce NMP Bolesnej w Zamachach (gm. Chybie). Drogą szutrową z Zamachów jedziemy do skrzyżowania drogi lokalnej Landek – Zabrzeg.

2.2.3. CZĘŚĆ III: LANDEK – GRANICA WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO.

LANDEK

Część 3: Landek (gmina Jasienica) – Zabrzeg (gmina Czechowice-Dziedzice) – gmina Goczałkowice Zdrój - gmina Czechowice-Dziedzice – Kaniów (gmina Bestwina) - Dankowice (gmina Wilamowice)- granica województwa

Landek

Przekroczenie drogi Bielsko-Biała – Strumień	44,3
Droga leśna (prosto)	44,3
Droga leśna (w lewo)	45,4
• miejsce odpoczynku (stoły, ławki)	45,4
Droga leśna (w prawo)	45,9

• podstacja w Bronowie - przejazd kolejowy (4 tory)	
przejazd strzeżony – monitorowany	46,3
• początek drogi z płyt betonowych (droga pożarowa)	46,3
<u>Zabrzeg</u>	
Droga leśna asfaltowa (w prawo)	50,1
• dojazd do leśniczówki (w lewo 500 m)	50,1
Droga leśna gruntowa (w lewo)	50,7
Korona zapory w Goczałkowicach	51,2
<u>Goczałkowice Zdrój</u>	
Zjazd z zapory (w prawo 180 stopni po płytach betonowych)	54,2
Droga gruntowa (w lewo wzdłuż ogrodzenia zapory)	54,3
Droga z płyt betonowych	54,4
• skrzyżowanie dróg między stawami (w prawo)	55,3
• skrzyżowanie z mostkiem przez Wisłę	55,8
• wjazd na szlak Greenway	55,8
Droga gruntowa	55,9
• miejsce odpoczynku nad Wisłą (stół, ławki)	56,0
Wał wiślany (w prawo)	57,4
• szlak Greenway skręca w prawo do centrum Goczałkowic	57,4
• początek ścieżki dydaktyczno-przyrodniczej	57,4
• koniec ścieżki dydaktyczno-przyrodniczej	58,5
• przejazd pod mostem kolejowym	60,7
ul. Uzdrowska (w prawo na most)	60,9
• przejazd na prawy brzeg Wisły	60,9
<u>Czechowice-Dziedzice</u>	
Droga gruntowa (za mostem w lewo)	61,0
• przejazd pod drogą krajową nr 1	61,5
Wał wiślany (w lewo)	61,6
• miejsce odpoczynku (w prawo 500 m) ośr. wypoczynkowo rekreacyjny „KOPALNIOK”	63,2
ul. Nad Wisłą (prosto)	63,3
kładka nad torami bocznicy towarowej KWK "Silesia" (w lewo)	64,2
ul. Górnicza (w lewo)	64,3
droga gruntowa (w lewo)	64,8
mostek na rz. Białka (w lewo)	65,3

Kaniów

Wał nad Białą (za mostkiem w lewo)	65,4
• równolegle do wału przebiega droga techniczna	65,4
• skrzyżowanie z drogą techniczną do mostu na Białej	66,5
• przejazd pod rurociągiem	67,1
• droga techniczna wychodzi na wał	67,1
• ujście Białej do Wisły	67,1
Wał wiślany (prosto)	67,2
• dom mieszkalny na wale	67,4
• droga techniczna odchodzi w prawo	67,6
ul. Jawiszowicka (w lewo na most na potoku Łękawka)	71,3

Dankowice

Wał wiślany (za mostem w lewo)	71,4
Granica województw (śląskie/małopolskie) na wale	73,8

OPIS PRZEBIEGU

Po przekroczeniu drogi Jasienica– Strumień (niezbędne oznakowanie przejazdu dla rowerów) jedziemy znowu lasem do pierwszego skrzyżowania dróg leśnych. Obok zorganizowanego miejsca postojowo-odpoczynkowego (stół, ławki) skręcamy w lewo, aby na następnym skrzyżowaniu (500 m) znowu skręcić w prawo. Po 400 m przekraczamy czterotorowy przejazd kolejowy obok budynku podstawy Bronów. Przejazd jest bezpieczny: strzeżony i monitorowany. Tuż za przejazdem droga jest wyłożona płytami betonowymi i wymaga położenia asfaltowej nawierzchni. Po przejechaniu prawie 4 km napotykamy prostopadłą asfaltową alejkę. W lewo można nią dojechać do leśniczówki (500 m), a dalej nad brzeg Jeziora Goczałkowickiego (ok. 800 m). My skręcamy w prawo. Zaledwie 600 m jedziemy wygodną asfaltową alejką, aby zjechać w lewo w bardzo wyboistą drogę, która zaprowadzi nas do wylotu korony zapory wodnej na Jeziorze Goczałkowickim.

Z Zabrzega trzykilometrową tamą przejeżdżamy do Goczałkowic Zdroju. Znajdujemy się teraz na lewym brzegu Wisły. Za tamą jedziemy ostro w prawo najpierw drogą gruntową, a po 200 m znowu po płytach betonowych. Na skrzyżowaniu dróg między stawami kontynuujemy jazdę po płytach betonowych i tuż przy kładce na Wiśle łączymy się ze szlakiem Greenway. Wraz z nim opuszczamy drogę z betonowych płyt i jedziemy drogą gruntową do kolejnego skrzyżowania. Przed skrzyżowaniem jest niezbyt dogodny (stromo w dół) zejście do ocienionego miejsca odpoczynku (stół i ławy) położonego tuż nad Wisłą.

Na skrzyżowaniu opuszczamy szlak Greenway, który skręca w lewo i prowadzi do centrum Goczałkowic Zdroju. My wjeżdżamy znowu na wał na rozpoczynającą się w tym miejscu ścieżkę dydaktyczno-przyrodniczą. Ścieżka towarzyszy nam przez ponad 1 km, a my kontynuujemy jazdę nadwiślańskim wałem, między Wisłą a licznymi stawami hodowlanymi.

Po przejechaniu pod mostem kolejowym powracamy na wał, aby po chwili wjechać na stary most drogowy łączący Goczałkowice Zdrój i Czechowice-Dziedzice. Most jest wykorzystany tylko w ruchu lokalnym. Istnieją warunki do wydzielenia pasów dla rowerów w obie strony. Istnieje potrzeba oznaczenia przejazdów dla rowerów. Zaraz za mostem

skręcamy w lewo w drogę gruntową. Kierujemy się pod wiadukt na drodze krajowej nr 1, a potem wzdłuż drogi DK1 na wał wiślany.

Wałem jedziemy aż do Czechowic-Dziedzic. Wał przechodzi w spokojną ul. Nad Wisłą, a ta wzdłuż ogrodzenia Kopalni "Silesia" do ruchliwej ul. Górniczej. Przed skrzyżowaniem (ok. 30 m) znajduje się kładka nad torami kolejowymi bocznicy towarowej KWK "Silesia". Trasę można poprowadzić przez kładkę⁶ albo do skrzyżowania z ul. Górniczą i po przekroczeniu torów skręcić o 180 stopni w lewo ulicą dojazdową do biurowca KWK "Silesia". Ulica ta po kilkuset metrach zatacza łuk w prawo i kończy się ślepo po 500 m. My jedziemy dalej w lewo, bardzo wyboistą drogą, a później betonową ścieżką, która prowadzi wprost na kładkę na rz. Białej do Kaniowa w gminie Bestwina.

Za mostkiem skręcamy w lewo na wał biegnący wzdłuż rz. Białej. Obok wielkiego rurociągu, gdzie Biała wpada do Wisły, wjeżdżamy na wiślany wał, którym kontynuujemy jazdę do granicy gmin Bestwina i Wilamowice na moście potoku Łękawka. Wały wiślane idą z Łękawką (z obu stron) aż do mostu. Istnieje potrzeba połączenia wałów kładką dla rowerów przed wjazdem na most samochodowy. Od mostu na Łękawce jedziemy wałem do granicy (na wale) województw śląskiego i małopolskiego osiągając dystans: 73,8 km.

INWESTYCJE

RODZAJ INWESTYCJI	LOKALIZACJA		OPIS
	GMINA	LOKALIZACJA NA TRASIE	
nawierzchnia	Jasienica	▪ za przejazdem kolejowym obok podstacji Bronów	położenie asfaltowej nawierzchni na drodze wyłożonej płytami betonowymi
	Czechowice-Dziedzice	▪ Zabrzeg – droga prowadząca do wylotu korony zapory wodnej na Jeziorze Goczałkowickim	droga bardzo wyboista, poprawa nawierzchni
most, kładka	granica gmin Wilamowice i Bestwina	▪ wały wiślane idące z Łękawki (z obu stron) aż do mostu (na granicy Dankowic i Kaniowa)	połączenie wałów kładką dla rowerów przed wjazdem na most samochodowy
ścieżki rowerowe	Goczałkowice Zdrój	▪ most drogowy łączący Goczałkowice Zdrój i Czechowice-Dziedzice	wydzielenie pasów dla rowerów w obie strony
	Czechowice-Dziedzice	▪ ul. Górnicza	szeroki pas zieleni z licznymi alejkami pośrodku zaadoptować na ścieżkę rowerową i bezpiecznie wyprowadzić w lewo w ul. Nad Białką

⁶ Ulica za kładką nad torami kolejowymi na planie miasta jest oznaczona jako ul. Górnicza, natomiast na tablicach informacyjnych i na budynkach widnieje nazwa ul. Nad Białką. Powodem są prawdopodobnie duże zmiany topograficzne (usypianie hałdy i organizacja osadników wód dołowych).

skrzyżowania, przejazd kolejowy	Jasienica	▪ po przekroczeniu drogi Bielsko-Biała – Strumień obok budynku podstacji Bronów	oznakowanie przejazdu kolejowego dla rowerów
	Goczałkowice Zdrój	▪ most drogowy łączący Goczałkowice Zdrój i Czechowice-Dziedzice	oznakowanie przejazdu kolejowego dla rowerów
punkty postojowo-odpoczynkowe	Jasienice	▪ Landek, droga leśna	miejsca są wydzielone, zagospodarowanie zgodnie z koncepcją punktów postojowo-odpoczynkowych
	Goczałkowice Zdrój	▪ za zjazdem ze szlaku Greenway, przy drodze gruntowej nad Wisłą	
	Czechowice-Dziedzice	▪ na wale wiślanym 500 m od środka wypoczynkowego "Kopalniok"	
parkingi dla rowerów	Czechowice-Dziedzice	▪ skrzyżowanie ulic: Węglowej, Górniczej i Nad Białką, obok budynku Urzędu Skarbowego i kopalni	zorganizowanie parkingu dla rowerów

PĘTLE

❖ Powiat pszczyński: Goczałkowice Zdrój – Pszczyna – Bodzów – Frydek - Wola (gmina Miedźna) – 8,2 km

Wyruszamy z Goczałkowic Zdroju spod Klasztoru ss. Salwatorianek na ul. Uzdrowskiej. Jedziemy w kierunku skrzyżowania ul. Borowinowej z ul. Szkolną. Na skrzyżowaniu (za pocztą) skręcamy w lewo w ul. Szkolną. Przejeżdżamy przez przejazd kolejowy. Dojeżdżamy do skrzyżowania ul. Szkolnej z ul. Jeziorną. Na skrzyżowaniu skręcamy w prawo w ul. Jeziorną, skąd dalej włączamy się w Wojewódzką Trasę Rowerową nr 1, tzw. "Trasę Książęcą" biegnącą ul. Jeziorną w kierunku Pszczyny. Jedziemy prosto, przekraczamy granicę gminy Goczałkowice, gdzie ul. Jeziorna zmienia się w ul. Zdrojową. Jadąc prosto ul. Zdrojową mijamy z prawej strony Dzielnicę Pszczyny Kolonia Jasna. Dojeżdżamy do skrzyżowania z drogą nr 939 (ul. Cieszyńska), na skrzyżowaniu jedziemy prosto. Za skrzyżowaniem "Trasa Książęcą" spotyka się z Europejską Trasą Rowerową R4 i szlakiem Greenway, którą pojedziemy aż do granic powiatu pszczyńskiego. Jedziemy R4 i szlakiem Greenway, przejeżdżamy przez Pola golfowe w Parku Zwierzynieckim, wytyczoną trasą jedziemy przez Park Zwierzyniecki (po lekkim łuku w prawo), ponownie przecinamy drogę nr 939 (ul. Żorska), która biegnie przez park. Dalej jedziemy przez Park Pałacowy obok rzeki Pszczynki. Mijamy pałac z prawej strony, za stajniami pałacowymi skręcamy w prawo i dalej jedziemy uliczką przez park do skrzyżowania z ul. Katowicką. Przejeżdżamy przez skrzyżowanie i jedziemy dalej prosto. Przejeżdżamy przez most na rzece Pszczynka. Dalej jedziemy przez tereny zielone. Po lewej stronie mijamy skansen "Zagroda Wsi Pszczyńskiej", przecinamy ul. Parkową i dalej jedziemy prosto przez Park Dworcowy, mijając amfiteatr jedziemy w kierunku ul. Dworcowej. Ulicą Dworcową przejeżdżamy przez przejazd kolejowy, jadąc dalej ul. Dworcową przecinamy drogę krajową E75/E462 (ul. Górnośląska). Jadąc prosto wjeżdżamy w ul. Męczenników Oświęcimskich. Na skrzyżowaniu z ul. Konopnickiej skręcamy w lewo do Dzielnicy Chuchółka, jedziemy wzdłuż wyznaczonej trasy w kierunku ul. Kombatantów. Dalej jedziemy prosto ul. Kombatantów przejeżdżając

przez Kolonię Podlesie. Przekraczamy granicę gminy Miedźna. Wjeżdżamy do Bodzowa ul. Topolową, skręcamy w lewo w ul. Podręczną, która dochodzi do ul. Leśnej, dalej jedziemy prosto ul. Leśną, która łączy się z ulicami Miodową i Dębową w miejscowości Frydek. Przejeżdżamy Frydek i dalej jedziemy prosto odcinkami leśnymi 2,8 km w kierunku miejscowości Wola. Wyjazd z lasu następuje w miejscowości Wola obok Leśniczówki Wola. Przy Leśniczówce trasy R4 i Greenway odchodzą w prawo, a my skręcamy w lewo i dalej jedziemy trasą rowerową wzdłuż drogi prowadzącej do Międzyrzecza w kierunku m. Bojszowy. Wjeżdżamy na teren powiatu bieruńsko-lędzińskiego.

❖ **Powiat bieruńsko-lędziński: Międzyrzecze (gmina Bojszowy) – Bojszowy – Bieruń – Łędziny – Bieruń – Chełm Śląski – Bieruń – Bojszowy - Wola**

Mijamy granicę powiatu bieruńsko-lędzińskiego i dalej jedziemy prosto. Dojeżdżamy do skrzyżowania z drogą 931, skręcamy w prawo w kierunku m. Bojszowy i dalej jedziemy wzdłuż drogi nr 931 do m. Bojszowy. W Bojszowach wjeżdżamy na trasę krajową nr 151, która w całości jest oznakowana (kolor czerwony). Jedziemy w kierunku Bierunia. Wyjeżdżamy z miejscowości Bojszowy drogą wśród pól do Bierunia (4,8 km). Przekraczamy granicę gminy Bieruń. Jedziemy wokół terenów Zakładów Tworzyw Sztucznych ERG-Bieruń S.A. na Osiedle Chemików, dalej kierujemy się ul. Chemików do centrum miasta Bieruń. W centrum Bierunia Starego w okolicy Rynku trasa nr 151 zbiega się z trasą nr 8 i trasą nr 152.

Z Bierunia istnieją dwie możliwości poprowadzenia tras:

1. Do Łędzin dalej trasą krajową nr 151 - z Łędzin trasą krajową nr 101 do Zamościa – z m. Zamoście trasą krajową nr 153 do Górek – z Górek trasą krajową nr 8 do Bierunia.
2. Do Chełmu Śląskiego trasą nr 152 i z powrotem do Bierunia.

Z Bierunia wracamy tą samą trasą przez Bojszowy – Wolę - Bodzów- Pszczynę - do Goczałkowic Zdroju.

Trasa 1: Bieruń-Łędziny-Zamoście-Górki-Bieruń

W Bieruniu dalej jedziemy ul. Macierzyńskiego wzdłuż kilometrowego odcinka Bieruńskiej Grobli, ul. Będzińską, Gałczyńskiego w kierunku Łędzin. Przekraczamy granicę gminy Łędziny. Trasa wiedzie ul. Zabytkową i Kupilasa na Górę Klimont (305 m n.p.m.). Dalej jadąc trasą nr 151 w Łędzinach mijamy zabytkowy cmentarz przy kościele pw. św. Anny. Dojeżdżamy ul. Łędzińską do skrzyżowania z ul. Sobieskiego, gdzie spotykamy się z trasą nr 101 (czarną). Dalej jedziemy oznakowaną trasą nr 101 do m. Zamoście ul. Sobieskiego do skrzyżowania, gdzie skręcamy w ul. Zamkową. Dalej ul. Zamoście, Zakole jedziemy do Zamościa.

Trasa nr 101 w większości przebiega przez tereny rekreacyjne. Od Zamościa stanowi połączenie z kompleksem lasów murckowskich.

W Zamościu przy ul. Zakole rozpoczyna się zielona trasa nr 153, na którą wjeżdżamy. Tą drogą poprzez XIX-wieczny most na rzece Przyrwie dojeżdżamy do ul. Zawiszy Czarnego. Tam w lewo wzdłuż osadnika do ul. Reymonta (3,4 km), w prawo ul. Ławecką i znów w prawo ul. Kraszewskiego wzdłuż torów kolejowych. Dojeżdżamy do ul. Łędzinskiej przy tzw. kolejce (5,1 km) i chodnikiem wzdłuż tej ulicy jedziemy w stronę osiedla "Centrum". Stąd przez ul. Łędzińską dojeżdżamy do osiedla "Centrum". Omijamy je i dalszą drogę pokonujemy przez las za boiskiem sportowym MKS Łędziny. Dojeżdżamy (6,4 km) do ośrodka "Zalew". Stamtąd drogą przez las i łąkami do torów kolejowych, dalej wzdłuż nich aż do ul. Paderewskiego. Za przejazdem kolejowym dojeżdżamy lasem do ul. Szenwałda (9,0 km) w Górkach. Trasa kończy się przy kościele pw. św. Piotra i Pawła w Górkach. Punkty postojowo-odpoczynkowe dla rowerzystów: przy ośrodku "Zalew".

W Górkach wjeżdżamy na oznakowaną trasę krajową nr 8, która prowadzi do Bierunia (4,0 km). Przejeżdżamy przez przejazd kolejowy, skręcamy w lewo, przecinamy ul. Toruńską, następnie skręcamy w prawo na drogę, która prowadzi przez most. Dalej jedziemy w lewo wzdłuż XVI-wiecznej Grobli Bieruńskiej porośniętej starodrzewiem, następnie przecinamy ul. Krakowską na skrzyżowaniu z ul. Chemików i jedziemy dalej ul. Chemików do centrum miasta Bieruń Stary, wracamy w okolice rynku, miejsce gdzie zbiegają się trasy nr 8 nr 158 i nr 152.

Punkty postojowo-odpoczynkowe dla rowerzystów: w Bieruniu: ośrodek wypoczynkowy "Łysina", parking przy kościółku św. Walentego.

Trasa 2: Bieruń- Chełm Mały- Bieruń

Jedziemy trasą krajową nr 152. Trasa biegnie z centrum Bierunia, na południe ul. Chemików przez skrzyżowanie z ulicą Krakowską i Kopcową, potem ul. Rędzinną koło stacji PKP do ul. Bojszowskiej. Przy kapliczce skręcamy w prawo, drogą do pierwszego skrzyżowania z torami kolejowymi i prosto obok Góry Chełmeczki (punkt widokowy). Za Górą Chełmeczki trasa wiedzie w lewo, przecina ul. Turystyczną do Bijasowic (6,7 km). W lewo od trasy zlokalizowany jest kolejny punkt widokowy - Bijasowicka Górka (258 m n.p.m.). Z Bijasowic trasa biegnie ul. Wiślaną do m. Zabrzeg i dalej do Bierunia Nowego. Z Nowego Bierunia jadąc prosto ul. Mieleckiego docieramy do Czarnuchowic (11,3 km). Droga z Czarnuchowic biegnie w stronę Chełmu Śląskiego. Omija centrum, ale przecina dzielnicę Chełm Mały (15,9 km). W Chełmie Małym dojeżdżamy na Smutną Górę (punkt widokowy). Wracamy do Bierunia tą samą trasą.

Punkty postojowo-odpoczynkowe dla rowerzystów: parking przy kościółku pw. św. Walentego w Bieruniu, w Chełmie Małym - przy Smutnej Górze.

**GRANICA
WOJEWÓDZTWA**

3. ZINTEGROWANY PRODUKT TURYSTYCZNY "WIŚLANA TRASA ROWEROWA".

3.1. POJĘCIE PRODUKTU TURYSTYCZNEGO.

Niezbędnymi elementami do określenia produktu turystycznego "Wiśłana Trasa Rowerowa" są walory Regionu i jego dostępność komunikacyjna, potencjalne grupy odbiorców, wymagających dokładnego określenia (aby oferta mogła być do nich kierowana) oraz infrastruktura turystyczna i paraturystyczna, ze szczególnym uwzględnieniem infrastruktury obsługi turysty rowerowego. Równie ważną częścią produktu jest koncepcja, która w bezpośredni sposób wpływa na wykorzystanie istniejącej infrastruktury oraz planowanie nowej, ujęcie miejscowych walorów i atrakcji oraz poznanie grup turystów, które będą zainteresowane stworzoną propozycją spędzenia czasu wolnego.

Turyści, którzy będą korzystać z "Wiślanej Trasy Rowerowej" to klienci korzystający z dostępnych rozrywek, wydający pieniądze na dojazd, nocleg, wyżywienie, pamiątki, miejscowe atrakcje oraz imprezy. Te elementy składają się na sposób funkcjonowania produktu przez cały rok i wszystkie dni tygodnia.

Optimalny produkt turystyczny powinien przede wszystkim odnosić się i zaspokajać potrzeby klientów. Usługi turystyczne należą do grupy usług zaspokajających wiele potrzeb fizycznych, społecznych i psychologicznych, a są związane z motywem podróży, którym może być, obok korzystania z roweru jako środka transportu, chęć ucieczki od istniejącego otoczenia, od rutyny, chęć poszukiwania nowych i odmiennych doświadczeń, a także odwiedzenie nowych miejsc. Podczas konstruowania filozofii funkcjonowania "Wiślanej Trasy Rowerowej" należy jednak pamiętać, iż turyści chcą zaspokoić w tym samym czasie więcej niż jedną potrzebę. Produkty odnoszące największy sukces to te, które najlepiej odpowiadają na wiązkę potrzeb określonego segmentu rynku. Nie tylko jakość i atrakcje miejsca są motywujące, ale także szeroko rozumiana jego zdolność do pełnego zaspokajania różnych potrzeb.

Dla końcowego efektu sukcesu nie bez znaczenia pozostaje rola miejscowej ludności, od której zaangażowania i akceptacji będzie w dużej mierze zależeć ostateczny kształt i sposób funkcjonowania "Wiślanej Trasy Rowerowej" w takich aspektach jak: gościnność, życzliwość, elastyczność. Świadomość mieszkańców jest bardzo istotna, ponieważ każde przedsięwzięcie w branży turystycznej, aby było skuteczne, potrzebuje aprobaty i przychylności środowiska, w którym ma być realizowane. Należy pamiętać, iż turyści czują ten dobry klimat, a szczególnie okazywaną im serdeczność i życzliwość. W konsekwencji wpłynie to na dobre wspomnienia turystów, a więc chęć powrotu np. w następne wakacje lub długi majowy weekend oraz pozytywną opinię przekazywaną znajomym.

W myśl koncepcji marketingowej produktem jest wszystko, co jest oferowane na rynku w celu zaspokojenia potrzeb konsumenta.

Produktowi turystycznemu przypisuje się w literaturze dwojaki sens: w węższym znaczeniu oznacza on wszystko, co turysta kupuje, w szerokim – wszystko, co turysta czyni w czasie podróży, jak i w miejscu pobytu. Pod pojęciem produktu turystycznego należy rozumieć dostępny na rynku pakiet materialnych i niematerialnych składników umożliwiających realizację celu wyjazdu turystycznego.

Wypracowana przez Polską Agencję Rozwoju Turystyki S.A. metodyka opracowywania produktów turystycznych opiera się o pomysł, który spowoduje napływ turystów do danego regionu.

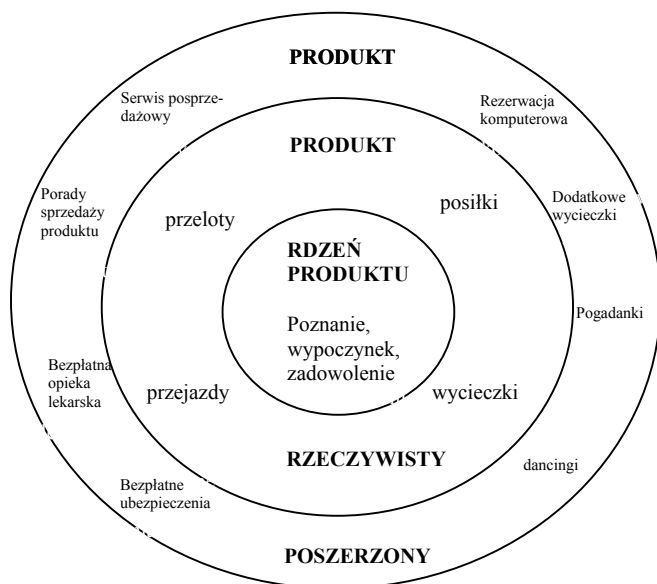
Całość produktu turystycznego stanowi funkcjonalną strukturę składającą się z trzech poziomów:

- rdzenia produktu,
- produktu rzeczywistego,
- produktu poszerzonego (powiększonego).

Rdzeń produktu związany jest z głównym motywem podróżowania – zaspokaja potrzebę główną, koresponduje z rdzeniem korzyści. Rdzeniem korzyści może być na przykład zaspokojenie potrzeby odpoczynku, odwiedzenia ciekawego miejsca czy poprawa stanu zdrowia, kondycji fizycznej. Zaspokojenie to wymaga jednakże jednoczesnego zaoferowania realnej, usługowej kompozycji o określonej strukturze i poziomie jakościowym, czyli uformowania *produktu rzeczywistego*. Samodzielny rdzeń produktu nie jest zazwyczaj przedmiotem transakcji. Atrakcyjny produkt turystyczny powinien, bowiem obejmować usługi i dobra zaspokajające - obok potrzeby głównej - także potrzeby komplementarne. Krąg takiego *poszerzonego produktu turystycznego* tworzą składniki przyczyniające się do wyróżnienia produktu na rynku. Marketing wprowadza również pojęcie *produktu potencjalnego*, na który składa się wszystko to, co może dodatkowo uatrakcyjnić produkt i przyciągnąć nabywcę.

Zakres oraz jakość usług i dóbr oferowanych w ramach produktu turystycznego należy stale dopasowywać do stale zmieniającego się poziomu zamożności, cywilizacji i kultury. Produkt turystyczny musi być także atrakcyjny na nieustannie zmieniającym się rynku. Klarowne określanie cech produktu jest warunkiem jego rynkowego wyróżniania (branding) mającego na celu kreowanie jego wizerunku, pozytywnie odbiegającego od substytutów oraz umożliwiającego łatwe przywołanie przez konsumenta identyfikowalnych cech produktu.

Rys. nr 2 Struktura produktu turystycznego.



3.2. IDEA STWORZENIA NARODOWEGO SZLAKU TURYSTYCZNEGO "WIŚLANA TRASA ROWEROWA".

Jak już niejednokrotnie podkreślano, z założenia "Wiśłana Trasa Rowerowa" będzie narodowym produktem turystycznym, skierowanym do turysty rowerowego, wyróżniającym się na rynku europejskim konkurencyjnymi rozwiązaniami w zakresie tworzenia szlaków rowerowych i budowania oryginalnej filozofii funkcjonowania.

Narodowe produkty turystyczne to takie kompozycje atrakcji i usług, które w jednoznaczny sposób są kojarzone z danym krajem. Wykorzystanie w celu stworzenia takiego produktu rzeki Wisły jest pomysłem wynikającym zasadniczo z dwóch powodów. Po pierwsze Wisła jest rzeką nierozzerwalnie związaną z historią Polski i jej dziejami na przestrzeni wieków, w rezultacie, czego obszary jej oddziaływania są niezwykle różnorodne i barwne, pokazują, bowiem ogrom polskiego dziedzictwa kulturowego. Po drugie jest to rzeka obejmująca swoim oddziaływaniem obszar niemal całego kraju, od gór aż po morze i jest jednym z najbardziej rozpoznawalnych atrybutów polskości. Rzeką ponadto, jako walor naturalny i element krajobrazu, kojarzy się ze źródłem życia, z rozwojem, postępem, z tworzeniem miast i wiosek oraz skupianiem się wokół niej ludności. Stąd wybór Wisły na rdzeń narodowego produktu turystycznego Polski jest ideą jak najbardziej słuszną, zwłaszcza przy uwzględnieniu trendów obserwowanych na polskim i europejskim rynku turystycznym, związanych z popularnością turystyki aktywnej, w tym turystyki rowerowej. Aktywny wypoczynek na rowerze jest doskonałą formą relaksu dla turysty w każdym wieku, pozwala na poznawanie ciekawych miejsc, sprawdzenie swoich fizycznych możliwości, spotkanie niezwykle ludzi. Niestety Polska nie jest krajem przyjaznym rowerzystom, brakuje, bowiem niezbędnej infrastruktury, a co ważniejsze, brakuje tras rowerowych nie biegnących wzdłuż ciągów komunikacyjnych. "Wiśłana Trasa Rowerowa" ma być właśnie takim szlakiem, który będzie odpowiadał na potrzeby rowerzystów i będzie dla nich w 100% bezpieczny.

Idea produktu "Wiśłana Trasa Rowerowa" zawiera się w kilku elementach, które

- narodowy produkt turystyczny, pokazujący dziedzictwo kulturowe Polski oraz jej walory krajobrazowe, identyfikowany z Polską w całej Europie,
- profesjonalnie przygotowany szlak rowerowy, zagospodarowany z uwzględnieniem potrzeb i oczekiwań turysty rowerowego,
- niezwykle różnorodność i wielość atrakcji na szlaku,
- bezpieczeństwo turysty rowerowego jako priorytet budowy trasy.

3.3. SEGMENTY DOCELOWE.

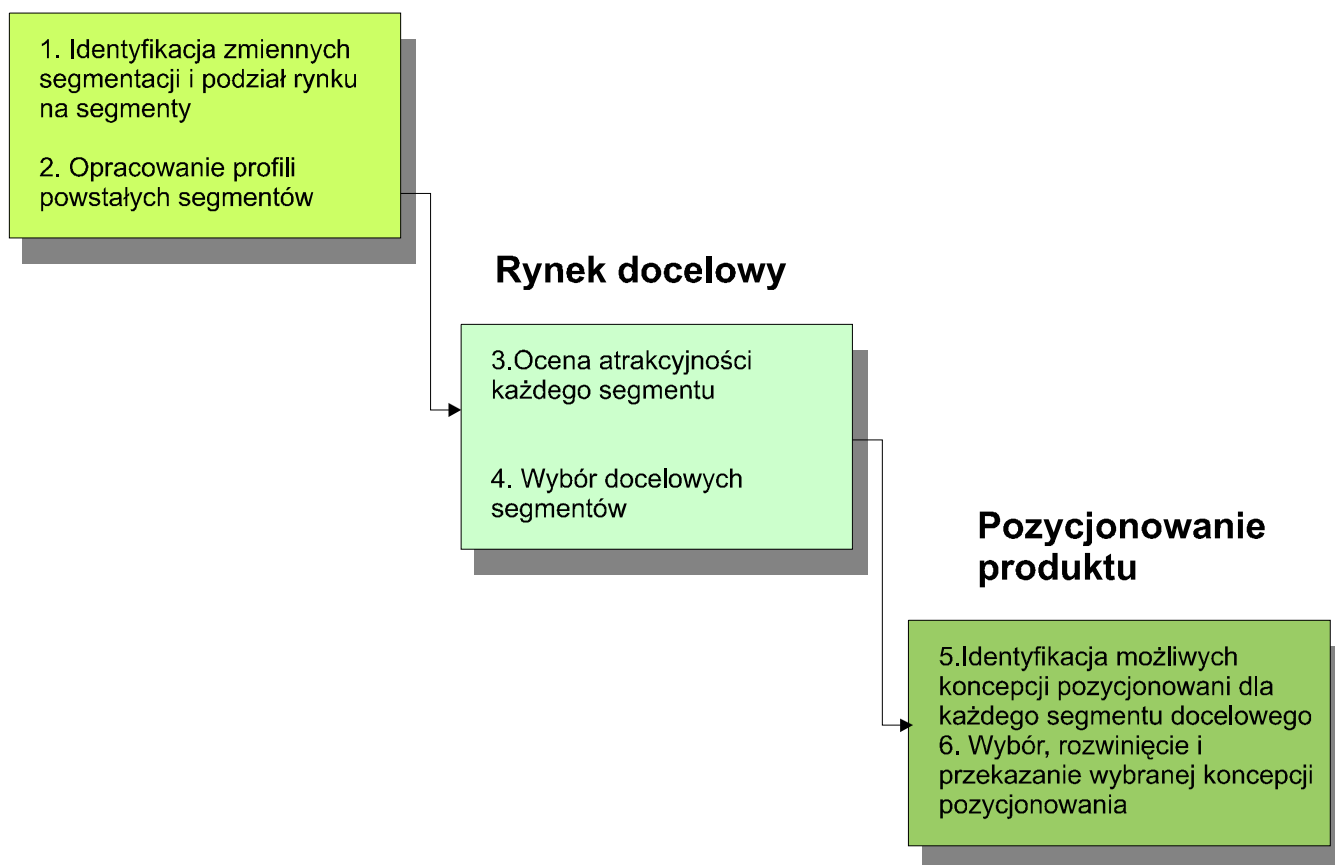
W opracowanym dokumencie pt. Audyt turystyczny "Wiślanej Trasy Rowerowej" na terenie województwa śląskiego zidentyfikowano obecnie występujących segmenty rynku. W drugim etapie warto się zastanowić, które z tych segmentów stanowić będą najważniejszych, czyli strategicznych klientów projektowanej trasy. Analiza ich profilu (charakterystyka, potrzeby) jest niezbędnym elementem przygotowania oferty najbardziej odpowiadającej ich oczekiwaniom.

Zintegrowany produkt turystyczny jest wynikiem procesu analizy walorów naturalnych i antropogenicznych, możliwości rynkowych oraz preferencji konsumentów. Produkt turystyczny to główna myśl dla wiązki dóbr i usług turystycznych spajająca je w jeden, zrozumiały i atrakcyjny dla turysty produkt. Atrakcyjny produkt turystyczny dodaje wartości do walorów turystycznych oraz usług świadczonych w Regionie, poprzez ich zintegrowanie, wyeksponowanie wartości dla klienta i lepszą ich sprzedaż (m.in. poprzez możliwość zbudowania marki).

Schemat budowania produktu turystycznego Regionu został zaadaptowany (po uwzględnieniu specyfiki rynku turystycznego) z metodologii marketingowej stosowanej przy budowaniu produktów markowych.

Rys. 3 Etapy opracowania produktu turystycznego.

Segmentacja rynku



Źródło: Na podstawie Kotler P., *Marketing*, s. 243.

Składa się on z następujących etapów:

- 1) Identyfikacja zmiennych segmentacji i podział rynku na segmenty. Etap polegający na określeniu, które z punktu widzenia rynku i produktu zmienne (spośród zmiennych geograficznych, demograficznych, psychograficznych czy behawioralnych) najlepiej charakteryzują homogeniczne grupy klientów.
- 2) Opracowanie profili powstałych segmentów – określenie w segmentach dominujących, wyróżniających daną grupę postaw, zachowań, cech demograficznych. Każdy segment zostaje nazwany na podstawie dominującej cechy charakterystycznej.
- 3) Ocena atrakcyjności każdego segmentu – określenie wielkości (wartościowo i ilościowo) i potencjału (możliwości wzrostu) każdego z interesujących nas segmentów.
- 4) Wybór docelowych segmentów – wybranie segmentów, dla których będzie budowana oferta. Wybór ten powinien być oparty o kryteria wielkości rynku, istniejącej i możliwej konkurencji oraz potencjału rozwojowego. Kryterium stanowi także atrakcyjność możliwej do zaprezentowania oferty dla danego segmentu.
- 5) Identyfikacja możliwych koncepcji pozycjonowania dla każdego segmentu docelowego. Etap ten polega na takim określeniu produktu, aby był on: atrakcyjny dla odbiorcy (zaspokajał jego potrzeby), a jednocześnie różny od produktów konkurencji. Różnica ta, w przypadku produktu turystycznego powinna być:
 - ważna: dostarcza znaczących korzyści dla większości turystów odwiedzających lub mogących odwiedzić Region;
 - wyróżniająca: nie jest używana przez inne ośrodki turystyczne;
 - korzystniejsza: ułatwia zaspokojenie potrzeb turysty (wypoczynku, poznania itd.) w dogodniejszy sposób;
 - komunikatywna: jest zrozumiała i widoczna dla nabywców;
 - dostępna: turysta jest w stanie za nią zapłacić;
 - zyskowna: wprowadzenie jej może być źródłem zysków.
- 6) Wybór, rozwinięcie i przekazanie wybranej koncepcji pozycjonowania – to de facto materializacja pomysłu na produkt oraz opracowanie narzędzi komunikacji marketingowej, m.in. marki, planu komunikacji itd.

Poniżej scharakteryzowano pokrótce najważniejsze segmenty odbiorców oferty w podziale/przy uwzględnieniu różnych kryteriów podziału. Spośród omówionych w audycie odbiorców oferty wyodrębniono docelowe segmenty rynku.

"Hobbyści – miłośnicy turystyki rowerowej" – osoby w różnym wieku, miłośnicy jazdy na rowerze, dla których realizacja pasji jest głównym motywem podróżowania. Oczekują bezpiecznych ścieżek rowerowych, o dobrej nawierzchni oraz małej infrastruktury przyjaznej dla rowerzystów (punkty serwisowe, parkingi, garaże, miejsca postojowe i odpoczynkowe etc.). Ponadto niezwykle istotne jest właściwe oznakowanie trasy, profesjonalne materiały informacyjne o jej przebiegu, atrakcjach oraz infrastrukturze, a także dostęp do informacji turystycznej i infrastruktury społecznej w postaci aptek, szpitali, ośrodków zdrowia, banków, bankomatów etc.

Segment: "Hobbyści – amatorzy turystyki rowerowej"	
Kryteria demograficzne, geograficzne	<p>Wiek: nieistotny.</p> <p>Płeć: wszyscy.</p> <p>Geografia: głównie województwo śląskie, małopolskie, opolskie, świętokrzyskie, ale również pozostałe regiony kraju i zagranica.</p>
Preferencje	<p>Ciekawie zorganizowane imprezy i wydarzenia dla grup o specjalnych zainteresowaniach – imprezy rowerowe.</p> <p>Dostęp do miejsc umożliwiających aktywne spędzenie czasu, zgodnie z zainteresowaniami tj. ścieżki rowerowe wraz z odpowiednią infrastrukturą.</p>
Motywy	Realizacja zainteresowań wymagających odpowiedniego zaplecza i infrastruktury.

Przy sporządzaniu oferty warto pamiętać, iż grupa ta nie jest grupą homogeniczną i charakteryzują ją różne oczekiwania, choć mogłoby się zdawać, że cel (motyw) podróży jest taki sam. Podziału można dokonać m.in. ze względu na skład grupy oraz rodzaj użytkowanego sprzętu. Różnią się one przede wszystkim preferencjami oraz niekiedy kryteriami. Poniżej dokonano charakterystyki poszczególnych podgrup.

Segment: "Hobbyści – amatorzy turystyki rowerowej"	
Podgrupa: Młodzi, sprawni fizycznie	
Kryteria demograficzne, geograficzne	<p>Wiek: 18-30.</p> <p>Płeć: wszyscy.</p> <p>Geografia: głównie województwo śląskie, małopolskie, opolskie, świętokrzyskie, ale również pozostałe regiony kraju i zagranica.</p>
Preferencje	<p>Preferują wyczyn lub "prawie wyczyn".</p> <p>Używają rowerów górskich, w dużym stopniu "samowystarczalni".</p> <p>Mają niewielkie potrzeby związane z bazą turystyczną i usługami (studenci, niewielkie dochody, często wyjazdy w grupach, aby minimalizować koszty, często zmotoryzowani).</p> <p>Oczekują ciekawie zorganizowanych imprez i wydarzeń.</p>
Motywy	Realizacja zainteresowań wymagających odpowiedniego zaplecza i infrastruktury

Segment: "Hobbyści – amatorzy turystyki rowerowej"	
Podgrupa: Rodziny z dziećmi	
Kryteria demograficzne, geograficzne	<p>Wiek: 25-45.</p> <p>Płeć: wszyscy.</p> <p>Geografia: głównie województwo śląskie, małopolskie, opolskie, świętokrzyskie, ale również pozostałe regiony kraju i zagranica.</p>
Preferencje	<p>W Polsce często użytkownicy najtańszych rowerów, rowerzyści okazjonalni, uzależnieni od pogody, zmotoryzowani, na Zachodzie - często podróżujący na specjalnie dostosowanych rowerach</p> <p>Ciekawie zorganizowane imprezy i wydarzenia dla grup o specjalnych zainteresowaniach – imprezy rowerowe.</p> <p>Dostęp do miejsc umożliwiających aktywne spędzenie czasu, zgodnie z zainteresowaniami tj. ścieżki rowerowe wraz z odpowiednią infrastrukturą.</p>
Motywy	Realizacja zainteresowań wymagających odpowiedniego zaplecza i infrastruktury.

Segment: "Hobbyści – amatorzy turystyki rowerowej"	
Podgrupa: Użytkownicy okazjonalni	
Kryteria demograficzne, geograficzne	<p>Wiek: nieistotny.</p> <p>Płeć: wszyscy.</p> <p>Geografia: głównie województwo śląskie, małopolskie, opolskie, świętokrzyskie, ale również pozostałe regiony kraju i zagranica.</p>
Preferencje	<p>Niedoświadczeni, o bardzo małych wymaganiach, słabych umiejętnościach i potrzebach sprzętowych (często pokrywają się z niektórymi grupami opisanymi powyżej).</p> <p>Ciekawie zorganizowane imprezy i wydarzenia dla grup o specjalnych zainteresowaniach – imprezy rowerowe.</p> <p>Dostęp do miejsc umożliwiających aktywne spędzenie czasu, zgodnie z zainteresowaniami tj. ścieżki rowerowe wraz z odpowiednią infrastrukturą.</p>
Motywy	Realizacja zainteresowań wymagających odpowiedniego zaplecza i infrastruktury.

Segment: "Hobbyści – amatorzy turystyki rowerowej"	
Podgrupa: Turyści zaawansowani	
Kryteria demograficzne, geograficzne	<p>Wiek: nieistotny.</p> <p>Płeć: wszyscy.</p> <p>Geografia: głównie województwo śląskie, małopolskie, opolskie, świętokrzyskie, ale również pozostałe regiony kraju i zagranica (Niemcy, Holandia, Wielka Brytania).</p>
Preferencje	<p>Gotowi spędzić na rowerze ponad tydzień, podróżują z bagażami, przyczepkami itp. - także z dziećmi i to wyłącznie w oparciu o rower i transport zbiorowy.</p> <p>Ten profil użytkownika w Polsce jest wciąż rzadkością, czasem pokrywa się z grupą "młodych sprawnych"; zazwyczaj są to turyści z Niemiec, Holandii, Wielkiej Brytanii i USA.</p> <p>Ciekawie zorganizowane imprezy i wydarzenia dla grup o specjalnych zainteresowaniach – imprezy rowerowe.</p> <p>Dostęp do miejsc umożliwiających aktywne spędzenie czasu, zgodnie z zainteresowaniami tj. ścieżki rowerowe wraz z odpowiednią infrastrukturą.</p>
Motywy	Realizacja zainteresowań wymagających odpowiedniego zaplecza i infrastruktury.

Segment: "Hobbyści – amatorzy turystyki rowerowej"	
Podgrupa: Użytkownicy rowerów górskich	
Kryteria demograficzne, geograficzne	<p>Wiek: nieistotny.</p> <p>Płeć: wszyscy.</p> <p>Geografia: głównie województwo śląskie, małopolskie, opolskie, świętokrzyskie, ale również pozostałe regiony kraju i zagranica.</p>
Preferencje	<p>Podróżują w każdych warunkach terenowych, zazwyczaj bez większego bagażu.</p> <p>Najczęściej korzystają przy tym z własnego samochodu, czasem z usług kolei, pokonują zazwyczaj niezbyt długie trasy (jedno- dwu i trzydniowe).</p>
Motywy	Realizacja zainteresowań nie wymagających takiego zaplecza i infrastruktury np. w postaci szlaków.

Segment: "Hobbyści – amatorzy turystyki rowerowej"	
Podgrupa: Użytkownicy rowerów turystycznych (trekkingowych, szosowych)	
Kryteria demograficzne, geograficzne	<p>Wiek: nieistotny.</p> <p>Płeć: wszyscy.</p> <p>Geografia: głównie województwo śląskie, małopolskie, opolskie, świętokrzyskie, ale również pozostałe regiony kraju i zagranica.</p>
Preferencje	<p>Podróżują z bagażem (sakwami) - takie rowery nie radzą sobie z błotem, piachem, ciasnymi łukami, większymi nierównościami.</p> <p>Rowery obciążone sakwami są szybkie, ale zupełnie nie nadają się do gwałtownych manewrów.</p> <p>Problemem jest przenoszenie takich rowerów przez przeszkody terenowe, schody itp., stąd oczekują bezpiecznej infrastruktury.</p>
Motywy	Realizacja zainteresowań wymagających odpowiedniego zaplecza i infrastruktury

Segment: "Hobbyści – amatorzy turystyki rowerowej"	
Podgrupa: Użytkownicy rowerów poziomych	
Kryteria demograficzne, geograficzne	<p>Wiek: nieistotny.</p> <p>Płeć: wszyscy.</p> <p>Geografia: głównie województwo śląskie, małopolskie, opolskie, świętokrzyskie, ale również pozostałe regiony kraju i zagranica.</p>
Preferencje	Użytkownicy bardzo szybkich, ale nie radzących sobie ze stromymi podjazdami ani w trudniejszym terenie.
Motywy	Realizacja zainteresowań wymagających odpowiedniego zaplecza i infrastruktury.

"Turystyka aktywna i specjalistyczna" – osoby lubiące aktywnie wypoczywać, w odniesieniu do omawianego produktu turystycznego są to szczególnie amatorzy turystyki rowerowej, którzy poszukują możliwości połączenia kilku rodzajów aktywności. Uprawianie turystyki rowerowej nie jest jedynym ich motywem podróżowania, choć znajduje się wysoko w rankingu. Osoby te chętnie uczestniczą w zawodach sportowych, imprezach, korzystają ponadto z oferty gastronomicznej oraz noclegowej pod warunkiem jej przystosowania do ich potrzeb.

Segment: Turystyka aktywna i specjalistyczna (gł. rowerowa)	
Kryteria demograficzne, geograficzne	<p>Wiek: 25 – 60 lat.</p> <p>Płeć: wszyscy.</p> <p>Wykształcenie: przeważnie średnie i wyższe.</p> <p>Dochód: średnia krajowa i wyżej.</p> <p>Geografia: kraj i zagranica.</p>
Styl życia, osobowość	<p>Poszukują aktywnych form wypoczynku, stąd ważne są możliwości, które oferuje region (ścieżki rowerowe, wypożyczalnie sprzętu, obiekty sportowe).</p> <p>Wśród rodzajów aktywnego wypoczynku preferują turystykę rowerową.</p> <p>Poszukują ciekawych miejsc na krótki pobyt, zainteresowani są również kulturą i historią miejsca.</p> <p>Cenią walory naturalne, poszukują ciszy, spokoju, kontaktu z otoczeniem.</p> <p>Interesują ich dodatkowe atrakcje na świeżym powietrzu: ognisko, pieczenie dzika, grill.</p> <p>Zainteresowani ofertą pobytu kwiecień – październik.</p> <p>Cena jest istotnym kryterium przy wyborze bazy noclegowej bądź gastronomicznej, wybierają jednak średni dobry standard (pensjonaty, ośrodki wypoczynkowe, hotele); miłośnicy rowerów dodatkowo oczekują bazy przystosowanej do ich przyjęcia (serwis, parking, garaż, myjnia, znajomość okolicy i dróg przez gospodarzy).</p> <p>Preferują wypoczynek aktywny.</p>
Motywy	<p>Realizacja zainteresowań (pasja).</p> <p>Wypoczynek – kontakt z naturą.</p> <p>Wyjazd z grupą znajomych.</p> <p>Dobre warunki uprawiania preferowanej formy wypoczynku, szczególnie turystyki rowerowej.</p>

"Dzieci i młodzież – turystyka edukacyjno–rekreacyjno–aktywna" – zorganizowane grupy dzieci i młodzieży. Przyjazdy edukacyjne w oparciu o specyficzną ofertę Regionu. Obszar objęty projektem jest szczególnie atrakcyjny dla tego segmentu odbiorcy z uwagi na różnorodność przyrodniczą oraz kulturową, w tym m.in. żywy folklor, obyczajowość, obrzędy etc. Funkcjonowanie bezpiecznych ścieżek rowerowych w połączeniu z funkcjonującymi ścieżkami dydaktycznymi oraz infrastrukturą sportową i rekreacyjną będzie niewątpliwym atutem obszaru, który przekonać może nauczycieli oraz dyrektorów szkół do przyjazdu.

Segment: "zielone i białe szkoły"	
Kryteria demograficzne, geograficzne	<p>Wiek: 7 -18 lat.</p> <p>Płeć: wszyscy.</p> <p>Geografia: głównie teren województwa śląskiego, małopolskiego, opolskiego, świętokrzyskiego, mazowieckiego.</p>
Preferencje	<p>Liczne atrakcje na świeżym powietrzu.</p> <p>Edukacja przyrodnicza, kulturowa, historyczna, ekologiczna.</p> <p>Aktywne formy wypoczynku, w tym również turystyka rowerowa.</p> <p>Zainteresowani wyjazdem w okresie wiosny i jesieni.</p>
Motywy	<p>Motywy poznawcze: kultura, geografia, przyrodoznawstwo, historia.</p> <p>Realizacja programu szkolnego.</p> <p>Walory naturalne i antropogeniczne terenu.</p> <p>Aktywne formy spędzania czasu – gry i zabawy terenowe, jazda konna, jazda na rowerze etc.</p> <p>Cena jest istotnym kryterium przy wyborze bazy noclegowej oraz gastronomicznej. Wybierają tanią ofertę (schroniska PTTK, PTSM lub inne, hostele, tanie pensjonaty, tanie ośrodki wypoczynkowe).</p> <p>Pobyty najczęściej 2-4 dniowe.</p>

"Turystyka przyrodniczo-krajoznawcza" – osoby indywidualne podróżujące po Polsce. Grupa ta jest zainteresowana walorami poznawczymi Regionu, zarówno kulturowymi, jak i przyrodniczymi. Turystyka rowerowa nie jest podstawowym motywem ich przyjazdu, ale chętnie skorzystają z tej możliwości zwiedzając okolicę. Aby zachęcić ich do przyjazdu niezbędna jest dobra kuchnia, odpowiednia baza noclegowa oraz łatwość dotarcia do ciekawych roślin, rzadkich zwierząt oraz ciekawych form przyrody ożywionej i nieożywionej.

Segment: Turystyka przyrodniczo/krajoznawcza	
Kryteria demograficzne	<p>Wiek: 25 – 45 lat.</p> <p>Płeć: wszyscy.</p> <p>Geografia: głównie teren województwa śląskiego, małopolskiego, opolskiego, świętokrzyskiego, mazowieckiego.</p>
Styl życia, osobowość	<p>Podczas podróży poszukują ciekawych miejsc na krótki pobyt, miejsc atrakcyjnych pod względem krajobrazowym, ciszy, spokoju, chętnie wykorzystują dostępne atrakcje.</p> <p>Przywiązują znaczenie do ekologii i kontaktu z przyrodą.</p> <p>Przyciąga ich dobra kuchnia.</p> <p>Turysta całoroczny.</p> <p>Cena jest istotnym kryterium przy wyborze bazy noclegowej bądź gastronomicznej, wybierają jednak średni dobry standard (pensjonaty, ośrodki wypoczynkowe, hotele)</p> <p>Preferują podróżowanie samochodem.</p>
Motywy	<p>Cenią walory naturalne, poszukują ciszy, spokoju, kontaktu z otoczeniem.</p> <p>Możliwość spotkań i poznania ludzi.</p> <p>Rozrywka wykorzystująca unikalność miejsca.</p>

"Turyści weekendowi" – (średnia długość pobytu 2 – 4 dni) – osoby indywidualne w młodym i średnim wieku oraz rodziny o profilu 2+, podróżujące w weekendy, szczególnie w "długie". Turyści poszukujący możliwości ciekawego spędzenia czasu. Zainteresowani wypoczynkiem, rekreacją, rozrywką i zabawą. Konieczna ciekawa oferta imprez, ciekawa tania baza gastronomiczna i noclegowa. Segment o bardzo dużym potencjale wzrostowym.

Segment: Turyści weekendowi	
Kryteria demograficzne	<p>Wiek: 25 – 45 lat.</p> <p>Płeć: wszyscy.</p> <p>Faza cyklu rozwoju rodziny: osoby samotne, młode i średnie małżeństwo „puste gniazdo” oraz rodziny o profilu 2+.</p> <p>Wykształcenie: przeważnie średnie i wyższe.</p> <p>Dochód: średnia krajowa i wyżej.</p>
Styl życia, osobowość	<p>Poszukują wypoczynku i rekreacji, chętnie wykorzystują dostępne atrakcje.</p> <p>Poszukują ciekawych miejsc na krótki pobyt, zainteresowani kulturą i historią miejsca.</p> <p>Poszukują miejsc do uprawiania turystyki aktywnej (rowery, konie, kajaki).</p> <p>Spędzają czas najczęściej w gronie znajomych.</p> <p>Przywiązują znaczenie do ekologii, kontaktu z przyrodą.</p> <p>Cenią rozrywkę, koncerty, dyskoteki, chodzą do pub’ów, restauracji.</p> <p>Zainteresowani ofertą pobytu kwiecień – październik</p> <p>Spędzają najczęściej ok. 2-3 dni lub przy dłuższych weekendach od 4 do 8 dni.</p> <p>Cena jest istotnym kryterium przy wyborze bazy noclegowej bądź gastronomicznej, wybierają jednak średni dobry standard (pensjonaty, ośrodki wypoczynkowe, hotele)</p> <p>Preferują wypoczynek aktywny.</p> <p>Preferują podróżowanie samochodem.</p>
Motywy	<p>Poznanie kultury, historii, udział w imprezach, odpoczynek w ciekawym miejscu.</p> <p>Walory naturalne, cisza, spokój, kontakt z otoczeniem.</p> <p>Możliwość spotkań i poznania ludzi.</p> <p>Rozrywka wykorzystująca unikalność miejsca.</p>

"Turyści uzdrowiskowi" – dotyczy turystów korzystających z uzdrowiskowych walorów Ustronia i Goczałkowic-Zdroju oraz w przyszłości reaktywowanych walorów Jastrzębia Zdroju. Ten rodzaj turystyki jest popularny wśród osób starszych, cierpiących na różnorodne schorzenia, jak również – w coraz większym stopniu – wśród osób młodszych (między 25-40 rokiem życia), dbających o swój wygląd i zdrowie, dobrze sytuowanych.

Segment: Turyści uzdrowiskowi	
Kryteria demograficzne	<p>Wiek: 25 – 75 lat.</p> <p>Płeć: wszyscy.</p> <p>Wykształcenie: nieistotne.</p> <p>Dochód: poniżej średniej krajowej, powyżej średniej krajowej.</p>
Styl życia, osobowość	<p>Poszukują możliwości leczenia oraz poprawienia urody.</p> <p>Poszukują wypoczynku i rekreacji.</p> <p>Poszukują ciekawych miejsc na krótki pobyt, zainteresowani kulturą i historią miejsca.</p> <p>Poszukują miejsc do uprawiania turystyki aktywnej (rowery, wędrowki piesze).</p> <p>Przywiązują znaczenie do ekologii, kontaktu z przyrodą.</p>
Motywy	<p>Poprawa stanu zdrowia oraz urody poprzez wykorzystywanie walorów uzdrowiskowych oraz infrastruktury spa.</p> <p>Poznanie kultury, historii, udział w imprezach, odpoczynek w ciekawym miejscu.</p> <p>Walory naturalne, cisza, spokój, kontakt z otoczeniem.</p> <p>Możliwość spotkań i poznania ludzi.</p>

3.4. KONCEPCJA FUNKCJONOWANIA „WIŚLANEJ TRASY ROWEROWEJ”.

Produkt turystyczny "Wiśłana Trasa Rowerowa"

Rdzeń produktu

Rdzeniem produktu "Wiśłana Trasa Rowerowa" jest Wisła, jej walory przyrodniczo-krajobrazowe, jak również jej wpływ na dziedzictwo historyczne Regionu objętego projektem.

Głównym motywem podróżowania jest chęć połączenia aktywnego wypoczynku i rowerowej pasji z czerpaniem z walorów przyrodniczo-krajobrazowych obszarów nadrzecznych. Dolina Wisły stanowi w wielu miejscach unikalny korytarz przyrodniczy z wyjątkową florą i fauną.

Podstawową korzyścią dla turysty jest możliwość szybkiego i bezpiecznego przemieszczania się pomiędzy poszczególnymi punktami wyznaczonym i oznakowanym szlakiem rowerowym, o dobrym standardzie nawierzchni.

Produkt rzeczywisty

W skład produktu rzeczywistego "Wiślanej Trasy Rowerowej" wchodzi niezbędne dla turysty rowerowego elementy oferty, infrastruktura turystyczna związana z uprawianiem turystyki rowerowej, czyli: baza noclegowa i gastronomiczna, zagospodarowanie szlaku

(miejsca postojowo-wypoczynkowe, sanitariaty, kosze na śmieci), parkingi dla rowerów, serwis rowerów, punkty widokowe.

Produkt rzeczywisty to nic innego, jak infrastruktura i profesjonalna obsługa turysty rowerowego zapewniająca realizację potrzeby głównej, czyli podróży rowerem po Regionie.

Wdrażanie systemowych rozwiązań w zakresie obsługi turysty, mające zapewnić zagospodarowanie Regionu w infrastrukturę odpowiedniej jakości, ma również za zadanie budowanie silnego wizerunku Regionu jako przyjaznego turyście rowerowemu.

Produkt poszerzony

Elementem wzbogacającym podstawową ofertę produktu "Wiśłana Trasa Rowerowa", oddziałującym na Region, stymulującym ruch turystyczny oraz decydującym o wyróżnieniu produktu na rynku, jego atrakcyjności i przewadze konkurencyjnej są: oznakowanie trasy, system informacji turystycznej, promowanie regionalnego charakteru poszczególnych odcinków trasy oraz unikalna oferta turystyczna, zróżnicowana w efekcie uwarunkowań historyczno-kulturowych będących również wynikiem położenia nad rzeką Wisłą.

Założenia markowego liniowego produktu turystycznego "Wiśłana Trasa Rowerowa"

Markowy liniowy produkt turystyczny "Wiśłana Trasa Rowerowa" został oparty o najważniejszą z polskich rzek – Wisłę, wraz z całym jej dziedzictwem kulturowo-przyrodniczym. Z założenia "Wiśłana Trasa Rowerowa" ma mieć swój początek u źródeł Wisły, a koniec u ujścia Wisły do Morza Bałtyckiego. Obecnie w Polsce nie funkcjonuje tego typu szlak rowerowy, w pełni zagospodarowany, gwarantujący rowerzyście bezpieczeństwo, wyróżniający się swoim logo i systemem oznakowania, jak również filozofią funkcjonowania. W tym aspekcie jest to projekt nowatorski, a odcinek śląski "Wiślanej Trasy Rowerowej" jest projektem pilotażowym.

Wyróżnienie trasy rowerowej jedynie poprzez system oznakowania i zagospodarowania nie jest jednak wyrazem wykreowania markowego produktu turystycznego. Istnieje potrzeba zintegrowanej koncepcji rozwoju pozwalającej wytworzyć skojarzenia z Regionem i jednocześnie wykorzystać w pełni jego potencjał.

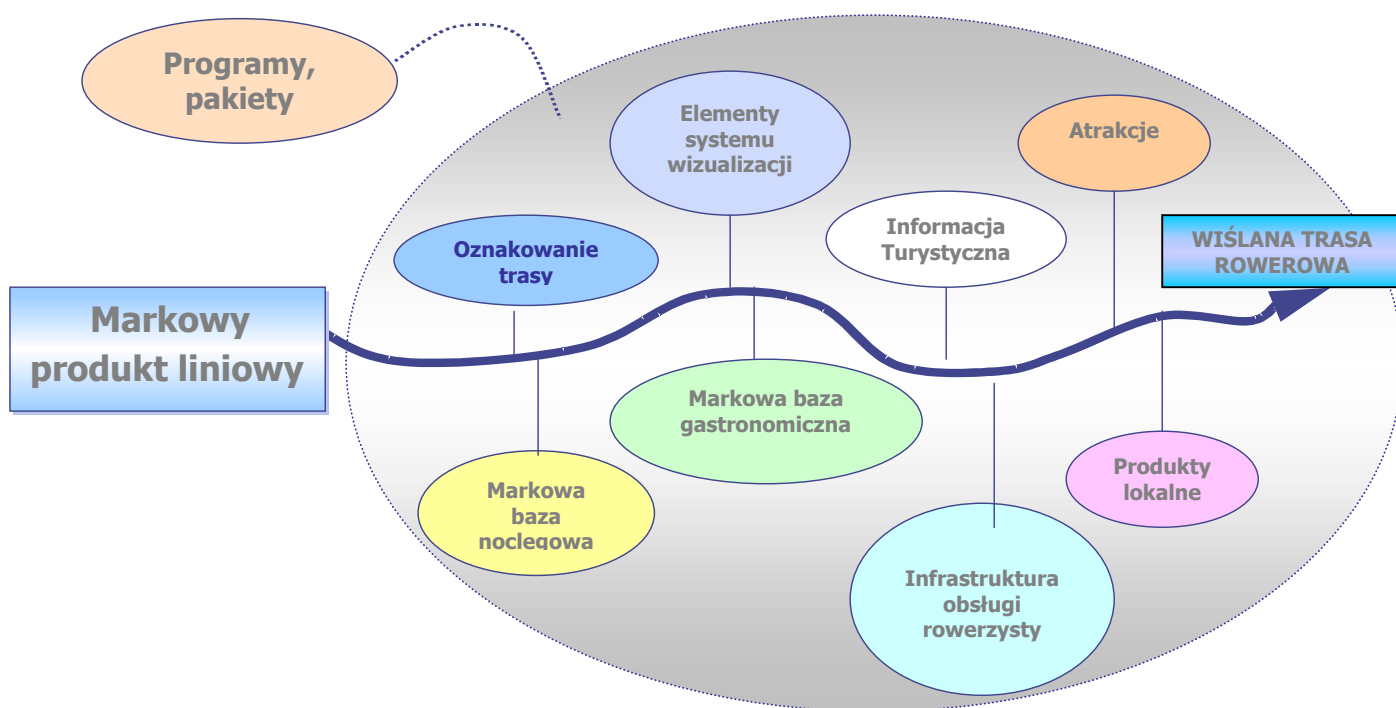
Przy projektowaniu koncepcji funkcjonowania "Wiślanej Trasy Rowerowej" autorzy projektu mieli cały czas na względzie interdyscyplinarny charakter turysty rowerowego, dla którego podróżowanie po szlaku nie jest tylko przejazdem, ale stanowi również szansę zapoznania się z niezwykle różnorodnością i bogactwem kulturowym całej Polski. Brano jednak pod uwagę również taką ewentualność, iż przejazd na rowerze "Wiślaną Trasą Rowerową" może niekiedy stanowić cel sam w sobie.

"Wiśłana Trasa Rowerowa" ma być w założeniu produktem integrującym i aktywizującym Region, dzięki czemu w pełni wykorzystuje społeczno-gospodarczy potencjał rozwojowy turystyki, zwłaszcza w aspekcie wzrostu dochodów oraz tworzenia nowych miejsc pracy.

W zaprezentowanej koncepcji "Wiśłana Trasa Rowerowa" sprzyja aktywizacji społecznej mieszkańców, wzmacnia ich poczucie tożsamości i związki z Regionem, ale też z małymi ojczyznami, sprzyja kultywowaniu tradycji i folkloru. Poniższa koncepcja została skonstruowana zgodnie z zasadami komercjalizacji produktów turystycznych oraz efektu synergii między różnymi podmiotami zaangażowanymi w proces kształtowania, promocji i sprzedaży produktu, a także jego kolejnych aktualizacji i modyfikacji.

Rys. 4 Idea funkcjonowania markowego liniowego produktu turystycznego "Wiśłana Trasa Rowerowa".

WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE



3.4.1. "WIŚLANA TRASA ROWEROWA" – ELEMENTY PRODUKTU RZECZYWISTEGO.

Elementami produktu rzeczywistego, które będą miały istotny wpływ na tworzony produkt turystyczny "Wiśłana Trasa Rowerowa" będą:

- Infrastruktura obsługi rowerzysty: punkty serwisowe, wypożyczalnie rowerów, parkingi, przechowalnie i stojaki na rowery, miejsca postojowo-odpoczynkowe, punkty widokowe, rowerowe mini kompleksy turystyczne w punktach węzłowych.
- Infrastruktura uzupełniająca: baza noclegowa, baza gastronomiczna.
- System Zintegrowanego Transportu: rozwiązanie systemowe polegające na integracji transportu rowerowego i zbiorowego.
- Zestawy Pierwszej Pomocy: rozwiązanie systemowe zapewniające rowerzystom doraźną pomoc.

Infrastruktura obsługi rowerzysty

Infrastruktura obsługi rowerzysty ma zapewnić turyście rowerowemu kompleksową obsługę. Składa się na nią cały wachlarz elementów, które ułatwiają, a niejednokrotnie umożliwiają przemieszczanie się rowerzysty pomiędzy poszczególnymi punktami szlaku.

Punkty serwisowe – zapewniają rowerzystom wszelką pomoc w przypadku, gdy coś dzieje się z rowerem. Działają sprawnie i szybko, tak, aby rowerzysta mógł na czas dotrzeć do miejsca docelowego. W miarę możliwości powinny dysponować informacjami o najbliższych miejscach noclegowych i wypożyczalniach rowerów na wypadek, gdyby naprawa wymagała pozostawienia roweru na dłużej.

Punkty serwisowe powinny być zlokalizowane na szlaku lub w niewielkiej od niego odległości. Bezwzględnie muszą się znajdować w każdym punkcie węzłowym.

Wypożyczalnie rowerów – powinny posiadać w swojej ofercie:

- możliwość wypożyczenia rowerów turystycznych (trekkingowych, szosowych), rowerów górskich, dziecięcych, tandemów,
- możliwość wypożyczenia szerokiej gamy dodatków (przyczepki bagażowe i dziecięce, kaski, kosze, sakwy, siedzenia dla dzieci),
- możliwość ubezpieczenia roweru przed kradzieżą,
- możliwość wypożyczenia roweru zarówno na kilka godzin, jak i kilka dni, a nawet miesiąc,
- mapy, foldery, ulotki, przewodniki (o wielkości dostosowanej do mapników rowerowych),
- serwis rowerowy, możliwość dokonania małych napraw – części zamienne, możliwość umycia roweru,
- transport bagażu do umówionego miejsca (tak, żeby rowerzysta nie musiał wieźć go na rowerze).

Modelem docelowym działania wypożyczalni jest ich sieciowanie – tworzenie sieci współpracy pomiędzy wypożyczalniami znajdującymi się na szlaku lub w niedalekiej odległości, która umożliwiałaby turystom wypożyczyć rower w jednym punkcie i oddać go w innym. Wypożyczalnie powinny funkcjonować przy dworcach kolejowych i autobusowych, jak również w punktach węzłowych.

Parkingi, przechowalnie i stojaki na rowery – podstawową funkcją przechowalni i stojaków na rowery jest umożliwienie rowerzystom pozostawienia roweru w pobliżu punktu docelowego i jednocześnie: jak najbliżej celu podróży, zabezpieczonego przed kradzieżą, w niektórych przypadkach również na wypadek złej pogody. Przy "Wiślanej Trasie Rowerowej" niezbędne jest istnienie zarówno stojaków na rowery (przy punktach gastronomicznych, przed sklepami, w pobliżu atrakcji turystycznych – muzeów, kościołów etc. – w miejscach dobrze oświetlonych, raczej ruchliwych i widocznych, w miarę możliwości monitorowanych), jak i zorganizowanych przechowalni i parkingów, na których rowerzysta może zostawić swój rower i bagaż na dłużej (na parę godzin lub nawet dni). Z pozyskanych informacji wynika, że na omawianym terenie problem parkingów i przechowalni dotyczy szczególnie większych miast.

Jeżeli chodzi o stojaki na rowery, zapewniają one możliwość wygodnego pozostawienia roweru w miejscu publicznym na odpowiedzialność właściciela. Ich forma powinna być maksymalnie prosta i umożliwiać po pierwsze oparcie roweru o stojak, a po drugie zapięcie jednocześnie ramy i przedniego koła roweru tzw. kłódką szaklową. Idealne rozwiązanie to przykładowo przymocowana na stałe do betonowego podłoża żeliwna rura wygięta w pałąk o wysokości ok. 0,6 m. Rura powinna mieć średnicę rzędu 6-9 cm – musi być swobodnie obejmowana przez klasyczne rowerowe zapięcie w kształcie podkowy. Inne dobre stojaki są w zasadzie modyfikacją tej najprostszej formy. Ważne jest, aby ich projektanci brali pod uwagę wszelkie możliwe modele rowerów, m.in. górskie (mają szersze opony) i rowery z koszykami z przodu lub tyłu.

Co do przechowalni rowerów (względnie parking), są to zamykane pomieszczenia (zamknięty ogrodzony teren) zatrudniające obsługę, gdzie za opłatą można pozostawić rower. Idealnym miejscem na tworzenie przechowalni są płatne miejskie parkingi samochodowe⁷.

Miejsca postojowo-odpoczynkowe – wydzielone zagospodarowane miejsca na szlaku, zadaszone, które będą pełniły funkcje odpoczynkowo-rekreacyjne. Powinny zapewnić: możliwość odpoczynku, zjedzenia posiłku, sanitariaty, kosze na śmieci, stojaki na rowery, informację na temat najbliższego odcinka szlaku i atrakcji w okolicy (na specjalnych tablicach informacyjnych oraz ulotkach, folderach, mapach).

Punkty widokowe – wydzielone, zagospodarowane miejsce na szlaku, położone w atrakcyjnej okolicy, które pozwala na podziwianie otaczającego krajobrazu.

Rowerowe mini kompleksy turystyczne w punktach węzłowych – kompleksy turystyczne zapewniające turyście rowerowemu kompleksową obsługę na szlaku. Powinny być wyposażone w: zadaszony parking lub przechowalnię, urządzenia wypoczynkowe, sanitarne i oświetleniowe, serwis rowerowy, obiekty gastronomiczno-handlowe, informacja turystyczna oraz obiekty noclegowe.

Infrastruktura uzupełniająca

Czynnikami, które w znaczący sposób wpływają na wymierne korzyści gospodarcze z rozwoju trasy rowerowej są: poziom rozwoju bazy noclegowej i usług gastronomicznych.

Rekomendowane działania w ww. obszarach:

- rozwój w najbliższym otoczeniu "Wiślanej Trasy Rowerowej" markowej bazy noclegowej i gastronomicznej,
- dbanie o standard oraz jakość świadczonych usług,
- oznakowanie obiektów noclegowych i gastronomicznych spełniających założenia marki "Wiśłana Trasa Rowerowa" (przyjaznych rowerzystom, świadczących usługi wysokiej jakości).

Baza noclegowa – z punktu widzenia turysty rowerowego, najważniejsze jest, aby uwzględniała ona jego potrzeby, przede wszystkim możliwość przechowania i umycia roweru, skorzystania z apteczki, dokonania drobnych napraw (kwatery przyjazne rowerzystom). Rekomenduje się rozwijanie na trasie bazy średniej klasy (stosunkowo niedrogiej), przy wykorzystaniu potencjału lokalnego. Z uwagi na zapisy zawarte w większości strategii rozwoju i planów rozwoju lokalnego gmin objętych projektem, proponuje się rozwijanie przede wszystkim bazy agroturystycznej. Za docelowy należy uznać model współpracy gospodarstw agroturystycznych (tzw. Zintegrowany Obszar Agroturystyczny), który gwarantuje nocleg większej grupie turystów.

Baza gastronomiczna – rekomenduje się rozwój regionalnych obiektów gastronomicznych (przede wszystkim karczem regionalnych, barów i punktów małej gastronomii), które w swoim menu uwzględniać będą tradycyjne lokalne potrawy. Ponadto oferta usług gastronomicznych powinna zostać wzbogacona o potrawy i napoje energetyzujące oraz możliwość zakupu świeżych owoców oraz lokalnych produktów (np. chleba, nabiału, przetworów etc.). W każdym punkcie gastronomicznym powinny być dostępne zestawy pierwszej pomocy, a przed obiektem powinny stać stojaki na rowery (najlepiej zadaszone).

⁷ Na podstawie www.rowery.org.pl/przechowalnie.html

Systemowe rozwiązania w dziedzinie transportu i pomocy doraźnej

Zintegrowany System Transportu - rozwiązanie systemowe polegające na stworzeniu łańcucha transportowego, którego elementami są: komunikacja zbiorowa (miejska, kolejowa i autobusowa) oraz rowery. Zakłada:

- zapewnienie bezpiecznego i wygodnego dojazdu rowerem do głównych przystanków komunikacji zbiorowej (dworce kolejowe, dworce autobusowe),
- możliwość bezpiecznego i wygodnego przechowywania rowerów na przystankach i stacjach,
- możliwość przewozu rowerów środkami komunikacji zbiorowej,
- prowadzenie polityki taryfowej sprzyjającej łączeniu komunikacji zbiorowej i rowerów⁸.

Zestawy Pierwszej Pomocy – rozwiązanie systemowe polegające na powszechnym udostępnianiu zestawów wyposażonych w podstawowe narzędzia służące do dokonania drobnych napraw oraz apteczkę. Zestawy takie powinny być dostępne w obiektach noclegowych, gastronomicznych, punktach serwisowych, rowerowych mini kompleksach turystycznych, punktach informacji turystycznej etc.

3.4.2. "WIŚLANA TRASA ROWEROWA" – ELEMENTY PRODUKTU POSZERZONEGO.

Elementami produktu poszerzonego są:

- Informacja turystyczna i system promocji (w tym m.in. produkty lokalne, pamiątkarstwo, gadżety reklamowe, materiały informacyjne, mapy, foldery, Paszport "Wiślanej Trasy Rowerowej").
- Oznakowanie trasy – system identyfikacji wizualnej.
- Filozofia funkcjonowania "Wiślanej Trasy Rowerowej".

Informacja turystyczna i system promocji

Informacja turystyczna jest niezbędnym składnikiem promocji turystycznej. Praca jednostek organizacyjnych „it” służy nie tylko turystom indywidualnym, ale również organizatorom wypoczynku grupowego oraz zleceniodawcom różnych form turystyki. Informacja turystyczna jest najważniejszym elementem rozwoju produktów turystycznych. Brak informacji z zasady uniemożliwia promocję, która pozbawiona zaplecza w postaci faktów na temat infrastruktury i ofert może odwoływać się wyłącznie do systemu skojarzeń. O ile promocja z wykorzystaniem ogólnych skojarzeń jest właściwa dla eksponowania generalnych walorów państw i regionów, to promocja konkretnego produktu musi być wyposażona w szczegółowe dane.

Informacja turystyczna jest skuteczna wtedy, kiedy:

- ma charakter zintegrowany,
- jest powtarzalna,
- osiąga efekt skali.

Pod pojęciem "informacji turystycznej" rozumieć należy:

- Uporządkowany zbiór danych służących organizatorom i konsumentom usług turystycznych.
- Serwis obejmujący sieć centrów i punktów informacji turystycznej.

⁸ Na podstawie: <http://www.rowery.org.pl>

- Metodologię gromadzenia, przetwarzania, weryfikowania i udostępniania danych.

Informacja turystyczna na "Wiślanej Trasie Rowerowej" powinna mieć charakter zintegrowanego systemu danych i ofert dostępnych w różnych kanałach dystrybucji. Powinna składać się zarówno z części elektronicznej, jak i tradycyjnej, dostępnej w postaci wydawnictw papierowych, szyldów etc., które w tym opracowaniu nazywane są systemem analogowym.

Oba systemy informacji turystycznej posiadają swoją część obsługi i składają się z następujących elementów:

- struktur odpowiedzialnych za gromadzenie, edycję i porządkowanie wszelkich danych, dysponujących odpowiednim zapleczem technicznym i osobowym,
- struktur i narzędzi tworzenia i serwisowania systemów analogowych i cyfrowych,
- zaplecza umożliwiającego odpowiednie wyeksponowanie zebranych informacji.

W celu sprawnego zarządzania informacją turystyczną i jego marką należy przewidzieć odpowiednie kanały dystrybucji przekazywanych informacji. Jest to o tyle istotne, że każde logo towarzyszące marce ma określoną liczbę dróg własnej prezentacji. Oznacza to, że planując system zarządzania komunikatem należy pogodzić z jednej strony potrzebę informowania o produkcie w możliwie najszerszy sposób z koniecznością eksponowania informacji o produkcie na ograniczonej liczbie nośników informacji. W przeciwnym wypadku może nastąpić "rozmycie" treści komunikatu o "Wiślanej Trasie Rowerowej" jako produkcie turystycznym w natłoku różnych nieuporządkowanych skojarzeń. Innymi słowy informacja turystyczna musi być z jednej strony szeroka, z drugiej powinna precyzyjnie określać to, co chcemy za jej pośrednictwem przekazać w związku z tworzoną marką.

Główne składniki serwisu informacji o "Wiślanej Trasie Rowerowej"

Jak wcześniej wspomniano serwis informacji turystycznej powinien składać się z części analogowej i cyfrowej. Wynika to z faktu, że sposób przekazu musi odpowiadać wygodzie i oczekiwaniu odbiorcy. Z jednej strony potencjalny turysta powinien mieć możliwość przeanalizowania oferty programowej przed udaniem się w podróż i temu ma służyć dostęp do elektronicznych danych, z drugiej strony nie wszyscy muszą korzystać z Internetu, a nawet jego zagorzali zwolennicy w określonych sytuacjach, głównie wynikających z wygody lub ograniczeń technicznych, będą oczekiwali informacji przekazywanych drukiem.

System analogowy powinny tworzyć:

- Drogowskazy i tablice kierunkowe (ich kluczową rolą jest prowadzenie turysty wzdłuż trasy – pokazanie przebiegu).
- Tablice informacyjne (informują o "Wiślanej Trasie Rowerowej", atrakcjach znajdujących się na szlaku i w niedalekiej odległości, pętlach).
- Ulotki.
- Foldery.
- Mapy⁹.
- Przewodniki.
- Gadżety i pamiątki (kubki, koszulki, długopisy, papeterie, broszki, naklejki na rowery, czapeczki etc.).

⁹ Wielkość ulotek, map i folderów powinna być dostosowana do mapnika rowerowego.

- Paszport "Wiślanej Trasy Rowerowej" (specjalnie zaprojektowana "książeczka" wielkości paszportu, w której rowerzyści będą gromadzili stemple potwierdzające przebycie określonych odcinków trasy).
- Skrzynki rowerowe (system informacji na temat tego, co się dzieje na szlaku, swoistego rodzaju system permanentnego monitorowania szlaku - turyści będą mogli tam wrzucać informacje na temat szlaku, ew. zniszczeń etc.).

Informacja cyfrowa powinna składać się z:

- Serwisów internetowych www (należy zbudować portal internetowy dotyczący "Wiślanej Trasy Rowerowej", w którym umieszczane będą informacje nt. przebiegu, atrakcji, bazy turystycznej i paraturystycznej, imprezach etc.; możliwość wirtualnej podróży "Wiślaną Trasą Rowerową").
- Systemów cyfrowych baz danych.
- Elektronicznych kiosków informacji turystycznej (samoobsługowe punkty informacji turystycznej - powinny zostać umieszczone na trasie, tam, gdzie nie funkcjonują tradycyjne punkty informacji turystycznej).
- Wydawnictw multimedialnych (ważne jest, aby posiadały szatę graficzną spójną z wydawnictwami analogowymi i aby umożliwiały bezpośrednie łączenie się z Internetem).

Istotne jest, by każdy nośnik informacji miał charakter powtarzalny. Tylko w takim przypadku turysta może oswoić się ze sposobem przekazywania informacji o Regionie, subregionach i konkretnych produktach. W efekcie każde kolejne zetknięcie się z serwisem informacyjnym jest łatwiejsze i szybsze, a po pewnym czasie staje się intuicyjne i rutynowe, co z kolei spowoduje, iż turysta będzie zwracał uwagę głównie na treść przekazywanej informacji, a nie na sposób przekazu.

Impreza "Wiślanej Trasy Rowerowej"

Elementem promocji "Wiślanej Trasy Rowerowej" będzie również impreza *"Zjazd Rowerzystów Wiślanej Trasy Rowerowej"*. Proponuje się, by impreza odbywała się raz w roku w weekend najbliższy dniu 1 kwietnia, co roku w innej miejscowości.

Elementy imprezy:

- wymiana doświadczeń i dyskusje między rowerzystami na temat "Wiślanej Trasy Rowerowej", godnych naśladowania przykładów polskich i zagranicznych,
- konkursy w różnych kategoriach,
- prezentacje sprzętu rowerowego i odzieży sportowej wraz z kiermaszem,
- kiermasze produktów regionalnych,
- występy zespołów folklorystycznych,
- pokazy sprawnościowe.

Oznakowanie trasy - System Identyfikacji Wizualnej

Przy kreacji liniowego produktu turystycznego podstawowe znaczenie ma identyfikacja wizualna trasy, czyli komunikat oddziałujący obrazami na turystę. Dla "Wiślanej Trasy Rowerowej" będzie to specjalnie opracowany znak graficzny – logo turystyczne oraz Katalog Identyfikacji Wizualnej.

Logo promocyjne jest zestawem wielu form, układów i elementów, które decydują o charakterystycznym obrazie produktu turystycznego, jakim jest "Wiśłana Trasa Rowerowa". Stanowi jedno z najważniejszych elementów wizualnej komunikacji. Jest sygnałem i zarazem oznaczeniem najlepiej oddającym charakter i styl szlaku, jego atrakcji i profilu turystów.

Pozytywne walory i skojarzenia symbolu są podstawą do konstruowania wizerunku na mapie turystycznej Polski i Europy.

Katalog Identyfikacji Wizualnej pokazuje, jak w praktyce stosować logo promocyjne szlaku (symbol graficzny, logotyp hasła reklamowego, piktogramy informacyjne). W jego skład wchodzi:

- opis logo (symbolu graficznego i logotypu hasła reklamowego),
- opis wersji uzupełniających,
- opis piktogramów informacyjnych (serwisy rowerowe, noclegi, punkty gastronomiczne, rowerowe mini kompleksy turystyczne, atrakcje, punkty widokowe, parkingi itp.),
- opis kolorów użytych w symbolu i piktogramach wraz z zasadami ich użycia w różnych technologiach produkcji (na podstawie systemu Pantone),
- aplikacje znaku na wybranych nośnikach (strona www, znaki kierunkowe, tablice informacyjne, koszulki, kubki, gadżety itp).

Trasa na całym swoim przebiegu zostanie oznakowana tablicami informacyjnymi i drogowskazami ze znakiem "Wiślanej Trasy Rowerowej".

Logo "Wiślanej Trasy Rowerowej"

Poniżej przedstawiono logo promocyjne "Wiślanej Trasy Rowerowej" w wersji kolorowej i wersji monochromatycznej. Wytyczne dotyczące stosowania logo są podane w Katalogu Identyfikacji Wizualnej, stanowiącym osobny dokument.



Filozofia funkcjonowania "Wiślanej Trasy Rowerowej" – Wiślane Wędrownie

Poniżej zaprezentowano takie rozwiązanie w zakresie kompozycji ofert, usług oraz bazy turystycznej, które nada pożądaną charakterystykę poszczególnym subregionom (wyodrębnionym na podstawie uwarunkowań historycznych oraz niekiedy administracyjnych) oraz pozwoli wyeksponować najciekawsze walory i atrakcje turystyczne, unikalne w skali kraju i mało znane szerokiemu gronu odbiorców.

Inspiracją dla produktu "Wiślane Wędrownie" jest traktowanie "Wiślanej Trasy Rowerowej" jako szlaku, który pozwala na poznanie różnorodności kulturowej i przyrodniczej Regionu objętego projektem, a docelowo całej Polski. Turysta przemierzając na rowerze województwo śląskie będzie mógł, dzięki zaproponowanej unikalnej ofercie, poznać historię i tradycje poszczególnych jej odcinków oraz walory naturalne i krajobrazowe. Ta dwuczłonowa nazwa identyfikuje produkt z jego podstawową korzyścią tj. z Wisłą oraz nawiązuje do rowerowych wędrówek, które mogą mieć różny cel i charakter.

Przewaga konkurencyjna "Wiślanej Trasy Rowerowej" zostanie osiągnięta m.in. dzięki zaproponowaniu zintegrowanej koncepcji produktowej, która zakłada rozwijanie regionalnych produktów turystycznych w pięciu wybranych subregionach.

Produkt "Wiślane Wędrownie" pozwoli ponadto na włączenie możliwie szerokiej oferty już istniejącej w zakresie usług turystycznych oraz ofert i produktów lokalnych.

Idea zakłada, iż produkt "Wiślane Wędrownie" będzie się składał z Subregionalnych Produktów Podstawowych (Ziemia Cieszyńska i Ziemia Bielska które nawiązują do przebiegu głównej trasy (tzw. kręgosłupa) oraz Subregionalnych Produktów Uzupełniających (Ziemia Pszczyńska, Ziemia Jastrzębska i Ziemia Bieruńsko-Lędzińska), które korespondują z przebiegiem pętli (tzw. ości)¹⁰.

W ramach każdego z subregionów wyodrębniono ogniska atrakcji turystycznych, które stanowiły podstawę dla zaproponowania nowych rozwiązań w dziedzinie turystyki. Niektóre z propozycji zakładają stworzenie zupełnie nowej oferty, która nie istnieje obecnie na rynku¹¹, inne – promocję bądź też ugruntowanie pozycji ofert już istniejących. Warto zaznaczyć, iż wybór ten jest wyborem subiektywnym i został dokonany z perspektywy atrakcyjności poszczególnych elementów dla przybyszy. Nie koncentrowano się na tych walorach, atrakcjach i produktach turystycznych, które już obecnie dosyć dobrze się rozwijają (bowiem one mogą być w każdym momencie włączone do produktu), ale na tych stosunkowo mało znanych, wymagających promocji. Nie oznacza to oczywiście, iż inne walory i atrakcje nie mogą być elementami produktu turystycznego "Wiśłana Trasa Rowerowa".

Należy podkreślić, iż warunkiem skutecznego funkcjonowania produktu turystycznego "Wiśłana Trasa Rowerowa" są ludzie, którzy będą bezpośrednio obsługiwać ruch turystyczny (baza noclegowa, gastronomiczna, przewodnicy, punkty informacji turystycznej etc.), jak i planujący harmonogram wdrażania produktu oraz mający wpływ na tworzenie otoczenia, niezbędnego dla prawidłowego rozwoju turystyki. W związku z tym niewątpliwie część zadań zawartych w Strategii dotyczyć będzie przygotowania wysokowykwalifikowanych kadr poprzez zaprogramowanie i wdrożenie systemu szkoleń, staży, a także badania efektywności programów szkoleniowych.

Inspiracja

Jak wspomniano jednymi z unikalnych wartości szlaku rowerowego wytyczonego wzdłuż Wisły jest bogactwo historyczne oraz wielka różnorodność kulturowa obszaru. W kontekście rozwoju turystyki rowerowej wielobarwność i heterogeniczność walorów jest wielkim atutem. Pozwala, bowiem na odwiedzenie wielu ciekawych i niejednorodnych miejsc podczas jednej rowerowej wędrówki. Analiza historii oraz walorów antropogenicznych, a także uwarunkowań prawno-administracyjnych obszaru objętego projektem doprowadziła

¹⁰ W nawiązaniu do wybranej filozofii tworzenia tras rowerowych – tzw. filozofii kręgosłupa i ości.

¹¹ Przypisanie poszczególnych propozycji konkretnym gminom nie wyklucza możliwości ich wdrażania w innych gminach.

do jego podziału na pięć subregionów, uzasadnionych zarówno posiadanym potencjałem, wspólnotą losów i tradycji, jak i działaniami lokalnych leaderów.

Należą do nich¹²:

- Ziemia Cieszyńska,
- Ziemia Bielska,
- Ziemia Pszczyńska,
- Ziemia Bieruńsko-Lędzińska,
- Ziemia Jastrzębska.

Podział na subregiony jest związany również z koncepcją subregionalnych produktów turystycznych, która została oparta na unikalnych i charakterystycznych walorach poszczególnych subregionów i w zamyśle autorów niniejszego opracowania ma za zadanie dostarczyć turystom atrakcyjnych możliwości spędzania czasu podczas rowerowych wędrowek. Produkty turystyczne mają za zadanie integrować poszczególne elementy ofert turystycznych i stanowić pretekst do zboczenia z trasy rowerowej, w celu uatrakcyjnienia pobytu na terenie województwa śląskiego.

Główne cechy produktu "Wiślane Wędrownie":

- zdolność do dyferencjacji rynkowej (wyróżnienia),
- wpływ na tożsamość "Wiślanej Trasy Rowerowej" – kształtowanie silnego pożądanego wizerunku,
- dopasowanie do potrzeb i oczekiwań segmentów docelowych,
- konkurencyjność rynkowa produktu,
- wpływ na aktywizację Regionu,
- włączenie w projekt już istniejących produktów i oferty turystycznej,
- realność wdrożenia,
- zgodność z założoną wizją rozwoju "Wiślanej Trasy Rowerowej".

¹² Szczegółowy opis obszaru znajduje się poniżej, w ramach opisu poszczególnych produktów turystycznych. Autorzy dokumentu zdają sobie sprawę, iż na podstawie uwarunkowań historycznych uzasadnione byłoby ujęcie ziemi bieruńsko-lędzińskiej w ramach ziemi pszczyńskiej, ale przy delimitacji obszarów percepcji wzięto pod uwagę stanowisko lokalnej społeczności oraz jej wysiłki na rzecz powstania powiatu ziemskiego, zakończone sukcesem.

SUBREGIONALNE PRODUKTY PODSTAWOWE

SUBREGION – ZIEMIA CIESZYŃSKA			
WYRÓŻNIKI <ul style="list-style-type: none"> ▪ Źródła rzeki Wisły. ▪ Początek "Wiślanej Trasy Rowerowej". ▪ Folklor i sztuka ludowa. ▪ Walory przyrodniczo-krajobrazowe. ▪ Walory uzdrowiskowe. ▪ Potencjał do uprawiania nizinnej turystyki narciarskiej. 			
PODSTAWOWE OGNISKA ATRAKCJI	POSIADANE WALORY	PROPOZYCJA WYKORZYSTANIA WALORÓW	
Wisła	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pomnik Wisły. ▪ Potencjał do rozwoju nizinnej turystyki narciarskiej. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stworzenie "Muzeum Rzeki Wisły". 	<p>Zakłada się, iż "Muzeum Rzeki Wisły" powstanie w zaadaptowanym na ten cel budynku. Celem powołania do życia obiektu minimuzelanego jest ukazanie flory i fauny rzeki Wisła, znalezisk z dawnych epok oraz rozwoju społeczno-gospodarczego Polski, który był nierozdzielnie związany z przemysłem rybackim i wodnymi szlakami handlowymi, którymi spławiano towary. Dużą część ekspozycji "muzeum" stanowić powinny fotografie i obrazy ukazujące rzekę w różnych porach roku na całej jej długości.</p> <p>Podstawową formułą funkcjonowania omawianego produktu turystycznego będzie jego standardowe zwiedzanie z przewodnikiem lub samodzielne, grupowe lub indywidualne. Wszystkie eksponaty zgromadzone w "muzeum" muszą być opatrzone komentarzem, najlepiej w językach polskim, niemieckim i angielskim. Dla zorganizowanych grup dzieci i młodzieży należy ponadto przygotować specjalny program dydaktyczny, połączony z konkursami wiedzy.</p> <p>Przewiduje się ponadto utworzenie na terenie "muzeum" sklepiku z pamiątkami (wśród których dominować powinny albumy, pocztówki, obrazy, jak również gadzety rowerowe) oraz wydzielenie specjalnej salki dydaktycznej.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> Stworzenie makiety szlaku "Wiślanej Trasy Rowerowej" wraz z oznaczonymi atrakcjami turystycznymi i miejscami postojowymi. Docelowo rowerowy park tematyczny. 	<p>W pierwszym etapie funkcjonowania "Wiślanej Trasy Rowerowej" należy zadbać o odtworzenie makiety szlaku, stanowiącej jej dokładne odwzorowanie. Sugeruje się, by makietą ta została umieszczona bądź na terenie punktu postojowo-odpoczynkowego "Jonidło", bądź w pobliżu "Muzeum Rzeki Wisły".</p> <p>Docelowo planowane jest zorganizowanie rowerowego parku tematycznego, czyli zlokalizowanie na dużym obszarze na powietrzu miniaturową "Wiślaną Trasę Rowerową". Celem jej stworzenia jest z jednej strony wykreowanie oryginalnej i przyciągającej turystów atrakcji turystycznej, a z drugiej zbudowanie charakterystycznego systemu informacji o "Wiślanej Trasie Rowerowej" i jej atrakcjach. Obiekty w parku powinny być dokładnym odwzorowaniem rzeczywistości i winny być wykonane w jednej skali (np. 1:25), najnowszymi metodami technologicznymi, z materiałów odpornych na działania warunków atmosferycznych, tak, aby mogły znajdować się na świeżym powietrzu. Bardzo ważnymi elementami parku, obok atrakcji turystycznych, będzie dokładne jego oznakowanie oraz zagospodarowanie w infrastrukturę gastronomiczną i rekreacyjną.</p>
--	--	--	---

		<ul style="list-style-type: none"> Organizacja plenerów malarskich i fotograficznych. 	<p>Plenery malarskie i fotograficzne są popularne zarówno wśród artystów, jak i osób chętnych do nauki. Piękne krajobrazy, widoki i niezwykle klimat miasta Wisła skłaniają do organizowania tego typu imprez. Zwłaszcza, że Wisła jest miastem niezwykle zmiennym i różnorodnym, i wygląda zupełnie inaczej o każdej porze roku. Stąd plenery można organizować można cały rok.</p> <p>Idea produktu zakłada organizowanie plenerów dla artystów i plenerów – warsztatów dla chętnych do nauki amatorów. Ich bazę będą stanowić przede wszystkim działające na terenie Wisły i okolic gospodarstwa agroturystyczne – sugerowana jest specjalizacja niektórych gospodarstw, pod kątem potrzeb związanych z plenerami (wyposażenie w sprzęt, specjalne pracownie malarskie i fotograficzne, możliwość zakupu niezbędnych materiałów etc.).</p> <p>Funkcjonowanie produktu opierać się będzie również o organizowanie cyklicznych wystaw malarskich i fotograficznych, organizowanie konkursów.</p> <p>Idea zakłada ponadto, iż elementem wyróżniającym gospodarstwa agroturystyczne oraz inne obiekty współpracujące przy organizacji plenerów będą pozostawione przez uczestników obrazy i fotografie.</p>
--	--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> Stworzenie Wiślanej Księgi Rekordów. 	<p>Turystyka rowerowa daje możliwość nie tylko przeżycia niezwyklej przygody, ale również sprawdzenia swoich możliwości i sił fizycznych, a może nawet ustanowienia jakiegoś rekordu. Jednymi z najsłynniejszych rekordów, z którymi chcą zmierzyć się kolejne pokolenia na całym świecie są Rekordy Guinnessa, które powstały w wyniku sporu, w jaki wdał się Sir Hugh Beaver, naczelny dyrektor firmy Guinness w 1951 roku. Spór dotyczył tego, czy siewka złota jest najszybszym europejskim ptakiem łownym i uświadomił, że podobne dyskusje toczą się w wielu miejscach i że książka zawierająca odpowiedzi na tego typu pytania byłaby bardzo przydatna do rozstrzygania sporów. Skutkiem tego podjęto działania, które zaowocowały wydaniem pierwszego tomu liczącej 198 stron Księgi Rekordów Guinnessa. Wzorem tego, proponuje się stworzenie "Wiślanej Księgi Rekordów", która zawierałaby wpisy dotyczące wszelkich rekordów bitych na "Wiślanej Trasie Rowerowej". Jej istnienie byłoby również podstawą organizowania przeróżnych imprez, których celem będzie bicie rekordu Guinnessa w konkretnej konkurencji, niekoniecznie związanej bezpośrednio z jazdą na rowerze, ale również np. z infrastrukturą rowerową (np. wybudowanie stojaka na największą ilość rowerów).</p>
		<ul style="list-style-type: none"> Wykorzystanie "Wiślanej Trasy Rowerowej" dla narciarstwa biegowego zimą. 	<p>Sezon turystyczny w Wiśle trwa cały rok, niestety turystyka rowerowa należy do tych form turystyki, których uprawianie zależy w dużym stopniu od warunków pogodowych i z zasady nie jest możliwe w zimie. A zima to przecież taka pora roku, która w góry przyciąga rzesze turystów, przede wszystkim turystów narciarskich. Dlatego też sugeruje się wykorzystywanie "Wiślanej Trasy Rowerowej" dla narciarstwa biegowego. Pociąga to za sobą konieczność stworzenia oferty dla turysty narciarskiego, m. in. w postaci wypożyczalni sprzętu (sezonowa zmiana profilu działalności wypożyczalni rowerów), miejsc postojowo-odpoczynkowych gwarantujących możliwość przebrania się w ciepłe i suche ubrania, wypicia i zjedzenia czegoś ciepłego.</p>

Ustroń	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Walory uzdrowiskowe. ▪ Potencjał do rozwoju nizinnej turystyki narciarskiej. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Przygotowanie pierwszej w Polsce specjalnej uzdrowiskowej oferty dla rowerzystów. 	<p>Ustroń charakteryzują wyjątkowe walory uzdrowiskowe, które są wykorzystywane do leczenia chorób narządów ruchu, układu krążenia i dróg oddechowego. Sukces rynkowy uzdrowisk jest obecnie uzależniony od kilku czynników. Dotyczy to przede wszystkim rozwoju funkcji okołouzdrawiskowych i turystycznych oraz specjalizacji – czyli znalezienia wyróżnika. Wydaje się, że takim wyróżnikiem dla Ustronia może być specjalistyczna oferta dla rowerzystów. Zakłada się, że opracowanie specjalnych pakietów dla rowerzystów, sprofilowanych m.in. na pobyty wzmacniające (ukierunkowane na poprawę kondycji fizycznej, uzupełnioną zabiegami leczniczymi) oraz rehabilitacyjne (po urazach i kontuzjach). Warto pomyśleć również o ofercie dla kuracjuszy uzdrowiska, którzy będą chcieli oprócz kuracji skorzystać z różnorodnej oferty szlaków i ścieżek rowerowych. Jest z tym bezpośrednio związana konieczność rozszerzenia oferty leczniczej w zakresie odnowy biologicznej, a także rozwój rekreacji. Rozwój produktu wymagać będzie również zatrudnienia wysokiej klasy specjalistów z zakresu medycyny sportowej. Markę uzdrowiska warto budować w oparciu o zawołanie: "Pierwsze w Polsce uzdrowisko dla rowerzystów". A funkcjonująca oferta turystyczna oraz charakter infrastruktury turystycznej, a szczególnie paraturystyczna powinny wspierać kreowany wizerunek. Propozycja ta nie oznacza oczywiście rezygnacji z dotychczas prowadzonej działalności leczniczej uzdrowiska Ustroń. Chodzi tutaj o poszerzenie oferty i jej dodatkowe sprofilowanie.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wykorzystanie "Wiślanej Trasy Rowerowej" dla narciarstwa biegowego zimą. 	<p>Patrz: ognisko atrakcji "Wiśła".</p>

Skoczów	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Obiekty sportowo-rekreacyjne na szlaku (stadnina koni w Ochabach). ▪ Hodowle pstrąga. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Przygotowanie specjalnej oferty dla turysty rowerowego. ▪ Stworzenie specjalnej oferty gastronomicznej i rekreacyjnej w oparciu o pstrąga. 	<p>Niewątpliwą atrakcją gminy Skoczów jest Stadnina Koni w Ochabach. Działa przy niej Ludowy Klub Jeździecki, który organizuje zajęcia rekreacyjno-szkoleniowe oraz ogólnopolskie zawody i pokazy jeździeckie. Warto zaznaczyć, iż ochabska stadnina, jako jedyna w Polsce hoduje konie rasy anglo-arabskiej typu francuskiego.</p> <p>Stadnina ochabska jest jedynym tego typu obiektem znajdującym się na "Wiślanej Trasie Rowerowej". Poza ofertą związaną z jeździectwem, dysponuje również pełnym zapleczem hotelowo-gastronomicznym. Warto by było pomyśleć o przystosowaniu oferty stadniny do potrzeb turystów rowerowych, m.in. poprzez zapewnienie możliwości przechowania i umycia roweru, postawienie stojaków na rowery, wprowadzenie systemu zniżek dla rowerzystów (dotyczy to również znajdującej się na szlaku pływalni "Delfin"). Turysta rowerowy jest potencjalnie bardzo ważnym odbiorcą oferty stadniny.</p> <p>Ponadto, w nawiązaniu do plenerów malarskich i fotograficznych, które będą się odbywały na terenie Wisły, proponuje się również organizowanie tego typu imprez na terenie stadniny, przy czym oczywiście ich motywem przewodnim będzie stadnina i jej mieszkańcy.</p> <p>Pstrąg jest rybą typowo górską, żyjącą w czystych wodach Wisły u samych jej źródeł. Wielość hodowli pstrąga, jaka występuje na terenie gminy Skoczów skłoniła autorów niniejszej koncepcji do zaproponowania wykreowania w oparciu o tę rybę specyficznej oferty gastronomicznej, połączonej z rekreacją. Zakłada się:</p> <ul style="list-style-type: none"> – utworzenie kilku obiektów gastronomicznych, specjalizujących się w kuchni opartej na pstrągu – specyfika takiego obiektu będzie się wyrażała m.in. przez fakt możliwości samodzielnego złowienia ryby i następnie asystowania przy jej przygotowywaniu, – zorganizowanie targu rybnego, – organizowanie imprez promocyjnych. <p>Projekt wymaga zaangażowania właścicieli hodowli pstrąga.</p>
Jasienica	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Potencjał do rozwoju agroturystyki. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Przygotowanie oferty agroturystycznej z uwzględnieniem potrzeb turysty rowerowego; Zintegrowany Obszar 	<p>Projekt "Wiśłana Trasa Rowerowa" zakłada, iż bazą noclegową, z której najczęściej będą korzystać rowerzyści, będą gospodarstwa agroturystyczne. Stąd konieczne jest ich ciągle dostosowywanie się</p>

		Agroturystyczny jako oferta dla większych grup rowerzystów.	<p>do potrzeb turysty rowerowego, m.in. poprzez zapewnienie niezbędnych usług (np. możliwości umycia i przechowania roweru, drobnych usług serwisowych, wypożyczenia sprzętu, zapewnienie informacji nt. szlaku etc.).</p> <p>Koncepcja rozwoju agroturystyki na "Wiślanej Trasie Rowerowej" zakłada ponadto tworzenie tzw. Zintegrowanych Obszarów Agroturystycznych, czyli swoistego rodzaju "wiosek turystycznych", które oferują większą liczbę miejsc noclegowych oraz posiadają zróżnicowaną ofertę ("hotel na wsi"). Ich przewaga konkurencyjna na rynku wynika z faktu podjęcia współpracy w dziedzinie tworzenia wspólnej oferty. Gospodarstwa posiadają określoną specjalizację (np. gospodarstwa noclegowe, gospodarstwa gastronomiczne, gospodarstwa rowerowe, gospodarstwa – sklepiki etc.), przy czym jedno z nich odgrywa rolę koordynatora (czuwa nad wszystkimi gospodarstwami, jakością oferowanych usług, zajmuje się promocją i marketingiem, pozyskuje nowych klientów).</p>
Chybie	<ul style="list-style-type: none"> Bogactwo i różnorodność świata zwierząt. 	<ul style="list-style-type: none"> Przygotowanie oferty dla obserwatorów ptaków, utworzenie ścieżek dydaktycznych. 	<p>Obserwowanie dzikich ptaków w ich naturalnym środowisku jest wspaniałą formą spędzania wolnego czasu, odpowiednią chyba dla każdego, ponieważ można ją dostosować do indywidualnych możliwości każdego obserwatora. Obserwowanie ptaków, czyli birdwatching, staje się coraz popularniejszym hobby. Jego ojczyzną jest Wielka Brytania, w której dzikie ptaki mniej lub bardziej regularnie ogląda 3-4 miliony osób. Powstał tam dzięki temu doskonały system rezerwatów przyrody, wykupionych za pieniądze Birdlife International - organizacji "ptasiarzy". Gdy wzrasta liczba osób poświęcających swój czas i pieniądze pasji podglądania natury, rozwija się także nowa gałąź gospodarki - turystyka przyrodnicza. Jest to szansa ochrony okolic, których mieszkańcy utrzymywali się dotąd głównie z rabunkowej gospodarki zasobami przyrody, a obecnie zaczynają dostrzegać swój osobisty interes w ich ochronie. Stwarza to nadzieję przetrwania (nie pozbawioną jednak i pewnych nowych zagrożeń) dla ostatnich dzikich obszarów naszego globu. Obecnie w Polsce ptaki obserwuje z różną intensywnością prawdopodobnie około 4.000 osób, liczba ta jednak stopniowo rośnie.</p> <p>Birdwatching to wspaniała forma kontaktu z naturą. Obserwowanie ptaków to także doskonały sposób na walkę ze stresem. Ptaki żyją</p>

			<p>prostymi przyjemnościami - słońcem, wiatrem, zdobywaniem pożywienia, załatwianiem, dniem dzisiejszym. Patrząc się na ich świat, w ciągu pięciu minut możemy całkowicie oderwać się od zamętu życia codziennego.</p> <p>Wiele osób traktuje obserwowanie ptaków wyczynowo. Są to "twitchers", których celem jest zobaczenie jak największej liczby gatunków w jakimś kraju lub na świecie. Koncepcja produktu zakłada także organizowanie zawodów <i>twitchers</i>. W Polsce można być dumnym z "zaliczenia" 250 gatunków, a kilka osób przekroczyło 300. Na liście Polski jest obecnie 431 gatunków ptaków, ale regularnie występuje u nas tylko około 271. Pozostałe to "rzadkości", zabłąkane ptaki z południa, Atlantyku, Syberii, Arktyki lub Ameryki, załatujące czasem kilka razy na stulecie. Znane są też "bird races" - zespołowe wyścigi na zobaczenie największej ilości gatunków w ciągu 24 lub 48 godzin, zwykle połączone ze zbiórką pieniędzy na jakiś cel charytatywny. Rekord należy do Phoebe Snetsinger, która widziała ponad 8500 z około 9702 gatunków ptaków istniejących na świecie. Phoebe zaczęła obserwować ptaki w wieku 30 lat, kiedy lekarze oświadczyli jej, że cierpi na nieuleczalną chorobę i pozostało jej kilka miesięcy życia. Rak cofnął się, a pasja Phoebe pozostała. Przez następne lata odwiedziła najbardziej odległe regiony świata, oglądając endemiczne gatunki ptaków.</p> <p>Z uwagi na duże bogactwo ptaków i zwierząt, sugeruje się również ustawianie tablic informacyjnych na szlaku, które będą przedstawiały historię i zwyczaje poszczególnych zwierząt zamieszkujących gminę Chybie. Taki cel przyświecać będzie również tworzeniu ścieżek ekologiczno-dydaktycznych.</p>
UZUPEŁNIAJĄCE OGNISKA ATRAKCJI	POSIADANE WALORY	PROPOZYCJA WYKORZYSTANIA WALORÓW	
Trójwieś Istebna - Koniaków - Jaworzynka	<ul style="list-style-type: none"> Koronki koniakowskie. Twórcy ludowi. Chata Kawuloka – pokazy gry na instrumentach ludowych. 	<ul style="list-style-type: none"> Stworzenie i wypromowanie oferty warsztatów ludowych (haft, rzeźba, malarstwo, malarstwo na szkło). 	<p>Jedną z rzeczy bezbłędnie kojarzonych z Polską w Europie i na świecie są koronki, właśnie te pochodzące z Koniakowa. Koronki koniakowskie to marka znana daleko poza granicami kraju. Ich historia sięga końca XIX wieku, kiedy to wśród mieszczan zapanowała moda na przyozdabianie odzieży koronkami. Tradycja przetrwała do dnia dzisiejszego, a koronki przeżywają swój renesans. Biorąc również pod uwagę popularność twórczości</p>

			<p>ludowej, Trójwieś Istebna-Koniaków-Jaworzynka to idealne miejsce na stworzenie i promowanie oferty warsztatów ludowych związanych z różną formą aktywności artystycznej. Na fali trendów obserwowanych w turystyce, które jednoznacznie wskazują na odchodzenie od bierności turystów na rzecz ich aktywnego udziału w rozwoju oferty, taki produkt będzie się cieszył dużym powodzeniem.</p> <p>Koncepcja zakłada przygotowanie specjalnej oferty warsztatów (przy zaangażowaniu lokalnych artystów), podczas których turyści będą mogli obserwować pracę artystów ludowych i aktywnie się w nią włączać.</p> <p>Przewiduje się także stworzenie sklepiku z pamiątkami, również tymi wytworzonymi przez turystów.</p>
Brenna	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Muzeum Biograficzne Zofii Kossak-Szatkowskiej (Domek Ogrodnika). ▪ Izba Regionalna (stała ekspozycja sprzętów pasterskich, strojów i innych drobiazgów potrzebnych tutejszej ludności do życia wśród gór). ▪ Drukarnia, piekarnia i tartak. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Przygotowanie spakietowanej oferty edukacyjnej dla dzieci i młodzieży: 	<p>Dzieci i młodzież będą stanowiły bardzo ważnego odbiorcę oferty stworzonej w ramach "Wiślanej Trasy Rowerowej", przede wszystkim z jednego, kluczowego powodu. Dzieci i młodzież są specyficznym klientem. Należy pamiętać, iż stanowią oni segment przyszłości. W perspektywie, bowiem niecałej dekady, to te dzieci będą prowadzić działalność gospodarczą czy wyjeżdżać na urlop. Jeżeli więc zapamiętają "Wiślaną Trasę Rowerową" jako miejsce niezliczonych możliwości, powrócą do niego niejednokrotnie. W ten sposób kształtuje się przyszłych klientów.</p> <p>Z uwagi na bogactwo gminy Brenna, proponuje się przygotowanie specjalnej oferty edukacyjnej, m.in. poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Wypromowanie mało znanego Muzeum Biograficznego, organizowanie konkursów wiedzy o pisarce oraz Juliuszu i Wojciechu Kossakach, konkursy plastyczne. – Zwiedzanie z przewodnikiem izby regionalnej, konkursy wiedzy o życiu pasterskim, konkursy plastyczne, plenery fotograficzne. – Zapoznanie dzieci i młodzieży z tradycyjnym rzemiosłem Brennej – wizyta w drukarni – pokazy czerpania papieru, warsztaty plastyczne, pokazy wypieku chleba w piekarni, pokazy działania tartaku, edukacja ekologiczna.
gm. Goleszów - Dzięgielów	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Miasteczko Pszczele Jana Gojdacza na Mołczynie 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Promocja miasteczka pszczelego – jako unikalnej tego typu atrakcji na Ziemi Cieszyńskiej, organizowanie pokazów 	<p>Miasteczko pszczele w Dzięgielowie jest jedną z największych atrakcji gminy Goleszów, stąd propozycja jego wykorzystania w promocji gminy i zbudowanie oferty turystycznej.</p>

	w Dziegielowe.	miodobrania, sprzedaż wyrobów z miodu.	<p>Koncepcja zakłada stworzenie spójnej oferty turystycznej opartej na miodzie, której elementami będą:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Miasteczko Pszczele (organizowanie pokazów miodobrania, wystawy sprzętu pszczelarskiego, wystawy i sprzedaż produktów pszczelich – szeroka oferta miodów, świec woskowych, nalewek etc.). – Organizowanie wykładów i pogadarek nt. właściwości leczniczych miodu i działania świec woskowych, jak również nt. życia i zwyczajów rodzin pszczelich. – Organizowanie Imprezy Andrzejkowej – jako sztandarowej imprezy Miasteczka Pszczelego. – Stworzenie "Miodowej Książki Kucharskiej" (system nadsyłania przepisów z całej Polski). – Przygotowanie specjalnej oferty kulinarnej w oparciu o miód (powstanie nowego obiektu gastronomicznego lub wprowadzenie specjalizacji do obiektu już istniejącego). – Podjęcie działań mających na celu wypromowanie Miasteczka Pszczelego (m.in. budowa strony internetowej, dystrybucja ulotek, udział w imprezach pszczelarskich).
gm. Hażlach – Hażlach, Zamarski	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Źródło Borgońka – według tradycji ludowej ma właściwości uzdrawiające - Hażlach. ▪ Grota "Na Rudowie" – Zamarski. ▪ Potencjał do rozwoju rekreacji i wypoczynku. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wykreowanie gminy Hażlach na polskie centrum pielgrzymkowe dla rowerzystów. ▪ Stworzenie centrum rekreacyjno-sportowego. 	<p>Rozwój oferty w gminie Hażlach oparty będzie na dwóch pomysłach.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zakłada się wykreowanie gminy na polskie centrum pielgrzymkowe dla rowerzystów. Pociąga to za sobą konieczność przygotowania odpowiedniej bazy (noclegowej, gastronomicznej, obsługi rowerzysty), która będzie pozwalała na przyjęcie dużych grup turystów rowerowych. Idea przewiduje organizowanie raz w roku (w okresie letnim) ogólnopolskiej pielgrzymki rowerowej, w której uczestniczyć będą rowerzyści z całej Polski. Niezbędne będzie tutaj nawiązanie kontaktu z parafiami z całej Polski. Hażlach w zamyśle autorów strategii ma się stać także miejscem, w którym odbywać się będą oazy i spotkania rowerzystów, jak również miejscem leżącym na szlaku wielu pielgrzymek rowerowych. 2. Zakłada się stworzenie centrum rekreacyjno-sportowego, zbudowanego z myślą o rowerzystach. Na jego ofertę powinno

			się składać m.in. szkółka rowerowa, tor rowerowy, specjalne zjazdy i zjeżdżalnie, możliwość testowania sprzętu i akcesoriów, jak również zaplecze gastronomiczne.
Dębowiec	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Piękne, niezabudowane tereny rekreacyjne. ▪ Hodowla ryb. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Budowa pola golfowego. ▪ Stworzenie specjalnej oferty dla turystów rowerowych - amatorów wędkarstwa. 	<p>Stworzenie nowej oferty turystycznej dla gminy Dębowiec zakłada podjęcie działań inwestycyjnych w zakresie wybudowania pola golfowego i zagospodarowania stawów hodowlanych.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Golf to jedna z najstarszych gier sportowych na świecie, obecnie ciesząca się niezwykle popularnością w Polsce. W całym kraju powstają nowe pola golfowe, a amatorzy tego sportu zrzeszają się w różnego rodzaju klubach. Stąd pomysł na wybudowanie pola golfowego wraz z całym zapleczem usługowo-gastronomicznym (bar, sklep ze sprzętem golfowym, wypożyczalnia sprzętu, szkółka – możliwość trenowania pod okiem instruktora) w gminie Dębowiec. 2. Z uwagi na hodowlę ryb, z której gmina jest słynna, proponuje się zbudowanie spakietowanej oferty dla amatorów wędkarstwa – m.in. poprzez zagospodarowanie stawów w elementy małej infrastruktury (pomosty, specjalne wydzielone miejsca na przygotowywanie ryb i przyrządzanie posiłków, zadaszone stojaki na rowery nad stawem etc.).
Zebrzydowice	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Historia bibliotekarstwa związana z osobą Józefa Grycza. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Przygotowanie oferty edukacyjno-rekreacyjnej dla dzieci i młodzieży. 	<p>Niewiele osób wie, iż z gminą Zebrzydowice związana jest postać Józefa Grycza - wybitnego bibliotekarza, organizatora nowoczesnego bibliotekarstwa polskiego. Zakłada się stworzenie specjalnej oferty edukacyjno-rekreacyjnej dla dzieci i młodzieży, na którą składać się będą następujące elementy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – zapoznanie dzieci z historią bibliotekarstwa, – zapoznanie dzieci z pracą w bibliotece, – tworzenie nowoczesnych systemów bibliotekarskich, – organizowanie imprez, na które zapraszani będą ludzie świata literatury, – stworzenie w Bibliotece specjalnego działu poświęconego turystyce rowerowej i "Wiślanej Trasie Rowerowej". <p>Realizacja projektu wymaga zaangażowania Gminnej Biblioteki Publicznej. Przewiduje się ponadto włączenie się w akcję "Cała Polska Czyta Dzieciom".</p>
Strumień	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strumień – Stolica 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wykreowanie Strumienia na Stolicę Żabiego 	Na terenie gminy Strumień znajduje się wiele stawów, stąd zakłada

	Żabiego Kraju.	<p>Kraju:</p> <ul style="list-style-type: none"> – przygotowanie specjalnej oferty dla amatorów rowerzystów – miłośników wędkowania, – przygotowanie oferty edukacyjnej dla dzieci i młodzieży nt. pławów zamieszkujących zbiorniki wodne. 	<p>się wykreowanie gminy na Stolicę Żabiego Kraju. Sugeruje się przygotowanie specjalnej oferty dla amatorów rowerzystów – miłośników wędkarstwa (zagospodarowanie stawów w elementy małej infrastruktury – pomosty, specjalne miejsca na przyrządzanie posiłków, stojaki na rowery etc.), organizowanie konkursów wędkarskich (w tym imprezy z humorem, np. wędkowanie na rowerze, przejazdy na rowerze wokół stawu z wędką). Koncepcja zakłada ponadto, iż Żabi Kraj będzie "krajem" posiadającym swojego "prezydenta", wybieranego spośród rowerowych uczestników sztandarowej, cyklicznej imprezy Strumienia. Prezydent ten będzie miał za zadanie przede wszystkim promowanie Żabiego Kraju w całej Polsce. Ponadto sugeruje się przygotowanie specjalnej oferty edukacyjnej dla dzieci i młodzieży związanej z tematyką pławów, przede wszystkim żab.</p>
--	----------------	--	---

SUBREGION - ZIEMIA BIELSKA			
WYRÓŻNIKI <ul style="list-style-type: none"> Szczególne piękno przyrody beskidzkiej, kompleksy leśne, bogate w runo leśne, orzechy, borówki, zioła. Tradycje hodowli ryb. Bogaty folklor Potencjał ludzki: wyjątkowa przedsiębiorczość mieszkańców, zdolnych kreować usługi unikalnej jakości, gościnność i otwartość. 			
PODSTAWOWE OGNISKA ATRAKCJI	POSIADANE WALORY	PROPOZYCJA WYKORZYSTANIA WALORÓW	
Czechowice-Dziedzice	Cesarsko-Królewska Kolej Państwowa.	<ul style="list-style-type: none"> Przygotowanie pakietów edukacyjno-rekreacyjnych dla dzieci i młodzieży związanych historią Czechowic-Dziedzic – pokazanie wpływu lokalizacji stacji Cesarsko-Królewskiej na rozwój społeczno-ekonomiczny obszaru. 	<p>Mimo, iż jest to pomysł trudny do realizacji uważa się, że warto pokusić się o jego wdrożenie. Rozwój przemysłu w Czechowicach-Dziedzicach był niewątpliwie związany z lokalizacją stacji Cesarsko-Królewskiej w Dziedzicach, jednego z największych węzłów kolejowych na Śląsku. Dziś niewiele osób pamięta o tym fakcie i o znaczeniu kolei żelaznej dla rozwoju konkretnych obszarów.</p> <p>Warto o nim przypominać, szczególnie poprzez zwiedzanie dworca, wystawy tematyczne, lekcje dydaktyczne w plenerze.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> Przygotowanie w specjalnie zaadaptowanym wagonie kolejowym wystawy na temat możliwości dostosowania stacji kolejowych do potrzeb rowerzystów, ogłoszenie konkursu na projekt Idealnej Rowerowej Stacji Kolejowej. 	<p>Pomysł nawiązuje bezpośrednio do idei projektu. W części dokumentu dotyczącej produktu rzeczywistego wspomniano, że brakuje w Polsce systemowych rozwiązań dotyczących przewożenia rowerów.</p> <p>Zorganizowanie w specjalnie zaadaptowanym wagonie wystawy dotyczącej dobrych przykładów przyjaznych dla rowerzystów dworców kolejowych będzie spełniało dwojaką funkcję. Po pierwsze będzie atrakcją turystyczną samą w sobie zarówno dla miłośników turystyki rowerowej, jak i innych grup klientów. Po drugie będzie swego rodzaju tubą promującą koncepcję zintegrowanego transportu. Podobne zadanie spełniać ma konkurs na projekt optymalnej stacji kolejowej, przystosowanej do obsługi turystów rowerowych indywidualnych i grupowych.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projekt pt. "W trybach czasu". 	<p>Pomysł powstał w nawiązaniu do historycznych uwarunkowań rozwoju gminy, silnych tradycji przemysłowych oraz informacji pozyskanych z Urzędu Miasta i Gminy o ciekawych obiektach: Kopalni Węgla Kamiennego Silesia oraz zespole domów górniczych tzw. Kolonia.</p> <p>Projekt zakłada powstanie pętli dydaktycznej m.in. dla grup dziecięcych i młodzieżowych, która pozwoli na zapoznanie z historią industrializacji w Czechowicach-Dziedzicach. Dotyczy to również historii górnictwa węgla kamiennego oraz życia codziennego górników.</p> <p>Pierwszym etapem realizacji projektu może być powstanie kilku wystaw prezentujących fotografie, publikacje, listy, jak również urządzenia i ich repliki. W kolejnym etapie należy oznakować szlak wiodący po różnych obiektach, przy czym każdy z obiektów byłby innym przystankiem tematycznym.</p>
--	--	--	---

Bestwina	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Atrakcyjne walory naturalne. ▪ Gospodarka bazująca na naturalnych zasobach (hodowla ryb, rzemiosło). ▪ Specjalna rasa karpia tzw. polskiego, prezentowanego na wystawie rolniczej w Berlinie w 1880 r. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rozwój sprofilowanych usług agroturystycznych, przeznaczonych dla wędkarzy, myśliwych i wodniaków. 	<p>Gmina Bestwina jest predestynowana do rozwoju agroturystyki. W celu ich odróżnienia oraz w nawiązaniu do posiadanego potencjału, a także planów strategicznych gminy proponuje się rozwój usług agroturystycznych, przeznaczonych dla konkretnych segmentów rynku tj. amatorów wędkarstwa, grzybiarzy, myśliwych oraz wodniaków. Oznacza to wyposażenie w gospodarstwach w infrastrukturę, a także świadczenie usług niezbędnych dla realizacji pasji (poza podstawowym pakietem noclegowo-gastronomicznym):</p> <ul style="list-style-type: none"> – Gospodarstwa oferujące usługi miłośnikom wędkarstwa powinny być zaopatrzone w podstawowy sprzęt wędkarski, atlasy ryb, wyodrębnione miejsca do oprawiania ryb, grill oraz w miarę możliwości małą wędzarnię. Optymalnie gospodarstwa powinny posiadać własne zbiorniki wodne ze stanowiskami wędkarskimi (pomosty, zadaszenia etc.). Można również zaoferować gościom skorzystanie z zarybionych zbiorników znajdujących się w niedalekiej odległości. W wariantcie docelowym gospodarze powinni dysponować wiedzą wędkarską, która może się okazać przydatna mniej zaawansowanym wędkarzom. – Gospodarstwa oferujące usługi grzybiarzom powinny być zaopatrzone w suszarnie, pomieszczenie do przetwarzania grzybów oraz atlasy, stanowiące niezbędną pomoc dydaktyczną. Warto, aby gospodarze byli ekspertami w zakresie rozróżniania gatunków grzybów. Warto zwrócić uwagę, że ma to zdecydowanie większe znaczenie niż w przypadku gospodarstw wędkarskich, z uwagi na niebezpieczeństwo związane z nieostrożnym i nieodpowiedzialnym korzystaniem z darów lasu. <p>Podobne udogodnienia dotyczą gospodarstw kierujących swoją ofertą do myśliwych oraz amatorów turystyki wodnej. Warto również pomyśleć o uzupełnieniu oferty gospodarstwa o wycieczki po okolicy, organizację niewielkich imprez etc. Z uwagi na specyfikę projektu należy również pomyśleć o turystach rowerowych posiadających więcej niż jedną pasję.</p>
----------	--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rozwój i promocja lokalnego rzemiosła, wykreowanie pamiątek bestwińskich, np. z wikliny. 	<p>Rozwój agroturystyki i obszarów wiejskich łączy się z rozwojem i promocją lokalnego rzemiosła i wytwórczości - tradycje dotyczące bestwińskiego wikliniarstwa oraz dostępność surowca skłaniają do jego promocji m.in. poprzez wykreowanie w celach promocyjnych pamiątek z Bestwiny. Taka pamiątka będzie bardzo cennym gadżetem również dla rowerzysty, spełniając podwójną funkcję, tzn. będąc nośnikiem informacji o gminie i obszarze projektu. Ponadto warto:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Organizować cotygodniowe targi, podczas których lokalni przedsiębiorcy będą sprzedawać swoje wyroby. Warto również propagować współpracę pomiędzy wytwórcami a gospodarstwami agroturystycznymi, które powinny sprzedawać lokalne wyroby. – Na bazie tradycji rzemieślniczych należy również stworzyć specjalną ofertę edukacyjną dla dzieci i młodzieży, aby w miarę możliwości zapoznawać w sposób bezpośredni z lokalnym rzemiosłem i wytwórczością. Wymaga to niewątpliwie zaangażowania do współpracy lokalnych twórców i producentów, którzy byliby zainteresowani promocją własnych wyrobów. – Dobrą promocją jest również organizacja imprezy plenerowej, o charakterze festynu, podczas której prezentować się będą lokalni twórcy i przedsiębiorcy, a uczestnicy oprócz możliwości zakupu pamiątek i wyrobów, będą mogli obserwować proces wytwarzania niektórych z nich. <p>Wszystkie te działania powinny mieć na celu przekonanie społeczności lokalnej o możliwości pozyskiwania alternatywnych źródeł dochodów poprzez rozwój wytwórczości i rzemiosła, które czerpie z dziedzictwa kulturowego.</p>
--	--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rozwój stref rekreacyjnych. 	<p>Rozwój turystyki jako społeczno-gospodarczej gałęzi gospodarki oraz narzędzia rozwoju regionalnego wymaga jak najszerszej dywersyfikacji działań. Im bardziej komplementarna oferta zaspokajająca wiele potrzeb odbiorców, tym większa zdolność do komercjalizacji produktu turystycznego. Rozwój usług agroturystycznych musi pociągnąć za sobą rozwój infrastruktury rekreacyjnej i sportowej, udostępnionej zarówno mieszkańcom gminy, jak i turystom. Dotyczy to zarówno budowy basenów, ścieżek rowerowych, pola golfowego, kortów tenisowych oraz rozwoju turystyki jeździeckiej. Jest to tym istotniejsze, że wszystkie te urządzenia związane z aktywnym wypoczynkiem, dostarczają kolejnych możliwości zagospodarowania czasu wolnego.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rozwój zaplecza gastronomicznego gminy. 	<p>Rozwój zaplecza gastronomicznego gminy jest niezbędnym elementem funkcjonowania produktu turystycznego gminy Bestwina. Jest to kluczowa potrzeba jej zagospodarowania turystycznego.</p> <p>Wydaje się, iż warto byłoby ukierunkować rozwój gastronomii na potrawy rybne, przy czym warto byłoby podjąć próbę odtworzenia hodowli karpia, który był prezentowany na wystawie berlińskiej. Karp powinien być sztandarową potrawą przynajmniej kilku obiektów gastronomicznych gminy, podczas gdy pozostałe mogłyby serwowane potrawy opierać o inne ryby.</p> <p>Zaplecze gastronomiczne gminy będzie również dogodną bazą do organizacji różnych zawodów wędkarskich.</p>
Wilamowice	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zasoby naturalne: lasy, rzeki, stawy. ▪ Dogodne położenie geograficzne. ▪ Tradycje wyrobu serów 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Promocja gminy jako centrum wypoczynku południowego i weekendowego m.in. dla rowerzystów. 	<p>Zasoby naturalne gminy oraz jej dogodne położenie geograficzne predestynują ją do bycia ośrodkiem wypoczynku południowego i weekendowego. Wymaga to przede wszystkim stworzenia specjalnych pakietów weekendowych, które integrować będą walory Wilamowic oraz najbliższej okolicy. Ważne, aby taka spakietowana oferta zawierała usługi noclegowe, gastronomiczne</p>

	<p>w Dankowicach.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Odrębność kulturowa – własna gwara, stroje, tradycje. 		<p>oraz usługi towarzyszące, takie jak wycieczki po okolicy, również rowerowe, sporty zimowe, żeglarstwo (w planach strategicznych jest uruchomienie szkółki żeglarskiej), paralotniarstwo, myślistwo, łowiectwo, wędkarstwo. Im szersza będzie oferta, tym łatwiej będzie promować gminę jako idealne miejsce pobytów popołudniowych i weekendowych. Istotne znaczenie mają także organizowane imprezy sportowe i kulturalne.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rozbudowa infrastruktury rekreacyjnej (zagospodarowanie zbiorników wodnych, budowa mini pola golfowego, budowa basenów odkrytych. 	<p>Rozwój Wilamowic jako centrum turystyki weekendowej i popołudniowej wymaga przede wszystkim rozbudowy infrastruktury rekreacyjnej. Dotyczy to:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zagospodarowania zbiorników wodnych, które niezmiennie są magnesem przyciągającym turystów krótkoterminowych w sezonie wiosennym i letnim (m.in. wydzielanie plaż, powstanie obiektów gastronomicznych, powstanie wypożyczalni sprzętu wodnego, budowa boisk sportowych). Dotyczy to stawów w Wilamowicach, Dankowicach i Pisarzowicach oraz odzyskania terenów wokół stawów Leżaje – budowa pola golfowego w Wilamowicach, – budowa basenu odkrytego, – zagospodarowanie terenów nad Sołą w Heczmarowicach i Zasolu Bielańskim, – budowa sieci tras rowerowych (m.in. wzdłuż dróg, rzeki Soły) oraz ścieżek rowerowych wzdłuż dróg powiatowych i gminnych, – powstanie parku rekreacyjno-wypoczynkowego, – powstanie pieszych ciągów spacerowych.

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rozwój agroturystyki oraz ekoturystyki, 	<p>Agroturystyka jest jednym z najbardziej pożądanых kierunków rozwoju bazy noclegowej na terenie gminy. Jest ona również optymalną bazą dla rowerzystów. Należy zadbać o jej przystosowanie do ich potrzeb zgodnie z założeniami podanymi w podrozdziale 3.4.1 (opis bazy noclegowej). W związku z tym, że produkcja zdrowej żywności jest szansą rozwoju Wilamowic warto także promować ekoturystykę, a więc powstawanie gospodarstw, które swe usługi będą opierać o produkowaną w gospodarstwie zdrową żywność (potwierdzoną certyfikatami jakości). Gospodarstwa te powinny działać również poprzez przygotowywanie specjalnych spakietowanych ofert na bazie odpowiednio zaprojektowanych diet (pobyty odchudzające, pobyty energetyzujące, wegetariańskie, specjalnie zaprojektowane pobyty dla miłośników turystyki rowerowej etc.).</p>
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reaktywacja tradycji wyrobu bardzo dobrych twardych serów w Dankowicach (jako lokalnego produktu turystycznego). 	<p>Lokalnym produktem turystycznym kojarzonym bezpośrednio z Wilamowicami, tak jak wiklina i karp z Bestwiną mogłyby być sery, gdyby reaktywowano ich produkcję w Dankowicach. Sery takie mogłyby być sprzedawane w ciekawej formie i opakowaniach na terenie całej gminy. Ponadto warto byłoby wykreować kilka lokalnych potraw, których głównym składnikiem byłby rzeczony ser. Realizacja zadania wymaga dotarcia do przepisów wytwarzania sera, a następnie podjęcia wysiłku przekonania okolicznych producentów do rozpoczęcia jego produkcji, opracowania opakowania oraz form jego dystrybucji.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kultywowanie tradycji kulturalnych gminy poprzez organizację imprez folklorystycznych 	<p>Przekazy historyczne wskazują, iż Wilamowiczanie przybywając do Polski, przynieśli ze sobą specyficzną kulturę, język. Tradycje ludowe, pieśni, stroje, obrzędy są kultywowane obecnie przez zespoły regionalne oraz ośrodek kultury i domy kultury. Stanowi to doskonałą bazę do dalszego tego typu działalności.</p> <p>Proponuje się organizację większej ilości imprez folklorystycznych, których zadaniem będzie przekazywanie wiedzy o kulturze i obrzędowości obszaru poprzez wywoływanie jednoznacznych skojarzeń. Do ich wywołania przyczynić się może niewątpliwie organizacja i promocja <u>jednej, dużej!</u> sztandarowej imprezy Wilamowiczanie (impreza stała, cykliczna). Podobnie, jak organizacja konkursów, plenerów malarskich i fotograficznych oraz innych imprez kształtujących postawy młodego pokolenia.</p>
UZUPEŁNIAJĄCE OGNISKA ATRAKCJI	POSIADANE WALORY	PROPOZYCJA WYKORZYSTANIA WALORÓW	
Milówka	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Potencjał do rozwoju górskich tras rowerowych. ▪ Milówka członkiem Europejskiej Fundacji Miast Karnawałowych. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Przygotowanie i odpowiednie zagospodarowanie górskich szlaków rowerowych 	<p>Milówka jest najwyżej położoną gminą na obszarze objętym projektem. Stąd jest predestynowana również do rozwoju górskiej turystyki rowerowej. Projekt zakłada przygotowanie i odpowiednie zagospodarowanie górskich szlaków rowerowych, m.in. miejsca postojowo-wypoczynkowe, punkty widokowe, sanitariaty, kosze na śmieci, mała gastronomia, oznakowanie, tablice informacyjne etc. W przypadku górskiej turystyki rowerowej ważne są również punkty serwisowe, których rozmieszczenie umożliwia do nich łatwe dotarcie. Optymalnie trasy te powinny prowadzić zróżnicowanym technicznie terenem, lasami, wychodzą niekiedy na polany widokowe.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stworzenie Centrum Górskiej Turystyki Rowerowej. 	<p>W nawiązaniu do powyższej propozycji powstał pomysł na stworzenie w Milówce Centrum Górskiej Turystyki Rowerowej. Powinno ono spełniać kilka funkcji:</p> <ul style="list-style-type: none"> – informacyjną – udostępniać informacje o górskich trasach rowerowych, nie tylko z obszaru objętego projektem, bazie noclegowej i gastronomicznej (publikacje, strony internetowe), odbywających się imprezach, atrakcjach turystycznych, – promocyjną – promować "Wiślaną Trasę Rowerową", gestorów bazy poprzez materiały reklamowe i gadzety, – koordynacja realizowanych przedsięwzięć. <p>Warto również rozważyć pomysł zorganizowania górskiego pogotowia rowerowego, które udzielałoby doraźnej pomocy poszkodowanym rowerzystom.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Promocja Milówki jako jedyne miejsca w Polsce, w którym odbywają się imprezy karnawałowe dla rowerzystów. 	<p>Pomysł na wykreowanie Milówki na jedyne miejsce w Polsce, gdzie odbywają się imprezy karnawałowe dla rowerzystów jest pomysłem na wyróżnienie Milówki na turystycznej mapie Polski. Obecnie funkcjonuje wiele ciekawych imprez dla różnych środowisk i spełniają one efektywnie funkcję promocyjną obiektów, miast, regionów. Przez wydarzenie, imprezę łatwiej promuje się miejsce. Pomysł zrodził się w kontekście uczestniczenia Milówki w Europejskiej Fundacji Miast Karnawałowych, działalności artystycznej Golec U'Orkiestra oraz specyfiki projektu.</p> <p>Impreza powinna być szczególnym czasem, w którym spotykają się miłośnicy turystyki rowerowej, na stałe wchodząc do kalendarza prestiżowych imprez. Scenariusz powinien obejmować (oprócz dobrej zabawy) pokazy sprzętu sportowego (możliwość pozyskania sponsorów), organizację konkursów, wymianę doświadczeń i poglądów. Można również rozważyć organizację części imprezy na zewnątrz. Całość imprezy powinna zdecydowanie nawiązywać do zainteresowań uczestników poprzez dekorację sali, dobór tematyki konkursów etc.</p>

Bielsko-Biała	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dogodne położenie komunikacyjne (punkt węzłowy). ▪ Zabytki techniki. ▪ Atrakcyjne i rozległe tereny wypoczynkowo-rekreacyjne. ▪ Znaczna tożsamość społeczności i wielowiekowe tradycje historyczno-kulturowe, wytwórcze i handlowe. ▪ Studio Filmów Rysunkowych. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Przygotowanie i sprzedaż komercyjnych pakietów dla odwiedzających obszar, umożliwiających odwiedzenie głównych atrakcji miasta i okolic. 	<p>Bielsko-Biała z uwagi na dogodne położenie geograficzne oraz stosunkowo dobrą dostępność komunikacyjną będzie często pierwszym punktem kontaktowym dla rowerzystów przyjeżdżających szczególnie spoza województwa. W związku z powyższym zadaniem pierwszoplanowym jest przygotowanie pakietów krótkoterminowych oraz ich sprzedaż poprzez sieć tour operatorów oraz biur podróży. Doskonałym punktem wyjścia są obecnie funkcjonujące na stronach internetowych propozycje ciekawych wycieczek, które umożliwiają poznanie bliższej i dalszej okolicy. Te propozycje powinny zostać ujęte w formułę komercyjnych pakietów (m.in. dodanie usług noclegowych, gastronomicznych, zwiedzania ciekawych obiektów, wjazdu na Szyndzielnię etc.). Zadaniem pakietów jest zachęcenie turystów rowerowych lub osób im towarzyszących do zapoznania się z atrakcjami Regionu i ponownego przyjazdu. Istotną rolę w tym zadaniu należy przypisać biurom podróży i tour operatorom, którzy powinni koncentrować się nie tylko na turystyce wyjazdowej. Warto również w celu promocji idei organizować konkursy na najlepszy pakiet pobytowy w mieście i jego okolicach oraz wdrożyć system lojalnościowy dla klientów powtarzalnych. Sprzedawane pakiety powinny umożliwiać zwiedzanie miasta i okolicy nie tylko na rowerze, ponieważ warto poczynić założenie, że miłośnicy rowerowego szaleństwa znajdą chwilę czasu, aby poświęcić się innemu rodzajowi zwiedzania.</p>
---------------	--	--	---

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pakiety dydaktyczne dla dzieci i młodzieży. 	<p>Historia obdarzyła Bielsko-Białą również zabytkami techniki, funkcjonuje także szereg muzeów. Turystyka edukacyjna dzieci i młodzieży jest niezwykle istotna, ponieważ kształtuje ona przyszłych konsumentów usług turystycznych. Nie bez znaczenia pozostają oczywiście osiągnięte rezultaty dydaktyczne. Stąd konieczne jest opracowanie i sprzedaż specjalnych pakietów dla dzieci i młodzieży, które obejmować będą interaktywne zwiedzanie oraz specjalne lekcje dydaktyczne. Ten sposób przyswajania wiedzy jest o wiele bardziej efektywny od zwykłych szkolnych lekcji, to zaleta dla pedagogów, dla Regionu podstawową korzyścią jest możliwość przekazywania informacji o obejrzanych atrakcjach oraz zapamiętywanie miejsc, do których chce się powrócić. Pozostaje to również w korelacji z podejmowanymi i planowanymi działaniami władz województwa, które wśród priorytetowych celów rozwoju turystyki województwa wymieniają rozwój turystyki opartej na zabytkach techniki.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Organizacja cyklicznego/ych jarmarku/ów, nawiązujących do tradycji wytwórczych i handlowych miasta 	<p>Bielsko-Biała jest miastem słynącym z tradycji handlowych i wytwórczych. Te uwarunkowania mogą się stać doskonałą podstawową do kreacji atrakcyjnego produktu turystycznego. Organizacja cyklicznego jarmarku/targu przeniesie jego uczestników w przeszłość, umożliwi przemieszczanie się wśród historycznych kramów z regionalnymi produktami, dokonanie transakcji (zakup wyrobów rzemieślniczych oraz produktów spożywczych), posłuchanie występów zespołów folklorystycznych, wzięcie udziału w konkursach, zapoznanie się z historią tradycji wytwórczych i handlowych miasta. Zakłada się, że wydarzenie to będzie interaktywną imprezą, która wzorem innych tego typu, ożywi na kilka godzin, docelowo dni, wybraną część miasta. Kluczowym czynnikiem sukcesu imprezy jest wytworzona atmosfera. Dobrym przykładem tego typu imprezy jest Festiwal Kultury Żydowskiej w Warszawie, który na cztery dni przenosi uczestników do Warszawy Singera. Warto scenariusz imprezy napisać wzorując się na dostępnych, historycznych przekazach i opisach</p>

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Promocja Studia Filmów Rysunkowych w Bielsku-Białej 	<p>Studio Filmów Rysunkowych w Bielsku-Białej jest kultowe dla pewnych pokoleń Polaków. W pewnym czasie wszyscy pasjonowali się przygodami Bolka i Lolka. Z pozyskanych informacji wynika, że możliwe jest grupowe zwiedzanie studia po wcześniejszym umówieniu. Jest to jednak wciąż niewykorzystany potencjał, który może być bardzo dobrą podstawą do kreacji produktu turystycznego.</p> <p>Studio Filmów Rysunkowych może być doskonałym pretekstem do:</p> <ul style="list-style-type: none"> – organizacji festiwalu filmów rysunkowych dla dzieci i młodzieży oraz dorosłych z imprezami towarzyszącymi w postaci konkursów, plenerów malarskich i fotograficznych, zabaw dla dzieci, – organizacji festiwalu polskich dobranoczek wraz z imprezami towarzyszącymi w postaci konkursów, plenerów, zabaw etc. – powstania parku tematycznego im. Bolka i Lolka, o charakterze parku rozrywki dla dzieci i młodzieży. Obok motywów bajkowych warto również pomyśleć o dydaktycznych funkcjach parku.
--	--	---	---

SUBREGIONALNE PRODUKTY UZUPEŁNIAJĄCE

SUBREGION – ZIEMIA PSZCZYŃSKA			
WYRÓŻNIKI <ul style="list-style-type: none"> Niezwykły klimat i nastrój Pszczyny – miasteczka z wielowiekową tradycją i bogatą historią. Żubr – symbol Ziemi Pszczyńskiej. Walory naturalne. Walory uzdrowiskowe. 			
OGNISKA ATRAKCJI	POSIADANE WALORY	PROPOZYCJA WYKORZYSTANIA WALORÓW	
Pszczyna	<ul style="list-style-type: none"> Rezerwat faunistyczny "Żubrowisko". Architektura i specyficzny klimat Pszczyny. 	<ul style="list-style-type: none"> Stworzenie pokazowej zagrody żubrów na terenie zwierzyńca w Parku Zamkowym, wybudowanie obiektu edukacyjno-muzealnego, przygotowanie oferty pamiątek z Ziemi Pszczyńskiej nawiązujących do żubra jako symbolu subregionu. 	Dokumentacja projektowa zagrody została opracowana w 1999 roku przez Agencję Rozwoju i Promocji Ziemi Pszczyńskiej. Autorzy niniejszego projektu uznali jednak za zasadne umieszczenie zapisu dotyczącego tego projektu w Strategii rozwoju produktu turystycznego "Wiśłana Trasa Rowerowa", jako że koncepcja zagrody żubrów idealnie wpisuje się w filozofię funkcjonowania szlaku i wykorzystuje jeden z najważniejszych wyróżników Ziemi Pszczyńskiej.

		<ul style="list-style-type: none"> Organizacja plenerów malarskich i fotograficznych. 	<p>Pszczyna i okolice to niezwykle malownicze obszary. Zachwycają z jednej strony bogactwem i pięknem świata przyrody, a z drugiej niezwykle architekturą. Fotografowanie pszczyńskiej przyrody, czy też rozstawienie sztalug wśród starych drewnianych chat w Zagrodzie Wsi Pszczyńskiej to nie lada gratka dla świata artystycznego. Stąd pomysł na organizowanie plenerów malarskich i fotograficznych.</p> <p>Idea produktu zakłada organizowanie plenerów dla artystów i plenerów – warsztatów dla chętnych do nauki amatorów. Ich bazę powinny stanowić przede wszystkim gospodarstwa agroturystyczne – sugerowana jest specjalizacja niektórych gospodarstw, pod kątem potrzeb związanych z plenerami (wyposażenie w sprzęt, specjalne pracownie malarskie i fotograficzne, możliwość zakupu niezbędnych materiałów etc.).</p> <p>Funkcjonowanie produktu opierać się będzie również o organizowanie cyklicznych wystaw malarskich i fotograficznych oraz organizowanie konkursów.</p> <p>Idea zakłada ponadto, iż elementem wyróżniającym gospodarstwa agroturystyczne oraz inne obiekty współpracujące przy organizacji plenerów będą pozostawione przez uczestników obrazy i fotografie.</p>
--	--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> Przygotowanie specjalnej oferty dla zakochanych rowerzystów. 	<p>Niezwykły klimat i piękno krajobrazu pszczyńskiego wytwarza swoistego rodzaju magię. Temat miłości przewija się też przez karty historii Ziemi Pszczyńskiej. Stąd pomysł wykreowania Pszczyny na jedyne w Polsce "ogólnopolskie centrum dla zakochanych rowerzystów". Koncepcja zakłada podjęcie następujących działań:</p> <ul style="list-style-type: none"> – przygotowanie scenariusza i organizowanie Rowerowej Imprezy Zakochanych w Pszczynie (cel: spotkania par rowerzystów i rowerowych małżeństw, przygotowanie Księgi Zakochanych Rowerzystów, w której gromadzone będą wspomnienia zakochanych, występy zespołów artystycznych, wyścigi tandemów etc.), – organizowanie zlotów i zjazdów rowerowych małżeństw – par, którym rowerowa pasja towarzyszy na każdym kroku, – przygotowanie i sprzedaż specjalnej spakietowanej oferty podróży poślubnych na rowerze, – otwarcie Rowerowej Szkoły Zakochanych, której program nauczania pozwoli młodym ludziom zdobyć wiedzę przydatną przy zabieganiu o względy osób przeciwnej płci.
Pawłowice	<ul style="list-style-type: none"> Słup graniczny z XVIII wieku (granica prusko – austriacka w Pielgrzymowicach). 	<ul style="list-style-type: none"> Zorganizowanie symbolicznej granicy pomiędzy Prusami a Austrią. 	<p>Słup graniczny w Pielgrzymowicach stał się podstawą propozycji zorganizowania symbolicznej granicy polsko-austriackiej. Sugeruje się m.in.</p> <ul style="list-style-type: none"> – postawienie symbolicznego słupa granicznego z krótką informacją historyczną, – przekraczanie granicy: paszport, ubrani w tradycyjne stroje z epoki celnicy, – organizowanie konkursów wiedzy na temat historii, – specjalna oferta dydaktyczna dla dzieci i młodzieży związana ze swobodnym przepływem osób w Unii Europejskiej, – przygotowanie specjalnej oferty dydaktycznej dla dzieci i młodzieży związanej z zasadami przekraczania granic, rodzajami granic (lądowe, morskie i powietrzne). <p>Wykreowanie takiej symbolicznej granicy na atrakcję kojarzoną z "Wiślaną Trasą Rowerową" będzie również idealnym narzędziem do przyciągania na szlak turystów rowerowych zza granicy, w tym</p>

			również z Niemiec i Austrii.
Miedźna	<ul style="list-style-type: none"> Potencjał do rozwoju rekreacji i wypoczynku. 	<ul style="list-style-type: none"> Budowa Centrum Edukacyjno-Rekreacyjnego dla Rowerzystów. 	<p>Gmina Miedźna obecnie jest kojarzona przede wszystkim z rolnictwem i górnictwem. Powstanie "Wiślanej Trasy Rowerowej" jest szansą dla gminy na zmianę jej wizerunku i postrzegania w umysłach turystów. Dlatego też zakłada się podjęcie szeregu działań na rzecz zmiany wizerunku gminy i wypromowania jej na obszar przyjazny rekreacji. Osiągnąć to można m.in. poprzez stworzenie Centrum Edukacyjno-Rekreacyjnego dla rowerzystów.</p> <p>Założenia Centrum Edukacyjno-Rekreacyjnego dla Rowerzystów:</p> <ul style="list-style-type: none"> – stworzenie placówki szkoleniowej dla rowerzystów (szkolenie z różnych technik jazdy na rowerze, różne typy rowerów, możliwość zrobienia kursu i otrzymania karty rowerowej), – przygotowanie specjalnej oferty dla maluchów rozpoczynających jazdę na rowerze, porady dla rodziców (jaki rowerek kupić, gdzie kupować, jak zadbać o bezpieczeństwo malucha), – organizowanie wystaw i targów rowerowych, pokazy najnowocześniejszego sprzętu i akcesoriów rowerowych, – organizowanie imprez sportowych (wyścigi, pokazy sprawnościowe). <p>Zakłada się, iż Centrum Edukacyjno-Rekreacyjne powstanie na dużym terenie i będzie się składało zarówno z części zadaszonej (budynki, hale) – wykorzystanie cały rok, bez względu na pogodę, jak i z terenów rekreacyjnych, torów rowerowych mieszczących się na wolnym powietrzu.</p>

Goczałkowice Zdrój	<ul style="list-style-type: none"> Potencjał do rozwoju turystyki aktywnej, w tym wodnej. Walory uzdrowiskowe. 	<ul style="list-style-type: none"> Zagospodarowanie turystyczno-rekreacyjne Zbiornika Goczałkowickiego. 	<p>Zbiornik Goczałkowicki jest, obok zbiornika w Kaniowie, jedynym tego typu dużym akwenem wodnym w województwie śląskim znajdującym się w obszarze oddziaływania "Wiślanej Trasy Rowerowej". Możliwość uprawiania sportów wodnych stanowić będzie dużą atrakcję dla turystów rowerowych, a wypoczynek na zagospodarowanej plaży będzie należał do najprzyjemniejszych form zrelaksowania się po długiej jeździe na rowerze. Dlatego też proponuje się zagospodarowanie turystyczno-rekreacyjne Zbiornika i stworzenie specjalnej oferty turystyki wodnej.</p> <p>Planowane działania obejmować będą wybudowanie stancji wodnej przy Zbiorniku, zapewniającej kompleksową ofertę (usługi noclegowe, usługi gastronomiczne, możliwość wypożyczenia sprzętu wodnego, parking dla rowerów, punkt serwisowy).</p>
		<ul style="list-style-type: none"> Promocja Goczałkowic Zdroju jako ośrodka uzdrowiskowego, przygotowanie specjalnej oferty uzdrowiskowej dla osób młodych i aktywnych (spa, wellness). 	<p>Dalekosiężnym celem rozwoju gminy Goczałkowice Zdrój jest stworzenie oferty usługowo-rekreacyjnej, która wykreuje gminę na ośrodek rekreacji na skalę europejską. Wśród dominujących funkcji, jakie gmina będzie pełniła, jest funkcja uzdrowiskowa, związana z występowaniem bogatych złóż borowin i solanki oraz korzystnym mikroklimatem. Dlatego też niezwykle ważne jest podjęcie działań mających na celu promowanie tych walorów, m.in. poprzez stworzenie specjalnej oferty wypoczynku (zwłaszcza weekendowego) skierowanej do osób aktywnych, a związanych z odnową biologiczną.</p> <p>Zadania obejmują:</p> <ul style="list-style-type: none"> – promowanie oferty uzdrowisk działających na terenie Goczałkowic, zwłaszcza oferty odnowy biologicznej, – wprowadzanie do ich oferty nowych elementów, adresowanych do młodych, aktywnych osób, w tym rowerzystów (spa, wellness), – promocja wypoczynku nad stawem "Maciek" – rowery wodne, plażowanie, – organizowanie imprez rowerowych na terenie Parku Zdrojowego, rajdów wokół Zbiornika Goczałkowickiego, – stworzenie zintegrowanej oferty gastronomicznej (stylowe kawiarnie, punkty małej gastronomii etc.).

SUBREGION – ZIEMIA BIERUŃSKO-LĘDZIŃSKA			
WYRÓŻNIKI <ul style="list-style-type: none"> ▪ Walory przyrodniczo-krajobrazowe. ▪ Złoża geotermalne i borowinowe. ▪ Potencjał do rozwoju turystyki rodzinnej. 			
PODSTAWOWE OGNISKA ATRAKCJI	POSIADANE WALORY	PROPOZYCJA WYKORZYSTANIA WALORÓW	
Bojszowy	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Złoża geotermalne i złoża borowin. ▪ Znany na całym świecie reżyser Józef Kłęk – twórca westernów śląskich. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Utworzenie ośrodka rekreacji i balneologii. 	Stworzenie i rozwój Ośrodka Rekreacji i Balneologii zgodnie z uchwałą Rady Gminy Bojszowy zatwierdzona w październiku 2000 roku.
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stworzenie jedynego w Regionie kina dla rowerzystów (na wolnym powietrzu). 	Kino przygotowane z myślą o rowerzystach, jedyna tego typu atrakcja w Polsce, będzie z pewnością bardzo dobrą zachętą do zboczenia z głównej trasy "Wiślanej Trasy Rowerowej". Odbywać się w nim będą pokazy filmów długo i krótkometrażowych, jak również relacje z wypraw rowerowych pasjonatów dwóch kółek. Zakłada się, iż "na terenie" kina znajdować się będzie zadaszona przechowalnia dla rowerów i drobne usługi gastronomiczne. Organizowane będą również spotkania z ludźmi świata filmu.

Bieruń	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wzorcowy przykład średniowiecznego miasta nowoustrojowego. ▪ Wysokie walory przyrodniczo-krajobrazowe (m.in. dolina Wisły z pozostałościami lasów łęgowych). ▪ Zabytkowe, ośmiogłosowe organy w kościele Św. Walentego. ▪ Ciekawa flora i fauna. ▪ Wielość krzyży i kapliczek przydrożnych. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rozwój agroturystycznej bazy noclegowej przeznaczonej dla rowerzystów. 	<p>Projekt "Wiśłana Trasa Rowerowa" zakłada, iż bazą noclegową, z której najczęściej będą korzystać rowerzyści, będą gospodarstwa agroturystyczne. Stąd konieczne jest ich ciągle dostosowywanie się do potrzeb turysty rowerowego, m.in. poprzez zapewnienie niezbędnych usług (np. możliwości umycia i przechowania roweru, drobnych usług serwisowych, wypożyczenia sprzętu, zapewnienie informacji nt. szlaku etc.).</p> <p>Koncepcja rozwoju agroturystyki na "Wiślanej Trasie Rowerowej" zakłada ponadto tworzenie tzw. Zintegrowanych Obszarów Agroturystycznych, czyli swoistego rodzaju "wiosek turystycznych", które oferują większą liczbę miejsc noclegowych oraz posiadają zróżnicowaną ofertę ("hotel na wsi"). Ich przewaga konkurencyjna na rynku wynika z faktu podjęcia współpracy w dziedzinie tworzenia wspólnej oferty. Gospodarstwa posiadają określoną specjalizację (np. gospodarstwa noclegowe, gospodarstwa gastronomiczne, gospodarstwa rowerowe, gospodarstwa – sklepiki etc.), przy czym jedno z nich odgrywa rolę koordynatora (czuwa nad wszystkimi gospodarstwami, jakością oferowanych usług, zajmuje się promocją i marketingiem, pozyskuje nowych klientów).</p>
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zjazdy muzykujących rowerzystów. 	<p>Pasjonaci dwóch kółek realizują różne hobby. Rower stanowi dla nich, bowiem idealny środek transportu i przemieszczania się do ciekawych miejsc, ale pozwala także na spotkanie ciekawych ludzi i realizowanie innych pasji. Rowerzyści zrzeszają się w różne kluby i stowarzyszeni i razem spędzają czas wolny. Podczas wypraw i podróży wieczorami organizują sobie ogniska i imprezy, grają na instrumentach, śpiewają, bawią się. Stąd narodził się pomysł organizowania na terenie Bierunia zjazdów muzykujących rowerzystów, dla których muzyka stanowi jeszcze jedną pasję, realizowaną właśnie dzięki rowerowym wycieczkom.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zapoczątkowanie kolekcji zabawnych "pajacyków" związanych z tematyką rowerową. 	<p>Koncepcja produktu zakłada zapoczątkowanie kolekcji zabawnych "pajacyków" związanych z tematyką rowerową. Kolekcja taka będzie tworzona przez rowerzystów, którzy będą przywozić lub przysyłać do Bierunia różnego rodzaju śmieszne instrukcje obsługi, zdjęcia ścieżek rowerowych, śmieszne gadżety, bezużyteczne przedmioty i akcesoria rowerowe, ulotki nt. bezsensownych tras rowerowych.</p> <p>Zakłada się, iż kolekcja będzie wystawiana w specjalnie przeznaczonej na ten cel sali (np. w szkole), a budynek będzie oznakowany, tak, by turysta nie miał problemu z jego odnalezieniem.</p>
Lędziny	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Szlak im. Księdza Kudery, prekursora krajoznawstwa. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stworzenie kolekcji krajoznawczej dotyczącej "Wiślanej Trasy Rowerowej" (fotografie – w różnych kategoriach, zbiór pamiątek regionalnych, gadżety, relacje z rowerowych wędrówek). 	<p>Fakt istnienia na terenie gminy Lędziny szlaku im. Ks. Kudery, który był prekursorem krajoznawstwa stał się podstawą do zaproponowania stworzenia wyjątkowej kolekcji krajoznawczej dotyczącej "Wiślanej Trasy Rowerowej" na terenie województwa śląskiego. W specjalnie zaadaptowanym budynku należy zorganizować wystawę podzieloną na kilka kategorii tematycznych: fotografie (krajobrazów, zabytków, zwierząt, zdjęcia z wypraw rowerowych i imprez rowerowych), pamiątki regionalne, gadżety, relacje z rowerowych wędrówek (w formie pisanej i na kasetach video). Obiekt powinien być wyposażony w sprzęt audiowizualny, zakłada się, bowiem organizowanie pokazów filmowych.</p> <p>Ponadto sugeruje się zorganizowanie specjalnej sali poświęconej fotografiom "Wiślanej Trasy Rowerowej", wszystkich obiektów znajdujących się na szlaku, wraz z opisem – swoisty system informacji turystycznej o szlaku.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zapoczątkowanie "muzeum" rowerów (kolekcji fotografii, przekazów historycznych, eksponatów oryginalnych lub replik). 	<p>Koncepcja zakłada powstanie obiektu mini muzealnego, w którym gromadzone będą rowery i sprzęt rowerowy (oryginały i / lub repliki), zarówno modele stare, jak i najnowocześniejsze. Każdy eksponat powinien być zaopatrzony w opis, podający: rok produkcji, producenta, funkcje, w przypadku rowerów używanych – opis tras, które rower przejechał (opisy w języku polskim i językach obcych).</p> <p>"Muzeum" powinno znajdować się w specjalnie na ten cel zaadaptowanym budynku, który swoją architekturą nawiązywać będzie do roweru. Zwiedzanie obiektu będzie możliwe indywidualnie lub w grupach, z przewodnikiem.</p> <p>"Muzeum" będzie także idealnym miejscem na organizowanie spotkań z pasjonatami dwóch kółek.</p>
Chelmu Śląski	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Potencjał do rozwoju turystyki rodzinnej. ▪ Walory przyrodniczo-krajobrazowe. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stworzenie oferty pakietowej przygotowanej dla rodzin z dziećmi. 	<p>Z uwagi na potencjał do rozwoju turystyki rodzinnej proponuje się wykreować gminę Chelmu Śląski na obszar przyjazny wypoczynkowi "rodzin rowerowych", czyli rodziców podróżujących na rowerze z dziećmi. Zakłada się, iż zostanie opracowana specjalna oferta spakietowana dla rodzin z dziećmi, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> – usługi noclegowe (obiekty przystosowane do przyjmowania rodziców z dziećmi), – szkoły rowerowe oferujące możliwość zrobienia kursu zakończonego otrzymaniem karty rowerowej, – specjalny program edukacyjny dla dzieci i młodzieży dotyczący zachowania się na szlaku rowerowym, korzystania z infrastruktury obsługi rowerzysty, – imprezy sportowe (wyścigi, pokazy sprawnościowe).

SUBREGION – ZIEMIA JASTRZĘBSKA		
WYRÓŻNIKI <ul style="list-style-type: none"> ▪ Walory i tradycje uzdrowiskowe. 		
OGNISKA ATRAKCJI	POSIADANE WALORY	PROPOZYCJA WYKORZYSTANIA WALORÓW

<p>Jastrzębie-Zdrój – dzielnica Zdrój</p>	<ul style="list-style-type: none"> Potencjał do ponownego rozwoju funkcji uzdrowiskowej miasta. Ukształtowanie terenu i ciekawa flora. Zintegrowana współczesność z przeszłymi dziejami Ziemi Jastrzębskiej. Liczne szlaki piesze i rowerowe. 	<ul style="list-style-type: none"> Wykreowanie Jastrzębia-Zdroju na miasto uzdrowiskowe. 	<p>Dane statystyczne wskazują, iż turystyka uzdrowiskowa ma olbrzymi potencjał rozwojowy. Wynika to przede wszystkim ze względów demograficznych - faktu starzejących się społeczeństw oraz propagowania zdrowego trybu życia. Równie istotne są czynniki związane z coraz szybszym tempem życia, skutkującym przemęceniem psychicznym i fizycznym nawet młodych ludzi. Grupa ta jest również zainteresowana pobytami w uzdrowiskach, w których dochodzi do regeneracji organizmu, ale również poprawy jego zewnętrznego wizerunku. Stąd popularność pobytów typu wellness. Polska ma ogromny potencjał do rozwoju turystyki uzdrowiskowej, jest to również jeden z priorytetów rozwoju polskiej turystyki.</p> <p>Wydaje się, iż należy reaktywować funkcje uzdrowiskowe Jastrzębia i sprofilować je, obok typowego leczenia schorzeń górnych dróg oddechowych, układu nerwowego, chorób naczyniowych i narządów ruchu, na pobyty typu wellness oraz medycynę niekonwencjonalną. Specjalizacja ta jest niezwykle istotna, bo tylko ten, kto jest specjalistą w danej dziedzinie i ma swój profil działalności jest rozpoznawalny na rynku.</p> <p>Pobyty typu wellness znakomicie się również komponują z rozwojem turystyki aktywnej, w tym rowerowej, która jest postrzegana jako całkowicie nieinwazyjna dla środowiska, co więcej sprzyjająca zdrowemu trybowi życia.</p> <p>Konieczne działania zakładają:</p> <ul style="list-style-type: none"> Przywrócenie funkcji uzdrowiskowych dawnym obiektom uzdrowiskowym oraz wzbogacenie ich w funkcje odnowy biologicznej. Rewitalizację parku zdrojowego, o funkcji rekreacyjno-kulturalnej, w klimacie typowo uzdrowiskowym (muszla koncertowa, mała infrastruktura – alejki, ławki, promenady, oświetlenie). Budowę nowej infrastruktury uzdrowiskowej oraz rozwój bazy noclegowej. Stworzenie specjalnej oferty gastronomicznej (kawiarnie, cukiernie, restauracje na terenie uzdrowiska). Organizację cyklu imprez kulturalnych, bowiem rozwój uzdrowiska będzie niewątpliwie związany rozwojem funkcji turystycznych i kulturalnych nie tylko gminy uzdrowiskowej, ale również okolicy. Oferta kulturalna jest
---	---	---	--

			<p>integralną częścią oferty czasu wolnego w uzdrowisku. Budować ją trzeba w oparciu o rodzime tradycje kulturalne.</p> <ul style="list-style-type: none">– Rozwój funkcji rekreacyjnych, sportowych, rozrywkowych i kulturalnych miasta również poza strefą uzdrowską (m.in. zagospodarowanie obszarów przemysłowych i jarów jastrzębskich.– Przygotowanie i sprzedaż pakietów również dla turystów rowerowych (warto tu wykorzystać olbrzymi potencjał w postaci PTTK – wiedza, doświadczenie, informacja na temat turystyki rowerowej, szlaków i ścieżek rowerowych etc.).
--	--	--	--

4. BUDOWA MARKI "WIŚLANEJ TRASY ROWEROWEJ".

W dzisiejszym świecie, słowa takie jak marketing, marka, reklama zyskały ogromną popularność. Wbrew jednak licznym deklaracjom, wiele przedsiębiorstw, również branży turystycznej, nadal funkcjonuje według formuły "znaleźć klienta – sprzedać produkt / usługę – zapomnieć o wszystkim", tak jakby rynek był nieskończony. Prawda jest taka, iż w pewnym momencie, każda firma, która chce przetrwać, musi oprzeć swoją działalność na lojalnych, zadowolonych klientach.

"Wiśłana Trasa Rowerowa", jak już wielokrotnie podkreślano, ma być z założenia produktem markowym, a jej funkcjonowanie oparte będzie o lojalnych, zadowolonych turystów rowerowych, których oczekiwania i potrzeby będą zaspokajane. Rozwój produktu w przyszłości będzie się natomiast dostosowywał do zmieniających się trendów i gustów dzięki systemowi stałego monitorowania rynku turystycznego i zachowań turystów.

Kluczowym problemem polskiej branży turystycznej jest brak myślenia marketingowego oraz niedostrzeganie potrzeby kreowania marek turystycznych. Bardzo często osoby pracujące w branży turystycznej nie zdają sobie sprawy, iż to, co oferują, jest – z marketingowego punktu widzenia - takim samym produktem, jak margaryna czy proszek do prania. Takie podejście implikuje niedostrzeganie konieczności "wymarkowania" produktu / usługi.

Produkty markowe zostały uznane za najbardziej skuteczny sposób promocji Polski jako atrakcyjnego celu podróży zarówno dla turysty zagranicznego, jak i krajowego. Według oceny ekspertów zagranicznych rzeczywista atrakcyjność turystyczna Polski jest bardzo duża, głównie ze względu na posiadane walory naturalne i antropogeniczne. Gorzej jest jednak z atrakcyjnością postrzeganą przez potencjalnych klientów. Rozwijanie produktów markowych w oparciu o najważniejsze walory Polski, jej autentyczne wyróżniki jest jedynym właściwym kierunkiem działań, który w konsekwencji doprowadzi do wykreowania właściwego wizerunku Polski i poprawy konkurencyjności polskiej oferty turystycznej. Markowe produkty, a wśród nich turystyka aktywna, zmieniają sposób, w jaki potencjalni klienci postrzegają atrakcyjność turystyczną Polski.

Taki cel przyświeca również wykreowaniu markowego produktu turystycznego, jakim będzie "Wiśłana Trasa Rowerowa".

Branding

Branding to jedno z wielu współczesnych pojęć, które nie mają swojego odpowiednika w języku polskim, a przyjęły się w literaturze turystycznej. Brand (z ang.) oznacza znak firmowy lub markę. Branding natomiast to z jednej strony nadawanie nazwy, symbolu i kreowanie wizerunku, z drugiej podejmowanie licznych, różnorodnych czynności, których celem jest uzyskanie przewagi rynkowej poprzez wyróżnienie produktu. Najczęściej spotykane definicje branding to:

- definicja Altkorna – działania zmierzające do przyswajania określonej nazwy lub symbolu oraz do tworzenia pozytywnego obrazu produktu i firmy mających zapewnić rynkową przewagę;
- definicja Kalla – aktywne i konsekwentne przedstawianie zalet odróżniających daną markę, jej produkty i usługi od konkurencyjnych.

Niektórzy specjaliści utożsamiają branding z marketingiem prowadzonym pod kątem marki.

Powszechnie przyjęto uważać, iż branding to metoda tworzenia markowych produktów, metoda, która sprawdziła się w promocji turystyki w wielu krajach, tworząc z nich potentatów w tej dziedzinie.

Marka

W literaturze marketingowej przyjęto rozumieć przez markę *"nazwę, termin, znak, symbol, rysunek lub kombinację tych elementów stworzoną w celu oznaczenia produktu (lub usługi) oraz jego odróżnienia od oferty konkurentów"*. Pod pojęciem marki rozumie się również *"kombinację cech materialnych (funkcjonalnych) i niematerialnych, generowanych w umysłach konsumentów w celu wyróżnienia oferty na rynku, czyli konkurowania na rynku"*. Kolejna definicja marki zwraca uwagę na wartość dodaną – traktuje markę jako *"wartość dodaną do korzyści materialnych produktu – unikalną wartość rynkową, specjalną ofertę korzyści dla konsumentów"*.

Nie ulega wątpliwości, iż w pojęciu marki zawarty jest element symboliczny, związany ze świadomością odbiorców. Marka, bowiem nie istnieje na papierze, a w umyśle konsumentów. Dlatego też klienci kupują tak naprawdę pewne wyobrażenie o produkcie, wyobrażenie, które ukształtowało się dzięki istnieniu marki. W turystyce ma to niebagatelne znaczenie, jako że turysta kupuje w pewnym sensie "kota w worku". W przypadku produktów turystycznych istnieje, bowiem oddalenie czasowe między momentem zakupu a momentem konsumpcji.

Sama świadomość istnienia marki nie jest wystarczająca, nie świadczy, bowiem o sile, nie oznacza przekonania do niej konsumentów. Tajemnica marki tkwi w tym, iż musi ona być silna i we właściwy sposób postrzegana przez potencjalnych konsumentów. Silna marka to rozpoznawalny produkt, usługa, osoba lub miejsce, dostosowana do kupującego lub użytkownika w taki sposób, iż postrzega on wartości marki jako najlepiej zaspokajające jego potrzeby i żądania.

Założeniem dla marki "Wiśłana Trasa Rowerowa" jest takie wykreowanie jej tożsamości i wizerunku, które będzie ją pozycjonowało w umysłach rowerzystów jako najbardziej bezpieczną i ciekawą trasę rowerową w Polsce.

Marka jest narzędziem służącym do przekazania pewnej, zaplanowanej informacji osobom w bliższym i dalszym otoczeniu. Dlatego korzystając z marki, stosując ją w codziennej pracy należy pamiętać, jakie założenia zostały przyjęte przy jej kreacji oraz jakie informacje ma ona skutecznie przekazywać.

Silna marka jako jeden z istotnych narzędzi tworzenia turystycznego wizerunku Regionu (w tym wypadku poprzez produkt "Wiśłana Trasa Rowerowa") scala i reprezentuje esencję tożsamości Regionu oraz produktu, wpływając przez spójne działanie marketingowe na kształtowanie pożądanego wizerunku.

Tożsamość jest odzwierciedleniem wizji, pożądanego obrazu Regionu turystycznego, produktu, przekazywanego na rynek w postaci zaprogramowanych i spójnych działań marketingowych.

Wizerunek mówi o tym, jak dany obszar, produkt jest postrzegany przez turystę, czyli pośrednio stanowi odzwierciedlenie efektów różnych bodźców zewnętrznych, w tym także świadomie prowadzonych działań rynkowych, złożonych w kompozycję unikalnej tożsamości Regionu, produktu.

Określając atrybuty tożsamości dla "Wiślanej Trasy Rowerowej" przestrzegano kilku zasad:

CECHA TOŻSAMOŚCI	ROZWIĄZANIA DLA "WIŚLANEJ TRASY ROWEROWEJ"
Powinna być medium informacji o istotnych dla otoczenia korzyściach.	Informuje o głównych benefitach "Wiślanej Trasy Rowerowej": bezpieczeństwo, kompleksowa obsługa, wysokiej jakości infrastruktura, zróżnicowana i atrakcyjna oferta.
Konieczna jest unikalność oferowanych wartości.	Pierwszy w Polsce profesjonalnie przygotowany i zagospodarowany szlak rowerowy, obejmujący swoim zasięgiem obszar całego kraju, zbudowany

	w oparciu o najbardziej symboliczną z polskich rzek – Wisłę.
Można prezentować korzyści już znane, ale w odmienny sposób.	Oferta wykreowana na szlaku uwypukla i wzmacnia turystyczny charakter województwa śląskiego; wskazuje na szereg możliwości spędzania czasu w sposób ciekawy, atrakcyjny i unikalny.
Wyróżniki tożsamości winny wykazywać odporność na naśladowanie działania i kopiowanie przez konkurentów.	Opracowane rozwiązania markowe mogą być chronione prawnie za pomocą praw autorskich oraz patentowych. Bycie pierwszym na rynku w zakresie wprowadzenia konkretnego produktu turystycznego daje przewagę konkurencyjną i medialną.

Marka służy trzem podstawowym celom:

- Identyfikacji i znajomości produktu.

Identyfikacja jest przekazywana w procesie transmisji informacji przez turystów, którzy ten teren już odwiedzili. Podstawą w tym procesie jest dobry projekt elementów graficznych marki oraz oryginalność komunikatu. Równie ważny jest czas dotarcia z komunikatem o nowej marce do odbiorców. Najlepiej być pierwszym.

- Wyróżnieniu spośród konkurencji.

Wyróżnienie polega na takim dobraniu cech produktu turystycznego oraz przekazu reklamowego, aby przyciągnąć uwagę turysty, wzbudzić zainteresowanie Regionem, produktem.

- Zwiększeniu motywacji turysty.

Oddziaływanie na motywację turysty to niewątpliwie jeden z ważniejszych celów stawianych przed silną marką. Zdolność marki do wywoływania dodatkowego popytu określa się często jako kapitał marki.

Marka turystyczna łączy inwestycje po stronie podaży, ukierunkowane na wypracowanie spójnie, wzajemnie uzupełniających się elementów produktu, ze stroną popytową, zorientowaną na przedstawienie odpowiedniej i konkurencyjnej oferty na określonych rynkach.

Marka musi nieść za sobą takie wartości, dzięki którym konsument będzie wobec niej lojalny i będzie mu zależeć na wyróżnieniu jej spośród konkurentów. Wartość marki to suma wszystkich atrybutów i aktywów, które powinny poprzez symbol lub nazwę komunikować konsumentom obietnicę, osobowość i domenę firmy. Światowe marki takie, jak Coca Cola, Microsoft, Marlboro są wyceniane na poziomie miliardów dolarów i stanowią jej wartość kapitałową.

Najrozsądniejszą drogą, z punktu widzenia strategii, do utrzymania dobrej pozycji rynkowej jest budowanie mocnej i dobrze rozpoznawalnej przez klientów marki.

Marka, zatem:

- jest silnym argumentem pozakonsumpcyjnym, który podnosi wartość oferty handlowej,
- jest czynnikiem silnie indywidualizującym produkty,
- ułatwia tworzenie programów lojalnościowych,
- rozszerza ofertę (wspomaga wprowadzenie nowych produktów z linii-poszerzenie marki – parasol marki),
- pozwala osiągnąć wyższą cenę produktu,
- powoduje zwiększenie sprzedaży (staje się atrakcyjna dla nowych klientów),

- przyspiesza decyzję zakupu (klient ma przeświadczenie, że dokonuje trafnego wyboru-kupuje dobry produkt),
- wzmacnia barierę wejścia na dany rynek.

Jako benefit marki przyjęło się określać najważniejsze korzyści, stanowiące o przewadze danego produktu (usługi), które konsument otrzymuje i nabywa pod postacią oferty turystycznej. Konsumenci korzystając z markowej oferty zaspokajają swoje potrzeby i pragnienia. W istocie, kupując dane usługi, nie płacą za same produkty, ale za rozmaite korzyści, których te produkty są nośnikami.

Benefity decydują o sile przetargowej na rynku w stosunku do produktów konkurencyjnych. O tym, czy turysta dokona zakupu i wybierze produkt turystyczny opatrzone marką, decyduje nie tylko rdzeń produktu i jego podstawowe walory, ale przede wszystkim jego niepowtarzalne i "niepodrabialne" wartości, które stanowią o jego przewadze w stosunku do konkurencji.

Założenia budowy marki "Wiśłana Trasa Rowerowa"

Budowa silnej marki pierwszej ogólnopolskiej trasy rowerowej jest jednym z podstawowych celów realizacji projektu. "Wiśłana Trasa Rowerowa" ma być produktem markowym, integrującym poszczególne subregiony województwa śląskiego (docelowo województwa położone wzdłuż Wisły) i lokalne produkty turystyczne. Jej założeniem jest pozytywny wpływ na wizerunek Polski na rynku turystycznym poprzez promocję idei aktywnego wypoczynku i bezpieczeństwa turysty rowerowego. "Wiśłana Trasa Rowerowa" ma być stymulatorem popytu turystycznego, źródłem aktywizacji regionów oraz elementem promocji Polski za granicą.

Do najważniejszych benefitów marki "Wiśłana Trasa Rowerowa" należą:

- zintegrowana oferta turystyczna przygotowana z myślą o turystyce rowerowej, zapewniająca mu kompleksowość obsługi na całej długości trasy,
- bezpieczeństwo, zarówno w sensie poprowadzenia trasy specjalnie zaprojektowanym szlakiem (nie drogą kołową), jak i w sensie oznakowania trasy (system monitoringu stanu oznakowania trasy gwarantuje brak możliwości zgubienia się),
- zastosowanie jednolitego systemu identyfikacji wizualnej trasy,
- zintegrowany system informacji turystycznej na trasie,
- ciekawa oferta atrakcji na trasie i w niedużej odległości od niej,
- promowanie dziedzictwa kulturowego i walorów krajobrazowych województwa śląskiego (docelowo całej Polski).

Zarządzanie marką

Zarządzanie marką należy powierzyć menedżerowi. Światowej sławy autorytet w zakresie marki - John Murphy - przedstawił podstawowe zasady dobrego zarządzania marką.

1. Pielęgnuj markę – traktuj ją jako cenny, ważny kapitał.
2. Poważnie potraktuj zarządzanie marką – wyznacz menedżerów marki.
3. Prowadź księgowość dla marek – budżetowanie marek.
4. Zarządzaj markami ostrożnie – unikaj zbędnych ingerencji i pochopnych decyzji.
5. Zachowaj odpowiedzialność – nie powierzaj marek agencjom reklamowym.
6. Zapewnij marce unikalność.
7. Eksploatuj kapitał tkwiący w Twojej marce.
8. Analizuj portfel marek.
9. Rozważ implikacje międzynarodowego zastosowania Twojej marki.
10. Chroń swoją markę – zastrzeż nazwę i logo.

Inny specjalista (Stanton) zaproponował kolejne trzy zasady:

1. Uwierz, że zadowolenie klientów jest kluczem do długofalowego rozwoju marki.
2. Stań się mistrzem konsumenta!
3. Skoncentruj dostępne Ci środki na budowaniu marki.

Proces zarządzania marką składa się z trzech podstawowych etapów:

1. Planowanie celów.
2. Realizacja programu.
3. Ocena efektów programu.

Planowanie celów

Przy planowaniu działań związanych z marką należy wziąć pod uwagę dwa horyzonty czasowe: wieloletni (strategiczny) i roczny (operacyjny).

Horyzont wieloletni - w perspektywie strategicznej, wieloletniej założeniem dla marki będzie osiągnięcie następujących rezultatów:

- *Wysoka rozpoznawalność marki* – należy rozwinąć działania promocyjne tak, aby w grupie docelowej, jak największy procent osób kojarzył nazwę i znak z produktem lub usługą.
- *Wysoka świadomość marki* – potencjalny klient dokonując zakupu powinien mieć wystarczającą wiedzę o produkcie (usłudze) przekazaną za pomocą tożsamości marki. Powinien oprócz nazwy kojarzyć związane z nią treści. W przypadku "Wiślanej Trasy Rowerowej" – bezpośrednie skojarzenie z narodowym produktem turystycznym, gwarantującym bezpieczeństwo, wysokiej jakości infrastrukturę, kompleksową obsługę, ciekawą i zróżnicowaną ofertę.
 - ⇒ *pozyskanie dużej grupy odbiorców będących dobrym źródłem dla potencjalnych turystów* – jednym z podstawowych źródeł informacji o produkcie jest doświadczenie. Jest to parametr szczególnie ważny w sprzedaży usług. Łatwiej nam zaakceptować nowy, dobrze reklamowany produkt – np. proszek do prania, niż nową linię lotniczą lub miejsce wypoczynku. Klienci dzielą się swoim doświadczeniem ze znajomymi, co bardzo skutecznie przyciąga lub odpycha nowych klientów. Klient myśli całkiem poprawnie - jeśli coś jest chętnie odwiedzane przez innych - to jest też dobre i dla mnie. Aby zbudować stałą grupę użytkowników lub decydentów stymulujących nowe grupy osób, np. do przyjazdu w dane miejsce – należy pamiętać, żeby nie wprowadzać gwałtownych zmian w strategii marki, ponieważ klienci powracający do tego samego miejsca (produktu turystycznego) oczekują tych samych (lub większej ilości) atrakcji, co poprzednio.

Horyzont roczny - układając krótkoterminowy plan operacyjny należy posłużyć się takim schematem działań, który pozwoli realizować cele strategiczne przy uwzględnieniu wykonalności (głównie finansowej) oraz zbudowaniu zasad oceny naszych działań. Podstawowym kryterium tworzenia planów operacyjnych jest zgodność (tożsamość) z planami strategicznymi. Działania krótkookresowe powinny służyć budowaniu marki i przekazywaniu zaplanowanych benefitów.

Wszystkie planowane na dany rok działania muszą realizować którąś z wytycznych:

- zwiększenie znajomości marki,

- zwiększenie świadomości marki,
- bezpośrednie przyciąganie turystów (sprzedaż produktu turystycznego).

Należy tak budować strukturę działań, aby zwiększenie znajomości marki, budowa świadomości marki oraz sprzedaż były odpowiednio zharmonizowane. Szczególnie, jeśli chodzi o rozłożenie poszczególnych działań w czasie – np. działania skierowane na touroperatorów muszą być realizowane co najmniej z półrocznym wyprzedzeniem w stosunku do planowanego przyciągnięcia ruchu turystycznego.

Realizacja programu

Przy realizacji strategii marki należy zwrócić uwagę na kilka aspektów, istotnych z punktu widzenia skuteczności całego przedsięwzięcia:

- *symbolikę* – realizacja warstwy symbolicznej jest prosta - należy przez lata konsekwentnie trzymać się wytycznych opracowanych w systemie identyfikacji wizualnej,
- *prezentację* – niezbędne jest przeprowadzenie szkoleń (w ramach marketingu wewnętrznego) z założeń strategii po to, aby komunikat wychodzący od różnych podmiotów był jednorodny,
- *kulturę* – należy doprowadzić do sytuacji, w której podmioty (głównie prywatne) będą zainteresowane rozbudową głównej myśli produktu o dodatkowe, komplementarne usługi turystyczne, jak również dążyć do tego, aby identyfikacja ludzi ze rdzeniem produktu turystycznego była osnową wszelkich inicjatyw podejmowanych przez gestorów turystyki.

Rys. 5 Tożsamość marki.



Ocena efektów programu

Na ocenę efektów działań w procesie zarządzania marką składa się:

- finansowa ocena efektów ekonomicznych marki,
- badanie ilościowych parametrów marki (parametr znajomości spontanicznej i wspomaganej),
- jakościowa ocena marki – jakości komunikatu, głównego benefitu.

Badanie powinno polegać na uważnym rejestrowaniu ocen i uwag turystów korzystających z "Wiślanej Trasy Rowerowej", tak, aby stały się bazą do analizy sytuacji i podejmowania przyszłych działań. Szczególnie szybko powinno się reagować na negatywne sygnały płynące z rynku i eliminować źródła ich powstania. Zebrane informacje powinny być bazą do opracowań operacyjnych planów (rocznych).

Zarządzanie marką a wyobrażenie o marce

Z uwagi na fakt, iż marka nie istnieje na papierze, a w umyśle konsumentów, zarządzanie marką to przede wszystkim odwoływanie się do świadomości jej odbiorców.

Siła marki i wyobrażenie o niej zależą od cech funkcjonalnych i emocjonalnych produktu, dlatego też elementarnym punktem wyjścia do zarządzania marką jest *jakość*, która decyduje o zaspokojeniu określonych potrzeb. Wymagania konsumentów stają się na tyle wyrafinowane, że często jedynym sposobem uzyskania wyróżniającej przewagi konkurencyjnej, jest osiągnięcie lepszej jakości. W turystyce jest to przede wszystkim jakość funkcjonalna, ona, bowiem jest następstwem kontaktów między usługodawcą i usługobiorcą¹³.

Na zagadnienie jakości można spojrzeć z punktu widzenia producenta – jest to wewnętrzna ocena i kontrola produktu dokonywana przez kierownictwo firmy, oraz konsumenta – ocena konsumenta – tworzenie wizerunku opartego na rozbieżności między usługą oczekiwaną (przez konsumenta) a usługą postrzeganą (przez kierownictwo). Klient, dokonując zakupu, musi być przekonany o jego wysokiej jakości. Przekonanie takie musi być poparte wysokim poziomem świadczonych usług. Na samej jednak jakości usług nie zbuduje się wysokiej jakości marki. Jakość marki to m.in. posiadanie lepszej nazwy i wykreowanie lepszego wizerunku. Branding zmniejsza ryzyko zakupu usług przez turystę sygnalizując mu poziom jakości.

Kolejnym elementem zarządzania marką jest *innovacyjność* oznaczająca nie tylko odmienność i nowatorstwo rozwoju technologicznego, ale także unikalność i "bycie pierwszym" (w aspekcie bycia pierwszym w zbudowaniu silnej marki i wprowadzeniu jej na rynek) w umysłach konsumentów. Tak rozumianą innovacyjność można osiągnąć m.in. poprzez:

- wykorzystanie nowej technologii,
- stosowanie nowych pomysłów (strategii) pozycjonowania produktu i marki,
- wyszukanie nowych segmentów rynku,
- używanie nowych kanałów dystrybucji,
- wykorzystanie luk spowodowanych nagłymi zmianami w otoczeniu.

Aby osiągnąć tak rozumianą przewagę konkurencyjną, należy skupić się na jednej z metod jej osiągania, nie na wszystkim. Stworzona oferta musi być adresowana do jednego, konkretnego segmentu rynku. W niszy rynkowej, dla małego wyspecjalizowanego rynku można wymyślić coś bardzo oryginalnego i w ten sposób być pierwszym.

Identyfikacja wizualna

Kluczowym elementem systemu zarządzania marką jest także jej identyfikacja wizualna, odbywająca się poprzez nazwę i znak, które pojawiają się wraz z produktem. Nazwa i znak produktu są podstawowym jego wyróżnikiem – muszą budzić skojarzenia z produktem i jego głównymi cechami. Zarówno nazwa, jak i znak muszą być stałym elementem w działaniu marketingowym. Ułatwiają komunikację między uczestnikami rynku, odróżniają daną ofertę od oferty rywali.

¹³ O sile i jakości marki decyduje kompozycja jakości technicznej, funkcjonalnej i emocjonalnej.

Znak – logo promocyjne¹⁴

Znak (logo) - to element graficzny, symbol promocyjny, który konstruuje wizerunek produktu, prezentuje wszystkie jego główne walory i zalety. Niesie ze sobą to wszystko, co określa się mianem psychologicznej wartości dodanej. Jest kluczowym elementem marki i głównym aspektem odróżniającym ją od konkurentów. Powinien być spójny z marką. Posiadać swój standard i pojawiać się w tym samym kształcie i kolorystyce na wszystkich materiałach promocyjnych i informacyjnych (tablicach kierunkowych, tablicach informacyjnych, folderach, mapach szlaku, ulotkach, zaproszeniach, plakatach, banerach, stronach internetowych, reklamach, itp.) Znaki graficzne powinny wzbudzać pozytywne uczucia, wnosić humor, fantazję, być lubiane i łatwe do. Logo (znak) nie tylko identyfikuje produkt, ale także służy temu, aby jego właściciel mógł też identyfikować się z określonymi wartościami, np. kulturowym charakterem, aktywnością, ekologią, itp.

Ochrona znaku

Znak i nazwa powinny być prawnie chronione, aby zapobiec niewłaściwemu naśladownictwu lub używaniu przez konkurencję.

Znak (logo) w świetle rozumienia prawa jest chronionym prawem autorskim, do którego wszelkie prawa majątkowe należą do zleceniodawcy. Powinien być wykorzystywany tylko przez te podmioty, które posiadają licencję na jego wykorzystanie i znają zasady techniczne reprodukcji.

Dystrybucja

Logo promocyjne jest w świetle rozumienia prawa utworem chronionym prawem autorskim (Ustawa o prawie autorskim i prawach pokrewnych z dnia 4 lutego 1994 r. Dz. U. z dnia 23 lutego 1994 r., Nr 24, poz. 83; sprostowanie: Dz. U. z 1994 r. Nr 43 poz. 170. Zmiany: Dz. U. 1997 r. Nr.43. poz. 272; Dz. U. 1997 r. Nr.88. poz. 554.), do którego wszelkie prawa majątkowe należą do zleceniodawcy. Oznacza to, że może on w pewnym zakresie chronić i kontrolować wykorzystywanie przez inne podmioty godła promocyjnego.

Założeniem dla logo promocyjnego jest jak najszersze wykorzystywanie go nie tylko przez podmiot zarządzający "Wiślaną Trasą Rowerową", ale także przez inne podmioty, które mogą mieć styczność z turystami.

PODMIOT	ZAKRES WYKORZYSTANIA	WARUNKI UDOSTĘPNIANIA, UWAGI
firmy turystyczne prowadzące bazę turystyczną	informatory o bazie turystycznej, ulotki, plakaty i inne materiały promocyjne o "Wiślanej Trasie Rowerowej", reklamy firm zamieszczane w mediach regionalnych i ogólnopolskich	bezpłatnie, licencje krótkoterminowe, w początkowej fazie wprowadzenia logo promocyjnego nadzór nad poprawnością użycia symbolu
samorząd lokalny	informatory, tablice informacyjne, oznakowanie szlaku	nadzór nad poprawnością użycia symbolu przez menedżera marki
media	artykuły o "Wiślanej Trasie Rowerowej", wywiady, reportaże itp.	bezpłatnie, logo promocyjne (w formie elektronicznej) powinno być łatwo dostępne w celu poprawnej reprodukcji w mediach
pozostałe firmy infrastruktury turystycznej i paraturystycznej	materiały promocyjne, materiały do obsługi klientów, inne	bezpłatnie, licencja określa standard, jaki ma być utrzymywany przez firmę

¹⁴ O logo czytaj również na s. 52 oraz w Katalogu Identyfikacji Wizualnej "Wiślanej Trasy Rowerowej".

PODMIOT	ZAKRES WYKORZYSTANIA	WARUNKI UDOSTĘPNIANIA, UWAGI
instytucje kulturalne	informacje o imprezach kulturowych	j. w.
handel	oznakowanie sklepów, stoisk itp.	licencja na czas określony, niezbędny związek profilu działania firmy z turystyką, zalecana możliwość płatności kartami płatniczymi
producenci pamiątek, gadżetów	pamiątkowe albumy, breloki, długopisy itp.	określony procent obrotu lub jakaś inna forma płatności za wykorzystywanie symbolu; kontrola nad poprawnością stosowania, jakością wykonania symbolu
medycyna, służba zdrowia	oznakowanie punktów dla turystów (apteki dyżurujące, lekarze przyjmujący nagłe wypadki poza godzinami otwarcia itp.)	warunkiem przyznania licencji jest łatwa dostępność dla turystów (godziny otwarcia, formy płatności)

Nadzór nad wykorzystaniem marki

Marka będzie spełniać swoje zadania wtedy i tylko wtedy, gdy nastąpi:

- zgodność z celami marki,
- poprawność odwzorowania.

Marka powinna być wykorzystywana tylko przez te podmioty, które:

- mają prawo (licencję) do wykorzystania marki,
- znają założenia marki oraz techniczne zasady korzystania z marki,
- przekazują informację o regionie określonym grupom docelowym,
- budują odpowiedni wizerunek regionu (choćby przez właściwą jakość usług),
- stosują właściwe media kanały dystrybucji informacji.

Poprawność odwzorowania polega przede wszystkim na:

- powielaniu godła promocyjnego w zgodny z normami sposób,
- poprawnego odwzorowania kolorów,
- stosowania tylko wersji opracowanych w systemie identyfikacji wizualnej, tj.:
 - wersji pełnej kolorowej,
 - wersji uproszczonej kolorowej,
 - wersji monochromatycznej,
 - logotypu (bez symbolu) w wersji kolorowej,
 - logotypu (bez symbolu) w wersji monochromatycznej.

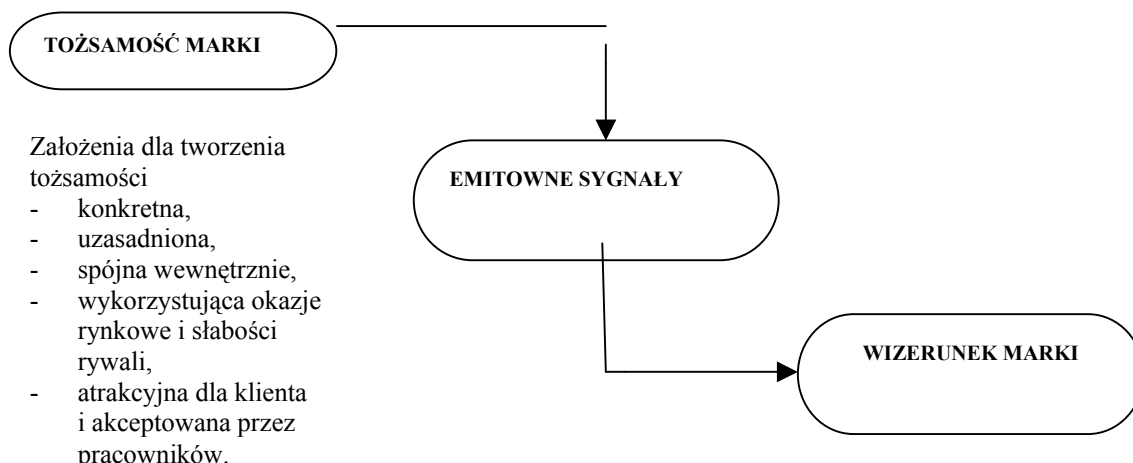
Najczęściej spotykanymi błędami w stosowaniu tego typu rozwiązań są samodzielne i niedozwolone modyfikacje form podstawowych symbolu przez ich rozdzielenie, ściszenie, rozszerzanie itd.

Kreowanie tożsamości i wizerunku

Ważnym elementem zarządzania marką jest *kreowanie tożsamości (identity) i wizerunku (image) marki*, które składa się z dwóch procesów:

- 1) przekładanie wartości funkcjonalnych i użytkowych na wizerunek,
- 2) tworzenie w świadomości konsumenta wartości dodanej marki oraz jej transfer na wizerunek.

Rys. 6 Kreowanie wizerunku marki.



Kształtowanie wizerunku odbywa się na dwóch poziomach: rzeczywistych cech produktu i w sferze psychiki nabywcy. Proces ten ma na celu wywołanie odpowiednich skojarzeń związanych z obszarem w umyśle nabywcy.

Tożsamość produktu można tworzyć przy wykorzystaniu różnych technik, najczęściej stosowane jednak są techniki: werbalna, wizualna i wyobrażeniowa. Ponieważ podatność na obrazy jest silniejsza niż na argumenty słowne, w reklamie częściej stosuje się różne formy wizualizacji, które mają za zadanie unaocznnić idee pożądanego wizerunku. Jednak jeszcze bardziej skuteczną formą jest wywoływanie wyobrażeń.

Kształtując tożsamość i wizerunek marki należy pamiętać, iż marki podlegają specyficznym procesom rozwoju w percepcji konsumenta. Rozwój ten można podzielić na cztery etapy:

Wyróżnianie się marki – odróżnienie od innych marek, unikatowość, oryginalność, klient jest przekonany, że kupuje coś wyjątkowego.

Potrzeba marki – w świadomości klienta wytwarza się potrzeba nabycia produktu / usługi o określonej marce.

Szacunek dla marki – konsumenci muszą być pewni, że marka jest w stanie spełnić dane przez siebie obietnice, szacunek jest miarą, czy tak się stanie.

Znajomość marki – to coś więcej niż znajomość nazwy, to jej prawdziwe rozumienie.

Ogromnie ważnym w zarządzaniu marką jest pozycjonowanie, czyli umiejscawianie marki (produktu) w umyśle potencjalnego nabywcy.

Główne założenia dla pozycjonowania:

- wyróżnia daną markę na tle konkurentów,
- jest wiarygodne dla klienta,
- uwypukla główne zalety marki,
- jest spójne z odczuciami klientów,
- motywuje klientów do zakupu,
- atrakcyjne dla odpowiednio dużego rynku.

Pułapki pozycjonowania:

- zbyt słabe pozycjonowanie – nabywca nie dostrzega głównych korzyści,

- nadmierne pozycjonowanie – zbyt wąskie wyobrażenie o marce,
- wątpliwe pozycjonowanie – brak korelacji z odczuciami nabywcy,
- mylące pozycjonowanie – powstaje mylny wizerunek o marce (za dużo informacji),
- nieistotne pozycjonowanie – wyeksponowanie mało istotnych cech.

Marka "Wiśłana Trasa Rowerowa" – podsumowanie

Osiągnięcie przewagi konkurencyjnej przez markę "Wiśłana Trasa Rowerowa" będzie procesem długim i skomplikowanym, wymagać będzie, bowiem zaangażowania wszystkich podmiotów przyczyniających się do rozwoju szlaku. Będą to z jednej strony władze samorządowe odpowiedzialne za wdrażanie projektu i m.in. za jego oznakowanie (implementacja systemu identyfikacji wizualnej), jak również podmioty prywatne (gestorzy bazy noclegowej, bazy gastronomicznej, właściciele wypożyczalni rowerów, serwisów rowerowych, inne podmioty komercyjne działające na szlaku, np. sklepy z pamiątkami). Należy pamiętać, iż wszyscy współtworzący "Wiślaną Trasę Rowerową" będą kształtowali jej wizerunek. Ogromną rolę odgrywać będzie również społeczność lokalna, od której akceptacji i zachowania wobec turystów będzie zależało, czy "Wiśłana Trasa Rowerowa" będzie postrzegana jako produkt przyjazny rowerzystom, zbudowany z myślą o ich potrzebach i oczekiwaniach. Kluczowym, więc będzie czynnik ludzki.

W procesie kreowania marki "Wiśłana Trasa Rowerowa" należy przyjąć następujące założenia:

- Dyferencjacja marki „Wiśłana Trasa Rowerowa” na rynku turystycznym.
- Otwartość rynkowa – nieodpłatne udostępnianie znaku (logo) na określonych warunkach, podmiotom działającym w obszarze turystyki, w celach promocyjnych i propagandowych.
- Stosowanie innowacyjnych rozwiązań (w zakresie infrastruktury, oferty produktowej, usług) wpływających na unikalność marki i jej konkurencyjność.
- Budowa silnej kultury marki – czytelnej dla otoczenia, spójnej wewnętrznie przez m.in. system szkoleń, określenie wzorców i zasad postępowanie w obszarze zarządzania marką.
- Komercjalizacja marki przez jej udostępnienie na określonych zasadach prywatnym operatorom turystycznym działającym w Regionie w obszarze oddziaływania "Wiślanej Trasy Rowerowej".
- Mówienie "jednym głosem" – koordynacja działań na poziomie lokalnym, regionalnym i wojewódzkim (docelowo – ogólnopolskim) w zakresie promowania marki.
- Badanie i monitorowanie efektów marki i działań podejmowanych w zakresie rozwoju marki.
- Świadome zarządzanie marką na rynku, w tym podnoszenie świadomości marki, elastyczne reagowanie na zmieniające się warunki w otoczeniu rynkowym.
- Konsekwentne stosowanie zasad systemu identyfikacji wizualnej oraz założeń komunikacji marketingowej.
- Wdrażanie i dystrybucja marki na rynku zgodnie z założeniami strategii komunikacji.
- Aplikacja znaku na rekomendowanych nośnikach.

5. WDROŻENIE STRATEGII.

5.1. PODMIOTY ODPOWIEDZIALNE ZA REALIZACJĘ STRATEGII.

Lokalna Organizacja Turystyczna "Wiśłana Trasa Rowerowa"

Biorąc pod uwagę, że obszar projektu obejmuje swym zasięgiem 5 powiatów i 25 gmin (przy uwzględnieniu trasy głównej i pętli) powinien powstać jeden podmiot, zrzeszający wszystkich partnerów, w pierwszym etapie odpowiedzialny za wdrożenie projektu, a w kolejnych etapach odpowiedzialny za rozwój produktu oraz zarządzanie marką.

Takim podmiotem powinna być Lokalna Organizacja Turystyczna "Wiślanej Trasy Rowerowej".

Lokalne Organizacje Turystyczne, podobnie jak Regionalne Organizacje Turystyczne, zaczęły powstawać wraz ze zmianą systemu i powstaniem Polskiej Organizacji Turystycznej. Powstawaniu Polskiej Organizacji Turystycznej towarzyszy proces tworzenia Regionalnych i Lokalnych Organizacji Turystycznych. Powołanie POT miało, bowiem na celu nie tylko stworzenie nowej, profesjonalnej instytucji, ale także sprawnie działającego, podobnego do funkcjonujących w państwach Unii Europejskiej systemu promocji. Doświadczenia tych państw wskazały, iż oparty na Regionalnych i Lokalnych Organizacjach Turystycznych system działa efektywniej¹⁵. Taka jest geneza ROT-ów i LOT-ów w Polsce.

Za powstaniem LOT "Wiśłana Trasa Rowerowa" (skupiającym wszystkie podmioty zainteresowane realizacją projektu m.in. samorządy, branża, organizacje pozarządowe) przemawia kilka argumentów:

- LOT-y mają szczególne znaczenie dla rozwoju turystyki w regionie. Są one, bowiem organizacjami współpracy jednostek samorządu terytorialnego (gmin i powiatów) oraz lokalnej branży turystycznej, tworzonymi w obrębie obszaru atrakcyjnego turystycznie.
- Jest to stowarzyszenie, które może sięgać po środki Unii Europejskiej, jak również środki krajowe pochodzące z różnych źródeł m.in. z Urzędu Marszałkowskiego, Departamentu Turystyki. Jak wskazują dane efektywność pozyskiwania środków przez tego typu podmioty jest bardzo wysoka. Reasumując wybór takiej formuły zapewnia m.in.:
 - równoprawny udział wszystkich członków LOT,
 - niekomercyjny charakter działalności LOT,
 - możliwość ubiegania się o dotacje (bez wymogu udziału w przetargu),
 - możliwość ubiegania się o środki z programów i funduszy UE.
- Jest to stowarzyszenie będące emanacją partnerstwa publiczno-prywatnego w turystyce, skupia, bowiem podmioty publiczne (samorządowe), prywatne (branżę turystyczną) oraz organizacje pozarządowe (stowarzyszenia, fundacje zainteresowane rozwojem regionalnym i lokalnym). Doświadczenia światowe wskazują, że partnerstwo publiczno-prywatne jest najlepszą i najbardziej efektywną metodą zadań z zakresu turystyki.
- Lokalna Organizacja Turystyczna jest nowoczesnym elementem funkcjonowania polskiej turystyki w regionach, która może funkcjonować, aby maksymalnie odcentralizować zarządzanie gospodarką turystyczną i przekazać je lokalnym

¹⁵ Ogólne zasady współpracy pomiędzy POT, ROT i LOT znajdują się w załączniku nr 3.

partnerom, którzy posiadają najlepszą wiedzę na temat specyfiki funkcjonowania i potrzeb występujących regionalnie i lokalnie.

Podstawowe obszary działalności LOT "Wiśłana Trasa Rowerowa":

- integracja społeczności lokalnej głównie: jednostek samorządu lokalnego i branży turystycznej,
- tworzenie i rozwój produktu turystycznego "Wiśłana Trasa Rowerowa" wokół lokalnych atrakcji turystycznych,
- pozyskiwanie źródeł finansowania dla realizacji poszczególnych przedsięwzięć zgodnie z harmonogramem,
- zarządzanie marką produktu turystycznego "Wiśłana Trasa Rowerowa" – menedżer marki¹⁶ (sterowanie całym procesem wdrażania i rozwoju produktu, opieka nad projektem i nadzorowanie konsekwencji działań),
- prowadzenie promocji produktu oraz innych atrakcji turystycznych (publikacje, organizacja lub współorganizacja imprez, administrowanie stroną internetową i jej aktualizacja, udział w wydarzeniach targowych i promocyjnych),
- gromadzenie i aktualizacja informacji o atrakcjach i produktach turystycznych, w tym szczególnie o produkcie "Wiśłana Trasa Rowerowa" (badania ruchu turystycznego, dane na temat nowych przedsięwzięć wzdłuż trasy, monitoring stanu oznakowania trasy),
- monitoring wdrażania produktu "Wiśłana Trasa Rowerowa" oraz uaktualnianie Strategii zgodnie z sytuacją rynkową,
- utrzymanie i prowadzenie lokalnych punktów informacji turystycznej.

Członkami LOT powinny być:

- gminy,
- powiaty,
- przedstawiciele lokalnej branży turystycznej (hotelarze, biura podróży, restauratorzy, zarządcy atrakcji turystycznej itd.),
- inne podmioty zainteresowane rozwojem turystyki.

Obszar działania LOT odpowiada swoją wielkością obszarowi skupionych w LOT jednostek samorządu lokalnego (najczęściej jednego lub kilku powiatów bądź kilku gmin na terenie, których zlokalizowane są atrakcje turystyczne). W omawianym przypadku obszar działania LOT-u będzie się pokrywał z obszarem funkcjonowania liniowego produktu turystycznego "Wiśłana Trasa Rowerowa".

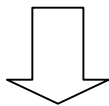
Warunkiem niezbędnym dla uznania danej organizacji za Lokalną Organizację Turystyczną jest:

- przystąpienie do LOT jednostek samorządu terytorialnego (gminy, powiaty), podmiotów gospodarczych i lokalnej branży turystycznej,
- podpisanie porozumienia o współpracy z ROT.

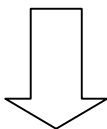
¹⁶ O zadaniach menedżera marki oraz o zarządzaniu marką bardziej szczegółowo w rozdziale pt. Budowa marki "Wiślanej Trasy Rowerowej".

Należy podkreślić, że od skutecznie funkcjonującego zarządzającego trasą zależy jej sukces rynkowy i marketingowy. Sprawne zarządzanie szlakiem jest niezwykle istotne w procesie kreowania jego wizerunku oraz marki produktu, co bezpośrednio przekłada się na realizację celów ekonomicznych:

WYDŁUŻENIE SEZONU, WZROST LICZBY TURYSTÓW



WZROST DOCHODÓW LUDNOŚCI, TWORZENIE MIEJSC PRACY



SPOŁECZNO-GOSPODARCZY ROZWÓJ REGIONU

Sugerowana struktura organizacyjna LOT "Wiśłana Trasa Rowerowa"

Siedzibę władz LOT "Wiśłana Trasa Rowerowa" określi statut Stowarzyszenia. W celu realizacji zadań statutowych LOT "Wiśłana Trasa Rowerowa" może zatrudniać pracowników.

LOT "Wiśłana Trasa Rowerowa" może być członkiem krajowych i międzynarodowych organizacji o takich samych lub podobnych celach statutowych.

LOT "Wiśłana Trasa Rowerowa" może prowadzić działalność gospodarczą, z której dochody przeznaczone będą wyłącznie na działalność statutową związaną z turystyką, rekreacją i sportem.

Władze LOT "Wiśłana Trasa Rowerowa"

1. Władzami Stowarzyszenia LOT "Wiśłana Trasa Rowerowa" będą:
 - a / Walne Zebranie,
 - b / Zarząd,
 - c / Komisja Rewizyjna.
2. Walne Zebranie stanowią członkowie LOT "Wiśłana Trasa Rowerowa", których przyjmuje się w drodze uchwały Zarządu, na podstawie pisemnej deklaracji.
3. Kadencja Zarządu oraz Komisji Rewizyjnej trwa cztery lata, a wybór odbywa się w głosowaniu tajnym. Po upływie kadencji członek Zarządu lub Komisji Rewizyjnej działa do dnia wyboru nowego członka Zarządu lub Komisji Rewizyjnej.
4. Funkcje prezesa Zarządu oraz przewodniczącego Komisji Rewizyjnej można pełnić tylko przez kolejne dwie kadencje. Okres pełnienia innych funkcji w LOT "Wiśłana Trasa Rowerowa" nie podlega ograniczeniu.

Walne Zebranie

Walne Zebranie jest najwyższą władzą LOT "Wiśłana Trasa Rowerowa". Do kompetencji Walnego Zebrania należy:

- a) Uchwalanie statutu LOT "Wiśłana Trasa Rowerowa".

- b) Wybór i odwoływanie Zarządu oraz Komisji Rewizyjnej - wybrane organy konstituują się w ciągu 14 dni od daty Walnego Zebrania,
- c) Uchwalenie wysokości składek członkowskich,
- d) Uchwalanie planów działania LOT "Wiśłana Trasa Rowerowa" i planów finansowych,
- e) Przyjmowanie logo i innych znaków LOT "Wiśłana Trasa Rowerowa",
- f) Rozpatrywanie sprawozdań z działalności Zarządu oraz Komisji Rewizyjnej, a także podejmowanie uchwał w sprawie udzielania bądź odmowy udzielenia absolutorium Zarządowi na wniosek Komisji Rewizyjnej,
- g) Podejmowanie uchwał w sprawie nabycia, zbycia lub obciążenia nieruchomości,
- h) Upoważnienie Zarządu do zaciągania kredytów i pożyczek,
- i) Rozpatrywanie odwołań od decyzji Zarządu odnośnie wykluczenia, skreślenia z listy członków lub nie przyjęcia w poczet członków,
- j) Uchwalanie regulaminu obrad Walnego Zebrania oraz innych regulaminów LOT "Wiśłana Trasa Rowerowa".
- k) Podejmowanie uchwał w sprawie rozwiązania LOT "Wiśłana Trasa Rowerowa".
- l) Zwyczajne Walne Zebranie Sprawozdawcze zwołuje Zarząd raz w roku, z pisemnym powiadomieniem członków Stowarzyszenia, co najmniej na 14 dni przed terminem Walnego Zebrania. Walne Zebranie Sprawozdawczo-Wyborcze zwoływane jest co cztery lata.

Uchwały Walnego Zebrania zapadają zwykłą większością głosów w głosowaniu jawnym, jeżeli postanowienia statutu nie stanowią inaczej. Wybór władz LOT „Wiśłana Trasa Rowerowa” następuje w głosowaniu tajnym.

Zarząd LOT "Wiśłana Trasa Rowerowa"

Zarząd jest organem wykonawczym LOT "Wiśłana Trasa Rowerowa". Kieruje działalnością LOT "Wiśłana Trasa Rowerowa" i odpowiada za swą pracę przed Walnym Zebraniem.

Do zakresu działania Zarządu należy w szczególności:

- a) Reprezentowanie interesów LOT "Wiśłana Trasa Rowerowa" na zewnątrz.
- b) Współdziałanie z organami administracji rządowej i samorządowej, organizacjami politycznymi i społecznymi oraz innymi instytucjami w sprawach dotyczących działalności statutowej.
- c) Składanie sprawozdań z działalności Zarządu na Walnym Zebraniu.
- d) Zwoływanie Walnych Zebrań i przygotowywanie wniosków na Walne Zebranie.
- e) Realizowanie uchwał i wniosków Walnych Zebrań.
- f) Podejmowanie decyzji w sprawach majątkowych LOT "Wiśłana Trasa Rowerowa" z zastrzeżeniem uprawnień Walnego Zebrania.
- g) Przyjmowanie na członka LOT "Wiśłana Trasa Rowerowa" osób spełniających warunki statutowe oraz podejmowanie uchwał o wykluczeniu z LOT "Wiśłana Trasa Rowerowa" oraz skreśleniu z listy członków LOT "Wiśłana Trasa Rowerowa".
- h) Organizowanie szkoleń, kursów.
- i) Wnioskowanie o nadanie odznak i nagród.
- j) Zatrudnianie i zwalnianie pracowników LOT "Wiśłana Trasa Rowerowa".

Zarząd składa się z 5 do 9 osób: prezesa, wiceprezesa, sekretarza, członków zarządu. Zarząd może dokooptować do swego składu nowych członków na miejsce członków ustępujących w liczbie nie przekraczającej 1/3 składu zarządu pochodzącego z wyboru.

Posiedzenia Zarządu odbywają się w miarę potrzeby, nie rzadziej jednak niż raz na kwartał. Organizację i tryb pracy Zarządu określa regulamin uchwalony przez Walne Zebranie.

Komisja Rewizyjna

Komisja Rewizyjna składa się z 3 lub 4 osób. Liczbę członków Komisji Rewizyjnej ustala każdorazowo Walne Zebranie.

Do kompetencji Komisji Rewizyjnej należy:

- a) badanie i analizowanie przynajmniej raz w roku całokształtu działalności LOT "Wiśłana Trasa Rowerowa", a przede wszystkim jego gospodarki finansowej pod względem legalności, celowości i prawidłowości wydatków oraz płacenia składek,
- b) wydawanie zaleceń pokontrolnych oraz określenie sposobów i terminów usunięcia nieprawidłowości,
- c) składanie Walnemu Zebraniu sprawozdań ze swej działalności,
- d) wnioskowanie o udzielenie lub nie udzielenie absolutorium ustępującemu Zarządowi.

Biuro Stowarzyszenia

1. Administracyjno-techniczną obsługę sprawuje Biuro LOT "Wiśłana Trasa Rowerowa", którym kieruje dyrektor powołany przez Zarząd.
2. Dyrektor Biura realizuje uchwały Zarządu i działa w granicach pełnomocnictwa udzielonego mu przez Zarząd na podstawie ustalonego przez Zarząd preliminarza wydatków Biura.
3. Zasady wynagradzania pracowników Biura ustala Zarząd.

Zmiany statutu wymagają uchwały Walnego Zebrania podjętej większością 2/3 głosów przy obecności co najmniej połowy uprawnionych do głosowania.

Zarządzanie produktem "Wiśłana Trasa Rowerowa" – zestawienie

ZADANIA	ZAŁOŻENIA
Kreacja i rozwój produktu	<ul style="list-style-type: none">▪ Założenie LOT "Wiśłana Trasa Rowerowa", której zostaną przekazane prawa do logo promocyjnego oraz która stanie się podmiotem koordynującym działania i inicjatywy podejmowane w ramach funkcjonowania szlaku.▪ Podejmowanie decyzji strategicznych w zakresie rozwoju "Wiślanej Trasy Rowerowej" przy konsultacji z poszczególnymi samorządami gmin – radą nadzorczą LOT-u oraz Partnerami strategicznymi▪ Opieka nad infrastrukturą szlaku (oznakowanie, utrzymanie przejezdności trasy) powinno powierzyć się na podstawie odpowiedniej umowy np. specjalistom z PTTK, którego zadaniem będzie monitoring stanu trasy na koniec roku oraz przygotowanie szlaku do nowego sezonu.
Zarządzanie marką	<ul style="list-style-type: none">▪ Decyzje strategiczne dotyczące marki powinien podejmować LOT "Wiśłana Trasa Rowerowa".▪ Decyzje o znaczeniu operacyjnym podejmuje menedżer marki – pracownik LOT-u, jednego z samorządów lub PTTK-u.▪ Powołanie menedżera marki koordynującego proces użyczenia i dystrybucji znaku.▪ Koordynacja działań wizerunkowych na poziomie województwa (docelowo – całego kraju).
Komercjalizacja	<ul style="list-style-type: none">▪ Komercjalizacja szlaku przy wykorzystaniu firm turystycznych już funkcjonujących w Regionie oraz firm, które stopniowo będą się pojawiały na rynku w związku z rozwojem "Wiślanej Trasy Rowerowej".▪ Dystrybucja ofert związanych ze szlakiem z wykorzystaniem różnych kanałów

	<p>rynkowych.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ogłoszenie konkursów na terenie gmin przez Gminne i Powiatowe Urzędy Pracy na usługi turystyczne oparte na wykorzystaniu potencjału turystycznego "Wiślanej Trasy Rowerowej" – wsparcie najlepszych propozycji. ▪ Stworzenie systemu zachęt w poszczególnych gminach dla nowych inicjatyw gospodarczych w zakresie turystyki związanych z funkcjonowaniem "Wiślanej Trasy Rowerowej". ▪ Współpraca z biurami podróży i firmami turystycznymi za granicą oraz największymi biurami w Polsce działającymi w obszarze turystyki rowerowej, aktywnej, przyrodniczo- edukacyjnej.
Promocja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Koncentracja działań promocyjnych w obszarach rekomendowanych form turystyki. ▪ Budżet promocyjny powinien zostać wsparty zarówno przez poszczególne gminy, jak i władze wojewódzkie (Urząd Marszałkowski). ▪ Koordynacja działań promocyjnych z wojewódzką strategią promocji turystyki oraz działaniami promocyjnymi poszczególnych gmin. ▪ Ukierunkowanie promocji według zasad marketingu wizerunku, strategii pozycjonowania oraz z uwzględnieniem specyfiki strategicznych rynków.
Monitoring	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Powołanie Konwentu "Wiślanej Trasy Rowerowej", którego zadaniem będzie ocena działań przyszłego LOT'u, opiniowanie strategicznych decyzji związanych z funkcjonowaniem "Wiślanej Trasy Rowerowej", a także wspieranie promocyjne i lobbingsowe inicjatyw wokół szlaku. ▪ W skład Konwentu powinni wejść przedstawiciele samorządów gmin położonych przy szlaku, przedstawiciele PTTK, przedstawiciele Fundacji Partnerstwo dla Środowiska (koordynatorzy zielonych szlaków Greenways), przedstawiciele Stowarzyszenia Rozwoju i Współpracy Regionalnej "Olza", przedstawiciele innych organizacji pozarządowych zajmujących się tworzeniem i rozwojem szlaków rowerowych, przedstawiciele Lasów Państwowych i obszarów chronionych, przedstawiciele środowiska cyklistów oraz reprezentant władzy wojewódzkiej z Urzędu Marszałkowskiego.

5.2. ZESTAWIENIE NAJWAŻNIEJSZYCH INWESTYCJI ZWIĄZANYCH Z WDROŻENIEM ZINTEGROWANEGO PRODUKTU TURYSTYCZNEGO "WIŚLANA TRASA ROWEROWA".

Poniżej w tabelach podano najważniejsze inwestycje, których realizacja zagwarantuje prawidłowe funkcjonowanie "Wiślanej Trasy Rowerowej" zgodne z przyjętymi założeniami projektu. Dla większej przejrzystości, inwestycje podzielono na kilka grup: ścieżki rowerowe, nawierzchnia, mosty i kładki, skrzyżowania, punkty postojowo-odpoczynkowe, parkingi dla rowerów, przechowalnie oraz parkingi dla rowerów i inne.

Nie uwzględniono tutaj aspektu związanego z oznakowaniem "Wiślanej Trasy Rowerowej", które jest konieczne na całej jej długości (postawienie tablic informacyjnych i tablic kierunkowych). Wytyczne dotyczące oznakowania trasy znajdują się w załączniku nr 1.

Ścieżki rowerowe

GMINA	LOKALIZACJA NA TRASIE	OPIS
Wiśła	ul. Czarne	na całej długości ulicy – 2,2 km – budowa, oznakowanie pasa dla rowerów wzdłuż ulicy
	ul. Wyzwolenia	budowa lewą stroną ulicy dwukierunkowej ścieżki rowerowej

	od wyjazdu z ul. Żwirowej (obok restauracji „Carmen”) do mostu na Wiśle, po lewej stronie ulicy	na długości 200 m jest możliwość budowy ścieżki rowerowej
	z ul. Ustrońskiej za kładką na lewy brzeg Wisły, prawa strona ulicy	na długości ok. 600 m wydzielić pas dla rowerów
Goczałkowice Zdrój	most drogowy łączący Goczałkowice Zdrój i Czechowice-Dziedzice	wydzielenie pasów dla rowerów w obie strony
Czechowice Dziedzice	ul. Górnicza	szeroki pas zieleni z licznymi alejkami pośrodku zaadaptować na ścieżkę rowerową i bezpiecznie wyprowadzić w lewo w ul. Nad Białką

Nawierzchnia

GMINA	LOKALIZACJA NA TRASIE	OPIS
Wisła	ul. Wyzwolenia	utwardzenie istniejącego odcinka ścieżki rowerowej
	ul. Wyzwolenia / ul. Olimpijska	remont nawierzchni na odcinku od skrzyżowania ścieżki z ul. Olimpijską do skrzyżowania na mostek prowadzący na lewy brzeg Wisły (do Rynku)
	od granicy Wisły i Ustronia w kierunku Skoczowa	16 km nowej nawierzchni
Ustroń	ul. Sportowa - od skrzyżowania z ul. Grażyńskiego do skrzyżowania z ul. Kuźniczą	zaznaczenie na nawierzchni pasa przeznaczonego dla ruchu rowerzystów, postawienie znaku o "wzmożonym ruchu rowerowym"
	ścieżka rowerowa nad Wisłą od ul. Wczasowej do skrzyżowania z ul. Grażyńskiego	utwardzenie nawierzchni
	ścieżka rowerowa nad Wisłą od ul. Kuźnicznej do mostku w Nierodzimiu	
Skoczów	odcinek ścieżki rowerowej od miejsca odpoczynku do przejazdu pod mostem (pod drogą nr 1)	utwardzenie nawierzchni
Ustroń – Nierodzim - Landek	na całej długości trasy	budowa, oznakowanie pasa dla rowerów wzdłuż ulicy (wzdłuż "drogi na Gołysz") położenie twardej nawierzchni na wałach i drogach leśnych
Jasienica	za przejazdem kolejowym obok podstacji Bronów	położenie asfaltowej nawierzchni na drodze wyłożonej płytami betonowymi
Czechowice-Dziedzice	Zabrzeg – droga prowadząca do wylotu korony zapory wodnej na Jeziorze Goczałkowickim	droga bardzo wyboista, poprawa nawierzchni

Skrzyżowania

GMINA	LOKALIZACJA NA TRASIE	OPIS
Wisła	ul. Czarne, Malinka, Wyzwolenia	organizacja ruchu drogowego – znaki przejazdu dla rowerzystów przy modernizacji węzła drogowego Malinka z myślą o rowerzystach

	ul. Wyzwolenia / ul. Olimpijska	oznakowanie przejazdu dla rowerów wg kodeksu drogowego
	ul. Bulwar Księżycowy – most na ul. 1 Maja – i wjazd w ul. Bulwar Słoneczny	oznakowanie poziome i pionowe przejazdu dla rowerów
	z ul. Ustrońskiej za kładką na lewy brzeg Wisły – przejazd na prawą stronę ulicy	oznakowanie przejazdu dla rowerów wg kodeksu drogowego
Ustroń	skrzyżowanie ścieżki rowerowej z ul. Wczasową	dostosowanie skrzyżowań tak, by spełniały wymogi bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu
	skrzyżowanie ścieżki rowerowej z ul. Grażyńskiego	
	skrzyżowanie ul. Sportowej z ul. Kuźniczą	
	skrzyżowanie ścieżki rowerowej z ul. Lipowską	
Ustroń – Nierodzim - Landek	wszystkie miejsca łączenia się ulic	oznakowanie przejazdu dla rowerów wg kodeksu drogowego
Jasienica	po przekroczeniu drogi Bielsko-Biała – Strumień obok budynku podstacji Bronów	oznakowanie przejazdu kolejowego dla rowerów
Goczałkowice Zdrój	most drogowy łączący Goczałkowice Zdrój i Czechowice-Dziedzice	oznakowanie przejazdu kolejowego dla rowerów

Mostki / kładki

GMINA	LOKALIZACJA NA TRASIE	OPIS
Wisła	ul. Ustrońska (w prawo)	wybudowanie mostku
	przejazd na lewy brzeg Wisły	
	połączenie z ul. Bulwar Słoneczny	wybudowanie kładki
	od wyjazdu z ul. Żwirowej	wybudowanie kładki obok zbyt wąskiego mostu
Ustroń	most w Ustroniu - Polanie	do remontu
granica gmin Wilamowice i Bestwina	wały wiślane idące z Łękawki (z obu stron) aż do mostu (na granicy Dankowic i Kaniowa)	połączenie wałów kładką dla rowerów przed wjazdem na most samochodowy

Punkty postojowo-odpoczynkowe

GMINA	LOKALIZACJA NA TRASIE	OPIS
Wisła	punkt odpoczynku (jeziorko) – przy ścieżce rowerowej, camping "Jonidło"	zagospodarowanie zgodnie z koncepcją punktów postojowo-odpoczynkowych
Zaborze	Zaborze, droga leśna, polana	zagospodarowanie zgodnie z koncepcją punktów postojowo-odpoczynkowych
Jasienica	Landek, droga leśna	miejsca są wydzielone, zagospodarowanie zgodnie z koncepcją punktów postojowo-odpoczynkowych
Goczałkowice Zdrój	za zjazdem ze szlaku Greenway, przy drodze gruntowej nad Wisłą	miejsca są wydzielone, zagospodarowanie zgodnie z koncepcją punktów postojowo-odpoczynkowych
Czechowice-Dziedzice	na wale wiślanym 500 m od środka wypoczynkowego "Kopalniok"	miejsca są wydzielone, zagospodarowanie zgodnie z koncepcją punktów postojowo-odpoczynkowych

Parkingi dla rowerów

GMINA	LOKALIZACJA NA TRASIE	OPIS
Wisła	centrum	zorganizowanie oraz zagospodarowanie parkingu
Ustroń	centrum Ustronia w okolicy dworca PKP	zorganizowanie parkingu dla rowerów
Czechowice-Dziedzice	skrzyżowanie ulic: Węglowej, Górnicej i Nad Białką, obok budynku Urzędu Skarbowego i kopalni	zorganizowanie parkingu dla rowerów

Przechowalnie oraz wypożyczalnie rowerów

GMINA	LOKALIZACJA NA TRASIE	OPIS
Wisła	centrum, przy dworcu PKP	zorganizowanie przechowalni i wypożyczalni rowerów

Inne

GMINA	LOKALIZACJA NA TRASIE	OPIS
Skoczów	schody	oznakowanie, uporządkowanie terenu wokół schodów

5.3. HARMONOGRAM PRAC.

Zamieszczony poniżej harmonogram wdrożenia "Strategii rozwoju produktu turystycznego "Wiśłana Trasa Rowerowa" został opracowany przy uwzględnieniu założeń wynikających z:

- analizy dokumentów strategicznych gmin objętych projektem (strategii rozwoju, planów rozwoju lokalnego – wykaz poniżej) – co gwarantuje kompatybilność Strategii ze wspomnianymi dokumentami i ułatwi proces jej wdrażania,

Powiat cieszyński

PRL Powiatu Cieszyńskiego 2004-2006; Strategia Rozwoju Powiatu Cieszyńskiego 2001-2016; PRL Gminy Goleszów 2004-2006; Strategia Rozwoju Gminy Skoczów; PRL Gminy Hażlach 2004-2006; PRL Gminy Dębowiec 2004-2006; Strategia Rozwoju Gminy Dębowiec 2004-2016; PRL Gminy Zebrzydowice 2004-2013; Strategia Rozwoju Gminy Zebrzydowice do 2010; Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Strumień - Projekt do opiniowania 2000 r.; PRL Gminy Brenna 2004; Strategia Rozwoju Gminy Chybie; Zintegrowana Strategia Rozwoju Ustronia 2005-2015; PRL Miasta Wisła 2004-2006 i 2007-2013

gmina Milówka – powiat żywiecki

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Gminy Milówka 2004

Powiat bielski

Strategia Rozwoju Powiatu Bielskiego do r. 2015; Czteroletni plan inwestycyjny na lata 2005-2008 Bielsko-Biała; Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Jasienia; Strategia Rozwoju Gminy Bestwina 1997; Strategia Rozwoju Gminy Wilamowice; PRL Gminy Wilamowice; Profil społeczno-gospodarczy gminy Czechowice-Dziedzice, 2000

Powiat Pszczyński

Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Pszczyńskiego 2003; PRL Gminy Pszczyna 2005-2006 oraz 2007-2013; 2004-2015; Program Funkcjonowania Gminy Pawłowice do roku 2007; Strategia Rozwoju Gminy Miedźna 2002-2010; PRL Gminy Goczałkowice Zdrój 2004-2006; Program Rozwoju Turystyki i Rekreacji Gminy Goczałkowice Zdrój

m. Jastrzębie Zdrój

Wieloletni Program Inwestycyjny 2005-2009; Strategia Rozwoju Miasta Jastrzębie Zdrój do 2010. Aktualizacja do 2015

Powiat bieruńsko- będziniński

PRL Powiatu Bieruńsko-Lędzińskiego na lata 2004-2006; PRL Gminy Bieruń 2004; Strategia Trwałego Zrównoważonego Rozwoju Gminy Bojszowy do r. 2015; Strategia Rozwoju Gminy Chełm Śląski na lata 2004-2020

- analizy możliwości pozyskania środków finansowych na realizację poszczególnych działań (pod uwagę brano zarówno obecny okres programowania Unii Europejskiej, jak i lata 2007-2013),
- logiki i filozofii funkcjonowania produktu turystycznego "Wiśłana Trasa Rowerowa".

HARMONOGRAM

		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Rodzaj działania									
1. Inwestycje*:									
Opracowanie dokumentacji technicznej do oznakowania szlaku.	Powiat cieszyński								
	Milówka – powiat żywiecki								
	Powiat bielski								
	Powiat pszczyński								
	Powiat bieruńsko-lędzki								
	Miasto Bielsko-Biała								
	Miasto Jastrzębie Zdrój								
Oznakowanie szlaku (tablice kierunkowe i informacyjne).	Powiat cieszyński								
	Milówka – powiat żywiecki								
	Powiat bielski								
	Powiat pszczyński								
	Powiat bieruńsko-lędzki								
	Miasto Bielsko-Biała								
	Miasto Jastrzębie Zdrój								
Wytyczenie ścieżek	Powiat cieszyński								

rowerowych (wzdłuż chodników)	Milówka – powiat żywiecki								
	Powiat bielski								
	Powiat pszczyński								
	Powiat bieruńsko-lędziański								
	Miasto Bielsko-Biała								
	Miasto Jastrzębie Zdrój								
Nawierzchnia (położenie lub poprawa).	Powiat cieszyński								
	Milówka – powiat żywiecki								
	Powiat bielski								
	Powiat pszczyński								
	Powiat bieruńsko-lędziański								
	Miasto Bielsko-Biała								
	Miasto Jastrzębie Zdrój								
Oznakowanie skrzyżowań, przejazdów.	Powiat cieszyński								
	Milówka – powiat żywiecki								
	Powiat bielski								
	Powiat pszczyński								
	Powiat bieruńsko-lędziański								
	Miasto Bielsko-Biała								
	Miasto Jastrzębie Zdrój								
Wybudowanie mostków, kładek.	Powiat cieszyński								
	Milówka – powiat żywiecki								
	Powiat bielski								
	Powiat pszczyński								
	Powiat bieruńsko-lędziański								
	Miasto Bielsko-Biała								
	Miasto Jastrzębie Zdrój								

Zagospodarowanie "WTR" w infrastrukturę obsługi rowerzysty: punkty serwisowe, wypożyczalnie rowerów, parkingi, przechowalnie i stojaki na rowery, miejsca postojowo-odpoczynkowe, punkty widokowe, rowerowe mini kompleksy turystyczne stojaki, parkingi, skrzynki rowerowe.	Powiat cieszyński								
	Milówka – powiat żywiecki								
	Powiat bielski								
	Powiat pszczyński								
	Powiat bieruńsko-lędziański								
	Miasto Bielsko-Biała								
	Miasto Jastrzębie Zdrój								
Powstawanie infrastruktury uzupełniającej – "kwatery dla rowerów" – bazy noclegowej i gastronomicznej.	Cały obszar								

Przystosowanie szlaku do potrzeb rowerzystów niepełnosprawnych.	Cały obszar								
2. Promocja									
Wdrożenie kompleksowego Systemu Identyfikacji Wizualnej.	Powiat cieszyński								
	Milówka – powiat żywiecki								
	Powiat bielski								
	Powiat pszczyński								
	Powiat bieruńsko-lędzki								
	Miasto Bielsko-Biała								
	Miasto Jastrzębie Zdrój								
Publikacja materiałów promocyjnych o "WTR" oraz produktach turystycznych (foldery, mapy, przewodniki) również w językach obcych.	Powiat cieszyński								
	Milówka – powiat żywiecki								
	Powiat bielski								
	Powiat pszczyński								
	Powiat bieruńsko-lędzki								
	Miasto Bielsko-Biała								

	Miasto Jastrzębie Zdrój								
Wspólna promocja tematycznych imprez gminnych.	Cały obszar								
Opracowanie scenariusza cyklicznej imprezy rocznej "Zjazd Rowerzystów WTR".									
Rozbudowa systemu informacji turystycznej – powstanie punktów it	Powiat cieszyński								
	Milówka – powiat żywiecki								
	Powiat bielski								
	Powiat pszczyński								
	Powiat bieruńsko-lędzki								
	Miasto Bielsko-Biała								
	Miasto Jastrzębie Zdrój								
Stworzenie systemu informacji cyfrowej (elektroniczne kioski informacji)	Powiat cieszyński								
	Milówka – powiat żywiecki								
	Powiat bielski								

turystycznej, system cyfrowych baz danych, wydawnictwa multimedialne).	Powiat pszczyński								
	Powiat bieruńsko-lędzkiński								
	Miasto Bielsko-Biała								
	Miasto Jastrzębie Zdrój								
Stworzenie serwisów internetowych wraz z olinkowaniem z istniejącymi o podobnej tematyce.	Cały obszar								
Promocja na targach krajowych i zagranicznych.	Cały obszar								
Reklama w prasie krajowej i zagranicznej.	Cały obszar								

Sprzedaż na rynku oferty produktów turystycznych (pakietów pobytowych, motywacyjnych) przez biura podróży w kraju i za granicą.	Cały obszar								
3. Wdrożenie produktów turystycznych**									
Opracowanie modelu funkcjonowania produktów.	Cały obszar								
Podjęcie działań infrastrukturalnych dla wdrożenia produktów turystycznych.	Cały obszar								
Szkolenie kadr dla podniesienia jakości usług w obsłudze ruchu turystycznego.	Cały obszar								
Przygotowanie spakietowanych ofert produktowych.	Cały obszar								

4. Zarządzanie "WTR"									
Powołanie instytucji zarządzającej.									
Badanie konsumenckie, monitorujące wdrożenie założeń strategii.									
Poszukiwanie źródeł finansowania.									
Nawiązywanie współpracy z organizacjami rowerowymi oraz podmiotami zainteresowanymi turystyką rowerową.									
Koordinacja działań na rzecz stałego monitoringu stanu szlaku (nawierzchnia, oznakowanie, stan zagospodarowania w elementy małej infrastruktury).									

* szczególnie o lokalizacji i rodzajach inwestycji w części "Przebieg Wiślanej Trasy Rowerowej"

** wdrożenie produktów turystycznych dla poszczególnych gmin zgodnie z opisem znajdującym się w części "Zintegrowany produkt turystyczny Wiśłana Trasa Rowerowa"

5.4. ŹRÓDŁA FINANSOWANIA.

"Wiśłana Trasa Rowerowa", chociaż jest spójna koncepcyjnie i tworzy jednolity wizerunek dla produktu turystycznego, to jednak pod względem realizacji rozbija się na wiele drobnych elementów, co wynika z wielu czynników: zakresu kompetencyjnego zaangażowanych w tworzenie tej marki podmiotów (np. obowiązków wynikających z Ustawy o samorządzie gminnym czy innych aktów prawnych – co powoduje, że określone zadania powinna realizować gmina, a nie inny podmiot), wielości i szczegółowości zadań wymagających uwzględnienia specyfiki lokalnej czy wreszcie możliwości finansowych. Dodatkowym wyzwaniem jest zakres czasowy, jaki obejmuje strategia: lata 2006 do 2013 uwzględniają, bowiem końcówkę okresu programowania 2004 – 2006 oraz cały kolejny okres programowania. W związku z powyższym należy zwrócić uwagę na źródła finansowania zarówno jednego, jak i drugiego okresu.

Tu od razu należy poczynić pewną uwagę: otóż kolejny okres programowania i związane z nim źródła finansowania nie będą prostym ciągiem dalszym obecnie dostępnych programów i to nie tylko ze względu na zmianę priorytetów Narodowego Planu Rozwoju. Mamy do czynienia z reformą samych funduszy strukturalnych, które idąc w ślad za sugestiami Trzeciego Raportu Kohezyjnego stają się bardziej skonsolidowane i nieco prostsze w swej filozofii. Ostateczny kształt reformy nie jest jednak przesądzony, gdyż nie zapadła jeszcze decyzja, co do budżetu Unii Europejskiej na lata 2007 – 2013. Ponadto programy operacyjne, które mają być wówczas realizowane są jeszcze na etapie uzgodnień i konsultacji. Należy, zatem pamiętać o tym, że źródła finansowania odnoszące się do przyszłego okresu programowania mają charakter orientacyjny.

Z uwzględnieniem tego zastrzeżenia można wyróżnić następujące zasadnicze źródła finansowania dla "Wiślanej Trasy Rowerowej": programy operacyjne obecnego okresu programowania oraz inne instrumenty finansowe Wspólnot Europejskich (programy horyzontalne, Inicjatywy Wspólnotowe) na lata 2004 – 2006, Mechanizmy Finansowe Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) oraz Norweski Mechanizm Finansowy na lata 2004 – 2009, a także programy operacyjne oraz inne instrumenty na lata 2007 – 2013. Wszystkie one muszą zostać uzupełnione środkami własnymi. W wypadku większości projektów możliwym beneficjentem jest samorząd (gminny lub wojewódzki), możliwe jest jednak, szczególnie w przyszłym okresie programowania, wykorzystanie także w tym celu inicjatyw oddolnych, które w kolejnym okresie programowania będą bardzo mocno promowane poprzez cały program operacyjny PO "Społeczeństwo Obywatelskie", poprzez SPO "Rozwój Obszarów Wiejskich" (zwłaszcza działania z zakresu trzeciego priorytetu) oraz poprzez regionalne programy operacyjne. Dodatkowym elementem sprzyjającym takiemu podejściu będzie utworzenie funduszy grantowych dla organizacji pozarządowych przewidziane w ramach Norweskiego Mechanizmu Finansowego oraz Mechanizmu Finansowego EOG. Pod auspicjami Ministerstwa Polityki Społecznej rozwija się także przeznaczony dla organizacji pozarządowych Fundusz Inicjatyw Obywatelskich (FIO). Te wszystkie elementy powodują, że organizacje pozarządowe począwszy od roku 2007 będą mogły odegrać znacznie istotniejszą rolę w realizacji programu, stąd warto już teraz pomyśleć o zaangażowaniu odpowiednich jednostek w realizację projektu "Wiślanej Trasy Rowerowej".

Poza wyżej wymienionymi możliwościami finansowania przedsięwzięć realizowanych w ramach "Wiślanej Trasy Rowerowej", swoje wsparcie finansowe zadeklarował również Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego.

ŹRÓDŁA FINANSOWE DLA PROJEKTÓW

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Rodzaj działania								
1. Inwestycje**:								
Opracowanie dokumentacji technicznej do oznakowania szlaku.	Interreg IIIA ZPORR 1.4	Polska-Słowacja						
Oznakowanie szlaku (tablice kierunkowe i informacyjne).	ZPORR 1.4 SPO-ROL 2.3 ZPORR 3.1 ZPORR 3.2	PO ROW 3.2, RPO						
Wytyczenie ścieżek rowerowych (wzdłuż chodników).	SPO-ROL 2.3 ZPORR 3.1 ZPORR 3.2	Polska-Słowacja, PO ROW 3.2, RPO						
Nawierzchnia (położenie lub poprawa).	ZPORR 3.1 ZPORR 3.2	PO ROW 3.2, RPO						
Oznakowanie skrzyżowań, przejazdów.	ZPORR 3.1 ZPORR 3.2	PO ROW 3.2, RPO						
Wybudowanie mostków, kładek.	ZPORR 3.1 ZPORR 3.2	PO ROW 3.2, RPO						
Zagospodarowanie "WTR" w infrastrukturę obsługi rowerzysty: punkty serwisowe, wypożyczalnie rowerów, parkingi, przechowalnie i stojaki na rowery, miejsca postojowo-odpoczynkowe, punkty widokowe, rowerowe mini kompleksy turystyczne	SPO-ROL 2.3 ZPORR 3.1 ZPORR 3.2 Interreg IIIA	PO ROW 3.4, RPO						

stojaki, parkingi, skrzynki rowerowe.		
Wprowadzenie do oferty zestawów pierwszej pomocy.	FIO ¹⁷ , Fundusz grantów EOG p. II	FIO
Przystosowanie szlaku do potrzeb rowerzystów niepełnosprawnych.	FIO ¹⁸ , Fundusz grantów EOG p. II	FIO
2. Promocja	ZPORR 1.4. Interreg III A	Polska – Słowacja PO ROW 3.2. i 3.6. RPO
3. Wdrożenie produktów turystycznych		
Podjęcie działań infrastrukturalnych dla wdrożenia produktów turystycznych.	ZPORR 2.3. i 2.1.	PO ROW 3.2. ROP Polska-Słowacja
Szkolenie kadr dla podniesienia jakości usług w obsłudze ruchu turystycznego.	ZPORR 2.3. i 2.1.	PO ROW 3.6 PO Środowiska p. VI Funduszu grantów EOG i Norweskiego Mechanizmu Finansowy p. II ¹⁹ PO Zatrudnienie 3.1
Badania konsumenckie, monitorujące wdrożenie założeń strategii.		PO SO 1.2
Nawiązanie współpracy z organizacjami rowerowymi oraz podmiotami	Fundusz grantów EOG p. II ²⁰	Fundusz grantów EOG p. II PO ROW 4 PO ROW 4

¹⁷ Pod warunkiem realizacji przez NGO.

¹⁸ Pod warunkiem realizacji przez NGO.

¹⁹ Pod warunkiem realizacji przez NGO (2006-2009).

zainteresowanymi turystyką rowerową.			
Koordinacja działań na rzecz stałego monitoringu stanu szlaku (nawierzchnia, oznakowanie, stan zagospodarowania w elementy małej infrastruktury).	Fundusz grantów EOG p. II		

Źródło: Opracowanie własne PART S.A.

²⁰ Wymaga zaangażowania NGO.

Opis źródeł finansowania

OKRES PROGRAMOWANIA 2004 – 2006

ZPORA Działanie 1.4 Rozwój turystyki i kultury

Podstawowe informacje o działaniu:

Jest ono ulokowane w priorytecie pierwszym, w ramach którego większość realizowanych projektów musi wykazywać oddziaływanie regionalne. Dlatego bardzo istotne jest w projektach tego typu jest udokumentowanie powiązania ze strategią rozwoju turystyki/narodową strategią rozwoju kultury i regionalnego wpływu projektu. W działaniu tym istnieje próg minimalnej wielkości projektu (1 milion euro, a dla projektów promocyjnych 100 tys. euro). W ramach działania można składać wnioski do połowy roku 2006.

Kto może ubiegać się o środki?

- jednostki samorządu terytorialnego lub jednostki organizacyjne wykonujące zadania jednostek samorządu terytorialnego,
- związki, porozumienia i stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego (gmin i powiatów, województw),
- regionalne organizacje turystyczne nie działające w celu osiągnięcia zysku,
- organizacje pozarządowe nie działające w celu osiągnięcia zysku, w tym stowarzyszenia, fundacje, kościoły i związki wyznaniowe,
- jednostki zaliczane do sektora finansów publicznych, w tym instytucje turystyczne, sportowe i kulturalne dla których organem założycielskim są jednostki administracji rządowej lub samorządowej,
- organy administracji rządowej w województwie,
- przedsiębiorstwa państwowe działające non-profit w zakresie zachowania dziedzictwa narodowego,
- spółki prawa handlowego nie działające w celu osiągnięcia zysku lub przeznaczające zyski na cele statutowe, w których większość udziałów lub akcji posiadają jednostki samorządu terytorialnego lub ich związki, porozumienia i stowarzyszenia.

Przedmiot wsparcia:

Projekty infrastrukturalne o minimalnej wartości całkowitej 1 mln euro, pod warunkiem, że ich realizacja ma znaczący wpływ ekonomiczny na rozwój regionalny i prowadzi do tworzenia stałych miejsc pracy. Projekty kwalifikujące się:

- adaptacja zabytków techniki i architektury w celu zwiększenia atrakcyjności turystycznej regionu,
- rozwój i modernizacja infrastruktury noclegowej i innej infrastruktury turystycznej,
- rozwój i modernizacja infrastruktury gastronomicznej, m.in. w obiektach podkreślających specyfikę regionu, np. młyny, kuźnie, obiekty podworskie,
- opracowanie i utworzenie systemów i centrów informacji turystycznej, w tym nowoczesnej, interaktywnej sieci informacji internetowej,
- rozwój i modernizacja infrastruktury służącej rozwojowi aktywnych form turystyki, w tym budowa i modernizacja obiektów sportowych i rekreacyjnych,
- projekty inwestycyjne gmin uzdrowiskowych związane z rozwojem funkcji leczniczo-wypoczynkowych.

Ponadto w ramach Działania będzie można realizować **projekty promocyjne** (o minimalnej wartości całkowitej 100 000 euro). Projekty kwalifikujące się:

- organizacja imprez i wydarzeń turystycznych oraz kulturalnych, przyciągających turystów z innych regionów Polski i z zagranicy oraz udział w specjalistycznych targach,
- projekty związane z opracowaniem i wdrażaniem programów rozwoju i promocji lokalnych i regionalnych produktów turystycznych i kulturowych.

Poziom wsparcia:

Maksymalnie 75% kwalifikujących się kosztów. W wypadku projektów generujących znaczący zysk netto maksymalnie 50% kwalifikujących się kosztów. W przypadku projektów promocyjnych w odniesieniu do jednostek spoza sektora finansów publicznych może być stosowana zasada *de minimis*.

ZPORR Działanie 2.1 Rozwój umiejętności powiązany z potrzebami regionalnego rynku pracy i możliwości kształcenia ustawicznego w regionie

Kto może ubiegać się o środki?

- jednostki samorządu terytorialnego lub jednostki organizacyjne wykonujące zadania jednostek samorządu terytorialnego,
- związki, porozumienia i stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego (gmin i powiatów),
- jednostki organizacyjne podległe Wojewodzie (w tym Ośrodki Doradztwa Rolniczego) oraz Ministrowi Rolnictwa i Rozwojowi Wsi (Krajowe Centrum Doradztwa Rozwoju Rolnictwa i Obszarów Wiejskich w Brwinowie wraz z oddziałami i regionalnymi centrami doradztwa rozwoju rolnictwa i obszarów wiejskich) wykonujące zadania w zakresie wsparcia dla rolników i domowników rolników zainteresowanych podjęciem dodatkowej działalności zbliżonej do rolnictwa oraz dla doradców rolniczych,
- szkoły wyższe,
- organ założycielski w przypadku szkół ponadgimnazjalnych niepublicznych mających uprawnienia szkoły publicznej,
- organy prowadzące szkoły ponadgimnazjalne w przypadku ponadgimnazjalnych szkół publicznych,
- placówki prowadzące kształcenie ustawiczne w formach pozaszkolnych,
- organizacje pozarządowe mające w zadaniach statutowych promocję i wspomaganie edukacji,
- samorządy gospodarcze i zawodowe,
- jednostki naukowe,
- poradnie psychologiczne – pedagogiczne (w tym poradnie specjalistyczne),
- instytucje rynku pracy w zakresie realizowanych działań:
 - ✓ publiczne służby zatrudnienia,
 - ✓ Ochotnicze Hufce Pracy (OHP),
 - ✓ agencje zatrudnienia,
 - ✓ instytucje szkoleniowe,
 - ✓ instytucje dialogu społecznego i partnerstwa lokalnego (organizacje związków zawodowych, pracodawców i bezrobotnych),
 - ✓ organizacje pozarządowe współpracujące z publicznymi służbami zatrudnienia),
- Wojewódzkie Urzędy Statystyczne,
- partnerstwa podmiotów wymienionych wyżej.

Przedmiot wsparcia:

I. Wspieranie rozwoju kwalifikacji zawodowych:

- Szkolenia dla pracujących osób dorosłych zgłaszających z własnej inicjatywy chęć podwyższania lub dostosowywania kwalifikacji zawodowych do potrzeb rynku pracy, w tym w zakresie języków obcych oraz wykorzystania technik informacyjnych i komunikacyjnych (ICT).
- Szkolenia podwyższające kwalifikacje doradców rolniczych.
- Szkolenia dla rolników i domowników rolników w zakresie podejmowania dodatkowej działalności zbliżonej do rolnictwa.
- Usługi doradcze dla rolników i domowników rolników w zakresie podejmowania dodatkowej działalności zbliżonej do rolnictwa.
- Usługi doradcze wspomagające kształtowanie kariery zawodowej pracujących osób dorosłych zgłaszających z własnej inicjatywy chęć podwyższania lub dostosowywania kwalifikacji zawodowych do potrzeb rynku pracy oraz usługi doradcze dla studentów.
- Praktyczna nauka zawodu dla uczniów szkół ponadgimnazjalnych, z wyłączeniem szkół dla osób dorosłych realizowana poza Ramowym Planem Nauczania w okresie wolnym od nauki na terenie Rzeczypospolitej Polskiej (RP), odbywająca się w przedsiębiorstwach i mająca na celu nabycie praktycznych umiejętności i poznanie specyfiki przyszłego zawodu, z wyłączeniem praktyk zawodowych realizowanych na podstawie umowy o pracę pomiędzy pracodawcą a młodocianym w celu przygotowania zawodowego.
- Krajowe praktyki zawodowe dla studentów szkół wyższych, na kierunkach gdzie nie są one obowiązkowe, odbywające się w przedsiębiorstwach i mające na celu nabycie praktycznych umiejętności i poznanie specyfiki przyszłego zawodu, z wyłączeniem praktyk zawodowych realizowanych na podstawie umowy o pracę.

II. Badania i analizy dla potrzeb regionalnego rynku pracy.

Ten typ projektów nie ma znaczenia dla projektu.

Poziom wsparcia:

100 % kosztów kwalifikowanych.

ZPORA Działanie 2.3. Reorientacja zawodowa osób odchodzących z rolnictwa

Kto może ubiegać się o środki?

- jednostki samorządu terytorialnego,
- związki, porozumienia i stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego (gmin i powiatów),
- jednostki organizacyjne podległe Wojewodzie (w tym Ośrodki Doradztwa Rolniczego) oraz Ministrowi Rolnictwa i Rozwoju Wsi (Centrum Doradztwa Rolniczego w Brwinowie wraz z oddziałami) wykonujące zadania w zakresie wsparcia dla rolników i domowników rolników chcących podjąć zatrudnienie w sferze pozarolniczej,
- placówki prowadzące kształcenie ustawiczne w formach pozaszkolnych,
- organizacje pozarządowe specjalizujące się w pomocy osobom poszukującym pracy i bezrobotnym,
- samorządy gospodarcze i zawodowe,
- podmioty prowadzące działalność gospodarczą,
- instytucje rynku pracy w zakresie realizowanych działań:
 - ✓ publiczne służby zatrudnienia,

- ✓ OHP,
- ✓ agencje zatrudnienia,
- ✓ instytucje szkoleniowe,
- ✓ instytucje dialogu społecznego i partnerstwa lokalnego (organizacje związków zawodowych, pracodawców i bezrobotnych, organizacje pozarządowe współpracujące z publicznymi służbami zatrudnienia),
- szkoły wyższe,
- partnerstwa podmiotów wymienionych wyżej.

Przedmiot wsparcia:

- Szkolenia i kursy, mające na celu nabycie umiejętności i kwalifikacji zawodowych związanych z nowym zawodem.
- Pośrednictwo pracy na terytorium RP.
- Informacja zawodowa.
- Usługi doradcze w zakresie wyboru nowego zawodu i osiągnięcia nowych umiejętności zawodowych, w tym indywidualne plany działań polegające na udzielaniu pomocy w wyborze odpowiedniego zawodu i miejsca zatrudnienia osobom zagrożonym utratą pracy w sektorze rolnym. Projekty nie podlegają przepisom regulującym kwestie pomocy publicznej.
- Subsydiowanie zatrudnienia w nowym miejscu pracy.
- Beneficjentami pomocy publicznej udzielanej na tworzenie nowych miejsc pracy (subsydiowanie zatrudnienia) będą podmioty prowadzące działalność gospodarczą, którym udzielana będzie pomoc na tworzenie nowych miejsc pracy, na których zostaną zatrudnione osoby zamieszkujące obszary wiejskie i miasta do 20 tysięcy mieszkańców.- rolnicy i domownicy, z wyłączeniem emerytów i osób zarejestrowanych jako bezrobotne, oraz inne osoby zatrudnione w rolnictwie chcące podjąć zatrudnienie w sferze pozarolniczej.

Poziom wsparcia:

100 % kosztów kwalifikowanych.

ZPORA Działanie 3.1 Obszary wiejskie

Kto może ubiegać się o środki?

- samorządy gminne, powiatowe i działające w ich imieniu jednostki organizacyjne,
- związki, porozumienia i stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego,
- podmioty wykonujące usługi publiczne na zlecenie jednostek samorządu terytorialnego, w których większość udziałów lub akcji posiada samorząd gminny lub powiatowy,
- podmioty wybrane w drodze *Ustawy o Zamówieniach Publicznych* – zharmonizowanej z prawem Wspólnot Europejskich - wykonujące usługi publiczne na podstawie obowiązującej umowy zawartej z jednostką samorządu terytorialnego na świadczenie usług z danej dziedziny,
- organizacje pozarządowe działające non-profit, w tym fundacje, stowarzyszenia, kościoły i związki wyznaniowe,
- inne instytucje publiczne.

Przedmiot wsparcia:

Budowa lub modernizacja urządzeń do odprowadzania i oczyszczania ścieków:

- sieci kanalizacyjne,
- sieci kanalizacji deszczowej,

- oczyszczalnie ścieków,
- inne urządzenia do oczyszczania, gromadzenia, odprowadzania i przesyłania ścieków.

Budowa lub modernizacja urządzeń zaopatrzenia w wodę i poboru wody:

- sieci wodociągowe,
- ujęcia wody (w tym ochrona ujęć i źródeł wody pitnej),
- urządzenia służące do gromadzenia, przechowywania i uzdatniania wody,
- urządzenia regulujące ciśnienie wody.

Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii:

- budowa, rozbudowa i modernizacja urządzeń do produkcji i przesyłu energii ze źródeł odnawialnych (energia wiatrowa, wodna, kolektory słoneczne i ogniwa fotowoltaiczne, energia uzyskiwana z wykorzystania biomasy i inne).

Poprawa jakości powietrza:

- modernizacja i rozbudowa systemów ciepłowniczych i wyposażenie ich w instalacje ograniczające emisje zanieczyszczeń pyłowych i gazowych do powietrza,
- przekształcenie istniejących systemów ogrzewania obiektów użyteczności publicznej w systemy bardziej przyjazne dla środowiska, w szczególności ograniczenie „niskiej emisji”.

Gospodarka odpadami:

- budowa, modernizacja, rekultywacja lub likwidacja składowisk odpadów (w tym rekultywacja bądź likwidacja składowisk odpadów niebezpiecznych),
- budowa lub modernizacja miejsc utylizacji opakowań i nieużytych środków ochrony roślin,
- likwidacja dzikich wysypisk,
- kompleksowe systemy zagospodarowania odpadów na poziomie lokalnym, obejmujące m.in. odbiór posegregowanych odpadów od mieszkańców, odzyskiwanie surowców wtórnych, recykling, kompostowanie odpadów organicznych, itp.

Przeciwdziałanie powodziom:

- regulacja cieków wodnych (pogłębianie, zapory, stabilizacja brzegów, prace remontowe w korytach rzecznych, itd.), która poprawia bilans wodny i uwzględnia potrzebę ochrony przyrody,
- tworzenie polderów (włączając wykorzystanie naturalnych sposobów przeciwdziałania powodzi, takich jak obsadzanie roślinnością, zalesianie) oraz odtwarzanie naturalnych terenów zalewowych,
- budowa i modernizacja wałów przeciwpowodziowych wraz z drogami dojazdowymi,
- budowa i modernizacja małych zbiorników retencyjnych i stopni wodnych w ramach tzw. "małej retencji".

Budowa lub modernizacja dróg gminnych i powiatowych o znaczeniu lokalnym:

- drogi powiatowe i gminne,
- lokalne obiekty mostowe (mosty i wiadukty) na drogach gminnych i powiatowych,
- drogi w granicach administracyjnych miejscowości i miast do 20 tys. mieszkańców,
- towarzysząca infrastruktura drogowa,
- Kompleksowe uzbrojenie terenu pod inwestycje,
- projekty kompleksowego uzbrojenia terenu przeznaczonego w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego pod inwestycje, z wyłączeniem terenów pod

inwestycje mieszkaniowe – uzbrojenie związane z dostarczeniem podstawowych mediów – kanalizacji, wodociągu, instalacji elektrycznych, gazowych oraz dróg wewnętrznych, itp.

Budowa lub modernizacja lokalnej bazy kulturalnej i turystycznej:

- infrastruktura służąca rozwojowi aktywnych form turystyki,
- infrastruktura noclegowa, gastronomiczna, informacyjno-recepcyjna i inna infrastruktura turystyczna,
- systemy informacji kulturalnej i turystycznej,
- infrastruktura kultury (zaplecze kulturalne i rozrywkowe – sale koncertowe i wystawowe, amfiteatry, itp.),
- projekty polegające na restauracji i rewitalizacji obiektów dziedzictwa kulturowego,
- systemy zabezpieczeń obiektów dziedzictwa kulturowego na wypadek zagrożeń (np. pożary, włamania, itp.),
- projekty inwestycyjne gmin uzdrowiskowych związane z rozwojem funkcji leczniczo-wypoczynkowych.

Poziom wsparcia:

Maksymalnie 75% kwalifikujących się kosztów. W wypadku projektów generujących znaczący zysk netto maksymalnie 50% kwalifikujących się kosztów. W przypadku projektów realizowanych przez firmy działające na podstawie prawa handlowego maksymalny poziom wsparcia wynosi 50%. Projekty dotyczące odnawialnych źródeł energii oraz turystyki podlegają notyfikacji do Komisji Europejskiej.

ZPORR Działanie 3.2. Obszary podlegające restrukturyzacji

Kto może ubiegać się o środki?

- gminy, powiaty lub działające w ich imieniu jednostki organizacyjne,
- związki, porozumienia i stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego,
- podmioty wykonujące usługi publiczne na zlecenie jednostek samorządu terytorialnego, w których większość udziałów lub akcji posiada samorząd gminny lub powiatowy,
- podmioty wybrane w drodze *Ustawy o Zamówieniach Publicznych* - zharmonizowanej z prawem Wspólnot Europejskich - wykonujące usługi publiczne na podstawie obowiązującej umowy zawartej z jednostką samorządu terytorialnego na świadczenie usług z danej dziedziny,
- organizacje pozarządowe działające non-profit, w tym stowarzyszenia, fundacje, kościoły i inne związki wyznaniowe,
- inne publiczne instytucje i osoby prawne świadczące usługi pożytku publicznego.

Przedmiot wsparcia:

Budowa lub modernizacja urządzeń do odprowadzania i oczyszczania ścieków:

- sieci kanalizacyjne,
- sieci kanalizacji deszczowej,
- oczyszczalnie ścieków,
- inne urządzenia do oczyszczania, gromadzenia, odprowadzania i przesyłania ścieków.

Budowa lub modernizacja urządzeń zaopatrzenia w wodę:

- sieci wodociągowe,
- ujęcia wody (w tym ochrona ujęć i źródeł wody pitnej),
- urządzenia służące do gromadzenia, przechowywania i uzdatniania wody,

- urządzenia regulujące ciśnienie wody.

Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii:

- budowa, rozbudowa i modernizacja urządzeń do produkcji i przesyłu energii ze źródeł odnawialnych (energia wiatrowa, wodna, kolektory słoneczne i ogniwa fotowoltaiczne, energia uzyskiwana z wykorzystania biomasy i inne).

Poprawa jakości powietrza:

- modernizacja i rozbudowa systemów ciepłowniczych i wyposażenie ich w instalacje ograniczające emisje zanieczyszczeń pyłowych i gazowych do powietrza,
- przekształcenie istniejących systemów ogrzewania obiektów użyteczności publicznej w systemy bardziej przyjazne dla środowiska, w szczególności ograniczenie "niskiej emisji".

Gospodarka odpadami:

- budowa, modernizacja, rekultywacja lub likwidacja składowisk odpadów (w tym rekultywacja bądź likwidacja składowisk odpadów niebezpiecznych),
- budowa lub modernizacja miejsc utylizacji opakowań i nieużytych środków ochrony roślin,
- likwidacja dzikich wysypisk,
- kompleksowe systemy zagospodarowania odpadów na poziomie lokalnym, obejmujące m.in. odbiór posegregowanych odpadów od mieszkańców, odzyskiwanie surowców wtórnych, recykling, kompostowanie odpadów organicznych, itp.

Budowa lub modernizacja dróg gminnych i powiatowych o znaczeniu lokalnym:

- drogi powiatowe i gminne,
- lokalne obiekty mostowe (mosty i wiadukty) na drogach gminnych i powiatowych,
- drogi w granicach administracyjnych miejscowości i miast do 20 tys. mieszkańców,
- towarzysząca infrastruktura drogowa.

Kompleksowe uzbrojenie terenu pod inwestycje:

- projekty kompleksowego uzbrojenia terenu przeznaczonego w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego pod inwestycje, za wyjątkiem terenów z przeznaczeniem pod inwestycje mieszkaniowe – uzbrojenie związane z dostarczeniem podstawowych mediów – kanalizacji, wodociągu, instalacji elektrycznych, gazowych oraz dróg wewnętrznych, itp.

Budowa lub modernizacja lokalnej bazy kulturalnej i turystycznej:

- infrastruktura służąca rozwojowi aktywnych form turystyki,
- infrastruktura noclegowa, gastronomiczna, informacyjno-recepcyjna,
- systemy informacji kulturalnej i turystycznej,
- infrastruktura kultury (zaplecze kulturalne i rozrywkowe – sale koncertowe i wystawowe, amfiteatry, itp.),
- projekty polegające na restauracji i rewitalizacji obiektów dziedzictwa kulturowego,
- systemy zabezpieczeń obiektów dziedzictwa kulturowego na wypadek zagrożeń (np. pożary, włamania, itp.).

Inkubatory przedsiębiorczości:

- modernizacja obiektów, w których zlokalizowane będą inkubatory przedsiębiorczości,

- przystosowanie obiektów do pełnienia funkcji inkubatorów przedsiębiorczości.

Poziom wsparcia:

Maksymalnie 75% kwalifikujących się kosztów. W wypadku projektów generujących znaczący zysk netto maksymalnie 50% kwalifikujących się kosztów. W przypadku projektów realizowanych przez firmy działające na podstawie prawa handlowego maksymalny poziom wsparcia wynosi 50%. Projekty dotyczące odnawialnych źródeł energii oraz turystyki podlegają notyfikacji do Komisji Europejskiej. W wypadku niektórych projektów istnieje możliwość uzyskania dodatkowego wsparcia z polskich środków publicznych (Ministerstwo Gospodarki i Pracy, Ministerstwo Kultury).

Gdzie można uzyskać informacje?

Urząd Marszałkowski, Ministerstwo Gospodarki i Pracy.

SPO Restrukturyzacja i Modernizacja sektora żywnościowego i rozwój obszarów wiejskich, Działanie 2.3 Odnowa wsi oraz zachowanie i ochrona dziedzictwa kulturowego

Kto może ubiegać się o wsparcie?

- gminy wiejskie i wiejsko-miejskie na rzecz mieszkańców miejscowości nie większych niż 5 tys. mieszkańców,
- instytucje kultury w miejscowościach do 5 tys. mieszkańców dla których organem założycielskim jest gmina.

Przeznaczenie wsparcia:

- realizacja inwestycji w zakresie modernizacji i wyposażenia obiektów pełniących funkcje kulturalne, rekreacyjne i sportowe,
- odnowa obiektów zabytkowych charakterystycznych dla tradycji budownictwa wiejskiego regionu i ich adaptacja na cele publiczne,
- modernizacja przestrzeni publicznej na wsi,
- publiczna infrastruktura przyczyniająca się do rozwoju funkcji turystycznych, wsi oraz działania związane z promocją regionu.

Wysokość wsparcia:

Do 80% kosztów kwalifikowanych projektu, nie więcej niż 450 000 zł w okresie trwania projektu, na rzecz jednej miejscowości lub jednej instytucji kultury. Dodatkowo w wypadku zadań z zakresu kultury można uzyskać środki budżetowe Ministra Kultury (instytucje kultury występujące samodzielnie muszą je uzyskać).

Gdzie można uzyskać informacje?

Urząd Marszałkowski, Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi

Interreg III A Współpraca przygraniczna – Program Polska-Słowacja

Kto może ubiegać się o wsparcie:

Samorządy, organizacje pozarządowe, przedsiębiorstwa (pośrednio) - wszystko z terenu NUTS III (grupy powiatów) bezpośrednio przylegającego do granicy.

Przeznaczenie wsparcia:

Wsparcie może obejmować ten sam zakres, co w wypadku działań wspieranych przez Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (w niniejszym opracowaniu wszystkie działania ze ZPORR). Nacisk położony jest jednak zawsze na osiągnięcie efektu transgranicznego, tzn. trzeba wykazać, że dzięki realizacji projektu polepszą się kontakty pomiędzy partnerami po

obu stronach granicy. Dodatkowo, prócz typowych projektów infrastrukturalnych, dzielonych w INTERREGu IIIA na duże (z reguły powyżej 300 tys. euro), średnie (z reguły 50 tys. euro – 300 tys. euro) i małe (poniżej 50 tys. euro) jest możliwość realizacji projektów miękkich.

Wysokość wsparcia:

Od 50% do 75% kosztów kwalifikujących się, w zależności od rodzaju projektu.

Interreg III C Współpraca międzyregionalna

Kto może się ubiegać o wsparcie?

- projekty indywidualne: jednostki publiczne lub im równoważne (jednostka równoważna publicznej – podmiot podlegający przepisom prawa publicznego lub prywatnego, utworzony w konkretnym celu lub spełniający potrzeby w interesie ogółu, nie mający charakteru produkcyjnego ani handlowego, posiadający osobowość prawną, finansowany w większości przez państwo, władze regionalne lub lokalne, lub inne organy podlegające prawu publicznemu lub podlegający nadzorowi kierowniczemu sprawowanemu przez te organy, lub posiadający radę administracyjną, zarządzającą lub nadzorczą, której więcej niż połowa członków jest mianowana przez państwo, władze regionalne lub lokalne),
- projekty sieciowe: jednostki publiczne lub im równoważne,
- regionalne przedsięwzięcia ramowe: Regionalne jednostki publiczne lub jednostki im równoważne (+ partnerzy prywatni - na poziomie podprojektów).
- w każdym z projektów muszą brać udział partnerzy z co najmniej trzech krajów członkowskich lub kandydujących do Unii Europejskiej.

Przeznaczenie wsparcia:

- działania wspierane w ramach Celu 1 oraz 2 Funduszy Strukturalnych,
- współpraca międzyregionalna łącząca organy publiczne lub ich odpowiedniki zaangażowane w inne programy INTERREG,
- współpraca międzyregionalna w zakresie rozwoju miejskiego,
- współpraca międzyregionalna regionów zaangażowanych w trzy tematy regionalnych działań innowacyjnych na lata 2000 – 2006,
- inne tematy istotne dla współpracy międzyregionalnej.

Typowe działania w ramach Interreg III C obejmują:

- badania, analizy i studia pod przyszłe projekty, strategie, analizy porównawcze,
- szkolenia, seminaria, warsztaty,
- konferencje, wizyty studyjne, wspólne spotkania,
- działania marketingowe, informacyjne i PR,
- zarządzanie i koordynacja,
- projekty pilotażowe i pokazowe.

Wysokość wsparcia:

Dla projektów realizowanych na obszarze Celu 1 (obecnie cała Polska) wsparcie wynosi maksymalnie 75 % kosztów kwalifikowanych.

PROGRAMY W INNEJ PERSPEKTYWIE CZASOWEJ

Fundusz Inicjatyw Obywatelskich

Fundusz Inicjatyw Obywatelskich jest rządowym programem wieloletnim, przyjętym w drodze uchwały Rady Ministrów i powierzonym do realizacji ministrowi właściwemu do spraw zabezpieczenia społecznego (obecnie jest to Minister polityki społecznej).

FIO jest programem dotacyjnym adresowanym do organizacji nie nastawionych na zysk, który powstał w celu pobudzenia oraz wzmocnienia inicjatyw obywatelskich z udziałem sektora organizacji pozarządowych. Jego funkcjonowanie ma charakter komplementarny w stosunku do już istniejących rozwiązań i praktyk w tym zakresie.

Podstawowym celem FIO jest finansowe wsparcie inicjatyw obywatelskich z udziałem organizacji pozarządowych, podejmowanych na rzecz:

- wspierania działań inicjowanych przez organizacje pozarządowe w zakresie realizacji zadań publicznych, o których mowa w art. 4 ustawy o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie,
- wspierania rozwoju współpracy pomiędzy sektorem pozarządowym i publicznym,
- wspierania działań organizacji pozarządowych umożliwiających im korzystanie ze środków Unii Europejskiej,
- wspierania działań o charakterze interdyscyplinarnym w zakresie inicjatyw obywatelskich, wymagających, z obiektywnych powodów, zintegrowanej, w oparciu o kryterium sektorowo-branżowe lub terytorialne, określonej formuły aktywności organizacji pozarządowych,
- promocji dobrych praktyk, modelowych rozwiązań w zakresie funkcjonowania zasady pomocniczości, standardów współpracy, kształtowania demokratycznego ładu społecznego.

Cele FIO:

1. wspieranie działań inicjowanych przez organizacje pozarządowe w zakresie realizacji zadań publicznych,
2. wspieranie rozwoju współpracy pomiędzy sektorem pozarządowym i publicznym,
3. wspieranie działań organizacji pozarządowych umożliwiających im korzystanie ze środków Unii Europejskiej,
4. wspieranie działań o charakterze interdyscyplinarnym w zakresie inicjatyw obywatelskich.

Obszary wsparcia:

Finansowane będą projekty dotyczące obszarów:

- zabezpieczenia społecznego,
- integracji i aktywizacji społecznej,
- praw i wolności człowieka i obywatela,
- nauki, kultury, edukacji i wychowania,
- bezpieczeństwa publicznego i obrony narodowej.

Uwaga: finansowane będą wyłącznie projekty mieszczące się w ramach statutowej działalności nieodpłatnej lub odpłatnej.

Wymagany pieniężny wkład własny:

- przy projektach składanych na Cel 1,2 i 4 wynosi 10% wartości projektu,
- przy projektach składanych na Cel 3 wynosi 75% wkładu własnego wymaganego przy danym projekcie finansowanym ze środków europejskich.

Termin składania ofert jest ustalany corocznie. Są to krajowe środki publiczne.

Fundusz Grantów dla organizacji pozarządowych Mechanizmu Finansowego EOG oraz Norweskiego Mechanizmu Finansowego, Priorytet II - *Ochrona środowiska i zrównoważony rozwój*

Okres działania 2006 – 2009. Poziom dofinansowania wynosi 90 %, nie więcej niż 250.000 euro. Uprawnione do ubiegania się o wsparcie są organizacje pozarządowe o celach statutowych pokrywających się z celami priorytetu. Granty przyznawać będzie nie wyłoniona jeszcze organizacja.

1. Edukacja ekologiczna - przyjazne środowisku wzorce konsumpcji (informacja konsumencka, promocja rolnictwa ekologicznego, itp.), używanie przyjaznych środowisku środków transportu, wyciszanie ruchu drogowego w miastach, turystyka ekologiczna, rozwój przedsiębiorczości przyjaznej środowisku, zmiany klimatu, ochrona przyrody, ochrona źródeł energii, zapobieganie wytwarzaniu zanieczyszczeń, recykling, ułatwianie dialogu wielu interesariuszy na temat środowiska i zrównoważonego rozwoju, zdrowe style życia.
2. Ochrona dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego - tworzenie wsparcia publicznego dla ochrony dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego, zarządzanie ziemią, promocja roli gospodarczej parków narodowych i obszarów chronionych, rozwiązywanie konfliktów, rozwój eko-turystyki.
3. Monitoring i rzecznictwo: projekty odnoszące się do zaangażowania organizacji pozarządowych i ułatwiania im wdrażania prawa środowiskowego, np. habitatów dzikiego ptactwa i dyrektyw unijnych dotyczących regulacji wodnych, projekty związane z polskimi i unijnymi celami środowiskowymi, zasadami i zobowiązaniami międzynarodowymi w tym z Konwencją o Bioróżnorodności, Agendą 21, Protokół z Kioto, Johaneshbourskim Planem Działania, czy Konwencją z Arhus.
4. Współpraca z organizacjami pozarządowymi w krajach EOG: tworzenie sieci organizacji z wiedzą i doświadczeniem dotyczącym tego obszaru priorytetowego (wymiana najlepszych praktyk, rozwijanie kontaktów pomiędzy organizacjami pozarządowymi, wspólne seminaria, spotkania, partnerstwa, wydarzenia).

OKRES PROGRAMOWANIA 2007 – 2013

Z konieczności poniższe dane mają charakter bardziej skrótowy i orientacyjny i wskazują jedynie kierunek, z którego można spodziewać się wsparcia. Są one na takim poziomie ogólności, na jakim są dostępne dane na ich temat w chwili obecnej. Wszystkie z przedstawionych poniżej programów są dopiero na etapie konsultacji społecznych i mogą ulec zmianie.

Program Współpracy Przygranicznej Polska - Słowacja

Program ten będzie odpowiednikiem funkcjonującego obecnie w ramach Interregu IIIA programu o tej samej nazwie.

Ogólnym jego celem jest wspieranie zintegrowanego i zrównoważonego rozwoju w sferze gospodarczej, społecznej i kulturalnej zmierzające do zwiększenia konkurencyjności obszarów przygranicznych oraz poprawy jakości życia mieszkańców. Działania realizowane w ramach tych programów będą się skupiać wokół następujących priorytetów:

Priorytet nr 1 – Rozwój gospodarczy i współpraca

Priorytet obejmuje działania związane ze stymulowaniem przedsiębiorczości, rozwojem MŚP, wspieraniem wymiany handlowej, poprawą sytuacji na rynku pracy. W jego ramach wsparcie otrzymują przedsięwzięcia służące stabilizacji i restrukturyzacji obszarów wiejskich oraz rozwiązywaniu problemów miast. W obszarach atrakcyjnych pod względem turystycznym szczególną uwagę należy zwrócić na wykorzystywanie tych walorów dla rozwoju gospodarczego. Priorytet obejmuje ponadto działania związane ze wspieraniem kultury oraz współpracę w dziedzinie nauki, technologii innowacyjnych, edukacji, zdrowia i bezpieczeństwa obywateli.

Priorytet nr 2 – Rozwój infrastruktury

Priorytet obejmuje działania służące poprawie dostępności komunikacyjnej i transportowej obszarów przygranicznych, ułatwieniu dostępu do usług i sieci komunikacyjnych oraz informatycznych, a także wspólnemu zarządzaniu odpadami, zasobami wodnymi i energetycznymi. Przewiduje się realizację zadań związanych z poprawą logistyki, stanu infrastruktury komunikacyjnej, technicznej i komunalnej. Ponadto w jego ramach możliwe jest wspieranie projektów dotyczących problematyki morskiej.

Priorytet nr 3 – Ochrona środowiska i zarządzanie jego zasobami

Priorytet obejmuje działania na rzecz ochrony środowiska naturalnego i kulturowego, w tym przedsięwzięcia służące ochronie przed klęskami żywiołowymi i katastrofami ekologicznymi. Szczegóły programu ustalone zostaną w ramach negocjacji z partnerem słowackim oraz podmiotami regionalnymi bezpośrednio zaangażowanymi w programowanie, a następnie realizację programów. Należy przypuszczać, że podobnie jak dotychczas działania związane z turystyką umożliwiające przede wszystkim budowę i rozwój małej infrastruktury turystycznej (szlaki) oraz okołoturystycznej (np. drogi) znajdują się w działaniu w ramach priorytetu 1.

Program Operacyjny Rozwoju Obszarów Wiejskich

Oś 3 - Działanie 2 – Wspieranie przedsięwzięć związanych z turystyką

Celem działania jest dywersyfikacja działalności rolniczej w kierunku działalności pozarolniczej. Wsparcie obejmuje:

- małą infrastrukturę, taką jak centra informacji oraz oznaczenie atrakcji turystycznych,
- infrastrukturę rekreacyjną, oferującą dostęp do obszarów naturalnych i bazy noclegowej,
- rozwinięcie i wprowadzenie na rynek produktów turystycznych związanych z turystyką na terenach wiejskich,
- przygotowanie i rozpowszechnianie informacji o żywności wytwarzanej tradycyjnymi metodami.

Beneficjenci: osoby fizyczne, prawne (w szczególności: jednostki samorządu terytorialnego, organizacje pozarządowe), jednostki nie posiadające osobowości prawnej.

Oś 3 - Działanie 4 – Odnowa i rozwój wsi

Celem działania jest poprawa jakości życia na obszarach wiejskich.

Wsparcie obejmuje badania i inwestycje związane z programem podniesienia jakości życia na obszarach wiejskich lub programem rozwoju obszarów wiejskich, a beneficjenci to miejscowości gmin wiejskich i wiejskich części gmin miejsko-wiejskich.

Oś 3 - Działanie 6 – Szkolenie i informacja

Celem działania jest rozwój przedsiębiorczości na obszarach wiejskich.

Wsparcie obejmuje szkolenia i informacje dla podmiotów gospodarczych działających na obszarach wiejskich. Skorzystać z niego mogą osoby fizyczne, prawne oraz nie posiadające osobowości prawnej.

Oś 4 - LEADER – wzmacnianie inicjatywy oddolnej

Cel działania to wzmocnienie spójności terytorialnej oraz synergii pomiędzy działaniami ukierunkowanymi na szeroko rozumianą gospodarkę i ludność wiejską. Szersze wdrożenie inicjatywy LEADER w głównym nurcie programowania rozwoju obszarów wiejskich

Wsparcie przyznane z tytułu priorytetu rozwoju inicjatywy LEADER przeznaczone jest na:

- a) wdrożenie strategii rozwoju lokalnego poprzez inicjatywę LEADER w celu realizacji,
- b) celów jednego lub więcej priorytetów rozwoju zdefiniowanych w PO ROW,
- c) wdrożenie projektów współpracy obejmujących cele wybrane zgodnie z treścią punktu (a),
- d) prowadzenie lokalnych grup działania, zdobywanie kwalifikacji i aktywizacja danego obszaru.

Wdrażanie strategii lokalnych:

1. W przypadku wsparcia, operacje wykonywane w ramach strategii muszą spełniać cele, jakie dla każdego z priorytetów stawia rozporządzenie Rady, dotyczące rozwoju obszarów wiejskich.
2. Jeśli planowane działania, objęte strategią lokalną, odpowiadają działaniom zdefiniowanym w rozporządzeniu dla każdej osi priorytetowej, stosuje się warunki zgodnie z przepisami sekcji 1-3 rozdziału rozporządzenia.

Program Operacyjny – Środowisko, Priorytet operacyjny nr 6 – Ochrona przyrody i kształtowanie postaw ekologicznych

Głównym celem priorytetu jest zahamowanie strat różnorodności biologicznej na wszystkich poziomach jej organizacji, a więc różnorodności wewnątrzgatunkowej (genetycznej), międzygatunkowej i ponadgatunkowej (ekosystemów i krajobrazów), jak również rozwój i wzmacnianie systemu obszarów chronionych, w tym sieci ekologicznej NATURA 2000, a także podnoszenie świadomości ekologicznej społeczeństwa. W wyniku realizacji priorytetu wsparte zostaną działania o charakterze ochronnym nakierowane na takie elementy środowiska naturalnego człowieka jak fauna, flora czy krajobraz. W rezultacie zachowane powinny zostać wybitne walory krajobrazowe i przyrodnicze Polski oraz stworzone zostaną warunki do rozwoju edukacji ekologicznej.

Program Operacyjny Zatrudnienie i Integracja Społeczna

Działanie 3.1 Rozwój jakości zasobów ludzkich i potencjału adaptacyjnego przedsiębiorstw

Celem działania jest wsparcie dla przedsiębiorstw, w tym w szczególności mikro, małych i średnich przedsiębiorstw, w zakresie poprawy ich adaptacyjności, umiejętności zarządzania zmianami gospodarczymi poprzez rozwój zasobów ludzkich. Działanie służy również budowie rozwiązań systemowych i struktur wspomagających przedsiębiorstwa w rozwoju adaptacyjności i doskonaleniu kadr wraz z poprawą jakości i efektywności funkcjonowania istniejących struktur wsparcia. Działanie obejmuje także podniesienie poziomu bezpieczeństwa i higieny pracy oraz stworzenie przyjaznych warunków w środowisku pracy.

W trybie wdrażania centralnego przewiduje się realizację projektów systemowych oraz programów szkoleń zamkniętych opartych na indywidualnych strategiach rozwoju firm, jak również ogólnopolski program kształcenia ustawicznego dla pracowników przedsiębiorstw

z wykorzystaniem indywidualnych bonów szkoleniowych. Ponadto, realizowane będzie wsparcie na rzecz przedsiębiorstw, związków zawodowych oraz organizacji przedsiębiorców, na przeprowadzanie programów w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy, zarządzania jakością i praw pracowniczych.

Na poziomie regionalnym wdrażane będą projekty szkoleniowe adresowane do mikro, małych i średnich przedsiębiorstw mające charakter szkoleń otwartych, które współfinansowane będą ze środków pochodzących z funduszy szkoleniowych indywidualnych przedsiębiorstw.

Program Operacyjny Społeczeństwo Obywatelskie

Działanie 1.2 Aktywizacja obywateli w sprawach publicznych

Celem działania jest zwiększenie aktywności obywateli w sprawach publicznych.

Działanie koncentruje się na:

- wzmocnieniu instytucji i form demokracji na poziomie lokalnym, z uwzględnieniem instrumentów monitoringu działań władz i instytucji publicznych oraz innych podmiotów istotnie wpływających na życie społeczności lokalnych,
- wspieraniu inicjatyw lokalnych, jako formy skutecznego rozwiązywania problemów lokalnych, aktywizacja wspólnot na rzecz uczestnictwa w życiu publicznym, z udziałem niezależnych mediów lokalnych,
- tworzeniu warunków dla prowadzenia akcji promocyjnych i kampanii informacyjnych,
- wspieraniu samopomocowych form rozwiązywania problemów społecznych.

Projekty będą wdrażane centralnie.

Typy projektów:

- upowszechnianie różnorodnych formy demokracji pośredniej, bezpośredniej i deliberatywnej poprzez organizowanie debat, wieców, referendów, publicznych przesłuchań, akcji edukacyjnych i promocyjnych),
- wyznaczenie wskaźników monitorowania, wsparcie rozwoju merytorycznego i organizacyjnego instytucji społecznej kontroli, stworzenie sieci współpracy i wymiany informacji w celu zapewnienia właściwego funkcjonowania systemu monitorowania działań władz i instytucji publicznych oraz innych podmiotów istotnie wpływających na życie społeczności lokalnych,
- wykorzystanie nowoczesnych technologii do wspierania partnerstwa oraz partycypacji obywatelskiej poprzez wsparcie techniczne, akcje informacyjne i promocyjne, programy specjalne,
- pobudzanie aktywności i zaangażowania członków różnych typów wspólnot poprzez wsparcie merytoryczno-organizacyjne lokalnych inicjatyw obywatelskich, szkolenia, warsztaty edukacyjno – wychowawcze, kampanie promocyjne i informacyjne,
- profesjonalizacja niezależnych lokalnych mediów poprzez udzielanie wsparcia technicznego, organizacyjnego, inwestowanie w ludzi tworzących lokalne media – szkolenia, warsztaty,
- zwiększanie partycypacji społecznej w podejmowaniu decyzji poprzez inicjowanie lokalnych debat publicznych, wsparcie merytoryczne i organizacyjne lokalnych inicjatyw obywatelskich mających na celu zwiększenie partycypacji społecznej, praktykowanie partycypacyjnych metod tworzenia lokalnych polityk np. strategii

rozwiązywania problemów społecznych czy lokalnych programów współpracy z organizacjami,

- promowanie inicjatyw kulturalnych, jako czynnika budowy tożsamości lokalnej i regionalnej poprzez organizację koncertów, festynów, występy lokalnych zespołów, promocje książek).

Beneficjenci końcowi:

- organizacje pozarządowe i podmioty zrównane z organizacjami pozarządowymi w rozumieniu ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 roku o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie (Dz. U. 2003 Nr 96, poz. 873 z późn. zm.),
- jednostki samorządu terytorialnego,
- media lokalne,
- jednostki naukowe,
- ośrodki i instytucje badawcze,
- instytucje szkoleniowe,
- różnego typu wspólnoty,
- instytucje kulturalne.

Regionalny Program Operacyjny (RPO) dla Województwa Śląskiego na lata 2007 -2013

Priorytet, który będzie obejmował działania z zakresu stymulowania wzrostu inwestycji w przedsiębiorstwach i wzmocnienia potencjału innowacyjnego w swoim zakresie będzie przewidywał rozwój turystyki, w tym rozwój i modernizacji infrastruktury noclegowej, gastronomicznej i innej infrastruktury turystycznej (w tym obiektów o znaczeniu sportowo-rekreacyjnym), opracowania programów rozwoju oraz promocji regionalnych i lokalnych produktów turystycznych, tworzenia systemów i centrów informacji turystycznej, rozwój usług i kadr związanych z turystyką a także wzmocnienie potencjału inwestycyjnego MSP (inwestycje, dotacje dla tworzenia nowych miejsc pracy, tworzenie i rozwijanie powiązań kooperacyjnych, dotacje dla start-up'ów).

ZAŁĄCZNIKI

ZALĄCZNIK NR 1
INSTRUKCJA ZNAKOWANIA SZLAKÓW TURYSTYCZNYCH PTTK

Poniższą część dokumentu stanowią wybrane fragmenty "Instrukcji znakowania szlaków turystycznych PTTK"²¹.

I. Wstęp.

Od początku zorganizowanych form turystyki znakowaniem i konserwacją szlaków turystycznych zajmowały się stowarzyszenia turystyczne. Pierwsze szlaki turystyczne na ziemiach polskich wyznakowało w 1887 roku Towarzystwo Tatrzańskie, następnie prace te kontynuowało Polskie Towarzystwo Tatrzańskie i Polskie Towarzystwo Krajoznawcze, a od roku 1950 prowadzi Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze poprzez wyspecjalizowane komisje.

Udostępnienie najszerszemu ogółowi społeczeństwa turystycznie atrakcyjnych terenów jest jednym z naczelných zadań PTTK. Cel ten osiąga Towarzystwo przez utrzymanie sieci znakowanych szlaków turystycznych. Niniejsza instrukcja zawiera ogólne zasady projektowania, wykonania i utrzymania szlaków turystycznych.

II. Zagadnienia prawne.

1. Lądowe i wodne szlaki turystyczne Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze wykonuje na podstawie przepisów ustawy z dnia 18 stycznia 1996 r. o KULTURZE FIZYCZNEJ (Dz. U. nr 25 z 1996 roku, poz. 113) i wynikającymi z niej rozporządzeniami.
2. Szlaki turystyczne podlegają ochronie prawnej na podstawie ustawy z dnia 20 maja 1971 roku - KODEKS WYKROCZEŃ (Dz. U. nr 12 z 1971 roku, poz. 114) którego art. 85 § 2 i § 3 stanowią, iż: "Karze aresztu, ograniczenia wolności albo grzywny podlega, kto samowolnie niszczy, uszkadza, usuwa lub ustawia znak turystyczny", a także: "W razie popełnienia wykroczenia określonego w § 2 może orzec obowiązek zapłaty równowartości zniszczonego lub uszkodzonego przedmiotu, albo obowiązek przywrócenia do stanu poprzedniego".
3. Oznakowania szlaków - tras rowerowych na drogach publicznych odbywa się za zgodą i wiedzą Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej, zgodnie z pismem Departamentu Ruchu Drogowego TD-4k-801-26/96 z dnia 3 marca 1996 roku.

III. Rodzaje szlaków.

1. Za szlaki turystyczne w rozumieniu niniejszej instrukcji należy uznać trasy, których przebieg został oznaczony w terenie zgodnie z niniejszą instrukcją. Lądowe szlaki turystyczne prowadzone są zazwyczaj istniejącymi w terenie: ścieżkami i drogami. Wodne szlaki turystyczne wykorzystują istniejące cieki i akweny.
2. Szlaki powinny umożliwiać dotarcie do najciekawszych punktów topograficznych i obiektów krajoznawczych: widokowych, przyrodniczych, architektonicznych i archeologicznych.

²¹ Cytowane ze strony: <http://www.pttk.pl/aktywna/znaki.php>

3. Szlaki dzielą się na: piesze (górskie i nizinne), narciarskie, rowerowe (nie są tożsame z "drogami rowerowymi" w pojęciu "Prawo o ruchu drogowym"), konne i wodne. Ponadto wyróżnia się: piesze szlaki spacerowe, szlaki dojściowe i ścieżki dydaktyczne (naukowe).
4. Szlaki narciarskie dzieli się na:
 - a) szlaki podejściowe, prowadzące z dolin do schronisk górskich, na przełęcze i szczyty, a ich przebieg pokrywa się najczęściej ze szlakami pieszymi góorskimi;
 - b) szlaki grzbietowe, przebiegające wspólnie z pieszymi szlakami góorskimi, przy czym w miejscach dla narciarzy trudnych lub niebezpiecznych (np. w terenach zalesionych, wąwozach itp.) wykonuje się narciarskie warianty ich przebiegu;
 - c) nartostrady jednokierunkowe (zjazdowe).
5. Rozgraniczenie szlaków uznanych za górskie od szlaków nizinnych tworzy linia wynikająca z uzgodnień pomiędzy Komisją Turystyki Górskiej, a Komisją Turystyki Pieszej ZG PTTK.

IV. Organizacja prac znakarskich.

1. Koordynacją wszystkich prac związanych z siecią szlaków zajmują się komisje ZG PTTK:
 - a) Komisja Turystyki Górskiej,
 - b) Komisja Turystyki Pieszej,
 - c) Komisja Turystyki Narciarskiej,
 - d) Komisja Turystyki Kolarskiej,
 - e) Komisja Turystyki Jeździeckiej,
 - f) Komisja Turystyki Kajakowej.
2. W szczególności do zakresu tych komisji należy:
 - a) opracowywanie sieci szlaków turystycznych oraz związanego z nim zagospodarowania dla potrzeb turystyki kwalifikowanej;
 - b) przygotowanie planów prac znakarskich;
 - c) przygotowanie nowych szlaków w tym uzgodnień ich przebiegów;
 - d) decydowania o wszelkich zmianach w sieci szlaków;
 - e) prowadzenie dokumentacji szlaków;
 - f) nadawanie oznaczeń kodowych szlakom w ich centralnym rejestrze oraz rozpatrywanie wniosków o nadawanie nazw i imion szlakom;
 - g) zatwierdzanie planów i sprawozdań z realizacji prac znakarskich;
 - h) rozdział funduszy na prace znakarskie;
 - i) nadawanie uprawnień znakarza, prowadzenie ewidencji znakarzy oraz organizowanie lub nadzorowanie szkoleń znakarzy.
3. Do wykonywania prac znakarskich Zarząd Główny PTTK uchwałą nr 66/XIII/94 z dnia 10 grudnia 1994 roku powołał znakarzy, członków kadry programowej Towarzystwa, działających na podstawie odrębnego regulaminu.
4. Podstawową jednostką prowadzącą prace znakarskie jest grupa znakarska (podkomisja ds. szlaków). Grupy znakarskie (podkomisje ds. szlaków) działają na określonym terenie przy oddziałach, strukturach regionalnych lub niezależnie z upoważnienia właściwej komisji ZG PTTK.

5. Prace znakarskie wykonuje przynajmniej dwuosobowy zespół znakarzy, przy czym co najmniej jedna osoba musi posiadać uprawnienia znakarza. Osoba uprawniona powinna posiadać aktualną legitymację znakarza i zlecenie do prowadzenia prac znakarskich w danym terenie.
6. Zakres czynności grupy znakarzy (podkomisji ds. szlaków) obejmuje:
 - a) opiniowanie zmian w sieci szlaków;
 - b) okresowa kontrola stanu szlaków;
 - c) udział w odbiorze prac znakarskich;
 - d) rozliczanie prac znakarskich.
7. Zakres czynności zespołu znakarskiego obejmuje:
 - a) konserwację istniejących szlaków;
 - b) znakowanie nowych szlaków;
 - c) likwidację szlaków.

V. Zasady projektowania szlaków.

1. Wniosek o wyznakowanie nowego szlaku powinien być uzasadniony analizą dotyczącą:
 - a) potencjalnej atrakcyjności szlaku i przewidywanej frekwencji na nim;
 - b) dostępności szlaku (możliwość dojazdu do punktów początkowych i pośrednich środkami komunikacji zbiorowej);
 - c) stanu zagospodarowania turystycznego przyszłego szlaku;
 - d) powiązań projektowanego szlaku z istniejącą siecią szlaków.
2. Przebieg szlaku powinien być uzgodniony z:
 - a) właścicielami lub administratorami (użytkownikami) terenów przez które przebiegać będzie szlak;
 - b) władzami samorządowymi;
 - c) nadleśnictwem, dyrekcją parku krajobrazowego lub narodowego;
 - d) w terenie nadmorskim z Urzędem Morskim;
 - e) terenowym dowództwem Straży Granicznej przy szlakach prowadzonych wzdłuż granicy.
3. Dokumentację projektu nowego szlaku lub nowego wariantu istniejącego szlaku stanowią:
 - a. wniosek zawierający szczegółowy opis przebiegu szlaku z uwzględnieniem rodzaju dróg, którymi będzie prowadzony oraz uzasadnienie potrzeby jego wyznakowania;
 - b. mapa w skali 1:50 000 z naniesionym projektowanym szlakiem i istniejącymi już szlakami lub starym i nowym wariantem przebiegu modyfikowanego szlaku;
 - c. odpisy uzgodnień właścicieli terenów przez które przebiegać będzie szlak;
 - d. źródła finansowania prac.
4. Dokonywanie samowolnych zmian w sieci szlaków przed uzyskaniem akceptacji właściwej komisji ZG PTTK obciąża odpowiedzialnością i kosztami jednostkę prowadzącą prace znakarskie.
5. Nazwy lub imiona szlaków nadaje Prezydium Zarządu Głównego PTTK po uzyskaniu pozytywnej opinii właściwej komisji.

VI. Zasady prowadzenia szlaków.

1. Szlaki lądowe powinny prowadzić istniejącymi ścieżkami i drogami o nieutwardzonej nawierzchni, a gdy zachodzi konieczność zachowania ciągłości szlaku odcinek taki po drodze utwardzonej nie powinien być dłuższy niż 5 km.
2. Szlak powinien zaczynać się (kończyć) przy przystankach, stacjach komunikacji zbiorowej, w punktach węzłowych szlaków lub przy obiektach PTTK.
3. W dużych miastach i aglomeracjach szlaki powinny zaczynać się przy końcowych, a wyjątkowo pośrednich przystankach komunikacji miejskiej. W małych miejscowościach wszystkie szlaki powinny się schodzić w jednym miejscu.
4. Szlak musi:
 - przebiegać w sposób logiczny bez niepotrzebnego nakładu drogi i krążenia,
 - posiadać znaki informacyjne.
5. Szlak nie powinien:
 - prowadzić wspólnie z innym szlakiem na odcinku dłuższym niż 3 km;
 - rozwidlać się lub krzyżować ze szlakiem tego samego koloru.
6. Należy unikać równoległego przebiegu szlaków tego samego koloru w niewielkiej od siebie odległości.
7. Należy unikać prowadzenia szlaków w miejscach niebezpiecznych lub terenie zagrożonym erozją. W koniecznych wypadkach należy przewidzieć budowę zakosów lub innych zabezpieczeń ścieżki.
8. Szlaki lądowe z wyjątkiem prowadzonych przez tereny niebezpieczne powinny być dostępne w każdej porze roku.
9. Szlaki narciarskie, rowerowe i konne nie mogą być prowadzone w terenach lub po ścieżkach stwarzających zagrożenia dla turystów. Górskie szlaki narciarskie w terenach odkrytych lub niebezpiecznych mogą być prowadzone wariantami w tym samym kolorze i powinny być wyznakowane tyczkami. Drogi i ścieżki, po których dopuszcza się ruch rowerowy muszą mieć minimum 1,5 m szerokości.
10. Ścieżki spacerowe w pobliżu większych miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych powinny mieć formę zamkniętych pętli o długości nie przekraczającej 5 km.
11. Ścieżki dydaktyczne (naukowe) wykonywane są na zlecenie administracji obszarów chronionych (rezerwat, park krajobrazowy, park narodowy) lub wyznaczone w rejonie szczególnie atrakcyjnym pod względem poznawczym. Ich przebieg, treść krajoznawcza i naukowa ustalane są i finansowane przez zlecniodawcę.

VII. Oznakowanie szlaków.

1. Wyróżnia się dwie grupy symboli stosowanych do oznakowania szlaków:
 - a) znaki określające przebieg szlaku;
 - b) znaki informacyjne i ostrzegawcze.
2. Szlaki są wykonywane w kolorach:

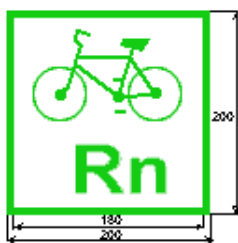
- a) piesze, dojściowe, spacerowe, rowerowe i ścieżki dydaktyczne: czerwony, niebieski, zielony, żółty i czarny;
- b) narciarskie: czerwony, niebieski, zielony i czarny.

(...)

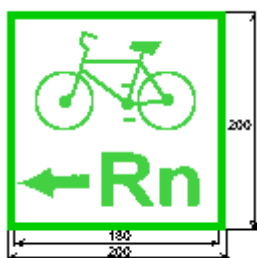
F. SZLAKI ROWEROWE

12. Szlak - trasa międzynarodowa.

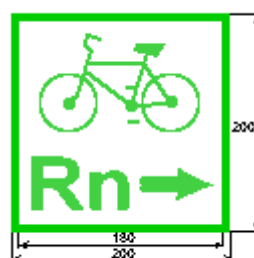
- znak podstawowy - kwadrat o boku 200 mm wykonany jako nieodblaskowy znak drogowy z metalu lub tworzywa o grubości 2-5 mm. Tło białe z zieloną obwódką o szerokości 10 mm, w górnej części znaku w kolorze zielonym symbol-wizerunek roweru, poniżej w kolorze zielonym litera "R" i cyfra określająca nr szlaku - rys. 44;



Rys. 44



Rys. 45

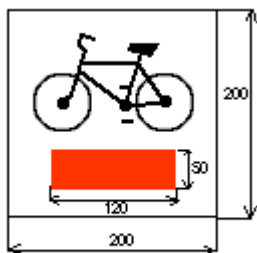


- znak zmiany kierunku szlaku-trasy - kwadrat o boku 200 mm wykonany jako nieodblaskowy znak drogowy z metalu lub tworzywa o grubości 2-5 mm. Tło białe z zieloną obwódką o szerokości 10 mm, w górnej części znaku w kolorze zielonym symbol-wizerunek roweru, poniżej w kolorze zielonym litera "R", cyfra określająca nr szlaku i strzałka - rys. 45.

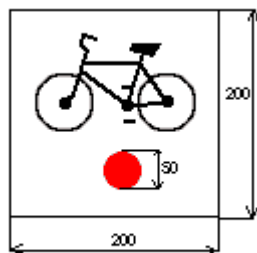
13. Szlak - trasa krajowa.

a) znak podstawowy

- na drogach publicznych: kwadrat o boku 200 mm wykonany jako nieodblaskowy znak drogowy z metalu lub tworzywa o grubości 2-5 mm. Tło białe, w górnej części znaku w kolorze czarnym symbol-wizerunek roweru, poniżej prostokąt o wymiarach 50 x 120 mm w kolorze szlaku - rys. 46;
- poza drogami publicznymi: kwadrat o boku 200 mm naklejany lub malowany. Tło białe, w górnej części znaku w kolorze czarnym symbol-wizerunek roweru, poniżej prostokąt o wymiarach 50 x 120 mm w kolorze szlaku - rys. 46;



Rys. 46

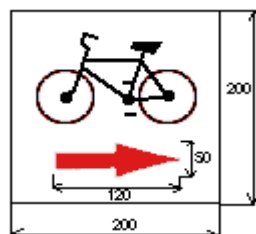
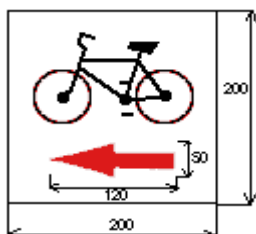


Rys. 47

b) znak początku (końca) szlaku-trasy: kwadrat o boku 200 mm wykonany jako nieodblaskowy znak drogowy z metalu lub tworzywa o grubości 2-5 mm. Tło białe, w górnej części znaku w kolorze czarnym symbol-wizerunek roweru, poniżej koło o średnicy 50 mm w kolorze szlaku - rys. 47;

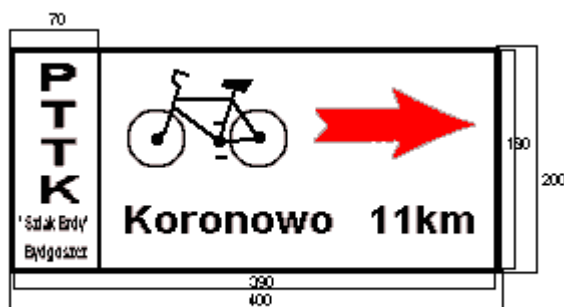
c) znak zmiany kierunku przebiegu szlaku-trasy:

- na drogach publicznych: kwadrat o boku 200 mm wykonany jako nieodblaskowy znak drogowy z metalu lub tworzywa o grubości 2-5 mm. Tło białe, w górnej części znaku w kolorze czarnym symbol-wizerunek roweru, poniżej strzałka o wymiarach 50 x 120 mm w kolorze szlaku - rys. 48;
- poza drogami publicznymi: kwadrat o boku 200 mm naklejany lub malowany. Tło białe, w górnej części znaku w kolorze czarnym symbol-wizerunek roweru, poniżej strzałka o wymiarach 50 x 120 mm w kolorze szlaku - rys. 48.

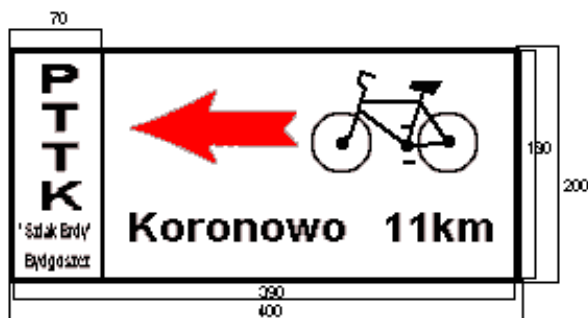


Rys. 48

14. Tablica informacyjna - drogowskaz o wymiarach 200 x 400 mm wykonana z metalu lub tworzywa jako nieodblaskowy znak drogowy o grubości 2-5 mm. Na białym tle z lewej strony pionowo w kolorze czarnym napis "PTTK" i nazwa oddziału znakującego, u góry z prawej strony symbol-wizerunek roweru i obok strzałka w kolorze szlaku, poniżej nazwa miejscowości i odległość. Na odwrocie numer ewidencyjny drogowskazu z kartoteki szlaków - rys 49.



Rys. 49a



Rys. 49b

15. Szlak pieszy lub jego odcinek, który jest przejezdny dla rowerzystów może być oznakowany drogowskazem jak na rys. 50. Uwaga: symbol-wizerunek roweru musi być zgodny z wizerunkiem umieszczonym na znaku drogowym "B-9"



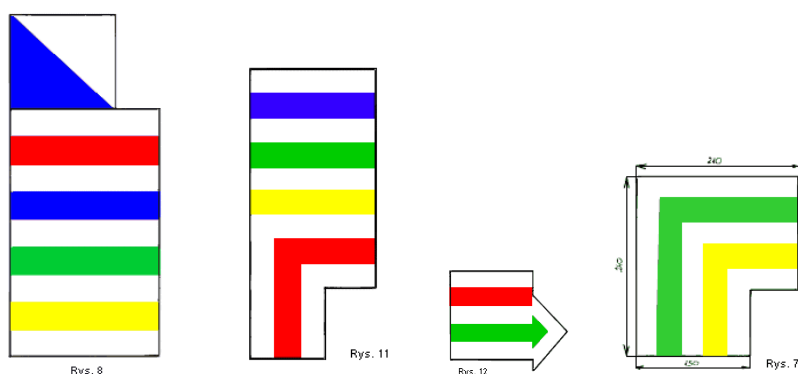
Rys. 50

(...)

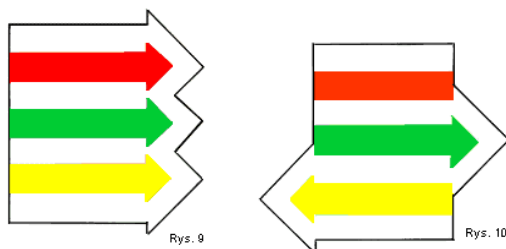
VIII. Zasady umieszczania znaków.

1. Znak szlaku ma za zadanie wskazać turyście właściwy kierunek wędrowki, potwierdzić słuszność wyboru drogi, upewnić o prawidłowej trasie wędrowki.
2. Szlak musi być tak wyznakowany, aby umożliwiał wędrowanie w obu kierunkach.
3. Znak nie powinien być umieszczany równolegle do osi ścieżki, drogi.
4. Znaki powinny być umieszczane w widocznym miejscu, najlepiej na wysokości oczu wędrującego (1,7-2,0 m od ziemi) na kontrastowym tle.
5. Znak początku (końca) jest pierwszym i ostatnim znakiem szlaku poza szlakami dojściowymi, spacerowymi i ścieżkami dydaktycznymi, Umieszcza się go bezpośrednio przed pierwszym i za ostatnim znakiem podstawowym - rys 1 i 2.
6. Na odcinkach szlaku bez skrzyżowań i rozwidleń znaki można umieszczać w odległości nie większej jak 200 m jeden od drugiego.

7. Przejście szlaku przez skrzyżowania i rozwidlenia dróg powinno być tak oznakowane, aby znaki były widoczne dla obu kierunków wędrowania.
8. Znak skrętu jest umieszczany przed miejscem zmiany kierunku szlaku.
9. Strzałka jest umieszczana za miejscem zmiany kierunku szlaku.
10. Znak skrętu i strzałki mogą być stosowane zamiennie w zależności od sytuacji i możliwości ich umieszczenia w terenie.
11. Na wspólnym odcinku przebiegu dwóch i więcej szlaków znaki należy zblokować tak, aby paski koloru szlaku były oddzielone pojedynczymi paskami białymi - rys 7, 8, 9, 10, 11 i 12. W znaku zblokowanym kolory umieszcza się od góry w następującej kolejności: czerwony, niebieski, zielony, żółty, czarny.
12. Na wspólnym przebiegu szlaku pieszego i ścieżki spacerowej znak zblokowany składa się ze znaku ścieżki spacerowej i pod nim znaku szlaku - rys. 8.



13. Na wspólnym przebiegu kilku szlaków przy skrócie jednego szlaku stosuje się wyłącznie znak zblokowany przedstawiony jak na rys. 11 i 12.
14. Przy zblokowaniu dwu znaków skrętu, znak zewnętrzny posiada wymiary 180 x 150 mm - rys. 7.
15. Przy skrócie kilku szlaków stosuje się wyłącznie strzałki - rys. 9 i 10.



16. W przypadku umieszczania znaku na jasnym tle, cały znak należy obwieść szarym paskiem o szerokości od 10 do 30 mm.
17. Na cienkich drzewach, tyczkach znak wykonuje się w postaci obrączki.

18. Przy szlaku biegnącym przez tereny otwarte, gdzie obiekty, na których można umieścić znak są oddalone do 50 m dopuszcza się umieszczanie znaków na tych obiektach.
19. Znak sygnalizujący skręt szlaku-trasy rowerowej umieszcza się po prawej stronie drogi w odległości 30 - 100 m przed miejscem skrętu szlaku.
20. Znaki drogowe służące do oznakowania szlaków-tras rowerowych biegnących drogami publicznymi umieszcza się po prawej stronie drogi na typowych do tego celu konstrukcjach metalowych zgodnie z zasadami zawartymi w przepisach o znakach i sygnałach na drogach stanowiących załącznik do "Prawo o ruchu drogowym", Za zgodą zarządcy drogi znaki szlaków-tras można montować na istniejących konstrukcjach pod istniejącymi konwencjonalnymi znakami drogowymi zgodnie z pismem Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych - znak GDDP-1.4b-409/75/96 z dnia 2.12.1996.
21. Tablice z siecią szlaków i drogowskazy powinny być ustawiane na początku (końcu) szlaku, węzłach szlaków, przy obiektach PTTK - w miejscach uzasadnionych dużym ruchem turystycznym.

IX. Technika znakowania.

1. Znaki i urządzenia informacyjne składające się na oznakowanie szlaku muszą mieć estetyczny wygląd i być zgodne z niniejszą instrukcją.
2. Zaleca się wykonanie znaków poprzez: malowanie za pomocą szablonów, naklejanie gotowych elementów lub wykonanie w innej technologii.
3. Znak należy malować lub naklejać na odpowiednio przygotowanym podłożu.
4. Likwidowane znaki lub ich części należy: zamalować szarą farbą, lub usunąć ośnikiem.
5. Do wyrównania powierzchni pod znak służy: ośnik, siekierka, nóż, a do czyszczenia podłoża z porostów i pyłu druciana szczotka.
6. Unikać należy umieszczania znaków na uszkodzonych lub martwych (suchych) drzewach.
7. Nie wolno malować znaków na słupach wysokiego napięcia.
8. Umieszczając znaki wśród drzew i krzewów należy pamiętać, że gałęzie obciążone liśćmi i okiścią śnieżną mogą zasłonić znak. W razie potrzeby należy przyciąć gałęzie.
9. Znaki również mogą być zasłonięte przez chwasty, krzaki i samosiejki, które powinny być wycięte w czasie malowania szlaku.
10. Dostosowanie szlaku pieszego dla narciarzy polega na:
 - a) wyrównaniu nawierzchni szlaku poprzez usunięcie kamieni, pni, korzeni;
 - b) wykonaniu urządzeń odwadniających;
 - c) obcięciu gałęzi, które pod ciężarem śniegu mogą zasłonić szlak;
 - d) wytyczeniu tzw. wariantów narciarskich szlaku pieszego, omijając zbyt wąskie i strome odcinki szlaku pieszego. Wykonanie wariantu narciarskiego wymaga często wylesień i robót ziemnych, które należy uzgodnić z odpowiednimi instytucjami i właścicielami terenów.

11. W celu zwiększenia bezpieczeństwa turystów narciarzy stosuje się następujące szerokości tras zależnie od spadku stoku:
- przy spadku do 10° - około 6 m,
 - przy spadku do 15° - około 10 m,
 - przy spadku do 25° - powyżej 12 m.
- Spadek nartostrady nie powinien przekraczać 25°. Przy spadku ponad 15°, szerokość nartostrady na łukach powinna być poszerzona o 6 - 10 m.

X. Konserwacja i odnowienia szlaków.

1. Utrzymanie szlaków dzielimy na konserwację bieżącą i odnowienia, przy czym;
 - a) konserwacja bieżąca obejmuje usunięcie powstałych na szlaku szkód i powinna być przeprowadzona co roku przed sezonem, a w przypadku wystąpienia dużych zniszczeń doraźnie;
 - b) odnowienie szlaku obejmuje odtworzenie wszystkich znaków, weryfikację ich prawidłowego położenia, ewentualnie wykonanie zmian w przebiegu szlaku (przełożenie) zatwierdzonych uprzednio przez odpowiednią komisję ZG PTTK, a także ewentualną wymianę urządzeń informacyjnych.
2. Planowane odnowienie szlaku odbywa się co trzy lata, a w przypadku dobrego stanu rzadziej.
3. Odnowienie szlaku powinno być prowadzone w kierunku przeciwnym niż poprzednie odnowienie.
4. Na wspólnym odcinku przebiegu kilku szlaków należy odnowić znaki wszystkich szlaków.
5. Przy odnowieniu szlaku należy sprawdzić, czy zostały skasowane stare znaki np. na przełożonym odcinku szlaku.
6. Konserwacja szlaków narciarskich wymaga dodatkowo:
 - a) przed sezonem: uzupełnienie znakowania, podcięcie gałęzi ograniczających widoczność, oczyszczenie nawierzchni szlaku oraz urządzeń odwadniających, ustawienie tyczek, drogowskazów i znaków informacyjnych i ostrzegawczych.
 - b) po sezonie: zdjęcie tyczek i zmagazynowanie ich do następnego sezonu, wynotowanie wszelkich usterek celem usunięcia ich przed następnym sezonem.

XI. Odbiór, rozliczanie, dokumentacja szlaków.

1. Wysokość stawek na prace znakarskie ustala zarządzeniem Sekretarz Generalny ZG PTTK.
2. Prace związane z budową ścieżek i przygotowaniem terenu pod szlaki narciarskie wykonuje się na podstawie zatwierdzonego kosztorysu.
3. Zespół znakarski w zależności od warunków atmosferycznych i terenowych powinien wyznakować lub odnowić w ciągu dnia nie mniej niż 5 km szlaku.
4. Odbioru prac znakarskich dokonuje komisja w skład, której wchodzi:

- a) przedstawiciel właściwej jednostki zlecającej prace znakarskie,
- b) członek zespołu znakarskiego wykonującego prace.

Członkowie komisji odbierającej prace znakarskie muszą mieć uprawnienia znakarza. Komisje odbioru prac znakarskich powołują właściwe komisje ZG PTTK.

5. Przy odbiorze komisja przechodzi szlak w odwrotnym kierunku niż był odnawiany.
6. W razie stwierdzenia usterek wykonujący prace zespół znakarski musi bezzwłocznie je usunąć.
7. Na podstawie przedłożonych rachunków z wykonanych prac wraz z protokołami odbioru oddział (jednostka) PTTK sporządza sprawozdanie merytoryczne i finansowe podpisane przez: prezesa (urzędującego członka zarządu), skarbnika (głównego księgowego) i kierownika grupy znakarzy (podkomisji ds. szlaków) i przesyła do właściwej komisji ZG PTTK.
8. Komisje ZG PTTK wg przyjętych przez siebie zasad dokonują kontroli prac znakarskich na wyrywkowo wybranych szlakach, co jest podstawą ich rozliczenia i przekazania dotacji.
9. Ustala się następujący harmonogram planowania, wykonywania i rozliczania prac znakarskich:
 - a) plany na przyszły rok należy składać do 15 października br.;
 - b) wykonanie zasadniczych prac znakarskich pieszych, rowerowych, konnych i wodnych należy zakończyć do dnia: 31 lipca każdego roku;
 - c) wykonanie zasadniczych prac na szlakach narciarskich należy zakończyć do dnia: 30 listopada każdego roku;
 - d) rozliczenie z wykonanych prac należy przedłożyć do 30 dni po ich zakończeniu.
10. Ewidencja szlaków prowadzona jest:
 - a) pieszych górskich przez: grupy znakarskie; KTG ZG PTTK oraz Centralny Ośrodek Turystyki Górskiej;
 - b) pieszych nizinnych przez: grupy znakarskie (podkomisje ds. szlaków) w oddziałach; KTP ZG PTTK;
 - c) narciarskich przez: grupy znakarskie w oddziałach; KTN ZG PTTK oraz Centralny Ośrodek Turystyki Górskiej;
 - d) rowerowych przez: Regionalne Rady Turystyki Kolarskiej; KTKolarskiej ZG PTTK;
 - e) konnych przez: grupy znakarskie; KTJ ZG PTTK;
 - f) wodnych przez: grupy znakarskie; KTKajakowej ZG PTTK.
11. Na szczegółową dokumentację szlaków składają się:
 - a) wykaz szlaków na terenie działania jednostki znakującej;
 - b) mapa (mapy) w skali 1:50 000 z naniesionym przebiegiem szlaków;
 - c) opis przebiegu szlaku z uwzględnieniem rodzaju nawierzchni dróg i danych do ewidencji komputerowej;
 - d) kartoteka szlaku z adnotacjami o terminach odnowień i wykazem drogowskazów i tablic;
 - e) plany prac znakarskich;

f) rozliczenia prac znakarskich.

12. Wszelkie zatwierdzone zmiany przebiegu szlaków powinny być bezzwłocznie naniesione w dokumentacji szlaków w poszczególnych jednostkach PTTK.

XII. Ustalenia końcowe.

1. Interpretacji poszczególnych zapisów oraz zalecenia szczegółowe pozostają w gestii właściwych komisji ZG PTTK.
2. Traci moc instrukcja wraz z aneksem zatwierdzona uchwałą nr 41/95 Prezydium ZG PTTK z dnia 21.04.1995 r.
3. Niniejsza instrukcja obowiązuje od dnia 1 stycznia 1999 roku."

Oprócz oznakowania samego szlaku rowerowego powinny być oznaczone miejsca takie jak wjazd rowerzysty z drogi rowerowej na jezdnię, miejsce przeznaczone do przejeżdżania rowerzysty przez drogę. Służą temu odpowiednie znaki używane w kodeksie drogowym. Również należy wziąć pod uwagę oznakowanie na drodze ruchu samochodowego (gdy trasa rowerowa musi pokrywać się z trasą samochodową) wzmożonego ruchu rowerowego.



Znak A-24 **rowerzyści** ostrzega o miejscu, w którym rowerzyści wjeżdżają z drogi dla rowerów na jezdnię lub przez nią przejeżdżają.



Znak C-13 **droga dla rowerów** oznacza drogę przeznaczoną dla kierujących rowerami jednośladowymi, którzy są obowiązani do korzystania z tej drogi.



Znak C-13b **koniec drogi dla rowerów** oznacza koniec drogi przeznaczonej dla kierujących rowerami jednośladowymi.



Znak D-6a **przejazd dla rowerzystów** oznacza miejsce przeznaczone do przejeżdżania rowerzystów w poprzek drogi.



Znak D-6b **przeście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów** oznacza występujące obok siebie miejsca wskazane znakami D-6 i D-6a.

Obok znaków używanych przy wytyczeniu szlaku rowerowego autorzy dokumentu proponują również umieścić wzdłuż trasy przebiegu szlaku tablice informacyjno – edukacyjne, informujące o takich ciekawych miejscach jak:

- miejsca związane z historią Regionu,
- zabytki architektury,
- bogactwo natury.

Spowoduje to ożywienie tras turystycznych oraz promocję atrakcji turystycznych w gminach biorących udział w projekcie.

ZALĄCZNIK NR 2

PRAWNE I TECHNICZNE UWARUNKOWANIA ROZWOJU ŚLĄSKIEGO ODCINKA "WIŚLANEJ TRASY ROWEROWEJ"

WSTĘP

Zachęcenie mieszkańców do wykorzystania roweru jako środka komunikacji wymaga stworzenia sieci tras rowerowych zapewniającej odpowiedni komfort i bezpieczeństwo jazdy. Trasy powinny być dostępne dla większości mieszkańców, a dojazd od miejsca zamieszkania do jednej z tras powinien zajmować kilka minut. Szerokość drogi powinna umożliwiać swobodne mijanie się rowerzystów jadących w obu kierunkach, a także swobodne wyprzedzanie na prawie całej długości przejazdu każdego rowerzysty. Wyznaczona droga dla rowerów powinna mieć gładką nawierzchnię, bez progów w postaci krawężników przy przejazdach dla rowerzystów. Na zakrętach (a także na stromych zjazdach, które w granicach miasta praktycznie nie występują) nawierzchnia drogi dla rowerów nie powinna być śliska. Organizacja ruchu drogowego powinna w miarę możliwości zapewniać rowerzystom pierwszeństwo i maksimum bezpieczeństwa - niestety tutaj nie da się wykluczyć pomyłek uczestników ruchu drogowego, zwykłej brawury i wypadków spowodowanych zawodnością sprzętu. Parametry wyznaczonych tras rowerowych mogą tylko ograniczyć ewentualne negatywne następstwa tego typu zdarzeń. Istotnym elementem poprawy bezpieczeństwa jazdy jest przyjęcie zasady, że wyznaczona wzdłuż ulicy trasa dla rowerów powinna konsekwentnie prowadzić chodnikiem po jednej stronie jezdni, a przeniesienie kolejnego odcinka tej trasy na drugą stronę jezdni powinno ograniczać się do minimum, wybierając miejsca o dobrej widoczności lub, w których samochody jadą z ograniczoną prędkością.

Szczegółowy opis prawnych i technicznych uwarunkowań rozwoju śląskiego odcinka "Wiślanej Trasy Rowerowej" znajduje się w dokumencie pt. Audyt turystyczny "Wiślanej Trasy Rowerowej" na terenie województwa śląskiego. Z uwagi jednak na dążenie do stworzenia maksymalnie kompleksowego dokumentu oraz uwagi, które napłynęły od partnerów projektu zdecydowano się na załączenie syntezy wytycznych w ostatecznym dokumencie Strategii.

Proces tworzenia ścieżek, szlaków i dróg rowerowych w Polsce powinien być przede wszystkim zgodny z zapisami prawa, które dotyczą zagospodarowania infrastruktury, budowy dróg publicznych, znaków i sygnalizacji drogowych oraz ruchu rowerowego. Warto jednak zauważyć, iż brak jest szczegółowych przepisów dotyczących szlaków rowerowych. Istnieje także mnogość podmiotów je tworzących.

W odniesieniu do "Wiślanej Trasy Rowerowej" autorzy dokumentu proponują wykorzystanie metodologii zawartej w Programie Zielonych Szlaków – Greenways. Przewiduje się, że "Wiśłana Trasa Rowerowa" będzie na kilku odcinkach pokrywała się ze szlakiem Greenway "Kraków – Morawy – Wiedeń", ponieważ nie ma sensu oraz możliwości wytyczania przebiegów alternatywnych. Współpraca w zakresie opracowania koncepcji przebiegu oraz funkcjonowania szlaku wydaje się być niezbędną, dlatego też Polska Agencja Rozwoju Turystyki S.A. podpisała z Fundacją Partnerstwo dla Środowiska "Porozumienie o współpracy na rzecz realizacji Zielonych Szlaków – Greenways". Celem porozumienia jest uruchomienie współpracy na rzecz budowania markowych produktów ekoturystycznych w Polsce w oparciu o ideę zielonych szlaków – Greenways. Należy podkreślić, że zarówno metodologia Zielonych Szlaków – Greenways, jak i stosowana przez PART nie odbiegają od siebie w sposób zasadniczy i zakładają obudowanie "Wiślanej Trasy Rowerowej" produktem turystycznym oraz stworzenie logo wraz Systemem Identyfikacji Wizualnej.

Szczegółowe wytyczne do stworzenia "Wiślanej Trasy Rowerowej" znajdują się w "Zasadach prowadzenia tras rowerowych", opracowanych przez Klub Znakarzy Tras Turystycznych.

Część wytycznych została zaczerpnięta również z Podręcznika projektowania przyjaznej dla rowerów infrastruktury "Postaw na rower" oraz danych Polskiego Klubu Ekologicznego, który realizuje projekt "Miasta dla rowerów".

ZASADY PROWADZENIA TRAS ROWEROWYCH OPRACOWANE PRZEZ KLUB ZNAKARZY TRAS TURYSTYCZNYCH²²

1. Podstawa projektowania

- Prawo o ruchu drogowym - Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. z późniejszymi zmianami.
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- Krakowskie standardy techniczne i wykonawcze dla systemu rowerowego <http://www.rowery.org.pl/standardy.html>

2. Dla uniknięcia nieporozumień związanych ze stosowaniem różnych określeń związanych z nazwą "ścieżka rowerowa" wskazane jest podanie stosowanych definicji, nawiązujących do definicji podanych w "Krakowskich standardach technicznych i wykonawczych dla systemu rowerowego":

- zgodnie z Ustawą "Prawo o ruchu drogowym":
 - droga dla rowerów - droga lub jej część przeznaczona do ruchu rowerów jednośladowych, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi, do 2000 r. zwana też ścieżką rowerową, w innych przepisach nadal używane jest określenie "ścieżka rowerowa",
 - jezdnia - część drogi przeznaczona do ruchu pojazdów,
 - przejście dla pieszych - m.in. powierzchnia jezdni lub drogi dla rowerów przeznaczona do przechodzenia przez pieszych, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi,
 - przejazd dla rowerzystów - m.in. powierzchnia jezdni przeznaczona do przejeżdżania przez rowerzystów, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi,
 - rower - pojazd jednośladowy lub wielośladowy poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem,
- zgodnie z ustaleniami projektantów tras rowerowych:
 - trasa rowerowa - czytelny i spójny ciąg różnych rozwiązań technicznych, obejmujący drogi dla rowerów, ulice uspokojonego ruchu, strefy zamieszkania, skróty rowerowe, drogi techniczne, drogi niepubliczne (w porozumieniu z zarządcą/właścicielem takiej drogi) i inne odcinki, które mogą być bezpiecznie i wygodnie wykorzystywane przez rowerzystów. Trasa rowerowa nie musi być drogą dla rowerów w rozumieniu Ustawy "Prawo o ruchu drogowym" i wytycznych MTiGM, może natomiast obejmować odcinki takich dróg dla rowerów,
 - ulica przyjazna dla rowerów - ulica uspokojonego ruchu z ustawionymi znakami pionowymi B-33 lub B-43 dopuszczającymi prędkość jazdy 30 km/godz. (w wyjątkowych przypadkach 40 km/godz.) lub znakami D-40 "strefa zamieszkania",

²² Cytowane ze strony Klubu Znakarzy Tras Turystycznych (<http://kztt.webpark.pl/pliki/numery/013.html>)

- trasa rowerowa główna - łącząca główne obszary miasta, minimalna prędkość projektowa to 30 km/godz.,
- trasa rowerowa zbiorcza - łącząca osiedla i inne ważne punkty, minimalna prędkość projektowa to 20 km/godz., zalecana prędkość projektowa – 30 km/godz.,
- trasa rowerowa pomocnicza - łącząca pozostałe punkty, prędkość około 20 km/godz.,

Drogi rowerowe

Wydzielone drogi rowerowe to najbardziej oczywisty - ale nie jedyny - element przyjaznej dla roweru infrastruktury. Powinny w pierwszej kolejności powstawać tam, gdzie z jednej strony niemożliwe jest ograniczenie prędkości samochodów do 30 km/godz., a z drugiej - badania ruchu i analiza rozkładu podróży wskazują, że na danym odcinku już ma miejsce duży ruch rowerowy lub istnieje duży potencjał przejścia przez komunikację rowerową dużej części podróży, odbywających się obecnie innymi środkami transportu.

Wydzielone drogi rowerowe - podobnie jak wszystkie inne elementy infrastruktury rowerowej - powinny być projektowane dla prędkości rzędu 30 - 40 km/godz. Powinny umożliwiać bezpieczną i wygodną jazdę nie tylko sprawnym fizycznie rowerzystom, ale także osobom starszym, dzieciom i mniej doświadczonym rowerzystom oraz umożliwiać korzystanie z rowerów nietypowych (riksze, rowery towarowe, rowery z przyczepkami, inwalidzkie itp.).

Niedopuszczalne są ostre spadki, a promienie łuków powinny nie tylko brać pod uwagę prędkość projektową, ale i fizjologię jazdy rowerem: na przykład, ponieważ pokonując łuki, rowerzyści pochylają się, w tym miejscu droga rowerowa powinna być znacznie szersza, niż standardowe, wymagane przepisami 2,5 m dla trasy dwukierunkowej i 1,5 m dla drogi jednokierunkowej. Szczegóły techniczne, związane między innymi z wynikającymi z fizjologii rowerzysty ograniczeniami, które musi uwzględniać projektant, są przedstawione w podręczniku "Postaw na rower".

Drogi rowerowe powinny mieć dobrej jakości nawierzchnię - warunku tego nie spełnia nągminnie stosowana kostka betonowa, która bardzo szybko staje się nierówna i tworzą się na niej kałuże, a przede wszystkim stawia znacznie większe opory toczenia, niż asfalt. Bardzo ważną sprawą jest skrajnia drogi rowerowej - jest ona inna niż chodnika dla pieszych! Droga rowerowa wymaga na przykład przycinania gałęzi wiszących już na wysokości 2,5 m czy mocowania znaków drogowych, sztyldów itp. powyżej tego poziomu.

Szerokość drogi dla rowerów

Zgodnie z "Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie" drogi dla rowerów powinny mieć następującą szerokość:

- 1,5 m - gdy jest ona jednokierunkowa, zarówno na chodniku, jak i na jezdni (pas ruchu dla rowerów),
- 2,0 m - gdy jest ona dwukierunkowa,
- 2,5 m - gdy ze ścieżki jednokierunkowej mogą korzystać piesi,
- ustalaną indywidualnie w pozostałych przypadkach.

W nielicznych przypadkach szerokość chodnika przekracza szerokość 4,0 m, co umożliwia wydzielenie jego części z przeznaczeniem na drogę dla rowerów. Dzielenie chodników węższych niż 3,5 m na pasy ruchu dla pieszych i rowerzystów stwarza fikcję, niemożliwą do spełnienia przez dużą część użytkowników przy mijaniu się na "swojej" części

chodnika. Podział ten można zaproponować w rejonie skrzyżowań w celu naprowadzenia rowerzystów na właściwy kierunek dalszej jazdy i wzmożenia ich uwagi (także uwagi pieszych) ułatwiającej wykonanie odpowiednich manewrów. Ponieważ większość projektowanych tras rowerowych jest dwukierunkowa i równocześnie nie można wykluczyć użytkowania chodników przez pieszych, jako normę należy przyjąć ciąg pieszo-rowerowy szerokości 3,0 m.

W przypadku istniejących dróg proponuje się następujące rozwiązania:

- w przypadku chodnika szerokości około 2,0 m o znikomym ruchu pieszym - dopuszczenie do użytkowania go jako ciągu pieszo-rowerowego na stałe lub do czasu jego poszerzenia, rozwiązanie to dotyczy wielu odcinków istniejących chodników,
- w przypadku chodnika szerokości około 1,5 m o znikomym ruchu pieszym - dopuszczenie do użytkowania go jako ciągu pieszo-rowerowego z jednokierunkowym ruchem rowerów,
- w przypadku krótkiego odcinka chodnika szerokości około 1,5 m o znikomym ruchu pieszym, łączącego odcinki chodnika o większej szerokości - dopuszczenie do użytkowania go jako ciągu pieszo-rowerowego na stałe lub do czasu jego poszerzenia.

Warto zwrócić uwagę, że znaczna część istniejących w Polsce dróg gruntowych ma szerokość 1,8 m umożliwiającą swobodną jazdę obok siebie 2 rowerzystów, a drogi szerokości 1,5 m umożliwiają rowerzystom swobodne mijanie się. Z tego względu dopuszczenie do użytkowania przez rowerzystów istniejących chodników o szerokości 2,0 m wydaje się uzasadnione. Niezbędne jest jednak podjęcie działań zmierzających do poszerzenia chodników do szerokości minimum 3,0 m przed znacznym wzrostem ruchu rowerowego. Poszerzenie chodnika może wymagać budowy ścianek oporowych z ogrodzeniem posesji przylegających do chodnika, względnie do wykupu części posesji przylegających do chodnika. W przypadku chodników szerokości 0,5-1,0 m korzystanie z nich przez rowerzystów jest niemożliwe. Dodatkowym ograniczeniem są zazwyczaj istniejące przy chodniku barierki lub ogrodzenia. Dotyczy to wielu starych obiektów inżynierskich: tuneli pod torami kolejowymi, mostów i wiaduktów. W tych przypadkach można postąpić dwojako: doraźnie należy zrezygnować z wyznaczania na takim odcinku drogi dla rowerów, kierując rowerzystów na istniejącą jezdnię, wybudować nowe obiekty inżynierskie uwzględniające potrzeby rowerzystów, a także pieszych, dla których istniejąca sytuacja jest również niebezpieczna. Należy sobie zdawać sprawę, że w niektórych przypadkach budowa nowej kładki jest niepraktyczna z uwagi na stosunkowo mały ruch rowerowy i niewielki ruch samochodów.

Nawierzchnia

Gładka asfaltowa lub betonowa na podbudowie grubości 8-10 cm z tłucznia stabilizowanego chudym betonem; minimalizująca opory toczenia i drgania, różnice w poziomie niwelety (progi) nie mogą przekraczać 0,5 cm; w przypadku wydzielonych dróg rowerowych na podjazdach, łukach oraz przed skrzyżowaniami należy stosować nawierzchnie przeciwpoślizgowe.

Ze względu na wygodę i bezpieczeństwo (opory toczenia i nierówności) nie wolno stosować nawierzchni rozbieralnej z kostki betonowej typu "polbruk" i podobnych (z wyjątkiem progów spowalniających, zarówno na drogach rowerowych jak i na ulicach poprzecznych, kiedy droga rowerowa prowadzi grzbietem progu). Możliwe jest stosowanie w wyjątkowych sytuacjach ciężkich, barwionych płyt betonowych lub kamiennych,

o niefazowanych krawędziach i wymiarach 50x50 cm i grubości rzędu 10-15 cm układanych na podłożu z grubego tłucznia stabilizowanego cementem.

Kolor nawierzchni dróg rowerowych to naturalny kolor asfaltu i betonu. Kolor czerwony stosuje się dla kostki betonowej na progach spowalniających, nawierzchni przeciwpoślizgowej, na przejazdach głównych dróg rowerowych przez ulice i w obszarach konfliktowych (asfalt barwiony) oraz rozwiązaniach specjalnych (śluzę rowerowe, azyle itp.).

W przypadku, kiedy droga rowerowa jest prowadzona w bezpośredniej bliskości/koliduje z roślinnością (drzewa), integralną częścią nawierzchni asfaltowej/ betonowej mogą być elementy krat o gęstym zaplocie, chroniące system korzeniowy drzewa i umożliwiające bezpieczny przejazd rowerem. Pień drzewa musi być oznaczony farbą odbłaskową, a krata musi uniemożliwiać poślizg podczas deszczu, zakleszczenie koła roweru itp.

W wyjątkowych przypadkach poza skrzyżowaniami na drogach rowerowych można stosować nawierzchnie nieutwardzone (zalecany żwir stabilizowany mechanicznie, warstwami o różnej średnicy). Odcinki takie powinny być krótkie, ich powstanie może być usprawiedliwione wyłącznie charakterem okolicy (np. park, las), przewidywanym wyłącznie sezonowym/weekendowym wykorzystaniem jako rekreacyjna trasa wylotowa z miasta lub jako droga tymczasowa.

Słabe strony wydzielonych dróg rowerowych to między innymi ograniczenie swobody ruchu rowerzysty. Dlatego co pewien czas droga rowerowa powinna umożliwiać bezkolizyjne, zgodne z przepisami jej opuszczenie lub wjazd na nią w kluczowych punktach (np. przed gmachami użyteczności publicznej). Dotyczy to zwłaszcza jednokierunkowych wydzielonych dróg rowerowych. Podstawową słabością wielu wydzielonych dróg rowerowych nagminnie jest jednak ich fatalna integracja z pozostałą siecią drogową, wynikająca z błędów projektanta i niezajomości tematu przez urzędników zatwierdzających projekty.

Integracja wydzielonych dróg rowerowych z pozostałą siecią drogową

Choć nie jest to zawsze oczywiste, drogi rowerowe muszą być perfekcyjnie zintegrowane z otaczającą je siecią drogową. Źle zaprojektowany wjazd na drogę rowerową zazwyczaj powoduje, że rowerzyści w ogóle nie będą z niej korzystać. Może się też zdarzyć, że przy źle zaprojektowanym wjeździe będzie dochodziło do niebezpiecznych sytuacji, kolizji a wręcz wypadków. Wjazd na drogę rowerową powinien być zaprojektowany - tak jak i wszystkie inne elementy rowerowej infrastruktury - dla prędkości rzędu 30 km/godz. Musi być czytelny, widoczny, nie może być blokowany nielegalnie parkującymi autami i musi być w pełni dostępny dla nietypowych rowerów (poziomych, towarowych, inwalidzkich, rowerów z przyczepkami itp.).

Podobnie wyjazd z kończącej się, wydzielonej drogi rowerowej nie może prowokować niebezpiecznych sytuacji ani zmuszać rowerzysty do zatrzymania się. Dobrym rozwiązaniem jest rodzaj "rękawa" chroniącego wyjeżdżających z wydzielonej drogi rowerowej rowerzystów. W miejscu, gdzie kończy się fizyczna segregacja ruchu rowerowego i samochodowego, jezdnia jest - analogicznie jak przy poprawnie zaprojektowanym wjeździe - poszerzana o szerokość pasa rowerowego, który jest wyznaczony oznakowaniem poziomym na jezdni na odcinku dalszych kilkunastu metrów. Sam wyjazd z drogi rowerowej może mieć miejsce na przykład na umieszczonym na jezdni garbie spowalniającym, który dodatkowo zwraca uwagę kierowców na pojawiających się na jezdni rowerzystów. Szczegóły techniczne, dotyczące projektowania wydzielonych dróg rowerowych i ich łączenia z innymi elementami infrastruktury są szczegółowo omówione w podręczniku "Postaw na rower".

Istotnym detalem na powyższym schemacie jest słupek zapobiegający nielegalnemu parkowaniu. Betonowy pacholek umieszczony 1,5 - 2 m za końcem separatora fizycznie uniemożliwia zablokowanie wyjazdu z wydzielonej drogi rowerowej przez "przypadkowo"

i "na chwilę" zaparkowany samochód - po prostu zostawia rowerzystom alternatywną (choć mniej wygodną i bezpieczną) drogę ewakuacji przez próg spowalniający na lewo od słupka. Taka filozofia projektowania infrastruktury gwarantuje jej wysoką jakość bez względu na poziom kultury kierowców (czy ich gapiostwo i brak wyobraźni). Infrastruktura rowerowa zawsze musi być po prostu "foolproof" - odporna na głupotę różnych użytkowników dróg.

Warto w tym miejscu zwrócić uwagę, że wiele wydzielonych dróg rowerowych może być wyznaczanych poza siecią drogową, na przykład przez parki, nadrzeczne bulwary czy inne obszary, gdzie po zmroku pojawia się poważny problem zagrożenia chuligaństwem i rozbojami. Dlatego zawsze należy zadbać o oznakowaną, bezpieczną społecznie trasę alternatywną - biegnącą dobrze oświetlonymi po zmroku, dozorowanymi ulicami. Oczywiście, w normalnych warunkach - w ciągu dnia, przy dobrym oświetleniu - biegnące daleko od ulic trasy rowerowe mogą doskonale spełniać swoje funkcje.

Standardowe rozwiązania elementów infrastruktury rowerowej: przekroje dróg i pasów rowerowych

Dwukierunkowe wydzielone drogi rowerowe zgodnie z Rozporządzeniem MTiGM z 1999 (o warunkach technicznych, jakim muszą odpowiadać drogi publiczne i ich użytkowanie) muszą mieć co najmniej 2,0 m szerokości. Ale to nie jest warunek wystarczający do zapewnienia odpowiedniej jakości takiej drogi rowerowej. W odległości co najmniej 0,5 m od krawędzi drogi rowerowej nie mogą znajdować się żadne przedmioty o wysokości powyżej 0,05 m (5 cm). W przeciwnym razie rowerzysta może zaczepić o nie pedałem. W szczególności dotyczy to wewnętrznych krawędzi łuków, gdzie rowerzysta pochyla się do wewnątrz łuku i może łatwiej zaczepić o wystające przedmioty lub zmienić tor ruchu, aby ominąć takie przeszkody. W uzasadnionych przypadkach (długie proste odcinki wydzielonych dróg rowerowych wzdłuż głównych arterii drogowych, gdzie brakuje miejsca, a droga rowerowa jest bardzo dobrze widoczna i oświetlona) wolna przestrzeń poza krawędzią drogi rowerowej może być mniejsza, do 0,3 m. UWAGA: dwukierunkowej drogi rowerowej nie wolno zwężać poniżej podanych wielkości. Zwężenia wymagają uprzedniego rozdzielania kierunków ruchu. Odstępstwa są możliwe w wyjątkowych wypadkach (mosty, tunele, wiadukty itp.).

Asfaltowa nawierzchnia drogi rowerowej powinna być obniżona o 3-5 cm w stosunku do chodnika z płyt betonowych i oddzielona od niego krawężnikiem ściętym pod kątem 20-30 stopni tak, aby rowerzysta mógł w sytuacji awaryjnej wjechać nań bezpiecznie, a piesi intuicyjnie wyczuwali różnicę przeznaczenia powierzchni. Słupki segregujące ruch pieszy i rowerowy powinny być niższe, niż 0,9 m tak, aby większość standardowych kierownic rowerów mieściła się ponad słupkiem - co zwiększa pole manewru i efektywny obszar przestrzeni "rowerowej". UWAGA: słupki nie mogą być zbyt niskie, bo staną się słabo widoczne. Z tego samego powodu powinny być dość masywne (średnica ok. 10 cm). Zawsze należy na nich umieszczać żółty, odblaskowy pasek.

Jednokierunkowe wydzielone drogi rowerowe zachowują większość parametrów dwukierunkowych dróg rowerowych. W przeciwieństwie do nich, mogą warunkowo być zwężane na poziomie nawierzchni - ale tylko do 1,0 m oraz na poziomie powyżej 0,05 m - do co najmniej 1,50 m licząc prostopadle do toru jazdy. Wynika to stąd, że na jednokierunkowych drogach rowerowych rowerzyści nie muszą się mijać i mogą łatwiej dostosować do siebie prędkości, aby pokonać zwężenie. Jeśli w jezdni obok wydzielonej drogi rowerowej dopuszcza się parkowanie ukośne, to należy stosować ciągłe barierki i inne przeszkody, uniemożliwiające przekraczanie skrajni drogi rowerowej. Jeśli dozwolone jest parkowanie podłużne, to między jezdnią a wydzieloną drogą rowerową musi znajdować się co najmniej 1,0 m wolnej przestrzeni (chodnika, opaski brukowej) pozwalającej na bezpieczne otwieranie drzwi oraz wsiadanie i wysiadanie z samochodów. Zarówno w przypadku jedno- jak i dwukierunkowych wydzielonych dróg rowerowych rozsądne może być w niektórych

sytuacjach ich wyznaczanie po zewnętrznej stronie chodnika, który oddzieli jezdnię i drogę rowerową. Zależy to od wielu czynników - zwłaszcza ruchu pieszego do sklepów, biur, urzędów zlokalizowanych przy danej ulicy.

Kontrapas rowerowy w jezdni to rozwiązanie stosowane w jednokierunkowych ulicach uspokojonego ruchu, gdzie po lewej stronie nie występuje duży popyt na miejsca parkingowe (nie ma ryzyka blokowania kontrapasa przez parkujące nieprawidłowo samochody, w przeciwnym razie konieczna jest budowa wydzielonej jednokierunkowej drogi rowerowej). Na skrzyżowaniach w punktach krytycznych, takich jak łuki należy segregować ruch rowerowy "pod prąd" oraz ruch mieszany, samochodowy i rowerowy na zasadach ogólnych przez stosowanie wysepek lub azylów z odblaskowymi pylonami. W tych miejscach dopuszczalne jest punktowe zwężenie kontrapasa do 1,0 m licząc prostopadłe do rzeczywistego toru ruchu rowerzystów i tylko na wysokości do 0,05 m nad nawierzchnią jezdni i kontrapasa. Stąd konieczność stosowania obrzeży zamiast normalnych krawężników (co jest uzasadnione także bliskością przejścia pieszego). Kontrapasom powinny towarzyszyć dodatkowe elementy uspokojenia ruchu, takie jak podniesione tarcze skrzyżowań oraz płytowe progi spowalniające.

Promienie łuków drogi rowerowej w zależności od kategorii trasy rowerowej powinny przekraczać 15-20 m do wewnętrznej krawędzi. Na łukach dróg rowerowych stanowiących elementy głównych i zbiorczych tras rowerowych o mniejszych krawędziach należy poszerzać drogę rowerową o 20-30 proc., podobnie należy postępować w sytuacjach pochylenia podłużnego niwelety. Przebieg wydzielonej drogi rowerowej powinien zapewniać wysoką prędkość projektową (30 km/godz. dla głównych tras rowerowych) i minimalizować kolizje z pieszymi oraz ruchem samochodowym. Przykładem może być prowadzenie wydzielonej drogi rowerowej zawsze z tyłu wiaty przystanków komunikacji zbiorowej, przy zastosowaniu zróżnicowania nawierzchni, a czasem także segregacji fizycznej ruchu pieszego i rowerowego.

Wjazdy i wyjazdy na drogi rowerowe

Wjazdy muszą gwarantować, że rowerzysta nie potrzebuje wykonywać przeciwskrętu ani innego manewru nieczytelnego dla innych uczestników ruchu, hamować poniżej 12 km/godz., podnosić przedniego koła, być narażonym na wypadek wskutek uślizgu koła na krawężniku, a jeśli pozwalają na to warunki - nie musi wjeżdżać na drogę rowerową na sygnalizacji świetlnej oczekując na zielone światło, tylko 15-25 m wcześniej (przed obszarem tworzenia się kolejki samochodów).

Przed wjazdem na jednokierunkową drogę rowerową równoległą do jezdni należy poszerzyć jezdnię o szerokość drogi rowerowej na odcinku ok. 10 m, a na samym wjeździe stosować łuki odpowiednie dla prędkości projektowej rzędu 30 km/godz. Zalecane jest łączenie wjazdów na jednokierunkową wydzieloną drogę rowerową biegnącą równolegle do jezdni z przejściem dla pieszych celem minimalizacji ryzyka nielegalnego parkowania.

Koniec drogi rowerowej biegnącej równolegle do jezdni ulicy samochodowej na jezdnię musi być tak zaprojektowany, aby rowerzysta kontynuując jazdę na wprost jezdni nie musiał przecinać toru jazdy samochodów, czyli również zatrzymywać się i przepuszczać pojazdów. Na końcu takiej wydzielonej drogi rowerowej należy poszerzyć jezdnię o szerokość drogi rowerowej na odcinku ok. 15-30 m i wprowadzić oznakowanie poziome "droga rowerowa w jezdni" (znak P-23). O ile pozwala na to kategoria ulicy, wyjazd z drogi rowerowej powinien mieć miejsce na grzbiecie progu spowalniającego. Należy uniemożliwiać nielegalne parkowanie samochodów na wjazdach i wyjazdach z dróg rowerowych przez zastosowanie słupków, można również wyjazd łączyć z przejściem dla pieszych.

Aby ułatwić orientację pieszym w miejscu kolizji chodnika z ścieżką rowerową należy stosować oznakowanie poziome co 5 m oraz linię przerywaną w osi drogi rowerowej (jeśli jest dwukierunkowa). Dopuszczalna różnica poziomu niwelety na wjazdach to 0,5 cm przy zastosowaniu krawężników ściętych, wskazana - 0 cm. Konieczne jest czytelne oznakowanie wjazdów na drogę rowerową i odpowiednie oświetlenie po zmroku.

Przekroje poprzeczne

Przekroje poprzeczne wydzielonej drogi rowerowej to:

- 1,5 m dla jednokierunkowej wydzielonej drogi rowerowej (zalecane 2,0 m zwłaszcza dla tras głównych),
- 2,0 m dla drogi dwukierunkowej (zalecane 2,5 m i więcej zwłaszcza dla tras głównych),
- ponad 3,0 m w przypadku fizycznego rozdzielenia kierunków ruchu (np. przy pomocy słupka, uniemożliwiającego wjazd na ścieżkę niepożądanych pojazdów, do szerokości ścieżki - licząc poprzecznie do faktycznego toru jazdy należy doliczyć średnicę słupka).

Na łukach należy zawsze poszerzać przekrój poprzeczny o co najmniej 20%. W miejscach, gdzie rowerzyści muszą się zatrzymywać (np. dojazdy do skrzyżowań, zwłaszcza z sygnalizacją świetlną) wskazane jest poszerzanie nawet o 100-150% z ewentualną segregacją fizyczną kierunków jazdy oraz słupkami uniemożliwiającymi nielegalny wjazd i parkowanie aut. Skrajnia pionowa drogi rowerowej to 2,5 m - dotyczy to także gałęzi drzew itp. Drogi pieszo-rowerowe powinny mieć szerokość minimum 3 m przy czym w obszarach o zwiększonym ryzyku kolizji pieszy-rowerzysty (przystanki komunikacji zbiorowej, przejścia dla pieszych, sklepy) należy przekrój poszerzać do 4-5 m, a nawet wprowadzać segregację ruchu rowerowego i pieszego, w tym segregację przy pomocy słupków. Należy unikać stosowania jednokierunkowych dróg pieszo-rowerowych i w takiej sytuacji stosować zróżnicowanie na chodnik i jednokierunkową drogę rowerową.

Żadne elementy inżynieryjne i przeszkody o wysokości powyżej 0,05 m (zwłaszcza kwietniki, kosze na śmieci, słupki, barierki, lica ścian, reklamy, słupy latarni itp.) nie mogą znajdować się bliżej krawędzi drogi rowerowej, niż 0,5 m (wyjątkiem może być niska roślinność, ale należy tego unikać). Słupki segregujące powinny mieć wysokość do 0,6 m i być pozbawione ostrych krawędzi (wskazane zakończenie półsferyczne). W przypadku stosowania słupków i innych urządzeń służących segregacji i zapobieganiu nielegalnemu parkowaniu czy wjazdowi na drogę rowerową, odległość między słupkami zawsze musi wynosić 1,5 m licząc prostopadłe do faktycznego toru jazdy rowerzystów (ale tylko dla jednego kierunku jazdy). Na poziomie gruntu dopuszczalne jest w przypadku dróg jednokierunkowych stosowanie zwężeń do 1,0 m na odcinkach o długości maksymalnej do 5 m. W przypadku dróg dwukierunkowych takie zwężenia są niewskazane, można je wprowadzić na przykład po uprzednim rozdzieleniu kierunków ruchu.

Nachylenie niwelety

Dopuszczalne nachylenie niwelety to 6%, na trasach głównych 5%; maksymalna dopuszczalna różnica poziomów wynosi 5 m, przy czym należy zaprojektować odcinek płaski ok. 25 m, chyba że naturalne ukształtowanie terenu to uniemożliwia. Odcinki dróg rowerowych na pochylniach i zjazdach - szczególnie w obszarach większego ruchu pieszego i przed skrzyżowaniami - muszą mieć nawierzchnię przeciwpółizgową. Na odcinkach u podstawy wzniesień wykluczone są ostre łuki, skrzyżowania bez pierwszeństwa dla ruchu rowerowego i z sygnalizacją świetlną. Miejsca, gdzie rowerzysta musi się zatrzymać, nie mogą być nachylone w kierunku jazdy, wskazane w tym miejscu są odcinki idealnie poziome

na długości min. 5.

Oświetlenie

Należy zwrócić szczególną uwagę na oświetlenie dróg rowerowych po zmroku i w tunelach ze względu na słabą moc reflektorów rowerowych. Światło latarni ulicznych w żadnym wypadku nie może zatrzymywać się na roślinności i nie docierać do nawierzchni dróg rowerowych. Miejsca kluczowe (wjazdy, zjazdy z drogi rowerowej, skrzyżowania itp.) powinny być oświetlane światłem polichromatycznym przynajmniej na trasach głównych i zbiorczych. Słupki i inne elementy drogi rowerowej powinny zawsze być wyposażone w elementy odblaskowe, ułatwiające orientację nawet przy bardzo słabym świetle. Pożądane natężenie światła sztucznego powinno wynosić 7 luksów, a różnice w poziomie oświetlenia - nie powinny przekraczać 30% (co jest ważne również w przypadku tuneli i przejazdów podziemnych).

Bezpieczeństwo społeczne

Trasy główne i zbiorcze biegnące w terenie niezamieszkałym, po zmroku niemożliwym do monitorowania, muszą mieć łatwo dostępne alternatywne przebiegi bezpieczne społecznie (przez teren oświetlony, łatwy do dozoru przez policję - np. wzdłuż głównej ulicy). Ze względu na bezpieczeństwo społeczne drogi rowerowe nie mogą być oddzielone od jezdni wysokimi żywopłotami ani krzewami, aby były dobrze widoczne z ulicy i oświetlone.

Uwagi

Projektując trasy rowerowe, trzeba brać pod uwagę różne typy rowerów, w tym tandemy, rowery z przyczepkami dziecięcymi, rowery towarowe, rowery poziome - dłuższe niż przeciętne i trudniejsze w manewrowaniu na ciasnych łukach i skrzyżowaniach. Należy również brać pod uwagę rowerzystów przewożących znaczne bagaże (sakwy, przyczepki) którzy nie mogą wykonywać wielu manewrów. Trzeba pamiętać, że w deszczu rowerzysta ma na głowie kaptur, utrudniający obserwację do tyłu - dlatego wszystkie skrzyżowania i punkty przecięcia dróg rowerowych z siecią drogową należy projektować tak, aby kąt widoczności przeszkód i innych pojazdów nie przekraczał 90 stopni w stosunku do toru jazdy. Ponadto wszystkie rozwiązania infrastrukturalne muszą być spójne z parametrami pojazdów i urządzeń, służących do czyszczenia i odśnieżania ulic, chodników i ścieżek rowerowych. Dopuszczalna przez Prawo o Ruchu Drogowym długość zestawu rower - przyczepka to 4,00 m, należy przyjąć, że maksymalna szerokość rowerów poruszających się na drogach rowerowych nie przekracza 0,95 m.

Ulice przyjazne dla rowerów

W bardzo wielu przypadkach specjalna infrastruktura dla rowerów jest albo zbędna, albo ograniczona do urządzeń, służących nie tylko rowerzystom, ale i ogółowi mieszkańców. Dotyczy to w szczególności ulic przyjaznych dla rowerów. Są to ogólnodostępne dla samochodów ulice, gdzie wprowadzone zostały pewne ograniczenia - na przykład ograniczono dopuszczalną prędkość do 30 km/godz. lub wprowadzono jeden kierunek jazdy obowiązujący samochody. W niektórych przypadkach ruch samochodowy jest tak niewielki, że ulica jest "przyjazna dla rowerów" z natury. W innych przypadkach, konieczne są pewne działania, wymuszające przyjazne dla rowerów zachowania kierowców.

Uspokojenie ruchu

Wymuszenie zmniejszenia prędkości jest podstawowym warunkiem poprawy bezpieczeństwa słabszych uczestników ruchu (np. rowerzystów), ponieważ im mniejsza jest

różnica prędkości między poszczególnymi pojazdami, tym mniejsze jest prawdopodobieństwo kolizji. Jeśli zaś dojdzie do takiej kolizji, to szkody powstające przy takiej prędkości są minimalne. Dotyczy to także pieszych, przekraczających taką ulicę. Uspokojenie ruchu może być wymuszone przez: oznakowanie pionowe, garby spowalniające ("śpiących policjantów"), labirynty i zwężenia, małe, ciasne ronda.

W przypadku labiryntów i zwężeń, może dochodzić do zajeżdżania drogi rowerzyście przez samochód. Dlatego warto tak projektować te urządzenia, aby rowerzysta mógł przejeżdżać obok nich przez stosowny przepust (musi on być na tyle szeroki, aby mieścił np. rower z przyczepką czy riksę). Podobne rozwiązanie można zastosować w przypadku garbów spowalniających - nie muszą one przecinać całej szerokości jezdni, przestrzeń około jednego metra obok krawężnika może pozwolić rowerom przedostawać się na drugą stronę bez konieczności wjazdu na "hopkę".

Ulice jednokierunkowe z pasem rowerowym pod prąd

Ze względu na brak miejsca i konieczność zapewnienia dostatecznej liczby miejsc parkingowych dla samochodów w wielu ulicach - zwłaszcza w centrach miast - wprowadza się ruch jednokierunkowy. Jest to poważne utrudnienie dla rowerów, które zajmują przecież znacznie mniej miejsca i nie ma racjonalnych powodów, dla których miałyby podlegać tym samym obostrzeniom organizacji ruchu, co zajmujące dużo przestrzeni samochody. Dlatego probierzem poprawnej polityki promocji roweru jest stosunek władz gminy do ruchu rowerowego "pod prąd" ulic jednokierunkowych.

Istnieje szereg możliwości organizacji ruchu rowerowego "pod prąd". W ulicach o większym natężeniu ruchu odpowiedni może się okazać wybudowanie wydzielonej, jednokierunkowej drogi rowerowej - zgodnie z zasadami tworzenia takich dróg. Zazwyczaj jednak wystarczające jest oznakowanie poziome - pas dla rowerów. Kiedy ruch samochodowy jest bardzo mały, wystarcza oznakowanie pionowe - znaki drogowe. W każdym jednak przypadku niezbędne okazuje się fizyczne oddzielenie głównego kierunku ruchu oraz pasa rowerowego "pod prąd" na skrzyżowaniach i tuż przed nimi. Po prostu samochody skręcające w lewo mają tendencję do zajeżdżania drogi jadącym pod prąd rowerzystom i blokowania wjazdu na ich pas ruchu. Segregacja fizyczna na skrzyżowaniach może mieć formę betonowego słupka lub większej wysepki. Oprócz roli separatora słupki czy wysepki spełniają dodatkowo rolę informacyjną, zwracając uwagę kierowców na fakt istnienia drogi rowerowej pod prąd.

Rozwiązania infrastrukturalne przyjazne rowerzystom

Skrzyżowania przyjazne dla rowerów

Na skrzyżowaniach dochodzi do połowy wszystkich wypadków z udziałem rowerzystów. Są one niebezpieczne ze względu na to, że poruszające się z różnymi prędkościami pojazdy zmieniają tu pasy ruchu i kierunek jazdy. Niektóre rodzaje skrzyżowań są bardziej uciążliwe dla słabszych uczestników ruchu, w tym rowerzystów, inne - mniej. W uproszczeniu można powiedzieć, że im większa szybkość przekraczających skrzyżowanie samochodów i im większe wymiary skrzyżowania (im więcej jest na nim pasów ruchu), tym jest ono dla rowerzystów bardziej niebezpieczne i uciążliwe. Tym niemniej, istnieje szereg możliwości poprawy bezpieczeństwa i wygody rowerzystów. Możliwości te dotyczą tak rozwiązań infrastrukturalnych, jak i samej organizacji ruchu na skrzyżowaniu.

Należy dążyć do tego, żeby wszystkie skrzyżowania były dobrze oświetlone, jeśli przylegające ulice są oświetlone monochromatycznym światłem sodowym, skrzyżowania powinny być oświetlane wyraźnie odcinającym się światłem polichromatycznym.

Trasy główne w formie wydzielonej drogi rowerowej poza jezdnią muszą mieć stale pierwszeństwo. Przejazdy przez ulice poprzeczne mogą być prowadzone wyłącznie grzbietem

garbów spowalniających ze znakami STOP w ulicach poprzecznych lub być wyposażone w sygnalizację świetlną z pętlami indukcyjnymi lub/oraz czujnikami podczerwieni dającymi rowerom pierwszeństwo przy jeździe na głównym kierunku. Wykluczone jest wzbudzanie sygnalizacji przyciskami (przyciski są dopuszczalne tylko jako rozwiązanie pomocnicze, służące do wzbudzania sygnalizacji przy zmianie kierunku jazdy na skrzyżowaniu, zwłaszcza przy lewoskrętach, które i tak wymagają zatrzymania; usytuowanie przycisków musi brać pod uwagę różne typy rowerów i nie może znajdować się bliżej niż 1,5 m do krawędzi jezdni, gdyż musi być bezpieczne dla wszystkich rodzajów rowerów). Na głównych trasach w punktach węzłowych (skrzyżowania wielopoziomowe²³, wiadukty itp.) należy zawsze rozważać dwupoziomowe, bezkolizyjne (ale i bezpieczne społecznie!) rozwiązanie organizacji ruchu samochodowego i rowerowego.

W przypadku skrzyżowań ulic jednokierunkowych, prostym rozwiązaniem jest niewielka betonowa wysepka lub azyl z pylonem czy słupkiem, fizycznie segregująca ruch rowerowy "pod prąd" oraz ruch mieszany w podstawowym kierunku. Ta fizyczna segregacja ma miejsce na długości 0,5 - 3 lub 4 metry (czasem jest pożądane przedłużenie fizycznej segregacji aż do drugiej strony przejścia dla pieszych). Odcinek, gdzie ma miejsce fizyczna segregacja, musi brać pod uwagę potrzeby różnego rodzaju rowerów

Zawsze należy zapewnić odpowiednią odległość widoczności, aby rowerzysta nie musiał hamować ani nie był zaskoczeniem dla kierowcy.

Innym rozwiązaniem jest skrzyżowanie w formie małego ronda z wprowadzeniem ruchu rowerowego w jezdnię przed rondem.

W przypadku tras głównych i zbiorczych, prowadzonych w ulicach uspokojonego ruchu po jezdni, ulice poprzeczne (oraz wydzielone drogi rowerowe) powinny być podporządkowane, a na skrzyżowaniach z sygnalizacją należy stosować śluzy rowerowe.

Trasy pomocnicze (dojazdowe) nie mają wymogu pierwszeństwa, ale wszędzie gdzie jest to możliwe, należy stosować opisane wyżej rozwiązania.

Droga rowerowa przy skrzyżowaniu

W wielu przypadkach duże natężenie ruchu samochodowego na skrzyżowaniach i duża prędkość przekraczających je samochodów wymusza zastosowanie rozwiązań, ułatwiających ruch rowerowy przez jego całkowitą fizyczną segregację od szybkiego ruchu samochodowego. Należą do nich krótkie odcinki wydzielonych dróg rowerowych, umożliwiających pokonanie skrzyżowania wzdłuż przejść dla pieszych. Oczywiście, takie drogi rowerowe mają sens tylko wówczas, gdy ruch na skrzyżowaniu jest sterowany sygnalizacją świetlną - w przeciwnym razie należy myśleć o skrzyżowaniach dwupoziomowych: wprowadzaniu ruchu rowerowego do przejść podziemnych czy na kładki nad jezdnią.

Aby rozwiązanie to spełniało swoją rolę, wjazd na drogę rowerową przed skrzyżowaniem musi być czytelny i oczywisty. W żadnym przypadku nie może zmuszać rowerzysty do zmniejszania prędkości czy niebezpiecznych manewrów. Do takich niebezpiecznych manewrów zaliczyć trzeba przeciwskręt: jeśli wjazd na drogę rowerową jest wąski i pod kątem, to zanim rowerzysta skróci w prawo, wykona odruchowy skręt w lewo, aby zwiększyć promień łuku, po którym wjedzie na drogę rowerową - a to może doprowadzić do wypadku!

²³ W niektórych, bardzo rzadkich przypadkach, na skrzyżowaniach konieczna może się okazać fizyczna segregacja szybkiego ruchu samochodowego oraz ruchu rowerowego w pionie. Jest to rozwiązanie niezmiernie kosztowne i raczej bardzo niekorzystne z punktu widzenia rowerzysty, który jest zmuszany do dodatkowego wysiłku, związanego z pokonywaniem różnicy wysokości.

Wjazd na drogę rowerową przed skrzyżowaniem powinien znajdować się 15-40 m przed skrzyżowaniem i być zaprojektowany w taki sposób, aby jadący poboczem jezdni rowerzysta mógł bezpiecznie wjechać na drogę rowerową z prędkością nawet 40 km na godzinę, a następnie - w zależności od sytuacji (czerwone lub zielone światło) zatrzymać się, skrócić w prawo i opuścić skrzyżowanie lub przekroczyć skrzyżowanie w kierunku na wprost lub - zwalniając! - w lewo. Wjazd nie może w żadnym wypadku dawać możliwości nielegalnego parkowania samochodom, co całkowicie zablokuje wjazd lub spowoduje niebezpieczne sytuacje; powinien być łatwy do utrzymania w zimie (nie można tam składować uprzątniętego śniegu) i nie może kolidować z ruchem pieszym. Szerzej kwestia integracji odcinków wydzielonych dróg rowerowych z ulicami samochodowymi jest omówiona tutaj.

Odcinki wydzielonych dróg rowerowych przy skrzyżowaniach mogą w przyszłości stać się elementami dłuższych wydzielonych dróg rowerowych, powstających w miarę możliwości budżetowych gminy wzdłuż prowadzących do skrzyżowania ulic. Jest bardzo istotne, aby od samego początku jakość projektu i wykonania umożliwiały wygodne i bezpieczne korzystanie z nich przez szeroką gamę użytkowników o różnych technikach jazdy oraz różnych wymiarach, promieniach skrętu i możliwościach psychofizycznych. Tak jak w przypadku wszystkich wydzielonych rozwiązań technicznych, należy bezwzględnie wziąć pod uwagę rowery sportowe, wymagające szerszych przekrojów na zakrętach i większych promieni łuku szybkie rowery poziome, rowery holujące szerokie, dwukołowe przyczepki, riksze, długie rowery towarowe czy rowery inwalidzkie.

Podniesiona tarcza skrzyżowania

W obszarach uspokojonego ruchu, gdzie ruch rowerowy jest prowadzony razem z samochodowym, należy dążyć do tego, aby wszystkie skrzyżowania miały podniesione tarcze, a ich powierzchnia była jak najmniejsza. Oznacza to także zwężanie przekroju jezdni przed skrzyżowaniem i segregację ruchu kołowego (samochodowego i rowerowego) oraz pieszego przy pomocy odblaskowych pylonów i żeliwnych słupków. Czasami wskazane są dodatkowe rozwiązania inżynierskie - ażyle, wysepki itp.

Śluza rowerowa

Najprostszym i niezwykle skutecznym ułatwieniem dla rowerów na mniejszych skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną jest tak zwana śluza rowerowa. Jest to specjalnie oznakowana część pasa drogowego, zajmująca całą szerokość jednego kierunku ruchu tuż przed skrzyżowaniem, wraz z oznakowanym poziomo pasem dojazdowym (zaznaczoną na jezdni drogą dla rowerów) na poboczu. Dzięki temu rowerzyści mogą wyminąć stojące na czerwonym świetle przed skrzyżowaniem samochody po prawej stronie i w oczekiwaniu na zmianę świateł zająć miejsce przed nimi.

W ten sposób po pierwsze rowerzyści są doskonale widoczni dla kierowców, którzy lepiej widzą, jaki manewr na skrzyżowaniu zamierzają wykonać rowerzyści. W szczególności dotyczy to skrętu w lewo, który wiąże się z przecięciem toru jazdy samochodów jadących na wprost. Po drugie, dzięki takiej organizacji ruchu rowerzyści wjeżdżają na skrzyżowanie pierwsi i opuszczają je, zanim przejeżdżające przez nie samochody zdążą przyspieszyć. Na skrzyżowaniu nie występują więc duże różnice prędkości między poszczególnymi rodzajami pojazdów, co zdecydowanie korzystnie wpływa na bezpieczeństwo zarówno obiektywne (wypadkowość) jak i subiektywne (poczucie bezpieczeństwa i wygody jazdy na rowerze) - ma to szczególne znaczenie w przypadku rowerzystów skręcających na skrzyżowaniu w lewo.

W przypadku śluz rowerowych wskazane jest, aby ich nawierzchnia miała inny niż pozostała część jezdni kolor.

Małe rondo

Małe, ciasne rondo są instrumentem służącym uspokajaniu ruchu samochodowego, wymuszają zmniejszenie prędkości i jednocześnie poprawiają płynność ruchu. W przypadku małych rond zazwyczaj nie są konieczne żadne dodatkowe ułatwienia dla ruchu rowerowego (pasy ruchu itp.). Wydaje się, że w wielu przypadkach ulice, krzyżujące się na małych rondach, powinny być wyposażone w rozwiązania techniczne wymuszające zmniejszenie prędkości - progi spowalniające, labirynty itp. Generalnie minironda są lepszym rozwiązaniem niż skrzyżowania z sygnalizacją świetlną (zwłaszcza, gdy sygnalizacja wymusza wyznaczenie dwóch i więcej pasów ruchu w jednym kierunku), gdyż eliminują lewoskręty, które dla rowerzystów są zawsze manewrem ryzykownym, szczególnie, kiedy rowerzysta ma na głowie kaptur przeciwdeszczowy.

Zbliżając się do prawidłowo zaprojektowanego minironda, rowerzysta ma doskonałą widoczność sytuacji na drodze nawet w sytuacji ekstremalnej - kiedy pada deszcz i kaptur ogranicza możliwość obserwacji pojazdów jadących za nim. Minironda są najbardziej efektywnym sposobem integracji dwukierunkowych wydzielonych dróg rowerowych z ruchem mieszanym, samochodowo-rowerowym na jezdni - po prostu droga rowerowa dochodzi do ronda jako dodatkowe ramię skrzyżowania. Takie rozwiązanie ułatwia również bezpieczne, płynne i wygodne przeprowadzenie ruchu rowerowego z wydzielonej dwukierunkowej drogi rowerowej na jednokierunkową wydzieloną drogę rowerową biegnącą po przeciwległej stronie jezdni.

W przypadku jednokierunkowych, wydzielonych dróg rowerowych biegnących równolegle do jezdni, należy wprowadzać je w jezdnię przed rondem, poszerzając jezdnię na wysokości przejścia pieszego tak, aby rowerzysta był przepuszczany przez dojeżdżające do ronda samochody. Ten obszar jezdni musi być oznakowany odblaskowymi pylonami, optycznie zwężającymi jezdnię i dodatkowo zwracającymi uwagę na organizację ruchu i obecność rowerzystów.

Sygnalizacja świetlna dla rowerów

Dużym ułatwieniem dla rowerów może być poprawnie zaprojektowana i zaprogramowana sygnalizacja świetlna. W krajach takich, jak Holandia, nierzadko spotyka się na drogach rowerowych pętle indukcyjne, wykrywające zbliżające się do skrzyżowania rowery. Ale szereg innych, prostszych rozwiązań też może znacznie ułatwić ruch rowerowy na skrzyżowaniu.

Sygnalizatory świetlne powinny być umieszczone po obu stronach skrzyżowania (przed i za), dzięki czemu oczekujący tuż przed skrzyżowaniem rowerzyści widzą zmieniające się światło po drugiej stronie ulicy. Obecnie często się zdarza, że sygnalizacja świetlna jest wieszana tak wysoko przed skrzyżowaniem, że jest widoczna (i to nie zawsze dobrze) tylko z fotela kierowcy samochodu. Rowerzysta staje bliżej skrzyżowania. Poza tym z punktu widzenia organizacji i bezpieczeństwa ruchu jest pożądane, aby pierwszy opuszczał skrzyżowanie, a to wymaga, aby oczekiwał na zmianę świateł jak najbliżej jego tarczy.

Odrębna sygnalizacja świetlna powinna się pojawić na przecinających skrzyżowanie wydzielonych drogach rowerowych. Zielone światło dla rowerów przez fazą zielonego światła dla samochodów oznacza, że rowerzyści mogą opuścić skrzyżowanie przed samochodami. Jak już podkreślano wcześniej, sygnalizacja świetlna wzbudzana przyciskami jest dopuszczalna na drogach rowerowych wyłącznie w przypadku mało istotnych relacji lub jako rozwiązanie pomocnicze, dla włączenia zielonego światła na relacji pobocznej, kiedy relacja główna jest włączana automatycznie pętlą indukcyjną lub innym czujnikiem ruchu. Niedopuszczalne są sytuacje, kiedy rowerzysta na wydzielonej drodze rowerowej ma 100% szans trafić na czerwone światło (uruchamiane przyciskiem!), a rowerzysta poruszający się na jezdni - tylko 40%. W przypadku dróg rowerowych wskazane jest stosowanie czujników podczerwieni zamiast pętli indukcyjnych (niektóre rowery są wykonane z tworzyw

sztucznych), ponadto rozwój detektorów podczerwieni powinien umożliwić sterowanie sygnalizacją akomodacyjną za pomocą wyciągniętej ręki, ujawniającej zamiar skrętu w lewo.

Tunel dla rowerów i przejście podziemne dla pieszych

Z punktu widzenia ergonomii i wygody rowerzysty, zazwyczaj korzystniejszym rozwiązaniem są tunele pod ulicami samochodowymi. Po pierwsze, projektant musi uwzględnić wówczas - oprócz konstrukcji tunelu - niewielką skrajnię pieszego i rowerzysty, co daje tylko około 3 m różnicy poziomów do pokonania, a po drugie pokonujący tunel rowerzysta najpierw może się rozpędzić zjeżdżając w dół, a następnie wykorzystać uzyskaną w ten sposób dodatkową energię kinetyczną do wyjechania na powierzchnię. Oczywiście, wymaga to bezkolizyjnej konstrukcji tunelu i wysokiej prędkości projektowej. Niewielka różnica poziomów powoduje również, że odcinki dojazdowe - rampy, prowadzące do tunelu - są stosunkowo krótkie i zajmują niewiele miejsca. W przypadku kładek nad jezdnią należy uwzględnić dużo większą skrajnię pojazdów samochodowych i tramwajów. W rezultacie różnica poziomów jest zazwyczaj dwukrotnie większa, a rampy, umożliwiające wyjechanie rowerem - muszą być bardzo długie (choć czasem ukształtowanie terenu powoduje, że kładki są bardziej ergonomicznym rozwiązaniem - np. jeśli droga i skrzyżowanie położone są w wykopie).

Z punktu widzenia bezpieczeństwa społecznego, tunele często mogą stanowić potencjalne zagrożenie. Zawsze powinny być dobrze oświetlone, a ich konstrukcja powinna umożliwiać obserwację i dozór nawet z większej odległości. Na dnie tunelu nie może zbierać się woda, liście itp., a odległość rowerów od lica ścian nie może prowokować niebezpiecznych sytuacji. Z drugiej strony często na potrzeby rowerzystów można adaptować istniejące przepusty czy otwory konstrukcyjne np. pod mostami - w ten sposób powstać może bardzo niewielkim kosztem alternatywna trasa rowerowa, umożliwiająca na przykład ominięcie bardzo ruchliwego skrzyżowania. Ale takie "improvizowane" rozwiązania mogą być tylko uzupełnieniem, alternatywą dla innych, wysokiej jakości rozwiązań technicznych.

Organizacja ruchu drogowego

Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych pozwala na zorganizowanie ruchu rowerowego w następujący sposób:

- oznakowanie drogi dla rowerów znakiem pionowym C-13 i jej zakończenie znakiem C-13a, ewentualnie dodatkowo użycie znaków poziomych P-23, przy czym zaleca się wybrukowanie chodnika kostką betonową w kolorze czerwonym,
- oznakowanie ciągu pieszo-rowerowego bez oddzielania ruchu pieszego i rowerowego znakiem pionowym C-16-13 i jej zakończenie znakiem C-16-13a, w przypadku projektowanego jednego kierunku ruchu dla rowerów pod znakami C-16-13 należy umieścić znak F-19 z symbolem roweru i strzałką podającą kierunek jazdy,
- oznakowanie ciągu pieszo-rowerowego z oddzieleniem ruchu pieszego i rowerowego znakiem pionowym C-13/16 lub C-16/13 i jej zakończenie odpowiednio znakiem C-13/16a lub C-16/13a, dodatkowo użycie znaków poziomych P-1 lub P-2 oraz P-23, przy czym zaleca się wybrukowanie części chodnika przeznaczonej dla rowerzystów kostką betonową w kolorze czerwonym co umożliwi rezygnację z użycia znaków P-1 i P-2,
- oznakowanie pasa ruchu dla rowerów na jezdni przy użyciu znaków poziomych P-1 lub P-2 oraz P-23, a także zastosowanie znaków pionowych F-19 z zaznaczeniem pasa lub pasów ruchu dla rowerów,

- oznakowanie przejazdu dla rowerzystów przy użyciu znaków pionowych D-6a i znaków poziomych P-11, a w przypadku równoległego oznakowania przejścia dla pieszych użycia zamiast znaków pionowych D-6a - znaków D-6b, zaleca się ograniczenie stosowania znaków D-6a i D-6b do oznakowania przejazdów dla rowerzystów trudnych do zauważenia przez kierowców, np. oddalonych od jezdni głównej ulicy lub z ograniczoną widocznością z powodu istniejących przy skrzyżowaniu budynków lub ogrodzeń,
- w przypadku nieoczekiwanych przez kierowców wyjazdów rowerzystów na jezdnię należy ustawić znaki pionowe A-24, np. z powodu istniejących przy skrzyżowaniu budynków lub ogrodzeń, a także w przypadku końca drogi dla rowerów prowadzącej przy jezdni,
- umieszczenie tabliczki T-22 "nie dotyczy rowerów" pod znakiem pionowym B-1 "zakaz ruchu",
- umieszczenie tabliczki T-22 "nie dotyczy rowerów" pod znakiem pionowym B-2 "zakaz wjazdu" i znakiem D-3 "obowiązujący kierunek ruchu", dodatkowo użycie znaków poziomych P-4 i P-23, co umożliwi jazdę rowerem "pod prąd",
- umieszczenie sygnalizatorów S-6 z sygnałami dla rowerzystów na skrzyżowaniach z przejazdami dla rowerzystów objętych sygnalizacją świetlną, zazwyczaj obok istniejących sygnalizatorów S-5 przy przejściach dla pieszych.

Uwagi

Uzupełnienie do proponowanej metodologii stanowią *"Wytyczne dla opracowania szczegółowych przebiegów regionalnych tras rowerowych"* zamieszczone na stronie Stowarzyszenia Zielone Mazowsze²⁴. Czytamy w nich:

"Regionalne trasy rowerowe można prowadzić:

- wydzielonymi ścieżkami rowerowymi niezależnymi od układu drogowego (np. na wałach przeciwpowodziowych lub przez tereny leśne zamknięte dla ruchu samochodów);
- wydzielonymi ścieżkami rowerowymi w pasie drogowym ulic - w miarę możliwości należy unikać dróg, na których natężenie ruchu samochodów przekracza 10.000 samochodów na dobę;
- pasami dla rowerów lub poboczem - na drogach, na których natężenie ruchu samochodów nie przekracza 3.000 samochodów na dobę;
- jezdnią (ruch mieszany, rowerowo-samochodowy) - na drogach, na których natężenie ruchu samochodów nie przekracza 1.000 samochodów na dobę.

(...)

Wyznaczone trasy muszą być przejezdne dla różnych rodzajów rowerów (w tym np. rowerów turystycznych, szosowych, poziomych, z przyczepką, tandemów), również dla rowerów z większym bagażem.

(...)

Dla odcinków nowobudowanych i modernizowanych zalecaną nawierzchnią jest 3 cm masy mineralno - asfaltowej, rozścielanej mechanicznie, na podbudowie 10 cm z kruszywa łamanego wzmocnionego cementem. w uzasadnionych przypadkach (odcinki leśne, przechodzące przez tereny chronione, pierwszy etap realizacji itp.) dopuszczalne są nawierzchnie typu macadam, tłuczeń dwuwarstwowy lub pospółka.

Podstawowe wymogi:

²⁴ zob. http://www.fz.eco.pl/?a=velomaz_v15

1. Prędkość projektowa nie niższa niż 30 km/h
 2. Nawierzchnia:
 - a) dla tras EuroVelo: asfaltowa na co najmniej 80% długości
 - b) dla pozostałych tras: asfaltowa na co najmniej 60% długości
 3. Nierówności nie większe niż 1 cm
 4. Nachylenia podłużne nie większe niż 6%
 5. Możliwość jazdy 2 osób obok siebie na co najmniej 60% długości trasy
 6. Współczynnik wydłużenia (stosunek długości trasy do odległości w linii prostej) nie większy niż 1,2, chyba że z przebiegu wynika większy.
 7. Zatrzymania (z powodu świateł, konieczności ustąpienia pierwszeństwa itp.)
 - a) nie częściej niż 0,5 razy / km na terenie zabudowanym,
 - b) nie częściej niż 0,2 razy / km poza terenem zabudowanym.
- (...)"

ZAŁĄCZNIK NR 3

DZIAŁALNOŚĆ REGIONALNYCH I LOKALNYCH ORGANIZACJI TURYSTYCZNYCH

Formuła organizacyjno-prawna Regionalnych i Lokalnych Organizacji Turystycznych

Podstawę prawną funkcjonowania Polskiej Organizacji Turystycznej stanowi Ustawa z dnia 25 czerwca 1999 r. o Polskiej Organizacji Turystycznej (Dz. U. nr 62, póź. 689 z późn. zm.). Zgodnie z brzmieniem przepisów przywołanej ustawy Polska Organizacja Turystyczna jest państwową osobą prawną powołaną w celu wzmocnienia promocji Polski w dziedzinie turystyki w kraju i za granicą. Polska Organizacja Turystyczna - czytamy dalej w ustawie - powołana została, aby tworzyć warunki współpracy organów administracji rządowej, samorządu terytorialnego i organizacji zrzeszających przedsiębiorców z dziedziny turystyki, w tym samorządu gospodarczego i zawodowego oraz stowarzyszeń działających w tej dziedzinie. W wyniku nowelizacji przedmiotowej ustawy dokonanej Ustawą z dnia 16 lutego 2001 r. o zmianie ustawy o Polskiej Organizacji Turystycznej (Dz. U. nr 22, póź. 249) doprecyzowano jedno z zadań POT, tj. zasady inspirowania przez Polską Organizację Turystyczną tworzenia regionalnych i lokalnych organizacji turystycznych. Zgodnie z nowym brzmieniem art. 4 ust. 1 czytamy, że w celu wykonania zadania, o którym mowa w art. 3 ust. 1 pkt. 5 (a więc inspirowania tworzenia) mogą być tworzone regionalne i lokalne organizacje turystyczne. Następnie art. 4 ust. 2 stwierdza, że do tworzenia i działania regionalnych i lokalnych organizacji turystycznych stosuje się przepisy ustawy z dnia 7 kwietnia 1989 r. Prawo o stowarzyszeniach (Dz. U. z 1990 r. nr 20, póź. 104 z późn. zm.), z tym że:

- członkiem tych organizacji mogą być osoby fizyczne i osoby prawne, w szczególności podmioty, o których mowa w art. 3 ust. 2 pkt 1 i 2
- nadzór nad tymi organizacjami sprawuje minister właściwy do spraw turystyki,
- organizacje te mogą prowadzić działalność gospodarczą w rozmiarach służących realizacji ich celów i przedmiocie określonym w ich statutach.

Przytoczony powyżej art. 4 ust. 2 wskazuje, że po nowelizacji ustawy dla tworzenia regionalnych i lokalnych organizacji turystycznych dopuszczalną formą prawną jest stowarzyszenie. Wynika to ze sformułowania "stosuje się", który obligatoryjnie wskazuje tę formę prawną. Jednakże nowelizacja ustawy w żaden sposób nie odnosi się do regionalnych i lokalnych organizacji turystycznych powstałych przed jej wejściem w życie, a to oznacza, że te powstałe przed nowelizacją w innej formie prawnej (spółka, spółdzielnia itp.) są absolutnie dopuszczalne.

Znowelizowana ustawa o Polskiej Organizacji Turystycznej jest jednak przepisem szczególnym w stosunku do Ustawy Prawo o stowarzyszeniach i czyni odstępstwa od zawartych tam ogólnych zasad tworzenia stowarzyszeń.

Zgodnie z ogólnymi przepisami Ustawy Prawo o stowarzyszeniach stwierdzić należy, iż stowarzyszenie to dobrowolne, samorządne i trwałe zrzeszenie o celach niezarobkowych, w którym zrzeszać mogą się obywatele polscy posiadający pełną zdolność do czynności prawnych i nie pozbawieni praw publicznych (art. 2 i 3 Ustawy Prawo o stowarzyszeniach). Osoby prawne mogą być jedynie członkami wspierającymi. Stowarzyszenie może utworzyć co najmniej 15 osób (art. 9 Ustawy Prawo o stowarzyszeniach).

Stowarzyszenia samodzielnie określają swoje cele, programy działania i struktury organizacyjne. O ile przepisy szczególne nie stanowią inaczej stowarzyszenia podlegają obligatoryjnemu wpisowi do Krajowego Rejestru Sądowego. Z chwilą wpisu do Krajowego Rejestru Sądowego stowarzyszenie uzyskuje osobowość prawną (art. 8 i 17 Ustawy Prawo o stowarzyszeniach).

Od stowarzyszeń - nazwijmy je podstawowymi - tworzonych przez 15 osób, należy odróżnić stowarzyszenia zwykłe, które mogą utworzyć co najmniej 3 osoby. Ten rodzaj

stowarzyszeń nie posiada osobowości prawnej, nie może prowadzić działalności gospodarczej, przyjmować darowizn, spadków, zapisów i dotacji, a także korzystać z ofiarności publicznej oraz zrzeszać osób prawnych. Środki na prowadzenie swojej działalności stowarzyszenie zwykle pozyskuje jedynie ze składek członkowskich (art. 40 i następne Ustawy Prawo o stowarzyszeniach).

Fakt, że przepisy znowelizowanej Ustawy o Polskiej Organizacji Turystycznej są przepisami szczególnymi do zapisów Ustawy Prawo o stowarzyszeniach oznacza między innymi, że regionalne i lokalne organizacje turystyczne w formie prawnej stowarzyszeń mogą skupiać jako członków zwyczajnych, a nie tylko wspierających, także osoby prawne (art. 4 ust. 2 pkt. 1 Ustawy o Polskiej Organizacji Turystycznej). Osoby prawne zgodnie z ogólnymi przepisami w tym zakresie uczestniczą w tych stowarzyszeniach poprzez swoje organy. Tworzone na tych zmodyfikowanych zasadach regionalne i lokalne organizacje turystyczne (stowarzyszenia) w liczbie co najmniej trzech mogą utworzyć związek stowarzyszeń.

Kolejną bardzo istotną kwestią funkcjonowania regionalnych i lokalnych organizacji turystycznych w formie stowarzyszeń jest prowadzenie przez nie działalności gospodarczej. W tym zakresie istnieje też modyfikacja w odniesieniu do przepisów ogólnych Ustawy prawo o stowarzyszeniach, gdyż w ustawie ogólnej mówi się, że stowarzyszenia mogą prowadzić działalność gospodarczą na zasadach określonych w odrębnych przepisach, a uzyskany z tej działalności dochód może być przeznaczony na realizację celów statutowych. W odniesieniu zaś do regionalnych i lokalnych organizacji turystycznych przepis stanowi, iż mogą one prowadzić działalność w rozmiarach służących realizacji ich celów i w przedmiocie określonym w ich statutach. Ten ostatni zapis oznacza, że statut musi ściśle określać przedmiot działalności stowarzyszenia na zasadzie, którego działają regionalne i lokalne organizacje turystyczne, za pomocą, którego chce osiągać środki na działalność statutową. W tym miejscu należy zaznaczyć, że przedmiot działalności po nowelizacji Ustawy o Krajowym Rejestrze Sądowym musi być zgodny z Polską Klasyfikacją

Konkludując zamieszczone powyżej rozważania, co do formy prawnej regionalnych i lokalnych organizacji turystycznych należy stwierdzić, iż po nowelizacji z dnia 16 lutego 2001 r. Ustawy o Polskiej Organizacji Turystycznej dopuszczalną formą działania tych organizacji są stowarzyszenia. Implikuje to określone obowiązki po stronie podmiotów, które takie organizacje chcą powołać do życia.

Wymagania i zasady rejestracji Regionalnych i Lokalnych Organizacji Turystycznych

Tak jak to już wcześniej napisano - po nowelizacji Ustawy o Polskiej Organizacji Turystycznej z dnia 16 lutego 2001 r. - zgodnie z treścią art. 4 ust. 2 tej ustawy dopuszczalną formą organizacyjną dla regionalnych i lokalnych organizacji turystycznych są stowarzyszenia, jednakże z elementami odrębnymi, charakterystycznymi tylko dla nich wynikających z przywołanego przepisu szczególnego.

Oznacza to, iż aby powstała regionalna lub lokalna organizacja turystyczna należy zastosować się w tej materii do przepisów Ustawy Prawo o stowarzyszeniach i podjąć następujące działania:

- a) Osoby w liczbie co najmniej 15 (w przypadku ROT i LOT w tej liczbie może mieścić się dowolna ilość osób prawnych) pragnących założyć stowarzyszenie uchwalają statut i wybierają komitet założycielski. Tych co najmniej 15 osób stanowi najwyższą władzę stowarzyszenia - Walne Zgromadzenie Członków.
- b) Powołany na zebraniu założycielskim Komitet Założycielski zobowiązany jest do złożenia do Krajowego Rejestru Sądowego wniosku o rejestrację stowarzyszenia.

Wraz z tym wnioskiem należy złożyć statut stowarzyszenia, listę założycieli, która w przypadku osób fizycznych winna zawierać imiona i nazwiska, datę i miejsce urodzenia, miejsce zamieszkania i własnoręczny podpis, zaś w przypadku osób prawnych nazwę, siedzibę, numer właściwego rejestru, regon i podpis osoby upoważnionej do reprezentacji. Do wniosku należy dołączyć informację o siedzibie tymczasowej.

- c) Zgodnie z przywołanym i omówionym powyżej przepisem art. 4 ust. 2 pkt. 3, aby ROT lub LOT mógł prowadzić działalność gospodarczą w rozmiarach służących realizacji celów, w statucie musi się znaleźć stosowny zapis określający zakres tej działalności. W tym zakresie należy zastosować się do przepisu art. 40 pkt. 1 Ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym (D. U. nr 121, poz. 769 z późn. zm.), gdyż stowarzyszenia podlegają, o ile nie wynika inaczej z przepisów szczególnych, obowiązkowej rejestracji w KRS, który nakazuje określenie przedmiotu działalności podmiotów rejestrowanych w KRS zgodnie z Polską Klasyfikacją Działalności. Każdy z wybranych przez dane stowarzyszenie przedmiotów działalności jest określany słownie oraz poprzez symbol składający się z czterech cyfr i litery. W tym miejscu warto zauważyć, iż przedmiot działalności stowarzyszenia powinien być absolutnie zbieżny z nomenklaturą używaną przez Polską Klasyfikację Działalności, gdyż w przeciwnym razie należy liczyć się z koniecznością uzupełnienia braków formalnych wniosku w wyznaczonym terminie. Niezastosowanie się do tych zasad może spowodować odrzucenie wniosku.
- d) Kolejnym elementem, który należy wykonać przed zarejestrowaniem stowarzyszenia jest konieczność zawarcia umowy dającej tytuł dysponowania lokalem, gdzie będzie się mieściła siedziba tymczasowa, a później także docelowa siedziba stowarzyszenia. Może to być umowa najmu, dzierżawy, użyczenia lub inna. Kopię tej umowy należy dołączyć do wniosku o rejestrację stowarzyszenia w Krajowym Rejestrze Sądowym.
- e) Po odbyciu zebrania założycielskiego, na którym dokonuje się uchwalenia statutu, wyboru Komitetu Założycielskiego, po zawarciu umowy do dysponowania lokalem, będącym tymczasową siedzibą stowarzyszenia, należy wypełnić wszystkie niezbędne druki KRS wraz z załącznikami, celem złożenia wniosku o wpisanie nowopowstałego stowarzyszenia (ROT lub LOT) do Krajowego Rejestru Sądowego. Podstawowym drukiem, na którym zawiera się wniosek o rejestrację jest druk KRS-W20, w którym znajdują się informacje o organach stowarzyszenia, celach, siedzibie i składanych załącznikach. Do tego druku należy obowiązkowo załączyć druk KRS-WF "Założyciele lub fundatorzy", na którym muszą się znaleźć dane założycieli stowarzyszenia (zarówno osób fizycznych, jak i prawnych) oraz KRS-WK "Organy podmiotu", gdzie wpisujemy dane członków Komitetu Założycielskiego. Ponadto, jeżeli stowarzyszenie ma zamiar prowadzić działalność gospodarczą, co zostanie przewidziane stosownymi zapisami statutu, do głównego druku należy dołączyć prawidłowo wypełniony druk KRS-WM "Przedmiot działalności". Należy też pamiętać, że oprócz sformalizowanych druków KRS, do głównego druku KRS-W20 należy także dołączyć kilka załączników, co do treści i formy, których nie istnieją tak sformalizowane wymagania, a są to:
 - Statut.
 - Protokół Zebrania Założycielskiego.
 - Uchwała o powołaniu organizacji.
 - List założycieli.
 - Uchwał o wyborze Komitetu Założycielskiego.
 - Uchwał o wyborze organów.

Wszystkie druki KRS należy wypełnić dużymi drukowanymi literami, a pola, które nie podlegają wypełnieniu, należy starannie przekreślić. Niedopełnienie tego obowiązku może być powodem do wezwania o uzupełnienie braków formalnych. Należycie wypełnione druki KRS wraz z innymi załącznikami należy podpisać we właściwych miejscach. Dla celów dowodowych należy wykonać kopię wszystkich składanych dokumentów, tak, aby można było uzyskać potwierdzenie na kopii o złożonym wniosku wraz z załącznikami. Ważnym elementem jest także wniesienie stosownej opłaty od składanego wniosku, którą uiszcza się w znakach sądowych nabywanych w kasie sądu, w którym składa się wniosek. Sąd Rejonowy w którym zlokalizowany jest właściwy wydział Krajowego Rejestru Sądowego, do którego złożony został wniosek o zarejestrowanie Regionalnej czy Lokalnej Organizacji Turystycznej, w formie stowarzyszenia, w czasie pomiędzy 3 a 5 tygodni - jeśli nie ma żadnych uchybień formalnych - powinien wydać postanowienie o rejestracji ROT lub LOT.

- f) Po zarejestrowaniu stowarzyszenia i uzyskaniu osobowości prawnej komitet założycielski winien zwołać Nadzwyczajne Walne Zebranie członków, na którym powinny zostać wybrane władze stowarzyszenia, tzn. Zarząd i Komisja Rewizyjna. Powinna też zostać określona docelowa siedziba stowarzyszenia (może ona być tożsama z siedzibą dotychczasową). Następnie tak ukonstytuowane władze stowarzyszenia winny złożyć wniosek do Krajowego Rejestru Sądowego o ich wpisanie. Sam wniosek powinien zostać sporządzony na druku KRS-Z20, do którego winien zostać dołączony druk KRS-WK "Organy podmiotu", na którym zamieszczone są dane identyfikujące członków właściwych władz. Wraz z wnioskiem należy złożyć także notarialnie poświadczone wzory podpisów członków Zarządu lub winni się oni stawić osobiście przed urzędnikiem sądowym celem złożenia własnoręcznie wzorów podpisów. Do wypełnienia tych druków stosuje się analogiczne zasady jak opisane w pkt. e.
- g) Stowarzyszenia w liczbie co najmniej trzech mogą założyć związek stowarzyszeń. Członkami związku stowarzyszeń mogą być także inne osoby prawne, z tym jednak zastrzeżeniem, że inne osoby prawne mające cele zarobkowe mogą być jedynie członkami wspierającymi. Do związku stowarzyszeń stosuje się analogicznie przepisy Ustawy Prawo o stowarzyszeniach. Oznacza, to między innymi, iż związek stowarzyszeń jest odrębną osobą prawną po zarejestrowaniu go w Krajowym Rejestrze Sądowym. Do rejestracji związku stowarzyszeń stosuje się zasady opisane w pkt. e niniejszego opracowania, z tym, że do druku o rejestrację KRS-W20, jako załącznik o założycielach zamiast druku KRS-WF stosuje się druk KRS-WI.

Zasady współpracy pomiędzy Polską Organizacją Turystyczną a Regionalnymi i Lokalnymi Organizacjami Turystycznymi

Podstawą do współpracy między POT i ROT oraz ROT i LOT są:

- ogólne, wieloletnie porozumienia o współpracy między organizacjami,
- roczne porozumienia określające zakres wspólnych działań między organizacjami na cały rok.

Głównym partnerem dla POT są ROT-y, a dla LOT ROT-y. ROT-y współpracują z POT i LOT. Wyjątkiem od zasady jest współpraca POT z LOT w przypadku niektórych działań promocyjnych z miastami, z którymi POT podpisze dodatkowe porozumienia o współpracy. Tymi miastami są przede wszystkim: Warszawa, Kraków, Wrocław, Gdańsk. Porozumienia te zostają podpisane za wiedzą ROT.

W celu ograniczenia ilości partnerów do współpracy oraz zapewnienia efektywnej promocji w kraju i za granicą, Polska Organizacja Turystyczna współpracuje w szczególności z Regionalnymi Organizacjami Turystycznymi, te zaś, reprezentując interesy lokalne regionu, z Lokalnymi Organizacjami Turystycznymi. ROT i LOT powinny, zatem zawierać porozumienie o współpracy.

POT realizuje swoje zadania:

- w kraju (we współpracy z ROT),
- poza granicami kraju (poprzez ośrodki zagraniczne POT).

ROT-y realizują swoje zadania:

- w regionie (we współpracy z LOT),
- w innych regionach kraju (we współpracy z innymi ROT),
- w kraju (przedsięwzięcia ogólnopolskie we współpracy z POT i ROT),
- poza granicami kraju (we współpracy z POT i jej ośrodkami za granicą).

LOT-y realizują swoje zadania:

- w regionie (we współpracy z LOT-ami),
- w innych regionach (poprzez ROT),
- w kraju (poprzez właściwy ROT z ROT i POT),
- za granicą (poprzez ROT, a następnie POT).

Regionalna Organizacja Turystyczna powinna skupiać i reprezentować wszystkie Lokalne Organizacje Turystyczne na terenie województwa.

Zadaniem POT jest wobec ROT przede wszystkim:

- inspirowanie i pomoc przy tworzeniu ROT,
- współpraca z ROT w celu promocji turystycznej regionu w kraju i za granicą,
- inicjowanie wspólnych działań promocyjnych o charakterze ponadregionalnym, ogólnopolskim i międzynarodowym (POT z ROT-ami),
- współpraca z ROT-ami w celu rozwoju produktu turystycznego,
- współpraca z ROT-ami w celu stworzenia i zapewnienia funkcjonowania polskiego systemu informacji turystycznej w kraju i za granicą,
- reprezentowanie interesów regionów (ROT) na szczeblu krajowym i międzynarodowym.

Zadaniem ROT wobec LOT jest przede wszystkim:

- inspirowanie i pomoc przy tworzeniu oraz współpraca z Lokalnymi Organizacjami Turystycznymi w regionie,
- koordynacja działań LOT-ów w regionie,
- pomoc w promocji i rozwoju lokalnego produktu turystycznego w kraju i za granicą,
- promocja i informacja o lokalnych atrakcjach turystycznych – działania LOT poprzez regionalny system w Polskim Systemie Informacji Turystycznej (w kraju i za granicą),
- reprezentowanie interesów partnerów lokalnych na szczeblu regionalnym, krajowym i międzynarodowym.

Zadaniem LOT wobec ROT jest przede wszystkim:

- współpraca przy rozwoju i promocji turystycznej całego regionu,
- współpraca z partnerami lokalnymi w celu promocji całego regionu,

- tworzenie i rozwijanie produktu turystycznego,
- gromadzenie, aktualizowanie i udostępnianie informacji o lokalnych atrakcjach i walorach turystycznych, informacja o produktach turystycznych (lokalne it),
- funkcjonowanie w ramach regionalnego, a tym samym Polskiego Systemu Informacji Turystycznej.

Obszary współpracy przy realizacji poszczególnych zadań między POT – ROT – LOT.

Współpraca między POT, ROT i LOT przy realizacji poszczególnych przedsięwzięć dotyczy:

1. Tworzenia ROT i LOT:

- a) inicjuje tworzenie ROT i LOT,
- b) inicjuje tworzenie ROT i LOT na terenie całego kraju,
- c) inicjuje tworzenie LOT w obrębie regionu,
- d) POT we współpracy z regionami opracowuje dokument określający standardy i zasady współpracy między POT-ROT-LOT,
- e) POT udziela wsparcia merytorycznego dla tworzenia struktur ROT i LOT - szkolenia, seminaria, konsultacje,
- f) ROT udziela wsparcia merytorycznego dla tworzenia struktur regionalnych LOT - szkolenia, seminaria, warsztaty, konsultacje.

2. Informacji turystycznej:

POT	<ul style="list-style-type: none">▪ zapewnia stworzenie i funkcjonowanie polskiego systemu informacji turystycznej w kraju (regionalna it dostępna w całym kraju - współpraca z ROT) i za granicą (poprzez ośrodki zagraniczne POT),▪ określa zasady funkcjonowania systemu na poziomie szczebla krajowego, regionalnego i lokalnego w porozumieniu z regionami,▪ koordynuje krajowy obieg informacji turystycznej,▪ określa standardy dla punktu it,▪ określa i przyznaje logo dla punktów it (rekomendowanych i nadzorowanych przez ROT),▪ szkoli informatorów i administratorów sieci regionalnych it, a we współpracy z ROT informatorów i administratorów lokalnych it (poziom LOT),▪ prowadzi rejestr punktów it należących do polskiego systemu informacji,▪ zatwierdza wnioski ROT o oznakowanie drogowe rekomendowanych tras turystycznych dla zmotoryzowanych.
------------	---

ROT	<ul style="list-style-type: none"> ▪ współpracuje w zakresie tworzenia polskiego systemu informacji turystycznej na szczeblu regionalnym, ▪ wskazuje, tworzy lub zapewnia administratora sieci regionalnej, ▪ zapewnia funkcjonowanie w ramach systemu lokalnych punktów it w regionie, ▪ dba o aktualizację i weryfikuje informację w ramach systemu na szczeblu regionalnym - współpraca z lokalnymi punktami it, ▪ zapewnia informację ogólną o regionie, ▪ we współpracy z POT szkoli informatorów i administratorów lokalnych it, ▪ inicjuje tworzenie lokalnych punktów it, ▪ nadzoruje tworzenie lokalnych it w regionie wg przyjętych przez POT standardów, ▪ dba o zachowanie standardu informacji w skali regionu, ▪ wnioskuję o przyznanie logo it - do POT jako logo dla sieci it w Polsce, ▪ wnioskuję do POT o zgodę na oznakowanie rekomendowanych tras turystycznych dla zmotoryzowanych.
LOT	<ul style="list-style-type: none"> ▪ tworzy lokalne punkty it, ▪ zapewnia funkcjonowanie lokalnych punktów it w ramach regionalnego systemu it, a następnie w ramach polskiego systemu informacji turystycznej, ▪ wprowadza i przestrzega przyjętych przez POT standardów dla punktów it, ▪ gromadzi w ramach systemu informacje na szczeblu lokalnym, ▪ zapewnia aktualną informację turystyczną o lokalnych atrakcjach i produktach turystycznych, ▪ zapewnia dystrybucję informacji turystycznej o lokalnych atrakcjach i produktach turystycznych, ▪ szkoli informatorów i administratorów punktów it w ramach szkoleń organizowanych przez ROT.

3. Imprez targowych:

POT	<p>Kreuje politykę targową Polski m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ wskazuje imprezy targowe w kraju i za granicą, na których organizowane będą polskie stoiska narodowe lub promocyjne, ▪ ustala wielkość stoiska oraz program imprez towarzyszących targom, ▪ ustala zasady udziału poszczególnych regionów i podmiotów w ramach stoiska, ▪ przygotowuje projekt modułowego stoiska narodowego, ▪ organizuje stoiska narodowe w ramach krajowych i zagranicznych imprez targowych - samodzielnie lub po przez POT lub jej ośrodki zagraniczne, ▪ koordynuje organizację imprez towarzyszących targom, na których POT organizuje stoiska targowe tzn. konferencje prasowe, koktajle, workshop-y itd., ▪ koordynuje udział regionów w ramach stoiska narodowego POT na targach turystycznych za granicą, ▪ udziela patronatów krajowym targom turystycznym wg przyjętych zasad.
------------	---

ROT	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kreuje politykę targową regionu, ▪ wskazuje imprezy targowe w kraju i za granicą, na których w celu zapewnienia efektywnej promocji zalecana jest obecność: całego regionu, poszczególnych subregionów lub podmiotów reprezentujących produkt turystyczny - zgodnie z polityką promocyjną REGIONU – ROT, ▪ określa zasady udziału poszczególnych podmiotów w ramach stoiska regionalnego (członkowie ROT, LOT, inne podmioty), ▪ organizuje stoisko dla całego regionu na krajowych i zagranicznych imprezach targowych (za granicą w ramach stoiska organizowanego przez POT), ▪ koordynuje prace związane z obecnością przedstawicieli regionu (branża turystyczna i samorząd) na targach turystycznych w kraju i za granicą - koordynacja organizacyjna, techniczna i finansowa, ▪ organizuje imprezy towarzyszące targom w celu zwiększenia efektu promocji regionu na targach turystycznych w kraju i za granicą np. konferencja prasowa, warsztaty, konkursy, występy artystyczne itd., ▪ przygotowuje projekt modułowego stoiska regionalnego na targi krajowe lub imprezy, na których nie ma stoiska narodowego POT.
LOT	<ul style="list-style-type: none"> ▪ współuczestniczy w budowaniu polityki targowej regionu (ROT), ▪ promuje lokalne produkty i atrakcje turystyczne w ramach stoiska regionalnego na targach turystycznych w kraju i za granicą, ▪ występuje w ramach stoiska regionalnego przygotowanego przez ROT, a w przypadku jego braku w ramach własnego stoiska; ▪ kreuje wewnętrzną politykę promocyjną z uwzględnieniem polityki promocyjnej regionu ROT, kierunków polityki POT oraz potencjału subregionu i specyfiki produktu turystycznego, ▪ zapewnia udział przedstawiciela LOT na najważniejszych z punktu widzenia promocji produktu imprezach targowych, a na wszystkich targach, na których promowany jest region, udostępnia bezpłatnie swoje materiały promocyjne, ▪ współuczestniczy w organizacji stoiska regionalnego zgodnie z przyjętymi zasadami POT i ROT, ▪ partycypuje w kosztach organizacji stoiska regionalnego związanych z powierzchnią stoiska, zabudową, obsługą, wyposażeniem oraz organizacją imprez towarzyszących w wysokości odpowiadającej udziałowi LOT na targach.

4. Imprez studyjnych:

POT	<ul style="list-style-type: none"> ▪ organizuje we współpracy z ROT-ami imprezy studyjne dla krajowych i zagranicznych touroperatorów oraz dziennikarzy krajowych, zagranicznych i akredytowanych w Polsce - współfinansuje, organizuje grupy studyjne, zatwierdza programy imprez studyjnych przygotowanych przez ROT-y, ▪ dąży do zapewnienia najlepszych warunków finansowych (poprzez pozyskiwanie sponsorów i uzyskiwanie rabatów) przy organizacji imprezy studyjnej,
------------	---

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ tworzy ogólnopolską bazę danych: dziennikarzy krajowych, zagranicznych i akredytowanych w Polsce oraz regionalnych atrakcji turystycznych i tematycznych tras do wykorzystania przy organizacji imprez studyjnych.
ROT	<ul style="list-style-type: none"> ▪ organizuje we współpracy z LOT-ami i/lub ROT-ami oraz POT imprezy studyjne dla krajowych i zagranicznych touroperatorów oraz dziennikarzy krajowych, zagranicznych i akredytowanych w Polsce - współfinansuje imprezę studyjną, przygotowuje we współpracy z LOT-ami i/lub ROT-ami programy imprez studyjnych, koordynuje organizację i przebieg imprezy studyjnej, ▪ informuje POT o organizowanych przez siebie w regionie imprezach studyjnych (przez ROT i LOT-y), ▪ dąży do zapewnienia najlepszych warunków finansowych (poprzez pozyskiwanie sponsorów i uzyskiwanie rabatów) przy organizacji imprezy studyjnej, ▪ tworzy regionalną bazę danych atrakcji turystycznych oraz przykładowych tematycznych tras do wykorzystania przy organizacji imprez studyjnych.
LOT	<ul style="list-style-type: none"> ▪ organizuje we współpracy z LOT-ami i ROT oraz POT imprezy studyjne dla krajowych i zagranicznych touroperatorów oraz dziennikarzy krajowych, zagranicznych i akredytowanych w Polsce, a także współfinansuje imprezę studyjną, przygotowuje we współpracy z LOT-ami i/lub ROT-ami programy imprez studyjnych, nadzoruje organizację i przebieg imprezy studyjnej na terenie działania LOT-u; ▪ informuje ROT o organizowanych przez siebie imprezach studyjnych, ▪ dąży do zapewnienia najlepszych warunków finansowych (poprzez pozyskiwanie sponsorów i uzyskiwanie rabatów) przy organizacji imprezy studyjnej, ▪ tworzy lokalną bazę danych atrakcji turystycznych i przekazuje ją do ROT.

5. Imprez promocyjnych:

POT:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ przyznaje patronaty (POT lub Prezesa POT) imprezom promocyjnym o charakterze międzynarodowym, ogólnopolskim oraz ponadregionalnym, ▪ imprezy i wydarzenia promocyjne, którym POT udziela patronatów oraz wsparcia merytorycznego lub/i finansowego muszą być- rekomendowane lub organizowane przez co najmniej jeden ROT, ▪ regiony ubiegające się o patronat POT dla imprez promocyjnych lub o zaangażowanie POT w ich współorganizację składają swoje wnioski/projekty najpóźniej do 1 listopada roku poprzedzającego wydarzenie.
ROT	<ul style="list-style-type: none"> ▪ regiony mogą się ubiegać o patronat POT w przypadku imprez promocyjnych o charakterze międzynarodowym, ogólnopolskim lub ponadregionalnym, ▪ o przyznanie patronatu POT mogą ubiegać – do POT jedynie ROT, ▪ ROT przyznaje własne patronaty imprezom o charakterze regionalnym i lokalnym, ▪ regiony ubiegające się o patronat POT dla imprez promocyjnych lub o zaangażowanie POT w ich współorganizację składają swoje wnioski/ projekty najpóźniej do 1 listopada roku poprzedzającego wydarzenie,

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ imprezy współorganizowane przez POT oraz rekomendowane przez ROT znajdują się w ogólnopolskich informatorach oraz wykazie imprez ośrodków zagranicznych POT,
LOT	<ul style="list-style-type: none"> ▪ organizuje imprezy o zasięgu lokalnym i regionalnym, a we współpracy z ROT i POT imprezy o charakterze międzynarodowym, ogólnopolskim lub ponadregionalnym, ▪ LOT może się ubiegać – o patronat ROT, a w przypadku imprez o charakterze międzynarodowym, ogólnopolskim lub ponadregionalnym po uzyskaniu rekomendacji oraz patronatu ROT do POT.

6. Wydawnictw promocyjnych, znaku promocyjnego Polski oraz zdjęć promocyjnych:

POT	<ul style="list-style-type: none"> ▪ określa standaryzację dla wydawnictw promocyjnych w cyklach, na okres 3 - 4 lat, ▪ ustala politykę wydawniczą (plany roczne i wieloletnie np. dot. produktów turystycznych), ▪ opracowuje i wydaje wydawnictwa promocyjne ogólnopolskie - foldery ogólne, produktowe, mapy, informatory i inne, ▪ udostępnia na potrzeby wydawnictw regionalnych i lokalnych szatę graficzną obowiązującą wg standaryzacji, ▪ udostępnia na potrzeby wydawnictw regionalnych i lokalnych turystyczny znak promocyjny Polski i zdjęcia z Banku Wizerunków Polski wg zasad przyjętych przez POT, ▪ współwydaje z ROT regionalne wydawnictwa promocyjne - ogólne i produktowe, mapy, informatory (w przyjętej przez POT szacie graficznej), ▪ zapewnia odpowiednią jakość wydawnictw promocyjnych w kraju i za granicą - monitoring i kontroling, w tym wydawnictw regionalnych, ▪ umożliwia dystrybucję, składowanie i magazynowanie materiałów promocyjnych za granicą przy wykorzystaniu rozwiązań logistycznych POT; ▪ zarządza turystycznym znakiem promocyjnym Polski (logo turystyczne), ▪ zarządza Bankiem Wizerunków Polski.
ROT	<ul style="list-style-type: none"> ▪ określa politykę wydawniczą regionu (plany roczne i wieloletnie), ▪ określa standaryzację dla wydawnictw promocyjnych w regionie z uwzględnieniem standaryzacji przyjętej przez POT, ▪ opracowuje regionalne wydawnictwa promocyjne w przyjętej przez POT szacie graficznej, ▪ współwydaje foldery promocyjne z POT, ROT-ami i LOT-ami; ▪ tworzy logo turystyczne regionu, ▪ tworzy i prowadzi Regionalny Bank Wizerunków Polski, ▪ wykorzystuje na potrzeby materiałów promocyjnych turystyczny znak promocyjny Polski (logo turystyczne), logo turystyczne regionu oraz zdjęcia z Regionalnego i Ogólnopolskiego Banku Wizerunków Polski,

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ korzysta z kanałów dystrybucji POT poza granicami kraju, ▪ zapewnia odpowiednią jakość wydawnictw promocyjnych w regionie - monitoring i kontroling.
LOT	<ul style="list-style-type: none"> ▪ prowadzi lokalną politykę wydawniczą w ramach polityki regionu z uwzględnieniem kierunków polityki wydawniczej ROT i POT, ▪ opracowuje wydawnictwa promocyjne na potrzeby promocji lokalnych produktów i atrakcji turystycznych, wydawnictwa produktowe, mapy, informatory, ▪ przygotowuje lokalne wydawnictwa promocyjne w przyjętej przez ROT szacie graficznej, ▪ wydawnictwa lokalne mogą być przygotowywane przez LOT we współpracy z LOT-ami i ROT, a w wyjątkowych przypadkach z POT, ▪ wykorzystuje na potrzeby wydawnictw promocyjnych znak promocyjny Polski (logo turystyczne), logo turystyczne regionu oraz zdjęcia z Regionalnego i Ogólnopolskiego Banku Wizerunków Polski - wnioskuję do POT przez ROT i z jego rekomendacją, ▪ korzysta ze zdjęć z Regionalnego Banku Wizerunków, a także współuczestniczy w jego tworzeniu.

7. Szkoleń:

POT	<ul style="list-style-type: none"> ▪ organizuje szkolenia ogólnopolskie (samodzielnie lub we współpracy z ROT-ami), a we współpracy z ROT w regionie w zakresie promocji i rozwoju produktu turystycznego, informacji turystycznej oraz marketingu turystycznego; ▪ udziela konsultacji przy organizowaniu szkoleń dla ROT i LOT, ▪ współuczestniczy w niektórych szkoleniach regionalnych, ▪ organizuje co roku warsztaty regionalne (workshop) z udziałem przedstawicieli: POT i jej ośrodków zagranicznych oraz ROT-ów i LOT-ów.
ROT	<ul style="list-style-type: none"> ▪ organizuje szkolenia w regionie (samodzielnie, z POT, ROT-ami lub z LOT) w zakresie promocji, tworzenia i rozwoju produktu turystycznego, informacji turystycznej oraz marketingu turystycznego w regionie, ▪ uczestniczy w szkoleniach organizowanych przez POT, ▪ udziela konsultacji i wsparcia szkoleniom organizowanym przez LOT w regionie, ▪ uczestniczy w organizowanych co roku przez POT warsztatach regionalnych (workshop z udziałem przedstawicieli: POT i jej ośrodków zagranicznych oraz ROT-ów i LOT-ów).
LOT	<ul style="list-style-type: none"> ▪ organizuje szkolenia lokalne (samodzielnie lub z ROT i LOT) w zakresie promocji, tworzenia i rozwoju produktu turystycznego, informacji turystycznej oraz marketingu turystycznego w regionie, ▪ współpracuje z ROT podczas organizacji szkoleń lokalnych, ▪ uczestniczy w organizowanych co roku przez POT warsztatach regionalnych

	(workshop) z udziałem przedstawicieli: POT i jej ośrodków zagranicznych oraz ROT-ów i LOT-ów.
--	---

Słownik

Gospodarka turystyczna – oznacza popyt turystyczny obejmujący nie tylko dobra i usługi służące bezpośrednio konsumpcji turystycznej, ale także takie rodzaje aktywności gospodarczej, które są ściśle bądź częściowo uzależnione od ruchu podróźnych i których rozwój nie byłby możliwy (lub byłby znacznie ograniczony), gdyby nie turystyka. Do popytu na usługi i produkty gospodarki turystycznej zalicza się podróże indywidualne, podróże służbowe, wydatki z budżetu państwa na turystykę, nakłady inwestycyjne, wpływy dewizowe z turystyki przyjazdowej oraz inne wpływy z eksportu związanego z turystyką.

Monitoring - systematyczna obserwacja zestawu wyselekcjonowanych wskaźników obrazujących dynamikę i strukturę zjawisk objętych poszczególnymi celami programu, mająca na celu zapewnienie informacji zwrotnych na temat zgodności przebiegu realizacji programu z jego harmonogramem.

Odwiedzający – każda osoba podróżująca do miejsca znajdującego się poza jej „zwykłym otoczeniem” na czas nie dłuższy niż 12 miesięcy, jeśli podstawowy cel podróży jest inny niż podjęcie działalności zarobkowej, wynagradzanej w odwiedzanej miejscowości. w praktyce liczbę przekroczeń granicy przez cudzoziemców traktuje się jako liczbę cudzoziemców odwiedzających Polskę. Oznacza to, że jedna osoba kilkakrotnie przekraczająca granicę jest traktowana jako kilka osób.

Odwiedzający jednodniowi – odwiedzający, którzy nie nocują w obiektach zakwaterowania zbiorowego ani w kwaterach i obiektach prywatnych w odwiedzanym kraju.

Prefinansowanie - środki z budżetu państwa w formie oprocentowanych pożyczek dla jednostek sektora finansów publicznych na realizację programów i projektów współfinansowanych ze środków UE udostępniane przed uzyskaniem refundacji wydatków ze strony UE.

Produkt turystyczny – dostępny na rynku pakiet materialnych i niematerialnych składników, umożliwiających realizację celu wyjazdu turystycznego. Produkt ten stanowią naturalne i stworzone przez człowieka dobra turystyczne, towary i usługi umożliwiające przybycie, pobyt i korzystanie z walorów turystycznych oraz atrakcyjne spędzanie czasu.

Program strategiczny - dokument programowy podmiotu władzy publicznej wykonującego funkcje regulacyjne wobec gospodarki oraz sterującego działalnością służącą zaspokajaniu potrzeb społecznych.

Programowanie strategiczne - polega na pośrednim kształtowaniu procesów społeczno-gospodarczych za pomocą środków i narzędzi dostępnych w ramach obowiązujących regulacji, a zarazem mieszczących się w standardach dopuszczalnych w ugrupowaniu integracyjnym, do którego należy kraj. Programowanie strategiczne przyczynia się do wspierania rozwoju wybranych kierunków i dziedzin uznanych za priorytetowe oraz służy koordynacji działań różnych podmiotów w aspekcie przedmiotowym, czasowym i terytorialnym.

Przemysł turystyczny – obejmuje produkcję dóbr i usług ściśle związanych z turystyką, takich jak zakwaterowanie, wyżywienie, usługi rekreacyjne i transport turystów.

Przestrzeń turystyczna – jest to funkcjonalnie wyróżniająca się część (podprzestrzeń) przestrzeni geograficznej rozumianej w sensie largo, czyli jako przestrzeń, na którą składają się elementy przyrodnicze powłoki ziemskiej (środowisko naturalne), trwałe efekty działalności gospodarczej człowieka w tym środowisku (środowisko gospodarcze) a także środowisko społeczne będące wynikiem działalności terytorialnych zbiorowości społecznych (narody, zbiorowości regionalne i lokalne). Warunkiem powstania i rozwoju przestrzeni turystycznej są potrzeby wypoczynku, poznania i doznania przeżyć, które są głównymi atrybutami przemieszczeń turystycznych współczesnego człowieka. Inaczej mówiąc, przestrzeń turystyczna jest wytworem człowieka użytkującego dla celów turystycznych środowisko geograficzne, które odkrywa i zagospodarowuje, motywując to potrzebą wypoczynku, poznania i chęci doznania różnorodnych przeżyć.

Region turystyczny – stosunkowo jednorodny obszar, który wyróżnia się z otoczenia określonymi cechami naturalnymi lub nabytkami. Przyjmując to ogólne określenie jako podstawę definiowania każdego regionu, należy uznać, że region turystyczny to taki obszar, który charakteryzuje się atrakcyjnymi walorami turystycznymi, głównie naturalnymi oraz odpowiednim zagospodarowaniem, na którym koncentruje się ruch turystyczny. Ważną cechą określającą każdy region, w tym również turystyczny, jest jego spójność i powiązanie, których intensywność wyznaczają granice regionu.

Środki publiczne - środki finansowe z budżetu państwa, z budżetów jednostek samorządu oraz innych jednostek zaliczonych do sektora finansów publicznych oraz środki pochodzące z budżetu Unii Europejskiej i inne środki zagraniczne nie podlegające zwrotowi.

Turystyka – turystyka obejmuje ogół działań ludzi, którzy podróżują i przebywają dla wypoczynku, w interesach i w innych celach (z wyłączeniem działalności zarobkowej) przez okres nie przekraczający 12 miesięcy w miejscach znajdujących się poza zwykłym otoczeniem. Termin „turystyka” obejmuje zarówno odwiedzających, którzy zatrzymują się co najmniej na jedną noc, jak i odwiedzających jednodniowych.

Turystyka krajowa - obejmuje krajowe wyjazdy mieszkańców danego kraju.

Turyści – odwiedzający, którzy przynajmniej przez jedną noc korzystają z obiektów zakwaterowania zbiorowego lub indywidualnego w odwiedzanym kraju, regionie, miejscowości.

Uczestnictwo w turystyce - (uczestnictwo w wyjazdach turystycznych, aktywność turystyczna społeczeństwa) – procentowy udział osób wyjeżdżających poza miejsce swego zamieszkania chociaż raz w roku i spędzający poza miejscem swego zamieszkania przynajmniej jedną noc – w populacji ludności danego kraju, regionu, miejscowości.

Wyjazdy urlopowo-wakacyjne – wyjazdy poza miejscem zamieszkania, które trwają co najmniej 5 dni.

Wyjazdy weekendowe – wyjazdy z co najmniej jednym noclegiem trwające nie dłużej niż 4 dni.

Zagraniczna turystyka przyjazdowa – obejmuje przyjazdy do danego kraju osób mieszkających na stałe za granicą.

Zagraniczna turystyka wyjazdowa – obejmuje wyjazdy z danego kraju osób mieszkających w tym kraju.

Terminologia UE

- **Polityka regionalna UE:** Podstawa prawna: Art. 2 i 3 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską (TWE). Polityka regionalna UE opiera się na solidarności: powstała, aby udzielać wsparcia na poziomie Wspólnoty najbardziej zacofanym regionom i pomagać im przewycięzać niekorzystne uwarunkowania. Polityka regionalna ma też wymiar konkretny – przynosi rzeczywiste korzyści obywatelom Europy, którzy bezpośrednio korzystają z jej wsparcia w formie pomocy w znalezieniu pracy i przystosowaniu do zmian na rynku pracy, zwłaszcza przez szkolenia.
- **Fundusze Strukturalne:** Fundusze Strukturalne UE są zarządzane przez Komisję i służą finansowaniu strukturalnej pomocy Wspólnoty. Obejmują one: Sekcję Orientacji Funduszu Orientacji i Gwarancji Rolnej (EAGGF), Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR) na rzecz pomocy strukturalnej w ramach polityki regionalnej, Fundusz Społeczny (EFS) dla działań w zakresie polityki społecznej oraz Finansowy Instrument Orientacji Rybołówstwa (FIFG). Finansowe wsparcie z Funduszy Strukturalnych kierowane jest głównie do biednych regionów na wzmocnienie gospodarczej i społecznej spójności Wspólnoty, tak by na całym obszarze UE sprostać wyzwaniom stawianym przez wspólny rynek.
- **Inicjatywy Wspólnoty:** szukanie wspólnych rozwiązań konkretnych problemów. Inicjatywami Wspólnoty są programy: INTERREG, URBAN, LEADER oraz EQUAL.
- **Inicjatywa Wspólnoty INTERREG:** wsparcie dla projektów współpracy transgranicznej
- **Inicjatywa Wspólnoty LEADER, zarządzana przez DG ds. Rolnictwa:** Połączenie działań na rzecz rozwoju gospodarki wiejskiej.
- **Pomoc:** Oznacza formy pomocy udostępnianej przez Fundusze Strukturalne: programy operacyjne lub jednolite dokumenty programowe, programy Inicjatyw Wspólnoty oraz wsparcie na rzecz pomocy technicznej i działań innowacyjnych.
- **Program operacyjny (OP):** Dokument zatwierdzony przez Komisję, mający na celu wdrażanie Podstaw Wsparcia Wspólnoty, zawierający szereg konkretnych priorytetów, w tym działania wieloletnie, który może być finansowany przez jeden lub kilka Funduszy, jeden lub kilka innych instrumentów finansowych oraz Europejski Bank Inwestycyjny.
- **Zintegrowany program operacyjny:** program operacyjny finansowany przez więcej niż jeden Fundusz.
- **Narodowy Plan Rozwoju (NPR):** Program kraju kandydującego na rzecz spójności gospodarczej i społecznej oraz działań Celu 1.