

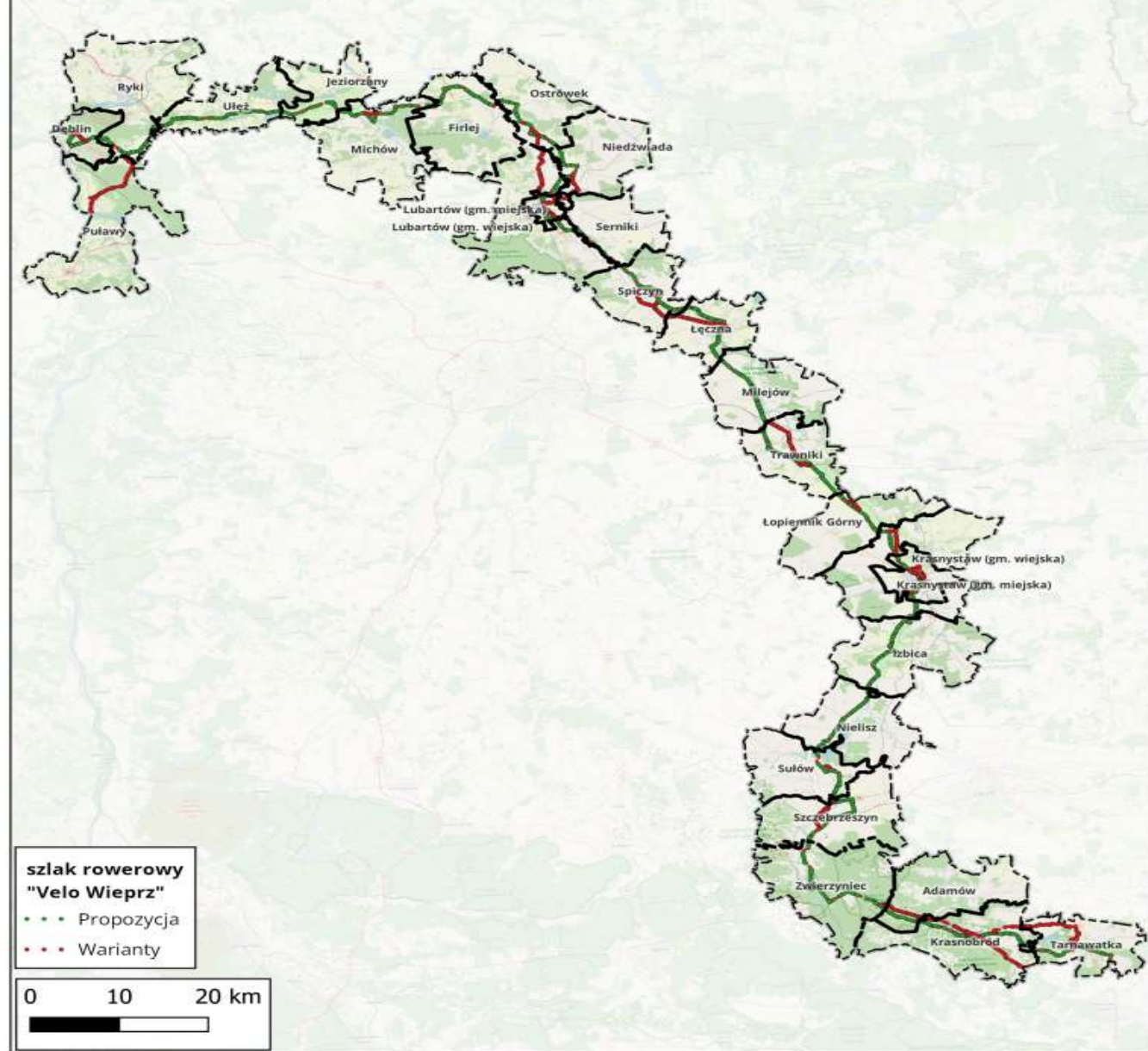
**„Trasa Rowerowa od Wisły po Bug –
informacja z prac Zespołu ds.
opracowania koncepcji przebiegu
międzynarodowych, krajowych i
regionalnych tras rowerowych w
województwie lubelskim”**

Dr inż. Tadeusz Kopta

Świdnik 22 września 2025 r.

Zespół postanowił wykorzystać Dolinę Wieprza

Dzięki pracy studialnej dr Koziela
Zespół mógł odbyć wizję terenową
12-13 sierpnia 2025 roku po trasie
zapropnowanej przez dr Koziela



Koncepcja przebiegu szlaku rowerowego "Velo Wieprz"

Dlaczego dolina Wieprza?

- Najlepsze połączenie GreenVelo z Wiślaną Trasą Rowerową (WTR) na odcinku od Krasnegostawu do Dęblina
- Doliny rzeczne z racji niewielkich pochyleń są najlepszymi miejscami do lokalizacji tras rowerowych
- Wynika to z doświadczeń wielu europejskich tras rowerowych ale także tras rowerowych Małopolski

Dlaczego dolina Wieprza?

- Atrakcyjność przyrodnicza odkryta przez zorganizowaną turystykę kajakową
- Atrakcyjne obszary otwartego krajobrazu, Roztoczański Park Narodowy, Nadwieprzański Park Krajobrazowy, Szczebrzeszyński Park Krajobrazowy, Krasnobrodzki Park Krajobrazowy

Dlaczego dolina Wieprza?

- Istnieje zagospodarowanie turystyczne w postaci: różnych obiektów turystycznych, wypożyczalni kajaków, wypożyczalni rowerów
- Linie kolejowe: Dęblin-Lublin-Chełm, Bełżec-Zwierzyniec-Szczebrzeszyn- Krasnystaw-Rejowiec-Lublin

Słabością Wieprza jest jego mocno meandrujący charakter i brak wałów na których można by zlokalizować trasę rowerową.

W wielu miejscach otoczenie Wieprza to tereny podmokłe trudne do posadowienia na nich drogi dla rowerów. W przeciwieństwie do: Wiślanej Trasy Rowerowej, VeloDunajca, VeloRaby i innych posadowionych na wałach **VeloWieprz nie ma takiej możliwości. Koniecznością zatem jest wykorzystanie istniejących dróg o niewielkim natężeniu ruchu samochodowego**

W Wieprzowie Tarnawackim nie ma spójności z innymi szlakami bo ich tam nie ma. Naturalnym zapleczem jest stacja kolejowa w Bełżcu, którą należałoby powiązać trasą rowerową z Wieprzowem Tarnawackim

Wg dr Koziela istnieje możliwość połączenia VeloWieprza ze szlakiem wykorzystującym dawną trasę kolejki hrubieszowskiej.

VeloWieprz ma swój początek trasy w miejscowości Wieprzów Tarnawacki na drodze powiatowej o dobrej nawierzchni w pobliżu źródła Wieprza. Koniec trasy znajduje się około 264 km w miejscowości Gołęb na skrzyżowaniu z Wiślaną Trasą Rowerową zlokalizowaną na drodze wojewódzkiej nr 801.



Źródła Wieprza



Odcinek 1 - od źródeł w Wieprzowie Tarnawackim do Krasnegostawu ma charakter wyżynny z krótkimi odcinkami pochyłości w granicach do 6% a nawet punktowo więcej do 8%. Ze względu na pochylenia ten odcinek nie spełnia parametrów trasy głównej jaką powinna być VeloWieprz. Pochylenia powyżej 6% nie są długie co sprawnym rowerzystom nie sprawia wielkich trudności. Natomiast mniej sprawni rowerzyści dzieci i starsi będą musieli na tych odcinkach pchać rowery. Na znacznej długości VeloWieprz pokrywa się z przebiegiem GreenVelo.

Odcinek 2- od Krasnegostawu do Gołębia ma charakter nizinny z niewielkimi pochyleniami 2-3%. Ze względu na pochylenia ten odcinek spełnia parametry trasy głównej a równocześnie spełnia podstawowe zadanie zapewnienia spójności sieci tras regionalnych, gdyż łączy WTR z GreenVelo.







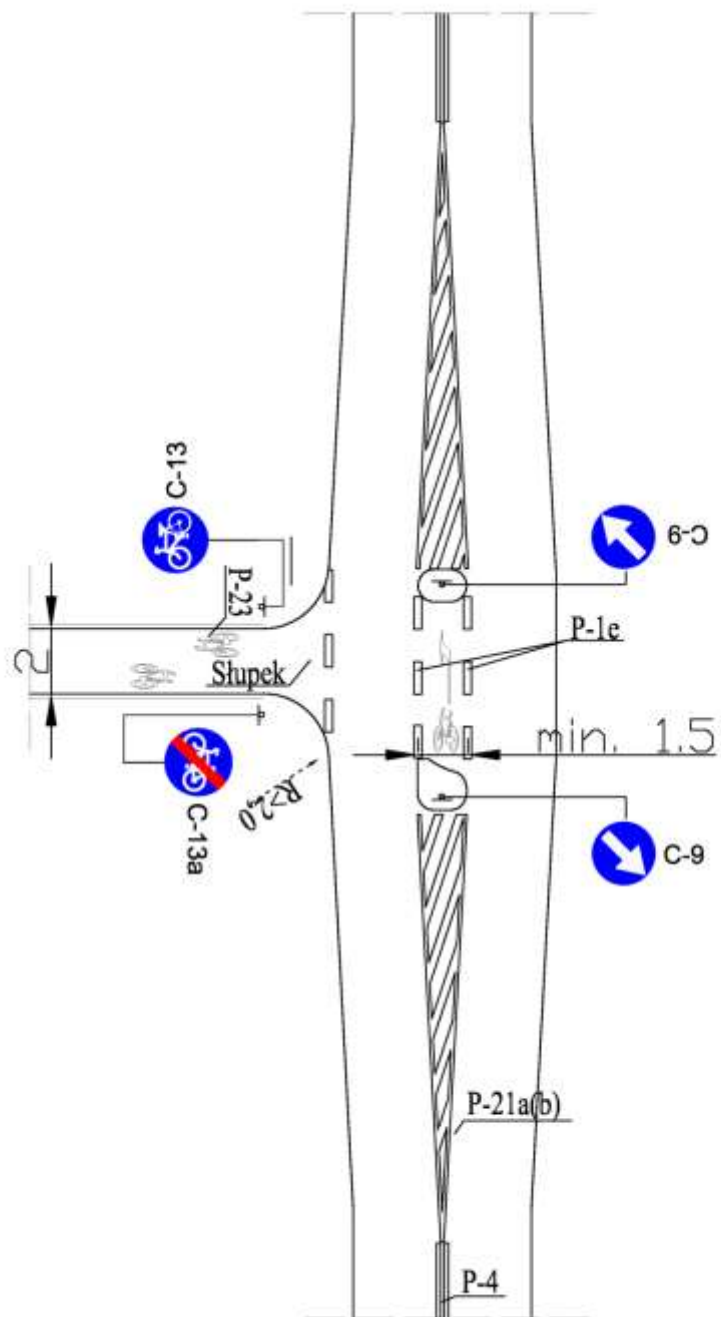
ROZTOCZANSKI
PARK
NARODOWY

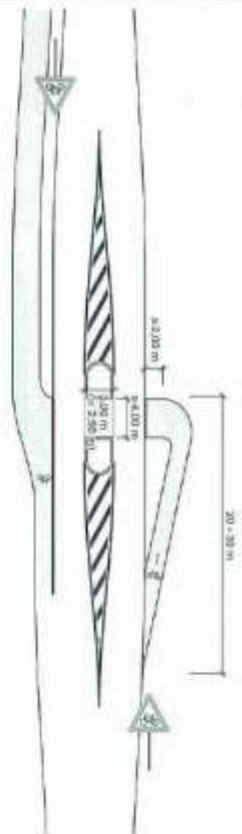


VeloWieprz wykorzystuje: istniejące drogi samochodowe, drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów, pasy rowerowe. W niektórych miejscach droga dla rowerów zaczyna się po lewej stronie co jest bardzo niebezpieczne ze względu na konieczność wykonania przez rowerzystów manewru lewoskrętu przy maksymalnej prędkości samochodów narażającego na najechanie od tyłu i czołowe zderzenie z ruchem przeciwbieżnym.



Bardzo niebezpieczne rozwiązanie, trzeba zastosować azyl







Poprawne przeprowadzenie DDR przed Łęczną



Niepoprawne przeprowadzenie DDR przez wjazdy brak zachowania ciągłości nawierzchni i niwelety DDR



Udostępnij



Google Maps

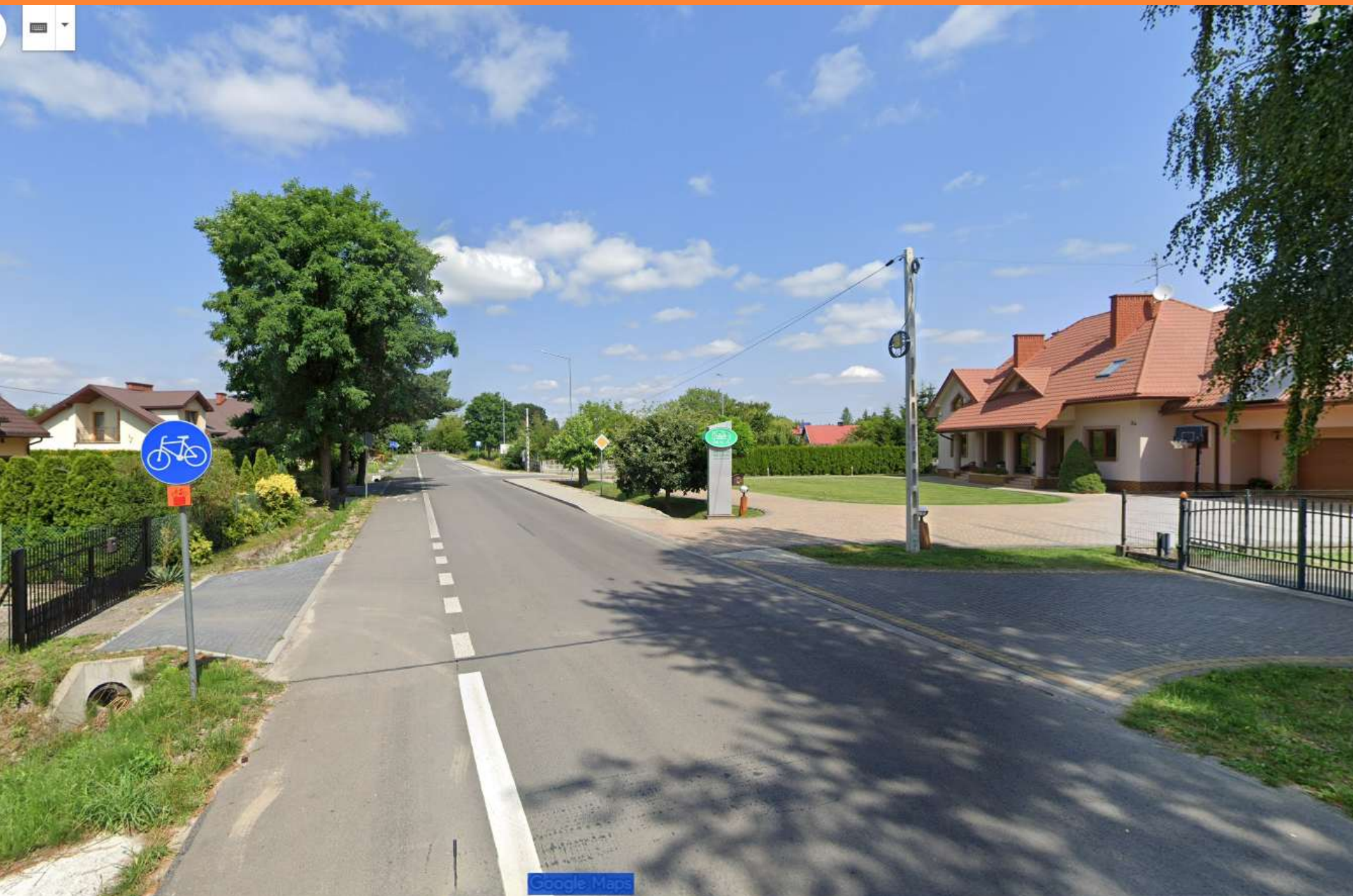
Poprawne przeprowadzenie DDR przez wjazdy zachowana ciągłość nawierzchni i niwelety DDR



Niezgodny z przepisami dwukierunkowy pas rowerowy. Niezgodnie z przepisami ustawiony znak C-13



Niezgodny z przepisami dwukierunkowy pas rowerowy.
Niezgodnie z przepisami ustawiony znak C-13





Google Maps Word





**Wykorzystanie urządzeń BRD
do wyznaczenia DDR**







Zgodnie z przepisami znak F-19 stosuje się na jezdni jednokierunkowej a tutaj jest jezdnia dwukierunkowa



Zgodnie z przepisami znak F-19 stosuje się na jezdni jednokierunkowej a tutaj jest jezdnia dwukierunkowa



Zgodnie z przepisami znak F-19 stosuje się na jezdni jednokierunkowej a tutaj jest jezdnia dwukierunkowa



Znak F-19 pas ruchu dla określonych pojazdów



Nadgorliwość projektanta-niepotrzebne bariery-stosować tylko na kładkach i nad przepustami

Trasy rowerowe prowadzone na nasypach, nad rowami nie powinny być wyposażane w bariery stosowane na drogach samochodowych. Wyjątkiem powinny być kładki i przepusty. Przepisy nakazują stosować bariery na drogach samochodowych a projektanci przenoszą bezmyślnie ten obowiązek na DDR. Brak bariery na drodze samochodowej zagraża BRD pasażerów samochodu w przypadku zjechania samochodu po skarpie. Bariera ma za zadanie wprowadzić samochód z powrotem na drogę. Tymczasem upadek rowerzysty po skarpie jest mniej groźny niż kolizja rowerzysty z barierą. Inaczej jest w przypadku barier na kładkach i przepustach, gdzie wypadnięcie rowerzysty z obiektu miałoby poważniejsze konsekwencje od kolizji z barierą.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U.2022 poz.1518) na całym ciągu dróg gdzie wyznaczy się trasę rowerową VeloWieprz będzie musiało obowiązywać ograniczenie prędkości do 50 km/h.

Na większości proponowanej trasy występuje nawierzchnia asfaltowa w dość dobrym stanie co oznacza, że rowerzyści pokonają trasę bez dużego wysiłku. Na krótkich odcinkach istnieje nawierzchnia asfaltowa w złym stanie technicznym i tutaj trzeba się liczyć ze wzrostem wysiłku rowerzysty o 20%. Na krótkich odcinkach istnieje nawierzchnia tłuczniowa (szutrowa) co wymaga zwiększenia wysiłku rowerzysty o 50% i o nawierzchni z kostki betonowej na której rowerzyści muszą się liczyć z większym o 30-40% wysiłkiem.

- 
- Naw. asfaltowe – 100%
 - Nierówne nawierzchnie asfaltowe – 120%
 - Naw. z kostki nie fazowanej – 130%
 - Naw. z kostki fazowanej – 140%!
 - Tłuczeń klinowany – 150%
 - Tłuczeń nie klinowany – 200%
 - Bruk z kamienia polnego (kocie łby) – 220%

Przykład pozytywny-idealnie równa nawierzchnia



Wał Wieprza w Krasnymstawie

Zaraz za tym wałem trasa wchodzi na wąską ulicę po czym pod kątem prostym bez widoczności skręca w następną ulicę o pochyleniu powyżej 6%. Nie ma tam możliwości rozpędzenia roweru aby wyjechać rowerem do góry. To miejsce skazane jest na pchanie roweru.



Przebieg przez Krasnystaw prowadzi po istniejących drogach już uspokoionych w ramach Tempa 30.



Droga między Zawieprzycami a Czerniejowem



Przed Sernikami wyjazd z lasu

Na długości około 4 km występuje droga polna o nawierzchni gruntowej wykorzystywana przez pojazdy rolnicze wymagająca wbudowania twardej nawierzchni. Dr Koziół szacuje, że około 20 km VeloWieprza wymaga budowy drogi o nawierzchni asfaltowej.



Kanał Wieprz-Krzna obok Borowej



Kanał Wieprz-Krzna przed Sosnowicą

Nie ulega wątpliwości, że trasa rowerowa prowadzona na wałach Kanału Wieprz-Krzna o długości 140 km może być równie atrakcyjną jak WTR. Wg informacji Wód Polskich szerokość korony wału wynosi 3 m co pozwala na posadowienie nawierzchni asfaltowej o szerokości 2 -2,5 m. Ważnym elementem dla obsługi turystycznego ruchu rowerowego na tym kierunku jest linia kolejowa: Lublin-Lubartów-Parczew-Łuków-Międzyrzecz Podlaski.

Dziękuję za uwagę

Dr inż. Tadeusz Kopta

koptatadeusz@gmail.com

Tel. 12 411 74 91