

# Miejsca Przyjazne Rowerzystom na Kociewskich Trasach Rowerowych

*podręcznik dobrych praktyk*



„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.

Publikacja „Miejsca Przyjazne Rowerzystom na Kociewskich Trasach Rowerowych - podręcznik dobrych praktyk” została opracowana 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.

Podmiot Odpowiedzialny:

**Lokalna Grupa Działania „Wstęga Kociewia”**

ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego 3/1, 83-110 Tczew

tel. 58 562 71 43    [lgd@wstega-kociewia.pl](mailto:lgd@wstega-kociewia.pl)    [www.wstega-kociewia.pl](http://www.wstega-kociewia.pl)

Partnerzy:

**Lokalna Grupa Działania „Chata Kociewia”**

ul. Rzeczna 18, Nowa Wieś Rzeczna, 83-200 Starogard Gdański

tel. 58 560 18 82    [biuro@chatakociewia.pl](mailto:biuro@chatakociewia.pl)    [www.chatakociewia.pl](http://www.chatakociewia.pl)

**Lokalna Grupa Działania „Gminy Powiatu Świeckiego”**

ul. Chmielniki 2B, 86-100 Świecie

tel. 52 330 18 32    [lgdswiecie@op.pl](mailto:lgdswiecie@op.pl)    [www.lgdswiecie.pl](http://www.lgdswiecie.pl)

Operator:

**Lokalna Organizacja Turystyczna KOCIEWIE**

ul. 30 Stycznia 4, 83-110 Tczew

tel. 58 531 37 41    [info@kociewie.eu](mailto:info@kociewie.eu)    [www.mpr.kociewie.eu](http://www.mpr.kociewie.eu)

Opracowanie:

Jacek Zdrojewski

Konsultacje:

Beata Chelmińska-Bordzio, Suwalska Organizacja Turystyczna / Starostwo Powiatowe w Suwałkach

Marta Kamińska, Dolnośląska Kraina Rowerowa

Piotr Kończewski, Lokalna Organizacja Turystyczna KOCIEWIE

## Czym są MPR - Miejsca Przyjazne Rowerzystom?

MPR - Miejsca Przyjazne Rowerzystom - to określenie stosowane dla obiektów usługowych, których oferta w specjalny sposób dostosowana jest do potrzeb i oczekiwań rowerzystów, spełniając szereg obowiązkowych oraz dodatkowych kryteriów dostępności dla rowerzystów. Zwykle są to obiekty noclegowe i gastronomiczne, a także atrakcje turystyczne i inne, dedykowane rowerzystom usługi.

Obiekty posiadające status MPR skupione są w sieć, która posiada wspólne logo i kryteria dostępności dla rowerzystów, określone przez podmiot zarządzający systemem. Jest to zwykle organizacja pozarządowa lub biznesowa, działająca w partnerstwie z sektorem publicznym. Dbą ona o jakość oferty i weryfikuje, czy partnerzy spełniają założone kryteria dostępności dla rowerzystów. Podmiot ten prowadzi także działania, promujące obiekty skupione w sieci MPR.

Współpraca w ramach systemu daje partnerom biznesowym korzyści w postaci zwiększenia ruchu turystycznego, a więc przychodów. Obiekty takie mogą stosować specjalne oznakowanie, wyróżniające ofertę od konkurencji. Są też w sposób szczególny promowane na mapach, w przewodnikach oraz w internetowych narzędziach komunikacji marketingowej, dedykowanych rowerzystom.



albergabici



Przykładowe logotypy systemów rekomendacji MPR w Europie, opracowanie własne

Z kolei rowerzyści otrzymują lepszą, bardziej dostosowaną do ich potrzeb ofertę. Poprawia się więc jakość obsługi ruchu turystycznego, co zwiększa atrakcyjność i konkurencyjność produktu turystyki rowerowej na danym szlaku, w regionie lub kraju.

W Europie (i nie tylko) funkcjonuje wiele systemów MPR. Najstarszym i największym z nich jest niemiecki Bett+Bike, skupiający obecnie 5800 obiektów i zarządzany przez federację ADFC. Na modelu tym wzorowały się inne kraje i regiony, jego wdrożenie na szlakach sieci EuroVelo zaleca również ECF - Europejska Federacja Cyklistów.

Udział w takim systemie, w zależności od przyjętego modelu, jest odpłatny lub nieodpłatny. Zwykle na etapie rozwoju taki system potrzebuje wsparcia ze środków publicznych. Często systemy rekomendacji MPR tworzone są z projektów (w tym unijnych), jednak kluczowe jest zapewnienie ich trwałości oraz dofinansowanie rozwoju aż do momentu osiągnięcia dojrzałości komercyjnej.

Nie wszystkie systemy rekomendacji MPR odniosły sukces. Niektóre nie przetrwały wdrożenia rynkowego i zakończyły swoje istnienie, gdy skończył się projekt, w ramach którego powstały. Inne zakończyły swoje istnienie wraz z organizacją, która je utworzyła. Wreszcie niektóre powstały zbyt wcześnie i partnerzy biznesowi nie byli skłonni włączyć się w ich funkcjonowanie. Niektóre systemy były zbyt lokalne lub oparte o niskiej jakości produkt turystyczny.

W niektórych przypadkach wsparcie promocyjne, oferowane partnerom, było zbyt małe i nie przekładało się na korzyści finansowe, związane z wzrostem ruchu turystycznego, a tym samym zaangażowanie partnerów komercyjnych. Przykłady takie odnaleźć można również w Polsce.

Dlatego tworząc taki system warto bazować na doświadczeniach dojrzałych, efektywnych rynkowo systemów oraz na dobrych praktykach europejskich. Konieczne jest także zapewnienie solidnych podstaw organizacyjnych i finansowych funkcjonowania systemu, jak też odpowiedniej liczby partnerów biznesowych. Potrzebni są też klienci - turyści rowerowi, a więc oferta w postaci tras rowerowych odpowiedniej jakości, która jest w stanie ich przyciągnąć.

## **Usługi przyjazne rowerzystom - dobre praktyki**

---

Budując system rekomendacji MPR warto oprzeć się o analizę już funkcjonujących systemów tego typu w Polsce i w Europie na poziomie krajów, i regionów oraz szlaków rowerowych. Systemów tych jest obecnie kilkanaście. Do największych należą:

- *Cyclists welcome* ([www.ctc.org.uk](http://www.ctc.org.uk)) w Wielkiej Brytanii
- *Accueil Vélo* ([www.francevelotourisme.com](http://www.francevelotourisme.com)) we Francji
- *Abergabici system* ([www.albergabici.it](http://www.albergabici.it)) we Włoszech
- *Fietzers Welkom!* ([www.allefietzerswelkom.nl](http://www.allefietzerswelkom.nl)) w Holandii
- *SwissMobil* ([www.schweizmobil.ch](http://www.schweizmobil.ch)) w Szwajcarii
- *Cyklisté vítání* ([www.cyklistevitani.cz](http://www.cyklistevitani.cz)) w Czechach
- *Radfreundliche Betriebe* ([www.weinviertel.at](http://www.weinviertel.at)) w Dolnej Austrii
- *MPR na Wschodnim Szlaku Green Velo* ([www.greenvelo.pl](http://www.greenvelo.pl)) w Polsce Wschodniej

Nie wszystkie doświadczenia europejskie można wprost przenieść na grunt polski. Jest to związane ze znacznie niższym stopniem rozwoju oferty i infrastruktury turystyki rowerowej w Polsce, niż np. w Niemczech czy Holandii. Jednocześnie liczba turystów rowerowych w Polsce jest znacząco i strukturalnie niższa, niż w wielu krajach Europy Zachodniej. Przekłada się to na znacznie niższą opłacalność tworzenia oferty dla rowerzystów, gdyż jest ich zwyczajnie znacznie mniej. Tym samym system musi być dopasowany do realiów danego kraju, w tym przypadku Polski.

## System rekomendacji MPR

---

System rekomendacji miejsc przyjaznych rowerzystom, jak każdy złożony system opisywany przez ogólną teorię systemów, jest zbudowany z elementów składowych. Pomiędzy nimi zachodzą pewne procesy, założone przez twórców (interakcje). Jak każdy system, służy on osiągnięciu celu, czyli oczekiwanego stanu lub zmiany w otoczeniu.

**Bezpośrednim celem funkcjonowania systemu rekomendacji MPR jest poprawa jakości obsługi rowerzystów na szlaku (w regionie, w kraju), objętym jego działaniem.**

Podnosi to poziom zadowolenia użytkowników, generując wzrost liczby klientów i ich wydatków oraz zwiększając atrakcyjność danego szlaku (produktu turystycznego). To z kolei daje bezpośrednie korzyści ekonomiczne dla przedsiębiorców turystycznych obsługujących. Zaś pośrednio przekłada się na szereg korzyści społeczno-gospodarczych dla społeczności lokalnej, daje impuls dalszego rozwoju usług i oferty turystycznej oraz buduje trwałą współpracę partnerów w tym zakresie.

Elementy każdego systemu podzielić można na materialne i niematerialne. Funkcjonują one w przestrzeni turystycznej (czyli kraju, regionie, szlaku). Elementami systemu rekomendacji MPR są:

- **obiekty „przyjazne rowerzystom”,** podzielone na kategorie (typy) obiektów (obiekty noclegowe, gastronomiczne, atrakcje turystyczne itp.)
- **kryteria „przyjazności rowerzystom”,** czyli wymagania, jakie spełniać mają rekomendowane w ramach systemu obiekty (podstawowe i uzupełniające)
- **administrator (operator) systemu MPR,** tj. podmiot, który zarządza całym systemem i odpowiada za jego efektywne funkcjonowanie
- **procedury, definiujące mechanizmy działania systemu,** czyli dokumenty i schematy, opracowane przez administratora systemu, które dokładnie opisują funkcjonowanie całego systemu i jego składowych elementów
- **narzędzia komunikacji marketingowej,** stosowane dla wsparcia partnerów systemu rekomendacji oraz komunikacji z klientem docelowym (rowerzystami) - mapy, przewodniki, strona www, aplikacja mobilna itp.
- **partnerzy publiczni oraz podmioty zewnętrzne,** uczestniczące w tworzeniu i promocji oferty dla turystów rowerowych (nie tylko przedsiębiorcy turystyczni)
- **użytkownicy finalni systemu,** czyli rowerzyści, korzystający z produktu turystycznego, jakim jest dana destynacja turystyczna (kraj, region, szlak)

Funkcjonowanie systemu oraz zapewnienie odpowiedniej jego efektywności wymaga wykorzystania odpowiednich zasobów eksploatacyjnych - w tym przypadku finansowych, osobowych, organizacyjnych oraz marketingowych. Są one tym samym, niczym paliwo, smar i przeglądy w silniku samochodowym. Generują one koszty dla podmiotów, tworzących system.

## *Korzyści dla obiektu turystycznego z tytułu posiadania statusu MPR*

---

Posiadanie statusu MPR pozwala osiągnąć partnerom biznesowym bezpośrednie korzyści w postaci zwiększenia ruchu turystycznego, a więc przychodów.

Obiekty takie mogą stosować specjalne oznakowanie, wyróżniające ofertę od konkurencji. Status MPR stanowi więc wyróżnik i czynnik przewagi konkurencyjnej.

Obiekty o statusie MPR są jednocześnie w sposób szczególny promowane na mapach, w przewodnikach oraz w internetowych narzędziach komunikacji marketingowej, dedykowanych rowerzystom. Dodatkowo, mogą zwykle wykupić na preferencyjnych cenach reklamy w materiałach informacyjno-promocyjnych, które są wydawane przez organizatora systemu i aktywniej włączyć się w promocję produktu turystycznego, co dodatkowo zwiększa liczbę turystów.

Pozwala również uzyskać informacje zwrotne o jakości oferowanych usług, co umożliwia ich poprawę. Jednocześnie status MPR inspirowanie do rozwoju oferty danego przedsiębiorcy, przyczyniając się do wzrostu jej jakości i dywersyfikacji zakresu usług, co również zwiększa jego konkurencyjność.

Poprzez współpracę w ramach MPR przedsiębiorcy mogą nawiązać nowe kontakty biznesowe - lokalnie i ponadlokalnie. Lokalnie inspirowanie to do tworzenia pakietów turystycznych, promocji i sprzedaży krzyżowej, tworzenia systemów rabatowych, rekomendacyjnych itp. (w ramach systemu MPR). Zaś ponadlokalnie pozwala nawiązać np. kontakty z touroperatorami rowerowymi, a tym samym pozyskać kolejne kanały sprzedaży swoich usług.



*Rowery na dziedzińcu Fabryki Sztuk w Tczewie, fot. Emilia Laskowska*

## **Korzyści dla regionu (produktu) z funkcjonowania systemu rekomendacji MPR**

---

Bezpośrednią korzyścią dla regionu i produktu turystycznego z funkcjonowania systemu rekomendacji jest fakt, iż rowerzyści otrzymują lepszą, bardziej dostosowaną do ich potrzeb ofertę. Przekłada się to na:

- zwiększenie liczby użytkowników produktu turystyki rowerowej i ich wydatków
- zwiększenie poziomu zadowolenia użytkowników z oferty turystycznej
- przyspieszenie rozwoju nowych usług i produktów
- efektywniejsze i lepiej ukierunkowane działania informacyjne oraz promocyjne
- poprawę wizerunku oferty turystycznej produktu oraz regionu i dotarcie do nowych grup klientów
- mocniejsze zaangażowanie partnerów prywatnych i społecznych w rozwój lokalnej oferty turystycznej
- bardziej zrównoważony rozwój oferty turystycznej oraz możliwość ukierunkowania jej rozwoju w sposób nie szkodzący środowisku naturalnemu

Rowerzyści mogą odwiedzić obiekty i atrakcje, które dotychczas nie były dostosowane do ich obsługi. Rosnąca liczba i wydatki rowerzystów wprost przekłada się na korzyści ekonomiczne i społeczne z uwagi na większe przychody branży turystycznej.

System rekomendacji MPR zachęca przedsiębiorców do współpracy, tworzenia nowych produktów, pakietów i wspólnych ofert, wspólnej promocji i sprzedaży krzyżowej, a także poprawia się efektywność działań promocyjnych.

Poprawia się więc jakość obsługi ruchu turystycznego, a także zwiększa się atrakcyjność i konkurencyjność produktu turystyki rowerowej na danym szlaku, w regionie lub kraju.

Dodatkowo, odpowiednio zaplanowany system rekomendacji MPR pozwala na rozwój oferty turystycznej zgodny z zasadami rozwoju zrównoważonego. Przyczynia się to zaś do informowania i edukowania rowerzystów w tym zakresie oraz pozwala kierować ruch turystyczny z nadmiernie obleganych miejsc do tych mniej znanych. Przekłada się to na aktywną ochronę walorów przyrodniczych i kulturowych obszaru funkcjonowania produktu.



*Przejażdżka rowerowa w okolicach Gniewu, fot. UMiG Gniew*

## Kategorie obiektów MPR

---

Obiekty „przyjazne rowerzystom” w europejskich systemach podzielone na cztery podstawowe kategorie usług, dedykowane rowerzystom: **usługi noclegowe, usługi gastronomiczne, atrakcje turystyczne oraz pozostałe usługi**. W ich ramach wyróżnia się czasami podkategorie lub tworzy się nowe, bardziej szczegółowe kategorie.

W oparciu o specyfikę poszczególnych typów obiektów, jak też potrzeb oraz oczekiwań rowerzystów wobec nich, zaproponować można podział obiektów MPR na siedem kategorii szczegółowych:

**Obiekty noclegowe** - to obiekty, oferujące rowerzystom nocleg „pod dachem”. Mają one zróżnicowany standard i ceny - od hosteli, kwater agroturystycznych i schronisk turystycznych poprzez pensjonaty i obiekty typu „bed & breakfast”, aż po ekskluzywne hotele butikowe i apartamenty na wynajem.

Ta kategoria obiektów MPR jest zdecydowanie najważniejsza dla rowerzystów i dominuje liczebnie w większości systemów na świecie.

**Campingi i pola biwakowe, pola namiotowe** - to kategoria dedykowana dla rowerzystów, podróżujących z namiotem. Z tego powodu zasługuje na wyróżnienie, ponieważ jest nią zainteresowany konkretny segment turystów rowerowych, obecnie nadal dość liczny. Obejmuje wszystkie miejsca, które oferują klientom możliwość rozbicia własnych namiotów oraz ew. inne usługi. Zwykle kategoria ta stanowi uzupełnienie lub podkategorię obiektów noclegowych.

**Placówki gastronomiczne** - to wszelkie miejsca, które zapewniają możliwość zjedzenia posiłku - bary, restauracje, kawiarnie itp., dostosowane do potrzeb i oczekiwań rowerzystów.

**Atrakcje turystyczne** - to różnego rodzaju obiekty, które są dostosowane do zwiedzania przez rowerzystów, bezpłatnie lub płatnie. Mogą to być np. zabytki, muzea, skanseny, trasy turystyczne, punkty widokowe, kompleksy sportowo-rekreacyjne itp. Nie powinny to być obiekty obszarowe (np. park narodowy), gdyż udostępnianie poszczególnych części takiego obszaru dla rowerzystów jest zwykle zróżnicowane. Zaleca się, aby atrakcje te miały charakter punktowy lub liniowy. Kluczowym kryterium możliwości uzyskania statusu MPR w przypadku atrakcji turystycznej jest istnienie stałego administratora (zarządcy) oraz funkcjonowanie na terenie atrakcji punktu obsługi turystów (np. recepcja, kasy biletowe itp.).

**Punkty i centra informacji turystycznej** - w tej kategorii znajdują się różne miejsca udzielania informacji turystycznej, które posiadają wyposażenie, pozwalające na obsługę rowerzystów.

**Pozostałe obiekty usługowe** - to wszystkie inne obiekty, które mogą służyć rowerzystom, a nie pasują do żadnej z powyższych kategorii. Przykładem mogą być stacje paliw, sklepy i serwisy rowerowe, wypożyczalnie rowerów itp. Administrator systemu za każdym razem powinien ocenić, czy dany obiekt faktycznie odpowiada na potrzeby rowerzystów i oferuje dedykowane im usługi, a jego ujęcie w systemie jest zasadne.

**Destynacje turystyczne** - to bardzo szeroka kategoria, obejmująca np. miasta i regiony turystyczne, szlaki rowerowe itp. obiekty obszarowe. Występuje tylko w niektórych systemach, w Polsce nie występuje i z tego powodu nie jest omawiana w niniejszym poradniku.

Jeżeli dany obiekt oferuje usługi w kilku kategoriach, może być on ujęty w systemie (i rekomendowany) kilkukrotnie. Zależy to od regulaminu danego systemu oraz potrzeb partnera biznesowego.

System rekomendacji MPR nie musi obejmować wszystkich wyżej opisanych kategorii obiektów. Na przykład większość europejskich systemów nie uwzględnia rekomendacji dla destynacji turystycznych (miast, regionów itp.), czy nie wydziela kategorii punktów informacji turystycznej, które znajdują się w kategorii „innych usług”.



Ułatwienia dla rowerzystów przy obiekcie gastronomicznym, fot. Piotr Kończewski

## Kryteria obiektów MPR

Kryteria „przyjazności rowerzystom” to cechy i wyposażenie, jakie posiadać muszą lub powinny obiekty rekomendowane w ramach systemu, aby spełnić specyficzne potrzeby oraz oczekiwania rowerzystów i zasłużyć na status MPR.

Funkcjonujące na świecie systemy rekomendacji wyróżniają dwie zasadnicze kategorie kryteriów, jakie spełniać muszą lub powinny obiekty, rekomendowane jako MPR:

### kryteria podstawowe (obowiązkowe, obligatoryjne)

muszą być zawsze spełnione przez obiekty w danej kategorii MPR. Odpowiadają one na podstawowe potrzeby i oczekiwania rowerzystów. Każdy obiekt, ubiegający się o uzyskanie statusu MPR, musi spełniać kryteria, wynikające z tych potrzeb. Ich obowiązkowe spełnienie powinien zapewniać obiekt w systemie MPR.

### kryteria dodatkowe (nieobowiązkowe, uzupełniające)

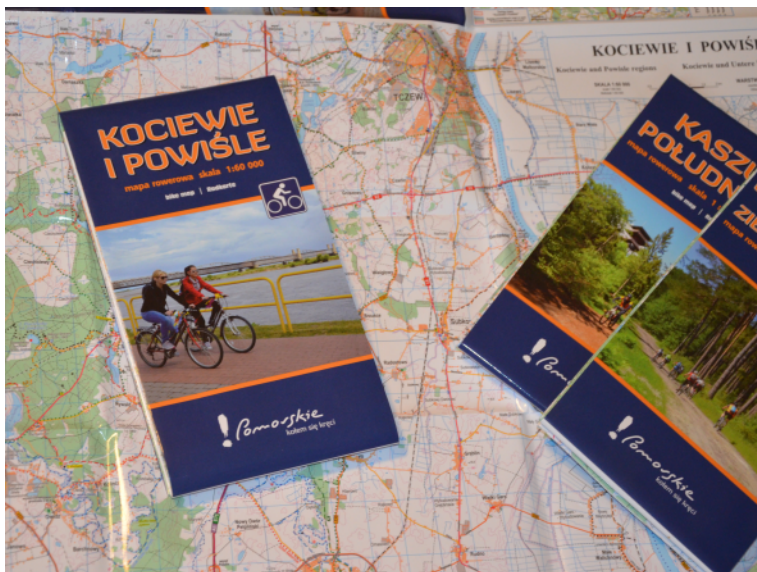
są ważne, ponieważ zwiększają atrakcyjność obiektu i zakres usług świadczonych dla rowerzystów. Jednak ich spełnienie nie jest bezwzględnie konieczne oraz zależy od możliwości oraz chęci zarządców danego obiektu.

## Wsparcie marketingowe i informacyjne MPR

---

Wsparcie marketingowe to kluczowy element systemu, obejmujący całość działań, które pozwalają dotrzeć z informacją o ofercie partnerów systemu rekomendacji MPR do klientów, tj. rowerzystów. Są to wszelkie działania marketingowe i informacyjne, które są realizowane przez lidera (administratora systemu), rekomendowane obiekty MPR oraz pozostałych partnerów systemu. Typowymi narzędziami wsparcia marketingowego MPR są:

- certyfikaty, naklejki, oznakowanie obiektów o statusie MPR
- strona internetowa szlaku / produktu
- materiały drukowane, głównie mapy oraz przewodniki
- mapy ścienne i tablice informacyjne
- dedykowana aplikacja mobilna
- organizacja cyklicznych imprez, dedykowanych rowerzystom
- szkolenia i wyjazdy studyjne pracowników informacji turystycznej oraz MPR
- działania marketingowe, realizowane na rzecz partnerów



Mapy rowerowe przygotowane przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, fot. LOT KOCIEWIE

---

Możliwe jest też wdrożenie rozwiązań zaawansowanych, które zwiększają skuteczność i atrakcyjność systemu, np. dedykowany system rezerwacyjny. Jest to rozwiązanie bardzo efektywne i generujące istotne profity, lecz skomplikowane we wdrożeniu, kosztowne w obsłudze i stwarzające duże problemy w utrzymaniu.

## Partnerzy zewnętrzni systemu rekomendacji MPR

---

System rekomendacji MPR tworzą przede wszystkim obiekty, posiadające status MPR (przedsiębiorcy turystyczni i biznes okołoturystyczny) oraz administrator systemu MPR.

Jednak system nie jest w stanie funkcjonować poprawnie, jeśli nie jest wspierany przez administrację publiczną - rządową i samorządową oraz organizacje, odpowiedzialne za promocję turystyki - narodową organizację turystyczną, regionalne organizacje turystyczne, lokalne organizacje turystyczne.

Ich wsparcie jest bezwzględnie konieczne, gdyż bez środków publicznych bardzo trudno rozwinąć system rekomendacji, a bez wsparcia udzielanego przez organizacje turystyczne trudno jest z kolei prowadzić efektywne działania promocyjne. Często to te organizacje mogą być inicjatorem lub wręcz administratorem systemu rekomendacji MPR, samodzielnie lub z wyspecjalizowanymi partnerami - organizacjami branżowymi czy rowerowymi.

Są to na przykład:

- Wydawnictwa turystyczne i kartograficzne
- Administratorzy portali turystycznych, w tym rowerowych oraz mapowych
- Blogerzy rowerowi, liderzy opinii
- Wydawcy i redaktorzy czasopism turystycznych, w tym rowerowych
- Znani rowerzyści, np. aktywni i byli sportowcy
- Touroperatorzy, oferujący oferty turystyki rowerowej
- Przewoźnicy i organizatorzy przewozów (lokalni, regionalni i narodowi)

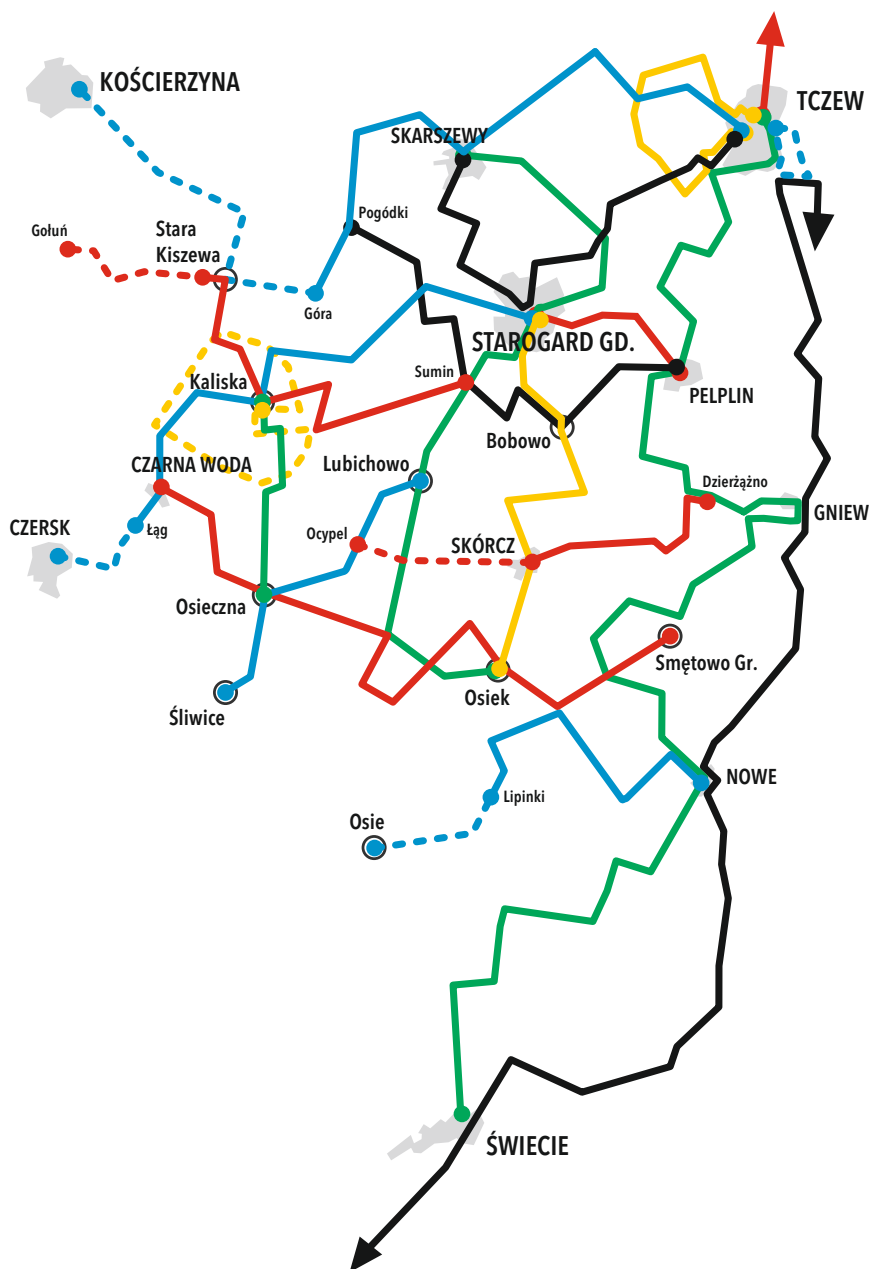
Planując rozwój systemu rekomendacji MPR, zaleca się więc nawiązanie współpracy z powyższymi podmiotami, podpisanie stosownych, najlepiej wieloletnich umów o współpracy, definiujących zobowiązania stron.



Rowerowy Rajd Kociewsko-Powisłański 2019, fot. Julita Dembek



## KOCIEWSKIE TRASY ROWEROWE



## Kociewskie Trasy Rowerowe

---

To program stworzenia na obszarze Kociewia (głównie powiaty starogardzki, świecki, tczewski i sąsiednie) sieci znakowanych szlaków rowerowych wraz z niezbędnym systemem:

- oznakowania i promocji – tablice informacyjne, mapy, przewodniki, strona internetowa;
- punktów infrastruktury turystycznej (PITSTOP);
- rowerowych tras spacerowych w bezpośrednich okolicach miast, miejscowości letniskowych oraz na Nizinie Walichnowskiej;
- dróg rowerowych w obszarach zabudowanych i miejscach szczególnie niebezpiecznych (drogi o dużym natężeniu ruchu, skrzyżowania);
- wypożyczalni rowerowych wraz z monitoringiem – Tczew, Starogard Gdański, Ocypel, Lubichowo, Osieczna, Osiek, Skórcz, Zblewo, Kaliska, Subkowy, Pelplin, Gniew;
- imprez i wydarzeń rowerowych – rajdy, zloty, wycieczki, wypad weekendowe, happeningi;
- wyprowadzenia tras poza obszar Kociewia – połączenia z sieciami szlaków rowerowych w sąsiednich regionach – Trójmieście, Kaszubach, Borach Tucholskich, Żuławach i Powiślu.

Pomysłodawcą programu jest Lokalna Organizacja Turystyczna KOCIEWIE, która realizuje to wspólnie ze wszystkimi samorządami, przy udziale administracji leśnej, zarządców dróg i terenów objętych programem.

## szlaki istniejące w systemie KTR

---



### **SZLAK GRZYMISŁAWA - 155 km**

Tczew – Śliwiny – Gnieszewo – Wielgłowy – Leśnictwo Bukowiec – Rajkowy – Pelplin – Bielawki – Rombark – Nowa Cerkiew – Gętowiec – Leśnictwo Brody Pomorskie – Gniew – Nicponia – Gogolewo – Piaseczno – Małe Wyryby – Bobrowiec – Kościelna Jania – Stara Jania – Leśna Jania – Frąca – Łalkowy – Twarda Góra – Nowe Wielki Komorsk – Warlubie – Rulewo – Buśnia – Grupa – Białe – Czaple – Ernestowo – Sulnowo – Świecie



### **SZLAK PO DOLINIE DOLNEJ WISŁY - 476 km**

Cierpice (Toruń) – Bydgoszcz – Chrystkowo – Świecie – Sartowice – Dragacz – Mątwy – Nowe – Gniew – Gorzędziej – Knybawa – Biała Góra – Kwidzyn – Grudziądz – Chełmno – Zamek Bierzgłowski (Toruń)



### **SZLAK MATERNÓW - 19 km**

Starogard Gdański – Owidz – Kolincz – Klonówka – Pelplin

**SZLAK OPATA WERNERA** - 47 km

Pogódki – Kleszczewo – Semlin – Piesienica – Sucumin – Sumin – Jezioro Płaczewo – Dąbrówka – Bobowo – Grabowiec – Pelplin

**SZLAK JEZIORNY** - 69 km

Skarszewy – Bolesławowo – Obozin – Trzcińsk – Ciecholewy – Szpegawski – Rywałd – Starogard Gdański – Rokocin – Sumin – Szteklina – Lubichowo – Wilcze Błota – Wda – Wdecki Młyn – Cisiny – Kasparus – Skrzynia – Leśnictwo Kałębnica – Dobry Brat – Osiek

**SZLAK JOANNITÓW** - 53 km

Skarszewy – Czarnocin – Bączek – Krąg – Żabno – Starogard Gdański – Kokoszkowy – Las Szpegawski – Leśnictwo Boroszewo – Wędkowy – Boroszewo – Małzewo – Stanisławie – Lubiszewo – Śliwiny – Tczew

**SZLAK STAROGARDZKI** - 48 km

Łąg – Czarna Woda – Bartel Wielki – Kaliska – Cieciora – Płociczno – Kazub – Cis – Zblewo – Pinczyn – Semlin – Starogard Gdański

**SZLAK BOROWIACKI** - 65 km

Smętowo Graniczne – Kopytkowo – Leśna Jania – Leśnictwo Leśna Jania – Osiek – Skórzewo – Skrzynia – Kasparus – Osieczna – Starzyska – Zimne Źdroje – Czarna Woda

**SZLAK ŚWIĘTEGO ROCHA** - 38 km

Osiek – Leśnictwo Czarne – Skórcz – Kranek – Czarnylas – Pączewo – Grabowo – Bobowo – Dąbrówka – Starogard Gdański

**SZLAK DROGA POŁOMSKA** - 30 km

Lubichowo – Młynki – Ocypel – Osieczna – Duże Krówno – Łoboda – Śliwice

**SZLAK TCZEWSKI** - 58 km

Tczew – Dąbrówka – Łukocin – Dalwin – Sobowidz – Mirowo Małe – Skarszewy – Szczodrowo – Głodowo – Pogódki – Góra

**SZLAK STAROŚCIŃSKI** - 46 km

Sumin – Radziejewo – Wirty – Borzechowo – Łązek – Bytonia – Strych – Kaliska – Płociczno – J. Wygonin – Stara Kiszewa

**SZLAK KALISKI** - 21 km

Kaliska – Piece – Iwiczno – Młyńsk – Klaniny – Osieczna

**SZLAK RUMIAŃKOWY** - 19 km

Dzierżąno – Morzeszczyn – Królów Las – Majewo – Gąsiorki – Kierwałd – Skórcz

**SZLAK NAPOLEONA** - 34 km

Nowe – Przyny – Gajewo – Osiny – J. Radodziej – Bukowiny – Leśnictwo Leśna Jania – Przewodnik – Lipinki

**SZLAK JABŁONIOWY** - 39 km

Tczew – Malenin – Turze – Małzewo – Lubiszewo – Tczew

## *szlaki planowane w systemie KTR*

---

**SZLAK SŁONECZNIKOWY** - ok. 54 km

Kaliska – Piece – Iwiczno – Łązek – Młyńsk – Huta Kalna – Studzienice – Bartel – Okoninki – Kazub – Strych – Dąbrowa – Kaliska

**SZLAK WOKÓŁ MOSTÓW TCZEWSKICH** - ok. 12 km

Tczew – Bulwar Nadwiślański – Knybawa – most knybawski – wał wiślany – most tczewski – Tczew

