



Konceptcja przebiegu tras rowerowych EuroVelo 2 i EuroVelo 9 na terenie województwa kujawsko-pomorskiego

STRESZCZENIE

Marzec 2020 r.



1. Kluczowe wnioski i rekomendacje

Niniejszy dokument przedstawia streszczenie koncepcji planowanego przebiegu tras EuroVelo 2 i EuroVelo 9 w województwie kujawsko-pomorskim. W wariantie rekomendowanym trasy EuroVelo wraz z trasami łącznikowymi (bez odcinków wspólnych z Wiślaną Trasą Rowerową) mają długość 206 km. Dla zapewnienia standardu EuroVelo w wariantie rekomendowanym konieczne jest wybudowanie i remont dróg rowerowych oraz dróg lokalnych o łącznej długości 67 km, oznakowanie 206 km tras, wybudowanie ok. 25 miejsc odpoczynku (MOR) i co najmniej trzech większych obiektów inżynierskich (dwa mosty pieszo-rowerowe i jedna rampa). Warianty alternatywne są łatwiejsze i tańsze do wykonania, nie wymagają tak dużych nakładów inwestycyjnych. Jednak ich atrakcyjność jest znacznie niższa. Wariant rekomendowany przebiegu obu tras, jak też warianty alternatywne ich poprowadzenia, są przedstawione schematycznie na rysunku nr 1.



Rys. 1. Schematyczny przebieg tras EuroVelo 2 i 9 w województwie kujawsko-pomorskim w ujęciu wariantowym.
Źródło: opracowanie własne, Jacek Zdrojewski

W przypadku trasy EuroVelo 2 nie ma dużej różnicy pomiędzy zakresem inwestycji dla poszczególnych wariantów.

Dzięki temu nie ma wątpliwości, że należy zarekomendować znacznie bardziej atrakcyjny przebieg trasy przez Toruń (mając jednocześnie na uwadze fakt, że wówczas należy doinwestować Wiślaną Trasę Rowerową między Toruniem a Włocławkiem, gdyż trasa EuroVelo 2 będzie biec tamtędy).

Natomiast dla trasy EuroVelo 9 największe potrzeby inwestycyjne występują dla przebiegu na odcinku z Bydgoszczy do Rynarzewa, przez Łochowo. Jest to najbardziej atrakcyjny wariant poprowadzenia tej trasy, umożliwiający pokazanie walorów „Wenecji Bydgoskiej” i parków oraz łąk nad Kanałem Bydgoskim i Noteckim. Mniejsze walory widokowe są w przypadku przebiegu trasy przez Lisi Ogon, jeszcze mniejsze przy przebiegu przez Trzciniec, a najmniejsze przy ominięciu Bydgoszczy przez Solec Kujawski. Jednak te warianty są łatwiejsze i tańsze do wykonania, więc również są rozpatrywane i ujęte w niniejszej koncepcji.

Koncepcja została opracowywana w ramach projektu "ECO-CICLE" - *European network for the promotion of cycle tourism in natural areas*", finansowanego ze środków UE w ramach programu Interreg Europa. Województwo Kujawsko-Pomorskie jest partnerem tego projektu.

2. Idea i standard tras EuroVelo

EuroVelo to europejska sieć tras rowerowych, której inicjatorem i menadżerem jest ECF - Europejska Federacja Cyklistów, mająca siedzibę w Brukseli. Wszystkich tras EuroVelo jest 16 i liczą one ok. 45 tysięcy kilometrów, a docelowo zakłada się, że będą liczyć 70 tysięcy kilometrów. Szlaki te wyróżnia możliwość oznakowania emblematem EuroVelo, który nawiązuje swoim wyglądem do flagi Unii Europejskiej i stanowi symbol wysokiej jakości w turystyce rowerowej.

Przez Polskę wytyczono sześć tras EuroVelo:

- EuroVelo 2** (Capital Route), tj. Szlak Stolic,
- EuroVelo 4** (Central Europe Route), tj. Szlak Europy Środkowej,
- EuroVelo 9** (Baltic - Adriatic), zwany Szlakiem Bursztynowym,
- EuroVelo 10** (Baltic Sea Cycle Route), zwany Szlakiem Morza Bałtyckiego lub "Szlakiem Hanzeatyckim",
- EuroVelo 11** (East Europe Route), tj. Szlak Europy Wschodniej,
- EuroVelo 13** (Iron Curtain Trail), czyli Szlak "Żelaznej Kurtyny".



Rys. 2. Trasy EuroVelo w Polsce.

3. Trasy EuroVelo w województwie kujawsko-pomorskim

W województwie kujawsko-pomorskim trasy EuroVelo nie są oznaczone ani wytyczone w terenie. Wyznaczono jedynie ramowe korytarze jego przebiegu¹:

¹ Dodatkowo numer 5 nosi Wiślaną Trasę Rowerową, która jest wytyczona i oznakowana w terenie.



Rys. 4. Korytarze tras EuroVelo w województwie kujawsko-pomorskim
Źródło: Stanowisko nr 7 Konwentu Marszałków Województw RP z czerwca 2019 r.

4. Założenia ogólne do wytyczenia tras EuroVelo

Planując przebieg tras EuroVelo należy zastosować ogólne zasady wytyczania tras rowerowych oraz szczegółowe wytyczne ECF. Powszechnie przyjętą metodologią wytyczania tras rowerowych jest filozofia pięciu wymogów jakości holenderskiej organizacji CROW. Zakłada ona, że wymagania i oczekiwania użytkowników wobec sieci rowerowej, jak też tras wchodzących w skład takiej sieci oraz ich elementów (na przykład węzłów i skrzyżowań) przedstawia się w postaci pięciu wymogów, zdefiniowanych przez holenderską organizację CROW. Te pięć wymogów to:

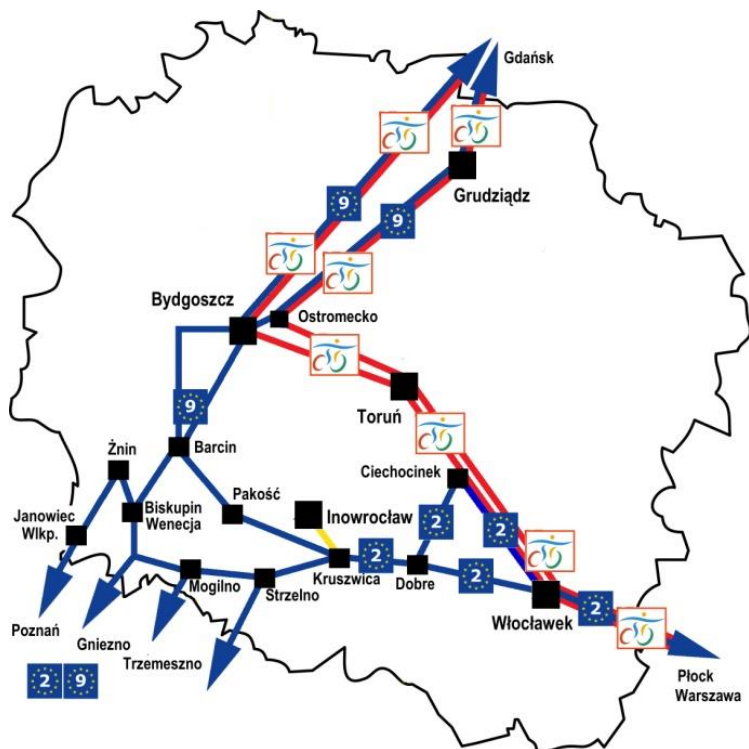
- spójność
- bezpośredniość
- bezpieczeństwo
- wygoda / komfort
- atrakcyjność

5. Metodologia prac

Koncepcja przebiegu tras EuroVelo została przygotowana w oparciu o następujące materiały:

- 1) Wytyczne CROW oraz ECF dla wyznaczania długodystansowych tras rowerowych;
- 2) Materiały źródłowe, przekazane Wykonawcy przez Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku, dotyczące potencjału turystycznego regionu oraz infrastruktury rowerowej w regionie;
- 3) Informacje pozyskane w ramach konsultacji wariantów przebiegu tras w województwie z przedstawicielami samorządów lokalnych oraz organizacji rowerowych, uzyskane z okazji zorganizowanych następujących spotkań konsultacyjnych:
 - 12 listopada 2019 r. (spotkanie z ekspertami „zewnętrznymi” i z przedstawicielami samorządu województwa),
 - 10 grudnia 2019 r. (spotkanie z przedstawicielami samorządów lokalnych),
 - 15 stycznia 2020 r. (spotkanie z ekspertami „zewnętrznymi” i z przedstawicielami samorządu województwa);

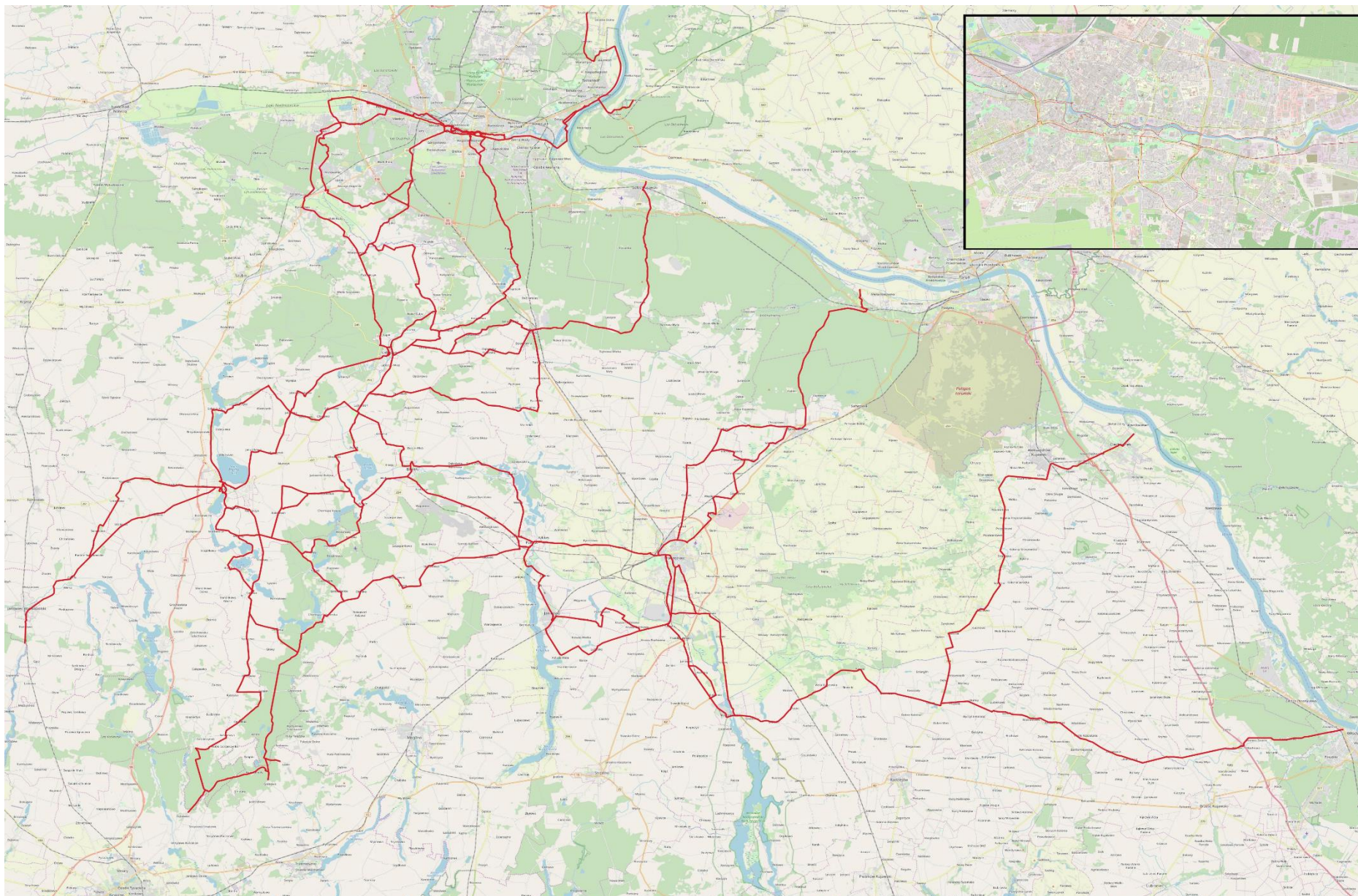
4) Materiały własne wykonawcy, pozyskane w ramach analizy *desk research* oraz z prac w terenie. Ponadto w grudniu 2019 r. i w styczniu 2020 r. odbyły się dodatkowe spotkania, wynikające z inicjatywy samorządów lokalnych oraz samorządu województwa, które miały na celu uzyskanie uwag i opinii nt. planów tras EuroVelo od środowiska społecznego (organizacji rowerowych). Spotkania takie odbyły się m.in. w Bydgoszcy (w ramach zespołu rowerowego przy Prezydencie Miasta Bydgoszczy), a także w Żninie (z inicjatywy władz miasta i powiatu) oraz w Toruniu.



Rys. 5.
Warianty przebiegu tras EuroVelo w województwie kujawsko-pomorskim. Materiał przedstawiony do dyskusji na spotkaniu konsultacyjnym.

6. Audyt tras EuroVelo

Audyt został wykonany w grudniu 2019 r. i w styczniu 2020 r. Objął 734 kilometrów dróg, po których zaproponowano poprowadzenia tras EuroVelo. Łącznie, licząc dojazdy do i z trasy, przejechano w ramach audytu ponad 1000 kilometrów. Do audytu wykorzystano rower elektryczny z kamerą GPS, dokumentując trasę w standardzie full HD (kilkadziesiąt godzin nagrania materiału video, ponad 400 GB). Audyt odcinków wspólnych z Wiślaną Trasą Rowerową został uprzednio wykonany podczas realizacji odrębnego przedsięwzięcia.



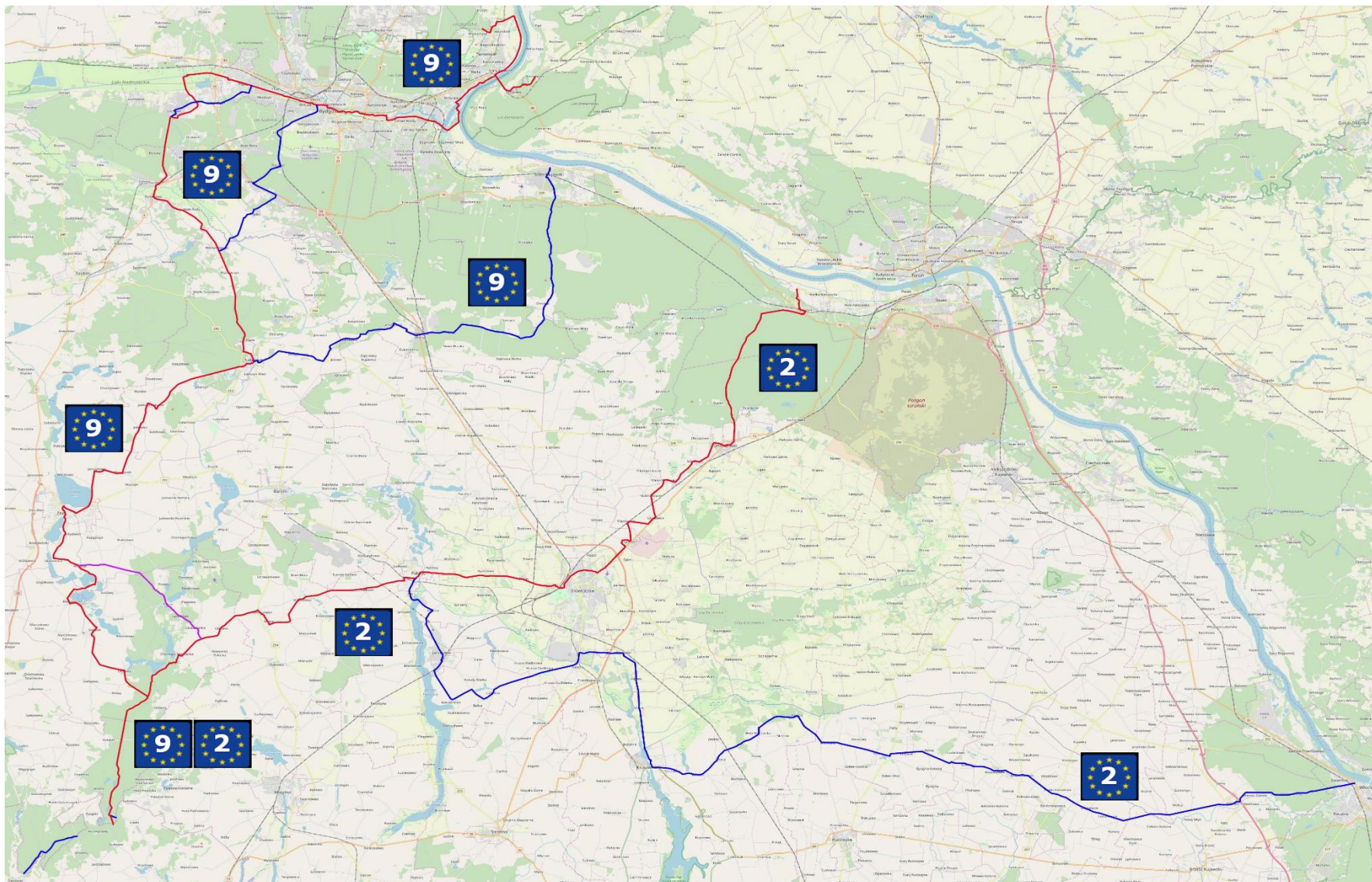
Rys. 6. Drogi objęte audytem w ramach koncepcji. Źródło: opracowanie własne, Jacek Zdrojewski

7. Rekomendacje przebiegu tras EuroVelo

Po weryfikacji terenowej zidentyfikowano łącznie ok. 360 km dróg, po których możliwe jest poprowadzenie tras EuroVelo w województwie. Na niektórych odcinkach jest to tylko jeden przebieg, ale w większości przypadków zidentyfikowano dwa lub więcej warianty przebiegu trasy. Daje to większą elastyczność w procesie dalszego rozwoju tras EuroVelo. Nie bierze się przy tym pod uwagę odcinków, objętych przebiegiem Wiślanej Trasy Rowerowej. Przyjęto, że analizowane przebiegi tras mają punkty styku z Wiślaną Trasą Rowerową w następujących miejscach:

- Bydgoszcz: ul. Sudecka, granica miasta (wspólny przebieg z WTR na północ, lewy brzeg Wisły).
- Ostromecko: centrum miejscowości przy pałacu (wspólny przebieg z WTR na północ, prawy brzeg Wisły).
- Sołec Kujawski: rynek (jeden z wariantów trasy).
- Wielka Nieszawka (droga wojewódzka) – (wspólny z WTR przebieg na wschód).
- Ciechocinek: okolice dawnej warzelni soli (jeden z wariantów trasy).
- Włocławek (skrzyżowanie ul. Wienieckiej i drogi krajowej nr 91 – wspólny z WTR przebieg na wschód).

Analiza pozwoliła także na zidentyfikowanie rekomendowanego punktu styku tras EV2 i EV9 z woj. wielkopolskim jako miejscowość Grabowo (wyjazd na Trzemeszno). Alternatywnie zidentyfikowano również dwa miejsca styku trasy z województwem wielkopolskim: miejscowość Ławki lub miejscowość Grabowo (wyjazd na Trzemeszno) oraz miejscowość Dębowiec (wyjazd na Gniezno). Obie trasy prowadzą razem od granicy województwa do okolic miejscowości Oćwieka (na zachód od Gąsawy), gdzie ich przebieg rozdziela się.



Rys. 7. Warianty rekomendowane (kolor czerwony) i alternatywne (kolor niebieski) przebiegu tras EuroVelo 2 i EuroVelo 9 w województwie kujawsko-pomorskim. Kolorem fioletowym zaznaczono łącznik obu tras. Dla czytelności mapka nie uwzględnia przebiegu tras EuroVelo po Wiślanej Trasie Rowerowej.
Źródło: Opracowanie własne, Jacek Zdrojewski.

łącznie dla całej analizowanej trasy i wszystkich wariantów zidentyfikowano 61 odcinków i miejsc, w których wymagane są inwestycje inne, niż oznakowanie trasy. Nie dotyczy to odcinków tras EuroVelo 2 i EuroVelo 9 wspólnych z Wiślaną Trasą Rowerową (poza fragmentem w Bydgoszczy, który jest wliczony w WTR).

8. Zagospodarowanie i atrakcyjność turystyczna tras

Wizja lokalna pozwoliła zidentyfikować 40 liczbę miejsc przy trasie, których wskazane jest zlokalizowanie MOR.

W przypadku tras EuroVelo bardzo istotnym parametrem jakościowym jest ich dostępność komunikacją publiczną. Rekomenduje się, aby każdy dzienny odcinek (ok. 30-90, średnio 60 km) zaczynał się lub kończył w miejscowości, do której zapewniony jest dogodny dojazd koleją. Zwiększa to także atrakcyjność tras dla mieszkańców okolicy, którzy mogą wykonywać w oparciu o taki system (trasy rowerowe + połączenia kolejowe) krótsze, zwykle jednodniowe lub weekendowe, wyjazdy rekreacyjne.

Maksymalna odległość między takimi węzłami komunikacji na trasie w standardzie EuroVelo wynosi 150 km, a rekomendowana – maksymalnie 75 km. Nie zawsze jest to możliwe, jednak należy dążyć do takiego zaplanowania sieci tras, aby (wspólnie z trasami łącznikowymi i dojazdowymi) zapewnić integrację tras rowerowych i komunikacji publicznej.

Dodatkowo węzły komunikacji publicznej (dworce kolejowe) powinny być wyposażone w odpowiednio liczne, najlepiej zadane, stojaki rowerowe. Dojazdy do dworców kolejowych również powinny być oznakowane znakami drogowymi (dojazd do dworca kolejowego) i ew. znakami szlaków rowerowych.

Zgodnie z opracowaniem Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku na podstawie Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego, na rekomendowanych przebiegach tras rowerowych sieci EuroVelo w województwie znajdują się następujące zintegrowane węzły przesiadkowe, obsługujące połączenia kolejowe i rowerowe:

- GRUDZIĄDZ
- TERESPOL POMORSKI
- BYDGOSZCZ: Bydgoszcz Błonie, Bydgoszcz Główna, Bydgoszcz Wschód
- TORUŃ: Toruń Główny, Toruń Miasto, Toruń Wschodni
- INOWROCŁAW
- WŁOCŁAWEK
- JANIKOWO
- SOLEC KUJAWSKI

Dodatkowo w zestawieniu tym uwzględnić należy przystanek kolejowy w **Twardej Górze**, znajdujący się w pobliżu Nowego (linia Bydgoszcz – Tczew – Gdynia) oraz stacje kolejowe w **Gnieźnie** i **Trzemesznie**, już w Wielkopolsce.

Analiza rekomendowanych przebiegów tras EuroVelo w województwie kujawsko-pomorskim pod względem węzłów komunikacji publicznej wskazuje, że kryterium maksymalnej odległości do 150 km między węzłami komunikacyjnymi na trasie jest zawsze spełniona, więc trasy te spełniają podstawowy standard EuroVelo.

Natomiast kryterium odległości do 75 km jest spełnione w przypadku całej trasy EuroVelo 2 i 9 biegnącej wzdłuż Wisły (wspólnie z Wiślaną Trasą Rowerową) dzięki funkcjonowaniu węzłów komunikacyjnych w Grudziądzu, Twardej Górze, Terespolu Pomorskim, Bydgoszczy, Solcu Kujawskim Toruniu i Włocławku.

Trasa EuroVelo 2 w całości spełnia kryterium odległości między węzłami komunikacyjnymi do 75 km dzięki funkcjonowaniu węzłów kolejowych w Inowrocławiu i Janikowie. Znajdują się one mniej więcej w połowie odległości pomiędzy Toruniem a Włocławkiem (w zależności od wariantu trasy) a Gnieznom i Trzemeszmem.

Dostępność komunikacyjna zachodniej trasy EuroVelo 9 jest słabsza z uwagi na brak połączeń kolejowych w okolicach Żnina. Z tego powodu dla trasy tej, pomiędzy stacjami w Bydgoszczy / Solcu Kujawskim a Gnieznem i Trzemesznem kryterium to nie jest spełnione. Dystans między północnym a południowym krańcem tego odcinka wynosi ponad 100 kilometrów, więc znacznie więcej, niż zalecane 75 km. Stacja kolejowa w Inowrocławiu położona jest znacznie dalej na wschód i nie rozwiązuje tego problemu. Tym samym, najgorszą dostępność komunikacyjną w ramach sieci tras EuroVelo ma obszar powiatu żnińskiego. Podsumowując, w ramach zapewnienia dostępności komunikacyjnej tras EuroVelo w województwie kujawsko-pomorskim, rekomendowane jest:

- wybudowanie drogi rowerowej w Grudziądzu (od stacji kolejowej do okolic centrum handlowego Alfa) – około 1 km tras.
- wybudowanie drogi rowerowej pomiędzy Świeciem a stacją w Terespolu Pomorskim (ok. 7 km tras).

Nie są to inwestycje priorytetowe z punktu widzenia przebiegu trasy, jednak ich realizacja poprawi dostępność komunikacyjną i spójność sieci EuroVelo. Z tego powodu zasadne jest ich zrealizowanie przy pozyskaniu dodatkowych środków, np. w ramach zintegrowanych inwestycji terytorialnych.

Dodatkowo oznakować należy dojazd do ośmiu stacji kolejowych: Grudziądz, Terespol Pomorski, Twarda Góra, Bydgoszcz Wschód, Bydgoszcz Główna, Bydgoszcz Błonie, Inowrocław, Włocławek.

Rekomendowany przebieg trasy prowadzi przez następujące, atrakcyjne turystycznie miejscowości, posiadające rozwiniętą bazę noclegową i ciekawe zabytki oraz muzea:

- | | |
|---------------------------------------|---------------|
| • Grudziądz | • Inowrocław |
| • Chełmno | • Toruń |
| • Bydgoszcz | • Ciechocinek |
| • Żnin i okolica (Wenecja i Biskupin) | • Włocławek |

Dzięki weryfikacji terenowej przebiegu tras, ominięte zostały także mniej atrakcyjne, monotonne i uprzemysłowione obszary, jak:

- Okolice zakładów sodowych w Janikowie i Mątwach.
- Cementownie w Barcinie i żwirownie na północ od Pakości.
- Zakłady produkcji spożywczej w Kruszwicy i Włocławku.
- Przemysłowo – usługowe tereny w Bydgoszczy.
- Bardzo monotonne krajobrazowo tereny Kujaw na południe od Inowrocławia.
- Równie monotonne tereny rolnicze na zachód od Żnina.

Jedynym elementem pierwotnej koncepcji przebiegu trasy, który była również omawiana na konsultacjach, a nie była możliwa do włączenia w przebieg trasy są zabytki „Szlaku Piastowskiego”. Znajdują się one w południowej części województwa, pomiędzy Mogilnem, Strzelnem, Inowrocławiem a Włocławkiem. Są to tereny w większości pozbawione infrastruktury rowerowej. Poprowadzenie trasy EuroVelo 2 „Szlakiem Piastowskim” spowodowałoby ominięciem Torunia, który jest bardzo ważnym obiektem na turystycznej mapie województwa. Ponadto obiekty na Szlaku Piastowskim znajdują się w bardzo monotonnej okolicy, pozbawionej ciekawych widoków, typowo rolniczej, płaskiej.

Możliwe jest pewne zrekompensowanie konieczności wyboru innego przebiegu trasy poprzez wytyczenie rowerowego „Szlaku Piastowskiego” z Gniezna przez Trzemeszno, Mogilno, Strzelno, Inowrocław, Kruszvicę, Psie Pole do Włocławka jako szlaku ponadregionalnego, wspólnie z województwem wielkopolskim.

9. Zalecenia wdrożeniowe

Wyzwania inwestycyjne (skala i zakres inwestycji)

Zrealizowanie tak dużego zadania, jak budowa dwóch tras EuroVelo o łącznej długości około 200 km (w zależności od wariantu, nie licząc odcinków biegnących wspólnie z Wiślaną Trasą Rowerową), stanowi duże wyzwanie. Audyt pozwolił zidentyfikować (w ramach rekomendowanych przebiegów) kilkadziesiąt odcinków inwestycyjnych o łącznej długości ok. 67 kilometrów, gdzie niezbędna jest budowa lub remont dróg rowerowych lub zmiana nawierzchni dróg lokalnych. Zidentyfikowano także potrzebę budowy kilku większych obiektów technicznych – dwóch wysokowodnych kładek pieszo-rowerowych (na Brdzie w Bydgoszczy i Kanale Noteckim w Łochowie), jednej rampy w Bydgoszczy (przy Moście Solidarności) i opcjonalnie kładki na Noteci w Inowrocławiu (przy poprowadzeniu trasy w kierunku Włocławka). Dodatkowo w ramach budowy trasy konieczne będzie zbudowanie około 20-25 punktów odpoczynku (licząc średnio miejsce odpoczynku co około 10 km), jak też oznakowanie ok. 200 km tras.

Przebieg tras EuroVelo przez sąsiadujące regiony

O ile uzgodnienie punktów styku z województwami: pomorskim i wielkopolskim nie stwarza problemów, ponieważ oba regiony już zaplanowały wstępnie (w Wielkopolsce) lub wykonały / wykonują trasę (w pomorskim), to temat pozostaje otwarty w województwie mazowieckim. Obecnie przebieg trasy EV2 kończy się we Włocławku i prawdopodobnie jedynym rozsądnym przebiegiem jest jej połączenie z Wiślaną Trasą Rowerową od granicy województwa przez Płock do Warszawy. Przebieg WTR w województwie mazowieckim jest jednak nieznan. Do tego celu wykorzystać można współpracę województwa z innymi regionami w ramach Zespołu ds. Mobilności Rowerowej przy Konwencji Marszałków Województw RP.

Współpraca z ECF

Ponieważ rekomendowany przebieg tras EuroVelo jest nieco zmodyfikowany w porównaniu do pierwotnych założeń, zaleca się uzgodnić go i potwierdzić z ECF – Europejską Federacją Cyklistów, która jest właścicielem marki EuroVelo. Województwo Kujawsko-Pomorskie jest partnerem kilku projektów międzynarodowych, w których uczestniczy również ECF – zadanie to można zrealizować w ramach jednego ze spotkań projektowych.

Finansowanie

Wybudowanie infrastruktury tras EuroVelo w województwie zgodnie z rekomendacją to koszt rzędu 70 milionów złotych (licząc szacunkowo po cenach z roku 2019: ok. 1 mln zł za kilometr drogi rowerowej), nie licząc kosztów obiektów technicznych, które wymagają indywidualnej kalkulacji.

Koszty te są możliwe do pokrycia jedynie przy wsparciu finansowym z funduszy Unii Europejskiej w ramach nowej perspektywy finansowej na poziomie regionalnego programu operacyjnego. Część inwestycji związana z trasami rowerowymi o charakterze turystycznym powinna stanowić wydzielony priorytet w ramach regionalnego programu operacyjnego, optymalnie jako projekt kluczowy lub grupa projektów kluczowych. Wskazane jest rozbięcie poszczególnych inwestycji na różne priorytety – w ramach rozwoju ZIT/SUMP (inwestycji w rozwój zintegrowanych systemów transportowych aglomeracji i obszarów podmiejskich, promocji mikromobilności, ograniczenia emisji spalin i transportu samochodowego itp.). Zwiększy to możliwość finansowania budowy trasy z funduszy unijnych, szczególnie w obszarach miejskich.

Partnerstwo

Wzdłuż rekomendowanego przebiegu tras zidentyfikowano 25 samorządów gminnych i 12 powiatowych, co wraz z pozostałymi partnerami (nadleśnictwa, Wody Polskie, GDDKiA) tworzy grupę około 40 partnerów zadania. Skoordynować ich prace może jedynie samorząd województwa. Mając na uwadze, że równolegle planuje on działania na rzecz poprawy Wiślanej Trasy Rowerowej, jest to poważne obciążenie organizacyjne. Przygotowanie takiego programu wsparcia i jednoczesna koordynacja działań wielu partnerów stanowi poważne wyzwanie organizacyjne.

Standard infrastruktury

Dla osiągnięcia zakładanego celu, jakim jest wybudowanie spójnej i atrakcyjnej oraz bezpiecznej sieci tras EuroVelo w województwie, niezbędne jest realizowanie inwestycji we wspólnym, wysokim standardzie. Jest on w dużej mierze narzucony przez ogólne wytyczne dla tras EuroVelo, które precyzują dla takich tras:

- wymóg prowadzenia tras w pełni przejezdną nawierzchnię, gładką, najlepiej asfaltową;
- ograniczenia w prowadzeniu tras po drogach o średnim i dużym natężeniu ruchu pojazdów; w takich przypadkach konieczne jest budowanie wydzielonych dróg rowerowych;
- brak barier, przeszkód w postaci przewężeń drogi rowerowej, szlabanów itp.

Standard ten określają precyzyjnie wytyczne dla tras EuroVelo, przetłumaczone na język polski i przyjęte stanowiskiem Konwentu Marszałków Województw RP w roku 2019. Wyjątkiem są parki i inne miejsca „w przyrodzie”, gdzie możliwe jest pełne odseparowanie ruchu samochodów od ruchu rowerów, a nawierzchnia jest zacieniona i chroniona przed wywiewaniem – wówczas zastosować można dobrej jakości nawierzchnię gruntową.

W przypadku miejsc odpoczynku zaleca się opracowanie projektu „typowego”, który będzie podstawą projektowania MOR w różnych miejscach na trasie. Oznakowanie trasy i tablice informacyjne najlepiej wykonać w formie jednego, kompleksowego projektu dla całego regionu, który będzie wykonany zbiorczo pod koniec budowy tras lub podzielony zgodnie z formułą realizacji inwestycji na poszczególne projekty. Zapewni to spójność i jednolitość oznakowania oraz informacji.

Promocja i komunikacja przedsięwzięcia

Działania promocyjne powinny być zrealizowane dopiero po wybudowaniu tras. Na etapie przygotowania i realizacji inwestycji niezbędne jest natomiast prowadzenie odpowiedniej akcji informacyjnej (PR, social media), służącej komunikacji ze społeczeństwem oraz przygotowaniu „gruntu” pod przyszłe działania – poprzez prezentowanie planów inwestycji, terminów realizacji, raportowanie stanu prac i ew. wyprzedzające informowanie o występujących problemach, jak też sposobach radzenia sobie z nimi. Dodatkowym, istotnym elementem jest udział strony społecznej w procesie planowania inwestycji i nadzoru nad jej realizacją. Z tego powodu wskazane jest włączenie lokalnych organizacji rowerowych i ekspertów w opiniowanie planów i dokumentów, związanych z przygotowaniem inwestycji.



Koncepcja przebiegu tras EuroVelo w województwie kujawsko-pomorskim została opracowana w ramach projektu ECO-CICLE, współfinansowanego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego z Programu INTERREG Europa oraz z budżetu Województwa Kujawsko-Pomorskiego

© Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego

Toruń 2020 r.