



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

# Miejsca Przyjazne Rowerzystom na Kociewskich Trasach Rowerowych

**Warsztaty dla pracowników administracji publicznej**

**Warsztaty dla podmiotów gospodarczych i NGO**

**MATERIAŁY ROBOCZE**

**Kręski Młyn, 22 października 2019 r.**

**Knybawa, 23 października 2019 r.**

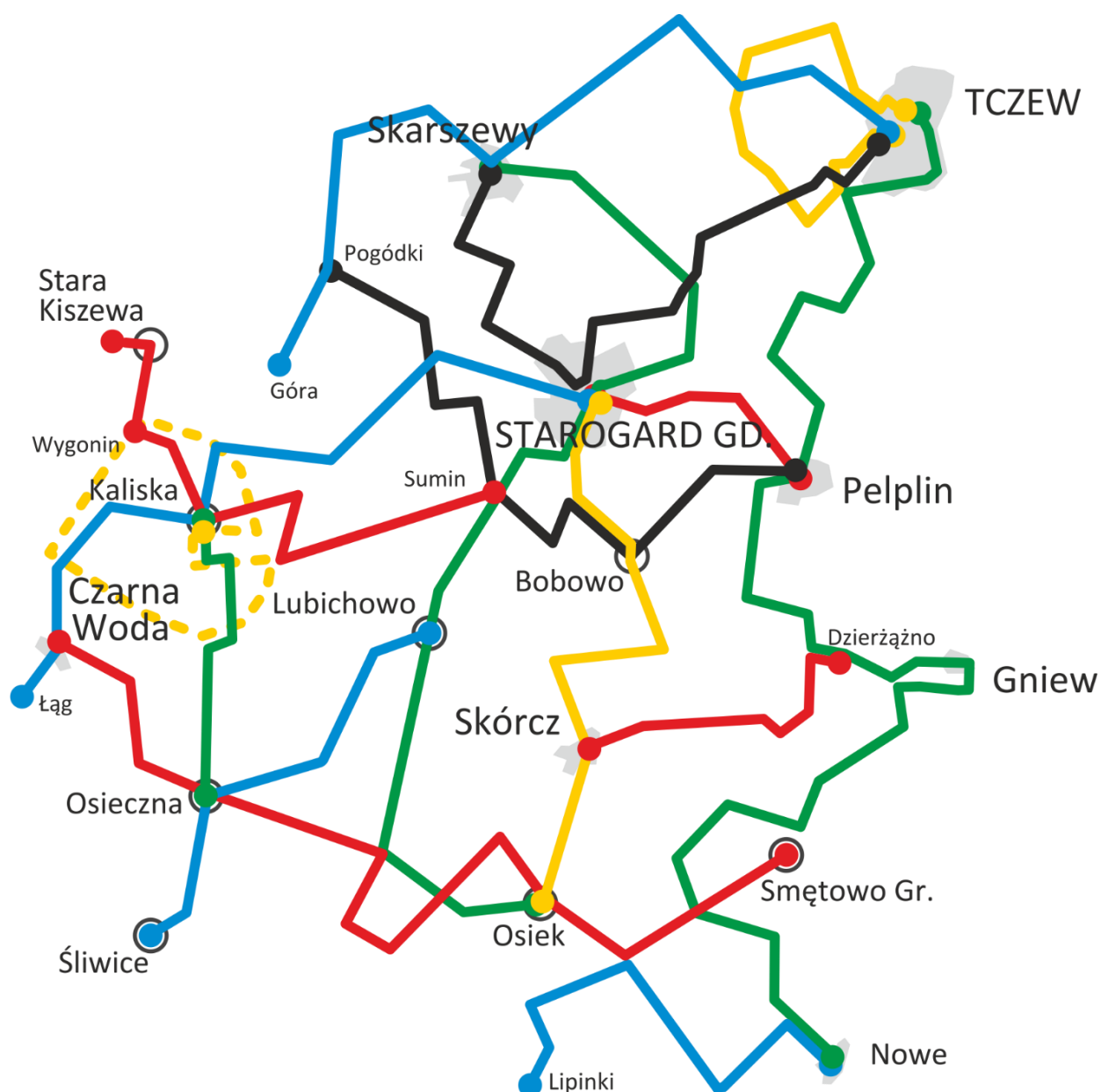


„Europejski Fundusz Rolny na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich: Europa inwestująca w obszary wiejskie”

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.

## Zawartość

1. Wprowadzenie: Podstawowe informacje o Kociewskich Trasach Rowerowych .....	3
2. KTR na tle polityki rozwoju turystyki w regionie pomorskim.....	4
3. Produkty i oferty turystyki rowerowej w kraju i na świecie.....	6
4. Czym są MPR - Miejsca Przyjazne Rowerzystom.....	7
5. Wnioski z ekspertyzy: stan infrastruktury Kociewskich Tras Rowerowych.....	9
6. Propozycje działań strategicznych na lata 2020+.....	15



## 1. Wykaz Kociewskich Trasach Rowerowych

1. **Szlak Jabłoniowy** - żółty (39,3 km)
2. **Szlak Jeziorny** - zielony (71,1 km)
3. **Szlak Kaliski** - zielony (21,3 km)
4. **Szlak Maternów** - czerwony (15,3 km)
5. **Szlak Rumiankowy** - czerwony (18,7 km)
6. **Szlak Starogardzki** - czerwony (52,1 km)
7. **Szlak Borowiacki** - czerwony (64,5 km)
8. **Szlak Droga Połomska** - niebieski (28,5 km)
9. **Szlak Opata Wenera**- czarny (42,9 km)
10. **Szlak św. Rocha** - żółty (40,1 km)
11. **Szlak Tczewski** - niebieski (57,9 km)
12. **Szlak Grzymiśława** - zielony (98,3 km)
13. **Szlak Joannitów** - czarny (57,4 km)
14. **Szlak Napoleona** - niebieski (29,7 km)
15. **Szlak Słonecznikowy** (projektowany) - żółty (49,3 km)
16. **Szlak Starościński** - czerwony (37,9 km)

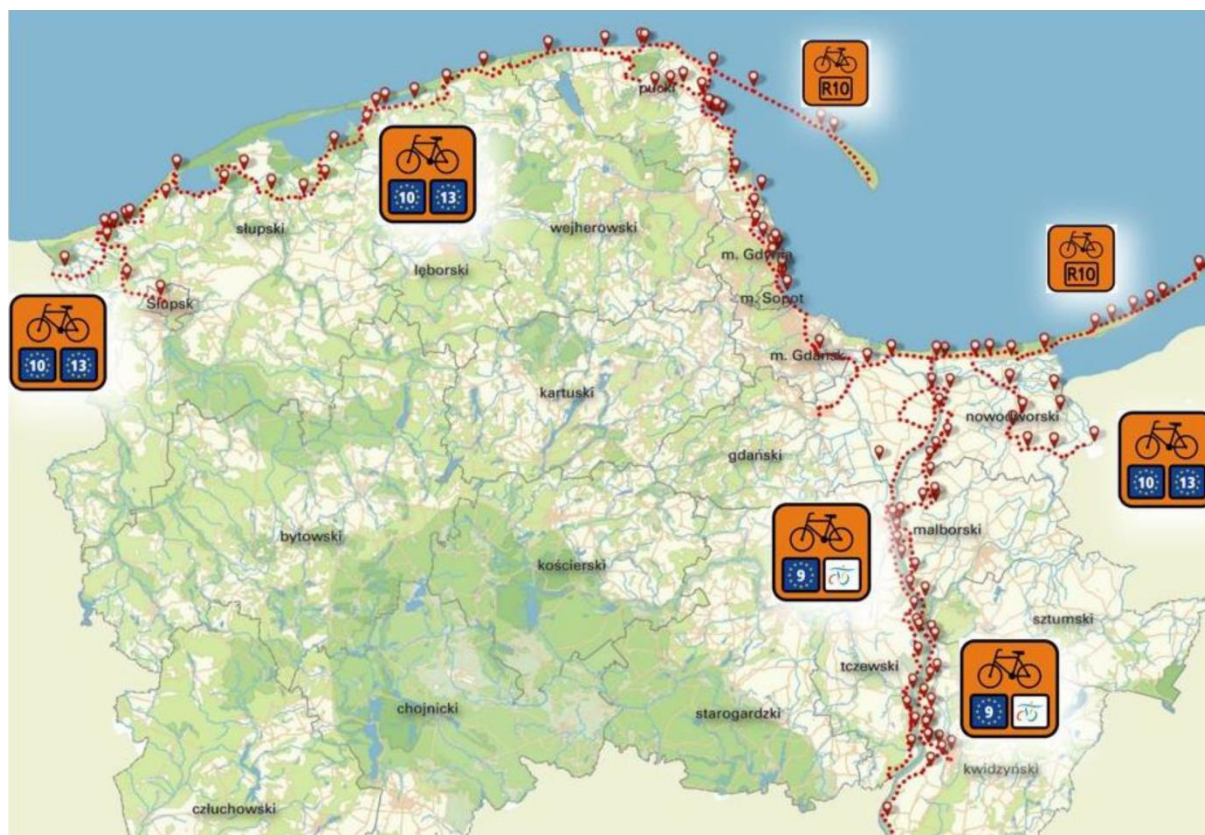
**Razem**

**(woj. pomorskie i pograniczne gminy woj. kujawsko-pomorskiego):**

**724,3 km**

## 2. KTR na tle polityki rozwoju turystyki w regionie pomorskim

### Pomorskie Trasy Rowerowe:

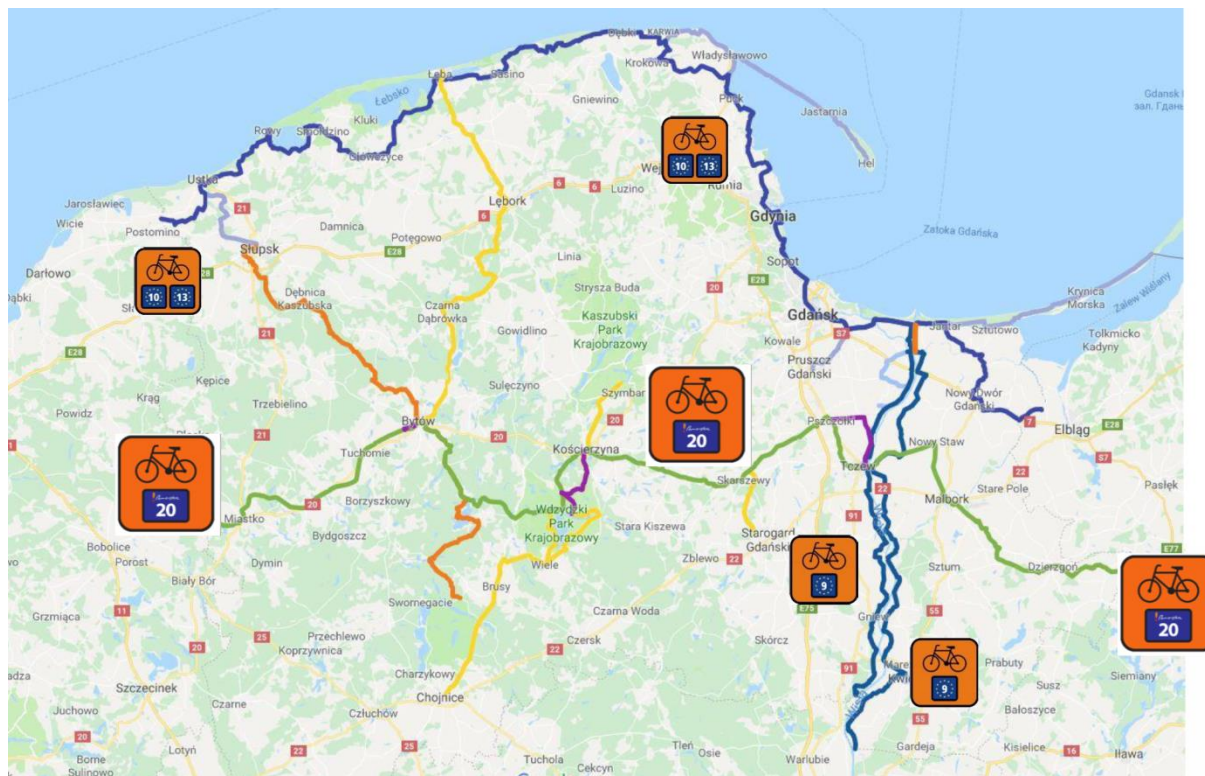


### Inwestycje w ramach Pomorskich Tras Rowerowych:

- ponad 660 km oznakowanych tras
- ponad 40 Partnerów
- 85 miejsc postojowych dla rowerzystów
- budowa nowych dróg rowerowych
- przebudowa istniejących dróg publicznych i leśnych
- budowa dróg rowerowych na wałach przeciwpowodziowych
- spójne oznakowanie tras
- modernizacja mostów i kładek
- promocja produktu turystycznego



## PLANY PO ROKU 2020:



### Trasy międzynarodowe / krajowe na Kociewiu (obecne i potencjalnie)

- Wiślana Trasa Rowerowa (EuroVelo 9)
- Subregionalna Trasa Rowerowa (planowane EuroVelo 20)

### Pozostałe trasy ponadlokalne na Kociewiu (potencjalnie) :

- Trasa rowerowa Gdańsk - Skarszewy - Starogard Gdański - Pelplin - Gniew
- Trasa rowerowa Starogard Gdański - Skórcz
- Trasa Rowerowa Skórcz - Smętowo - Opalenie
- Trasa Rowerowa Skórcz - Lubichowo - Osieczna

### 3. Produkty i oferty turystyki rowerowej w kraju i na świecie

#### Grupy docelowe (typy turystów rowerowych):



#### Dwie formy podróży rowerowej:

- przemieszczanie się od punktu do punktu
- wykorzystanie stacjonarnej "bazy"

#### Typy produktów turystyki rowerowej:

1. Wielodniowe wyprawy rowerowe
2. Wyjazdy weekendowe
3. Wyjazdy rekreacyjne
4. Rodziny z dziećmi
5. Trasy specjalistyczne (MTB / single track)

#### 4. Czym są MPR - Miejsca Przyjazne Rowerzystom

##### Definicja MPR:



„Bike Friendly” czyli „przyjazny rowerom” (rowerzystom) to określenie używane w wielu krajach świata w celu wyróżnienia obiektów, dostosowanych w szczególny sposób dla użytkowników tego środka lokomocji.

Określenie to obejmuje zarówno obiekty turystyczne: noclegowe, gastronomiczne, muzea i inne atrakcje, jak i obiekty użyteczności publicznej, edukacyjnej, zdrowotnej, rekreacyjnej i inne. Rodzaj dostosowania i zakres udogodnień zależne są od specyfiki obiektu.

##### Rodzaje obiektów „przyjaznych rowerzystom”

1. **OBIEKTY NOCLEGOWE**  
(obiekty świadczące usługi krótkotrwałego wynajmu miejsc noclegowych, zarówno całoroczne, jak i sezonowe)
2. **ATRAKcje TURYSTYCZNE**  
(obiekty, do których wstęp jest odpłatny lub nieodpłatny, ale posiadają swojego zarządcę, np. parki rozrywki, muzea, skanseny, niektóre parki narodowe)
3. **OBIEKTY GASTRONOMICZNE**  
(np. restauracje, bary)
4. **CENTRA INFORMACJI TURYSTYCZNEJ**
5. **POZOSTAŁE OBIEKTY USŁUGOWE**  
(stacje paliw, sklepy wielobranżowe, serwisy rowerowe, wypożyczalnie rowerów i sprzętu turystycznego)

## Kryteria obiektu „przyjaznego rowerzystom”

### KRYTERIA PODSTAWOWE:

#### KRYTERIUM 1: NOCLEG DLA ROWERZYSTY

Możliwość skorzystania przez turystę z pobytu na jedną dobę

#### KRYTERIUM 2: BEZPIECZNE PRZECHOWYWANIE / POSTÓJ ROWERÓW

Możliwość bezpiecznego i nieodpłatnego przechowania rowerów i sprzętu

- garaż / przechowalnia (obiekt noclegowy)
- bezpieczny, nieodpłatny parking rowerowy (pozostałe obiekty)
- bezpieczne, nieodpłatne przechowywanie sprzętu i wyposażenia rowerowego oraz bagażu

#### KRYTERIUM 3: INFORMACJA NT. OFERTY I USŁUG DEDYKOWANYCH ROWERZYSTOM

- Posiadanie informacji nt. turystyki rowerowej w okolicy (trasy, szlaki, wypożyczalnie, wycieczki)
- Posiadanie aktualnej informacji o pobliskich punktach serwisowych i sklepach rowerowych

#### KRYTERIUM 4: PODSTAWOWE USŁUGI DLA ROWERZYSTÓW

- Miejsce do podstawowych napraw rowerów
- Podstawowe narzędzia rowerowe / stojak serwisowy (obiekt noclegowy)
- Możliwość nieodpłatnego wysuszenia mokrych ubrań i sprzętu (obiekt noclegowy)
- Wydzielenie na terenie obiektu miejsca na nieodpłatny i nie wymagający dodatkowych pozwoleń odpoczynku dla rowerzystów (pozostałe obiekty)

---

### POZOSTAŁE KRYTERIA (NIEOBOWIĄZKOWE):

- Sprzedaż części zamiennych do rowerów
- Dostęp do aneksu kuchennego - miejsca pozwalającego na samodzielne przygotowywanie posiłków
- Bezpieczny, nieodpłatny parking samochodowy, udostępniony dla turystów rowerowych na dłuższy pobyt (powyżej 24 godzin)
- Oferta transportu rowerów, bagażu, pojazdów lub gości do kolejnego etapu wyprawy/węzła komunikacyjnego
- Serwowanie pełnowartościowych śniadań dla rowerzystów
- Przygotowywanie suchego prowiantu "na wynos" (lunch pakietów)
- Oferta wypożyczenia rowerów
- Oferta udziału w wycieczkach rowerowych w okolicy obiektu
- Oferta pośrednictwa w rezerwacji noclegu w kolejnej kwaterze przyjaznej rowerzystom

## 5. Wnioski z ekspertyzy: stan infrastruktury Kociewskich Tras Rowerowych

W ramach audytu ocenie poddano 724,3 km szlaków sieci KTR.

### A. 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 (5,7%) całej sieci. Jest to bardzo niska wartość.

Charakterystyka sposobu poprowadzenia poszczególnych szlaków pod kątem organizacji ruchu przedstawiona jest w poniższej tabeli:

Lp.	Nazwa szlaku	Długość szlaku (km)	[O] ruch ogólny		[W] wydzielone drogi rowerowe		[C] ciągi pieszo-rowerowe	
			km	%	km	%	km	%
		724,3	683,3	94,3	19,6	2,7	21,4	3,0
1	Szlak Jabłoniowy	39,3	33,9	86,3	3,1	7,9	2,3	5,9
2	Szlak Jeziorny	71,1	69,5	97,7	0	0,0	1,6	2,3
3	Szlak Kaliski	21,3	20,7	97,2	0	0,0	0,6	2,8
4	Szlak Maternów	15,3	15,2	99,3	0	0,0	0,1	0,7
5	Szlak Rumiankowy	18,7	18,7	100,0	0	0,0	0	0,0
6	Szlak Starogardzki	52,1	47,2	90,6	2,2	4,2	2,7	5,2
7	Szlak Borowiacki	64,5	62	96,1	2,5	3,9	0	0,0
8	Szlak Droga Połomska	28,5	25,8	90,5	0	0,0	2,7	9,5
9	Szlak Opata Wenera	42,9	39,3	91,6	0	0,0	3,6	8,4
10	Szlak Św. Rocha	40,1	37,8	94,3	2,3	5,7	0	0,0
11	Szlak Tczewski	57,9	55,6	96,0	1,1	1,9	1,2	2,1
12	Szlak Grzymisława	98,3	94	95,6	3,1	3,2	1,2	1,2
13	Szlak Joannitów	57,4	53,6	93,4	3,5	6,1	0,3	0,5
14	Szlak Napoleona	29,7	29,7	100,0	0	0,0	0	0,0
15	Szlak Słonecznikowy	49,3	46,9	95,1	0	0,0	2,4	4,9
16	Szlak Starościński	37,9	33,4	88,1	1,8	4,7	2,7	7,1

Tabela 1. Sposób poprowadzenia szlaków KTR (organizacja ruchu), opracowanie własne

## B. BEZPIECZEŃSTWO ROWERZYSTÓW

Z uwagi na sposób poprowadzenia tras (w 95 % w ruchu ogólnym), rowerzysta co do zasady porusza się głównie wspólnie z samochodami. Projektanci tras wytyczyli je w taki sposób, aby prowadziły one głównie drogami lokalnymi, o małym ruchu pojazdów.

- Są to głównie drogi gminne i powiatowe o nawierzchni asfaltowej (51,9 %).
- Duża część tras (37 %) prowadzi drogami gruntowymi. Są to różnego rodzaju i jakości drogi polne i leśne, z których większość jest bezpieczna dla rowerzystów z uwagi na małe natężenie ruchu pojazdów oraz ich niską prędkość.
- Około 5% tras prowadzi po drogach rowerowych i ciągach pieszo-rowerowych.
- Zidentyfikowano łącznie około 30 skrzyżowań, których pokonanie stwarza potencjalne zagrożenie dla użytkowników. Są one wymienione w opisie poszczególnych szlaków i znajdują się głównie przy drogach krajowych (nr 91 i 22) w Tczewie, Starogardzie Gdańskim, Gniewie i innych miejscowościach, położonych przy tych drogach krajowych.
- Ponadto z uwagi na których następujące parametry, które określają względne zagrożenia dla rowerzystów: duże natężenie ruchu pojazdów (liczba pojazdów), duża rzeczywista prędkość pojazdów, brak poboczy lub drzewa, rosnące w skrajni drogi, ograniczona widoczność, za względnie niebezpieczne uznano łącznie 6,52 kilometrów dróg, po których prowadzą KTR.

Poniższa tabela zawiera wykaz najbardziej niebezpiecznych odcinków na KTR:

Lp.	Nazwa szlaku	Długość	Komentarz
1	Szlak Jabłoniowy	250 m	DK 91, msc. Miłobądz
2	Szlak Jeziorny	30 m	DW 222, przejazd w okolicach msc. Trzcińsk
3	Szlak Jeziorny	200 m	DK 22, msc. Szpęgawsk
4	Szlak Jeziorny	1600 m	DK 22, msc. Starogard Gdański
5	Szlak Kaliski	30 m	DK 22, przejazd w msc. Piece
6	Szlak Starogardzki	1400 m	DK 22, msc. Czarna Woda
7	Szlak Borowiacki	400 m	DK 22, msc. Czarna Woda
8	Szlak Opata Wenera	30 m	DK 22, przejazd w msc. Sucumin
9	Szlak Opata Wenera	500 m	DK 229, przejazd pod autostradą A1, msc. Ropuchy
10	Szlak Tczewski	1100 m	DW 224, msc. Tczew
11	Szlak Grzymisława	30 m	DK 91, przejazd w msc. Tczew
12	Szlak Grzymisława	30 m	DK 91, przejazd w msc. Gniew
13	Szlak Grzymisława	30 m	DK 91, przejazd w msc. Nicponia
14	Szlak Grzymisława	200 m	DK 91, msc. Nowe
15	Szlak Joannitów	400 m	DW 224, msc. Stanisławie
16	Szlak Napoleona	200 m	DK 91, msc. Nowe
17	Szlak Słonecznikowy	30 m	DK 22, przejazd w msc. Piece
18	Szlak Słonecznikowy	30 m	DK 22, przejazd w msc. Kamienna Karczma
19	Szlak Starościński	30 m	DK 22, przejazd w msc. Bytonia

Tabela 2. Niebezpieczne odcinki na KTR, opracowanie własne

Podsumowując, KTR są szlakami o względnie wysokim poziomie bezpieczeństwa użytkowników (rowerzystów). Jest tak jednak kosztem komfortu jazdy rowerzystów, gdyż głównym czynnikiem, zwiększającym ich bezpieczeństwo, jest stan nawierzchni trasy. Ogranicza on liczbę i ruch pojazdów mechanicznych.

### C. NAWIERZCHNIE SZLAKÓW

KTR to szlaki, które nie posiadają jednolitej nawierzchni. Na jednym szlaku występuje zwykle kilka rodzajów nawierzchni, od gładkich asfaltów po nieprzejezdne piachy i bruki.

Z tego powodu nie da się szlaków podzielić względem trudności oraz typu użytkownika - jednocześnie występują różne rodzaje 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 %),
- (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.
- 85,2 km (11,8 %) to drogi gruntowe złej jakości, po których w zasadzie da się jechać tylko rowerem MTB.

**W zasadzie jedynym rowerem, który sprawdzi się na KTR, jest rower typu MTB, a ich jakość nie odpowiada oczekiwaniom współczesnych rowerzystom.**

**Sprawia to, że KTR w obecnym kształcie nie są atrakcyjnym produktem turystycznym.**

### D. 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 one 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.

### D. MIEJSCA ODPOCZYNKU

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 wchodzą w sieć KTR, jednak po wybudowaniu Wiślanej Trasy Rowerowej stanowią będą elementem regionalnej infrastruktury rowerowej.

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, w związku z czym ich stopień zużycia jest znaczny. Widoczna jest także miejscami dewastacja wyposażenia. W zakresie infrastruktury odpoczynkowej zidentyfikowano następujące kluczowe potrzeby oraz zadania:

- odnowienie istniejącej infrastruktury miejsc odpoczynku
- zmiana lokalizacji wybranych miejsc
- budowa kolejnych miejsc odpoczynku
- aktualizację tablic na miejscach odpoczynku
- oznakowanie dojazdu do miejsc odpoczynku

## **E. OZNAKOWANIE**

Jednym z wyróżników sieci „Kociewskich Tras Rowerowych” jest ich jednolite oznakowanie.

Wspólny standard znakowania został wdrożony przez Lokalną Organizację Turystyczną KOCIEWIE wspólnie z samorządami i nadleśnictwami, które wspierają utrzymanie infrastruktury.

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.

Oznakowanie szlaków wymaga uzupełnienia. Część znaków malowanych zatarta się w wyniku warunków atmosferycznych lub znajdowała się na drzewach, wyciętych przez leśników, część tabliczek znaków uległa zniszczeniu z przyczyn naturalnych lub aktów wandalizmu.

Powstały nowe drogi rowerowe, które pozwalają na przeniesienie niektórych szlaków na lepsze i bezpieczniejsze odcinki dróg.

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.

Zgodnie z instrukcją znakarską PTTK, stosuje się pięć kolorów szlaków rowerowych:

- żółty
- zielony
- niebieski
- czerwony
- czarny

W przypadku szlaków rowerowych kolor nie odpowiada trudności, został on dobrany w taki sposób, aby szlaki o jednym kolorze nie krzyżowały się.

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:

Uzupełnieniem takich znaków są 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.

W niektórych przypadkach znaki takie ustawione są na drogach, po których prowadzą szlaki KTR, ale niezależnie od samych szlaków rowerowych. Za ich ustawienie i utrzymanie odpowiadają samorządy lokalne i organizacje turystyczne.

W przypadku sieci szlaków KTR powyższe oznakowanie nie jest stosowane systemowo.

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).

Możliwe jest systemowe uzupełnienie oznakowania KTR o powyższe elementy.

Szlaki KTR oznakowane są generalnie dość dobrze, ale zdarzają się istotne braki w oznakowaniu.

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

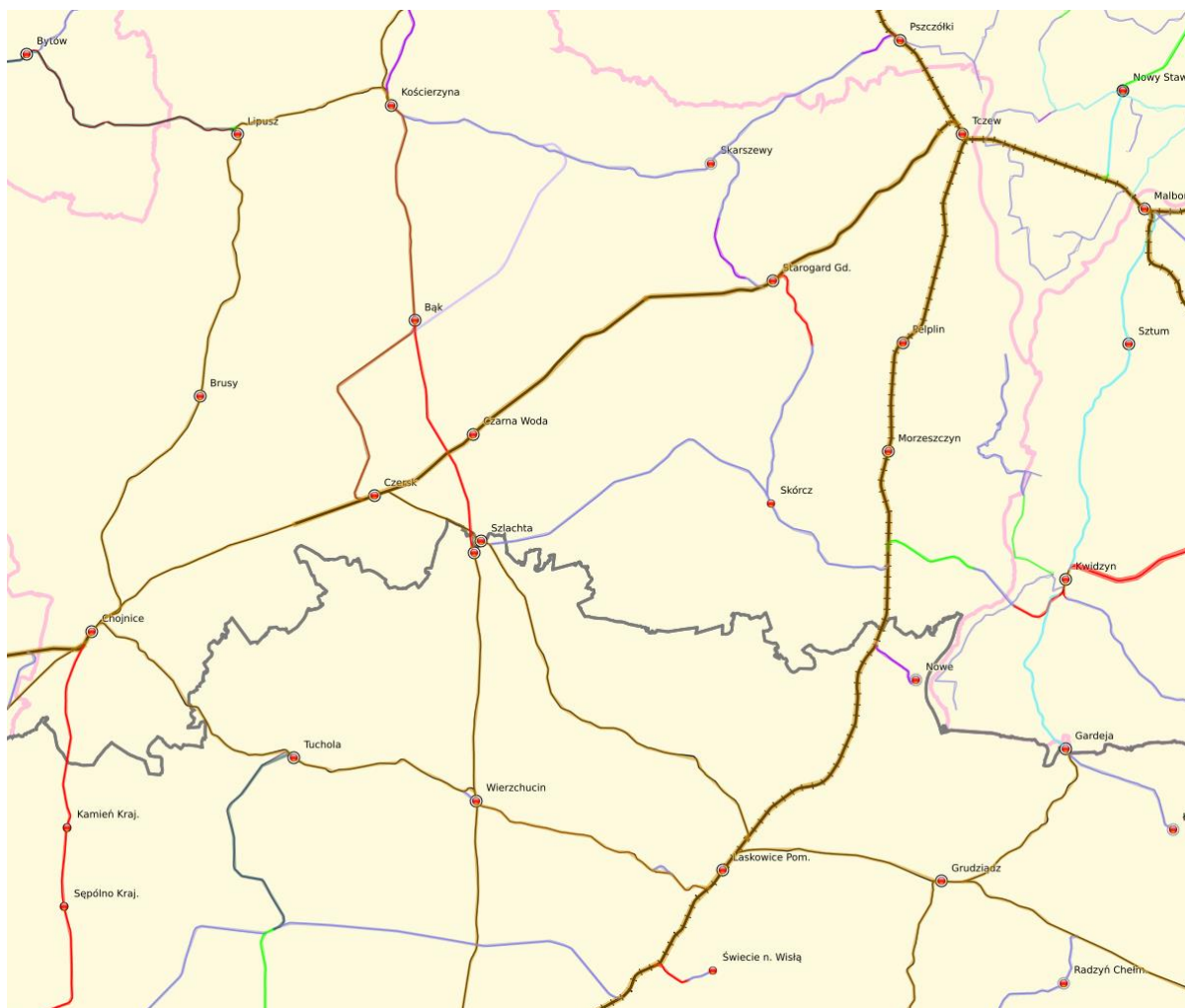
- **uzupełnienie oznakowania liniowego sieci KTR, w szczególności kluczowych skrzyżowań**
- **zmiana oznakowania malowanego (m.in. na drzewach, obiektach) na oznakowanie umieszczone na metalowych tabliczkach podczepianych do konwencjonalnego oznakowania drogowego**
- **oznakowanie węzłów szlaków (tablice, pokazujące sieć tras)**
- **oznakowanie węzłów komunikacyjnych (Tczew, Pelplin, Smętowo i inne miasta, które stanowią węzły komunikacyjne - w pobliżu dworców i węzłów przesiadkowych**
- **wprowadzenie kodów QR na tablice, pozwalających na sprawdzenie trasy w internecie na miejscu (ich integracja z portalem turystycznym szlaków KTR dla łatwiejszej nawigacji online)**

## **F. DAWNE LINIE KOLEJOWE - POTENCJALNE TRASY ROWEROWE NA KOCIEWIU**

Na podstawie wizji terenowych oraz materiałów źródłowych zidentyfikowano następujące linie kolejowe, spełniające kryteria audytu, o łącznej długości 126,5 km:

- 1) **linia kolejowa nr 233** (Kościerzyna - Pszczółki), odcinek w gminie Skarszewy
- 2) **linia kolejowa nr 243** (Skarszewy - Skórcz)
- 3) **linia kolejowa nr 218** (Szlachta - Skórcz - Kopytkowo)
- 4) **linia kolejowa nr 238** (Smętowo - Opalenie - rz. Wisła), odcinek na zachodnim brzegu Wisły
- 5) **linia kolejowa nr 244** (Morzeszczyn - Gniew)
- 6) **linia kolejowa nr 242** (Twarda Góra - Nowe)

W oparciu o przeprowadzony audyt sporządzono wnioski i rekomendacje, dotyczące możliwości adaptacji tych linii kolejowych na trasy rowerowe. Rekomendacje uwzględniały koncepcję rozwoju „Subregionalnej Trasy Rowerowej”, wraz z trasami łącznikowymi, którą opracował Samorząd Województwa Pomorskiego w roku 2018.



*Istniejące i rozebrane linie kolejowe na Kociewiu, źródło: [www.bazakolejowa.pl](http://www.bazakolejowa.pl)*

W oparciu o audyt rekomenduje się na Kociewiu dwa działania:

- **utworzenie trasy rowerowej na fragmencie rozebranej i zlikwidowanej linii kolejowej nr 233** (Kościerzyna - Pszczółki) w gminie Skarszewy (fragment Subregionalnej Trasy Rowerowej). Długość tego odcinka trasy to 14,2 km. W całości wymaga adaptacji na trasę rowerową. Dodatkowo, niezbędna będzie adaptacja mostu na Wietcisie w Skarszewach na most trasy rowerowej. Trasa ta jest przejęta przez gminę Skarszewy.
- **dokończenie adaptacji części rozebranej i zlikwidowanej linii kolejowej nr 243 (Skarszewy - Skórcz) na odcinku Skarszewy - Starogard Gdański.** Odcinek (od punktu styku z linią nr 233) ten ma długość 15,6 km, z czego do tej pory adaptacją na trasę rowerową objęto 5,5 km. Do adaptacji pozostaje 10,1 km trasy w gminach: Skarszewy (6 km wraz z mostem na Wierzycy) i Starogard Gdański (4,1 km).

W dalszej perspektywie do rozważenia jest również wybudowanie dróg rowerowych pomiędzy Jabłowem a Skórczem oraz Kopytówem, Skórczem i Osieczną, co wraz z istniejącymi drogami rowerowymi między Kopytkówem a Smętówem utworzyłoby atrakcyjną trasę rowerową, prowadzącą w kierunku Borów Tucholskich. Jest to jednak duże i kosztowne przedsięwzięcie (prawie 60 km tras).

## 6. Propozycje działań strategicznych na lata 2020+

Wizje lokalne prowadzone w ramach opracowania oraz prowadzone dodatkowo analizy i konsultacje pozwoliły na określenie dwóch zasadniczych obszarów rekomendacji dla sieci Kociewskich Tras Rowerowych:

- komponent infrastrukturalny (inwestycje w infrastrukturę tras rowerowych)
- komponent „miękki” (organizacja i marketing)

Pierwszy komponent (infrastrukturalny) ma na celu poprawę jakości infrastruktury sieci szlaków KTR, pozwalającą na zwiększenie wygody i bezpieczeństwa użytkowników oraz spełnienie przez sieć szlaków KTR oczekiwań współczesnego turysty rowerowego.

### Priorytety - INFRASTRUKTURA:

1. Budowa wydzielonych dróg rowerowych na Kociewiu w ramach tras ponadlokalnych (PTR):
2. Wybudowanie dróg rowerowych na nieczynnych liniach kolejowych na Kociewiu:
3. Wybudowanie lokalnych tras łącznikowych pomiędzy szlakami ponadlokalnymi (WTR i STR) oraz łączącymi trasy po dawnych liniach kolejowych i kluczowe miejscowości turystyczne:
4. Budowa dróg rowerowych wzdłuż drogi krajowej nr 22 oraz 91 na odcinku Tczew-Czarlin
5. Zwiększenie bezpieczeństwa rowerzystów na rowerowych trasach wylotowych z większych miejscowości
6. Poprawę nawierzchni szlaków lokalnych, szczególnie na drogach leśnych
7. Przeniesienie szlaków KTR na lepsze drogi rowerowe i drogi lokalne o lepszej nawierzchni
8. Odnawianie istniejących i budowa nowych miejsc odpoczynku, szczególnie w atrakcyjnych miejscach
9. Uzupelnienie oznakowania liniowego szlaków KTR
10. Wykonanie oznakowania węzłów szlaków i węzłów komunikacyjnych sieci szlaków KTR (tablice prezentujące sieci szlaków)

Z kolei drugi komponent – „miękki”, tj. obejmujący działania organizacyjne i marketingowe zakłada utworzenie i promocję atrakcyjnych produktów turystycznych dla różnych grup odbiorców, zbudowanych w oparciu o istniejącą sieć szlaków KTR oraz nowe trasy. Są to działania wspólne Lokalnej Organizacji Turystycznej KOCIEWIE, partnerów samorządowych oraz innych podmiotów.

### Priorytety - ORGANIZACJA I MARKETING:

1. Wypracowanie stałego systemu współpracy w ramach sieci KTR oraz systemu monitoringu
2. Zdefiniowanie odbiorców oferty - segmentów rowerzystów, oraz dedykowanych im ofert w postaci wycieczek i tras rowerowych
3. Zapewnienie dobrej dostępności sieci KTR komunikacją publiczną
4. Koordynacja informacji turystycznej, dotyczącej turystyki rowerowej na Kociewiu
5. Efektywny marketing Kociewskich Tras Rowerowych

## Działania rekomendowane - infrastruktura

### 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

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

- na linii 243: Skarszewy-Starogard Gdański-Skórcz (łącnik Subregionalnej Trasy Rowerowej, trasa wiodąca przez środkową część Kociewia, częściowo zagospodarowany na drogi rowerowe)
- na linii 218: odcinek Kopytkowo-Skórcz-Ocypel-Osieczna (łącnik 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).

### 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 Grzymiśława)

### 4. Budowa dróg rowerowych wzdłuż drogi krajowej nr 22 oraz 91 na odcinku Tczew-Czarlin (bezpośrednie połączenie Tczewa, Starogardu Gdańskiego i wylotu na Bory Tucholskie - miejscowości takie, jak Zblewo, Kaliska, Czarna Woda).

### 5. Zwiększenie bezpieczeństwa rowerzystów na rowerowych trasach wylotowych z większych miejscowości (w szczególności Tczew, Starogard Gdański), głównie poprzez budowę dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż dróg krajowych i wojewódzkich

### 6. Poprawę nawierzchni szlaków lokalnych, szczególnie na drogach leśnych - przy współpracy z nadleśnictwami (wykorzystanie dróg pożarowych)

### 7. Przeniesienie szlaków KTR na lepsze drogi rowerowe i drogi lokalne o lepszej nawierzchni. Jest to działanie systemowe, w miarę budowy kolejnych takich odcinków.

- 8. Odnowianie 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.
- 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.
- 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.

Sieć głównych szlaków rowerowych wg powyższej listy to ok. 330 km na obszarze Kociewia, w tym ok. 100 km przy głównych drogach krajowych (DK 22 i DK 91) oraz 100 km po dawnych liniach kolejowych, ok. 70 km Wiślanej Trasy Rowerowej plus kilka lokalnych szlaków łącznikowych.

Te działania przekraczają możliwości jednej organizacji czy samorządu. Do ich realizacji konieczna jest koordynacja działań wielu podmiotów, która jest przedmiotem komponentu „miękkiego” działań na rzecz poprawy jakości sieci KTR.

## **Działania rekomendowane - organizacja i marketing**

### **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.

### **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 (Wiśłana 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 wyczynowe - single tracki, trasy zjazdowe - tworzone w dogodnych do tego miejscach we współpracy z nadleśnictwami, organizacjami rowerowymi, samorządem województw: pomorskiego i kujawsko-pomorskiego

### **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.).

#### **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

#### **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.

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.