



***AUDYT WIŚLANEJ TRASY ROWEROWEJ
W WOJEWÓDZTWIE KUJAWSKO-POMORSKIM***

Streszczenie

Marzec 2020 r.



European Union
European Regional
Development Fund

OGÓLNE INFORMACJE O WIŚLANEJ TRASIE ROWEROWEJ

Oznakowanie trasy

Trasa jest w całości oznakowana pomarańczowymi znakami rowerowymi R-4. Oznakowanie trasy ocenić można jako czytelne i w dobrym stanie. W niewielkim zakresie wymaga ono uzupełnień (braki na skrzyżowaniach, brak potwierdzeń znaków R-4b). Wskazane jest także uzupełnienie oznakowania głównych skrzyżowań na trasie, poprzez ustawienie znaków typu R-4c, R-4d oraz tablic R-4e.

Miejsca odpoczynku

Powstało łącznie 16 miejsc odpoczynku. Wyposażone są w zadaszone ławostoły, kosze na śmieci i tablice informacyjne z mapą WTR. Oprócz miejsc wykonanych w ramach budowy WTR, na trasie znajduje się wiele innych punktów, w których możliwy jest odpoczynek rowerzysty. Są one wykonane przez Lasy Państwowe i samorządy lokalne, często wyposażone w wiaty itp. Ich liczba jest raczej wystarczająca.

Wnioski z audytu trasy

Kluczowym zadaniem audytorów była weryfikacja standardu Wiślanej Trasy Rowerowej i ocena jego zgodności z wymogami jakościowymi trasy krajowej i międzynarodowej (EuroVelo). Kryteria jakości takich tras zostały określone w stanowisku nr 8 Konwentu Marszałków Województw RP w czerwcu 2019 r. Z audytu wynika, że z 450 km trasy obecnie około 30 km nie nadaje się do jazdy rowerem, a blisko 100 km prowadzi po drogach o nawierzchni mocno niedogodnej dla rowerzystów. Bezpieczeństwo trasy dla rowerzystów oraz stan jej oznakowanie ocenione zostały pozytywnie. Natomiast mankamentem jest niska atrakcyjność wielu odcinków trasy oraz jej znaczne oddalenie od Wisły.

Podsumowując, Wiślana Trasa Rowerowa w województwie kujawsko-pomorskim nie spełnia standardu tras krajowych ani międzynarodowych, z uwagi na ograniczoną przejezdność dużej jej części. Dyskwalifikuje to obecnie trasę jako produkt turystyki rowerowej. Sytuacja wymaga podjęcia pilnych działań, które pozwolą poprawić nawierzchnie oraz przejezdność trasy tak, aby WTR sprostała oczekiwaniom rowerzystów i spełniła kryteria CROW oraz standardy krajowych i międzynarodowych tras rowerowych.

OCENA ATRAKCYJNOŚCI I OBECNEGO STANDARDU WTR

Obecna atrakcyjność trasy

WTR w województwie kujawsko-pomorskim poprowadzona jest poprawnie z punktu widzenia bezpieczeństwa jazdy rowerem, lecz jest średnio atrakcyjna turystycznie. Jest tak, choć trasa prowadzi przez malowniczą dolinę Wisły, której przyroda posiada wysokie walory krajoznawcze, a także przez obfitujące w zabytki, historyczne miasta. Na lewym brzegu są to: Nowe, Świecie, Bydgoszcz, Solec Kujawski, Ciechocinek, Nieszawa, Włocławek, a na prawym brzegu: Bobrowniki, Toruń, Chełmno, Grudziądz.

Bardzo słaba jest ogólna ekspozycja trasy na Wisłę, co ogranicza ogólną atrakcyjność trasy. W praktyce, często zdarzają się wielogodzinne odcinki jazdy rowerem, podczas których rowerzysta w ogóle rzeki nie widzi, lub jest ona zasłonięta wałami, lub też trzeba wspinać się na okoliczne wzgórza, aby ją zobaczyć.

W atrakcyjny sposób na trasie prezentują się Grudziądz i prawobrzeżny Toruń oraz centrum Włocławka. W tych miejscowościach, szczególnie w Grudziądzu, trasa biegnie atrakcyjnymi promenadami przez zabytkowe centrum. Dużym wyzwaniem byłoby przeprojektowanie trasy tak, aby w pełni wykorzystwała walory widokowe doliny Wisły (poprowadzenie wałami wiślanymi i skarpami wiślanymi) oraz pozostałych miast nadwiślańskich.

Potencjalna atrakcyjność trasy

Faktyczny potencjał turystyczny trasy jest bardzo wysoki. Jego pełne wykorzystanie, pozwalające na wykreowanie atrakcyjnego produktu turystyki rowerowej (będącego atrakcją na skalę nie tylko krajową, ale europejską), wymaga podjęcia znacznie bardziej kompleksowych działań, takich jak:

ZWIĘKSZENIE EKSPOZYCJI NA WISŁĘ

Z tego powodu wskazane jest w szczególności przeniesienie trasy w dużej części na wały wiślane, co znacznie podniesie jej atrakcyjność, szczególnie odcinków: Nowe - Bydgoszcz, Toruń lewobrzeżny - Ciechocinek, wjazd do Włocławka od strony północnej, Ostromecko - Chełmno - Grudziądz.

UTWORZENIE "WATERFONTÓW" miast i miejscowości w dolinie Wisły. W tych wszystkich miejscowościach WTR może być impulsem do stworzenia atrakcyjnych promenad nadwiślańskich, będących swoistymi "waterfrontami" tych miejscowości, znacząco podnosząc ich walory turystyczne i rekreacyjne - również dla mieszkańców (jak to jest w Grudziądzu).

OPRACOWANIE I WDROŻENIE ORAZ KONTROLA JEDNOLITYCH STANDARDÓW BUDOWY TRAS ROWEROWYCH

Taki dokument (obok koncepcji przebiegu trasy), stanowić powinien element programu rozwoju trasy. Stosowanie zbioru jednolitych wytycznych zapewni wysoką jakość infrastruktury, budowanej przez wiele podmiotów.

KLUCZOWE WNIOSKI I REKOMENDACJE

Obecny standard Wiślanej Trasy Rowerowej

Nawierzchni, przejezdność

Obecnie Wiślana Trasa Rowerowa nie spełnia ani standardów ECF dla tras EuroVelo, jak i standardów krajowych tras rowerowych, szczególnie pod kątem nawierzchni.

Okolo 17% trasy jest nieprzejezdnej lub trudno przejezdnej.

Okolo 30 km to odcinki całkowicie nieprzejezdne. Wymagają pchania lub prowadzenia roweru. Te odcinki bezwzględnie wymagają poprawy nawierzchni, aby zapewnić podstawową przejezdność trasy.

Dodatkowo okolo 70 km trasy również powinno mieć poprawioną nawierzchnię - są to odcinki dróg gruntowych lub dróg z płyt, kostki betonowej i kamiennej, które również nie spełniają kryterium przejezdności, określonego w standardach krajowych.

W przypadku standardów ECF, rozpatrywanie jakości trasy należy odnosić do odcinków dziennych (ok. 50 km). W tym sensie niektóre inne, niż wskazane fragmenty trasy, nie spełniające literalnie kryteriów ECF w odniesieniu do nawierzchni (np. nawierzchnia z polbruk) nie powinny dyskwalifikować trasy.

Natężenie ruchu

Na trasie znajdują się cztery odcinki drogi o bardzo dużym natężeniu ruchu samochodów, które muszą być przebudowane, aby zapewnić zgodność trasy ze standardami. Ich długość to niespełna 2,5 km.

Ponadto zidentyfikowano niespełna 70 km dróg o natężeniu ruchu, powodującym dyskomfort rowerzysty, jednak mieszczącego się w standardach tras krajowych i EuroVelo. Tu również wskazana jest przebudowa, bo choć obecnie drogi te spełniają minimalne standardy, określone w wytycznych, to rowerzyści na takich odcinkach trasy nie czują się komfortowo.

Wąskie gardła i przeszkody

Konieczne jest zlikwidowanie 12 przeszkód (wąskich gardła) o charakterze punktowym, które również nie pozwalają na spełnienie standardu przejezdności, szczególnie pod kątem nachyleń, możliwości przejazdu rowerem, przewężeń, szlabanów itp. Nie są to szczególnie poważne przeszkody, ale wskazane jest ich usunięcie dla spełniania przez WTR standardów krajowych i europejskich.

Deniwelacje

W odniesieniu do stromości podjazdów i zjazdów na trasie, określone w standardach krajowych kryterium maksymalnie 6% nachylenia na WTR w województwie nie jest spełnione w kilku miejscach, gdzie trasa wspina się na skarpe wiślaną. Jednak, z uwagi na relatywnie niewielkie różnice wysokości bezwzględnej, ta wada trasy nie jest dyskryminująca. Tym samym krótkie podjazdy powyżej 6% nie powinny jej dyskwalifikować.

KOREKTY, POPRAWKI I MOŻLIWE ZMIANY PRZEBIEGU WTR

Zmiany te podzielono na trzy grupy:

Poprawki i uzupełnienie oznakowania trasy

Przeprowadzona wizja lokalna pokazała, że oznakowanie jest generalnie kompletne i w dobrym stanie, wymaga jedynie niewielkich uzupełnień.

Ponadto rekomenduje się uzupełnienie oznakowania o tabliczki ostrzegawcze, informujące o złej nawierzchni trasy (z podaniem długości takich odcinków), rzeczywistym przebiegu trasy przez skrzyżowania oraz informację nachyleniach, przekraczających 6% (z podaniem % deniwelacji).

W ramach zadania wskazano także miejsca, gdzie zasadne jest uzupełnienie oznakowania turystycznego znakami informującymi o atrakcjach turystycznych (znaki z grupy E-7 - E-12), dojazdu do zabytkowych centrów miast, przejazdów przez Wisłę mostami i promami (połączenia poprzeczne brzegów i WTR).

Bieżące zmiany i korekty przebiegu trasy

Opisane w tym punkcie zmiany nie wymaga poważnych nakładów inwestycyjnych, a ich wprowadzenie jest możliwe niemal natychmiastowo. Są one możliwe z uwagi na powstanie w ostatnich latach na trasie nowej infrastruktury, najczęściej wydzielonych dróg rowerowych. Zmiany te w zasadzie wymagają jedynie korekty oznakowania. Ich wprowadzenie pozwoli znacznie podnieść standard trasy, zbliżając ją do standardów wymaganych wobec tras krajowych. Proponuje się wprowadzenie 12 korekt przebiegu, o łącznej długości 72,22 km. Jedna zmiana jest znacząca (ponad 40 km) i dotyczy poważnej korekty przebiegu trasy między Toruniem a Ostromeckiem. Pozostałe 11 zmian jest zwykle niewielkich i sumarycznie wynoszą one łącznie 32,12 km, czyli średnio ok. 3 km dla każdej z nich.

W wyniku proponowanych zmian korekcie ulegnie długość trasy na prawym oraz na lewym brzegu. Skróci się ona z 216 do 212 kilometrów na prawym brzegu, a na lewym brzegu jej długość wzrośnie o 1 km, z 251 do 252 km. Łącznie w województwie długość trasy ulegnie niewielkiemu skróceniu - o 3 km, z 467 do 464 km.

Propozycje zmian przebiegu WTR

Zmiany te w dużej części pokrywają się z propozycjami, przekazanymi przez gminy. Niektóre propozycje są bardzo ambitne i kosztowne, ale ich realizacja pozwoliłaby utworzyć w oparciu o obecną Wiślaną Trasę Rowerową wyjątkowy w skali Polski produkt turystyki rowerowej. Wzorują się one na przykładach z Polski, szczególnie Velo Małopolska. Łącznie obejmują one 15 fragmentów trasy.

W oparciu o przeprowadzoną analizę, niezależnie od podjęcia bieżących działań na rzecz poprawy jakości trasy, rekomenduje się rozważenie trzech scenariuszy poprawy jakości WTR w województwie kujawsko-pomorskim.

SCENARIUSZE ZMIAN

Scenariusz minimalnej interwencji

Jest to wariant, zakładający jako cel podjęcie działań, które pozwolą spełnić standard krajowy tras rowerowych przez całą Wiślaną Trasę Rowerową w województwie.

Zakłada się w jego ramach:

- uzupełnienie oznakowania trasy o brakujące znaki kierunkowe (R-4, R-4b);
- dokonanie niewielkich korekt przebiegu trasy, pozwalających na podniesienie jej jakości bez potrzeby realizowania poważniejszych inwestycji (do tego celu zostaną wykorzystane drogi rowerowe, pobudowane dotychczas w pobliżu trasy);
- wykonanie inwestycji pozwalających na wyeliminowanie odcinków o bardzo dużym natężeniu ruchu pojazdów, są to drogi krajowe, przy których konieczne będzie wybudowanie krótkich odcinków wydzielonych dróg rowerowych;

- wykonanie inwestycji pozwalających na wyeliminowanie odcinków, określonych po audycie jako nieprzejezdne (ok. 30 km trasy), są to głównie drogi gruntowe bardzo złej jakości (remont);
- wykonanie innych inwestycji, które pozwolą w ograniczonym zakresie poprawić jakość trasy, będą one realizowane na najgorszych (ale przejezdnych) odcinkach dróg gruntowych, w miejscach o ograniczonym bezpieczeństwie socjalnym.

Inwestycje w tym wariantie zrealizowane powinny być na 60 odcinkach trasy o łącznej długości 54,92 km. Koszt inwestycji w zakresie minimalnym wstępnie oszacować można na ok. 20-25 milionów złotych. Takie nakłady finansowe są niezbędne, aby WTR spełniło krajowy standard tras rowerowych.

Scenariusz maksymalnej interwencji

Alternatywnym (i rekomendowanym przez audytorów) rozwiązaniem jest wdrożenie znacznie szerszego planu inwestycji, mającego na celu znaczące i trwałe podniesienie jakości i atrakcyjności WTR. W odróżnieniu od wariantu minimalnego, scenariusz ten zakłada nie tylko osiągnięcie przez trasę standardu jakości tras krajowych, ale także osiągnięcie wysokiej jakości, pozwalającej na konkurowanie przez WTR w województwie kujawsko-pomorskim z innymi, markowymi trasami rowerowymi w Polsce, np. siecią tras Velo Małopolska.

Do tego celu niezbędne są poważne zmiany przebiegu trasy i szereg działań inwestycyjnych, polegających na przeniesieniu ok. 120 km trasy (łącznie) na wały wiślane i budowę tam wydzielonych, bitumicznych dróg rowerowych (wzorem Velo Małopolska i WTR w województwie pomorskim).

Zsumowanie zakresu inwestycji pozwala orientacyjnie określić ich zakres na:

- wybudowanie / poprawa jakości ok. 220 km dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych;
- poprawa / wykonanie nawierzchni asfaltowej ok. 80 km dróg (różnego rodzaju);
- wybudowanie min. 3 obiektów mostowych i kładek (Bydgoszcz, rzeka Mień k. Wąkoła, Czarnowo).

Koszt inwestycji w zakresie maksymalnym wstępnie oszacować można na ok. 300-400 milionów złotych.

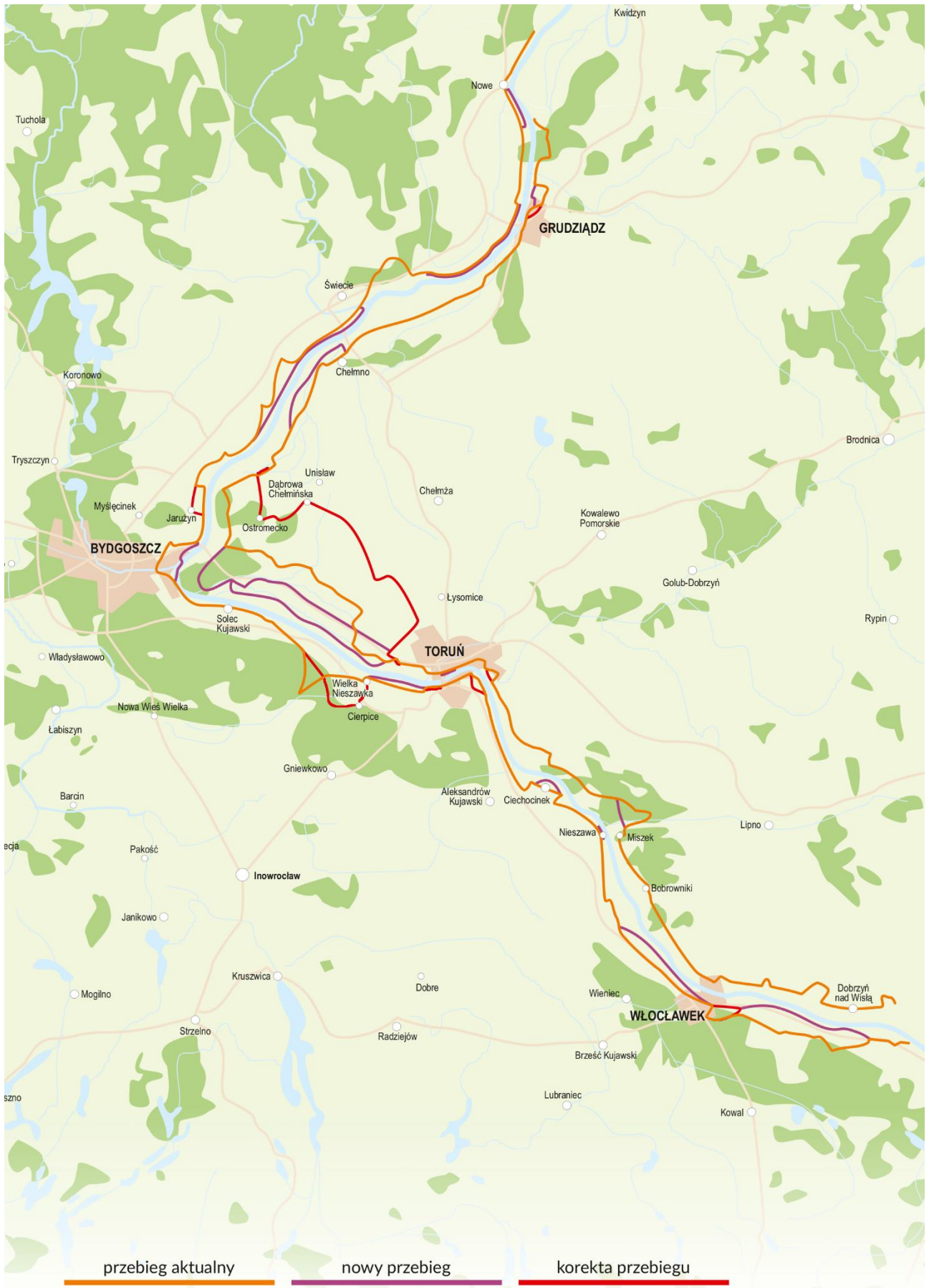
Scenariusz optymalny

Łącznie w tym wariantie inwestycje obejmują, oprócz bieżących poprawek na trasie, budowę około 60 km nowych dróg rowerowych (w dużej części po wałach przeciwpowodziowych) oraz przebudowę lub dostosowanie do ruchu rowerowego około 7 km innych dróg, co szacunkowo kosztować może około 70 mln złotych.

W oparciu o przedstawione propozycje wskazany jest wybór wariantu "optymalnego", który stanowić będzie kompromis pomiędzy możliwościami finansowymi i organizacyjnymi samorządów lokalnych, potencjalnym wsparciem środków unijnych na budowę infrastruktury turystycznej z jednej strony, a potrzebami i oczekiwaniami turystów oraz mieszkańców z drugiej strony.



Audyt Wiślanej Trasy Rowerowej w województwie kujawsko-pomorskim został przeprowadzony w ramach projektu ECO-CICLE, współfinansowanego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego z Programu INTERREG Europa oraz z budżetu Województwa Kujawsko-Pomorskiego



Rys. Rekomendacje zmian przebiegu Wiślanej Trasy Rowerowej. Źródło: oprac. Jacek Zdrojewski