

Konrad PODAWCA

Katedra Budownictwa i Geodezji SGGW
Department of Civil Engineering and Geodesy WULS

Ścieżki rowerowe jako element infrastruktury turystycznej (na przykładzie ścieżki rowerowej Łąck – Gąbin i Gostynin – Lucień)

Bicycle routes as an element of tourist infrastructure (based on examples of Łąck – Gąbin and Gostynin – Lucień bicycle routes)

Słowa kluczowe: ścieżka rowerowa, infrastruktura turystyczna, planowanie przestrzenne
Key words: bicycle route, tourist infrastructure, spatial planning

Wprowadzenie

Wielofunkcyjność wsi ma stać się współczesnym modelem zagospodarowania obszarów wiejskich. Ze względu na walory przyrodnicze gminy wiejskie szukają zazwyczaj szansy swojego rozwoju w turystyce. Do realizacji tej funkcji niezbędne jest przygotowanie bazy noclegowej, gastronomicznej i infrastruktury turystycznej. Jednym z elementów tej infrastruktury są, obecnie bardzo popularne, ścieżki rowerowe. Stają się one nieodzownym elementem krajobrazu miejskiego i wiejskiego. Jednak uwarunkowania rozwoju, zasady lokalizacji,

technologia wykonania oraz ich wpływ na krajobraz i środowisko przyrodnicze są zupełnie odmienne w mieście i na terenach wiejskich. Prawidłowe zaprojektowanie i wykonanie ścieżki rowerowej z jednej strony pod kątem jej funkcjonalności i konstrukcji, a z drugiej – zrównoważonego rozwoju oraz małej ingerencji w przyrodę bywa zadaniem bardzo trudnym. Należy wówczas traktować ją jak każdy element zagospodarowania przestrzennego – w ujęciu społecznym, gospodarczym, przyrodniczym i ekonomicznym.

Celem artykułu jest zaprezentowanie przykładowych ścieżek rowerowych oraz analiza poprawności ich wytyczenia na obszarze cennym przyrodniczo, który podlega presji zagospodarowania turystycznego.

Zakres i metoda badań

Podstawowym kryterium wyboru terenu badań była jego atrakcyjność przyrodnicza oraz położenie w granicach obszaru chronionego bądź w strefie jego oddziaływania. Pojezierze Gostynińskie stanowi przykład jednostki o bardzo wysokich walorach przyrodniczych i kulturowych, a ponadto leży w dużej mierze w granicach Gostynińsko-Włocławskiego Parku Krajobrazowego i jego otuliny.

Drugim etapem typowania obiektów badań było ich duże znaczenie dla rozwoju wybranego obszaru, wpływ na środowisko przyrodnicze, minimalna długość 5 km oraz niedawny okres ich realizacji. Na tej podstawie wybrano ścieżki rowerowe, które posiadają cechy dróg i tras rowerowych: Łąck – Gąbin i Gostynin – Lucień (rys. 1).

W badaniach wykorzystano:

- metodę bibliograficzną, polegającą na analizie materiałów projektowych, kartograficznych, literaturowych, promocyjnych,
- wizję lokalną z dokumentacją fotograficzną.

Wnioski zostały sformułowane zgodnie z uproszczoną metodą SWOT, ukazującą mocne i słabe strony ścieżek rowerowych objętych badaniami.

Ścieżki rowerowe a infrastruktura turystyczna

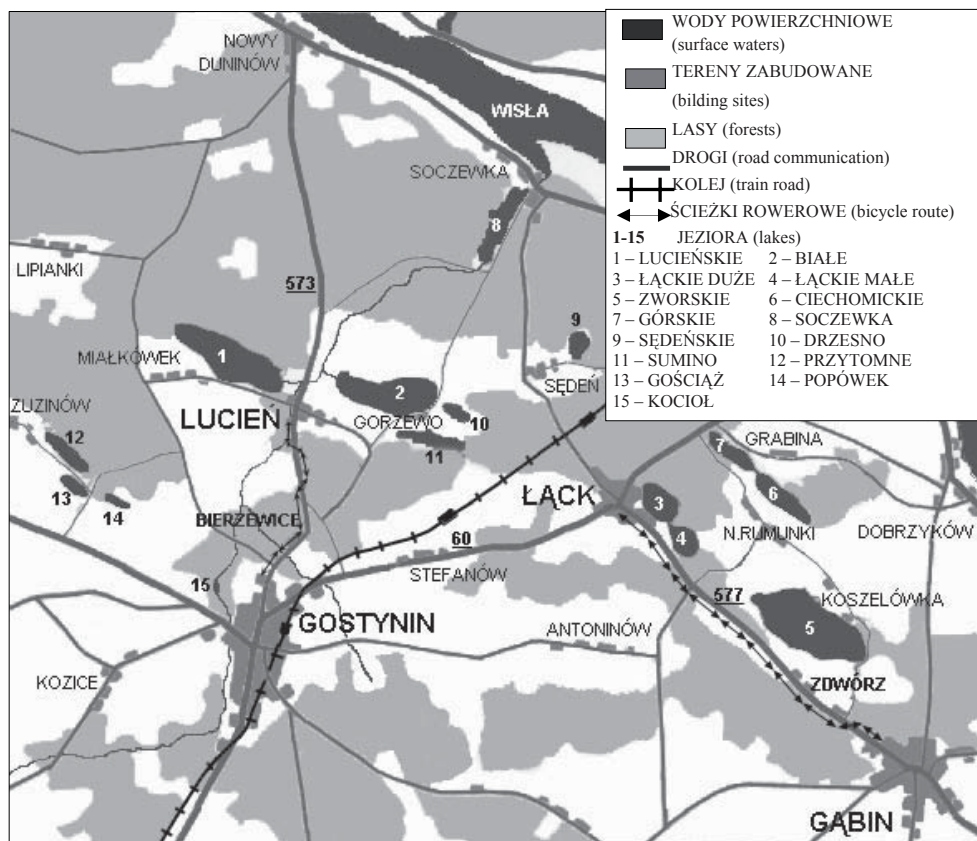
Infrastruktura turystyczna to wszelkie urządzenia oraz instytucje, których występowanie na danym obszarze jest niezbędne do właściwego funkcjonowania turystyki. W skład infrastruktury turystycznej wchodzi (Płocka 2002):

- podstawowa baza turystyczna, którą stanowi baza noclegowa oraz baza gastronomiczna (żywieniowa),
- baza towarzysząca, czyli urządzenia turystyczne, urządzenia paraturystyczne, infrastruktura transportowa.

Ruch rowerowy jest realizowany dzięki trasom rowerowym, ciągom pieszo-jezdnym, ścieżkom rowerowym – drogom rowerowym (Ustawa... 1997). Te elementy zagospodarowania przestrzennego można odnaleźć zarówno w klasyfikacji urządzeń paraturystycznych pod hasłem infrastruktura komunikacyjna, jak i urządzeń turystycznych, do których zalicza się m.in. trasy wędrówek wodnych, pieszych, rowerowych i motorowych.

Natomiast na podstawie kryterium zaspokojenia potrzeb wczasowiczów wyróżnia się cztery podstawowe rodzaje urządzeń bazy towarzyszącej. Ścieżki rowerowe w tym wypadku zakwalifikowane są do urządzeń sportowo-rekreacyjnych, które można podzielić na (Kwieciński 1984, Płocka 2002):

- występujące w lokalach, na przykład: kąpieliska kryte (baseny), sauna, kąpielnie,
- terenowe urządzenia: kąpieliska otwarte, plaże, urządzenia ścieżek zdrowia, ścieżki rowerowe czy też górki saneczkowe, boiska sportowe, urządzenia w formie placów zabaw dla małych dzieci, tereny do różnych gier i ćwiczeń, na przykład do gry w golfa czy tenisa ziemnego, skwery, parki, zieleńce, ogródki działkowe, a także place, aleje, promenady, ciągi piesze (umożliwiające np. spacerowanie oraz siedzenie na ławce), obszary do jazdy konnej, urządzenia do uprawiania różnych sportów, na



RYSUNEK 1. Lokalizacja ścieżek rowerowych Łack – Gąbin i Gostynin – Lucień (oprac. własne)
 FIGURE 1. Location of the bicycle route Łack – Gąbin i Gostynin – Lucień (draw by author)

przykład narciarstwa, żeglarsstwa, kajakarstwa, myślistwa, alpinizmu – wymienione urządzenia sportowo-rekreacyjne zaspokajają potrzeby wczasowiczów dotyczących zarówno wypoczynku biernego, jak i czynnego.

Zasady lokalizowania ścieżek rowerowych na potrzeby ruchu turystycznego

Problematyką ścieżek i tras rowerowych zajmują się naukowcy, inżynierowie i organizacje. „Rozwiązania

polskie” bardzo często oparte są na doświadczeniach z innych krajów (Laursen 1996, Postaw na rower 1999). Wytyczne dotyczące tego elementu infrastruktury komunikacyjnej w kontekście planowania przestrzennego możemy odnaleźć m.in. u A. Zalewskiego, A. Krzymowskiej-Kostrowickiej i innych autorów.

Szlaki sieci komunikacyjnej specjalnej tworzone są z myślą o potrzebach ruchu turystycznego, dlatego też zlokalizowane są w miejscach o dużej koncentracji turystycznej, na trasach turystyki kwalifikowanej, na szlakach powiązanych z celami tejże turystyki, na terenach

chronionych (np. parków narodowych), czyli tam, gdzie ruch turystyczny może występować. Na sposób budowania tras komunikacyjnych, jak również zasad korzystania z nich mają wpływ potrzeby oraz wymagania turystyczne.

W związku z tym szlaki komunikacyjne mogą być tak lokalizowane, aby zarówno umożliwiały widok na krajobraz, przebiegały w pobliżu miejsc szczególnie atrakcyjnych pod względem turystycznym, jak i wkomponowane były w rzeźbę terenu, nie naruszały krajobrazu i charakterystycznych jego elementów. Ważnym aspektem wytyczania ścieżek rowerowych jest także zaopatrzenie w pobocza postojowe w punktach o najlepszej panoramie, a miejsc do wypoczynku – w ławki, stoły itp. Poza tym należy zwrócić uwagę na bezpieczeństwo turystów korzystających ze ścieżek rowerowych oraz na miejsca kolizyjne z trasami komunikacji kołowej i kolejowej. W rejonach turystycznych zasady korzystania ze szlaków komunikacyjnych mogą dotyczyć takich wymogów, jak ograniczenie prędkości czy hałasu (m.in. Zalewski i Buliński 2000).

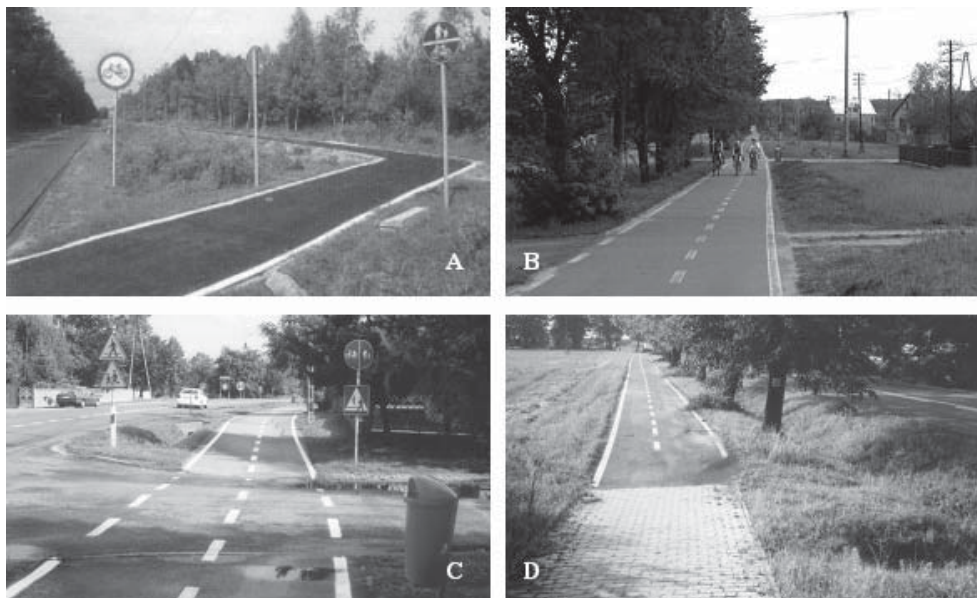
Ruch rowerowy można łączyć z ruchem pieszym, o ile nie ma możliwości przeprowadzenia oddzielnej drogi rowerowej, dozwolona prędkość na sąsiadującej drodze kołowej przekracza $60 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ i nie wynikną konflikty między pieszymi i rowerzystami ze względu na zwiększone natężenie ruchu (Zalewski 2000).

Charakterystyka ścieżki rowerowej Łąck – Gąbin

Ścieżka rowerowa rozpoczyna się od parkingu usytuowanego przy rondzie w Łącku. Łąck jest miejscowością gmin-

ną, w której godne odwiedzenia jest Państwowe Stado Ogierów ze stajnią i wozownią z początku XIX wieku oraz budynki wyłuszczeni nasion i magazynu szyszek, zaliczony do zabytków, i zabytkowy park z drugiej połowy XIX wieku. Znajduje się tu również Gminny Ośrodek Kultury, a przy nim wypożyczalnia rowerów – bardzo ważna z punktu widzenia uprawiania turystyki rowerowej bez własnego sprzętu. Dla miłośników przyrody cenne będzie obejrzenie alei lipowej zaliczonej do pomników przyrody (Szlaki rowerowe... 2004). W granicach miejscowości Łąck trasa rowerowa zrealizowana jest w technologii bitumicznej, a na skraju lasu jej nawierzchnia zmienia się na betonową kostkę brukową (rys. 2D). Na odcinku „łąckim” ścieżce towarzyszy infrastruktura pomocnicza, tj. kosze na śmieci, ławki, a skrzyżowania z drogami dojazdowymi są oznakowane (rys. 2B, C).

Ścieżka biegnie w kierunku Gąbina po zachodniej stronie w pasie drogi wojewódzkiej nr 577. Po wschodniej stronie drogi nr 577 zlokalizowane są: Jezioro Łąckie Duże, rezerwat „Dąbrowa Łącka”, Jezioro Łąckie Małe. Następnie trasa rowerowa przecina las, granicząc z rezerwatem „Korzeń”, a potem przebiega obszarami otwartymi, ale z obustronnym widokiem na połacie leśne. Atrakcyjną miejscowością na trasie rowerowej jest Zdwórz położony nad Jeziorem Zdworskim. Jest to dobre miejsce na wypoczynek i posiłek. Następnie ścieżka prowadzona jest częściowo lasem, a częściowo terenami otwartymi. Na jej trasie zlokalizowane są m.in. po wschodniej stronie jezdni torfowisko oraz zjazdy do takich miejscowości turystycznych, jak Koszelówka czy Zofiówka. Na



RYSUNEK 2. Widok ścieżki rowerowej Łąck – Gąbin (A – fot. miasto i gmina Gąbin, B, C, D – fot. autor)

FIGURE 2. View of the bicycle route Łąck – Gąbin (A – photo by Gąbin City, A, B, C – photo by author)

końcu połączenia leśna ścieżka rowerowa krzyżuje się z drogą wojewódzką nr 577 i biegnie po jej wschodniej stronie, gdzie będzie łączyła się z odcinkiem realizowanym przez gminę Gąbin. Obecnie w granicach gminy Gąbin wykonano około 800 m ścieżki, a pozostało do zrealizowania około 1 km. Niestety tuż przed granicą miasta rowerzyści muszą zjechać na drogę wojewódzką. To miejsce jest oznaczone znakami drogowymi, ale brak jest elementów zwalniających, zapewniających odpowiednie bezpieczeństwo (rys. 2A).

Ścieżka prowadzi do miasta Gąbin, w którym znajduje się interesujący kościół, wybudowany w latach 1958–1965 w miejscu, gdzie prawdopodobnie stała świątynia z XI wieku, oraz ratusz, w którym podobno nocował Napoleon Bona-

parte, i cmentarz z miejscem pamięci narodowej (<http://miasta.gazeta.pl/plock>).

Cała ścieżka prowadzona jest zgodnie z rzeźbą terenu, co sprawia, że jej ukształtowanie jest bardzo malownicze. Nawierzchnia w większości jest asfaltowa, na całej długości zbudowano mostki, łączące ją z drogą asfaltową nr 577, i odtworzono pierwotną głębokość rowu odwadniającego lub wykonano nowy rów.

Charakterystyka ścieżki rowerowej Gostynin – Lucień

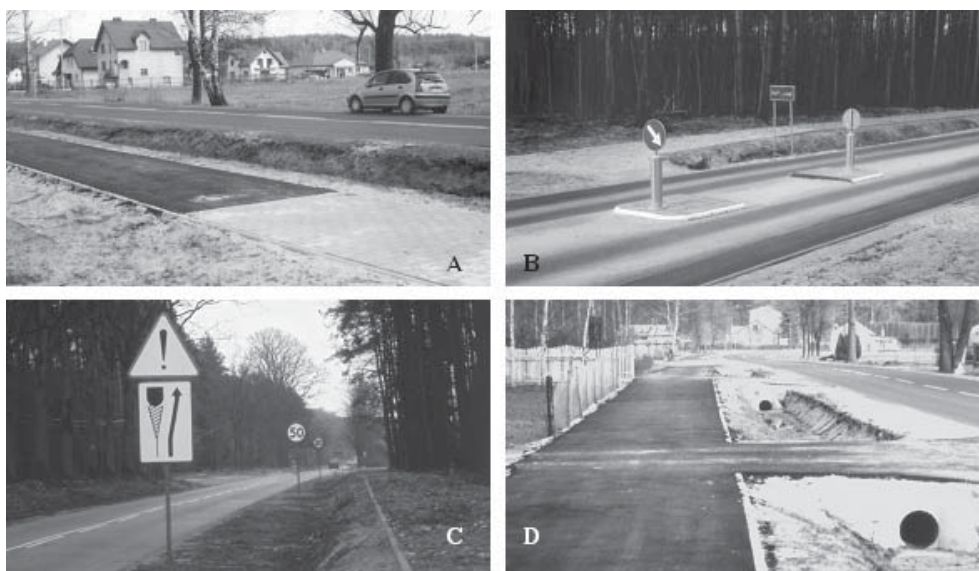
W początkowej fazie ruchu rowerowego realizowany jest z wykorzystaniem ciągu pieszo-jezdnego. Zlokalizowany jest on bezpośrednio przy jezdni drogi wojewódzkiej nr 573. Następnie tra-

sa przecina rzekę Osetnicę. Niestety nie została jeszcze wykonana kładka i przejazd przez ten element naturalny następuje z wykorzystaniem drogi asfaltowej. W niewielkiej odległości za mostem ciąg pieszo-jezdny odsuwa się od krawędzi jezdni. Biegnie po zachodniej stronie, wzdłuż istniejących zabudowań, a od drogi oddziela go rów odwadniająca. Na końcu miejscowości ścieżka rowerowa zostaje wprowadzona do lasu. W początkowej fazie wytyczona jest w osi pasa przeciwpożarowego do wysokości skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 573 z drogą prowadzącą do miejscowości Kruk i drogi krajowej nr 60. Tuż za skrzyżowaniem następuje pierwsze skrzyżowanie trasy samochodowej, a następnie znów lasem trasa ścieżki dochodzi do końca miejscowości Helenów Lucieński, gdzie ponownie przecina drogę wojewódzką (rys. 3C). Następnie obszarem leśnym doprowadzona jest do

miejscowości Lucień, w którym łączy się z istniejącym ciągiem pieszym.

Ścieżka pieszo-rowerowa w granicach miejscowości Lucień oraz od granic Gostynina do około połowy miejscowości Bierzewice jest wykonana z kostki betonowej na podsypce piaskowej. W drugiej części Bierzewic zrealizowano ją o nawierzchni z masy mineralno-bitumicznej (rys. 3A). Na terenach leśnych wykonano ją jako nawierzchnię zwirową na warstwie odcinającej z piasku.

Przejazdy przez ciąg pieszo-jezdny w terenie zabudowanym, tj. w Lucieniu i Bierzewicach, wykonano z masy bitumicznej (rys. 3D) lub kostki betonowej, zachowując płynną niweletę ścieżki na podbudowie z kruszywa łamanego. Na pozostałym odcinku przejazdu zrealizowano z kruszywa łamanego. Przejścia ciągu przez drogi dojazdowe i gminne zrobiono z masy bitumicznej.



RYSUNEK 3 Widok ścieżki rowerowej Gostynin – Lucień (fot. autor)
 FIGURE 3. View of the bicycle route Gostynin – Lucień (photo by author)

Wody opadowe z wyżej opisywanej ścieżki odprowadzane są w następujący sposób (Projekt budowlany... 2005):

- w obrębie miejscowości Lucień do istniejącej kanalizacji deszczowej,
- w obrębie miejscowości Bierzewice za pośrednictwem rowów odwadniających do rzeki Osetnicy (rys. 3D),
- na pozostałym odcinku, ze względu na przepuszczalność nawierzchni i gruntów położonych pod nią, nie zaprojektowano odwodnienia.

Analiza badań

Skupiając się przede wszystkim na aspektach zagospodarowania przestrzennego i bezpieczeństwa poruszania się rowerem, określono mocne i słabe strony obiektów badań, jako przykładowych rozwiązań tego typu infrastruktury turystycznej na obszarach cennych przyrodniczo.

Mocne strony ścieżki rowerowej Łąck – Gąbin:

- przebiega wzdłuż chronionych obszarów przyrodniczych (Gostynińsko-Włocławski Park Krajobrazowy, rezerwaty „Dąbrowa Łącka” i „Korzeń”),
- biegnie wzdłuż linii jezior (Łąckie Duże, Łąckie Małe, Zdworskie) i łąsów,
- oddzielona jest pasem zieleni lub/i rowem od intensywnie uczęszczanej drogi wojewódzkiej nr 577,
- łączy się z innymi ścieżkami rowerowymi (Łąck – Sendeń, Łąck – Grabina, Łąck – Wola Łącka, a w przyszłości Gostynin),

- przecina czarny szlak turystyczny, co stwarza możliwość zmiany trasy zwiedzania,
- jest częścią międzynarodowego szlaku rowerowego EuroVelo R-2 (Łąck – Korzeń – Szczawin Kościelny – Gostynin – Skrzyńki – Krzewent – Kowal),
- prowadzona jest zgodnie z rzeźbą terenu, co sprawia, że jej ukształtowanie jest bardzo malownicze,
- bardzo dobry stan techniczny,
- wzdłuż odcinka przebiegającego w miejscowości Łąck umiejscowione są ławki do odpoczynku i kosze na śmieci (rys. 2C).

Słabe strony ścieżki rowerowej Łąck – Gąbin:

- przecina ruchliwą drogę wojewódzką nr 577 – niebezpieczeństwo wypadków,
- miejsca kolizyjne oznakowane jedynie znakami (rys. 2A),
- brak innych form uspokojenia (zmniejszenia prędkości) ruchu w pobliżu miejsca skrzyżowania ze ścieżką rowerową,
- konieczność wykarczowania części lasu pod trasę ścieżki rowerowej,
- niewielka liczba poboczy postojowych, ławek itp. (oprócz odcinka w Łącku).

Mocne strony ścieżki rowerowej Gostynin – Lucień:

- przebiega w 80% przez teren leśny, zaliczony do otuliny Gostynińsko-Włocławskiego Parku Krajobrazowego, blisko pomnika przyrody – dębu szypułkowego,
- w 90% oddzielona jest pasem zieleni lub/i rowem od intensywnie uczęszczanej drogi wojewódzkiej nr 573 (rys. 3),

- bardzo dobry stan techniczny,
- prowadzona jest zgodnie z rzeźbą terenu, co sprawia, że jej ukształtowanie jest bardzo malownicze,
- dobre oznakowanie I i II miejsca przecięcia ścieżki z drogą w Helenowie Lubieńskim (rys. 3C),
- uspokojenie ruchu (zmniejszenie prędkości) realizowane za pomocą znaków (informacyjnych, systematycznego ograniczenia prędkości, wysepki – rys. 3C).

Słabe strony ścieżki rowerowej Gostynin – Lucień:

- w ciągu ścieżki pieszo-jezdnej brak kładki przez rzekę Osetnicę,
- przecina w dwóch miejscach ruchliwą drogę wojewódzką nr 573 – niebezpieczeństwo wypadków (rys. 3C),
- brak miejsc do odpoczynku (ławek),
- konieczność wykarczowania części lasu pod trasę ścieżki rowerowej,
- ścieżka nie doprowadza do najczęściej odwiedzanych miejsc w tym regionie, tj. do Jeziora Lubieńskiego i Białego, za Lucieniem należy korzystać z dróg wspólnych z pojazdami samochodowymi.

Podsumowanie

W wyniku krótkiej analizy zaobserwowano kilka cech wspólnych projektowanych i w dużej mierze zrealizowanych ścieżek rowerowych. Trzeba podkreślić, że z punktu widzenia atrakcyjności poruszania się po opisywanych ciągach rowerowych projektanci przeprowadzili je optymalnie. Trasa wiedzie przez lasy, a na terenach otwartych zapewnia widok na obszary przyrodnicze. Pod kątem ochrony środowiska przyrodni-

czego również realizację tych inwestycji należy ocenić pozytywnie. Ograniczono się do niezbędnych, niewielkich wycięć roślinności, wynikających z przebiegu i parametrów ścieżek. Dodatkowo, aby ograniczyć wycięcia, często na usytuowanie ścieżek wybierano pasy przeciwpożarowe w lasach. Zadowolająca jest również strona techniczna, nawierzchnie i odwodnienie.

Negatywne cechy wiążą się przede wszystkim z wyposażeniem towarzyszącym tym ścieżkom, tj. brakiem ławek, koszy na śmieci, miejsc odpoczynku, a przede wszystkim newralgicznym miejscom przecięcia ich trasy z drogą samochodową. Uwzględniając cechy kierowców i dość proste odcinki drogi, przy których te skrzyżowania występują, elementy bezpieczeństwa są w większości przypadków niewystarczające.

Należy podkreślić, że obszar Pojezierza Gostynińskiego pokrywa się coraz gęstszą siecią ścieżek rowerowych, przez co staje się atrakcyjniejszy dla turystów. Napływ turystów pociąga za sobą korzyści dla mieszkańców i gmin, a jednocześnie obszary chronione pozostają niezdegradowane, ponieważ turystyka rowerowa jest mało agresywną formą dla środowiska przyrodniczego.

Literatura

- KRZYMOWSKA-KOSTROWICKA A. 1997: Geoekologia turystyki i wypoczynku. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- KWIECIŃSKI J. 1984: Sport i rekreacja. IKŚ, Warszawa.
- LAURSEN J.E. 1996: From National to European Cycles Router. Proceedings of Velo Australis/Velo City 9th International Conference, Perth.

- Miasto i Gmina Gąbin. Stowarzyszenie Gmin Turystycznych Pojezierza Gostynińskiego (materiały reklamowe).
- PŁOCKA J. 2002: Wybrane zagadnienia z zagospodarowania turystycznego. Cz. 1. Centrum Kształcenia Ustawicznego, Toruń.
- Postaw na rower (Sign up for the Bike). Podręcznik projektowania przyjaznej dla rowerów infrastruktury 1999: Polski Klub Ekologiczny – Zarząd Główny, Kraków.
- Projekt budowlany budowy ciągu pieszo-rowerowego przy drodze wojewódzkiej nr 573 na odcinku Lucień – Bierzewice 2005: Mazowiecki Zarząd dróg Wojewódzkich w Warszawie, Rejon Gostynin – Płock,
- Szlaki rowerowe Pojezierza Gostynińskiego 2004: Stowarzyszenie Gmin Turystycznych Pojezierza Gostynińskiego, Łąck.
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. DzU 1997 nr 98, poz. 602 (z późniejszymi zmianami).
- ZALEWSKI A. 1999: Przestrzenne aspekty turystyki rowerowej jako rozwoju lokalnego. II Forum Turystyki Aktywnej „Turystyka rowerowa czynnikiem rozwoju lokalnego i regionalnego w zintegrowanej Europie”, Poznań.
- ZALEWSKI A. 2000: Rowerzyści i piesi – razem czy osobno? Przegląd rozwiązań inżynierskich. *Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego* (numer specjalny).
- ZALEWSKI A., BULIŃSKI B. 2000: Układy tras rowerowych w zagospodarowaniu przestrzennym. IX Konferencja Naukowa „Wieś polska w nowym stuleciu” 19–21 maja 2000, Białystok – Wigry.
- <http://miasta.gazeta.pl/plock>

Summary

Bicycle routes as an element of tourist infrastructure (based on examples of Łąck – Gąbin and Gostynin – Lucień bicycle routes). Communities, in particular parishes, are looking for their chances of development in tourism. Beside the natural values, it's necessary to have night's rests and gastronomical base as well as wide understood tourism infrastructure to realize touristic and recreation activities. Bicycle tourism is one of the forms which is still current, but the conditions of it's realization are continually changing. Bicycle routes are becoming necessary element of the municipal and rural landscape. This article shows bicycle routes as an element of tourist infrastructure and points out their strengths and weaknesses in context of sustainable development and spatial management (based on examples of Łąck – Gąbin and Gąbin – Lucień bicycle routes).

Author's address:

Konrad Podawca
Szkoła główna Gospodarstwa Wiejskiego
Katedra Budownictwa i Geodezji
ul. Nowoursynowska 159, 02-776 Warszawa
Poland