



Dokument realizowany jest w ramach projektu „Miejsca Przyjazne Rowerzystom na Kociewskich Trasach Rowerowych - tworzenie (rozszerzanie) i wzmocnienie sieci kontaktów kociewskich LGD przez działania analityczne, szkoleniowe i promocyjne”, który finansowany jest ze środków Krajowej Sieci Obszarów Wiejskich.

# EKSPERTYZA:

## Tworzenie Miejsc Przyjaznych Rowerzystom na Kociewskich Trasach Rowerowych

październik 2019 r.



„Europejski Fundusz Rolny na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich: Europa inwestująca w obszary wiejskie”

Operacja współfinansowana ze środków Unii Europejskiej w ramach Schematu II Pomocy Technicznej  
„Krajowa Sieć Obszarów Wiejskich” Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014-2020.  
Instytucja Zarządzająca PROW 2014-2020 - Minister Rolnictwa i Rozwoju Wsi.

## Spis treści

Wstęp .....	3
1. Wnioski z audytu Kociewskich Tras Rowerowych .....	4
1.1. Forma organizacji ruchu .....	4
1.2. Bezpieczeństwo rowerzystów .....	4
1.3. Przejezdność i nawierzchnia .....	5
1.4. Oznakowanie .....	5
1.5. Tablice informacyjne .....	6
1.6. Miejsca odpoczynku (PIT-STOPy) .....	6
1.7. Podsumowanie - potrzeby w zakresie poprawy infrastruktury sieci KTR .....	7
2. Wnioski z audytu nieczynnych linii kolejowych na Kociewiu .....	9
3. Wnioski z analizy dokumentów planistycznych oraz działań gmin, powiatów oraz nadleśnictw .....	10
4. Wnioski z wizji lokalnej (szlak Green Velo) .....	12
5. Wnioski z warsztatów, przeprowadzonych w ramach projektu .....	13
6. Proponowana struktura Kociewskich Tras Rowerowych wraz z ich hierarchizacją .....	16
7. Rekomendacje w zakresie rozwoju infrastruktury turystyki rowerowej na Kociewiu, w tym w szczególności sieci KTR .....	19
8. Rekomendacje w zakresie rozwoju usług i promocji turystyki rowerowej na Kociewiu, w tym w szczególności sieci KTR .....	22
9. Rekomendacje w zakresie rozwoju systemu rekomendacji MPR - miejsc przyjaznych rowerzystom - na Kociewiu .....	25
Załączniki .....	27
Załącznik 1. ....	27
Załącznik 2. ....	27

## Wstęp

Zmiany w oczekiwaniach turystów rowerowych wobec infrastruktury turystyki rowerowej sprawiają, że obecnie jakość Kociewskich Tras Rowerowych nie jest wystarczająca, aby były one atrakcyjnym produktem turystycznym.

Z tego powodu Lokalna Organizacja Turystyczna KOCIEWIE w roku 2019 zainicjowała proces dyskusji na temat formy poprawy jakości i atrakcyjności sieci Kociewskich Tras Rowerowych dla rowerzystów - turystów i mieszkańców. Jednym z elementów, służących tej dyskusji, jest niniejszy projekt i opracowanie.

Ekspertyza powstała na zamówienie Lokalnej Grupy Działania „Wstęga Kociewia” w ramach projektu „Miejsca Przyjazne Rowerzystom na Kociewskich Trasach Rowerowych - tworzenie (rozszerzanie) i wzmacnianie sieci kontaktów kociewskich LGD przez działania analityczne, szkoleniowe i promocyjne”.

Obejmuje ono rekomendacje, dotyczące rozwoju sieci Kociewskich Tras Rowerowych, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb ich uzupełnienia, poprawy jakości oraz rozwoju sfery usług turystów rowerowych, jak też wskazaniem konkretnych działań w tym zakresie dla partnerów systemu.

Opracowanie oparte zostało o audyt sieci tras KTR oraz dawnych linii kolejowych, doświadczenia z wyjazdu studyjnego na szlak Green Velo na Suwalszczyznę oraz konsultacje z przedstawicielami gmin i branży, jakie zostały przeprowadzone na zlecenie LGD „Wstęga Kociewia” w ramach niniejszego projektu.

Dodatkowo, załącznikiem do niniejszego dokumentu są dwa opracowania:

- **skrypt szkoleniowy** - komplet materiałów, które zostały przygotowane na potrzeby warsztatów, prowadzonych w ramach projektu.
- **podręcznik dobrych praktyk** opisujący ideę, zakres i funkcjonowanie systemu rekomendacji MPR - miejsc przyjaznych rowerzystom, który może być wdrożony na obszarze Kociewia.



## 1. Wnioski z audytu Kociewskich Tras Rowerowych

W ramach audytu ocenie poddano 724,3 km szlaków sieci KTR. Wizja terenowa pozwoliła podsumować ich stan i specyfikę następująco:

### 1.1. Forma organizacji ruchu

KTR to szlaki, poprowadzone przede wszystkim w ruchu ogólnym, razem z ruchem samochodowym, po drogach o raczej niskim i bardzo niskim natężeniu ruchu pojazdów.

Są to często drogi leśne, polne i lokalne drogi asfaltowe. Aż 94% wszystkich szlaków sieci KTR prowadzi w ruchu ogólnym (683,3 km). Wydzielone drogi rowerowe i ciągi pieszo-rowerowe to nadal rzadkość na KTR. Łącznie jest to 50 km (tylko 5,7 %) całej sieci. Jest to bardzo niska wartość.

### 1.2. Bezpieczeństwo rowerzystów

KTR są szlakami o względnie wysokim poziomie bezpieczeństwa użytkowników (rowerzystów).

Z uwagi na sposób poprowadzenia tras (w 95 % w ruchu ogólnym), rowerzysta co do zasady porusza się na KTR głównie wspólnie z samochodami. Pozostałe ok. 5 % tras prowadzi po drogach rowerowych i ciągach pieszo-rowerowych. Projektanci tras wytyczyli je w taki sposób, aby prowadziły one głównie drogami lokalnymi, o małym ruchu pojazdów. Są to przeważnie drogi gminne i powiatowe o nawierzchni asfaltowej (51,9 %). Ponadto duża część tras (37 %) prowadzi drogami gruntowymi o nawierzchni różnej jakości. Są to różnego rodzaju i jakości drogi polne i leśne. Drogi te są bezpieczne dla rowerzystów z uwagi na małe natężenie ruchu pojazdów oraz ich niską prędkość miarodajną. Dalsze kilka procent tras to drogi utwardzone o nawierzchni różnej jakości i przejezdności, o nawierzchni z kostki kamiennej, betonowej, płyt lub bruku.

Za względnie niebezpieczne uznano łącznie 6,52 kilometrów dróg, po których prowadzi KTR. Przy analizie zagrożeń brano pod uwagę następujące parametry, które określają względne zagrożenia dla rowerzystów: duże natężenie ruchu pojazdów (liczba pojazdów), duża rzeczywista prędkość pojazdów, brak poboczy lub rosnące w skrajni drogi drzewa, ograniczona widoczność.

Zidentyfikowano dodatkowo łącznie około 30 skrzyżowań, których pokonanie stwarza potencjalne zagrożenie dla użytkowników. Znajdują się głównie przy drogach krajowych (nr 91 i nr 22) w Tczewie, Starogardzie Gdańskim, Gniewie i innych miejscowościach, położonych przy tych drogach krajowych.

Jest tak jednak kosztem komfortu jazdy rowerzystów, gdyż głównym czynnikiem, zwiększającym ich bezpieczeństwo, jest stan nawierzchni trasy. Ogranicza on liczbę i ruch pojazdów mechanicznych.

### 1.3. Przejezdność i nawierzchnia

KTR to szlaki, które nie posiadają jednolitej nawierzchni. Na jednym szlaku występuje zwykle i naprzemiennie kilka rodzajów nawierzchni, od gładkich asfaltów po nieprzejezdne piachy i bruki. Z tego powodu nie da się szlaków podzielić na podstawie kryterium przejezdności względem typu użytkownika - występuje zbyt wiele rodzajów nawierzchni.

Około połowy całej długości tras (51,9 %) prowadzi po asfalcie. Pozostała część (48 %) to nawierzchnie bardzo zróżnicowane. Są to drogi gruntowe różnej jakości (37 %), a pozostała część (11 %) to różnego rodzaju płyty betonowe, kostka, bruki itp. Blisko 23 % długości szlaków posiada nawierzchnię, która stwarza poważne problemy w jeździe rowerem - są to drogi gruntowe złej jakości, płyty betonowe, bruki itp. W tym 85,2 km (11,8 %) to drogi gruntowe złej jakości, po których w zasadzie da się jechać tylko rowerem MTB.

### 1.4. Oznakowanie

Oznakowanie szlaków KTR powstawało w ciągu blisko 15 lat (od 2003 do 2018 roku) W związku z tym stan oznakowania jest zróżnicowany, w zależności od czasu jego wykonania oraz stanu zachowania danego szlaku.

Szlaki KTR oznakowane są generalnie dość dobrze, ale zdarzają się istotne braki w oznakowaniu. Powstały także nowe drogi rowerowe, które pozwalają na przeniesienie niektórych szlaków na lepsze i bezpieczniejsze odcinki dróg. Z tego powodu oznakowanie szlaków wymaga uzupełnienia. Część znaków malowanych zatarła się w wyniku warunków atmosferycznych lub znajdowała się na drzewach, wyciętych przez leśników. Zaś część tabliczek znaków uległa zniszczeniu z przyczyn naturalnych, lub w wyniku aktów wandalizmu.

Za odnawianie i monitoring szlaków odpowiada Lokalna Organizacja Turystyczna KOCIEWIE, która systematycznie i wspólnie z gminami dba o odnawianie szlaków. Akcje konserwacyjne prowadzone są w trybie ciągłym (przy okazji innych działań w terenie) oraz wspólnie z gminami.

Standardem znakowania szlaków KTR są znaki typu R-1 i R-3, zgodne z instrukcją znakarską PTTK. Są to znaki metalowe w postaci tabliczek o wymiarach 20x20 cm (znaki R-1) oraz 20x40 cm (znaki R-3). Dodatkowo, stosuje się także znaki R-1 malowane o wymiarach 20x20 cm, w pięciu kolorach, zgodnie z instrukcją znakarską PTTK.

W przypadku KTR nie stosuje się pomarańczowych znaków z grupy R-4, które wprowadzono do przepisów w roku 2013. Szlaki sieci KTR mają charakter lokalny. Znaki R-4 pozostają do oznakowania szlaków ponadlokalnych, biegnących przez Kociewie, np. Wiślanej Trasy Rowerowej oraz Subregionalnej Trasy Rowerowej.

Uzupełniające oznakowanie szlaków rowerowych to np. znaki z grupy E (E-7-E-12), pokazujące dojazd do atrakcji turystycznych oraz tabliczki nie objęte przepisami ruchu drogowego, które wykonywane są przez gminy i organizacje turystyczne. Pokazują one dojazd do atrakcji turystycznych w okolicy i są istotnym elementem systemu informacji turystycznej.

Również same miejsca odpoczynku (PIT-STOPy) ani dojazd do nich nie jest oznakowany na drodze. Skrzyżowania szlaków (węzły szlaków) oraz węzły komunikacyjne nie są wyposażone w tablice, pokazujące schemat szlaków (tak, jak w przypadku szlaków pieszych PTTK).

### **1.5. Tablice informacyjne**

Wspólnym elementem sieci szlaków KTR są jednolite tablice informacyjne, które wykonała Lokalna Organizacja Turystyczna KOCIEWIE na miejscach odpoczynku (punktach infrastruktury postojowej - tzw. PIT-STOPach).

Znajdują się ona na całym terenie Kociewia, a ich standard graficzny nawiązuje do systemu identyfikacji wizualnej województwa, stosowanego w poprzednich latach w regionie pomorskim. Wykonanie i utrzymanie tych tablic leży w gestii Lokalnej Organizacji Turystycznej KOCIEWIE oraz samorządów lokalnych.

### **1.6. Miejsca odpoczynku (PIT-STOPy)**

Miejsca odpoczynku są istotnym uzupełnieniem szlaków rowerowych. Pozwalają na schronienie się przed deszczem, spożycie posiłku, regenerację sił na trasie. Składają się zwykle z wiaty, miejsca parkowania rowerów, tablicy informacyjnej, kosza na śmieci. Czasami są także wyposażone w toaletę przenośną lub stałą.

W przypadku KTR, miejsca odpoczynku posiadają wspólny standard i ujednolicone wyposażenie. W zależności od zakresu wyposażenia, w ramach sieci KTR wyróżnia się trzy rodzaje miejsc odpoczynku (PIT-STOPów).

- PIT-STOP typ A, wyposażony w: tablicę informacyjną
- PIT-STOP typ B, wyposażony w: tablicę informacyjną, ławkę, kosz na śmieci, stojaki na rowery
- PIT-STOP typ C, wyposażony w: tablicę informacyjną, ławkę, kosz na śmieci, stojaki na rowery, wiatę z ławkami i stołem

Dodatkowo, na trasach o randze regionalnej (Wiślana Trasa Rowerowa) miejsca odpoczynku i ich oznakowanie wykonywane jest w standardzie Pomorskich Tras Rowerowych. Miejsca te w zasadzie nie wchodzi w sieć KTR, jednak po wybudowaniu Wiślanej Trasy Rowerowej również ona stanie się istotnym elementem sieci KTR.

Większość miejsc odpoczynku w ramach sieci KTR powstała w roku 2010, w ramach projektu „Oznakowanie turystycznych tras rowerowych w powiecie starogardzkim wraz z budową infrastruktury towarzyszącej”, finansowanego z RPO WP 2007-2013.

Obiekty te mają blisko 10 lat, więc ich stopień zużycia jest już znaczny. Widoczna jest także miejscami dewastacja wyposażenia.

## **1.7. Podsumowanie - potrzeby w zakresie poprawy infrastruktury sieci KTR**

Szlaki sieci KTR biegną głównie lokalnymi drogami, wspólnie z ruchem samochodowym. Są względnie bezpieczne (ruch samochodowy na szlakach jest niewielki). Łącznie na ponad 700 km szlaków tylko około 30 skrzyżowań zidentyfikowano jako niebezpieczne.

Jednak niezbędne jest zwiększenie liczby wydzielonych dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych, po których poprowadzone zostaną trasy, nawet kosztem zmniejszenia liczby szlaków i ich długości. Pozwoli to na podniesienie jakości całej sieci szlaków i zwiększenie satysfakcji użytkowników KTR.

W zasadzie jedynym rowerem, który obecnie sprawdzi się na KTR, jest rower typu MTB. Jakość KTR oraz ich przejezdność nie odpowiada oczekiwaniom współczesnych rowerzystom. Sprawia to, że KTR w obecnym kształcie nie są atrakcyjnym produktem turystycznym.

Z tego powodu istotnym zadaniem jest poprawa nawierzchni szlaków sieci KTR. Wskazane jest także utworzenie szlaków o jednolitym charakterze nawierzchni, np. prowadzących tylko po drogach gruntowych, dla miłośników rowerów typu MTB, oraz tras po nawierzchniach twardych, dla rowerów trekkingowych i osób, chcących jechać głównie po asfalcie.

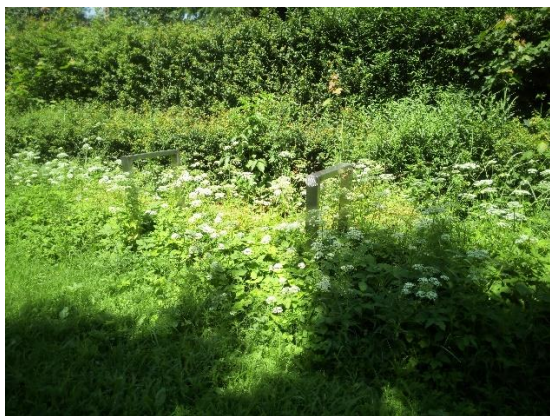
Jednym z wyróżników sieci „Kociewskich Tras Rowerowych” jest ich jednolite oznakowanie (znaki szlaków rowerowych oraz tablice informacyjne). Wspólny standard znakowania został wdrożony przez Lokalną Organizację Turystyczną KOCIEWIE wspólnie z samorządami i nadleśnictwami, które wspierają utrzymanie infrastruktury.

**W zakresie oznakowania zidentyfikowano następujące kluczowe potrzeby oraz zadania:**

- uzupełnienie oznakowania liniowego sieci KTR, w szczególności oznakowania kluczowych skrzyżowań
- zmiana oznakowania malowanego (m.in. na drzewach, obiektach) na oznakowanie umieszczone na metalowych tabliczkach, podczepianych do konwencjonalnego oznakowania drogowego lub stawianych na samodzielnych słupkach
- oznakowanie węzłów szlaków (tablice i schematy, pokazujące sieć tras)
- oznakowanie węzłów komunikacyjnych (Tczew, Pelplin, Smętowo Graniczne i inne miasta, które stanowią węzły komunikacyjne). Takie oznakowanie powinno być wykonane w pobliżu dworców i węzłów przesiadkowych
- integracja oznakowania z portalem turystycznym szlaków KTR. Dla ułatwienia nawigacji online - wprowadzenie kodów QR na tablice, pozwalających na sprawdzenie trasy w internecie poprzez skanowanie tego kodu przez użytkownika, stojącego przy danej tablicy.

**W zakresie infrastruktury odpoczynkowej zidentyfikowano następujące kluczowe potrzeby oraz zadania:**

- odnowienie / rozbudowa istniejącej infrastruktury miejsc odpoczynku
- zmiana lokalizacji wybranych miejsc odpoczynku
- budowa kolejnych miejsc odpoczynku w miejscach szczególnie często odwiedzanych przez rowerzystów oraz bardzo atrakcyjnych
- likwidacja niektórych miejsc odpoczynku, znajdujących się w miejscach rzadko odwiedzanych przez rowerzystów lub szczególnie często niszczonych przez wandalów
- aktualizację oraz odnowienie tablic na miejscach odpoczynku
- oznakowanie dojazdu do miejsc odpoczynku



*Uszkodzone i zdewastowane elementy infrastruktury postojowej. Fot. Piotr Kończewski*

## 2. Wnioski z audytu nieczynnych linii kolejowych na Kociewiu

W ramach projektu zrealizowany został, jako jedno z zadań analitycznych, audyt nieczynnych i rozebranych linii kolejowych na Kociewiu pod kątem możliwości ich wykorzystania na trasy rowerowe oraz uzupełnienia sieci KTR, jak też utworzenia nowych tras o randze regionalnej i ponadregionalnej.

Audytem objęto 6 nieczynnych, rozebranych lub zlikwidowanych linii kolejowych o łącznej długości 126,5 km:

- 1) linia kolejowa nr 233 (odcinek w gminie Skarszewy)
- 2) linia kolejowa nr 243 (Skarszewy - Skórcz)
- 3) linia kolejowa nr 218 (Szlachta - Skórcz - Kopytkowo)
- 4) linia kolejowa nr 238 (odcinek: Smętowo - Opalenie - rz. Wista)
- 5) linia kolejowa nr 244 (Morzeszczyn - Gniew)
- 6) linia kolejowa nr 242 (Twarda Góra - Nowe)

**Priorytetowo rekomenduje się zaadaptowanie jako trasy rowerowe linie: 233, jako część Subregionalnej Trasy Rowerowej, oraz dokończenie w dużej części zaadaptowanej linii nr 243 pomiędzy Skarszewami a Starogardem Gdańskim, co pozwoli na wykonanie trasy Skarszewy - Starogard Gdański - Pelplin - łącznika Subregionalnej Trasy Rowerowej.**

Jest to łącznie 24,9 km dawnych linii kolejowych, których adaptacja na trasy rowerowe pozwoli utworzyć, wraz z Wiślaną Trasą Rowerową, szkielet wysokiej jakości tras rowerowych na Kociewiu. Zadania te wpisują się w utworzenie „Subregionalnej Trasy Rowerowej” oraz jej tras łącznikowych - do Starogardu Gdańskiego i dalej, drogami rowerowymi, do Pelplina, oraz powiązanie Wiślanej Trasy Rowerowej z węzłami komunikacji publicznej.

W dalszej perspektywie do rozważenia jest również wybudowanie dróg rowerowych na dawnych liniach kolejowych, które doskonale by uzupełniły sieć ponadlokalnych tras rowerowych na Kociewiu, wzmacniając jednocześnie strukturalne elementy sieci KTR:

- na dawnej linii kolejowej pomiędzy Jabłowem a Skórczem
- na dawnej linii kolejowej pomiędzy Kopytowem, Skórczem i Osieczną,
- na dawnej linii kolejowej pomiędzy Morzeszczynem (Brodami Pom.) a Gniewem

Adaptacja linii nr 243 na południe od Jabłowa oraz linii nr 218 stanowi w tej sytuacji mniejszy priorytet, również z uwagi na wysokie koszty oraz znaczną długość tych linii.

Pozostałe linie kolejowe objęte audytem (nr 238 i 244), niezależnie od faktycznego stanu zachowania, nie nadają się do tego z różnych przyczyn, przede wszystkim z uwagi na swój status (pozostawanie w ewidencji lub zarządzie PKP PLK S.A.).

W przypadku linii nr 244, po jej likwidacji i rozbiórce możliwe jest jej częściowe wykorzystanie na trasę rowerową.

### 3. Wnioski z analizy dokumentów planistycznych oraz działań gmin, powiatów oraz nadleśnictw

W ramach analizy stanu sieci KTR obok wizji lokalnych i danych przekazanych przez Lokalną Organizację Turystyczną KOCIEWIE dokonano przeglądu dokumentów (opracowań, inwentaryzacji, itp.) dotyczących KTR (Kociewskich Tras Rowerowych), w celu identyfikacji istotnych braków w sieci szlaków i ich infrastrukturze.

W tym celu do wszystkich gmin i powiatów oraz nadleśnictw z obszaru Kociewia wysłano zapytania, dotyczące kwestii infrastruktury turystyki rowerowej. Na 38 wysłanych zapytań zwrotnie otrzymano informacje z 30 instytucji. W pozostałych przypadkach odpowiedzi zwrotnej nie otrzymano i dane uzupełniono w oparciu o informacje, zgromadzone online.

Ponadto zweryfikowano plany instytucji, odpowiedzialnych za rozbudowę dróg krajowych (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad) oraz wojewódzkich (zarządy dróg wojewódzkich w Gdańsku i Toruniu). Z uwagi na fakt, iż analiza prowadzona była w roku 2019, który stanowi końcowy okres perspektywy unijnej 2014-2020, większość gmin i powiatów nie posiada obecnie aktualnych dokumentów strategicznych. Przeanalizowane dokumenty nie obejmowały zwykle tematyki rowerowej.

Z uwagi na ograniczoną liczbę informacji, które znajdują się w dokumentach i strategiach publikowanych na poziomie gmin, powiatów i nadleśnictw, podstawowym źródłem informacji stały się dokumenty Lokalnej Organizacji Turystycznej KOCIEWIE, uzupełnione o inwentaryzację istniejących i potencjalnych szlaków oraz tras rowerowych na Kociewiu.

Z kolei w przypadku nadleśnictw ich dokumenty planistyczne - Plany Urządzania Lasów oraz leśne operaty drogowe - nie uwzględniają wydzielenia kwestii infrastruktury rowerowej z pozostałych działań, więc nie były one przedmiotem analizy.

**W wyniku przeprowadzonej analizy zrealizowanych inwestycji w infrastrukturę rowerową na Kociewiu oraz planów w tym zakresie przedstawić można następujące wnioski:**

- 1) Infrastruktura rowerowa jest rozwijana przede wszystkim jako inwestycje komunikacyjne, czyli drogi i ciągi pieszo-rowerowe wzdłuż głównych dróg krajowych i wojewódzkich. Inwestorem w tym przypadku są zwykle zarządcy - GDDKiA oraz Zarządy Dróg Wojewódzkich, czasami przy partycypacji gmin.
- 2) W mniejszym zakresie podobne inwestycje prowadzone są przez gminy i powiaty, samodzielnie i w partnerstwie. Drogi rowerowe i ciągi pieszo-rowerowe powstają w miastach oraz w miejscowościach, czasem łącząc je ze sobą.
- 3) Nie ma korelacji pomiędzy siecią Kociewskich Tras Rowerowych a inwestycjami gmin i powiatów oraz zarządców dróg. Sieć KTR nie pokrywa się z inwestycjami komunikacyjnymi.

- 4) Strategiczny i długofalowy charakter mają inwestycje w ponadlokalne trasy rowerowe biegnące przez Kociewie, inspirowane przez samorzady wojewódzkie: WTR - Wiślana Trasa Rowerowa (EV 9) - woj. pomorskie i kujawsko-pomorskie oraz STR - Subregionalna Trasa Rowerowa, woj. pomorskie. W przypadku STR jest to dopiero wstępna koncepcja, WTR jest obecnie na etapie realizacji, ale inwestycje na niej są dość ograniczone.
- 5) Samorzady lokalne co do zasady są zainteresowane inwestycjami w infrastrukturę rowerową, jednak poważnie ograniczone środkami. Poparcie lokalne mają przede wszystkim inwestycje służące mieszkańcom, lokalne.
- 6) Interesującym wyjątkiem od reguły są inwestycje gmin: Skarszewy, Starogard Gdański - miasto oraz gmina, które od kilku lat powoli budują trasę rowerową po dawnej linii kolejowej. Analogiczna inwestycja kilka lat temu zrealizowana została w gminie Nowe (Nowe - Twarda Góra).
- 7) W zakresie rozwoju infrastruktury rowerowej na obszarze Kociewia nie widać planowania długofalowego ani szerszej współpracy samorządów i zarządców. Inwestycje są raczej nie powiązane ze sobą. Wyjątkiem jest polityka miasta Tczewa oraz niektórych samorządów powiatu świeckiego, które budują sieć wzajemnych połączeń pomiędzy miejscowościami powiatu świeckiego.
- 8) Obecnie regułą staje się budowanie dróg rowerowych o nawierzchni asfaltowej, jednak dotychczas dominowała kostka betonowa. Nadal stosowana jest niestety w niektórych gminach, co pokazuje niską świadomość potrzeb rowerzystów.
- 9) Lasy Państwowe (jako nadleśnictwa) są zainteresowane współpracą i zagospodarowaniem leśnych dróg na trasy rowerowe, choć niekoniecznie poprzez budowę dodatkowej infrastruktury.
- 10) Trzy kluczowe bariery rozwoju infrastruktury turystyki rowerowej na Kociewiu to:
  - finanse - brak środków własnych na inwestycje i ich przygotowanie
  - kwestie organizacyjne - szczupłe zasoby kadrowe wielu samorządów
  - niski priorytet inwestycji turystycznych w planach samorządów

## 4. Wnioski z wizji lokalnej (szlak Green Velo)

W dniach 17-20 września 2019 r. delegacja 15 osób z Kociewia odwiedziła Suwalszczyznę. Przedstawiciele samorządów oraz branży turystycznej zapoznawali się z infrastrukturą i poznawali dobre praktyki związane z obsługą turystyczną na szlaku Green Velo.

W ramach wyjazdu zorganizowano spotkania z osobami zaangażowanymi w tworzenie szlaku Green Velo i przede wszystkim związanymi z obsługą ruchu turystycznego (agroturystyka, restauracja, wypożyczalnia rowerów, informacja turystyczna, Wigierski Park Narodowy, Suwalski Park Krajobrazowy).

Omawiano korzyści z funkcjonowania szlaku Green Velo dla społeczności lokalnej i biznesu turystycznego, bariery i ograniczenia, związane z rozwojem oferty turystyki rowerowej oraz potrzeby i oczekiwania rowerzystów wobec obiektów MPR.

Doświadczenia te zostały wykorzystane następnie przy tworzeniu planu działania i rekomendacji budowy systemu obsługi rowerzystów na Kociewiu.



*Dokumentacja fotograficzna wyjazdu, Fot. Emilia Laskowska*

## 5. Wnioski z warsztatów, przeprowadzonych w ramach projektu

W dniach 22 października 2019 r. w Kręskim Młynie koło Starogardu Gdańskiego oraz 23 października 2019 r. w Gościńcu nad Wisłą w Knybawie koło Tczewa przeprowadzone zostały warsztaty, w ramach których dokonano konsultacji kierunków rozwoju Kociewskich Tras Rowerowych.

Przewidziano dwa spotkania: jeden warsztat dla pracowników samorządów oraz nadleśnictw oraz jeden dla przedstawicieli branży turystycznej. W czasie dwóch dni zostało prawie 40 osób uczestniczyło w warsztatach.

Pierwszego dnia uczestnicy (przedstawiciele sektora publicznego) omawiali stan infrastruktury rowerowej i ich promocji oraz możliwości rozbudowy sieci KTR i poprawy jej jakości. Dodatkowo, wizja lokalna odbyła się na pobliskim fragmencie wysokiej jakości drogi rowerowej, zbudowanej na nieczynnej linii kolejowej Starogard-Skarszewy.

Drugiego dnia pracownicy i właściciele kwatery agroturystycznych, pensjonatów i hoteli skupili na kryteriach, które powinny spełniać Miejsce Przyjazne Rowerzystom. A wszystko to w oparciu o wizję w „żywej” przestrzeni hotelowej.

(informacje za stroną internetową projektu: [www.mpr.kociewie.eu](http://www.mpr.kociewie.eu))



*Dokumentacja fotograficzna warsztatów, Fot. Julita Dembek*

Uczestnicy warsztatów zwrócili uwagę na następujące problemy:

**Infrastruktura szlaków rowerowych:**

- Potwierdzono potrzebę utrzymania wspólnego standardu oznakowania szlaków, jednolitego wzoru tablicy informacyjnej, spójnego ze standardem regionalnym (stosowanego w ramach Pomorskich Tras Rowerowych).
- Dyskutowano szeroko o kwestii odnowienia oznakowania sieci KTR. Nie udało się w tym zakresie wypracować optymalnego rozwiązania, jednocześnie podkreślając znaczenie współpracy w tym zakresie oraz ew. wspólnego źródła finansowania
- Uzgodniono wspólnie, że konieczne jest zmniejszenie liczby miejsc odpoczynku (PIT-STOP-ów), ich połączenie z infrastrukturą, dedykowaną kajakarzom, a także przeniesienie niektórych PIT-STOPów w lepsze miejsca, mniej narażone na wandalizm i posiadające gospodarza (np. obok leśniczówki, świetlicy gminnej itp.)
- Potwierdzono dobre perspektywy wybudowania wysokiej jakości trasy rowerowej po dawnej linii kolejowej między Skarszewami a Starogardem Gdańskim. Obecnie wybudowane są 3 km tej trasy w gminie Skarszewy, między Bolestawowem a Borównem, oraz 5 km w mieście i gminie Starogard Gdański, wraz z mostem na Wierzycy w Kręskim Młynie. Wkrótce rozpocznie się budowa 3 km w gminie Skarszewy, między Borównem wraz z mostem na Wierzycy a Bączkiem. Brakować będzie początkowego odcinka między Skarszewami a Bolestawowem (ok. 3,2 km w przypadku poprowadzenia trasy wzdłuż drogi wojewódzkiej), a także 5 km między Bączkiem a Kręskim Młynem (w gminie Skarszewy ok. 0,8 km, reszta w gminie Starogard Gdański), oraz końcowego odcinka w mieście Starogard Gdański. Realizacja tej inwestycji ma być elementem Subregionalnej Trasy Rowerowej.
- Wskazano na małą liczbę szlaków i wygodnych tras, prowadzących z Kociewia w kierunku Borów Tucholskich, na Tleń, Tucholę i Bydgoszcz. Zidentyfikowano to jako potencjalny kierunek rozwoju sieci

**Przyszłe inwestycje:**

- Zidentyfikowano poważne problemy, dotyczące nowych inwestycji, w przypadku budowy tras po dawnych linii kolejowych. Budowa ich jest bardzo droga i poza zasięgiem wielu samorządów. Do tego nie jest to priorytet działań samorządów lokalnych. Problemy takie zidentyfikowano m. in. dla Skórcza, Lubichowa, Bobowa, Gniewu, Osiecznej.
- Wskazano na ograniczenie możliwości poprowadzenia szlaków przez przejazdy kolejowe, w szczególności na linii Tczew - Chojnice, w związku z likwidacją przejazdów niestrzeżonych oraz ograniczaniem liczby przejazdów strzeżonych (związane z inwestycjami PKP PLK), co może znacząco ograniczyć przejezdność szlaków w kierunku północ-południe, wymuszając przesunięcia szlaków

### **Promocja sieci KTR i rozwój produktów turystycznych:**

- Potwierdzono potrzebę podejścia produktowego do tematu szlaków rowerowych, poprzez zaproponowanie wycieczek rowerowych, dedykowanych dla różnych grup odbiorców, jedno - i wielodniowych oraz propozycji kompleksowych, dla osób wypoczywających na Kociewiu.
- Omówiono potrzebę rozwoju sieci MPR - miejsc przyjaznych rowerzystom. Potwierdzono potrzebę działania w tym zakresie, szczególnie na najbardziej popularnych kierunkach wyjazdów rowerowych oraz wzdłuż Wiślanej Trasy Rowerowej
- Podkreślono znaczenie lokalnego biznesu, np. małych sklepików wiejskich, jako punktów informacji turystycznej dla rowerzystów i ich włączenie w sieć MPR.
- Uzgodniono kwestie współpracy pomiędzy portalem pomorskie.travel a KTR - poprzez przekazywanie propozycji wycieczek, szlaków itp.

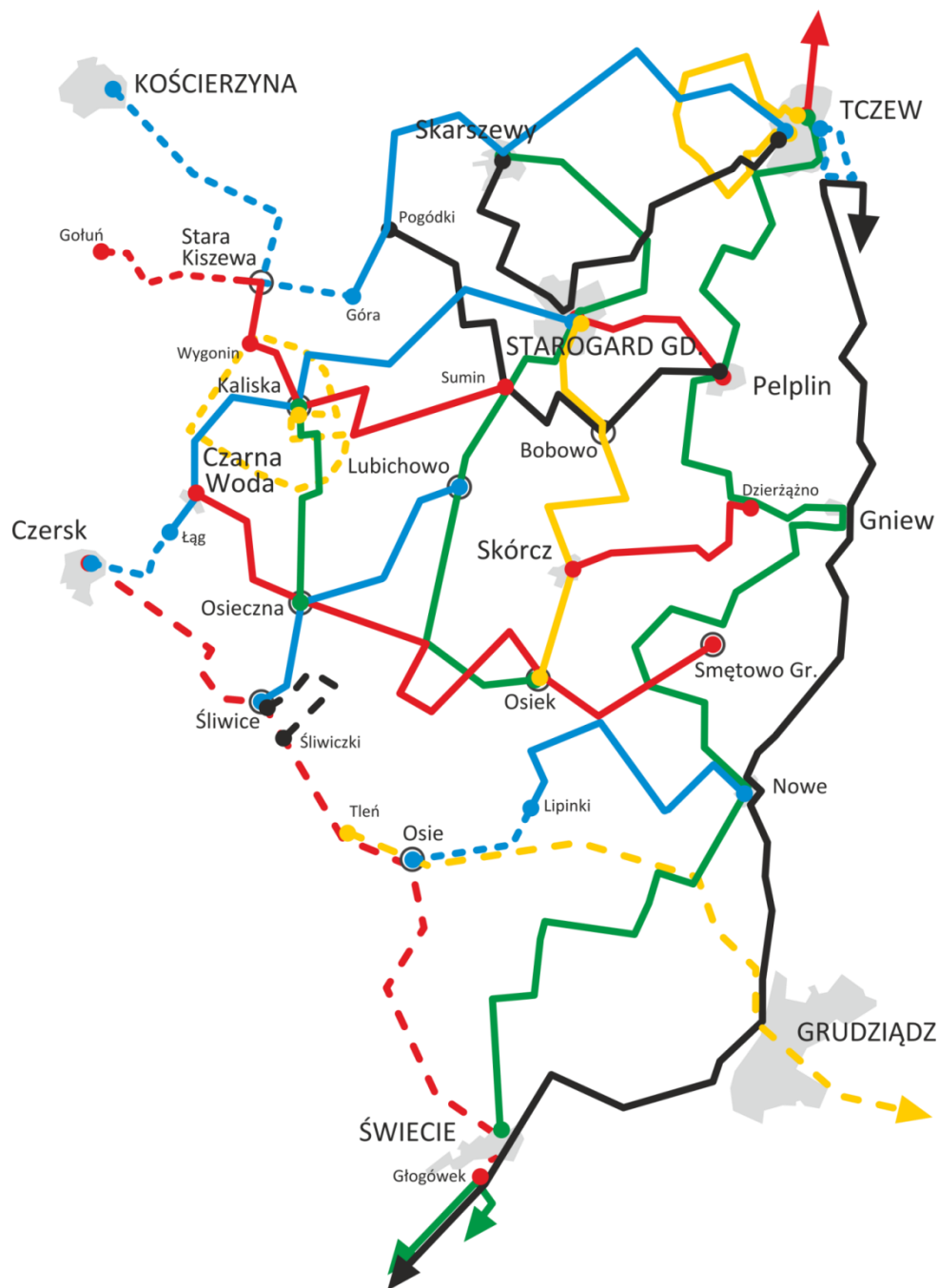
### **Współpraca w ramach sieci KTR:**

- Uznano wspólnie, że skompletowanie pełnej informacji o infrastrukturze rowerowej w regionie i planach jej rozwoju jest bardzo potrzebne. Dzięki spotkaniu udało się uzupełnić informacje nt. infrastruktury rowerowej w regionie, m. in. z gmin Gniew, miasto Starogard Gdański, Lubichowo.
- Potwierdzono potrzebę funkcjonowania stałych zespołów roboczych, które zajmowałyby się modernizacją sieci KTR i planowaniem jej rozwoju, jak też promocją. W ramach takiej sieci działacze powinni zarówno decydenci (wójtowie, burmistrzowie), jak i osoby odpowiedzialne za inwestycje oraz promocję. Dysponując niewielkim funduszem operacyjnym (Fundusz Małych Poprawek), a także wiedzą o regionie, informacjami o infrastrukturze i ofercie turystyki rowerowej, znajomością standardów technicznych oraz przy stałej współpracy, możliwe byłoby znaczne poprawienie stanu sieci KTR niewielkim kosztem
- Podkreślono duże znaczenie rady rowerowej, działającej w Starogardzie Gdańskim oraz w Tczewie, dla rozwoju sieci tras rowerowych oraz nowych inwestycji
- Potwierdzono otwartość Lasów Państwowych na współpracę w zakresie rozwoju turystyki rowerowej na Kociewiu
- Niezależnie od ograniczonych możliwości finansowych i organizacyjnych, gmina Lubichowo oraz nadleśnictwo Lubichowo wyraziły zainteresowanie możliwościami wspólnych działań, w tym zagospodarowaniem dawnej linii kolejowej Skórcz - Ocypel - Osieczna

## 6. Proponowana struktura Kociewskich Tras Rowerowych wraz z ich hierarchizacją

Kociewskie Trasy Rowerowe stanowią ponadregionalną sieć szlaków rowerowych. Obejmuje ona obszar trzech powiatów (tczewskiego, starogardzkiego i świeckiego) oraz dwóch województw (pomorskiego i kujawsko-pomorskiego). Ich długość wynosi ponad 800 kilometrów, a tworzy ją blisko 20 szlaków.

Aktualna sieć KTR (plus wskazanie szlaków planowanych) przedstawiona jest na poniższym schemacie.



Schemat Kociewskich Tras Rowerowych. Opracowanie własne

Hierarchię tras rowerowych w Polsce ustala stanowisko nr 7 Konwentu Marszałków Województw RP z dnia 7 czerwca 2019 roku. Zgodnie z nim wyróżnia się trasy: międzynarodowe (EuroVelo), krajowe, regionalne i lokalne.

Zgodnie z wytycznymi stanowiska Konwentu, sieć tras KTR składa się ze szlaków o statusie lokalnym, wobec których nie są stawiane kryteria jakościowe, a ich oznakowanie jest wykonywane przy pomocy znaków R-1 i R-3.

Tylko niektóre szlaki sieci KTR mogą uzyskać status szlaku regionalnego, tj. mającego długość powyżej 30 km i łączącego się z trasami krajowymi. Przykładem jest np. szlak Grzymistawa lub czarny Szlak Dolnej Wisły, który jednak w najbliższym czasie zostanie zastąpiony przez Wiślaną Trasę Rowerową.

Status szlaku regionalnego łączy się jednak z obowiązkiem spełniania pewnych wymogów jakościowych dotyczących nawierzchni, których szlaki KTR w większości nie spełniają. Dodatkowo, szlaki takie powinny być znakowane przy pomocy pomarańczowych znaków R-4. Uzyskanie statusu szlaku regionalnego nie daje większych korzyści.

**Przyjąć więc można, że obecna sieć blisko 20 szlaków KTR (około 800 km) to sieć szlaków lokalnych, znajdujących się na terenie dwóch województw.**

Ograniczy to konieczność ich modernizacji i zapewni jednocześnie zgodność ze standardami, przyjętymi przez Konwent Marszałków Województw RP.

Jednocześnie wskazany jest dogłębny audyt sieci szlaków KTR pod kątem eliminacji szlaków niepotrzebnych lub szlaków niskiej jakości (jak np. Szlak Dolnej Wisły po wybudowaniu WTR), oraz ich przesunięcie na nowo wybudowane drogi rowerowe (jak np. Szlak Joannitów na południe od Skarszew).

Równolegle warto ująć w ramach sieci KTR już istniejące lub planowane szlaki o randze krajowej i międzynarodowej, które przebiegają przez Kociewie. Są to:

- **trasa EuroVelo 9 (Wiśłana Trasa Rowerowa) pomiędzy Tczewem a Świeciem.**

Jest ona oznakowana lub będzie oznakowana w najbliższym czasie, a jej rozwój jest wspierany przez samorządy województw: pomorskiego i kujawsko-pomorskiego. Na Kociewiu przebiega około 120 km tej trasy.

- **Subregionalna Trasa Rowerowa w gminie Skarszewy**

Jest to część trasy, która ma biec z Berlina przez Pomorze Zachodnie, Miastko, Bytów, Kościerzynę, Skarszewy, Malbork i dalej przez Mazury i Podlasie na Litwę i Łotwę do Rygi. W przyszłości ma uzyskać status szlaku EuroVelo. Jej rozwój również jest wspierany przez samorząd województwa pomorskiego, a krótki fragment trasy (około 20 km) przebiega przez Kociewie, przez gminę Skarszewy (Głodowo - Sobowidz).

Te dwie trasy stanowić mogą niejako ramę dla pozostałych, lokalnych tras rowerowych na Kociewiu. Przyczynią się również do wzrostu ruchu rowerowego, szczególnie na wschodnim i północnym skraju sieci KTR.

Pozostałe szlaki sieci KTR mogą stanowić z jednej strony uzupełnienie tej ramy, ale z drugiej - podstawę budowy lokalnych produktów turystycznych.

Funkcjonowanie szlaków długodystansowych, jak pokazują doświadczenia z wizyty studyjnej na szlaku Green Velo na Suwalszczyźnie, nie przekładają się wprost na rozwój ruchu rowerowego na szlakach lokalnych.

Jednak ich funkcjonowanie, promocja, a również oferta (w tym obiektów MPR) może stanowić cenne uzupełnienie i czynnik rozwoju sieci lokalnych szlaków, jak KTR. Warto więc je ująć, jako trasy wchodzące w skład sieci KTR.

Dodatkowo analiza uwarunkowań istniejących pokazuje, że istotne jest wykreowanie na Kociewiu tras lokalnych lub regionalnych o wyższym standardzie, prowadzących w jak największej części po drogach rowerowych. Do ich rozwoju doskonale nadają się dawne linie kolejowe.

Z tego powodu rekomenduje się utworzenie na Kociewiu trasy rowerowej (może o nazwie „Velo Kociewie?”), przebiegającej w następujący sposób:

**Gdańsk - Straszyn - Godziszewo - Skarszewy - Starogard Gdański - Owidz - Jabłowo - Skórcz - Smętowo - Mała Karczma - Opalenie**

Taka trasa stanowiłaby połączenie Gdańska i Subregionalnej Trasy Rowerowej oraz Wiślanej Trasy Rowerowej, licząc około 100 km (w tym ponad 60 km na terenie Kociewia). Spełniałaby więc kryteria trasy regionalnej.

W połowie (ok. 50 km) biegłaby po dawnych liniach kolejowych, na odcinkach: Godziszewo - Skarszewy, ok. 10 km, Skarszewy - Starogard Gdański, ok. 15 km, Jabłowo - Skórcz, ok. 15 km, Skórcz - Kopytkowo, ok. 10 km.

Dodatkowo, ok. 10 km tej trasy prowadziłoby po drodze rowerowej wysokiej jakości, jaka została wykonana w ramach przebudowy drogi nr 222 (Straszyn - Trąbki Wielkie). Byłaby to więc atrakcyjna trasa rowerowa wysokiej jakości.

Uzupełnieniem tej trasy powinny być krótsze trasy łącznikowe wysokiej jakości, równie w dużej części prowadzące po dawnych liniach kolejowych:

- **trasa Skórcz - Lubichowo - Ocypel - Osieczna** (około 35 km), prowadząca w kierunku Borów Tucholskich, po dawnej linii kolejowej.
- **trasa Morzeszczyn - Brody Pomorskie - Gniew** (ok. 15 km), stanowiąca łącznik WTR, częściowo wykorzystująca dawną linię kolejową w okolicach Gniewu.
- **trasa Jabłowo - Pelplin - Wiślana Trasa Rowerowa** (przebieg na wschód od Pelplina do ustalenia, ok. 20-25 km), która łączyłaby Pelplin z trasami regionalnymi oraz stanowiła łącznik tras WTR i STR, wykorzystując istniejące drogi rowerowe na zachód od Pelplina.

Taka struktura sieci pozwoliłaby na uwzględnienie w ramach KTR około 120 km szlaków międzynarodowych oraz około 100 km szlaków regionalnych.

## 7. Rekomendacje w zakresie rozwoju infrastruktury turystyki rowerowej na Kociewiu, w tym w szczególności sieci KTR

W ramach niniejszej ekspertyzy przeanalizowany został obecny stan infrastruktury sieci KTR, jak też plany samorządów w zakresie realizacji inwestycji, związanych z infrastrukturą turystyki rowerowej. Zostały one również przedyskutowane na warsztatach z przedstawicielami branży i samorządów oraz organizacji turystycznych.

Poniżej znajduje się zestawienie 10 priorytetów inwestycyjnych, których realizacja przyczyni się do uzupełnienia brakujących elementów sieci Kociewskich Tras Rowerowych.

Stanowią one jednocześnie rekomendacje w zakresie działań inwestycyjnych dla poprawy i uzupełnienia sieci Kociewskich Tras Rowerowych dla podmiotów publicznych - samorządy lokalne, zarządcy dróg, nadleśnictwa, organizacje rowerowe. Te działania przekraczają możliwości jednej organizacji czy samorządu. Do ich realizacji konieczna jest koordynacja działań wielu podmiotów w ramach wspólnej, wieloletniej strategii działania.

### **Zadanie 1. Budowa wydzielonych dróg rowerowych na Kociewiu w ramach tras ponadlokalnych (PTR):**

- WTR - Wiślana Trasa Rowerowa (odcinek Steblewo-Tczew-Nowe, trasa wiodąca przez wschodnią część Kociewia w województwie pomorskim i kujawsko-pomorskim, nieco ponad 70 km)
- STR - Subregionalna Trasa Rowerowa (odcinek w gminie Skarszewy, prowadzący przez północną część Kociewia, przez Pszczółki także do Tczewa), około 40 km, w tym 14 km w gminie Skarszewy, a reszta w powiecie gdańskim

### **Zadanie 2. Wybudowanie dróg rowerowych na nieczynnych liniach kolejowych na Kociewiu:**

- na linii 243: Skarszewy-Starogard Gdański-Skórcz (łącznie Subregionalnej Trasy Rowerowej, trasa wiodąca przez środkową część Kociewia, częściowo zagospodarowany na drogi rowerowe)
- na linii 218: odcinek Kopytkowo-Skórcz-Ocypel-Osieczna (łącznie w Bory Tucholskie na zachód i do Wiślanej Trasy Rowerowej na wschód, główna trasa wiodąca przez południową część Kociewia)

Taka sieć tras pozwoliłaby na zbudowanie szkieletu sieci tras rowerowych na Kociewiu (dwie trasy prowadzące w ogólnym kierunku równoleżnikowym i dwie południowym).

### **Zadanie 3. Wybudowanie lokalnych tras łącznikowych pomiędzy szlakami ponadlokalnymi (WTR i STR) oraz łączącymi trasy po dawnych liniach kolejowych i kluczowe miejscowości turystyczne:**

- trasa Pelplin-Gniew (w pobliżu drogi wojewódzkiej nr 230, następnie od miejscowości Brody Pomorskie lokalna droga powiatowa do Brodzkich Młynów i dalej wzdłuż drogi wojewódzkiej 234 lub po dawnej linii kolejowej 244 Morzeszczyn-Gniew)
- trasa Pelplin-Rudno-Małe Walichnowy (w pobliżu drogi wojewódzkiej nr 229, następnie lokalnej drogi powiatowej)
- Smętowo-Opalenie (drogami lokalnymi, następnie dobrą drogą leśną od Dębowca do Małej Karczmy i drogą powiatową do Opalenia)
- Stara Jania-Kamionka-Twarda Góra (lokalna droga powiatowa, Szlak Grzymistawa)

#### **Zadanie 4. Budowa dróg rowerowych wzdłuż drogi krajowej 22 oraz 91 na odcinku Tczew-Czarlin**

Taka trasa to bezpośrednie połączenie Tczewa, Starogardu Gdańskiego i wylotu na Bory Tucholskie - miejscowości takie, jak Zblewo, Kaliska, Czarna Woda).

#### **Zadanie 5. Zwiększenie bezpieczeństwa rowerzystów na rowerowych trasach wylotowych z większych miejscowości**

Dotyczy to w szczególności miejscowości takich, jak Tczew, Starogard Gdański, głównie poprzez budowę dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż dróg krajowych i wojewódzkich.

#### **Zadanie 6. Poprawę nawierzchni szlaków lokalnych na drogach leśnych**

Zadanie realizowane przy współpracy z nadleśnictwami.

#### **Zadanie 7. Przeniesienie szlaków KTR na lepsze drogi rowerowe i drogi lokalne o lepszej nawierzchni.**

Jest to działanie systemowe, w miarę budowy kolejnych takich odcinków.

#### **Zadanie 8. Odnawianie istniejących i budowa nowych miejsc odpoczynku, szczególnie w atrakcyjnych miejscach.**

Jest to działanie o charakterze ciągłym, częściowo możliwe w ramach projektów, obejmujących budowę nowych dróg rowerowych. Rekomendowane jest budowanie na obszarach wiejskich miejsc odpoczynku zlokalizowanych wspólnie z placami zabaw, placami sportowymi, rekreacyjnymi przy świetlicach wiejskich czy placówkach oświatowych. Należy też uwzględnić wymianę i aktualizację wszystkich tablic informacyjnych.

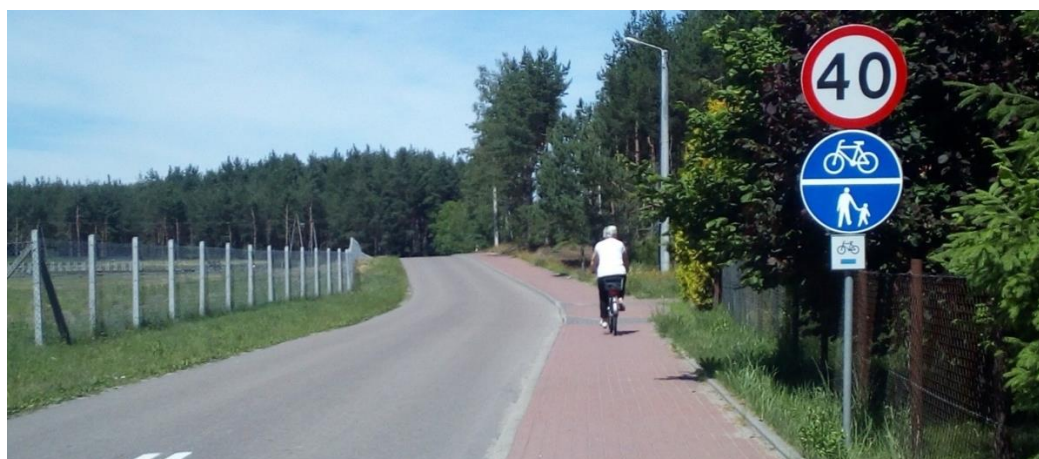
#### **Zadanie 9. Uzupelnienie oznakowania liniowego szlaków KTR.**

Jest to działanie o charakterze ciągłym, obejmujące zarówno znaki szlaków rowerowych (R-1, R-3, R-4 przy trasach ponadlokalnych) oraz znaków,

prowadzących do atrakcji turystycznych (np. z grupy E-9-12). Należy uwzględnić wymianę (odmalowanie) wszystkich znaków z jednoczesnym zastąpieniem jak największej ilości znaków malowanych znakami R-1 podczepianymi do konwencjonalnego oznakowania pionowego.

**Zadanie 10. Wykonanie oznakowania węzłów szlaków i węzłów komunikacyjnych sieci szlaków KTR (tablice prezentujące sieci szlaków).**

Jest to działanie o charakterze ciągłym, częściowo możliwe w ramach projektów, obejmujących budowę nowych dróg rowerowych.



*Przykładowe oznakowanie - Szlak Starogardzki. Fot. Piotr Kończewski*



*PIT-STOP typu C - Leśniczówka Leśnia Jania. Fot. Piotr Kończewski*

## **8. Rekomendacje w zakresie rozwoju usług i promocji turystyki rowerowej na Kociewiu, w tym w szczególności sieci KTR**

Propozycje rekomendacji działań, związanych z rozwojem usług i promocji turystyki rowerowej, zostały przygotowane w oparciu o przeprowadzone w ramach projektu analizy i wyjazdy studyjne. Zostały one również przedyskutowane na warsztatach z przedstawicielami branży i samorządów oraz organizacji turystycznych.

Poniżej znajduje się zestawienie 5 priorytetów działań, których realizacja przyczyni się do rozwoju sfery obsługi turystów rowerowych w ramach sieci Kociewskich Tras Rowerowych. Stanowią one jednocześnie rekomendacje w tym zakresie działań inwestycyjnych dla podmiotów publicznych - samorządy lokalne, zarządcy dróg, nadleśnictwa, organizacje rowerowe.

Te działania przekraczają możliwości jednej organizacji czy samorządu, lecz są możliwe do osiągnięcia w ramach wspólnych działań. Podstawą sukcesu w w/w działaniach jest opracowanie zarówno długoletniego (3-5 letniego), strategicznego planu działania, jak też bieżących (rocznych) planów operacyjnych. Koordynacja współpracy partnerów w tych wszystkich obszarach, zarówno działań inwestycyjnych i marketingowych jak obecnie leży w zakresie kompetencji Lokalnej Organizacji Turystycznej KOCIEWIE, podobnie, jak planowanie i monitoring działań.

### **Zadanie 1. Wypracowanie stałego systemu współpracy w ramach sieci KTR oraz systemu monitoringu**

Partnerstwo samorządów szczebla gminnego i powiatowego oraz nadleśnictw, lokalnymi grupami działania i innymi organizacjami (w tym np. klubami rowerowymi), przy współpracy z samorządem województw: pomorskiego i kujawsko-pomorskiego, GDDKiA, zarządami dróg wojewódzkich itp. instytucjami.

Powinien to być nieformalny, lecz w miarę stały zespół (ew. dwa zespoły) osób, które nadzorują i planują wspólne działania w dwóch obszarach: inwestycji oraz marketingu produktu turystycznego. Zespół ten powinien zarówno opiniować plany działania rozwoju sieci (w aspekcie infrastruktury KTR, jak i marketingu), jak i dokonywać bieżącej ewaluacji działań oraz oceniać ich efekty.

### **Zadanie 2. Zdefiniowanie odbiorców oferty - segmentów rowerzystów, oraz dedykowanych im ofert w postaci wycieczek i tras rowerowych**

Obecnie szlaki sieci KTR mają bardzo różnorodny charakter, długość, nawierzchnię. Przez to trudno określić, dla jakiego odbiorcy są one dedykowane.

Również dynamiczny rozwój infrastruktury rowerowej w ostatnich latach w Polsce, jak też znaczna poprawa jej jakości, stwarza przez sieć KTR wyzwanie sprostania oczekiwaniom nowoczesnego turysty rowerowego.

Wymaga to znacznego przeformułowania postrzegania szlaków rowerowych w sieci KTR, a także ewolucji całej sieci w kierunku potrzeb potencjalnych odbiorców. Wykreowanie oferty dla odbiorcy docelowego jest możliwe już teraz, natomiast w znacznej mierze warunkowane jest nowymi inwestycjami.

Przykładowe produkty turystyki rowerowej na Kociewiu, oparte m. in. o sieć KTR, to:

- trasy długodystansowe (Wiślana Trasa Rowerowa, Subregionalna Trasa Rowerowa), tworzone wspólnie z samorządem województw: pomorskiego i kujawsko-pomorskiego
- trasy turystyczne (weekendowe), w tym sztandarowa trasa rowerowa po Kociewiu w wersji kilkudniowej oraz wersjach dwudniowych
- trasy rekreacyjne o charakterze pętli lub połączonych z komunikacją publiczną (jedno/półdniowe w okolicach miast i miejscowości wypoczynkowych)
- trasy rodzinne (łatwe, krótkie i bezpieczne, o charakterze pętli)
- trasy typu MTB/offroad, prowadzące przez ciekawe i mniej dostępne miejsca (dziś taki charakter ma większość szlaków sieci KTR)
- trasy wycynowe - single tracki, trasy zjazdowe - tworzone w dogodnych do tego miejscach we współpracy z nadleśnictwami, organizacjami rowerowymi, samorządem województw: pomorskiego i kujawsko-pomorskiego

### **Zadanie 3. Zapewnienie dobrej dostępności sieci KTR komunikacją publiczną**

Kociewie jest dobrze skomunikowane z resztą kraju. Jest tak dzięki autostradzie A1, drogom krajowym nr 91 i 22 oraz liniom kolejowym Trójmiasto-Tczew-Bydgoszcz, Trójmiasto-Tczew-Warszawa oraz Tczew-Chojnice. Linie kolejowe Trójmiasto-Tczew-Bydgoszcz oraz Trójmiasto-Tczew-Warszawa mają znaczenie krajowe i dużą liczbę połączeń (w tym pociągi wyposażone w przedziały rowerowe). Linia kolejowa Tczew-Starogard-Chojnice jest w tym zakresie znacznie gorsza, gdyż szynobusy mają ograniczoną pojemność przewozu rowerów, co ogranicza jej wykorzystanie przez rowerzystów, a tym samym dostępność środkowej i zachodniej części Kociewia dla rowerzystów.

Dla zapewnienia dostępności regionu dla rowerzystów konieczne jest utrzymanie połączeń pozwalających na przewóz rowerów główną magistralą kolejową, jak też wprowadzenie wagonów rowerowych do połączeń przez Tczew z Trójmiasta na Chojnice (jak dawniej pociąg „TUR”).

Dla potrzeb użytkowników samochodów wskazane jest zaś utworzenie sieci bezpłatnych miejsc parkingowych, z których można rozpocząć krótkie wycieczki rowerowe o charakterze pętli.

Takie miejsca powinny być wyznaczone na całym terenie Kociewia, szczególnie przy węzłach szlaków i tras wycieczkowych, w miejscowościach i poza nimi (np. na parkingach leśnych, przy ośrodkach turystycznych, nad jeziorami itp.).

### **Zadanie 4. Koordynacja informacji turystycznej, dotyczącej turystyki rowerowej na Kociewiu:**

W ramach informacji turystycznej na Kociewiu należy zapewnić stałą i aktualną informację o ofercie turystyki rowerowej w regionie.

W tym zakresie rekomenduje się w szczególności następujące działania:

- prowadzenie strony www i kanałów w social media. Na stronie szczególną rolę pełnić powinna mapa sieci szlaków, z ich opisem oraz wskazaniem propozycji wycieczek dla różnych grup odbiorców, jak też dane do punktów POI (baza danych atrakcji turystycznych, kwater i punktów gastronomicznych przyjaznych rowerzystom)
- wydawanie i dystrybucja map drukowanych, w dwóch wersjach: ogólnej, bezpłatnej (wydawanej własnym sumptem) oraz szczegółowej, odpłatnej - wydawanej wspólnie z wydawnictwami turystycznymi
- wykonywanie i dystrybucja dokładnych map ściennych, do powieszenia w kwaterach i restauracjach o statusie MPR, w węzłach komunikacyjnych i punktach informacji turystycznej
- wydawanie i dystrybucja przewodników, opisujących region i propozycje wycieczek rowerowych

### **Zadanie 5. Efektywny marketing Kociewskich Tras Rowerowych**

Systematyczne, ciągłe i ukierunkowane na potrzeby odpowiednio zdefiniowanych klientów docelowych działania marketingowe są niezbędne dla uzyskania odpowiedniej liczby użytkowników. Mogą to być następujące działania:

- organizacja imprez rowerowych (rajdy, wycieczki, zawody), mogą to być rajdy i wycieczki rodzinne o małym stopniu trudności, a także maratony rowerowe i imprezy dedykowane bardziej wyczynowym rowerzystom. Ważne jest, aby imprezy te były organizowane w ciekawych miejscach, miały charakter cykliczny i dedykowane były różnym grupom odbiorców;
- promocja oferty KTR na targach czasu wolnego, targach turystycznych itp. wydarzeniach o charakterze promocyjnym, szczególnie na rynku lokalnym - Trójmiasto, Bydgoszcz, Toruń;
- współpraca z mediami i liderami opinii - prasą i blogerami turystycznymi i promocja sieci KTR w social mediach - tak kanałach własnych, jak i partnerów publicznych oraz prywatnych;
- wykreowanie i promocja sieci miejsc przyjaznych rowerzystom na szlakach KTR (miejsc noclegowych, gastronomicznych, atrakcji) - w pierwszej kolejności na trasach ponadlokalnych, w oparciu o standard krajowy/Green Velo.

## 9. Rekomendacje w zakresie rozwoju systemu rekomendacji MPR - miejsc przyjaznych rowerzystom - na Kociewiu

Województwo pomorskie jest jednym z trzech (obok Małopolski i Pomorza Zachodniego) polskich regionów, w ostatnich latach które intensywnie wspierają rozwój infrastruktury rowerowej. Przez województwo przebiegają szlaki rowerowe rangi międzynarodowej i krajowej:

- EuroVelo 10 oraz EuroVelo 13, biegnące wspólnie wzdłuż wybrzeża Bałtyku
- EuroVelo 9 oraz WTR - Wiślana Trasa Rowerowa, biegnące wspólnie od Gdańska wzdłuż Wisły (biegną one również przez województwo kujawsko-pomorskie)

Rozwój tych tras jest inicjowany i wspierany jest przez Samorząd Województwa Pomorskiego w ramach Regionalnego Przedsięwzięcia Strategicznego „Pomorskie trasy rowerowe o znaczeniu międzynarodowym R-10 i Wiślana Trasa Rowerowa R-9”.

Około 40 samorządów lokalnych przy wsparciu środków unijnych realizuje inwestycje, polegające na poprawie infrastruktury - budowie dróg rowerowych, miejsc odpoczynku i oznakowania tych tras.

Zakładana jest także wspólna kampania promocyjna tych tras. Planowane jest także utworzenie kolejnej trasy o randze krajowej, a docelowo o randze międzynarodowej (nowego szlaku sieci EuroVelo), o nazwie Subregionalna Trasa Rowerowa. Szlak ten przebiegać ma równoleżnikowo przez centralną część województwa, pomiędzy Miastkiem, Bytowem, Kościerzyną, Tczewem i Malborkiem, w dużej części po dawnych liniach kolejowych.

W działania promocyjne już obecnie mocno angażuje się zarówno samorząd województwa, jak i regionalna organizacja turystyczna. W latach 2017-2019 realizowany był międzynarodowy projekt Interreg „Biking South Baltic!”, w ramach którego nawiązano współpracę w zakresie promocji i rozwoju szlaku EuroVelo 10 pomiędzy Kopenhagą a Gdańskiem. Tworzy to mocne i stabilne podstawy instytucjonalne dalszych działań na rzecz rozwoju turystyki rowerowej w regionie, tak w sferze inwestycji, jak i marketingu produktów turystyki rowerowej.

Również województwo kujawsko-pomorskie obecnie realizuje szereg projektów, które mają wzmocnić infrastrukturę i ofertę turystyki rowerowej w tym regionie. Przeprowadzony został audyt Wiślanej Trasy Rowerowej i opracowane plany jej rozwoju oraz nowych inwestycji. Obejmują one również teren Kociewia (powiat świecki). Obecnie zaś prowadzone są prace, związane z koncepcją przebiegu tras EuroVelo przez ten region. Jedną z tych tras jest EuroVelo 9, która również prowadzi przez teren Kociewia, w tej części wspólnie z Wiślana Trasa Rowerowa.

Działania te uzasadniają więc rozwój usług i oferty turystyki rowerowej na Kociewiu, przez które biegną ważne rowerowe trasy międzynarodowe.

Miejsca Przyjazne Rowerzystom są istotnym elementem produktu turystycznego. Obecnie w regionie nie funkcjonuje taki system, choć wyraźnie zidentyfikowane są potrzeby w tym zakresie.

Zgłaszają je operatorzy turystyki rowerowej, co zostało mocno zasygnalizowane w ramach współpracy z branżą w ramach projektu „Biking South Baltic!”. Istnieje więc potrzeba wykreowania takiego systemu, co najmniej wzdłuż rozwijanych szlaków EuroVelo.

Jednocześnie Miejsca Przyjazne Rowerzystom mogą być promowane w ramach planowanej kampanii promocyjnej turystyki rowerowej w regionie pomorskim.

Optymalnie, gdyby system regionalny rozwijany był zgodnie z ogólnopolską koncepcją jego rozwoju, o ile takowa powstanie w najbliższym czasie. W praktyce jednak, to na instytucjach o randze regionalnej (czyli samorządzie województwa i ROT) spoczywać będzie ciężar i inicjatywa jego rozwoju.

Nie jest wskazane lokalne rozwijanie tego systemu, gdyż może to zagrozić spójności wizerunku i oferty regionu. W pierwszym etapie rozwoju systemu możliwe jest jednak jego pilotażowe wdrożenie na skalę lokalną, aby zdobyć doświadczenia dla jego rozwoju w skali całego regionu.

W tym celu wykorzystać można silną pozycję Lokalnej Organizacji Turystycznej KOCIEWIE, która jest aktywnie działającym członkiem Pomorskiej ROT i jednocześnie zarządza siecią Kociewskich Tras Rowerowych - systemem szlaków rowerowych w powiatach: tczewskim i starogardzkim, liczącym ponad 700 km. Jednocześnie przez teren Kociewia (powiat tczewski) przebiega Wiślana Trasa Rowerowa (EuroVelo 9), dzięki czemu obszar ten może być objęty kampanią, promującą w przyszłości Pomorskie Trasy Rowerowe.

Ponadto LOT KOCIEWIE jest członkiem Kujawsko-Pomorskiej ROT, co przekłada się również na współpracę z województwem kujawsko-pomorskim.

**W ramach współpracy pomiędzy samorządami województw pomorskiego i kujawsko-pomorskiego, ROT-ami z tych dwóch regionów oraz Lokalną Organizacją Turystyczną KOCIEWIE rekomenduje się więc pilotażowe wdrożenie systemu MPR w regionie pomorskim i kujawsko-pomorskim.**

Proponowany scenariusz działań jest następujący:

- Punktem wyjścia powinno być przyjęcie przez województwo pomorskie, a być może też kujawsko-pomorskie, wspólnego standardu krajowego (lub wypracowanie własnego standardu).
- Złożenie deklaracji przygotowania wdrożenia pilotażowego na Kociewiu oraz zawarte w tym celu porozumienia pomiędzy instytucjami regionalnymi (samorządem województwa i PROT) a Lokalną Organizacją Turystyczną KOCIEWIE, określającego formułę współpracy, zadania i obowiązki stron. W takim porozumieniu partycypować może również województwo kujawsko-pomorskie.

- Porozumienie powinno określać, w jaki sposób zostaną zabezpieczone zasoby finansowe i organizacyjne na realizację pilotażu oraz określenie formuły dalszego funkcjonowania systemu w kolejnych latach (najlepiej w oparciu o biznes plan).
- Ponieważ projekt ten ma charakter ponadregionalny, może być finansowany np. z grantów Ministerstwa Gospodarki, przeznaczonych na rozwój turystyki, ew. z innych źródeł.
- Wdrożenie pilotażowe obejmować powinno obszar Kociewia (powiaty: tczewski, świecki i starogardzki), ze szczególnym naciskiem na tereny położone w pobliżu Wiślanej Trasy Rowerowej (czyli powiat tczewski i świecki).
- Pierwszym etapem powinno być przeprowadzenie akcji informacyjnej dla zainteresowanych partnerów wzdłuż Wiślanej Trasy Rowerowej (potencjalnych obiektów MPR).
- Kolejnym - przeprowadzenie pilotażowego naboru i weryfikacji obiektów, chcących uzyskać status MPR.
- Efektem powinna być certyfikacja, oznakowanie i ew. doposażenie w/w obiektów.
- Działaniem uzupełniającym zaś przeprowadzenie działań promocyjnych i informacyjnych, wspierających w/w podmioty.
- Dodatkowo, konieczna jest ewaluacja efektów pilotażu (badanie opinii rowerzystów oraz przedsiębiorców, uczestniczących w akcji).
- Na bazie wyników wdrożenia pilotażowego możliwe jest opracowanie rekomendacji dla rozwoju systemu w skali regionu lub kraju.

**Wytyczne, dotyczące kształtu i zasad funkcjonowania takiego systemu opisuje szczegółowo załącznik nr 2 do niniejszego dokumentu.**

## Załączniki

### Załącznik 1.

Skrypt szkoleniowy

### Załącznik 2.

MPR: miejsca przyjazne rowerzystom. Podręcznik dobrych praktyk