



# **Koncepcja przebiegu tras rowerowych EuroVelo 2 i EuroVelo 9 na terenie województwa kujawsko-pomorskiego**

**Luty 2020 r.**

**ECO-CICLE**   
Interreg Europe



European Union  
European Regional  
Development Fund

## Zawartość

1. Przesłanki i cel opracowania dokumentu .....	4
2. Idea i standard tras EuroVelo .....	5
3. Trasy EuroVelo w Polsce .....	6
4. Trasy EuroVelo w województwie kujawsko-pomorskim .....	7
5. Założenia ogólne do wytyczenia tras EuroVelo .....	8
6. Materiały wyjściowe do opracowania koncepcji przebiegu .....	11
7. Etapy prac i ich konsultacja .....	12
8. Uwarunkowania regionalne przebiegu tras EuroVelo .....	18
8.1. Potencjał i atrakcyjność turystyczna woj. kujawsko-pomorskiego .....	18
8.2. Węzły komunikacji zbiorowej na obszarze województwa .....	22
8.3. Infrastruktura rowerowa w województwie kujawsko-pomorskim .....	24
8.4. Korytarze tras EuroVelo w województwie kujawsko-pomorskim .....	24
9. Audyt tras EuroVelo .....	25
10. Podsumowanie audytu .....	27
11. Rekomendacje przebiegu tras EuroVelo .....	38
11.1. Odcinki nie nadające się do poprowadzenia tras EuroVelo (po audycie) .....	38
11.2. Warianty przebiegu tras EuroVelo .....	41
- EuroVelo 2 i EuroVelo 9 (wspólny przebieg od granicy z Wielkopolską do Oćwieki) .....	43
- EuroVelo 2 (Oćwieka – Pakość) – jeden wariant przebiegu (rekomendowany) .....	43
- Łącznik tras EuroVelo 2 i EuroVelo 9 między Wenecją a Laskami Wielkimi .....	44
- EuroVelo 2 (Pakość – Toruń): wariant rekomendowany .....	44
- EuroVelo 2 (Pakość – Włocławek): wariant alternatywny .....	47
- EuroVelo 9 (Oćwieka – Łabiszyn): wariant rekomendowany .....	49
- EuroVelo 9 (Łabiszyn – Rynarzewo – Łochowo - Bydgoszcz): wariant rekomendowany .....	51
- EuroVelo 9 (Łochowo - Bydgoszcz): wariant alternatywny nr 1 .....	58
- EuroVelo 9 (Władysławowo – Trzciniec - Bydgoszcz): wariant alternatywny nr 2 .....	59
- EuroVelo 9 (Łabiszyn – Nowa Wieś Wlk. – Solec Kujawski): wariant alternatywny nr 3 .....	60
11.3. Odcinki inwestycyjne dla poszczególnych wariantów przebiegu tras .....	61
- Wspólny przebieg trasy EuroVelo 2 i EuroVelo 9 .....	62
- Łącznik tras EuroVelo 2 i EuroVelo 9 .....	62
- Trasa EuroVelo 2 (Oćwieka – Pakość – wariant rekomendowany) .....	62
- Trasa EuroVelo 2 (Pakość – Toruń, wariant rekomendowany) .....	63

- Trasa EuroVelo 2 (Pakość – Włocławek, wariant alternatywny) .....	65
- Trasa EuroVelo 9 (wspólny przebieg wszystkich wariantów od Oćwieki do Łabiszyna) .....	66
- Trasa EuroVelo 9 (Łabiszyn – Bydgoszcz: wariant rekomendowany) .....	68
- Trasa EuroVelo 9 (wariant alternatywny nr 1 przez Lisi Ogon) .....	77
- Trasa EuroVelo 9 (wariant alternatywny nr 2 przez Trzciniec) .....	77
- Trasa EuroVelo 9 (wariant alternatywny nr 3 przez Solec Kujawski) .....	78
- Trasa EuroVelo 9 (odcinek Bydgoszcz – Ostromecko) .....	79
11.4. Podsumowanie analizy wariantów .....	79
12. Zagospodarowanie i atrakcyjność turystyczna tras .....	80
12.1. Miejsca odpoczynku .....	80
12.2. Integracja tras z komunikacją publiczną .....	84
12.3. Odcinki tras, wymagające poprawy nawierzchni oraz niebezpieczne z uwagi na ruch samochodowy ....	87
12.4. „Wąskie gardła” zidentyfikowane na trasie .....	90
12.5. Atrakcje turystyczne i baza noclegowa na trasie .....	91
12.6. Odcinki tras, biegnące po i przy drogach krajowych .....	92
12.7. Odcinki tras, biegnące po drogach leśnych .....	93
12.8. Odcinki tras, biegnące wzdłuż rzek i kanałów .....	93
13. Oznakowanie .....	93
14. Zalecenia wdrożeniowe .....	94
15. Załączniki .....	97

## 1. Przesłanki i cel opracowania dokumentu

Koncepcja przebiegu tras EuroVelo 2 i EuroVelo 9 w województwie kujawsko-pomorskim realizowana jest 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.

Celem projektu jest poprawa efektywności polityki rozwoju w zakresie wydatkowania i przeznaczenia funduszy strukturalnych UE i innych środków w sferze infrastruktury oraz wsparcie dostawców usług turystyki rowerowej. Jednym z partnerów projektu jest ECF Europejska Federacja Cyklistów - lider sieci szlaków EuroVelo oraz właściciel znaku towarowego EuroVelo.

Opracowanie koncepcji tras EuroVelo 2 i EuroVelo 9 w województwie kujawsko-pomorskim jest jednym z zadań, realizowanych w ramach projektu przez Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Jego wykonanie pozwoli określić możliwości budowy i oznakowania tras EuroVelo w regionie w przyszłości.

Podstawa formalna opracowania to umowa, zawarta pomiędzy Województwem Kujawsko-Pomorskim a wykonawcą, firmą Vision Management & Consulting sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku.

Opracowany dokument posłuży jako element diagnozy dla potrzeb opracowania planu działania związanego z rozwojem turystyki rowerowej na terenie województwa kujawsko-pomorskiego.

**Celem opracowania jest dostarczenie Urzędowi Marszałkowskiemu informacji pozwalających na ustalenie optymalnego przebiegu tras EuroVelo w województwie kujawsko-pomorskim oraz ujęcie przedsięwzięcia w strategicznych planach województwa.**

Dalszymi etapami prac na bazie opracowania będzie sporządzenie projektów technicznych, projektów stałej organizacji ruchu oraz kosztorysów potencjalnych inwestycji oraz przygotowanie projektów ich budowy.

W zakres opracowania zgodnie z umową wchodzi:

- przebieg wariantów trasy w województwie, naniesiony na mapę 1:50 000,
- analiza wariantów trasy pod względem zasadności ich realizacji,
- opis przebiegu tras w województwie w podziale odcinki wg gmin,
- informacje o odnośności własności terenu dotyczącą poszczególnych odcinków,
- identyfikację poszczególnych odcinków trasy w odniesieniu do zgodności ze standardami jakościowymi tras krajowych, EuroVelo oraz GDDKiA,
- identyfikacja najważniejszych atrakcji turystycznych w przebiegu tras i w ich pobliżu.

Informacje dotyczące lokalizacji infrastruktury drogowej dla rowerów (istniejącej i planowanej) oraz o utwardzonych drogach na terenie Lasów Państwowych zostały przygotowane przez Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego we współpracy z Kujawsko-Pomorskim Biurem Planowania Przestrzennego i Regionalnego.

Przeprowadzono także szerokie konsultacje przebiegu z samorządami lokalnymi oraz organizacjami rowerowymi.

Ustalono zostały miejsca połączeń z sąsiednimi województwami.





## 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.

16 tras EuroVelo obecnie liczy ok. 45 tysięcy kilometrów, a docelowo zakłada się, że będzie liczyła 70 000 kilometrów. Szlaki te wyróżnia możliwość oznakowania emblematem EuroVelo, który nawiązuje swoim wyglądem do flagi Unii Europejskiej i stanowi symbol najwyższej jakości w turystyce rowerowej.

Zasady wytyczania tras EuroVelo, jak też ich oczekiwany standard określony jest w publikacji ECF: *"EuroVelo. Guidance on the route development process"*, Bruksela.

Wymogi techniczne wobec tras EuroVelo określa dokument opublikowany przez ECF: *"Europejski Standard Certyfikacji dla europejskiej sieci szlaków rowerowych"*. W roku 2018 wytyczne te zostały przetłumaczone na język polski.

Standard EuroVelo definiuje trzy poziomy jakości trasy, określane poprzez spełnianie kryteriów na trzech poziomach:

- **Kryteria zasadnicze.** Jeżeli kryteria te są spełnione na całej długości trasy, to trasa ta nadaje się dla doświadczonych (regularnych) rowerzystów (i spełnia minimalne wymagania jakościowe dla tras EuroVelo).
- **Kryteria ważne.** Jeżeli są spełnione co najmniej na 70% długości trasy, to trasa nadaje się dla doświadczonych (regularnych) i mniej doświadczonych (okazjonalnych) rowerzystów.
- **Kryteria dodatkowe,** które nie są obowiązkowe, ale podnoszą ogólną jakość i atrakcyjność trasy. Jeżeli są one spełnione, trasa spełni oczekiwania wszystkich rowerzystów, również osób niedoświadczonych, rodzin z dziećmi, osób starszych i posiadających ograniczone możliwości fizyczne itp.

Kryteria te obejmują trzy obszary, których łączna ocena ważona określa jakość trasy: infrastrukturę techniczną trasy, usługi dedykowane turystom rowerowym, dostępne na trasie oraz marketing i promocje trasy. Najważniejsze są kryteria infrastrukturalne, które stanowią 70% wagi całej oceny.

Każde z w/w kryteriów posiada skwantyfikowane parametry brzegowe. Kryteria te są przedmiotem oceny w czasie inspekcji (audytu) trasy, który wykonują odpowiednio przeszkoleni audytorzy, posiadający uprawnienia, nadane przez ECF. Na podstawie audytu możliwa jest ocena standardu trasy, podzielonej na odcinki o długości 1 kilometra, podzielone na sekcje dzienne (40-60 km). Przeprowadzenia audytu pozwala nadać każdej z dziennych sekcji jedną z czterech ocen - spełnianie kryterium EuroVelo na jednym z trzech poziomów jakości (zasadniczym, ważnym lub dodatkowym), lub też ocenę trasy jako nie spełniającą standardów EuroVelo.

Przeprowadzenie inspekcji (audytu) pozwala również docelowo na dokonanie dobrowolnej (i odpłatnej) certyfikacji trasy. Potwierdza ona, że spełnia ona kryteria EuroVelo w całości lub na danym odcinku. Obecnie tylko jedna trasa EuroVelo (nr 15) w Europie jest certyfikowana.

*Uwaga: audyt tras wg metody ECF dotyczy już funkcjonujących tras, może stanowić pomoc przy ich wytyczaniu, lecz nie jest metodologią założoną przy opracowywaniu niniejszej koncepcji. Metodologia ta stanowiła natomiast wytyczną, w oparciu o którą prowadzony był zarówno audyt możliwych wariantów przebiegu tras EuroVelo w województwie jak i opracowano rekomendacje.*

Rozwój sieci tras krajowych, ich utrzymanie oraz poprawa jakości stanowi podstawowe wyzwanie dla regionalnej polityki rowerowej, a w szczególności dla samorządu wojewódzkiego. Niestety brak w tym zakresie wsparcia ze strony administracji centralnej. W Polsce nie funkcjonuje jednocześnie organizacja, posiadająca status NECC (Koordynatora Krajowego Tras EuroVelo). Sprawia to, że wszelkie działania w tym zakresie muszą być realizowane bezpośrednio przy współpracy z ECF w Brukseli, co jest możliwe w ramach np. projektu Eco-Cicle.

Pewnym wsparciem jest funkcjonujący przy Konwencie Marszałków Województw RP Zespół ds. mobilności rowerowej, który opracował mapę korytarzy tras EuroVelo w Polsce oraz potwierdził zasady ich oznaczania i wytyczania.

### 3. Trasy EuroVelo w Polsce

**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 też Szlakiem Bursztynowym
- **EuroVelo 10** (Baltic Sea Cycle Route), zwany też 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. 1. Trasy EuroVelo w Polsce. Źródło: opracowanie własne*

Trasy EuroVelo w Polsce oznakowane jako szlaki międzynarodowe (ponadlokalne) są znakami rowerowymi z grupy R-4 (pomarańczowymi). Stosuje się przy tym znaczek EuroVelo z numerem szlaku.

Oznakowanie szlaku wymaga uzgodnienia z ECF. Trzy polskie regiony nawiązały współpracę z ECF zgodę na oznakowanie szlaków EuroVelo na swoim terenie. Jest to województwo małopolskie, pomorskie i zachodniopomorskie.

W każdym przypadku obok oznakowania tras, zostały przeprowadzone poważne inwestycje dla poprawy jakości infrastruktury tras (nowe drogi rowerowe, miejsca odpoczynku, poprawa nawierzchni i bezpieczeństwa użytkowników).

**Do roku 2022 w Polsce oznakowane będą następujące szlaki EuroVelo:**

- **EuroVelo 10 i EuroVelo 13** (wspólny przebieg obu tras) od granicy niemieckiej do granicy województwa pomorskiego i warmińsko-pomorskiego w pobliżu Elbląga (pomorskie i zachodnio-pomorskie).
- **EuroVelo 9** (wspólnie z Wiślaną Trasą Rowerową): od Gdańska (początek trasy), dwoma brzegami rzeki Wisły, do granicy województwa pomorskiego i kujawsko-pomorskiego w okolicach Nowego i Grudziądza (województwo pomorskie). Trasa ta kończy się na granicy z województwem kujawsko-pomorskim.
- **EuroVelo 4** w województwie małopolskim, pomiędzy granicą województwa śląskiego w okolicach Oświęcimia a granicą województwa podkarpackiego pomiędzy Tarnowem a Dębicą. Trasa ta powstaje w ramach programu Velo Małopolska i będzie w części wschodniej (aż za Kraków) ,wspólnie z Wiślaną Trasą Rowerową (jednym brzegiem Wisły).
- **EuroVelo 11** w województwie małopolskim od granicy ze Słowacją do granicy z województwem świętokrzyskim. Od granicy trasa będzie wzdłuż Popradu, a następnie Dunajca do okolic Tarnowa, następnie zakręca do Krakowa, będąc wspólnie z EV4 i Wiślaną Trasą Rowerową do Krakowa, dalej wspólnie z WTR do granicy z woj. świętokrzyskim. Przewidywane jest jej przedłużenie w województwie świętokrzyskim do Wiślicy, gdyż powstaje tam trasa rowerowa po dawnej wąskotorówce.



Rys. 2. Oznakowanie tras EuroVelo w woj. pomorskim (znaki R-4)  
Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego

## 4. Trasy EuroVelo w województwie kujawsko-pomorskim

W województwie kujawsko-pomorskim trasy EuroVelo nie są oznaczone ani wytyczone w terenie<sup>1</sup>.

**Wyznaczono jedynie ramowe korytarze jego przebiegu:**

- **EuroVelo 2:** (Gniezno) - Inowrocław - Włocławek – (Płock)
- **EuroVelo 9:** (Gniew/Kwidzyn) - Nowe/Grudziądz - Bydgoszcz - Inowrocław – (Gniezno)

**EuroVelo 2** (Capital Route) tj. Szlak Stolic liczy ok. 5500 km. Prowadzi z zachodniego wybrzeża Irlandii przez Dublin, Walię i Anglię (w tym Londyn), a następnie przez Holandię, Niemcy, Polskę i Białoruś do Moskwy w Rosji. W Polsce jego korytarz wytyczono od granicy niemieckiej w pobliżu Warty, przez województwo lubuskie do Poznania w Wielkopolsce. Następnie prowadzić ma na wschód przez Gniezno do województwa kujawsko-pomorskiego, przez Inowrocław i Włocławek, a następnie wzdłuż Wisły do województwa mazowieckiego przez Płock do Warszawy. Stamtąd trasa prowadzić ma wzdłuż Bugu do granicy Polski z Białorusią w okolicy Siemiatycz i dalej wzdłuż wschodniej granicy razem ze szlakiem Green Velo do Puszczy Białowieskiej.

**EuroVelo 9** (Baltic - Adriatic), zwany jest też Szlakiem Bursztynowym. To jeden z krótszych szlaków sieci EuroVelo. Liczy 1900 km i prowadzi z Gdańska nad Bałtykiem do miasta Pula na półwyspie Istria w Chorwacji, nad Morze Adriatyckie. W Polsce wytyczony został i oznakowany w województwie pomorskim, z Gdańska na południe, do granicy województwa kujawsko-pomorskiego, wspólnie z Wiślaną Trasą Rowerową. Dalszy przebieg zakłada jego poprowadzenie przez Bydgoszcz i Inowrocław do Gniezna, a stamtąd do Poznania w Wielkopolsce. Następnie prowadzić ma na Dolny Śląsk do Wrocławia, a następnie wzdłuż Odry przez Opole do czeskiej Ostrawy. Następnie przez Czechy, Austrię, Słowenię prowadzić ma do Triestu i kończyć się w mieście Pula.

<sup>1</sup> Dodatkowo numer 5 nosi Wiśłana Trasa Rowerowa, która jest wytyczona i oznakowana w terenie.



Rys. 3. Korytarze tras EuroVelo w województwie kujawsko-pomorskim  
Źródło: Stanowisko nr 7 Konwentu Marszałków Województw RP z czerwca 2019 r.

## 5. 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:

1. SPÓJNOŚĆ
2. BEZPOŚREDNIOŚĆ
3. BEZPIECZEŃSTWO
4. WYGODA / KOMFORT
5. ATRAKCYJNOŚĆ



Jakość infrastruktury rowerowej, rozumiana jako spełnienie tych pięciu wymogów jej użytkowników, musi być jednocześnie zachowana na trzech poziomach:

- **poziomu całej sieci tras rowerowych** (jakość określana jako zapewnienie bezpiecznych i bezpośrednich podróży rowerowych na danym obszarze, zgodnie ze sporządzoną dla niego matrycą źródeł i celów podróży),
- **pojedynczej trasy** (jakość określana jest w zależności od jej przeznaczenia, typu i rangi trasy oraz oczekiwanego natężenia ruchu rowerowego),
- **poszczególnych elementów infrastruktury trasy** (jakość elementów trasy - np. skrzyżowań, węzłów itp., na których użytkownik podróżując w ramach sieci wykonuje konkretne manewry, jedzie lub zatrzymuje się).

Użytkownicy oczekują, że dana trasa spełniać powinna ich oczekiwania i potrzeby w każdym z tych wymogów. Nie spełnienie choć jednego z nich skutkuje znaczącym spadkiem podróży rowerowych, a tym samym efektywności obsługi komunikacyjnej obszaru, a dla tras turystyczno-rekreacyjnych - znacznym zmniejszeniem ich atrakcyjności.

Przyjmuje się przy tym, że jeśli choć jeden z wymogów CROW nie jest spełniony, to dana trasa (lub jej fragment, nie spełniający standardów) powinna zostać przebudowana lub poprowadzona w inny sposób.

Optymalizacja względem wszystkich kryteriów jest niemożliwa, dlatego należy rozważyć wszystkie możliwe warianty względem kryterium CROW oraz pozostałych aspektów wytyczania trasy.

Nakłada to wobec trasy, szczególnie długodystansowej, szczególne wymogi (opracowanie własne):

*Tabela 1. Kryteria CROW względem tras EuroVelo.*

Kryterium CROW	Wymogi wobec trasy rowerowej EuroVelo
<b>Spójność</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ujęcie kluczowych atrakcji turystycznych regionu na trasie (np. Toruń, Bydgoszcz, Biskupin)</li> <li>• powiązanie trasy z regionalnym systemem transportowym (głównymi węzłami kolejowymi)</li> <li>• powiązanie trasy z pozostałymi, głównymi trasami rowerowymi (Wiśłana Trasa Rowerowa)</li> <li>• czytelność oraz jednolitość oznakowania i intuicyjny przebieg na całej długości jednolitość poprowadzenia (względem nawierzchni, organizacji ruchu – jak najmniej zmian)</li> <li>• zachowanie ciągłości w przypadku łączenia się tras pozamiejskich w ruch miejski (szczególnie w dużych miastach, gdzie EV powinna biec głównymi trasami miejskimi)</li> </ul>
<b>Bezpośredniość</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• wysoka prędkość projektowa (rekomendowana 30 km/h)</li> <li>• współczynnik wydłużenia trasy nie powinien przekraczać 1,3, tj. długość trasy nie powinna być większa o 30% między początkiem i końcem odcinka. Uwaga: nie dotyczy to odcinków tras prowadzonych wzdłuż rzek, jezior itp. naturalnych korytarzy widokowych i komunikacyjnych</li> </ul>
<b>Bezpieczeństwo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zapewnienie wysokiego bezpieczeństwa użytkowników (brak niebezpiecznych skrzyżowań, odcinków z dużym natężeniem i prędkością ruchu samochodowego, punktów kolizyjnych)</li> <li>• dążenie do prowadzenia jak największej długości trasy po drogach wolnych od ruchu samochodowego lub z minimalnym ruchem pojazdów, optymalnie wydzielone drogi rowerowe i ciągi pieszo-rowerowe (typu Greenways)</li> <li>• spełnienie przez infrastrukturę trasy wymogów bezpieczeństwa dla zakładanej prędkości projektowej 30 km/h (łagodne profile łuków, odpowiednia separacja od ruchu innych pojazdów i pieszych, dobrej jakości nawierzchnie itp.)</li> <li>• zapewnienie bezpieczeństwa poprzez odpowiednie utrzymanie trasy (remonty, sprzętanie itp.)</li> </ul>
<b>Wygoda / komfort</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• wysoka prędkość projektowa (rekomendowane 30 km/h)</li> <li>• dobrej jakości nawierzchnie (optymalnie bitumiczne lub betonowe)</li> <li>• separacja od ruchu pojazdów i pieszych (rekomendowane wydzielone drogi rowerowe)</li> <li>• brak niepotrzebnych punktów zatrzymań, minimalizacja skrzyżowań ze światłami itp.</li> <li>• ograniczanie podjazdów i minimalizacja ich uciążliwości (zalecany limit 5% nachylenia oraz łącznie do 1000 m nachylenia na odcinku dziennym (ok. 50 km), dla większych podjazdów odpowiednie ich profilowanie w celu złagodzenia uciążliwości</li> <li>• zapewnienie odpowiedniej liczby miejsc parkingowych i miejsc odpoczynku na trasie oraz bazy turystycznej (noclegi, gastronomia)</li> </ul>
<b>Atrakcyjność</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• przebieg przez atrakcyjną widokowo i urozmaiconą krajobrazowo okolicę, najlepiej wzdłuż rzek i kanałów oraz jezior, tereny faliste lub pagórkowate</li> <li>• prowadzenie trasy przez główne atrakcje turystyczne (muzea, zabytki, skanseny itp.), interesujące miejscowości oraz obszary zachęcające do wypoczynku i rekreacji (las, jeziora)</li> <li>• unikanie odcinków monotonna krajobrazu, terenów przemysłowych, zurbanizowanych, usługowych oraz hałaśliwych dróg, a także ścisłych centrów miast z dużym ruchem pieszych</li> <li>• unikanie ruchliwych dróg i skrzyżowań o dużym natężeniu ruchu pojazdów oraz pieszych</li> <li>• wysokiej jakości infrastruktura rekreacyjna i zaplecze turystyczne w otoczeniu trasy</li> </ul>



**Dla tras turystycznych i rekreacyjnych dopuszcza się pewne uzasadnione odstępstwa od standardów (szczególnie w kwestii priorytetu atrakcyjności na rzecz bezpośredniości), w związku z uwarunkowaniami terenowymi ich przebiegu i walorami turystycznymi obszaru, przez które przebiegają.**

Nie może to prowadzić jednak do wytyczania tras prowadzonych, jak określa się to w literaturze, wg filozofii "szalonego przewodnika".

Dodatkowo, istotnym kryterium wyboru przebiegu będzie także stopień, w jakim odcinek danej trasy międzynarodowej spełnia potrzeby i oczekiwania społeczności lokalnej (mieszkańców i turystów w danym województwie, gminie, powiecie). Z tego powodu wytyczanie trasy międzynarodowej stanowić będzie zawsze konsensus, tworzący wiele dylematów i problemów.

**Przy weryfikacji jakości i standardu tras EuroVelo pod uwagę bierze się następujące kryteria, których parametry są określone w wytycznych ECF:**

Kryteria infrastrukturalne:

- natężenie ruchu pojazdów na drogach, którymi prowadzi trasa,
- prędkość pojazdów na drogach, którymi prowadzi trasa,
- występowanie przeszkód (wąskich gardeł) i możliwość ich pokonania przez rowerzystów,
- występowanie niebezpiecznych skrzyżowań,
- nawierzchnia trasy,
- nachylenie trasy,
- atrakcyjność trasy i otoczenia,
- oznakowanie trasy,
- powiązanie trasy z transportem publicznym.

Pozostałe kryteria:

- dostęp do usług, dedykowanych rowerzystom: noclegi, gastronomia, miejsca odpoczynku, usługi rowerowe, oferty turystyki zorganizowanej (pakiety turystyczne),
- marketing trasy: zapewnienie informacji o trasie w Internecie, materiałów drukowanych (map, przewodników) oraz informacji na trasie (mapy, tablice).

Analiza stopnia, w jakim cały przebieg oraz poszczególne odcinki / warianty trasy spełniają w/w kryteria CROW, jak też trzy kryteria jakości szlaków EuroVelo pozwala od razu zidentyfikować miejsca problemowe.

Określa to także obszary interwencji – wymagające rozwiązania problemów z nawierzchnią, przejezdnością, bezpieczeństwem trasy, bez których nie jest możliwe uzyskanie przez trasę statusu EuroVelo.

Ponieważ nie wszystkie takie interwencje są wykonalne z przyczyn finansowych, formalnych lub organizacyjnych, zalecane jest wariantowe przeprowadzenie trasy oraz poszukiwanie w takich sytuacjach rozsądnych alternatyw.

**Przy wytyczaniu tras EuroVelo w szczególności unikać należy:**

- przebiegu po / obok ruchliwych dróg, z uwagi na bezpieczeństwo rowerzystów oraz uciążliwy hałas,
- przebiegu przez tereny przemysłowe, zdegradowane,
- przebiegu przez obszary monotonne i mało atrakcyjne widokowo,
- prowadzenia trasy po drogach gruntowych, szczególnie polnych i leśnych, z uwagi na ograniczoną przejezdność i problemy z utrzymaniem ich w dobrej jakości (dopuszczalne są jedynie ścieżki w parkach).

**Pierwszym etapem prac nad rozwojem trasy EuroVelo jest wstępny raport (koncepcja przebiegu).**

Zakłada się zgodnie z wytycznymi ECF, że zawierać powinien on:

- ramowe określenie przebiegu trasy (korytarze, punkty węzłowe),
- identyfikację walorów oraz atrakcji turystycznych obszaru, na którym planowane jest poprowadzenie trasy, jak też odcinków problematycznych,
- identyfikację istniejących i planowanych tras rowerowych, ich hierarchizację oraz weryfikację jakości,
- j.w. w sferze usług dedykowanych turystom,
- analizę uwarunkowań ogólnych rozwoju (organizacyjnych, marketingowych, finansowych).

Na podstawie raportu wstępnego następuje wytyczenie trasy i podjęcie dalszych działań na rzecz rozwoju.

### **Zmiany przebiegu tras EuroVelo**

Wyznaczone przez ECF ramowe korytarze tras EuroVelo, o ile szlaki nie są oznakowane oraz uzgodnione w inny sposób, pozwalają na pewną dowolność w wytyczaniu przebiegów szczegółowych.

Należy jednak zachować ogólny przebieg oraz punkty styku z sąsiednimi regionami (chyba, że uzgodniona zostanie zmiana takiego punktu). Większe zmiany przebiegu wymagają natomiast zgody ECF.

Duże znaczenie ma przy tym Zespół ds. Mobilności Rowerowej przy Konwencji Marszałków Województw RP, który – z braku innych struktur – stanowi niejako „skrzynkę kontaktową” pomiędzy ECF a poszczególnymi województwami. Jego opinia jest istotna przy rekomendowaniu przebiegu tras w Polsce oraz ich uzgodnieniu z ECF.

## **6. Materiały wyjściowe do opracowania koncepcji przebiegu**

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

### **1) Wytyczne CROW oraz ECF dla wyznaczania długodystansowych tras rowerowych:**

- EuroVelo, Guidance on the route development process, ECF, Bruksela 2011.
- EuroVelo, European Certification Standard - Handbook for route inspectors, ECF, Bruksela 2013.
- Europejski Standard Certyfikacji dla europejskiej sieci szlaków rowerowych EuroVelo, tłumaczenie publikacji ECF wykonane na zlecenie woj. śląskiego, 2018 r.
- Postaw na rower - podręcznik projektowania przyjaznej dla rowerów infrastruktury. C.R.O.W. - Polski Klub Ekologiczny Zarząd Główny (Miasta dla Rowerów), Kraków 1999 r.

### **2) Materiały źródłowe, przekazane Wykonawcy przez Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz Kujawsko-Pomorskim Biurem Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku, dotyczące potencjału turystycznego regionu oraz infrastruktury rowerowej w regionie:**

- Inwentaryzacja infrastruktury rowerowej w województwie kujawsko-pomorskim, prowadzona przez Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku,
- Zestawienie węzłów przesiadkowych w regionie zgodnie z „Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa kujawsko-pomorskiego”,
- Strategia i koncepcja Szlaku Piastowskiego,
- Aktualny i robocza wersja aktualizacji Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko-Pomorskiego,
- Zestawienie przebiegów nieczynnych i rozebranych linii kolejowych w województwie kujawsko-pomorskim,
- Badania i analizy marketingowe, dotyczące regionu Kujaw oraz całego województwa,
- Audyt i propozycje zmian przebiegu Wiślanej Trasy Rowerowej, wykonane w roku 2019 r.
- Materiały pomocnicze - plany i strategie regionalne.

### **3) Informacje pozyskane w ramach konsultacji wariantów przebiegu tras w województwie z przedstawicielami samorządów lokalnych oraz organizacji rowerowych, uzyskane na i po spotkaniach:**

- 12 listopada 2019 r. (spotkanie z ekspertami i przedstawicielami samorządu regionu)
- 10 grudnia 2019 r. (spotkanie z przedstawicielami samorządów lokalnych)
- 15 stycznia 2020 r. (spotkanie z ekspertami i przedstawicielami samorządu regionu)

### **4) Materiały własne wykonawcy, pozyskane w ramach analizy desk research oraz prac w terenie.**

## 7. Etapy prac i ich konsultacja

### **Zadanie przeprowadzono w następujących etapach:**

- (1) Opracowanie wstępnej, wariantowej koncepcji przebiegu: październik-listopad 2019 r.
- (2) Przeprowadzenie wstępnych konsultacji koncepcji z udziałem ekspertów rowerowych z regionu, przedstawicieli samorządu województwa i współpracujących z nim jednostek organizacyjnych, jak też Kujawsko-Pomorskiej Organizacji Turystycznej: 12 listopada 2019 r.
- (3) Naniesienie zmian i uzupełnień we wstępnej, wariantowej koncepcji przebiegu: listopad 2019
- (4) Przeprowadzenie konsultacji z samorządami lokalnymi: 10 grudnia 2019 r.
- (5) Zebranie danych o infrastrukturze rowerowej, atrakcjach itp.: grudzień 2019 r.
- (6) Zebranie informacji z regionu: grudzień 2019 r.
- (7) Wykonanie wizji lokalnej, pozwalającej na określenie możliwości wykonania poszczególnych wariantów trasy: 21 grudnia 2019 r. – 12 stycznia 2020 r.
- (8) Opracowanie roboczej wersji koncepcji przebiegu tras: styczeń 2020 r.
- (9) Konsultacja roboczej koncepcji przebiegu tras z udziałem ekspertów rowerowych z regionu, przedstawicieli samorządu województwa i współpracujących z nim jednostek organizacyjnych: 15 stycznia 2020 r.
- (10) Opracowanie ostatecznej wersji koncepcji: do końca stycznia 2019 r.

### **Konsultacje koncepcji przeprowadzono w formie cyklu spotkań:**

- Dwóch spotkań z udziałem nadzorujących zadanie ekspertów rowerowych z regionu oraz przedstawicieli samorządu województwa oraz jednostek powiązanych, które przeprowadzono w Toruniu 12 listopada 2019 r. oraz 15 stycznia 2020 r.
- Jednego spotkania konsultacyjnego z przedstawicielami samorządów lokalnych, które przeprowadzono w Toruniu w dniu 10 grudnia 2019 r.

Ponadto w grudniu i styczniu odbyły się dodatkowe spotkania robocze, 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 Bydgoszczy (w ramach zespołu rowerowego przy Prezydencie Miasta Bydgoszczy), a także w Żninie (z inicjatywy miasta i powiatu) oraz w Toruniu.

Przedstawiciele jednostek Marszałka, samorządów lokalnych oraz organizacji rowerowych przedstawili szereg uwag i propozycji, które zostały ujęte w ramach audytu możliwych przebiegów tras EuroVelo w województwie. Znacząco zwiększyło to liczbę możliwych wariantów przebiegu tras w regionie do blisko 1000 kilometrów.

### **Konsultacje wstępne przebiegu trasy (12 listopada 2019 r.)**

W listopadzie 2019 r. przeprowadzono konsultacje wewnętrzne z udziałem ekspertów rowerowych z regionu, przedstawicieli samorządu województwa i współpracujących z nim jednostek organizacyjnych, jak też Kujawsko-Pomorskiej Organizacji Turystycznej. Uczestniczył w nim również przedstawiciel województwa wielkopolskiego. Na konsultacjach omówiono ogólne kierunki i możliwości wytyczenia tras EuroVelo w województwie, wypracowując główne warianty poprowadzenia tras. Przedstawiciele Urzędu Marszałkowskiego przedstawili propozycję przebiegu obu tras, która zakłada maksymalne wykorzystanie istniejącej i planowanej infrastruktury rowerowej. Stanowiła ona podstawę dalszej dyskusji.

Potwierdzono na spotkaniu założenie wspólnego przebiegu trasy EuroVelo 9 i Wiślanej Trasy Rowerowej z Bydgoszczy w kierunku północnym na Grudziądz / Tczew oraz wspólnego przebiegu trasy EuroVelo 2 i Wiślanej Trasy Rowerowej z okolic Torunia / Włocławka na Płock/Warszawę w kierunku wschodnim.

Przebieg ten prezentują mapy Wiślanej Trasy Rowerowej, zawierające proponowane poprawki i korekty przebiegu, opracowane w ramach audytu WTR w roku 2019.



Wstępnie uczestnicy spotkania przedyskutowali i potwierdzili rekomendację dla następujących korytarzy tras:

- Trasa EV9 prowadzić powinna od północnej granicy do Bydgoszczy wspólnie z Wiślaną Trasą Rowerową (po korektach przebiegu WTR, zaproponowanych w ramach audytu trasy w roku 2019).
- Trasa EV9 prowadzić powinna z Bydgoszczy na południe. Zidentyfikowano co najmniej 3 opcje wyjazdu z Bydgoszczy na południe, dodatkowo do zastanowienia (prawdopodobnie trudna do wykonania) opcja nr 4 - bardziej na zachód, w kierunku doliny Noteci.
- Trasa EV9 docelowo powinna zmierzać w kierunku Biskupina. Jest to bardzo ważna atrakcja turystyczna województwa (pamiętać należy, że jest to "szlak bursztynowy" a na tym szlaku istotne są obiekty "starożytne", do których teoretycznie można zaliczyć Biskupin (podobnie - Pruszcz Gdański, Faktoria); dodatkowo - atut - atrakcyjna okolica (jeziora, inne atrakcje turystyczne – Wenecja, Żnin).
- Trasa EV9 prowadzić powinna z Biskupina wprost na południe, w kierunku Gniezna, lub w kierunku zachodniej granicy województwa (na Janowiec Wielkopolski) lub bardziej na południe, w celu uzyskania połączenia do Mogilna/Trzemeszna.
- Trasa EV2 prowadzić powinna od Płocka/Warszawy do Włocławka - wspólnie z Wiślaną Trasą Rowerową. Z Włocławka rozważano dwie opcje: prosto na zachód, przez Płowce, do Kruszwicy (częściowo wykorzystując istniejące drogi rowerowe), lub wzdłuż WTR na północ do Ciechocinka, a następnie na Inowrocław i Kruszwicę.
- Trasa EV9 prowadzić powinna dalej na zachód z Kruszwicy wariantem proponowanym przez Urząd Marszałkowski (przebieg północny) do Żnina, łącząc się z EV9, albo bardziej na południe do Szlaku Piastowskiego przez Strzelno i Mogilno i dalej na Trzemeszno, co wymaga dalszych analiz

**Podsumowując, przebieg obu tras wymaga dalszych analiz i weryfikacji terenowej.**

Opracowano korytarze wariantowe, które zostaną ocenione pod względem kryteriów CROW (w tym atrakcyjności) oraz możliwości realizacji (wykonalności organizacyjnej, formalnej i finansowej).

**Ponadto uczestnicy spotkania potwierdzili następujące tezy:**

- dla zwiększenia atrakcyjności obu tras, należy spróbować połączyć odpowiednio EV2 ze Szlakiem Piastowskim (pomiędzy Poznaniem a Włocławkiem może to być jednocześnie krajowy szlak rowerowy).
- trasę EV9 należy połączyć z trasą prowadzącą przez atrakcyjne turystycznie miejsca na Pałukach i ew. uatrakcyjnić wylot z Bydgoszczy (np. wzdłuż Kanału Noteckiego).
- kluczowe jest łączenie istniejącej infrastruktury, dla minimalizacji nakładów i zwiększania efektywności inwestycji, uwzględniając przy tym różnice między trasami turystycznymi a komunikacyjnymi.
- Przeanalizować włączenie dawnych linii kolejowych (w tych wąskotorowych) tam, gdzie atrakcyjność otoczenia jest niższa (takie wydzielone trasy rowerowe typu Greenways same w sobie są atrakcją turystyczną, choć nie pełnią roli komunikacyjnej i muszą być finansowane ze środków na rozwój potencjału endogenicznego), o ile będą pasować do ogólnej koncepcji przebiegu.
- można myśleć o kreowaniu pętli (np. "Trójkąta Pałuckiego" - Gniezno - Żnin/Biskupin - Trzemeszno).
- dopuszcza się korekty korytarzy tras wskazanych stanowiskiem Konwentu Marszałków i wstępnych planach ECF, o ile taka zmiana będzie uzasadniona i wykonalna

**Efektem spotkania jest także ustalenie następujących założeń:**

- punkty styku z sąsiednimi regionami:
  - **pomorskie:** aktualny przebieg Wiślanej Trasy Rowerowej na granicy województw, po obu stronach rzeki Wisły, na północ od Nowego i Grudziądza (kontynuacja szlaku EV9 z pomorskiego)
  - **mazowieckie:** aktualny przebieg Wiślanej Trasy Rowerowej pomiędzy Włocławkiem a Płockiem - do dalszych analiz, czy powinna ona przebiegać po jednej, czy dwóch stronach Wisły.
  - **wielkopolskie:** ustalenie punktu styku wymaga dalszych analiz i konsultacji. Zidentyfikowano kilka możliwości styku (na Janowiec Wielkopolski, Gniezno i Trzemeszno).

- **"kotwice turystyczne"** - elementy istniejącego i planowanego zagospodarowania turystycznego, walorów i atrakcji turystycznych, które będą uwzględnione przy wytyczaniu tras EV2 i EV9 to:
  - Wiśłana Trasa Rowerowa (ze zmianami w oparciu o audyt i rekomendacje z 2019 r.)
  - Szlak Piastowski (w województwie kujawsko-pomorskim i wielkopolskim)
  - Droga Wodna E-70: Brda, Kanał Bydgoski i dolina Noteci (Szlak Noteci)
  - dziedzictwo kulturowe związane z Drogą św. Jakuba, Szlakiem Bursztynowym oraz misyjną podróżą Świętego Wojciecha
  - wykorzystanie dawnych linii kolejowych (rozebranych i zlikwidowanych)
  - o ile to możliwe, poprowadzenie tras przez miejscowości, posiadające status uzdrowisk (Inowrocław, Ciechocinek, Wieniec Zdrój)
  - istniejąca i planowana infrastruktura dróg rowerowych, w tym przy drogach wojewódzkich
  - parki krajobrazowe i obszary atrakcyjnego krajobrazu (np. Nadgoplański Park Tysiąclecia)
  - Biskupin oraz Żnin - ważne ośrodki turystyczne
  - Toruń – do dalszych analiz, gdyż ten ośrodek turystyczny jest pominięty w sieci EuroVelo
- **obszary o negatywnym odbiorze turystycznym, których należy unikać:**
  - okolice zakładów produkcji sody w Mątwach, Janikowach, okolicach Barcina i Pakości
  - strefa przemysłowo-usługowa w zachodniej części Bydgoszczy i we Włocławku
  - tereny monotonnego krajobrazu
  - tereny leśne o drogach niskiej jakości
  - obecne i planowane drogi szybkiego ruchu

#### **Konsultacje propozycji przebiegu tras (10 grudnia 2019 r.)**

W grudniu 2019 r. Urząd Marszałkowski zorganizował w Toruniu spotkanie konsultacyjne dla przedstawicieli samorządów lokalnych całego obszaru, z którymi dyskutowano możliwości wytyczenia i wybudowania tras EuroVelo w województwie.

Uczestniczyło w nim blisko 40 osób, reprezentujących większość samorządów lokalnych, na których terenie planuje się przebieg tras. Uczestnicy zgłosili wiele uwag i poprawek, które pozwoliły dodatkowo zmodyfikować rekomendacje eksperckie i propozycje wykonawcy w zakresie określenia możliwych przebiegów tras.

#### **Agenda spotkania była następująca:**

1. Wprowadzenie: działania Dep. Sportu i Turystyki i Dep. Planowania Strategicznego i Rozwoju Gospodarczego.
2. Zasoby i potencjał rozwojowy województwa na obszarze planowanych tras EuroVelo (Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku).
3. Koncepcja przebiegu EuroVelo nr 2 i 9 w województwie kujawsko-pomorskim (VISION MANAGEMENT & CONSULTING" Sp. z o.o. w Gdańsku):
  - standardy międzynarodowe tras rowerowych – EuroVelo, metodaCROW
  - wstępna propozycja przebiegu tras
4. Dyskusja
5. Podsumowanie spotkania

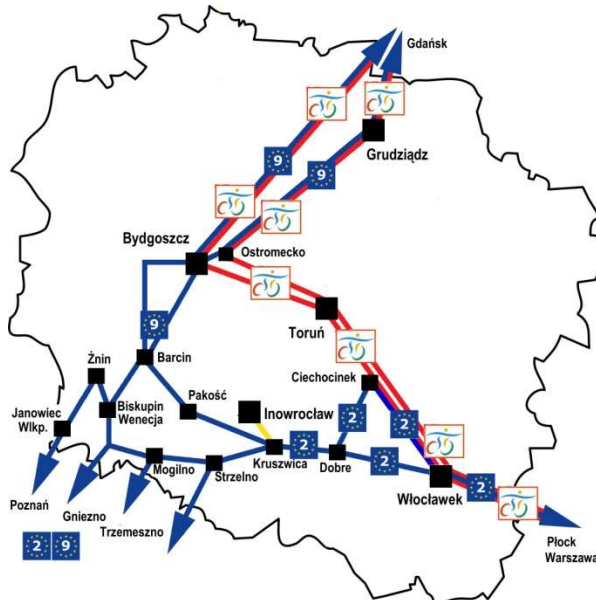
Kluczowe rekomendacje, co do których osiągnięto konsensus to:

1. Przyjęcie założenia, że rozwój tras EuroVelo powinien być prowadzony tak, aby maksymalnie wykorzystać efekty synergii w zakresie wykreowania regionalnych tras rowerowych (wybiegających poza obszar województwa kujawsko-pomorskiego, w uzgodnieniu z sąsiadami):
  - EuroVelo 2 i rowerowy "Szlak Piastowski", biegnący w osi równoleżnikowej: Włocławek - Kruszwica - Strzelno - Mogilno - Biskupin (lub okolica) - Gniezno. Taki przebieg zakłada maksymalne zbliżenie i połączenie obu tras, w szczególności poprzez włączenie w przebieg szlaku miejscowości znajdujące się na "Szlaku Piastowskim" (posiadające zabytki, związane ze szlakiem).
  - EuroVelo 9 i rowerowy "Szlak Doliny Noteci", biegnący od Piły i Nakła w kierunku Bydgoszczy, następnie zakręcając na południe w kierunku Jeziora Gopło. Zakłada się przy tym prowadzenie tras jak najbliżej rzek i kanałów, tworzących unikalny system hydrologiczny tego regionu i posiadający wysokie walory przyrodnicze i kulturowe oraz turystyczne.
2. Wspólne poprowadzenie trasy EuroVelo 9 i Wiślanej Trasy Rowerowej od granic z województwem pomorskim (okolice Nowego i Grudziądza) dwoma brzegami Wisły, do Bydgoszczy i oznakowanie takie, jak w woj. pomorskim (połączenie logo WTR i EV2 na znaku R-4, po uzyskaniu opinii Europejskiej Federacji Cyklistów).
3. Wspólne poprowadzenie trasy EuroVelo 2 i Wiślanej Trasy Rowerowej od Włocławka (lub opcjonalnie Ciechocinka) do granicy z województwem mazowieckim, dwoma brzegami Wisły, do Bydgoszczy i oznakowanie takie, jak w woj. pomorskim (połączenie logo WTR i EV2 na znaku R-4, po uzyskaniu opinii Europejskiej Federacji Cyklistów)
4. Ustalenie "kotwic" (punktów zaczepienia) szlaków:
  - od północy (EV9): granica z woj. pomorskim (przebieg po Wiślanej Trasie Rowerowej)
  - od wschodu (EV2): granica z woj. mazowieckim (przebieg po Wiślanej Trasie Rowerowej)
  - Bydgoszcz jako punkt rozdzielania trasy EV9 i WTR
  - Włocławek lub Ciechocinek jako punkt rozdzielania trasy EV2 i WTR
  - Okolice miejscowości Dobrze jako rozdzielanie się dwóch wariantów przebiegu EV 2 z zachodu w kierunku w Ciechocinek lub Włocławek
  - Kruszwica jako kolejny punkt szlaku EV2 prowadzącego od miejscowości Dobrze
  - Biskupin jako kierunek przebiegu trasy EV9 od Bydgoszczy
  - Wyprowadzenie niezależne tras EV2 i EV9 w kierunku województwa wielkopolskiego; trasa EV2 prowadzić ma w kierunku na Trzemeszno, a EV9 w kierunku na Gniezno
  - Punkt styku tras EV2 i EV9 - Gniezno (ustalenie z woj. wielkopolskim)
5. Połączenie tras EuroVelo 9 biegnących przez dwa brzegi Wisły w Bydgoszczy poprzez most na Wiśle na Fordonie, od Fordonu przez Strzyżawę do Ostromecka (wymagane w tym zakresie inwestycje stanowią będą element dalszych rekomendacji). Od tego miejsca trasa EV9 bieć będzie po jednej stronie Wisły, w Bydgoszczy, oddzielając się od WTR w Bydgoszczy (opcjonalnie w Solcu Kujawskim).
6. Przyjęcie czterech możliwych wariantów wyprowadzenia trasy EuroVelo z Bydgoszczy na południe
7. Dopracowanie przebiegu tras rowerowych w powiecie żnińskim (przebieg obu tras od strony Łabiszyna i Kruszwy przez okolice Biskupina w kierunku Gniezna) na dodatkowym spotkaniu konsultacyjnym w Żninie (inicjatywa samorządów lokalnych i organizacji rowerowych).

Kluczowe rekomendacje, co do których nie osiągnięto konsensusu i wymagają dalszych ustaleń to:

- Dylemat braku Torunia (UNESCO) na przebiegu trasy EV2 (uwarunkowanie nadrzędne - korytarze tras EuroVelo, przyjęte przez Europejską Federację Cyklistów i Konwent Marszałków Województw RP); do rozważenia przybliżenie trasy do Torunia, np. przez Ciechocinek - brak możliwości poprowadzenia trasy wprost z południa z uwagi na tereny poligonów i brak infrastruktury

- Możliwości wykorzystania dawnych linii kolejowych, szczególnie: Mogilno - Strzelno - Kruszwica - Inowrocław, Dobrze - Niezawa i inne - uwarunkowania: problemy formalne, duże nakłady
- Uwaga wójta gminy Żółtniki Kujawskie - wykluczenie turystyczne gmin takich, jak Żółtniki Kujawskie. Dylemat ogólny prowadzenia tras EuroVelo; włączenie gmin i atrakcji położonych poza trasą systemem lokalnych tras i łączników.



Rys. 4.

Warianty przebiegu tras EuroVelo w województwie kujawsko-pomorskim.

Materiał przedstawiony do dyskusji na spotkaniu konsultacyjnym.



Wizualizacja wspólnego oznakowania szlaku EuroVelo i Wiślanej Trasy Rowerowej - łączenie przebiegających w pobliżu tras wysokiej jakości z uwagi na ograniczone zasoby

#### Dodatkowe konsultacje propozycji przebiegu tras

Obok konsultacji eksperckich, organizowanych przez Urząd Marszałkowski wspólnie z wykonawcą koncepcji, przeprowadzono również kilka spotkań konsultacyjnych z udziałem przedstawicieli samorządów lokalnych i organizacji rowerowych z obszaru województwa kujawsko-pomorskiego.

Odbłyły się one w następujących miejscach:

- **Bydgoszcz** (spotkanie zespołu rowerowego przy prezydencie miasta)
- **Żnin** (spotkanie z inicjatywy starostwa powiatowego i samorządu miasta Żnina)
- **Toruń** (spotkanie z przedstawicielami miasta oraz organizacji rowerowych)

Spotkania te pozwoliły kolejny raz przybliżyć możliwy przebieg tras, uszczegóławiając wybrane warianty.

Miało to szczególne znaczenie dla Bydgoszczy, gdyż pozwoliło na ujęcie w planach audytu i rekomendacji odcinków tras rowerowych, znajdujących się w planach miasta lub realizowanych.

- **wariant 1:** Bydgoszcz (Fordon) - Solec Kujawski (razem z Wiślaną Trasą Rowerową), następnie przez Chośnę, Nową Wieś, Lubostroń do Biskupina (zaleta: dobre drogi lokalne, mały ruch, atrakcyjna okolica)
- **wariant 2:** Bydgoszcz (centrum) - ul. Szubińska - Trzciniec - Łabiszyn - Biskupin (zaleta: naturalny wylot na południe)
- **wariant 3:** Bydgoszcz (centrum) - ul. Kujawska - ul. Glinki - ul. Dąbrowa (planowana przebudowa drogi) - Piecki - Prądocin - Nowa Wieś - Lubostroń do Biskupina (zaleta: trasa leśna, dość atrakcyjna)
- **wariant 4:** Bydgoszcz (centrum) - Kanał Notecki (ul. Spacerowa) - Łochowo - Rynarzewo - Lubostroń - Łabiszyn - Biskupin (zaleta: wysoka atrakcyjność trasy nad kanałem, synergia działań z inicjatywami lokalnymi)

Spotkanie w Żninie zaowocowało przestaniem przez samorządy lokalne powiatu żnińskiego wspólnego, ujednoliconego stanowiska względem przebiegu tras EuroVelo 9 i EuroVelo 2 przez teren powiatu żnińskiego oraz wskazanie rekomendowanych punktów styku z województwem wielkopolskim.

Natomiast spotkanie w Toruniu potwierdziło zasadność rozważenia dodatkowego przebiegu trasy EuroVelo 2, prowadzącego przez Toruń (a nie bezpośrednio na Włocławek czy Ciechocinek). Zidentyfikowano możliwości terenowe takiego przebiegu (z Inowrocławia przez Cierpice i Wielką Nieszawkę).

Rozmawiano także o możliwości poprowadzenia trasy EV2 drogą asfaltową Toruń – Suchatówka, dalej po pasie nad rurociągiem spółki wodnej UM Torunia do Inowrocławia.

Dodatkowo uwypuklono kwestię zgodności przebiegu w kierunku Torunia z planami budowy obwodnicy S10, która będzie odsunięta na południe od DK 10.

**Wnioski i rekomendacje ze spotkań konsultacyjnych posłużyły opracowaniu ostatecznych planów audytu, który został przeprowadzony w grudniu i styczniu. Przedstawiony jest on w rozdziale 10.**

#### **Konsultacje rekomendowanego przebiegu tras po audycie terenowym (15 stycznia 2020 r.)**

Ostatnim etapem konsultacji zadania było spotkanie z udziałem przedstawicieli samorządu województwa i jego jednostek oraz ekspertów wspierających wykonanie zadania. Odbyło się ono bezpośrednio po zakończeniu audytu terenowego zidentyfikowanych wariantów przebiegu tras w województwie.

Wykonawca przedstawił na spotkaniu wstępne wnioski i rekomendacje, wynikające z prac terenowych (audytu).

Uczestnicy spotkania zgłosili kilka dodatkowych uwag i propozycji korekty przebiegu tras (które zostaną dodatkowo zweryfikowane w terenie):

- Poprowadzenie trasy EV2 na odcinku: Kruszwica – Szarlej po wschodniej stronie jeziora Szarlej,
- Rozważenie przebiegu trasy EV2 pomiędzy Inowrocławiem a Pakością lokalnymi drogami przez wieś Kościelec,
- Poprowadzenie trasy EV2 między Gniewkowem a Inowrocławiem przez miejscowości Wielowieś i Wierzchosławice,
- Poprowadzenie trasy EV2 z Pakości na wschód z pominięciem odcinka drogi wojewódzkiej Pakość – Barcin (duży ruch, mała atrakcyjność okolicy). Możliwe jest w tym zakresie wykorzystanie lokalnych dróg powiatowych (szczegółowy przebieg do weryfikacji w terenie).

#### **Uzgodniono także:**

- Zasadność poprowadzenia trasy EV2 przez Toruń i Inowrocław, dla ujęcia Torunia w sieci tras EuroVelo (zapewnienie spójności sieci tras ponadregionalnych w województwie),
- Poprowadzenie trasy EV9 przez Bydgoszcz – „szlakiem noteckim” lub innym wariantem „bydgoskim” (dopiero, jeżeli nie będzie to możliwe, poprowadzenie trasy przez Solec Kujawski),
- Poprowadzenie regionalnego szlaku „piastowskiego” w stronę Włocławka przez Kruszwicę i Dobre,
- Poprowadzenie regionalnego szlaku „noteckiego” od Nakła w kierunku Łabiszyna i Kruszwicy,
- Poprowadzenie regionalnego szlaku „tucholskiego” w stronę województwa pomorskiego.

Zaproponowano ujęcie głównych tras rowerowych (WTR, EV 2, EV 9) oraz ewentualnie tras regionalnych (piastowskiej, noteckiej, tucholskiej) w planie zagospodarowania województwa i strategii rozwoju województwa.

## 8. Uwarunkowania regionalne przebiegu tras EuroVelo

### 8.1. Potencjał i atrakcyjność turystyczna woj. kujawsko-pomorskiego

Diagnoza potencjału i atrakcyjności turystycznej województwa kujawsko-pomorskiego obejmuje wybrane elementy potencjału województwa, które wpływają na kierunki wyznaczenia przebiegu tras EuroVelo w województwie.

Opracowanie sporządzone zostało przez Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku.

Przedstawia zasoby dziedzictwa kultury i środowiska przyrodniczego, które stanowią atrakcje turystyczne województwa kujawsko-pomorskiego, zlokalizowane na terenie powiatów bydgoskiego (miejskiego i ziemskiego), żnińskiego, mogileńskiego, inowrocławskiego, radziejowskiego, włocławskiego (miejskiego i ziemskiego), aleksandrowskiego, toruńskiego (miejskiego i ziemskiego), chełmińskiego, grudziądzkiego (miejskiego i ziemskiego) oraz świeckiego.

Dotyczy to obiektów i obszarów, w odniesieniu do których rejestruje się utrwalony ruch turystyczny, ale również tych, które jako posiadające znaczny potencjał turystyczny, powinny być adaptowane na potrzeby wypoczynku i rekreacji poprzez właściwe przystosowanie (zainwestowanie) i wypromowanie.

W odniesieniu do dóbr kultury wyodrębniono obiekty i obszary objęte różnymi formami ochrony konserwatorskiej, takimi jak uznanie za pomnik historii, wpis do rejestru zabytków czy utworzenie parku kulturowego.

Za podstawę waloryzacji środowiska przyrodniczego w zakresie przydatności do wykorzystywania turystycznego, przyjęto atrakcyjność przyrodniczą, potwierdzoną utrwalonym turystycznym wykorzystywaniem obszarów, w tym: uzdrowisk, terenów leśnych oraz związanych ze zbiornikami wodnymi i rzekami.

Uwzględniono również inne atrakcje turystyczne w województwie, w tym: związane z imprezami kulturalnymi i sportowymi. Z uwagi na założony cel – wyznaczenie przebiegu Euro Velo 2 i 9 - nie uwzględniono informacji dotyczących turystyki biznesowej.

Wymienione poniżej informacje są wybiórcze, pochodzące z różnych dotychczasowych opracowań Kujawsko-Pomorskiego Biura Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku. Nie są wynikiem kompleksowej analizy turystyki na terenie województwa kujawsko-pomorskiego.

W związku z tym należy je traktować jako podstawową informację o poszczególnych powiatach, z możliwością uszczegółowienia i uaktualnienia danych.

**Uprozczone zestawienie obiektów i atrakcji na obszarze analizy przedstawia poniższy wykaz:**

- **Szlak Piastowski:** Mogilno, Strzelno, Kościelec, Pakość, Inowrocław, Gniewkowo, Kruszwica, Radziejów, Płowce, Brześć Kujawski, Włocławek, Kowal (zabytki sakralne i in.),
- **Dolina Wisły** (walory przyrodnicze, kulturowe i rekreacyjne),
- **Dolina Drwęcy** (walory przyrodnicze, kulturowe i rekreacyjne),
- **Dolina Brdy** (walory przyrodnicze, kulturowe i rekreacyjne),
- **Dolina Wdy** (walory przyrodnicze, kulturowe i rekreacyjne),
- **Dolina Noteci** (walory przyrodnicze, kulturowe i rekreacyjne),
- **Bory Tucholskie** (walory przyrodnicze, kulturowe i rekreacyjne).

#### MIASTO BYDGOSZCZ

- Wyspa Młyńska i obszar Starego Miasta (zespół zabytkowej zabudowy miejskiej nad Brdą, kanały)
- Kanał Bydgoski (zespół zabytków hydrotechniki i przyległe tereny rekreacyjne)
- kompleks militarno-przemysłowy DAG Fabrik / Exploseum (centrum techniki wojennej)
- Myślęcinek - Leśny Park Kultury i Wypoczynku (tereny rekreacyjne)



#### **POWIAT BYDGOSKI**

- **Koronowo:**
  - zespół pocysterski (zabytek sakralny),
  - Zalew Koronowski (atrakcyjne tereny rekreacyjne),
- **Ostromecko:** (zabytkowy zespół pałacowo - parkowy).

#### **POWIAT ŻNIŃSKI**

- **Biskupin:** (rezerwat archeologiczny / muzeum / zrekonstruowana starożytna osada),
- **Lubostroń:** (zabytkowy zespół pałacowo-parkowy),
- **Żnin, Wenecja, Gąsawa:** (czynna turystyczna kolej wąskotorowa, Wenecja - zamek),
- **Obszar Chronionego Krajobrazu Jezior Żnińskich** (walory przyrodnicze i rekreacyjne, jeziora),
- **Rogowo:** (Zaurolandia - Park Dinozaurów).

#### **POWIAT MOGILEŃSKI**

- **Mogilno:** (zabytkowy, romański kompleks poklasztorny benedyktynów),
- **Strzelno:** (zabytkowy, romański kompleks poklasztorny norbertanek),
- **Nadgoplański Park Tysiąclecia:** (Jezioro Gopło: walory przyrodnicze i rekreacyjne, jeziora).

#### **POWIAT INOWROCŁAWSKI**

- **Inowrocław:**
  - zabytek sakralny - kościół romański,
  - uzdrowisko
- **Kościelec:** (zabytek sakralny - kościół romański).
- **Kruszwica:**
  - zabytek sakralny - kolegiata romańska,
  - Mysia Wieża.
- **Pakość / Rybitwy:** (Kalwaria i założenie parkowo-pałacowe, park kulturowy).
- **Płonkowo:** (zabytek sakralny, park kulturowy).
- **Pieranie:** (zabytek sakralny).

#### **POWIAT RADZIEJOWSKI**

- **Kościelna Wieś:** (zabytek sakralny).
- **gmina Topółka:** jeziora Głuszyńskie, Chalno, Kamieniec, Orle, Rybiny (atrakcyjne tereny rekreacyjne).

#### **MIASTO WŁOCŁAWEK**

- katedra (zabytek sakralny),
- Stare Miasto i bulwary (zespół zabytkowej zabudowy miejskiej),
- Zalew Włocławski (atrakcyjne tereny rekreacyjne i przyrodnicze),
- Gostynińsko-Włocławski Park Krajobrazowy.

#### **POWIAT WŁOCŁAWSKI**

- **Kłóbka:** Muzeum Ziemi Kujawskiej i Dobrzyńskiej, park etnograficzny,
- **Wieniec:** zespół pałacowo-parkowy,
- **Sarnowo:** grobowce megalityczne sprzed 5000 lat / park kulturowy,
- **Wietrzychowice:** grobowce megalityczne sprzed 5000 lat / park kulturowy,
- **Gaj:** grobowce megalityczne sprzed 5000 lat / park kulturowy.

#### **POWIAT ALEKSANDROWSKI**

- **Ciechocinek:**
  - uzdrowisko i parki uzdrowiskowe,
  - zabytkowy zespół tężni.
- **Nieszawa:**
  - zespół urbanistyczny,
  - przeprawa promowa.

## MIASTO TORUŃ

- historyczny układ urbanistyczny (lista UNESCO), muzea, zabytki, planetarium i in.,
- zespół Twierdzy Toruń,
- park etnograficzny,
- cenne przyrodniczo tereny nadrzeczne (dolina Wisły i ujście Drwęcy).

## POWIAT TORUŃSKI

- **Chełmża:** katedra (zabytek sakralny),
- **Grodno:** dawny gród,
- **Nawra:** zabytkowy zespół pałacowo-parkowy,
- **Skłudzewo:** zabytkowy pałac,
- **Turzno:** zabytkowy zespół pałacowo-parkowy,
- **Wielka Nieszawka:** Olęderski Park Etnograficzny,
- **gmina Łysomice:** rezerwat Las Piwnicki.

## POWIAT CHEŁMIŃSKI

- **Chełmno:**
  - historyczny układ urbanistyczny,
  - zabytki sakralne,
  - zespół twierdzy,
  - Jezioro Starogrodzkie (tereny rekreacyjne).
- **Kałdus:** stanowisko archeologiczne.
- **Starogród k. Chełmna** (zespół sakralny, pozostałości grodziska).

## MIASTO GRUDZIĄDZ:

- historyczny układ urbanistyczny Starego Miasta,
- spichlerze i inne zabytki (kościół, zamek krzyżacki, most drogowo-kolejowy),
- zespół twierdzy,
- ogród botaniczny.

## POWIAT GRUDZIĄDZKI

- **Radzyń Chełmiński:** zamek krzyżacki,
- **Gmina Rogóźno:** rezerваты przyrody: „Jamy”, „Dolina Osy”, „Rogóźno-Zamek” (walory przyrodnicze).

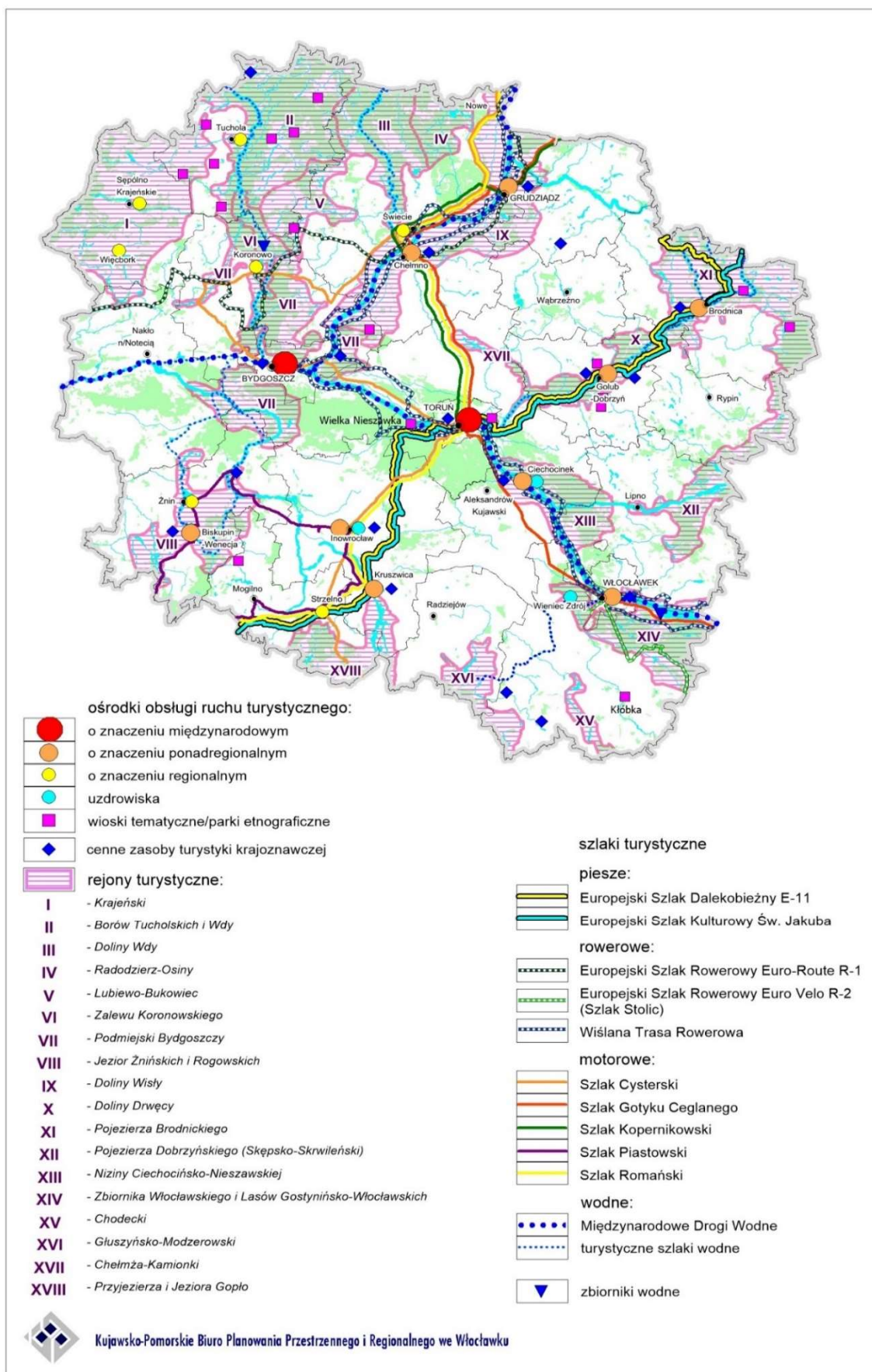
## POWIAT ŚWIECKI

- **Chrystkowo:** drewniana chata mennonicka,
- **Gruczno:** grodzisko,
- **Nowe:** zamek krzyżacki,
- **Świecie:** zamek krzyżacki.

Rysunek sporządzony przez Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku: ruch turystyczny na terenie województwa kujawsko-pomorskiego prezentuje:

- wyodrębnione na terenie województwa 18 rejonów turystycznych, bazujących przede wszystkim na lokalnych walorach przyrodniczych poszczególnych obszarów (lasy – przede wszystkim Bory Tucholskie, rzeki, pojezierza) – rejon turystyczny są uwzględnione w obowiązującym Planie zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego,
- ośrodki obsługi ruchu turystycznego o znaczeniu międzynarodowym, ponadregionalnym i regionalnym; w analizowanym obszarze wyróżnia się trzy znaczące w skali kraju uzdrowiska – Ciechocinek, Inowrocław i Wieniec Zdrój; wskazane są również lokalizacje parków etnograficznych/wiosek tematycznych oraz innych cennych zasobów turystyki krajoznawczej,
- przebieg szlaków turystycznych pieszych, rowerowych, motorowych i wodnych, integralnie powiązanych z wymienionymi powyżej zasobami przyrodniczymi i kulturowymi województwa.





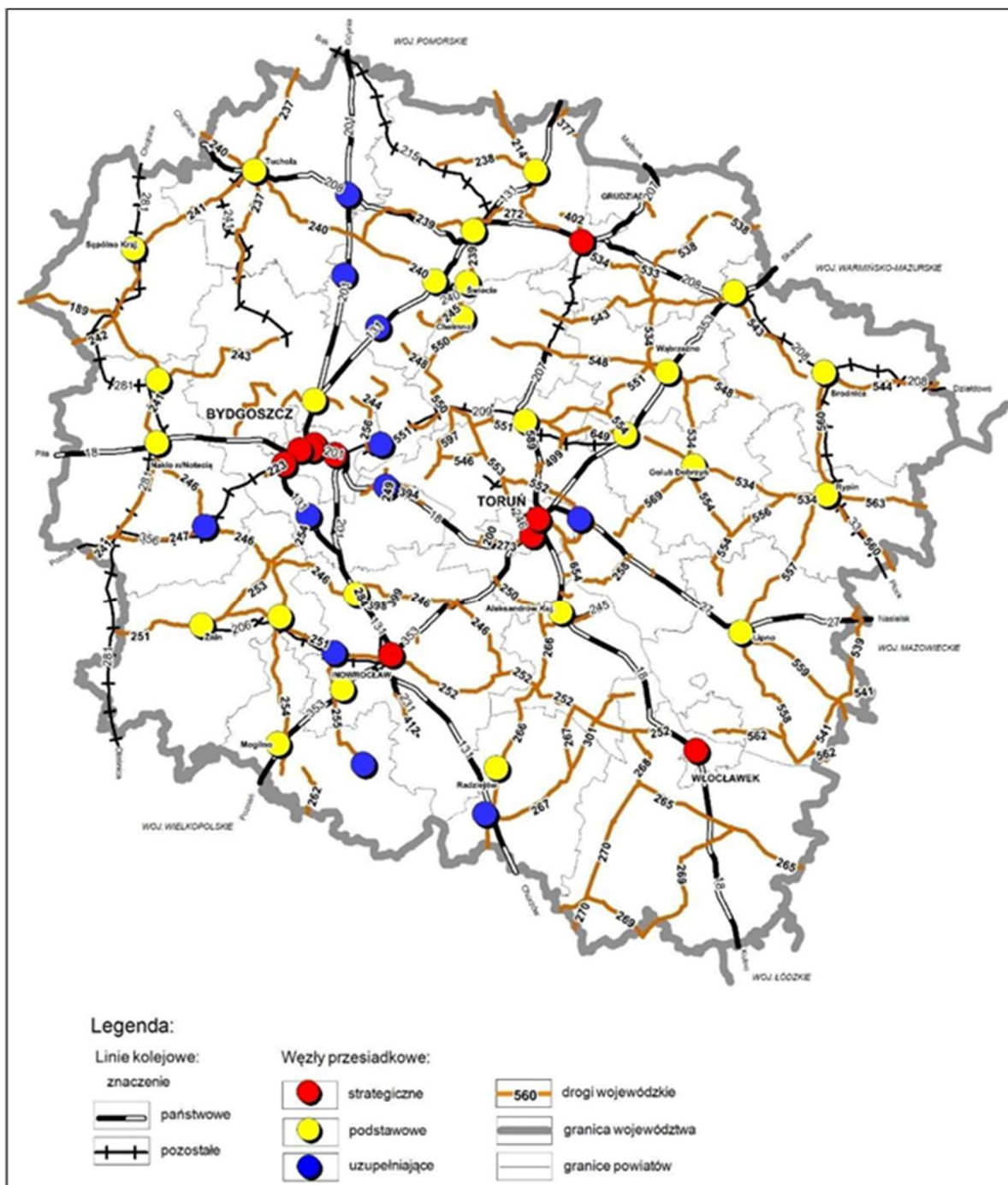
Rys. 5. Potencjał turystyczny województwa kujawsko-pomorskiego.

Źródło: Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku

## 8.2. Węzły komunikacji zbiorowej na obszarze województwa

Węzły przesiadkowe zgodnie z „Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego” przyjętym uchwałą nr LIII / 814 / 14 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 29 września 2014 r.

**Zintegrowany węzeł przesiadkowy** – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną.



Rys. 6. Rozmieszczenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych w województwie.

Źródło: Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku na podstawie Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego

Na sieci linii komunikacyjnych wojewódzkich przewozów pasażerskich ustalono trzy klasy zintegrowanych węzłów przesiadkowych, w zależności od roli, jakie one będą pełnić w przewozach pasażerskich na terenie województwa. Są to węzły:

- **strategiczne:** o znaczeniu krajowym i ważnym wojewódzkim, zlokalizowane w największych miastach na terenie województwa, w liczbie 11 sztuk (Bydgoszcz–5szt., Toruń–3szt., Włocławek–1szt., Inowrocław–1szt., Grudziądz–1szt.); w części tych węzłów przecinają się linie międzynarodowych, międzywojewódzkich i wojewódzkich przewozów pasażerskich, pozostałe natomiast mają bardzo istotne znaczenie w połączeniach komunikacyjnych stolic województwa;
- **podstawowe:** o istotnym znaczeniu w przewozach wojewódzkich i powiatowych, w liczbie 25 sztuk, które oprócz stolic powiatów obejmują miejsca o największej wymianie pasażerów w ciągu doby, z których w ciągu doby korzysta nie mniej niż 750 podróżnych;
- **uzupełniające:** o mniejszym znaczeniu w przewozach wojewódzkich, w liczbie 11 sztuk z których w ciągu doby korzysta nie więcej niż 750 i niemniej niż 500 podróżnych.

Tabela 2. Zestawienie zintegrowanych węzłów przesiadkowych w województwie kujawsko-pomorskim

Wykaz planowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych w województwie kujawsko-pomorskim na sieci linii komunikacyjnych wojewódzkich przewozów pasażerskich		
L.p.	Strategiczne zintegrowane węzły przesiadkowe	Integrowane systemy transportowe*
1.	Bydgoszcz Bielawy	A,K,S,R
2.	Bydgoszcz Błonie	A,K,S,R
3.	Bydgoszcz Główna	A,K,S,R,T
4.	Bydgoszcz Leśna	A,K,S,R
5.	Bydgoszcz Wschód	A,K,S,R,T
6.	Grudziądz	A,K,S,R,T
7.	Inowrocław	A,K,S,R
8.	Toruń Główny	A,K,S,R
9.	Toruń Miasto / Dworzec autobusowy	A,K,S,R,T
10.	Toruń Wschód	A,K,S,R,T
11.	Włocławek	A,K,S,R
L.p.	Podstawowe zintegrowane węzły przesiadkowe	Integrowane systemy transportowe*
1.	Aleksandrów Kujawski	A,K,S,R
2.	Barcin	A,S,R
3.	Brodnica	A,K,S,R
4.	Chełmno	A,S,R
5.	Chełmża	A,K,S,R
6.	Golub Dobrzyń	A,S,R
7.	Jabłonowo Pomorskie	A,K,S,R
8.	Janikowo	A,K,S,R
9.	Kowalewo Pomorskie	A,K,S,R
10.	Laskowice koło Świecia	A,K,S,R
11.	Lipno	A,S,R
12.	Maksymilianowo	A,K,S,R
13.	Mogilno	A,K,S,R
14.	Mrocza	A,S,R
15.	Nakło nad Notecią	A,K,S,R
16.	Radziejów	A,S,R
17.	Rypin	A,S,R
18.	Sępólno Krajeńskie	A,S,R
19.	Świecie	A,S,R
20.	Terespół Pomorski	A,K,S,R
21.	Tuchola	A,K,S,R
22.	Warlubie	A,K,S,R
23.	Wąbrzeźno	A,K,S,R
24.	Złotniki Kujawskie	A,K,S,R
25.	Żnin	A,S,R

L.p.	Uzupełniające zintegrowane węzły przesiadkowe	Integrowane systemy transportowe*
1.	Brzoza (koło Bydgoszczy)	A,K,S,R
2.	Lubicz	A,K,S,R
3.	Ostromecko	A,S,R
4.	Pakość	A,S,R
5.	Piotrków Kujawski	A,S,R
6.	Pruszcz Pom.	A,K,S,R
7.	Solec Kujawski	A,K,S,R
8.	Strzelno	A,S,R
9.	Szubin	A,S,R
10.	Świekatowo	A,K,S,R
11.	Wierzchucין	A,K,S,R

\* A – autobus, K – kolej, S – indywidualny transport samochodowy, R – rower, T – tramwaj

*Źródło: Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku na podstawie Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego*

### 8.3. Infrastruktura rowerowa w województwie kujawsko-pomorskim

Mapa infrastruktury rowerowej województwa została przygotowana przez Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku na podstawie ankiet i informacji, pozyskanych z gmin i powiatów. Uzupełnieniem były dane własne pochodzące ze źródeł samorządu województwa oraz zasobów kartograficznych.

Materiał ten wymaga dalszego uzupełnienia i weryfikacji, szczególnie w zakresie analizy jakościowej istniejącej infrastruktury. Już obecnie był bardzo przydatny przy wskazaniu przebiegów tras EuroVelo, wykorzystujących istniejące drogi rowerowe. Określa też kierunki działań w zakresie uzupełnienia sieci dróg rowerowych w województwie – zapewnienie jej spójności.

Mapa infrastruktury rowerowej w województwie, zidentyfikowanej przez Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku stanowi załącznik nr 1 do niniejszego opracowania.

### 8.4. Korytarze tras EuroVelo w województwie kujawsko-pomorskim

Bazą do opracowania koncepcji jest ogólny przebieg tras EuroVelo w województwie kujawsko-pomorskim, który został przyjęty jako rekomendacja przez Konwent Marszałków Województw RP w czerwcu 2019 r. oraz potwierdzony jako punkt wyjścia do dalszych prac w ramach konsultacji wstępnych. Określa on ogólny przebieg trasy w województwie. Jest on przedstawiony na mapkach, przedstawionych w rozdziale 4.

Wstępne warianty przebiegu tras EuroVelo w województwie zostały wyznaczone na podstawie informacji zebranych w pierwszym etapie prac i skonsultowanych wstępnie propozycji przebiegu.

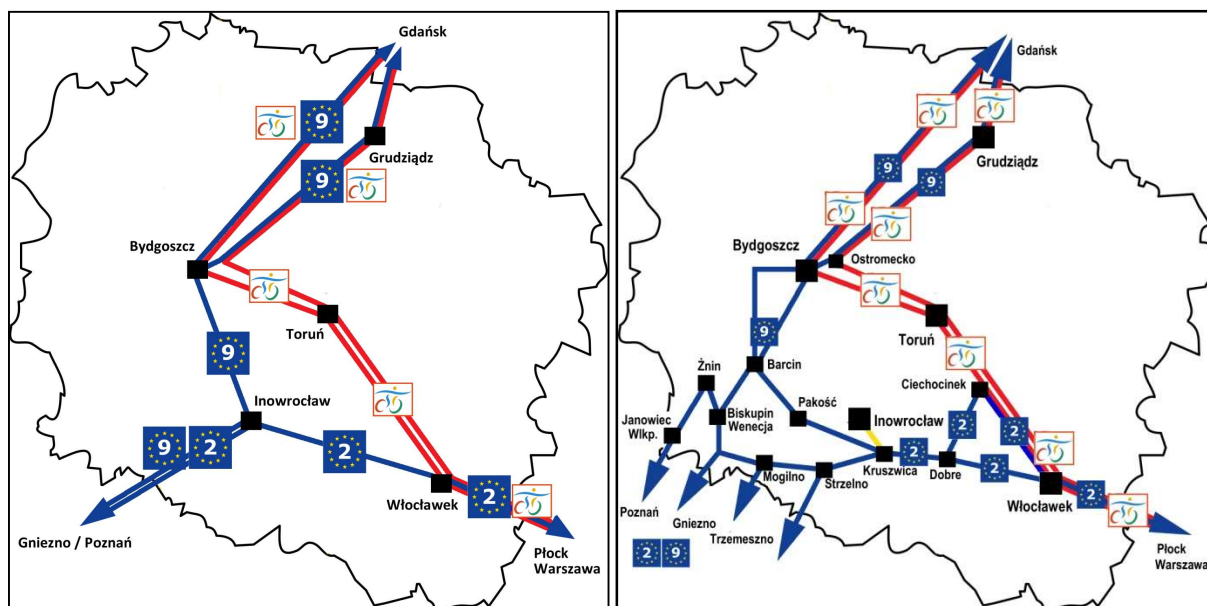
Na tej podstawie przygotowano wstępną propozycję przebiegu tras w województwie:

- Ogólną (rysunek 7)
- Szczegółową (rysunek 8)

Materiał ten stanowił podstawę konsultacji proponowanych przebiegów oraz wyznaczenia wariantów przebiegu tras w terenie, które następnie zostały objęte audytem.

W wyniku audytu korytarze te uległy korekcie i uszczegółowieniu. Na bazie tego materiału oraz wniosków z audytu przygotowano ostatecznie rekomendowany, wariantowy przebieg tras.





Rys. 7, 8. Wstępnie zidentyfikowane korytarze tras EuroVelo w województwie kujawsko-pomorskim.

Źródło: Opracowanie własne

Do wyznaczenia możliwych przebiegów tras wykorzystano materiały własne, dane dotyczące zagospodarowania turystycznego i infrastruktury rowerowej na terenie województwa, uzupełnione o:

- propozycje przebiegu EuroVelo 2 i EuroVelo 9, przedstawiona przez pracowników Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego, która zakłada przede wszystkim maksymalizację wykorzystania istniejących i planowanych dróg rowerowych w województwie kujawsko-pomorskim.
- Sugestie i uwagi uczestników spotkań konsultacyjnych, którzy zgłaszali uwagi dotyczące przebiegu trasy EuroVelo 2 i EuroVelo 9 oraz proponowali (na spotkaniu i po nim) alternatywne propozycje poprowadzenia tras.

Pozostałe materiały wyjściowe to wnioski z audytu Wiślanej Trasy Rowerowej w województwie kujawsko-pomorskim, który został wykonany w roku 2019 i prezentuje proponowany przebieg oraz korekty WTR.

Zakłada się, że trasy EuroVelo będą miały wspólny przebieg z WT na północ od Bydgoszczy (dwoma brzegami Wisły) i na wschód od Ciechocinka lub Włocławka (od Włocławka jednym lub dwoma brzegami Wisły).

Załączone mapy pokazują wspólny przebieg oraz proponowane punkty rozdzielenia się trasy (w niektórych przypadkach wariantowo, przy czym wybór docelowy pozostaje do dalszej analizy).

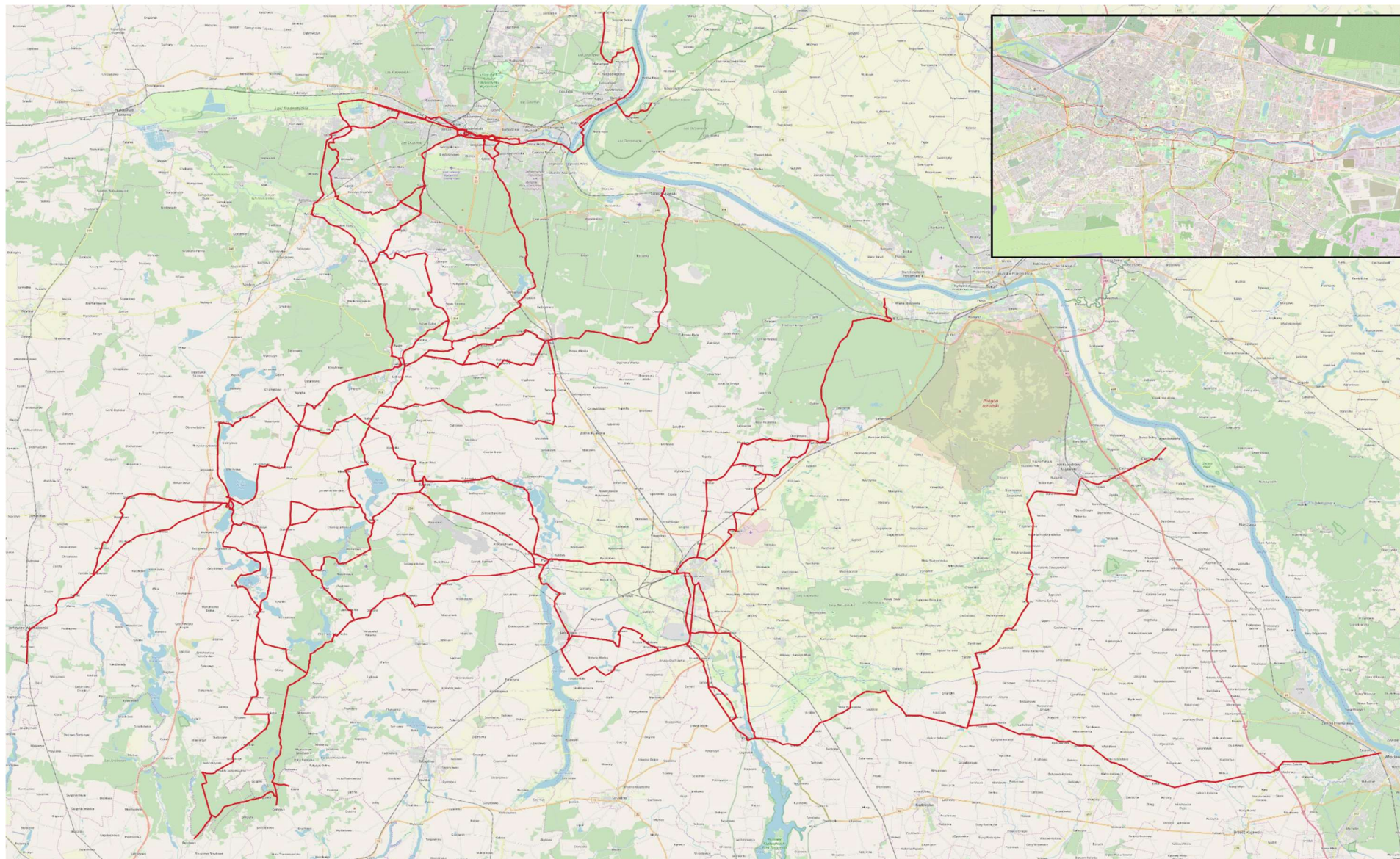
## 9. Audyt tras EuroVelo

Audyt został wykonany w grudniu 2019 r. i styczniu 2020 r. Objął 734 kilometrów dróg, po których zaproponowano poprowadzenia tras EuroVelo. Nie audytowano odcinków wspólnych z WTR – Wiślaną Trasą Rowerową, której audyt stanowił odrębne opracowanie.

Do audytu wykorzystano rower elektryczny z kamerą GPS, dokumentując trasę w standardzie full HD (kilkadziesiąt godzin nagrania materiału video, ponad 400 GB). Wykonano również dokumentację fotograficzną (ok. 1500 zdjęć, ok. 7 GB materiału) oraz ślady GPS, na podstawie których wytyczono ostatecznie rekomendowane warianty tras.

łącznie, licząc dojazdy do i z trasy, przejechano w ramach audytu ponad 1000 kilometrów. Zestawienie poglądowe przejechanych odcinków przedstawia rysunek 9, a szczegółowo obrazuje je załącznik nr 3.1.

Zdecydowana większość tras prowadziła drogami publicznymi, głównie powiatowymi, o małym natężeniu ruchu. Odcinki dróg gruntowych, polnych i leśnych (nieutwardzonych), występowały jedynie sporadycznie i w większości nie zostały rekomendowane do poprowadzenia po nich tras rowerowych.



Rys. 9. Zakres audytu. Źródło: Opracowanie własne (podkład: mapa OSM)



Na podstawie audytu wykonano weryfikację i korektę proponowanych przebiegów oraz opracowano rekomendacje wariantowego poprowadzenia tras, uwzględniając przede wszystkim ich atrakcyjność, istniejącą infrastrukturę oraz potrzeby inwestycyjne, jak też pozostałe kryteria CROW: wygodę oraz bezpieczeństwo rowerzystów, jak też spójność i bezpośredniość tras (w ujęciu regionalnym).

W wyniku audytu powstała baza danych zawierająca różnorodne zasoby – pliki video, zdjęcia, opisy, ślady GPS. Dane te obejmują wszystkie drogi, objęte audytem (734 km).

Zasoby te zostały uporządkowane w następujący sposób:

- Zdjęcia i filmy zostały przyporządkowane do katalogów, które noszą nazwy danego odcinka. Dłuższe odcinki zostały podzielone dla czytelności na podkatalogi, noszące kolejne numery.
- Ślady GPS zostały obrobione (usunięto pętle i niepotrzebne odcinki). Na tej podstawie przygotowano materiał wejściowy do plików .shp oraz pliki .gpx, dokumentujące przebiegi tras rekomendowanych.

Każdy odcinek został wstępnie przeanalizowany w zakresie stopnia, w jaki spełnia on kryteria EuroVelo. Wyeliminowano tym samym odcinki nieprzejezdne lub zdecydowanie nieatrakcyjne. Usunięto także odcinki, które wymagają znacznych nakładów inwestycyjnych i jednocześnie nie są jedynym możliwym przebiegiem trasy – ich realizacja nie jest uzasadniona ekonomicznie: można osiągnąć zakładany efekt niższym kosztem.

W ten sposób pozostało około 50% dróg objętych audytem (359,9 km), po których możliwe jest poprowadzenie tras EuroVelo.

Drogi te następnie podzielono na około 200 jednolitych odcinków, dzieląc je według następujących kryteriów:

- **Podziału administracyjnego** (gminy, powiaty).
- **Zarządcy drogi** (droga gminna, powiatowa, wojewódzka, krajowa, leśna, wał przeciwpowodziowy itp.).
- **Aktualnego stanu nawierzchni i formy organizacji ruchu** (ważne dla bezpieczeństwa i wygody rowerzystów).
- **Zakresu rekomendowanych inwestycji** (od oznakowania po budowę nowej infrastruktury).

Utworzono tym samym bazę danych dla możliwych przebiegów tras EuroVelo w województwie, pozwalającą na precyzyjne identyfikowanie potrzeb inwestycyjnych oraz niezbędnych partnerów zadania.

Baza ta pozwala również na prowadzenie oceny i porównywania względem siebie wariantów przebiegu, m. in. w aspekcie kosztów wykonania oraz ich atrakcyjności.

## 10. Podsumowanie audytu

Audyt objął obszar centralnej i południowo-zachodniej części województwa kujawsko-pomorskiego na lewym brzegu Wisły, od północnej granicy miasta Bydgoszcz, wzdłuż Wisły, aż do centrum Włocławka.

Opis poszczególnych dróg objętych audytem dla większej czytelności przedstawiono w podziale na gminy.

Załącznik nr 3.1 obrazuje, na mapach w skali 1:50 000, przebieg odcinków audytowanych. Uzupełnieniem tych opisów są zdjęcia i filmy, znajdujące się w odpowiednio nazwanych katalogach.

Odcinki dróg, wybrane i rekomendowane do poprowadzenia tras EuroVelo, są dodatkowo dokładnie opisane w załączniku xls.

### Gmina Rogowo

W gminie Rogowo przebiegają następujące odcinki dróg, objętych audytem:

- Droga łącząca Dębowiec (wieś już znajdującą się w Wielkopolsce) z leśniczówką Dębowiec, położoną przy granicy województwa, nad leśnym jeziorkiem. Jest to gruntowa droga leśna o bardzo nierównej, piaszczystej nawierzchni, będąca w administracji ALP, biegnąca przez ładny, zalesiony teren. Dalszy przebieg prowadzi w kierunku wschodnim, malowniczą, leśną drogą asfaltową, która nie jest udostępniona do ruchu. Prowadzi ona do drogi powiatowej Gąsawa – Trzemeszno. Jest to jeden z wariantów połączenia tras EuroVelo 2 i EuroVelo 9 z województwem wielkopolskim, prowadzący prosto na Gniezno. Odcinek ten wymaga jednak poważnych nakładów inwestycyjnych (budowy ok. 2 km drogi rowerowej na miejscu obecnie istniejącej drogi gruntowej).

- Drogi łączące miejscowości: Grabowo i Ławki (już w województwie wielkopolskim) z asfaltową drogą leśną prowadzącą na Oćwiekę. To ładne, mało uczęszczane drogi, biegnące przez las krótkie odcinki dróg asfaltowych (gminnej i powiatowej), prowadzące do skrzyżowania przy samej granicy województwa. Są to drogi rozważane jako alternatywne wyjścia tras EV2 i EV9 z województwa kujawsko-pomorskiego do Wielkopolski.
- Droga leśna od w/w skrzyżowania na północ, w kierunku Oćwieki. Dobrej jakości leśna (APL) droga asfaltowa, udostępniona do ruchu. Bardzo atrakcyjna (jeziora, las, biwak, mały ruch). Rekomendowana do poprowadzenia tras EV2 i EV9.
- Droga leśna (ALP), łącząca leśniczówkę Dębowiec z drogą na Gościeszyn. Asfaltowa, dobrej nawierzchni, częściowo nie udostępniona do ruchu, biegnie przez ładny teren leśny. Dalej zmienia się w drogę publiczną, o nawierzchni asfaltowej i małym ruchu, biegnącą wzdłuż lasu do Gościeszyna. Alternatywa dla przebiegu tras EV2 i EV9 drogą leśną na Oćwiekę.
- Droga łącząca Gościeszyn przez Cegielnię do Ryszewa. Mniejszy ruch niż droga powiatowa Gąsawa – Trzemeszno, monotonna. Jej przedłużenie to wspomniana droga powiatowa na Gąsawę, dość ruchliwa. Alternatywa dla przebiegu tras EV2 i EV9 drogą leśną na Oćwiekę.

#### **Gmina Gąsawa**

W gminie Gąsawa przebiegają następujące odcinki dróg, objętych audytem:

- Droga leśna (ALP), biegnąca z południa do Gąsawki w pobliże nieczynnego ośrodka wypoczynkowego. Jest to ładna droga o nawierzchni asfaltowej o małym ruchu pojazdów. Do skrzyżowania z drogą Oćwieka - Niestronno od strony południowej jest rekomendowana jako poprowadzenie tras EV2 i EV9. W tym miejscu znajduje się rozwidlenie tras EV2 i EV9 w wariantie rekomendowanym. Dalej na północ po drodze tej zaleca się poprowadzenie trasy EV2 do Gąsawki.
- Droga Gąsawka – Chomiąża Szlachecka – Obudno. Jest to proponowany przebieg trasy EV2. Konieczne wykonanie asfaltu w pobliżu Gąsawki, następnie nawierzchnia jest poprawna, miejscami nieco zniszczona. Mały ruch, duża atrakcyjność okolicy – jeziora, wzgórza, lasy, duży hotel SPA w Chomiędzy Szlacheckiej. W Gąsawce, nad jeziorem, jedno z najładniejszych widokowo miejsc na całej zaudytowanej trasie.
- Droga Łaski Wielkie – Pniewy (dalej do Wenecji). To droga asfaltowa o dobrej nawierzchni i niewielkim ruchu pojazdów, biegnąca przez ładną okolicę, po której proponuje się poprowadzenie trasy łącznikowej pomiędzy EV2 a EV9, która pozwoliłaby zjechać szlakiem EV2 bezpośrednio do Biskupina i Wenecji od strony zachodniej
- Droga Gąsawa - Oćwieka – Niestronno: od skrzyżowania z drogą leśną w kierunku Gąsawy – droga asfaltowa, mały ruch samochodów, dość ładna okolica.
- Droga Ryszewo – Gąsawa – Żnin: spory ruch samochodów, monotonne krajobrazy. Możliwe jest poprowadzenie trasy bezpieczniejszymi i ciekawszymi drogami w pobliżu, więc nie jest rekomendowana.
- Droga Pniewy – Annowo – Wójcin to jeden z możliwych przebiegów trasy EV2 w kierunku Barcina. Jest atrakcyjny widokowo, ale posiada zróżnicowaną nawierzchnię. Od dobrych odcinków asfaltowych po fragmenty gruntowe, jest też dość pagórkowaty. Ruch samochodów niewielki.

#### **Gmina Dąbrowa**

W gminie Dąbrowa przebiegają następujące odcinki dróg, objętych audytem:

- Droga Chomiąża Szlachecka – Słaboszewko - Słaboszewo – Pakość. Jest to proponowany przebieg trasy EV2, o mniejszym ruchu niż droga Pakość – Barcin. Nie ma tu również uciążliwych i mało atrakcyjnych zakładów przemysłowych. Droga asfaltowa, biegnie przez raczej monotonne tereny rolnicze.

#### **Gmina Żnin**

W gminie Żnin przebiegają następujące odcinki dróg, objętych audytem:

- Droga Żnin – Janowiec Wielkopolski (przez Cerekwicę lub Ustaszewo). Jeden z wariantów prowadzenia trasy EV9 w kierunku Wielkopolski. Drogi lokalne, mały ruch. Okolice mało atrakcyjna, rolnicza. Ten wariant przebiegu nie jest preferowany przez województwo wielkopolskie, które wskazuje połączenie tras w kierunku Trzemeszna.



- Droga Żnin – Skarbienice – Wenecja – Biskupin. To propozycja przebiegu trasy, biegnąca wzdłuż wielu jezior rynny Gąsawki. Prowadzi przez dość urozmaicone tereny, na trasie istotne atrakcje – Biskupin, Wenecja (muzeum kolei i zamek, kolej wąskotorowa). Pierwszy odcinek to lokalna droga asfaltowa, od Skarbienic do Dolnej Wenecji odcinki gruntowe wymagające modernizacji. Odcinek bardzo atrakcyjny, pozbawiony niemal samochodów. Rekomendowany do poprowadzenia trasy EV9 na północ.
- Droga Żnin – Podgórzyn – Godawy. Alternatywa względem poprowadzenia trasy EV9 drogami gruntowymi przy jeziorach. Spory ruch samochodów od Podgórzyńska na południe, mało atrakcyjna okolica, bardzo kiepski asfalt w okolicy Rydlewa. Odcinek nie rekomendowany.
- Droga Wenecja – Pniewy. Asfaltowa droga o małym ruchu, biegnąca przez otwarte tereny. Możliwe wykorzystanie jako łącznik tras EV2 i EV9, prowadzący trasę EV2 wprost do Wenecji i Biskupina.
- Droga Wenecja – Białozewin – Wójcin. Droga lokalna, nawierzchnia asfaltowa, biegnąca przez tereny rolnicze. We wschodniej części jeziora. Niektóre odcinki kiepskiej nawierzchni. Raczej mały ruch. Alternatywny przebieg EV2.
- Droga Kierzkowo – Młodocin. Lokalna droga asfaltowa, miejscami gruntowa, prowadząca w kierunku Lubostronia. Otwarte tereny, rozległe widoki. Jedna z opcji przebiegu trasy EV9 na północ.
- Droga Żnin – Sobiejuchy – Chomętowo: jedna z propozycji przebiegu trasy EV9. W Żninie możliwy przebieg przez miejskie parki i uliczki o małym ruchu (np. ul. Spokojna). Następnie od ulicy Dworcowej planowana jest budowa drogi rowerowej po dawnym torowisku w kierunku północnym. Obecnie jest to droga gruntowa, miejscami trudno przejezdna (piasek, błoto). Dość atrakcyjna okolica – widoki na jezioro, brak samochodów. Dalsza część trasy, od miejscowości Sobiejuchy, prowadzi do Chomętowa drogami gruntowymi o bardzo złej jakości. Nie nadają się one na trasę EuroVelo. Po drodze rozpadający się mostek, do którego nie ma dojazdu (trzeba jechać ścieżką przez pole). Dopiero z Chomętowa do Jabłówek pojawia się asfalt.
- Droga Żnin – Murczynek – Jabłówek: druga opcja poprowadzenia trasy EV9 ze Żnina na północ. Biegnie przez miejski park, następnie uliczkami i alejkami wzdłuż Gąsawki do ul. Dworcowej. Tam częściowo nowa droga rowerowa. Stare drogi rowerowe i chodniki prowadzą następnie wzdłuż drogi wojewódzkiej do rozwidlenia na północ przy jeziorze. Atrakcyjny odcinek promenady nad jeziorem, następnie krótki odcinek ruchliwej drogi powiatowej. Od Januszkowa lokalne, puste drogi asfaltowe, biegnące przez raczej monotonną krajobrazowo okolicę.

#### **Gmina Barcin**

W gminie Barcin przebiegają następujące odcinki dróg, objętych audytem:

- Droga Lubostron – Pturek – Młodocin – Kierzkowo. Otwarte tereny, rozległe widoki. Jedna z opcji przebiegu trasy EV9 na północ. Problem ruchu samochodów na odcinku drogi wojewódzkiej (prosty odcinek, duża prędkość).
- Droga Barcin – Wolice – Wójcin. Opcja przebiegu EV2 od okolic dworca kolejowego, wzdłuż dawnej linii kolejowej, następnie drogą na Wolice. Spore wzniesienia, rozległe widoki. Miejscami zła jakość asfaltu.
- Droga Barcin – Złotowo. Alternatywa wobec trasy Barcin – Pakość. Droga bliżej Barcina ładna (wąska, asfaltowa, lasy). Dalej niestety zaczynają się odcinki gruntowe, prowadzące przez mało atrakcyjne tereny (żwirownie). Alternatywa prowadzenia trasy EV2 na wschód.
- Droga Barcin – Pakość. Drogi rowerowe, prowadzące przez Barcin, następnie niemal na całej długości wzdłuż drogi wojewódzkiej. Ich standard zróżnicowany – od nowych asfaltowych po stare chodniki z kostki. Po drodze teren monotonny, dodatkowo duże zakłady przemysłowe. Alternatywa prowadzenia trasy EV2 na wschód.

#### **Gmina Pakość**

W gminie Pakość przebiegają następujące odcinki dróg, objętych audytem:

- Droga Pakość - Wojdał. Alternatywa wobec trasy Barcin – Pakość. Droga bliżej Pakości ładna (wąska, asfaltowa, lasy). Dalej niestety mało atrakcyjne tereny (żwirownie). Alternatywa prowadzenia trasy EV2.
- Droga Pakość – Barcin. Wyjazd wzdłuż drogi wojewódzkiej na Barcin. Konieczna droga rowerowa (duży ruch). Obecnie chodniki. Atrakcja – kościół na skraju miasta. Alternatywa prowadzenia trasy EV2.

- Droga Pakość – Słaboszewo. Lokalna droga asfaltowa, dość monotony teren rolniczy, ale nie ma tu uciążliwych zakładów przemysłowych. Najkrótsza możliwość poprowadzenia trasy EV2 w kierunku zachodnim. Atrakcja – wagoniki kolejki napowietrznej, dowożącej wapien do zakładów w Janikowie.
- Droga Pakość – Janikowo. Początkowo biegnie drogami rowerowymi wzdłuż drogi wojewódzkiej, następnie asfaltową drogą rowerową. Krajobraz nietypowy. Jeziora i pola uprawne, ale też wysypisko śmieci, baza logistyczna Polo Marketu, czy kolejka linowa do zakładów w Janikowie, które dominują nad okolicą. Jedna z opcji przebiegu EV2.
- Droga Pakość – Inowrocław. Najkrótsza trasa przebiegu EV2 na wschód. Obecnie ruchliwa droga wojewódzka, brak drogi rowerowej. Wskazana jej budowa przy prowadzeniu trasy EuroVelo. Teren monotony, ale nie ma uciążliwych zakładów. Taka droga przyda się także mieszkańcom. Jest też opcja przez Kościelec, ale wymaga budowy dróg lokalnych (obecnie tylko gruntowe), wydłuża to też trasę.

#### **Gmina Janikowo**

W gminie Janikowo przebiegają następujące odcinki dróg, objętych audytem:

- Droga Pakość – Janikowo: Droga w kierunku Pakości. Wariant EV2. Na terenie gminy Janikowo dobra droga rowerowa z asfaltu. W krajobrazie dominują zakłady sodowe.
- Droga Janikowo – Sielec – Piotrkowice: Lokalna droga asfaltowa. Nad jeziorem całkowicie nieprzejezdna. Nie rekomendowana do poprowadzenia trasy.
- Droga Janikowo – Kołuda Mała – Ludzisko – Krusza Duchowna: Lokalna droga asfaltowa, biegnąca w pobliżu jezior. Teren raczej monotony. W pierwszej części ruch mały, od Kołudy Wielkiej większy (duża prędkość pojazdów). Jedna z opcji poprowadzenia trasy EV2.

#### **Gmina Inowrocław (wiejska)**

W gminie Inowrocław przebiegają następujące odcinki dróg, objętych audytem:

- Droga Pakość – Inowrocław (przez Cieślin). Najkrótsza trasa przebiegu EV2 z Inowrocławia na wschód. Obecnie ruchliwa droga wojewódzka, brak drogi rowerowej. Wskazana jej budowa przy prowadzeniu trasy EuroVelo. Teren monotony, ale nie ma uciążliwych zakładów. Taka droga przyda się także mieszkańcom. Jest też opcja przez Kościelec, ale wymaga budowy dróg lokalnych (obecnie tylko gruntowe), wydłuża to też trasę.
- Droga Sielec – Piotrkowice – Krusza Duchowna: lokalne drogi asfaltowe, prowadzące przez dość monotony teren rolniczy. Wariant przebiegu EV2, niemożliwy do realizacji z uwagi na brak przejazdu w stronę Sieleca.
- Droga Krusza Duchowna – Tupadły: odcinek wzdłuż dość ruchliwej drogi powiatowej. Na jego większej części nowa droga rowerowa z asfaltu. Potrzebne uzupełnienie na początku i końcu odcinka. Jest to wariant trasy EV2 na Pakość przez Janikowo.
- Droga Tupadły – Przedbojewice. Wyjazd na Kruszwicę. Duży ruch, mało atrakcyjny teren podmiejski, brak drogi rowerowej. Odcinek nie rekomendowany.
- Droga Inowrocław – Kłopot – Orłowo – Ściborze: droga powiatowa, dość ruchliwa. Opcja wyjazdu EV2 w kierunku Torunia. Teren monotony, brak drogi rowerowej.
- Droga Inowrocław – Gniewkowo (droga krajowa nr 15). Najkrótszy możliwy przebieg trasy EV2 pomiędzy Inowrocławiem a Gniewkowem. Bardzo ruchliwa, wąska, a przez to niebezpieczna dla rowerzystów. W pobliżu węzła z drogą krajową nr 25 dość długi odcinek drogi rowerowej z polbruku oraz lokalnych dróg, które pozwalają na oddalenie się od ruchliwej i hałaśliwej drogi krajowej. Brakuje dróg rowerowych pomiędzy węzłem a Inowrocławiem (niecałe 1,5 km).
- Droga Inowrocław – Sikorowo – Kruszwica. Alternatywa poprowadzenia trasy EV2 na Włocławek z pominięciem ruchliwej drogi bezpośrednio prowadzącej do Kruszwicy po zachodniej stronie jeziora. Droga powiatowa, dość duży ruch samochodów i duża prędkość pojazdów, teren umiarkowanie atrakcyjny.

### **Gmina Inowrocław (miasto)**

W mieście Inowrocław przebiegają następujące odcinki dróg, objętych audytem:

- Ul. Pakoska i Narutowicza (od drogi wojewódzkiej, kładką nad torami do parku). Odcinek wolny od samochodów, bezpieczny, rekomendowany przy prowadzeniu trasy EV2 na Pakość. Atutem jest przebieg w pobliżu stacji kolejowej i uzdrowiska.
- Aleja Okrężna (od Narutowicza do Dworcowej). Ciąg pieszo-rowerowy do remontu i lokalna ulica. Odcinek bezpieczny względem ruchu samochodowego, rekomendowany jako fragment EV2 na Gniewkowo.
- Ul. Metalowców (od ul. Dworcowej do ul. Orłowskiej) i ulica Pileckiego. Średniej jakości drogi rowerowe, do remontu. Odcinek bezpieczny względem ruchu samochodowego, rekomendowany jako fragment EV2 na Gniewkowo.
- Ul. Orłowska (do granicy gminy). droga powiatowa, dość ruchliwa. Opcja wyjazdu EV2 w kierunku Torunia. Teren monotony, brak drogi rowerowej.
- Ul. Narutowicza, Staszica, Poznańska: opcja poprowadzenia trasy EV2 wzdłuż głównej drogi przelotowej przez miasto, blisko centrum, od uzdrowiska i dworca do wylotów w kierunku południowym. Na większej części odcinka istnieją drogi rowerowe średniej jakości. Hałas, ruch. Mało atrakcyjny przebieg.
- Ul. Narutowicza, Al. Niepodległości, Staropoznańska (do zakładów sodowych od uzdrowiska). Przebieg podobny jak poprzedni, nieco spokojniejsze ulice i nowsze drogi rowerowe, ale biegnie dalej od centrum. Wariant przebiegu EV2 przez miasto.
- Ul. Mątewska (od zakładów sodowych do granicy gminy w okolicach obwodnicy). Wyjazd z miasta, droga o średnim ruchu pojazdów, wskazana budowa drogi rowerowej. Taki przebieg EV2 omija miasto – jeżeli zostanie wybrany, wskazany łącznik do centrum, dworca i uzdrowiska.
- Ul. Wielkopolska, Szymborska, Górnicza. Spokojniejsza opcja wyjazdu z miasta na południe. Miejscami odcinki dróg rowerowych, przebieg raczej mało atrakcyjny – osiedla mieszkaniowe, pola.
- Ulica Toruńska (DK 15) od ul. Pileckiego do granicy gminy. Odcinek ok. 700 metrów, biegnący wzdłuż aeroklubu. Bardzo ruchliwa, wąska, a przez to niebezpieczna dla rowerzystów.

### **Gmina Kruszwica**

W gminie Kruszwica przebiegają następujące odcinki dróg, objętych audytem:

- Łojewo – Szarlej – Kruszwica. Droga powiatowa, prowadząca z miasta na Inowrocław. Ruch dość duży i spora prędkość pojazdów, lecz jedyna opcja ominięcia ruchliwych ulic w centrum Kruszwy, terenów przemysłowych w północnej części miasta oraz ruchliwej drogi na Kobylniki. Wariant przebiegu EV2 przez Kruszwicę na Inowrocław i Włocławek. Atutem jest bliskość kolegiaty i jeziora.
- Przedbojewice – Kruszwica. Opcja prowadząca główną drogą z dużym ruchem, nie rekomendowana.
- Kobylniki – Rożniaty – Janowice. Alternatywa poprowadzenia trasy główną drogą pomiędzy Kruszwicą a Inowrocławiem. Nawierzchnia gruntowa na północ od Kobylnik, średniej jakości. Aktualna jakość nie odpowiada standardom EuroVelo.
- Kruszwica – Papros (Dobre). Droga powiatowa, mały ruch. Na początku odcinek drogi rowerowej. Dalej ruch mały, okolica raczej monotonna.

### **Gmina Dobre**

W gminie Dobre przebiegają następujące odcinki dróg, objętych audytem (wariant przebiegu EV2 na Włocławek):

- Bronisław – Dobre: Droga powiatowa, mały ruch. Spory odcinek drogi rowerowej. Ruch mały, okolica raczej monotonna.
- Dobre (centrum): dobrej jakości droga rowerowa z kostki, wzdłuż drogi wojewódzkiej.
- Dobre – Lekarzewice: Ruch mały, okolica raczej monotonna.
- Lekarzewice – granica gminy: droga powiatowa, dość duża prędkość pojazdów.

- Dobrze – Zakrzewo (droga wojewódzka): dość ruchliwa droga wojewódzka, planowana droga rowerowa (wariant trasy EV2 na Ciechocinek).

#### **Gmina Bądkowo**

W gminie Bądkowo przebiegają następujące odcinki dróg, objętych audytem (wariant przebiegu EV2 na Włocławek):

- Droga Lekarzewice – Wieniec: krótki odcinek drogi powiatowej, duża prędkość pojazdów.

#### **Gmina Brześć Kujawski**

W gminie Brześć Kujawski przebiegają następujące odcinki dróg, objętych audytem (wariant przebiegu EV2 na Włocławek):

- Lekarzewice – Wolica: droga powiatowa, dość duża prędkość pojazdów.
- Wolica – Wieniec – Włocławek: głównie drogi rowerowe z kostki betonowej, krótkie odcinki ich pozbawione. Droga powiatowa, spory ruch. Od Wieńca tereny leśne.

#### **Gmina Włocławek (miasto)**

W gminie Włocławek przebiegają następujące odcinki dróg, objętych audytem (wariant przebiegu EV2 na Włocławek):

- Ulica Wieniecka, od granicy gminy (okolice szpitala) do skrzyżowania z drogą krajową nr 91. Na prawie całej długości odcinka istnieją drogi rowerowe, głównie z kostki betonowej.

#### **Gmina Zakrzewo**

W gminie Zakrzewo przebiegają następujące odcinki dróg, objętych audytem:

- Droga wojewódzka nr 266: dość ruchliwa droga wojewódzka, planowana droga rowerowa (wariant trasy EV2 na Ciechocinek).

#### **Gmina Koneck**

W gminie Koneck przebiegają następujące odcinki dróg, objętych audytem:

- Droga wojewódzka nr 266: dość ruchliwa droga wojewódzka, planowana droga rowerowa (wariant trasy EV2 na Ciechocinek).

#### **Gmina Aleksandrów Kujawski (wiejska)**

W gminie wiejskiej Aleksandrów Kujawski przebiegają następujące odcinki dróg, objętych audytem:

- Droga wojewódzka nr 266: dość ruchliwa droga wojewódzka, planowana droga rowerowa (wariant trasy EV2 na Ciechocinek).

#### **Gmina Aleksandrów Kujawski (miejska)**

W gminie miejskiej Aleksandrów Kujawski przebiegają następujące odcinki dróg, objętych audytem:

- Droga wojewódzka nr 266: dość ruchliwa droga wojewódzka, planowana droga rowerowa (wariant trasy EV2 na Ciechocinek).

#### **Gmina Ciechocinek**

W gminie Ciechocinek przebiegają następujące odcinki dróg, objętych audytem:

- Połączenie drogi wojewódzkiej nr 266 z Wiślaną Trasą Rowerową – kilka możliwości przebiegu trasy (wariant trasy EV2 na Ciechocinek).

#### **Gmina Rojewo**

W gminie Rojewo przebiegają następujące odcinki dróg, objętych audytem:

- Droga Orłowo – Ściborze: droga powiatowa, prowadząca z Rojewa do Inowrocławia. Brak drogi rowerowej, spory ruch i prędkość samochodów. Wskazana budowa drogi rowerowej. Monotonna okolica. Wariant przebiegu EV2 na Toruń.
- Droga Ściborze – Płonkowko lub Wierzchosławice: drogi powiatowe o małym ruchu samochodowym, dość dobrej jakości. Monotonny krajobraz. Wariant przebiegu EV2 na Toruń.

- Droga Płonkowo – Gniewkowo. Droga wojewódzka, ruch umiarkowany, ale duża prędkość samochodów. Wskazana budowa drogi rowerowej. Monotonny krajobraz. Wariant przebiegu EV2 na Toruń.

#### **Gmina Gniewkowo**

W gminie Gniewkowo przebiegają następujące odcinki dróg, objętych audytem:

- Droga Szadłowice - Wierchosławice – Wielowieś – Gniewkowo. Lokalna droga, miejscami wskazane naprawy / remonty nawierzchni. Najkrótsze połączenie pomiędzy Gniewkowem a Inowrocławiem, omijające drogę krajową. Monotonny krajobraz. Wariant przebiegu EV2 na Toruń.
- Droga Szadłowice – Więclawice – Latkowo. Odcinek pomiędzy drogą krajową nr 15 a Więclawicami, liczący 1,5 km, posiada złej jakości nawierzchnię gruntową. Na tym odcinku konieczne ułożenie asfaltu. W Szadłowicach na wylocie w kierunku Inowrocławia niezbędna budowa drogi rowerowej przy drodze krajowej, obecnie droga jest bardzo ruchliwa.
- Droga Płonkowo – Gniewkowo. Droga wojewódzka, ruch umiarkowany, ale duża prędkość samochodów. Wskazana budowa drogi rowerowej. Monotonny krajobraz. Wariant przebiegu EV2 na Toruń.
- Droga Gniewkowo (centrum): od drogi wojewódzkiej na Płonkowo trasa prowadzi przez centrum miasta (rynek, ulicę Jana III Sobieskiego). Są to drogi bezpieczne dla rowerzystów. Odcinek kończy się na rondzie drogi krajowej. Wariant przebiegu EV2 na Toruń.
- Droga Gniewkowo – Cierpice. Droga lokalna, na odcinku leśnym nawierzchnia asfaltowa średniej jakości, ładna droga, prowadząca przez lasy. Wariant przebiegu EV2 na Toruń.

#### **Gmina Wielka Nieszawka**

W gminie Wielka Nieszawka przebiegają następujące odcinki dróg, objętych audytem:

- Droga Gniewkowo – Cierpice. Droga lokalna, na odcinku leśnym nawierzchnia średniej jakości, asfaltowa. Ładna droga, prowadząca przez lasy. Wariant przebiegu EV2 na Toruń.
- Droga Cierpice – Cierpiszewo (nadleśnictwo). Droga lokalna w administracji ALP. Dobry asfalt, mały ruch. Dalej do drogi krajowej odcinek drogi gminnej, dobrej jakości. Wariant przebiegu EV2 na Toruń.
- Droga Droga krajowa nr 80 – Cierpice – droga wojewódzka nr 273. Pierwszy odcinek to lokalna droga asfaltowa, następnie asfaltowa droga rowerowa. Ładna okolica. Wariant przebiegu EV2 na Toruń.
- Droga Cierpice – Wielka Nieszawka (droga krajowa nr 273). Ruchliwa droga wojewódzka, wskazana budowa drogi rowerowej. Wariant przebiegu EV2 na Toruń.

#### **Gmina Łabiszyn**

W gminie Łabiszyn przebiegają następujące odcinki dróg, objętych audytem:

- Droga Jabłówko – Jabłowo Pałuckie – Łabiszyn: lokalne drogi powiatowe o małym ruchu pojazdów, łączące Żnin i Łabiszyn inaczej niż drogą wojewódzką. Rekomendowany przebieg EV9. Krajobraz częściowo monotonny, ale też ładne widoki w środkowej części oraz lasy pod Łabiszynem.
- Droga Chomętowo – Jabłówko – Obielewo. Alternatywny przebieg EV9 na Żnin z Łabiszyna. Lokalne drogi asfaltowe, monotonny krajobraz. Przy drodze wojewódzkiej teren leśny.
- Droga Obielewo – Załachowo (droga wojewódzka). Ruchliwy odcinek drogi wojewódzkiej, niezbędna budowa drogi rowerowej przy prowadzeniu tędy trasy EV9. Zaletą jest przebieg obok Lubostronia.
- Droga Załachowo – Lubostron – Zdziersk. Lokalne drogi w dolinie Noteci, mały ruch, asfalt średniej jakości. Krajobraz raczej monotonny. Alternatywny przebieg EV9 między Żninem a Łabiszynem. Zaletą jest przebieg obok Lubostronia.
- Droga Lubostron – Józefinka. Lokalna droga, prowadząca na Barcin. Częściowo droga gruntowa, nie rekomendowana. Alternatywa dla EV2.
- Droga Lubostron – Pturek. Lokalna droga asfaltowa, która stanowi wariant przebiegu EV2 prowadzący z Łabiszyna przez Lubostron na południe. Ruchliwy odcinek drogi wojewódzkiej, spore podjazdy. Krajobraz – dolina Noteci, rozległe panoramy pól uprawnych i lasów.

- Droga Oporowo – Będzitowo: wariant trasy EV9 z Lubostronia na Nową Wieś Wielką przez Lisewo Kościelne. Monotonne krajobrazy, odcinki leśne, ruch raczej mały, nawierzchnia asfaltowa.
- Droga Łabiszyn – Smogorzewo – Jeżewo. Wariant EV9 z Łabiszyna na Nową Wieś Wielką. Odcinek drogi wojewódzkiej ruchliwy, niezbędna droga rowerowa.
- Droga Łabiszyn – Jeżewice: j.w. następnie lokalna droga asfaltowa i dalej gruntowa, średniej jakości.
- Droga Łabiszyn – Antoniewo (wzdłuż Noteci). J.w., jednak prowadzący głównie po drogach gruntowych.
- Droga Łabiszyn – Antoniewo (droga wojewódzka). Trasa EV9 na Bydgoszcz, prowadzi wzdłuż ruchliwej drogi wojewódzkiej. Brak drogi rowerowej.
- Droga Nowe Dąbie – Władysławowo (w dolinie Noteci). Wariant trasy EV9, prowadzący przez łąki w dolinie Noteci. Otwarte tereny, drogi asfaltowe złej jakości lub drogi gruntowe.
- Droga Łabiszyn – Rynarzewo. Wariant EV9 prowadzący na północ. Dobra droga asfaltowa, głównie biegnąca przez lasy. Ruch umiarkowany.
- Droga Łabiszyn (centrum). Przejazd przez Łabiszyn możliwy jest na kilka sposobów. Rekomendowany przebieg to wjazd od strony Jabłowa, następnie przez lokalną uliczkę (Ostatkowska), potem ul. Poznańską obok śluzy do rynku (uliczki jednokierunkowe). Z rynku wyjazd na północ ulicą Szubińską. Do drogi na Rynarzewo wzdłuż ul. Szubińskiej (na tym odcinku potrzebna droga rowerowa). Ewentualny wyjazd w kierunku wschodnim (z centrum ulicą Mickiewicza) wymaga pokonania ruchliwych dróg wojewódzkich, gdzie brak dróg rowerowych.

#### **Gmina Złotniki Kujawski**

W gminie Złotniki Kujawskie przebiegają następujące odcinki dróg, objętych audytem:

- Droga Będzitowo – Lisewo Kościelne – Tarkowo – Nowa Wieś Wielka: lokalne drogi asfaltowe, prowadzące przez raczej otwarte, monotonne tereny. Jest to wariant przebiegu EV9 między Łabiszynem a Solcem Kujawskim

#### **Gmina Nowa Wieś Wielka**

W gminie Nowa Wieś Wielka przebiegają następujące odcinki dróg, objętych audytem (są to wariant przebiegu EV9 między Łabiszynem a Solcem Kujawskim):

- Droga Jeżewo – Dąbrówka Kujawska – Nowa Wieś Wielka: trasa prowadzi drogami lokalnymi przez raczej monotonne tereny.
- Droga Jakubowo – Januszkowo – Nowa Wieś Wielka: trasa prowadzi lokalnymi drogami, nawierzchnia częściowo asfaltowa, częściowo gruntowa. Teren dość ciekawy, droga biegnie skrajem lasu. Wymagana jest poprawienie nawierzchni dróg (asfaltowanie).
- Droga Nowa Wieś Wielka – Tarkowo Górne: odcinek prowadzący wzdłuż drogi krajowej. Na jego części jest droga rowerowa z polbruku. Wymaga ona wydłużenia. Bardzo duży ruch i hałas oraz monotonny krajobraz sprawiają, że nie jest to atrakcyjna trasa.
- Droga Nowa Wieś Wielka – Chrośna: odcinek prowadzący w całości lasami. Chrośna – nowa droga rowerowa z asfaltu. Ruch niewielki.
- Droga Jeżewice – Prądocin – Prądko – DK 10: jest to wariant EV9, prowadzący do Bydgoszczy przez Prądocin. Pierwszy odcinek (ok. 1 km) od Łabiszyna jest gruntowy, następnie do Prądocina lokalna droga asfaltowa. W Prądocinie chodnik wzdłuż drogi krajowej, następnie nowa droga rowerowa do skraju wsi. Jezioro, teren rekreacyjny. Od jeziora droga gruntowa przez las, raczej złej jakości. Odcinek wymaga dużych nakładów inwestycyjnych, a po ew. wybudowaniu będzie generował spory ruch samochodów (dojazd do jeziora od Bydgoszczy).

#### **Gmina Solec Kujawski**

W gminie Solec Kujawski przebiegają następujące odcinki dróg, objętych audytem (wariant przebiegu EV9 między Łabiszynem a Solcem Kujawskim):

- Droga Chrośna – Solec Kujawski: odcinek prowadzący w całości lasami. Ruch niewielki.



- Droga Solec Kujawski: początkowo (od drogi krajowej do drogi wojewódzkiej) nowa droga rowerowa, asfaltowa. Następnie ciągi pieszo-rowerowe i drogi rowerowe z kostki betonowej. Od dworca do centrum brak dróg rowerowych, spory ruch samochodów.

#### **Gmina Szubin**

W gminie Szubin przebiegają następujące odcinki dróg, objętych audytem (odcinek trasy EV9 między Łabiszynem a Łochowem i Bydgoszczą):

- Droga Władysławowo – Rynarzewo: droga powiatowa o nawierzchni asfaltowej. Ruch raczej niewielki, droga prowadzi przez lasy i pola.
- Droga Rynarzewo – Zamość: od centrum Rynarzewa biegnie krótki odcinek starej drogi z asfaltu o zniszczonej nawierzchni. Następnie odcinek o tymczasowej organizacji ruchu na placu budowy drogi ekspresowej. Docelowo będzie możliwy przejazd bez wjazdu na ruchliwe drogi, obecnie tymczasowe chodniki. Spory hałas powodowany przez pojazdy.
- Droga Zamość – Łochowo: droga gruntowa, dość dobrej jakości. Mały ruch samochodów. Docelowo wskazana budowa drogi rowerowej.

#### **Gmina Białe Błota**

W gminie Białe Błota przebiegają następujące odcinki dróg, objętych audytem (są to różne warianty trasy EV9 między Łabiszynem a Bydgoszczą):

- Droga Zamość – Łochowo: przedłużenie drogi gruntowej od Zamościa. Nowa droga asfaltowa i droga rowerowa o nawierzchni asfaltowej. Prowadzi przez las do granicy miejscowości. Dość atrakcyjna okolica.
- Łochowo: trasa prowadzić może wzdłuż ulicy Szosa Bydgoska. Początkowo od południa fragment bruku, następnie odcinek w ruchu ogólnym (duży ruch pojazdów) i niskiej jakości droga rowerowa z kostki betonowej w kierunku na Bydgoszcz do mostu na Kanale Noteckim. Teren raczej mało atrakcyjny, typowa zabudowa podmiejska.
- Łochowo (ścieżka nad Kanałem Noteckim): obecnie jest to ścieżka o nawierzchni gruntowej, w części północnej użytkowana, południowej – zarośnięta. Istnieje możliwość wykonania bardzo atrakcyjnej trasy spacerowej na tym odcinku.
- Łochowo – ujście Kanału Noteckiego: lokalne drogi gruntowe w okolicach śluzy, teren się zabudowuje. Konieczne wykonanie dróg asfaltowych. Okolice to łąki nad kanałami Noteci.
- Łochowo – Lisi Ogon: droga rowerowa z kostki betonowej na całej długości od kanału do granicy z miastem. Teren zurbanizowany, mało atrakcyjny. Spory ruch samochodów (hałas). Odcinek przy drodze krajowej w przebudowie. Tymczasowa organizacja ruchu.
- Łochowo – Murowaniec – droga krajowa nr 10: wzdłuż malowniczego Kanału Bydgoskiego w okolicach Murowańca funkcjonują drogi lokalne (gruntowe). Dalej las nie do pokonania przez rowerzystę. Potencjalnie istnieje możliwość poprowadzenia tu pięknej trasy nad kanałem, którego brzegi wymagają remontu.
- Droga krajowa nr 10 – dolina Noteci – Ciele: lokalne drogi gruntowe, z płyt betonowych oraz asfaltowe. Przejazd przez DK10 utrudniony, ale znajduje się tu przepust, nadający się do przejechania rowerem. Monotonna okolica.
- Władysławowo – Prądkie – Zielonka: gruntowe, średniej jakości drogi, prowadzące przez łąki nad Notecią. Liczne kanały, zespół obiektów śluzy. Drogi wymagają remontu.
- Ciele – Zielonka: droga powiatowa wzdłuż drogi ekspresowej. Hałas mimo ekranów. Mało atrakcyjna okolica (zabudowa podmiejska). Brak drogi rowerowej, spory ruch samochodów.
- Zielonka – Trzciniec: gruntowa droga przez las. Zdecydowanie lepsza trasa to po drodze rowerowej z miejscowości Ciele, jednak wówczas konieczne jest pokonanie po drodze odcinka Ciele – Zielonka.
- Ciele – Trzciniec – ul. Szubińska: nowa droga rowerowa, prowadząca na całej długości do ul. Szubińskiej. Las zwiększa atrakcyjność okolicy.
- Ul. Szubińska – granica miasta: odcinek pozbawiony dróg rowerowych, stary, nierówny chodnik. Na ulicy Szubińskiej bardzo duży ruch pojazdów. Niezbędna droga rowerowa.

### **Gmina Sicienko**

W gminie Sicienko przebiegają następujące odcinki dróg, objętych audytem (wariant przebiegu trasy EV9):

- Wał przeciwpowodziowy w ujściu Kanału Noteckiego oraz wzdłuż Kanału Bydgoskiego (przez Owczy Most). Malownicza okolica. Obecnie nieprzejezdne dla rowerzystów. Potencjalnie bardzo atrakcyjna trasa przez łąki do miasta Bydgoszcz.

### **Gmina Bydgoszcz (miasto)**

W gminie Bydgoszcz przebiegają następujące odcinki dróg, objętych audytem (różne opcje przebiegu trasy EV9):

- Ulica Młyńska (od granicy z gminą Sicienko za Szosą Obwodową do rozwidlenia Starego i Nowego Kanału Bydgoskiego) – północny brzeg Kanału Bydgoskiego: gruntowa ulica, która w zasadzie nadaje się na poprowadzenie drogi rowerowej po odpowiedniej przebudowie. Okolice atrakcyjne, zwłaszcza parki bliżej centrum. Problemem jest fakt, że bliżej centrum nie ma możliwości przejazdu na drugą stronę kanału i trzeba wykonać objazd ruchliwymi ulicami do Ronda Grunwaldzkiego (Grunwaldzka).
- Ulica Młyńska, Bronikowskiego i Grunwaldzka, od Starego Kanału Bydgoskiego do Ronda Grunwaldzkiego: ruchliwe ulice, częściowo posiadające drogi rowerowe w różnym standardzie. Mało przyjemne do jazdy z uwagi na duży ruch samochodów i hałas. Ciekawostką są liczne duże obiekty hydrotechniczne, widoczne z drogi. Na ulicy Kamińskiego (wyjazd od kanału do ulicy Młyńskiej) nawierzchnia gruntowa.
- Południowy brzeg Kanału Bydgoskiego od śluzy na ulicy Młyńskiej do Ronda Grunwaldzkiego: jest to przedłużenie ulicy Spacerowej. Pierwszy fragment (na zachód od śluzy w kierunku zachodnim) przejezdny jedynie od strony północnej (ulica Młyńska, bardzo zły stan drogi gruntowej). Następnie odcinek przez pola podmokłe, gruntowy. Dalszy fragment przy ogródkach działkowych bardzo piaszczysty, również nieprzejezdny. Dopiero bliżej ulicy Spacerowej nawierzchnia się poprawia, ale dalej jest gruntowa. Ulica Spacerowa w części zachodniej ma nawierzchnię z kostki betonowej, następnie asfaltową. To przyjemny odcinek trasy, w ruchu uspokojonym, nad samym kanałem. Przy obiektach sportowych ponownie fragment gruntowy. Od śluzy Bronikowskiego zaczyna się najładniejszy fragment trasy, przez stare parki nad kanałem. Jest tak do samego końca Starego Kanału Bydgoskiego przy Rondzie Grunwaldzkim. Nawierzchnia jest dobra, asfaltowa lub gruntowa.
- Ulica Łochowska (od granicy gminy Białe Błota), Nakielska i Janowicka do Kanału Bydgoskiego: jest to dojazd do Kanału Bydgoskiego w sytuacji, jeżeli nie będzie możliwe poprowadzenie trasy bliżej kanału. Wzdłuż ulicy Łochowskiej dobra, nowa, asfaltowa droga rowerowa. Dalej na ulicy Nakielskiej brak drogi rowerowej i zniszczone chodniki, duży ruch. Odcinek wymagający poprawy. Ulica Janowicka to droga gruntowa.
- Ulica Szubińska (od granicy gminy Białe Błota) do Placu Grunwaldzkiego. Na ulicy Szubińskiej infrastruktura rowerowa nie jest kompletna. Początek od strony zachodniej to stary chodnik ze zniszczonej kostki, dopiero od zakładów wojskowych rozpoczyna się asfaltowa, dobrej jakości droga rowerowa. Z pewnymi nieciągłościami biegnie ona przez cały odcinek ulicy Szubińskiej do okolic ulicy 11 DAK. Wschodni fragment ulicy (do centrum handlowego) nie posiada dróg rowerowych. Są to chodniki z kostki. Cała ulica mało przyjemna do jazdy rowerem z uwagi na duży hałas (ruch samochodów) i mało atrakcyjną okolicę.
- Ulica Focha od Ronda Grunwaldzkiego do Mostu Solidarności: nowe drogi rowerowe, dobrej jakości.
- Bulwary nad Brdą (północny brzeg) od Mostu Solidarności do Mostu Kazimierza Wielkiego: problemem są schody z mostu Solidarności. Konieczne wybudowanie pochylni rowerowej – brak wjazdu na bulwary. Poza tym odcinek bardzo atrakcyjny, w całości nad rzeką. Jakość nawierzchni zróżnicowana, wskazane wyremontowanie niektórych odcinków i poprawa nawierzchni. Piękne widoki na zabytkowe centrum miasta.
- Bulwary nad Brdą (południowy brzeg) od Mostu Solidarności do Tesco przy Moście Pomorskim: Trasa bardzo atrakcyjna, ale nie nadaje się do poprowadzenia trasy rowerowej. Na początku schody (bariera) od ulicy Focha. Następnie liczne przewężenia i kładki, atrakcyjne, ale nie do pokonania rowerem przy większym ruchu turystów. Odcinki z kostki brukowej (bardzo nierównej), punkty kolizyjne z pieszymi itp. Zdecydowanie do poprowadzenia trasy rowerowej lepiej nadaje się północny brzeg Brdy, a ten odcinek na spacer.
- Ulica Grudziądzka (od Placu Poznańskiego) i Toruńska (do Mostu Kazimierza Wielkiego): alternatywa wobec prowadzenia trasy wzdłuż Brdy. Jedynie na niektórych odcinkach drogi rowerowe, przeplatane chodnikami. Duży ruch samochodów i hałas. Odcinek mało atrakcyjny.



- Trasa Uniwersytecka i ul. Glinki (do ul. Dąbrowa): bezkolizyjny wjazd z doliny Brdy na górny taras Bydgoszczy, skąd prowadzi jeden z wariantów EuroVelo na południe. Jego wykorzystanie jest warunkowane wykonaniem wschodniej części bulwarów lub drogi rowerowej wzdłuż ulicy Toruńskiej. Bardziej zasadne jednak jest poprowadzenie trasy przez centrum. Ten odcinek prowadzi wzdłuż ruchliwych dróg, przez współczesne blokowiska. Mało atrakcyjna okolica. Jedyny wyróżnik – kładka i punkt widokowy na Trasie Uniwersyteckiej.
- Ulica Zdobywców Wału Pomorskiego, Wojska Polskiego i Magnuszewska do ulicy Glinki: j.w., jednak bez kładki.
- Ulica Dąbrowa (do drogi krajowej nr 10): wylot na południe z Bydgoszczy. Prowadzi przez dzielnicę domków jednorodzinnych, następnie zagłębia się w las obok poligonów dawnej fabryki materiałów wybuchowych (do dziś widoczne fragmenty płotów). Nawierzchnia początkowo asfaltowa, następnie uciążliwe płyty, bruk, a w końcu nierówna droga gruntowa. Obecnie nie nadaje się do jazdy rowerem.
- Ulica Toruńska (od Mostu Kazimierza Wielkiego do wału przeciwpowodziowego oczyszczalni ścieków): mało atrakcyjna okolica, ale jednocześnie jedyny sposób wprowadzenia trasy rowerowej do centrum miasta znad Wisły. Obecnie brak dróg rowerowych. Spory ruch pojazdów ciężarowych. Tereny przemysłowe.
- Ujście Brdy (od ulicy Toruńskiej do śluzy): bardzo atrakcyjna możliwość poprowadzenia trasy rowerowej wzdłuż Brdy i Wisły. Wymaga wykonania drogi rowerowej na wale przeciwpowodziowym kanału od ulicy Toruńskiej (ma on szeroką koronę). Następnie wykonania drogi rowerowej wzdłuż gruntowej drogi, biegnącej przy skarpie wiślanej (po drugiej stronie pola uprawne). Prowadzi do cypla w ujściu Brdy, gdzie rośnie nieuczęszczany przez ludzi las. Tu potrzebna jest kładka, prowadząca do śluzy i dalej do ulicy Wyszogrodzkiej. Jest tak, ponieważ nie ma możliwości przejazdu przez Jaz Walcowy. Taka kładka mogłaby być jedną z wizytówek Bydgoszczy jako punkt widokowy.
- Bocznicą kolejową biegnącą wzdłuż ulicy Wyszogrodzkiej. Alternatywa wobec poprowadzenia trasy rowerowej ulicą Wyszogrodzką. Nie zalecana (konieczność rozbiórki torów, bardzo mało atrakcyjne tereny przemysłowe).
- Droga biegnąca od ul. Wyszogrodzkiej koło elewatorów do Wyszogrodu: alternatywa wobec jazdy wzdłuż ruchliwej ulicy Fordońskiej i lepszego wyeksponowania waleń Wyszogrodu. Obecnie jest to droga gruntowa, która biegnie od ulicy Wyszogrodzkiej (okolice przecięcia jej przez tory do elewatorów), następnie wzdłuż płotu elewatorów do Wyszogrodu. Dalszy przebieg możliwy wzdłuż Wisły aż do mostu na Fordonie.
- Ulica Sudecka (od granicy miasta) i Wyzwolenia (do Stajni Jaruzyn): obecnie dość ruchliwe drogi podmiejskie. Wskazane wybudowanie drogi rowerowej na przedłużeniu drogi rowerowej prowadzącej do Strzelców Górnych od granicy miasta. Następnie połączenie ulicy Sudeckiej i wału przeciwpowodziowego.
- Most Fordoński (odcinek miejski): północny skraj mostu. Istnieje tu chodnik z drogą rowerową. W tym miejscu łączyłyby się (lub rozdzielały, zależnie od punktu widzenia) lewa i prawa strona trasy EuroVelo w kierunku północnym (biegnące razem z WTR).

UWAGA: pozostałe odcinki trasy (nie opisane w zestawieniu) zostały objęte audytem Wiślanej Trasy Rowerowej.

### **Gmina Dąbrowa Chełmińska**

W gminie Dąbrowa Chełmińska przebiegają następujące odcinki dróg, objętych audytem (jest to wyprowadzenie trasy EuroVelo na prawy brzeg Wisły razem z WTR od Fordonu):

- Most Fordoński (część południowa): Istnieje tu chodnik z drogą rowerową. Łączy się on z drogą rowerową prowadzącą wzdłuż drogi wojewódzkiej.
- Droga wojewódzka nr 551: istnieje tu droga rowerowa o nawierzchni asfaltowej, a od starej drogi do przeprawy promowej – nawierzchni gruntowej. Biegnie ona aż do osiedla Zabasta.
- Ostromecko (Osiedle Zabasta): lokalne uliczki osiedlowe o nawierzchni asfaltowej, strome podjazdy
- Ostromecko (droga wojewódzka): brak drogi rowerowej, wąsko, duży ruch – konieczna droga rowerowa (ew. poprowadzenie trasy przez park jeżeli będzie możliwe)

## 11. Rekomendacje przebiegu tras EuroVelo

W ramach audytu zweryfikowano w terenie możliwości przebiegu tras EuroVelo po ponad 700 kilometrach dróg. Były to drogi wskazane przez przedstawicieli samorządu regionalnego, współpracujących ekspertów regionalnych, partnerów lokalnych (samorządy i organizacje rowerowe) oraz samodzielnie zidentyfikowane przez wykonawcę audytu.

Audyt nie obejmował odcinków tras EuroVelo, biegnących wspólnie z Wiślaną Trasą Rowerową (około 300 km tras). Szczegółowy audyt WTR wraz z opracowaniem rekomendacji korekt i modyfikacji tej trasy został wykonany w roku 2019.

Dostosowanie trasy na odcinkach wspólnych z WTR obejmuje (obok podniesienia standardu trasy do poziomu jakości EuroVelo) uzupełnienie oznakowania trasy o logo EuroVelo na znakach rowerowych, tablicach informacyjnych itp.

Analiza ponad 700 kilometrów dróg pozwoliła na określenie wielu możliwości przebiegu trasy przez województwo. Z uwagi na liczbę możliwych alternatyw, po wykonaniu audytu dokonano wstępnej analizy możliwych przebiegów, aby ograniczyć ich liczbę. Dokonano eliminacji przebiegów niewykonalnych technicznie, bardzo mało atrakcyjnych lub bardzo kosztownych do realizacji (wymagających znaczących inwestycji).

### 11.1. Odcinki nie nadające się do poprowadzenia tras EuroVelo (po audycie)

#### Gmina Rogowo

- Droga leśna (ALP), łącząca leśniczówkę Dębowiec z drogą na Gościeszyn wraz z drogą łączącą Gościeszyn przez Cegielnę do Ryszewa. *Uzasadnienie: bardziej atrakcyjna i bezpieczniejsza jest droga leśna w kierunku na Oćwiekę dla poprowadzenia tras EV2 i EV9.*

#### Gmina Gąsawa

- Droga Ryszewo – Gąsawa – Żnin (powiatowa). *Uzasadnienie: bardziej atrakcyjna i bezpieczniejsza jest droga w kierunku na Oćwiekę dla poprowadzenia tras EV2 i EV9.*
- Droga Pniewy – Annowo – Wójcin. *Uzasadnienie: z uwagi na konieczność ominięcia odcinka Barcin-Pakość, należy poprowadzić trasę EV2 bardziej na południe (przez Chomiążę Szlachecką).*

#### Gmina Żnin

- Droga Żnin – Janowiec Wielkopolski (przez Cerekwicę lub Ustaszewo). *Uzasadnienie: odcinek o niskiej atrakcyjności, województwo wielkopolskie preferuje punkt styku trasy EV9 i EV2 bliżej Trzemeszna.*
- Droga Żnin – Podgórzyn – Godawy. *Uzasadnienie: duży ruch samochodów, asfalt złej jakości na części odcinka. Bardziej atrakcyjna trasa przebiegu EV9 prowadzi wzdłuż jezior ze Żnina do Wenecji.*
- Droga Wenecja – Białozewin – Wójcin. *Uzasadnienie: z uwagi na konieczność ominięcia odcinka Barcin-Pakość, należy poprowadzić trasę EV2 bardziej na południe (przez Chomiążę Szlachecką).*
- Droga Kierzkowo – Młodocin. *Uzasadnienie: Bardziej atrakcyjna trasa przebiegu EV9 prowadzi wzdłuż jezior ze Żnina do Wenecji.*
- Droga Żnin – Sobiejuchy – Chomętowo. *Uzasadnienie: nawet po wybudowaniu drogi rowerowej po dawnym torowisku do Sobiejuch, odcinek między Sobiejuchami i Chomętowem ma gruntową nawierzchnię. Koszt budowy drogi rowerowej i kładki jest znacznie wyższy, niż poprowadzenie trasy przez Januskowo.*

#### Gmina Barcin

Wszystkie trasy. *Uzasadnienie: z uwagi na możliwość poprowadzenia tras rowerowych w sposób bardziej atrakcyjny i bezpośredni nieco na zachód (EV9 ze Żnina przez Jabłowo na Łabiszyn) i na południe (EV2 z Chomiąży Szlacheckiej na Pakość), nie jest rekomendowane prowadzenie tras rowerowych przez gminę Barcin.*

#### **Gmina Pakość**

- Droga Pakość - Wojdał. *Uzasadnienie: rekomendowany przebieg EV2 znajduje się bardziej na południe i omija Barcin. Ponadto na tej trasie znajdują się odcinki mało atrakcyjne (żwirownie) i trudno przejezdne (gruntowe).*
- Droga Pakość – Barcin. *Uzasadnienie: z uwagi na monotony krajobraz i zakłady przemysłowe oraz ruchliwą drogę, rekomenduje się poprowadzenie trasy EV2 bardziej na południe.*

#### **Gmina Janikowo**

- Droga Janikowo – Sielec – Piotrkowice. *Uzasadnienie: brak przejazdu nad jeziorem w Sielcu.*

#### **Gmina Inowrocław (wiejska)**

- Droga Sielec – Piotrkowice – Krusza Duchowna: *Uzasadnienie: brak przejazdu nad jeziorem w Sielcu.*

#### **Gmina Inowrocław (miasto)**

- Ul. Narutowicza, Staszica, Poznańska. *Uzasadnienie: rekomendowane jest poprowadzenie trasy EV2 od Pakości w pobliżu dworca na Gniewkowo lub od południa (z Kruszy Duchownej) na Kruszwicę. Nie ma potrzeby przejazdu przez miasto, ew. rozważyć należy wyznaczenie łącznika do centrum.*
- Ul. Narutowicza, Al. Niepodległości, Staropoznańska. *Uzasadnienie: j.w.*
- Ul. Wielkopolska, Szymborska, Górnica. *Uzasadnienie: j.w.*

#### **Gmina Rojewo**

Wszystkie trasy. *Uzasadnienie: po wizji lokalnej zidentyfikowano jako optymalny z uwagi na niskie wydłużenie trasy oraz mniejsze potrzeby inwestycyjne przebieg w pobliżu drogi krajowej nr 15 (Inowrocław – Łatkowo – Wierchosławice – Gniewkowo).*

#### **Gmina Kruszwica**

- Przedbojewice – Kruszwica. *Uzasadnienie: bardzo duży ruch pojazdów, bezpieczniejsza jest droga na zachodnim brzegu jeziora Szarlej, prowadzi obok kolegiaty.*
- Rożniaty – Kobylniki. *Uzasadnienie: Jakość drogi nie jest wystarczająca do budowy trasy rowerowej, jej modernizacja pociągnęłaby duże nakłady finansowe.*

#### **Gmina Dobrze**

- Dobrze – Zakrzewo. *Uzasadnienie: wariant trasy EV2 na Ciechocinek nie jest rekomendowany z uwagi na nadmierne wydłużenie i niską atrakcyjność otoczenia.*

#### **Gmina Zakrzewo, Koneck, Aleksandrów Kujawski (wiejska), Aleksandrów Kujawski (miejska), Ciechocinek**

Wszystkie drogi. *Uzasadnienie: wariant trasy EV2 na Ciechocinek nie jest rekomendowany z uwagi na nadmierne wydłużenie i niską atrakcyjność otoczenia.*

#### **Gmina Łabiszyn**

- Droga Chomętowo – Jabłówko – Obielewo. *Uzasadnienie: dalszy przebieg (w gminie Żnin) mocno piaszczysty, zalecany jest wariant przez Jabłówko.*
- Droga Obielewo – Załachowo (droga wojewódzka). *Uzasadnienie: z uwagi na duży ruch na drodze wojewódzkiej i brak drogi rowerowej, zalecany jest wariant przez Jabłówko.*
- Droga Załachowo – Lubostroń – Zdziersk. *Uzasadnienie: konieczność prowadzenia ruchu rowerowego po ruchliwej drodze rowerowej w kierunku Żnina, zalecany jest bezpieczniejszy wariant przez Jabłówko.*
- Droga Lubostroń – Józefinka. *Uzasadnienie: rekomendowany jest wariant EV2, prowadzący znacznie dalej na południe (omijający Barcin).*
- Droga Lubostroń – Pturek. *Uzasadnienie: jw.*
- Droga Oporowo – Będzitowo: *Uzasadnienie: odcinek znacznie dłuższy i prowadzący przez monotonne krajobrazy, alternatywny przebieg przez Jakubowo i Januszkowo jest bardziej atrakcyjny i krótszy.*

- Droga Łabiszyn – Smogorzewo – Jeżewo. *Uzasadnienie: odcinek biegnie po ruchliwej drodze wojewódzkiej, zasadne jest ominięcie jej części drogą prowadzącą przez Jakubowo i Januszkowo.*
- Droga Łabiszyn – Jeżewice. *Uzasadnienie: obecna jakość dróg gruntowych uniemożliwia poprowadzenie tędy trasy bez ponoszenia dużych kosztów.*
- Droga Łabiszyn – Antoniewo (wzdłuż Noteci i droga wojewódzka). *Uzasadnienie: j.w. plus część trasy prowadzi po ruchliwej drodze wojewódzkiej.*
- Droga Nowe Dąbie – Władysławowo (w dolinie Noteci). *Uzasadnienie: obecna jakość dróg gruntowych uniemożliwia poprowadzenie tędy trasy bez ponoszenia dużych kosztów.*

#### **Gmina Złotniki Kujawski**

- Droga Będzitowo – Lisewo Kościelne – Tarkowo – Nowa Wieś Wielka. *Uzasadnienie: odcinek dłuższy i prowadzący przez bardziej monotonne krajobrazy, niż alternatywny przebieg przez Jakubowo i Januszkowo. Ponadto część odcinka biegnie wzdłuż ruchliwej drogi krajowej (hałas, brak drogi rowerowej na części odcinka). Do Łabiszyna dwukrotne wydłużenie trasy (z ok. 13 do 26 km).*

#### **Gmina Nowa Wieś Wielka**

- Droga Jeżewo – Dąbrówka Kujawska – Nowa Wieś Wielka. *Uzasadnienie: Monotonne tereny – bardziej atrakcyjny jest przebieg przez Januszkowo.*
- Droga Nowa Wieś Wielka – Tarkowo Górne. *Uzasadnienie: bardzo duży ruch i hałas oraz monotony krajobraz sprawiają, że nie jest to atrakcyjna trasa.*
- Droga Jeżewice – Prądocin – Prądko – DK 10. *Uzasadnienie: taki przebieg trasy EV9 wymaga dużych nakładów inwestycyjnych, a po ew. wybudowaniu będzie generował spory ruch samochodów (dojazd do jeziora od Bydgoszczy). Nie jest rekomendowany.*

#### **Gmina Białe Błota**

- Łochowo – Murowaniec – droga krajowa nr 10. *Uzasadnienie: brak możliwości przejazdu bez kompleksowego remontu Kanału Noteckiego i budowy dróg rowerowych.*
- Droga krajowa nr 10 – dolina Noteci – Ciele. *Uzasadnienie: bardzo niskiej jakości drogi (duże nakłady inwestycyjne), mało atrakcyjna okolica.*
- Zielonka – Trzciniec. *Uzasadnienie: droga gruntowa złej jakości. Równolegle (z Ciela do Trzcińca) biegnie nowa droga rowerowa, asfaltowa.*

#### **Gmina Bydgoszcz (miasto)**

- Ulica Młyńska (od granicy z gminą Sicienko za Szosą Obwodową do rozwidlenia Starego i Nowego Kanału Bydgoskiego) – północny brzeg Kanału Bydgoskiego. *Uzasadnienie: brak możliwości kontynuacji trasy w kierunku centrum nad Starym Kanałem Bydgoskim.*
- Ulica Młyńska, Bronikowskiego i Grunwaldzka, od Starego Kanału Bydgoskiego do Ronda Grunwaldzkiego. *Uzasadnienie: j.w.*
- Bulwary nad Brdą (południowy brzeg) od Mostu Solidarności do Tesco przy Moście Pomorskim. *Uzasadnienie: brak możliwości poprowadzenia trasy rowerowej o standardzie EuroVelo (nawierzchnia, przewężenia, ruch pieszych itp.)*
- Ulica Grudziądzka (od Placu Poznańskiego) i Toruńska (do Mostu Kazimierza Wielkiego). *Uzasadnienie: duży ruch pojazdów, mała atrakcyjność otoczenia, konieczne duże nakłady inwestycyjne.*
- Trasa Uniwersytecka i ul. Glinki (do ul. Dąbrowa). *Uzasadnienie: cały wariant przebiegu trasy z Bydgoszczy do Prądocina jest bardzo kosztowny i nie jest rozpatrywany.*
- Ulica Zdobywców Wału Pomorskiego, Wojska Polskiego i Magnuszewska do ulicy Glinki. *Uzasadnienie: j.w.,*
- Ulica Dąbrowa (do drogi krajowej nr 10). *Uzasadnienie: j.w.,*
- Bocznic kolejowa biegnąca wzdłuż ulicy Wyszogrodzkiej. *Uzasadnienie: konieczność rozbiórki torów, bardzo mało atrakcyjne tereny przemysłowe).*

## 11.2. Warianty 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).
- **Solec 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:

- miejscowość **Grabowo** (wyjazd na Trzemeszno).

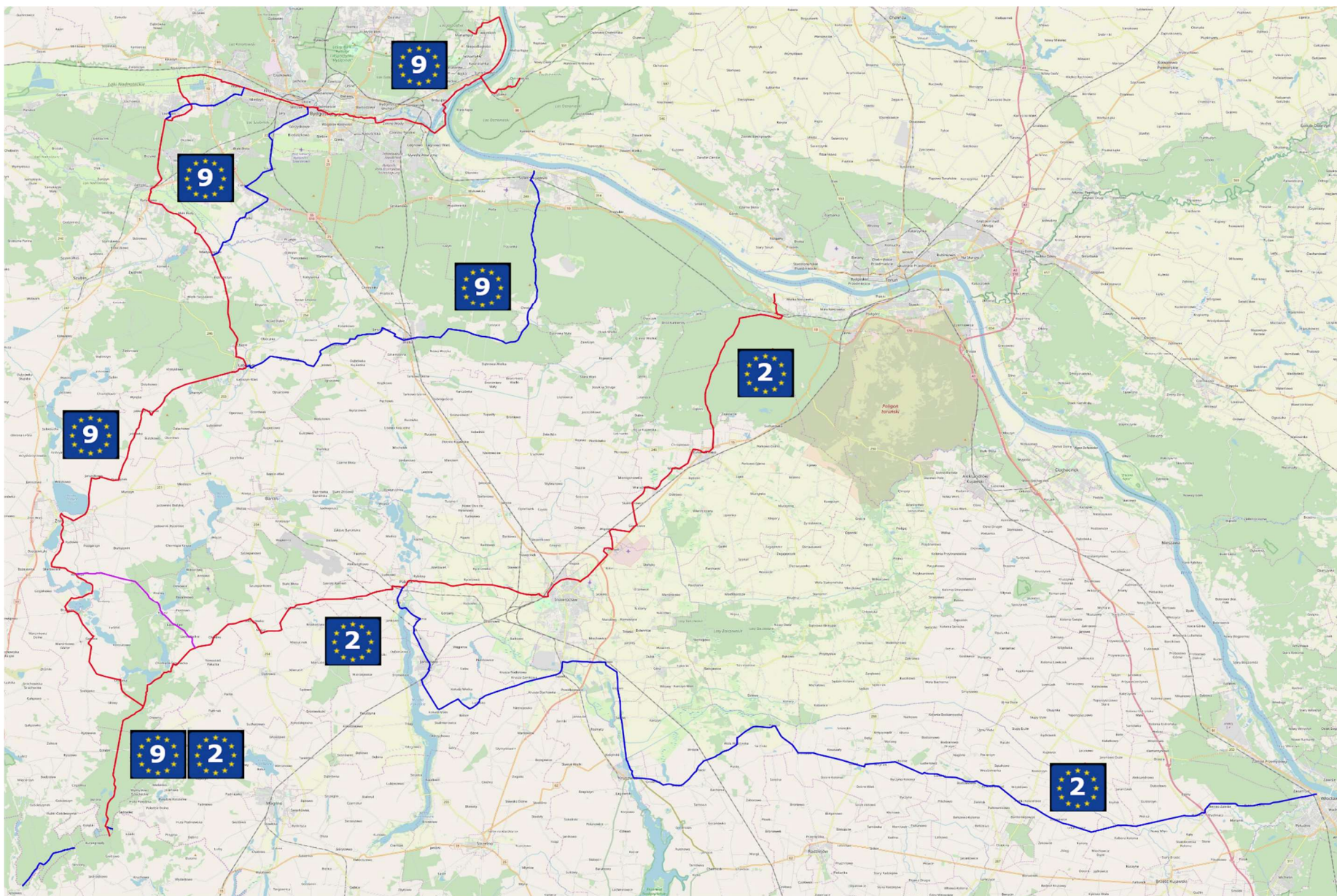
Alternatywnie zidentyfikowano również dwa miejsca styku trasy z województwem wielkopolskim:

- Miejscowość **Ławki** lub miejscowość **Grabowo** (wyjazd na Trzemeszno).
- Miejscowość **Dębowiec** (wyjazd na Gniezno).

Pierwszy punkt znajdują się bardzo blisko miejscowości Grabowo i jego ew. wybór (zamiast wyjazdu na Grabowo) nie wpłynie znacząco na przebieg trasy.

Natomiast druga opcja powoduje wydłużenie trasy i konieczność wybudowania dodatkowo 2 km drogi rowerowej na terenie leśnym. Z tego powodu wskazane jest pozostawienie jedynie dwóch pierwszych punktów styku.





Rys. 10. Warianty przebiegu (czerwony kolor – rekomendowane). Źródło: Opracowanie własne (podkład: mapa OSM)



### - EuroVelo 2 i EuroVelo 9 (wspólny przebieg od granicy z Wielkopolską do Oćwieki)

Zakłada się, że obie trasy – EuroVelo 2 i EuroVelo 9 będą razem na pierwszym odcinku, od granicy z województwem wielkopolskim. Przyjmuje się trzy możliwe punkty styku z województwem wielkopolskim (miejscowości Dębowiec oraz położone obok siebie miejscowości Ławki i Grabowo).

Obie trasy prowadzą razem od granicy województwa do okolic miejscowości Oćwieka (na zachód od Gąsawy), gdzie ich przebieg rozdziela się. Do tego miejsca w zasadzie nie ma potrzeby wykonywania inwestycji, trasy prowadzą drogami o małym natężeniu ruchu, głównie lasami, przez bardzo atrakcyjne tereny.



*Fot. 1, 2. Rekomendowany odcinek wspólnego przebiegu tras EuroVelo 2 i 9 (okolice wsi Jeziora i Gołąbki)*

### - EuroVelo 2 (Oćwieka – Pakość) – jeden wariant przebiegu (rekomendowany)

Trasa EuroVelo 2 od rozwidlenia biegnie dalej na wschód, przez Chomiążę Szlachecką na Pakość (tylko jeden rekomendowany przebieg na tym odcinku). Jedynie w okolicach Gąsawki istnieje konieczność wykonania nawierzchni asfaltowej na krótkim odcinku drogi powiatowej (1,2 km).

Z uwagi na charakter dróg pomiędzy Chomiążą Szlachecką a Pakością, możliwe są niewielkie korekty przebiegu na tym odcinku trasy EuroVelo 2. Jest tu wiele dróg o podobnej jakości. Obszar ten jest raczej mało atrakcyjny, są to tereny rolnicze.

Trasa prowadzi od wschodu do miejscowości Pakość – „Kujawskiej Jerozolimy”. Od Pakości przebieg trasy EuroVelo 2 rozpatrywany jest w dwóch wariantach – na Toruń i na Włocławek.



*Fot. 3, 4. Odcinek EV 2 Oćwieka – Pakość (Gąsawka, Pakość)*

## - Łącznik tras EuroVelo 2 i EuroVelo 9 między Wenecją a Laskami Wielkimi

W okolicach Chomiąży Szlacheckiej wskazane jest wykonanie trasy łącznikowej, pozwalającej (wyłącznie poprzez oznakowanie) na wytyczenie trasy rowerowej alternatywnej dla rowerzystów, podróżujących trasą EV2 w kierunku zachodnim. Taki łącznik, prowadzący od miejscowości Laski Wielkie przez Folusz do Wenecji, pozwala na dojazd bezpośrednio do Biskupina i Wenecji, a następnie kontynuowanie podróży trasą EV9 na południe. Pozwala to oszczędzić czas i kilometry oraz zobaczyć ciekawe atrakcje turystyczne.



Fot. 5, 6. Łącznik tras EV2 i EV9 (okolice Wenecji i Pniew)

## - EuroVelo 2 (Pakość – Toruń): wariant rekomendowany

Wariant rekomendowany prowadzi z Pakości przez Inowrocław, Gniewkowo do Cierpic, a stamtąd wspólnie z Wiślaną Trasą Rowerową do Torunia. Jest to wariant dłuższy niż alternatywa, prowadząca prosto na Włocławek, ale znacznie bardziej atrakcyjny.

### Pakość - Inowrocław

Z Pakości trasa w tym wariantcie prowadzi prosto na Inowrocław, wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 251. Na tym odcinku istnieje, z uwagi na dużą prędkość i spore natężenie ruchu pojazdów, potrzeba budowy drogi rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej, uzasadniona również potrzebami mieszkańców. Jest to monotony odcinek, ale jednocześnie najkrótszy.



Fot. 7, 8. Odcinek Pakość – Inowrocław (Pakość, kładka nad Notecią, droga wojewódzka nr 251)

### Przebieg trasy przez Inowrocław

W Inowrocławiu trasa wykorzystuje kładkę nad torami znajdującą się przy kopalni soli. Przebiega obok uzdrowiska, bezpośrednio skrajem Parku Solankowego (ulica Prezydenta Gabriela Narutowicza).

Następnie wykorzystując lokalne uliczki osiedlowe prowadzi Aleją Okrężną w okolicach dworca kolejowego. Ten odcinek „sprytnie” pozwala ominąć ruchliwe ulice i biegnie blisko torów kolejowych. Po drodze blokowisko, garaże. Alejka ma nawierzchnię asfaltową, wymagającą remontu. Zalecany także monitoring.





Fot. 9, 10. Kładka nad torami w Inowrocławiu



Fot. 11, 12. Inowrocław, droga rowerowa w parku przy ul. Narutowicza i na Alei Okrężnej

Trasa prowadzi dalej przez ruchliwą ulicę Dworcową, na ulicę Metalowców i dalej ulicą Pileckiego do drogi krajowej nr 15 (ulica Toruńska). Miejscami ten odcinek trasy wymaga remontu nawierzchni drogi rowerowej.

Taki przebieg przez miasto jest możliwie krótki, intuicyjny i jednocześnie atrakcyjny. Wskazane jest też wykonanie trasy łącznikowej od parku zdrojowego do centrum miasta, odległego od trasy o około kilometr.



Fot. 13, 14. Drogi rowerowe wzdłuż ulicy Metalowców

### Inowrocław – Gniewkowo

Od Inowrocławia rekomendowany przebieg trasy prowadzi częściowo drogą krajową nr 15, a częściowo drogami lokalnymi w jej pobliżu. Jest to raczej mało atrakcyjna, rolnicza okolica, teren jest płaski. Ciekawostką są śmigłowce wojskowe, których baza znajduje się w Łatkowie, bezpośrednio przy drodze krajowej.

Odcinek wzdłuż drogi krajowej obecnie jest bardzo niebezpieczny dla rowerzystów. Droga jest wąska, bardzo ruchliwa, pozbawiona chodników lub drogi rowerowej. Jest to jednak jedyny możliwy wyjazd z Inowrocławia w kierunku Gniewkowa. Szlaki rowerowe prowadzące nieco bardziej na wschód omijają drogę krajową, jednak mają złe nawierzchnie i znacznie dłuższy przebieg.



Pomiędzy ulicą Toruńską a okolicami węzła obwodnicy Inowrocławia (DK 25) i DK 15 niezbędne jest wybudowanie ok. 1,5 km drogi rowerowej. Optymalnie od strony północnej, co pozwoli na uniknięcie przejazdów poprzecznych.

Na dalszej części trasy wzdłuż drogi krajowej, przez teren węzła dróg krajowych, bieżą po północnej stronie drogi rowerowe z polbruku, przechodzące dalej w asfaltową drogę dojazdową, o małym ruchu samochodów. Ten odcinek jest mało atrakcyjny, ale bezpieczny dla rowerzystów i nie wymaga większych inwestycji.

Podobnie sytuacja wygląda między Łatkowem a Więclawicami. Lokalna droga asfaltowa o małym ruchu omija zabytkowy park przy drodze krajowej i prowadzi do stacji kolejowej w Więclawicach.

Dalszy fragment, pomiędzy Więclawicami a Szadłowicami, to kolejny odcinek, wymagający inwestycji. Pierwsze 1,5 km to gruntowa droga złej jakości, prowadząca wzdłuż torów kolejowych, a następnie w kierunku drogi krajowej. Przed Szadłowicami potrzebne jest wybudowanie drugiego odcinka drogi rowerowej wzdłuż drogi krajowej, aż do kościoła w Szadłowicach (750 metrów).

Od Szadłowic, przez Wierzchosławice i Wielowieś bieżą do Gniewkowa lokalne drogi asfaltowe o małym ruchu samochodów. Ulica Spółdzielcza, już w Gniewkowie, ma nawierzchnię z kostki betonowej.

Jedynie przed wjazdem do centrum Gniewkowa wskazana jest budowa drogi rowerowej na odcinku drogi wojewódzkiej.

W Gniewkowie trasa prowadzi zaś przez centrum miejscowości, przez rynek. Brak potrzeby budowy dróg rowerowych.



*Fot. 15, 16. Droga lokalna (Skalmierowice), droga gruntowa w Wojstawicach*



*Fot. 17, 18. Droga krajowa w Szadłowicach i droga w centrum Gniewkowa (ul. Jana III Sobieskiego).*

### **Gniewkowo - Cierpice**

Od Gniewkowa trasa prowadzi na północ, drogą biegnącą przez lasy do Cierpic. Stamtąd zaś, przekraczając (na światłach) drogę krajową, wykorzystuje lokalną drogę rowerową, by dotrzeć do drogi wojewódzkiej nr 273. Na tej drodze potrzebne jest wybudowanie drogi rowerowej. Dzięki temu trasa EuroVelo2 bezpiecznie połączy się z Wiślaną Trasą Rowerową, prowadząc wspólnie do Torunia i dalej, przez Ciechocinek i Nieszawę, do Włocławka.



Fot. 19, 20. Droga leśna pomiędzy Gniewkowem a Cierpicami oraz skrzyżowanie z drogą krajową (Cierpice)

### - EuroVelo 2 (Pakość – Włocławek): wariant alternatywny

Wariant ten, prowadzący przez Pakość, Janikowo, Inowrocław, Dobrze, Wieniec do Włocławka jest znacznie mniej atrakcyjny, niż poprowadzenie trasy EuroVelo 2 przez Toruń. Omija on to ważne miasto, znajdujące się na liście UNESCO. Jednocześnie prowadzi przez bardzo monotonne tereny rolnicze Kujaw. Dodatkowo na trasie znajdują się duże zakłady przemysłowe w Janikowie i Inowrocławiu.

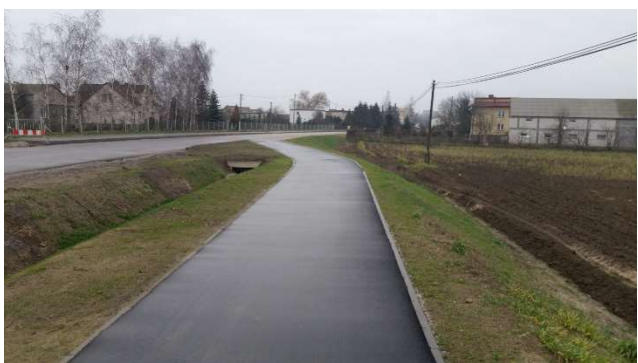
Zaletą tego rozwiązania jest jedynie przebieg przez Kruszwicę oraz krótszy przebieg (w skali regionalnej). Nie rekompensuje to jednak niskiej atrakcyjności dużej części tego wariantu oraz ominięcia Torunia.

#### **Pakość – Janikowo – Inowrocław**

Ten wariant trasy prowadzi z Pakości w kierunku Janikowa. Biegnie początkowo drogami rowerowymi wzdłuż drogi wojewódzkiej, następnie drogą powiatową.

Po drodze nietypowe widoki – kolejka linowa, dowożąca wapień do zakładów sodowych. Niestety na trasie także wysypisko śmieci oraz wielka baza logistyczna Polo Marketu. Sprawia to, że nie jest to atrakcyjny odcinek trasy.

W Janikowie dobra droga rowerowa z widokiem na zakłady sodowe. Widok industrialny, kojarzący się raczej ze Śląskiem. Dalej trasa skręca na lokalną drogę do Kołudy Małej, gdzie znajduje się jezioro i duży pałac. Dalszy przebieg trasy wykorzystuje dość ruchliwą drogę powiatową, przed Inowrocławiem wchodzi na drogę rowerową.



Fot. 21, 22 Pakość – wyjazd w kierunku Janikowa





Fot. 23, 24. Wysypisko śmieci i kolejka linowa dowożąca sodę do zakładów w Janikowie (droga Janikowo-Pakość)



Fot. 25, 26. Zakłady sodowe w Janikowie, droga rowerowa prowadząca przez Janikowo

## Inowrocław – Kruszwica

W Inowrocławiu po raz kolejny widok na jeszcze większe zakłady sodowe (Mątwy). Brak drogi rowerowej w okolicach mostu na Noteci, wskazana budowa takiej drogi wraz z kładką.

Trasa nie prowadzi do miasta, ale na wysokości zakładów sodowych skręca na Wschód, na Sikorowo. Wskazany oznakowany łącznik, prowadzący do centrum miasta, uzdrowiska i dworca kolejowego (ok. 4,5 km mało atrakcyjnej okolicy). Wadą tego wariantu jest fakt, że omija on z daleka najciekawsze części Inowrocławia.

Dalszy przebieg prowadzi z Inowrocławia na Sikorowo i dalej na Kruszwice. To droga lokalna, prowadząca obok romańskiej bazyliki – najcenniejszego zabytku Kruszwicy. Niedaleko również do Mysiej Wieży i centrum miasta. Omija przemysłową część Kruszwicy.



Fot. 27, 28. Most na Noteci w Inowrocławiu i droga przez Inowrocław

### Kruszwica – Dobrze – Wieniec - Włocławek

Trasa z Kruszwicy prowadzi mało uczęszczaną drogą powiatową na wschód, przez otwarte tereny. Bardzo monotony krajobraz. Tylko miejscami fragmenty lasów. Krótkie odcinki dróg rowerowych – Kruszwica, Bronisław, Dobrze. Na odcinku 45 kilometrów w zasadzie jedyną atrakcją jest kościół w Kościelnej Wsi.



Fot. 29, 30. Kruszwica – wyjazd w kierunku Dobrego, droga Kruszwica – Dobrze (typowy krajobraz)

Dopiero Wieniec to początek bardziej atrakcyjnego krajobrazu. Jest tu zabytkowy pałac i park, a dalej rozpoczyna się kompleks leśny, ciągnący się do Włocławka. Ten odcinek posiada drogi rowerowe z polbrukiem.



Fot. 31, 32. Droga w okolicach Wieńca i pomiędzy Wieńcem a Włocławkiem.

Ten wariant trasy kończy się we Włocławku, prowadzi obok zakładów spożywczych, przez dzielnicę mieszkaniową, do Wiślanej Trasy Rowerowej przy drodze krajowej nr 91. Dalszy przebieg wspólnie z WTR.

### - EuroVelo 9 (Oćwieka – Łabiszyn): wariant rekomendowany

#### Oćwieka – Gąsawa - Żnin

Trasa EuroVelo 9 od rozwidlenia z trasą EuroVelo 2 biegnie w kierunku północnym. Lokalnymi drogami prowadzi prosto do Gąsawy. Przed Gąsawą krótki, bardziej ruchliwy odcinek drogi powiatowej. W Gąsawie rynek i zabytkowy kościół oraz pomnik księcia Leszka Białego.

Z Gąsawy trasa prowadzi do Biskupina. To ważna atrakcja turystyczna, skansen i muzeum archeologiczne. Następnie biegnie do kolejnej atrakcji – ruin zamku w Wenecji i muzeum kolei wąskotorowej. Od Wenecji rekomendowany przebieg prowadzi wzdłuż wąskotorówki, nad jeziorami, do Skarbienic. Obecnie są to głównie drogi gruntowe.

Zaleca się, aby droga rowerowa połączyła Gąsawę i Skarbienice, gdyż na takiej trasie znajduje się bardzo wiele atrakcji turystycznych. A z kolejną wąskotorową taka trasa stanowiłaby ciekawy i wyjątkowy produkt turystyczny.

Od Skarbienic do Żnina będą lokalne drogi asfaltowe.





*Fot. 33, 34. Droga powiatowa w okolicach Gąsawy i droga gruntowa nad jeziorami w okolicach Wenecji*

### **Żnin - Łabiszyn**

Trasa prowadzi w Żniniu nad jeziorem Małym Żnińskim przez ładny park. Następnie rekomenduje się przebieg wzdłuż Gąsawki, gdzie można wykonać drogi rowerowe.

Od ulicy Dworcowej, gdzie budowana jest nowa droga rowerowa, trasa w rekomendowanym wariantcie prowadzi wzdłuż stacji kolejowej i dawnej cukrowni nad jezioro Duże Żnińskie. Prowadzą tam drogi rowerowe z polbruku. Następnie trasa skręca na północ, dalej promenadą nad jeziorem, opuszczając Żnin.



*Fot. 35, 36. Trasa w Żniniu (nad jeziorem Małym Żnińskim i nad Gąsawką)*

Do Januszkowa trasa biegnie drogą powiatową. Wskazane jest wybudowanie ok. 1,5 km drogi rowerowej na tym odcinku z uwagi na duże nachylenie drogi i prędkość pojazdów.

Od Januszkowa trasa prowadzi aż do Łabiszyna lokalnymi drogami asfaltowymi o małym ruchu i raczej dobrej jakości nawierzchni. Jedynie krótkie fragmenty są zniszczone, ale przejezdne. Okolica jest dość malownicza.

Cały odcinek od Oćwieki do Łabiszyna ma wysokie walory widokowe, jedynie kilka odcinków jest monottonnych.



*Fot. 37, 38. Wyjazd ze Żnina (jeziro Duże Żnińskie, droga na Januszkowo)*



## Łabiszyn

W Łabiszynie z uwagi na ulice jednokierunkowe przebieg jest nieco skomplikowany. W rekomendowanym wariantcie trasa biegnie od zachodu, początkowo przez ulicę Ostatkowską, następnie Poznańską, Parkową i Szubińską, a w przeciwnym kierunku ulicą 11 Stycznia. Dzięki temu prowadzi przez rynek i pokazuje zabytkowy charakter centrum Łabiszyna, śluzy, rynek i zabytkowe młyny. Cały ten odcinek ma uspokojony ruch.



Fot. 39, 40. Droga Jabłówko – Łabiszyn, centrum Łabiszyna

W Łabiszynie następuje rozdzielenie trasy na dwa warianty.

*Wariant rekomendowany prowadzi na północ, w kierunku Rynarzewa i dalej na Bydgoszcz. Wariant trasy nr 3 prowadzi zaś na wschód, w kierunku Nowej Wsi Wielkiej i Solca Kujawskiego (wariant „Solec Kujawski”).*

## - EuroVelo 9 (Łabiszyn – Rynarzewo – Łochowo - Bydgoszcz): wariant rekomendowany

### Łabiszyn – Władysławowo – Rynarzewo - Łochowo

Z Łabiszyna rekomendowany wariant przebiegu prowadzi ulicą Szubińską do drogi wojewódzkiej. Tam na krótkim odcinku wzdłuż drogi wojewódzkiej (brak jest drogi rowerowej, wskazana jej budowa). Następnie skręca na północ w kierunku Rynarzewa w drogę powiatową. Drogą powiatową o małym ruchu samochodów prowadzi do Rynarzewa.



Fot. 41, 42. Łabiszyn – ul. Szubińska (droga rowerowa), wyjazd z Łabiszyna na Rynarzewo

*Po drodze (we Władysławowie) rozpoczyna się kolejny z wariantów trasy (nr 2), prowadzący przez Zielonkę, Ciele i Trzciniec do ulicy Szubińskiej i dalej do centrum Bydgoszczy. Jest to wariant nazwany „Trzciniec”.*

W Rynarzewie trasa prowadzi przez miejscowość, następnie przecina drogę krajową nr 5 (budowa drogi ekspresowej) i dociera do drogi gruntowej, prowadzącej do Łochowa.



Fot. 43, 44. Droga Łabiszyn – Rynarzewo, Rynarzewo - droga krajowa w przebudowie

Pierwszy odcinek tej drogi jest gruntowy (wymagana zmiana nawierzchni). Następnie w gminie Białe Błota rozpoczyna się asfaltowa droga rowerowa, prowadząca do Łochowa.



Fot. 45, 46. Początek ul. Polnej (Rynarzewo – Łochowo), droga rowerowa przed Łochowem (na Rynarzewo)

W Łochowie rozpoczyna się kolejny wariant przebiegu trasy (nr 1). Prowadzi on prosto z Łochowa przez Lisi Ogon do Bydgoszczy, ulicą Łochowską, Nakielską do Kanału Bydgoskiego. Nosi on nazwę „Lisi Ogon”.

#### **Łochowo – Bydgoszcz (most na DK 10 / S10)**

Odcinek EuroVelo 9 z Łochowa do Bydgoszczy może być trudny do zrealizowania, choć jednocześnie jest bardzo atrakcyjny. Dlatego zaproponowano kilka rozwiązań alternatywnych.

Proponowana trasa omija centrum Łochowa i prowadzi nową kładką pieszo-rowerową, którą trzeba zbudować, przez Kanał Notecki w kierunku ulicy Wierzbowej. Jest to jeden z obiektów technicznych, których wybudowanie jest konieczne w tym wariantcie przebiegu. Kładka zwiększy atrakcyjność i bezpośredniość trasy.



Fot. 47, 48. Ścieżka nad Kanałem Noteckim w Łochowie

Dalszy przebieg jest proponowany wzdłuż Kanału Noteckiego aż do ulicy Potulickiej. Obecnie brzeg kanału jest tylko częściowo zagospodarowany, ale można tu wybudować atrakcyjną promenadę spacerową. Przy ulicy Potulickiej należy ominąć most, jadąc do ulicy Hubertusa. Nie da się przeciąć drogi na wprost. Dalej lokalne gruntowe drogi prowadzą do śluzy na kanale. Wskazane jest ich utwardzenie, najlepiej asfaltem.





*Fot. 49, 50. Droga nad Kanałem Noteckim w okolicach śluzy Łochowo i na łąkach przy „Owczym Mostku”*

Od śluzy w kierunku północnym biegną nad kanałem lokalne drogi gruntowe. Prowadzą do punktu styku dwóch kanałów – Noteckiego i Bydgoskiego (malownicze łąki nadrzeczne). Dalej trasa prowadzi na tzw. „Owczy Most” i dalej wzdłuż kanału do wiaduktu drogi krajowej. Na całej tej długości istnieje konieczność wybudowania dróg rowerowych nad kanałami. Stworzyłoby to bardzo atrakcyjną promenadę nadrzeczną.



*Fot. 51, 52. Droga nad Kanałem Bydgoskim i w okolicach mostu na drodze krajowej nr 10*

#### **Bydgoszcz (DK 10 / S10) – Most Solidarności**

Obecnie nie ma możliwości przejazdu przez wiadukt, blokuje go tymczasowa droga. Docelowo zniknie i zachowana będzie możliwość przejazdu.

Ulica Młyńska prowadzi wzdłuż rzeki pomiędzy śluzami. Jest to złej jakości droga gruntowa. Konieczna jej modernizacja. Śluzy to ciekawe zabytki techniki, podobnie jak sam kanał.

Od kolejnej śluzy należy zmienić stronę jazdy na południowy brzeg kanału. Obecnie jest to złej jakości droga gruntowa, podmokła, a dalej piaszczysta. Prowadzi aż do ulicy Spacerowej, gdzie rozpoczyna się utwardzona nawierzchnia. Okolice są podmiejskie, ale atrakcyjne z uwagi na przebieg trasy przy samym kanale.



*Fot. 53, 54. Ulica Młyńska (okolice śluzy), droga nad kanałem na przedłużeniu ul. Spacerowej*



*W połowie odcinka kończy się (rozpoczyna) wariant nr 1 przebiegu trasy („Lisi Ogon”). Poprowadzenie nim trasy pozwoli uniknąć budowy trasy nad Kanałem Noteckim od ulicy Janowickiej, ale również istotnie obniży atrakcyjność trasy.*

Na wysokości obiektów sportowych kolejny odcinek gruntowy (przy śluzie Bronikowskiego i porcie w rozwidleniu kanałów). Wskazane wykonanie bitumicznej drogi rowerowej. Od ulicy Bronikowskiego zaczyna się najładniejszy fragment trasy. Biegnie ona przez park nad kanałem, alejkami parkowymi. Alejki kończą się przy Placu Grunwaldzkim.



*Fot. 55, 56. Park nad Kanałem Bydgoskim, ulica Spacerowa*

*W tym miejscu kończy się (rozpoczyna) wariant nr 2 przebiegu trasy („Trzcinię”). Poprowadzenie nim trasy pozwoli uniknąć inwestycji nad Kanałem Bydgoskim, ale znacząco obniży atrakcyjność trasy.*

Od tego miejsca trasa prowadzi ulicą Focha do Mostu Solidarności po stronie północnej.



*Fot. 57, 58. Parki nad Kanałem Bydgoskim, nowe drogi rowerowe w okolicach Placu Grunwaldzkiego*

#### **Most Solidarności – bulwary nad Brdą – Most Pomorski**

Na końcu mostów niezbędne jest wykonanie pochylni – zjazdu do promenady nad Brdą. Obecnie prowadzą tu strome schody – jest to wąskie gardło, uniemożliwiające przejazd np. rowerom poziomym. Niedopuszczalne na trasie EuroVelo.





*Fot. 59, 60. Schody na Most Solidarności, droga rowerowa na Moście Solidarności*

Cały odcinek bulwarów nad Brdą między tymi mostami jest atrakcyjny i przejezdny. Jest to bardzo piękny odcinek z widokami na starówkę bydgoską.



*Fot. 61, 62, 63, 64. Bulwary nad Brdą*

Miejscami konieczna poprawa oznakowania, rozdzielanie dróg dla rowerów i pieszych. Różne są nawierzchnie (asfalt, kostka, gruntowa), ale nie ma problemów z przejezdnością. Wymagane są lokalne remonty nawierzchni, likwidacja kilku progów i stopni itp. dla zapewnienia ciągłości.



### **Most Pomorski – bulwary nad Brdą – Most Kazimierza Wielkiego**

Wschodnia część bulwarów, od mostu Kazimierza Wielkiego, jest niezagospodarowana. Obecnie to wąska ścieżka, nieprzejezdna dla rowerzystów. Teren wymaga zagospodarowania i budowy drogi rowerowej. Okolica jest atrakcyjna, trasa cały czas prowadzi nad rzeką.



Fot. 65, 66. Wschodnia, nie zagospodarowana część bulwarów nad Brdą.

### **Most Kazimierza Wielkiego – ulica Toruńska – wał przeciwpowodziowy za rozlewiskiem Brdy**

Za mostem Kazimierza Wielkiego nie ma możliwości poprowadzenia trasy bulwarami z uwagi na przemysłowy charakter okolicy. Dlatego trzeba poprowadzić trasę ulicą Toruńską, mimo mało atrakcyjnego otoczenia. Niezbędna budowa drogi rowerowej. Wąskie gardło – wiadukt kolejowy.

*Przy braku możliwości zrealizowania inwestycji w Brdziejściu (nowej kładki i drogi rowerowej) można poprowadzić trasę na Most Żeglugi Wiślanej, zgodnie z aktualnym, mało atrakcyjnym przebiegiem Wiślanej Trasy Rowerowej w kierunku północnym.*

Odcinek kończy się na skraju miasta, na wysokości wałów przeciwpowodziowych.



Fot. 67, 68. Ulica Toruńska

### **Wał przeciwpowodziowy za rozlewiskiem Brdy - Brdziejście**

Ten odcinek opisany został przy analizie zmian przebiegu Wiślanej Trasy Rowerowej. Zakłada ambitne inwestycje – budowę drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym, następnie wzdłuż skarpy wiślanej do ujścia Brdy. Stamtąd wybudowanie nowej kładki do śluzy Czersko Polskie. Utworzy to atrakcyjną trasę rowerową i spacerową – element turystycznej i rekreacyjnej obwodnicy Bydgoszczy, prowadzący w ujściu Brdy i nad Wisłą.





*Fot. 69, 70. Wał przeciwpowodziowy i droga gruntowa, prowadzące od ul. Toruńskiej do ujścia Brdy*

### **Śluza Czersko Polskie – Wyszogród – Fordon**

Na tym odcinku proponowane jest poprowadzenie trasy ulicą Wyszogrodzką. Następnie od elewatorów zbożowych nową drogą rowerową (w śladzie istniejącej drogi gruntowej) do grodziska Wyszogród i dalej przez Park Milenijny do mostu na Fordonie. Wymaga to budowy nowych dróg rowerowych, lecz pozwoli utworzyć atrakcyjną trasę rowerową i spacerową - element turystycznej i rekreacyjnej obwodnicy Bydgoszczy.



*Fot. 71, 72. Droga gruntowa pomiędzy elewatorami zbożowymi a grodziskiem Wyszogród.*

*Dalszy przebieg trasy na północ lewym brzegiem Wisły opisany jest w ramach audytu Wiślanej Trasy Rowerowej.*

### **Fordon (most na Wiśle) – Jaruzyn**

Zgodnie z planami miasta istnieje możliwość poprowadzenia trasy nad Wisłą, nową ulicą Promenada, a następnie wałem przeciwpowodziowym do Stajni Jaruzyn (droga wojewódzka). Prowadzi wzdłuż Wisły, dzięki czemu ma wysoką atrakcyjność.

Od tego miejsca rekomenduje się budowę nowej drogi rowerowej – ulicą Wyzwolenia na południe, i dalej ulicą Sudecką, do połączenia się z drogą rowerową, która kończy się na granicy miasta i biegnie na Jaruzyn i Strzelce Górne.





Fot. 73, 74. Ulica Wyzwolenia i Sudecka pomiędzy wałem na Fordonie a Jaruzynem.

#### **Fordon (most na Wiśle) - Ostromecko**

Jest to odcinek EuroVelo 9, który połączy prawy brzeg Wisły i miasto Bydgoszcz. Prowadzi przez Wisłę i atrakcyjne tereny na skarpie wiślanej oraz w pobliżu parku i pałacu w Ostromecku.

Prowadzi przez most fordoński im. Rudolfa Modrzejewskiego po istniejącej drodze rowerowej. Następnie, dalej istniejącymi drogami rowerowymi (asfaltowymi i gruntowymi) przez osiedle Zabasta do Ostromecka.

Przed samym Ostromeckiem potrzebne jest wybudowanie odcinka drogi rowerowej przy drodze wojewódzkiej (lub poprowadzenie trasy przez park pałacowy).

*Dalszy przebieg trasy na północ lewym brzegiem Wisły opisany jest w ramach audytu Wiślanej Trasy Rowerowej.*

#### **- EuroVelo 9 (Łochowo - Bydgoszcz): wariant alternatywny nr 1**

Wariant ten nosi nazwę „Lisi Ogon” i numer 1. Prowadzi z Łochowa, przez centrum miejscowości w kierunku Bydgoszczy ulicami: Potulicką, Łochowską, Nakielską i Janowicką do Kanału Bydgoskiego.

Jest znacznie mniej atrakcyjny niż odcinek nad Kanałem Bydgoskim i Noteckim, ale znacznie tańszy. Pozwala również na zobaczenie najciekawszego fragmentu brzegów Starego Kanału Bydgoskiego i centrum Bydgoszczy.

##### **Łochowo (centrum)**

Wariant ten prowadzi przez centrum Łochowa – ulicą Szosa Bydgoska. Krótki fragment brukowy, krótki fragment pozbawiony drogi rowerowej, następnie słabej jakości ciągi pieszo-rowerowe w kierunku wschodnim.

##### **Łochowo – Lisi Ogon – rondo na ul. Nakielskiej**

Od mostu na Kanale Noteckim praktycznie do granicy Bydgoszczy biegnie droga rowerowa z kostki betonowej (wzdłuż ul. Potulickiej). Następnie nawierzchnia drogi rowerowej zmienia się na asfaltową wzdłuż ul. Łochowskiej.

##### **Ul. Nakielska – ul. Janowicka**

Wzdłuż ulicy Nakielskiej brak drogi rowerowej, a chodniki nie nadają się do jazdy. Ten odcinek wymaga wybudowania drogi rowerowej. Ulica Janowicka jest gruntowa, wskazane utwardzenie.



Fot. 75, 76. Droga rowerowa pomiędzy Łochowem a Bydgoszczą.

### - EuroVelo 9 (Władysławowo – Trzciniec - Bydgoszcz): wariant alternatywny nr 2

Wariant ten nosi nazwę „Trzciniec” i numer 2. Prowadzi z Władysławowa przez Prądky, Zielonkę, Ciele, Trzciniec do ulicy Szubińskiej, a następnie Placu Grunwaldzkiego w centrum Bydgoszczy.

Jest znacznie mniej atrakcyjny niż wariant wzdłuż Noteci (rekomendowany) i omija parki nad Kanałem Bydgoskim, co stanowi jego wadę, jednak jego koszty wykonania są znacznie niższe niż wariantu rekomendowanego. Jest również krótszy niż wariant prowadzący przez Solec Kujawski i prowadzi przez centrum Bydgoszczy.

#### **Władysławowo – Prądky**

Ten fragment trasy prowadzi gruntowymi drogami przez dolinę Noteci. Wymagana modernizacja drogi. Trasa monotonna, ale ciekawa przyrodniczo. Po drodze kanały i śluzy.



Fot. 77, 78. Droga gruntowa pomiędzy Władysławowem a Prądkami

#### **Prądky – Zielonka – Ciele**

Od miejscowości Prądky trasa prowadzi drogami asfaltowymi przez Zielonkę i Ciele. Na ostatnim odcinku spory ruch. Mało interesujący odcinek podmiejski.

#### **Ciele – Trzciniec – ulica Szubińska**

Na całym tym odcinku istnieje asfaltowa droga rowerowa. Trasa prowadzi przez teren leśny, jest dość atrakcyjna.





Fot. 79, 80. Droga Ciele – Zielonka i droga powiatowa Ciele – Trzciniec – ul. Szubińska

#### Ulica Szubińska – Plac Grunwaldzki

Na ulicy Szubińskiej infrastruktura rowerowa nie jest kompletna. Początek od strony zachodniej to stary chodnik ze zniszczonej kostki, dopiero od zakładów wojskowych rozpoczyna się asfaltowa, dobrej jakości droga rowerowa. Z pewnymi nieciągłościami będzie ona przebiegać przez cały odcinek ulicy Szubińskiej do okolic ulicy 11 DAK. Wschodni fragment ulicy (do centrum handlowego) nie posiada dróg rowerowych. Są to chodniki z kostki. Cała ulica, jak też okolice centrum handlowego, mało przyjemne do jazdy rowerem z uwagi na duży hałas (ruch samochodów) i mało atrakcyjną okolicę.



Fot. 81, 82. Ulica Szubińska

### - EuroVelo 9 (Łabiszyn – Nowa Wieś Wlk. – Solec Kujawski): wariant alternatywny nr 3

Wariant ten nosi nazwę „Solec Kujawski” i numer 3. Prowadzi z Łabiszyna przez Nową Wieś Wielką do Solca Kujawskiego, gdzie łączy się z Wiślaną Trasą Rowerową i prowadzi dalej na północ w kierunku Bydgoszczy.

Powoduje znaczne wydłużenie trasy i omija Bydgoszcz, co stanowi dwie zasadnicze wady, lecz przebiega przez w miarę atrakcyjne tereny. Jest jednak wykonalny i nie wymaga dużych nakładów inwestycyjnych.

#### Łabiszyn – Nowa Wieś Wielka

Wariant ten rozpoczyna się w Łabiszynie. Z centrum miasta ulicą Mickiewicza prowadzi do drogi wojewódzkiej nr 246, którą będzie przebiegać na wschód. Na odcinku do Smogorzewa przez ok. 5 km będzie przebiegała drogą wojewódzką. Na tym odcinku zasadne jest wybudowanie drogi rowerowej z uwagi na dużą prędkość pojazdów. Jest to mało atrakcyjny, monotony odcinek trasy.

Od Smogorzewa biegnie lokalnymi drogami przez Jakubowo i Januszkowo do Nowej Wsi Wielkiej. Na dwóch odcinkach jest to droga gruntowa, wskazana jej przebudowa. Pozostała część odcinka to drogi asfaltowe. Okolice dość malownicze, trasa prowadzi skrajem lasu.



Fot. 83, 84. Łabiszyn – wyjazd z centrum w kierunku wschodnim (droga wojewódzka)

#### **Nowa Wieś Wielka – Solec Kujawski**

Od Nowej Wsi Wielkiej do Solca Kujawskiego niemal przez cały czas trasa prowadzi przez rozległe lasy sosnowe. W Chrośnej fragment asfaltowej drogi rowerowej. Ruch niewielki, trasa dość atrakcyjna, w pobliżu masz radiowy.

W Solcu Kujawskim na większej części trasy biegnie ona po drogach rowerowych z kostki i asfaltu. Jedynie od dworca kolejowego do centrum brak takich dróg rowerowych.

*Od Solca Kujawskiego dalszy przebieg trasy wspólnie z WTR w kierunku Bydgoszczy.*



Fot. 85, 86. Droga pomiędzy Łabiszynem a Nową Wsią Wielką oraz w okolicach Chrośnej

### **11.3. Odcinki inwestycyjne dla poszczególnych wariantów przebiegu tras**

Potrzeby inwestycyjne dla poszczególnych wariantów przebiegu tras przedstawiono definiując następujące rodzaje inwestycji:

- **Budowa dróg rowerowych (rekomendowana nawierzchnia bitumiczna).**
- **Remont / przebudowa dróg lokalnych (najczęściej wykonanie nawierzchni asfaltowej).**
- **Budowa obiektów technicznych (kładek, ramp itp.).**
- **Remont dróg rowerowych i pieszko-rowerowych.**
- **Oznakowanie trasy.**

Łącznie dla całej analizowanej trasy i wszystkich wariantów zidentyfikowano 61 odcinków i miejsc, w których wymagane są inwestycje inne, niż oznakowanie trasy (w podziale na kategorie inwestycji oraz lokalizację / gminę).



Nie dotyczy to odcinków tras EuroVelo 2 i EuroVelo 9 wspólnych z Wiślaną Trasą Rowerową (poza fragmentem w Bydgoszczy, który jest wliczony w WTR). Szczegółowo inwestycje te opisane są w załączonej tabeli .xls.

### - Wspólny przebieg trasy EuroVelo 2 i EuroVelo 9

Na wspólnym przebiegu tras EuroVelo 2 i EuroVelo 9 nie ma potrzeby wykonywania inwestycji, poza **oznakowaniem odcinka o długości 10,9 km**. Przyjęto przy tym punkt styku w pobliżu miejscowości Grabowo.

Jeżeli wybrany zostanie wariant, prowadzący na Dębowiec, dodać należy do tej wartości odpowiednio:

- Wybudowanie 1,97 km drogi rowerowej (Leśniczówka Dębowiec – granica województwa). Jest to droga leśna w administracji Lasów Państwowych. Ma nawierzchnię gruntową, złej jakości.
- Oznakowanie 4,43 km drogi rowerowej (przy styku w miejscowości Dębowiec). Są to drogi w administracji Lasów Państwowych oraz droga powiatowa.

Zaletą wybrania wariantu na Dębowiec jest fakt, że prowadzi wprost na Gniezno i biegnie przez bardzo ładne, leśne tereny, lecz z uwagi na konieczność budowy drogi rowerowej w okolicach Dębowca, przebieg ten nie jest rekomendowany. Wariant na Ławki powoduje skrócenie trasy o 200 metrów (jedynie odcinek znakowany).

### - Łącznik tras EuroVelo 2 i EuroVelo 9

Na łączniku pomiędzy trasami EuroVelo 2 i EuroVelo 9 nie ma potrzeby wykonywania inwestycji, poza **oznakowaniem odcinka o długości 11,36 km**. Odcinek ten nie wchodzi w długość ani trasy numer 2, ani numer 9. Jednak należy go uwzględnić przy planowaniu inwestycji. Ma on duże znaczenie dla spójności tras.

### - Trasa EuroVelo 2 (Oćwieka – Pakość – wariant rekomendowany)

Dla trasy EuroVelo 2 na tym odcinku zidentyfikowano jeden odcinek inwestycyjny, gdzie niezbędny jest remont (zmiana nawierzchni) drogi lokalnej, o długości 1,24 km **oraz oznakowanie 24,9 km trasy**.

- **Gąsawka – Chmiąża Szlachecka (droga powiatowa). Rodzaj inwestycji: przebudowa drogi lokalnej.**

Długość tego odcinka wynosi 1,24 km. Prowadzi ona przez gminę Gąsawa. To odcinek drogi gruntowej przez las nad jeziorem Oćwieka. Malownicza okolica, stromy podjazd (ok. 40 metrów na odcinku 300 metrów, więc około 13%). Konieczna przebudowa drogi powiatowej - wykonanie nawierzchni asfaltowej. Obecna nawierzchnia gruntowa nie spełnia wymogów EuroVelo. Dodatkowym problemem jest duży podjazd.



Fot. 87, 88. Droga powiatowa w Gąsawce – odcinek drogi powiatowej o nawierzchni gruntowej.

### - Trasa EuroVelo 2 (Pakość – Toruń, wariant rekomendowany)

Dla trasy EuroVelo 2 w wariantcie przebiegu na Toruń (rekomendowanym) zidentyfikowano następujące potrzeby inwestycyjne – łącznie 8 odcinków o łącznej długości 14,81 km:

- 1 odcinek, gdzie niezbędny jest remont (zmiana nawierzchni) drogi lokalnej, o długości 1,52 km.
- 5 odcinków, gdzie niezbędna jest budowa drogi rowerowej, o łącznej długości 12,34 km.
- 2 odcinki, gdzie niezbędny jest remont drogi rowerowej, o łącznej długości 0,95 km.
- Oznakowanie 47,8 km dróg rowerowych.

Są to następujące odcinki inwestycyjne:

- **Pakość – Inowrocław (droga wojewódzka).**  
**Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 8,83 km, prowadzi ona przez teren gminy Pakość oraz miasta i gminy Inowrocław, od granicy zabudowy w Pakości do kopalni soli w Inowrocławiu. Pomiędzy Pakością a Inowrocławiem biegnie wyremontowana droga wojewódzka. Natężenie ruchu pojazdów i ich duża prędkość (proste odcinki) sprawiają, że jazda tą drogą jest bardzo niekomfortowa dla rowerzysty. Bezwzględnie konieczne jest wybudowanie drogi rowerowej, która dodatkowo łączyłaby Pakość i Inowrocław oraz Kościelec (korzyść dla mieszkańców). Alternatywą jest remont dróg pomiędzy Pakością a Kościelcem, obecnie nie ma możliwości przejazdu po nawierzchni utwardzonej przez Kościelec, omijając drogę wojewódzką. Jednak koszty będą wówczas porównywalne, a trasa dłuższa.

- **Inowrocław, skrzyżowanie Alei Okrężnej i ul. Wawrzyniaka (droga gminna).**  
**Rodzaj inwestycji: remont drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 0,73 km. Prowadzi ona przez miasto Inowrocław. Rozpoczyna się na skrzyżowaniu Alei Okrężnej i ul. Wawrzyniaka. To droga dla pieszych i rowerów wykonana ze starego, zniszczonego asfaltu lub kostki betonowej. Konieczny remont, uporządkowanie otoczenia i oświetlenie. Wskazany monitoring. Odcinek ten kończy się na ulicy Narutowicza, w okolicach parku zdrojowego.



Fot. 89, 90. Inowrocław, Al. Okrężna – odcinek wymagający remontu.

- **Inowrocław, ulica Metalowców – fragment (droga powiatowa).**  
**Rodzaj inwestycji: remont drogi rowerowej.**



Długość tego odcinka wynosi 0,22 km. Prowadzi on przez miasto Inowrocław. Droga rowerowa z kostki betonowej. Mocno zniszczona, nierówna i niewygodna do jazdy nawierzchnia.

*Fot. 91. Inowrocław, Al. Metalowców – odcinek drogi rowerowej wymagający remontu*



- **Inowrocław i wyjazd z Inowrocławia, ulica Toruńska (DK 15), od ul. Pileckiego do ul. Poziomkowej.**  
**Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 1,4 km. Prowadzi on przez miasto i gminę Inowrocław. Jest to odcinek drogi krajowej pozbawiony chodników i dróg rowerowych. Niezbędna jest budowa drogi rowerowej, optymalnie po północnej stronie drogi krajowej.



*Fot. 92, 93. Inowrocław, ul. Toruńska (wyjazd na Gniewkowo) – droga krajowa nr 15.*

- **Więclawice – Szadłowice (droga lokalna)**  
**Rodzaj inwestycji: przebudowa drogi lokalnej.**

Długość odcinka 1,52 km. Jest to teren gminy Gniewkowo. Prowadzi od okolic stacji Więclawice (przejazd przez tory od istniejącej drogi asfaltowej) aż do drogi krajowej nr 15 w Szadłowicach. Obecnie jest to bardzo złej jakości droga gruntowa. Niezbędny remont tej drogi i wykonanie nawierzchni asfaltowej.



*Fot. 94, 95. Więclawice, droga pomiędzy stacją kolejową a DK 15.*

- **Szadłowice (odcinek wzdłuż DK 15).**

**Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość odcinka 0,76 km. Jest to teren gminy Gniewkowo. Jest to odcinek drogi krajowej pozbawiony chodników i dróg rowerowych. Niezbędna jest budowa drogi rowerowej, optymalnie po północnej stronie drogi krajowej.

- **Gniewkowo (droga wojewódzka nr 246).**

**Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość odcinka 0,65 km. Prowadzi drogą wojewódzką, od strony Rojewa (ulica Spółdzielcza) do centrum Gniewkowa. Niezbędna jest budowa drogi rowerowej.



Fot. 96, 97. Szadłowice (DK nr 15) i Gniewkowo (droga wojewódzka nr 246) – odcinki inwestycyjne.

- **Cierpice – Wielka Nieszawka (droga wojewódzka).**

**Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość odcinka 0,7 km. Prowadzi w dolinę Wisły. Rekomendowana budowa drogi rowerowej - połączenie Cierpic (lokalna droga rowerowa) z drogami rowerowymi planowanymi w Wielkiej Nieszawce. Docelowo przebieg wspólny z WTR.

### - Trasa EuroVelo 2 (Pakość – Włocławek, wariant alternatywny)

Dla trasy EuroVelo 2 w wariantcie przebiegu na Włocławek zidentyfikowano następujące potrzeby inwestycyjne – łącznie 10 odcinków o łącznej długości 16,92 km:

- 9 odcinków, gdzie niezbędna jest budowa drogi rowerowej, o łącznej długości 16,92 km.
- Wybudowanie 1 obiektu technicznego (kładki na Noteci w Inowrocławiu).
- Oznakowanie 89,2 km dróg rowerowych.

Są to następujące odcinki inwestycyjne:

- **Janikowo, ul. Powstańców Wielkopolskich (droga powiatowa).**

**Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 1,03 km. Prowadzi on wzdłuż ulicy Powstańców Wielkopolskich, od ulicy Ustronie do przejazdu kolejowego. Jest to gmina Janikowo. Ulica w ruchu ogólnym, natężenie ruchu pojazdów i ich prędkość nie jest duże, ale sporo pojazdów ciężarowych powoduje dyskomfort. Wskazana budowa drogi rowerowej (kontynuacja istniejącej).

- **Kołodziejka – Krusza Duchowna (droga powiatowa).**

**Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 5,85 km. Prowadzi ona przez teren gminy Janikowo oraz gminy wiejskiej Inowrocław wzdłuż drogi powiatowej. Droga może nie jest ruchliwa, ale samochody rozwijają tu duże prędkości. Wskazana budowa drogi rowerowej.



- **Krusza Duchowna (droga powiatowa).**

**Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 0,4 km. Prowadzi ona przez teren gminy wiejskiej Inowrocław. Jest to obecnie chodnik wzdłuż drogi powiatowej, która może nie jest ruchliwa, ale samochody rozwijają tu duże prędkości. Wskazana budowa drogi rowerowej.

- **Inowrocław (wjazd do miasta od południa od drogi wojewódzkiej).**

**Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej oraz kładki nad Notecią.**

Długość tego odcinka wynosi 0,86 km. Prowadzi ona przez teren miasta i gminy Inowrocław. To bardzo ruchliwa droga wylotowa z Inowrocławia. Istniejące chodniki są niskiej jakości, dodatkowo przejazdy przez torowiska. Niezbędne jest wybudowanie drogi rowerowej oraz kładki na Noteci, podobnej jak np. w Pakości.

- **Inowrocław - Sikorowo (droga powiatowa).**

**Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 3,08 km. Prowadzi ona przez teren miasta i gminy Inowrocław. To dość ruchliwa droga powiatowa, prowadząca od zakładów sodowych do Sikorowa. Wskazana budowa drogi rowerowej.

- **Kruszwica – wyjazd w kierunku wschodnim (droga krajowa).**

**Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 0,4 km. Prowadzi ona przez teren gminy Kruszwica. Niezbędne jest wybudowanie drogi rowerowej wzdłuż drogi krajowej nr 62 od skrzyżowania z drogą powiatową na Sikorowo do miejsca, gdzie rozpoczyna się droga rowerowa, prowadząca w kierunku Dobrego. Na tym odcinku brak drogi rowerowej, konieczność jazdy bardzo ruchliwą drogą krajową.

- **Lekarzewice - Wolica (droga powiatowa).**

**Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 4,26 km. Prowadzi ona przez teren gminy Osiecin i gminy Brześć Kujawski. Jest to droga powiatowa, natężenie ruchu umiarkowane, ale prędkość samochodów na wyremontowanych odcinkach drogi jest wysoka. Z kolei na odcinkach nie wyremontowanych są też zakręty, co sprawia, że droga ta jest dość niebezpieczna. Wskazana budowa drogi rowerowej.

- **Wieniec, od ul. Akacyjowej do Wiązowej (droga powiatowa).**

**Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 0,9 km. Prowadzi ona przez teren gminy Brześć Kujawski. Jest to odcinek drogi powiatowej, pozbawiony dróg rowerowych. Są one wybudowane na pozostałej części drogi, wskazane ich uzupełnienie.

- **Włocławek, skrzyżowanie ul. Wienieckiej i ul. Energetyków przed przejazdem kolejowym (droga miejska).**

**Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 0,14 km. Prowadzi ona przez teren miasta Włocławek. Jest to jedyny odcinek ulicy Wienieckiej, pozbawiony drogi rowerowej. Wskazane jej uzupełnienie.

## **- Trasa EuroVelo 9 (wspólny przebieg wszystkich wariantów od Oćwieki do Łabiszyna)**

Dla trasy EuroVelo 9 na odcinku od Oćwieki (punkt styku z trasą EuroVelo 2 i koniec wspólnego przebiegu obu tras) do miejsca, wszystkie warianty trasy będą wspólnie (Łabiszyn), zidentyfikowano następujące potrzeby inwestycyjne:

- 3 odcinki, gdzie niezbędna jest budowa drogi rowerowej, o łącznej długości 14,85 km
- 1 odcinek, gdzie niezbędny jest remont drogi rowerowej, o długości 1,3 km
- 1 odcinek, gdzie niezbędny jest remont (zmiana nawierzchni) drogi lokalnej, o długości 1,89 km
- Oznakowanie 43,42 km dróg rowerowych

Inwestycje te uwzględnić należy przy każdym przebiegu trasy EuroVelo 9, dodając je do inwestycji opisanych przy każdym z trzech wariantów przebiegu trasy między Łabiszynem a Bydgoszczą.

Są to następujące zadania inwestycyjne:

- **Gąsawa – Wenecja (droga powiatowa i gminna). Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 9,67 km. Prowadzi ona przez teren gmin Gąsawa i Żnin. Rozpoczyna się na wzniesieniu przy drodze powiatowej Gąsawa-Ryszewo, w miejscu, gdzie droga ta krzyżuje się z drogą na Oćwiekę. Biegnie przez Gąsawę, a następnie przez Biskupin do Wenecji. Ostatni odcinek prowadzi od Wenecji i kończy się przy skrzyżowaniu drogi od Biskupina z drogą do ośrodka „Wenecka Przystań”.

Budowa drogi rowerowej uzasadniona jest z uwagi na duży ruch turystyczny (szczególnie samochodowy) w okresie wakacyjnym pomiędzy Gąsawą, Biskupinem a Wenecją, a także nowym dojazdem od drogi S5 (węzeł Bożejewice w budowie), który zwiększy ruch samochodów na tej drodze. Ponadto także dużą prędkością pojazdów na drodze powiatowej Gąsawa – Ryszewo (na południe od Gąsawy). Na całym tym odcinku wskazana jest budowa drogi rowerowej. Przyczyni się to do zwiększenia atrakcyjności turystycznej całej okolicy. Ostatni odcinek to droga gruntowa, średniej jakości, miejscami piaszczysta. Prowadzi głównie wzdłuż torów kolei wąskotorowej, nad brzegiem jeziora - malownicze widoki. Jakość nawierzchni niewystarczająca, dlatego konieczna budowa drogi rowerowej.



Fot. 98. Droga w okolicach Biskupina. Fot. 99. Droga powiatowa Gąsawa – Ryszewo.

- **Żnin, bulwary nad Gąsawką od ul. Św. Piotra do Dworcowej Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 0,65 km. Prowadzi ona przez teren gminy Żnin. Jest to park miejski - alejki nad Gąsawką. Nawierzchnia gruntowa. Wskazana budowa drogi dla rowerów i pieszych na całym odcinku. Pozwoli to na zwiększenie atrakcyjności parku i jednocześnie poprawi przejezdność. Potrzebny także wjazd na ulicę Dworcową z uwagi na różnicę wysokości przy moście.



Fot. 100, 101. Żnin – bulwary nad Gąsawką, wjazd z bulwaru na ulicę Dworcową.

- **Żnin - Januszkowo (droga powiatowa). Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 1,53 km. Prowadzi ona przez teren gminy Żnin. Jest to droga powiatowa, wzdłuż której nad jeziorem znajduje się promenada z kostki betonowej, na której poprowadzono drogę rowerową. W kierunku północnym brak drogi rowerowej. Z uwagi na dużą prędkość samochodów na tym odcinku oraz stromy podjazd, wskazane jest wybudowanie do Januszkowa drogi rowerowej.





Fot. 102, 103. Odcinek drogi powiatowej pomiędzy jeziorem Wielkim Żnińskim a Januszkowem.

- **Żnin, ul. Dworcowa i Janickiego (droga wojewódzka). Rodzaj inwestycji: remont drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 1,03 km. Prowadzi ona przez teren gminy Żnin. Są to nierówne chodniki, udostępnione dla ruchu rowerowego, które nie zapewniają komfortu jazdy. Biegają one wzdłuż drogi wojewódzkiej, której część jest obecnie rekonstruowana (odcinek ul. Dworcowej do dworca kolejowego). Konieczne jest ich wyremontowanie i podniesienie standardu, co najmniej do jakości takiej, jak na wyremontowanej ulicy Dworcowej.

- **Skarbienice - Wenecja (droga gminna). Rodzaj inwestycji: przebudowa lokalnej drogi gruntowej**

Długość tego odcinka wynosi 1,89 km. Prowadzi ona przez teren gminy Żnin. To droga polna, prowadząca przez teren rolniczy. Nawierzchnia niewystarczająca do jazdy (koleiny, piach). Z uwagi na charakter drogi konieczna zmiana nawierzchni na asfaltową z uwagi na potrzeby mieszkańców i ruch pojazdów rolniczych. Stanowi to jednocześnie połączenie Żnina i Wenecji oraz Biskupina i Gąsawy, pozwalające na ominięcie ruchliwej drogi ze Żnina przez Podgórzyn, prowadzące przez atrakcyjną okolicę, wzdłuż jezior.



Fot. 104, 105. Odcinek drogi gruntowej pomiędzy Skarbienicami a Wenecją – wymagana zmiana nawierzchni.

### - Trasa EuroVelo 9 (Łabiszyn – Bydgoszcz: wariant rekomendowany)

Dla trasy EuroVelo 9 w wariantcie przebiegu wzdłuż Noteci (rekomendowanym), prowadzącym z Łabiszyna przez Rynarzewo, Łochowo, a następnie wzdłuż Kanału Noteckiego i Bydgoszcz, zidentyfikowano i następujące potrzeby inwestycyjne (łącznie 36,59 km):

- 20 odcinków, gdzie niezbędna jest budowa drogi rowerowej, o łącznej długości 33,71 km (oraz do kładki w Łochowie o długości 0,44 km) tj. razem 34,15 km.
- 2 odcinki, gdzie niezbędny jest remont drogi rowerowej, o łącznej długości 1,26 km.
- 2 odcinki, gdzie niezbędny jest remont drogi lokalnej, o łącznej długości 1,18 km.

- Wybudowanie 3 obiektów technicznych:
  - kładki na Kanale Noteckim w Łochowie,
  - pochylni pomiędzy bulwarami nad Brdą a mostem Solidarności w Bydgoszczy,
  - kładki na ujściu Brdy w Brdziejściu.
- Oznakowanie 62,9 km dróg rowerowych.

Jest to najbardziej skomplikowany technicznie i formalnie wariant, ale ma największe walory turystyczne i rekreacyjne – zarówno dla turystów podróżujących trasą EuroVelo 9, jak i dla mieszkańców regionu. Tworzy atrakcyjną trasę rowerową wzdłuż Kanału Noteckiego i Bydgoskiego.

Są to następujące zadania inwestycyjne:

- **Łabiszyn, ul. Szubińska (droga wojewódzka).**  
**Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 0,57 km. Prowadzi ona przez teren gminy Łabiszyn, wzdłuż ulicy Szubińskiej. Jest to fragment drogi wojewódzkiej nr 246 prowadzący od miejsca, gdzie ulica Szubińska prowadzi do centrum miejscowości do drogi powiatowej na Rynarzewo. Prędkość pojazdów umiarkowana, ale natężenie ruchu sprawia, że jazda tym odcinkiem nie jest komfortowa dla rowerzystów. Stare chodniki, niewygodne do jazdy.

- **Rynarzewo, droga pomiędzy rondem w centrum miejscowości a drogą krajową nr 5**  
**Rodzaj inwestycji: remont drogi lokalnej.**

Długość tego odcinka wynosi 0,29 km. Prowadzi on przez teren gminy Szubin. Jest to droga łącząca centrum Rynarzewa i drogę krajową nr 5. Ma bardzo złą jakość nawierzchni asfaltowej. Niezbędny jest jej remont.

- **Droga krajowa nr 5 między Rynarzewem a Zamością.**  
**Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 0,81 km. Prowadzi ona przez teren gminy Szubin. Jest to odcinek drogi krajowej nr 5 pomiędzy skrzyżowaniem z ulicą Strażacką, prowadzącą do Rynarzewa, a skrzyżowaniem z ulicą Polną, prowadzącą do Łochowa. Na tym odcinku znajduje się most na Noteci oraz budowany obecnie węzeł drogi ekspresowej. Obecnie cały teren stanowi plac budowy, organizacja ruchu jest tymczasowa. Docelowo niezbędne jest zapewnienie bezpiecznego przejazdu, najlepiej drogą rowerową, na tym odcinku. Jeżeli nie będzie to możliwe, należy przewidzieć bezpieczny dla rowerzystów sposób połączenia obu ulic.



Fot. 106. Łabiszyn, ul. Szubińska Fot. 107. Rynarzewo, droga krajowa nr 5 przy granicy z m. Zamość

- **Zamość - Łochowo (droga powiatowa).**  
**Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 3,06 km. Prowadzi ona przez teren gminy Szubin. Obecnie jest to droga gruntowa (ulica Polna), średniej jakości. Prowadzi od skrzyżowania z drogą krajową przy przejeździe kolejowym do granicy gminy. Zasadne jest wybudowanie na tym odcinku drogi rowerowej analogicznej, jak jest wybudowana w gminie Białe Błota w dalszym ciągu tej drogi.



- **Łochowo, promenada nad Kanałem Noteckim.**  
**Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 2,12 km. Prowadzi ona przez teren gminy Białe Błota, na południowym brzegu Kanału Noteckiego, w miejscowości Łochowo. Rozpoczyna się przy moście na ulicy Wierzbowej, a kończy na moście przy ulicy Potulickiej. Obecnie brzeg Kanału Noteckiego częściowo jest zagospodarowany na trasę spacerową, a częściowo jest dzika ścieżka, częściowo zaś brak ścieżki. Rekomendowana budowa drogi rowerowej - powstanie atrakcyjna promenada spacerowa dla mieszkańców Łochowa i Bydgoszczy.



Fot. 108. Droga Zamość – Łochowo. Fot. 109. „Promenada” nad Notecią w Łochowie.

- **Łochowo, ul. Przy Kanale (od ul. Hubertusa do śluzy nr 7 na Kanale Noteckim).**  
**Rodzaj inwestycji: remont drogi lokalnej.**

Długość tego odcinka wynosi 0,89 km. Prowadzi on przez teren gminy Białe Błota. Jest to odcinek lokalnej drogi gruntowej, prowadzący wzdłuż Kanału Noteckiego od ulicy Hubertusa. Jest to teren podmiejski, w otoczeniu liczne nowe domy jednorodzinne, interesujący obiekt śluzy.

- **Kanał Notecki od śluzy nr 7 do granicy gminy Białe Błota.**  
**Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 0,96 km. Prowadzi ona przez teren gminy Białe Błota, od śluzy nr 7 do granicy z gminą Sicienko. Jest to biegnąca nad kanałem droga gruntowa, podmokła i bardzo wyboista. Po drodze kolejna śluza (nr 8 - Lisi Ogon). Droga jest nieprzejezdna dla rowerzystów. Na tym odcinku wskazana jest budowa drogi rowerowej, najlepiej na wale przeciwpowodziowym / skraju kanału.



Fot. 110, 111. Łochowo, odcinek drogi nad Kanałem Noteckim wymagający przebudowy.

- **Kanał Bydgoski i Notecki na terenie gminy Sicienko, od okolic śluzy nr 8 na Kanale Noteckim do śluzy nr 6 na Kanale Bydgoskim. Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 2,52 km. Prowadzi ona przez teren gminy Sicienko, nad kanałami: Noteckim i Bydgoskim, pomiędzy granicą gminy Białe Błota (okolice śluzy nr 8 – Lisi Ogon), obok punktu styku obu kanałów, przez tzw. „Owczy Most”, do granicy z miastem Bydgoszcz w pobliżu śluzy nr 6 Osowa Góra na Kanale Bydgoskim.



Obecnie to droga gruntowa, podmokła i bardzo wyboista, prowadząca wzdłuż kanału Noteckiego i Bydgoskiego. Miejscami wręcz brak drogi. Okolica to rozległe łąki, malowniczy, choć płaski teren. Po drodze atrakcyjny mostek - tzw. Owczy Most oraz punkt styku obu kanałów. Na tym odcinku wskazana jest budowa drogi rowerowej, najlepiej na wale przeciwpowodziowym / skraju kanału.

- **Kanał Bydgoski od granicy gminy Sicienko do śluzy nr 6 (Osowa Góra)**  
**Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 0,35 km. Prowadzi ona przez teren miasta Bydgoszcz, od śluzy Osowa Góra (ulica Młyńska) do granicy gminy, wzdłuż Kanału Bydgoskiego. Obecnie jest to wąska droga gruntowa.

Na tym odcinku wskazana jest budowa drogi rowerowej, najlepiej na wale przeciwpowodziowym / skraju kanału.



*Fot. 112, 113. Brzegi Kanału Noteckiego i Kanału Bydgoskiego pomiędzy Łochowem a mostem na DK10.*

- **Kanał Bydgoski od śluzy nr 6 (Osowa Góra) do ulicy Janowieckiej.**  
**Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 2,78 km. Prowadzi ona przez teren miasta Bydgoszcz. Odcinek rozpoczyna się przy śluzy Osowa Góra. Następnie biegnie ulicą Młyńską do śluzy Prądy. Obecnie nie ma możliwości przejazdu z uwagi na trwającą budowę mostu na obwodnicy Bydgoszczy. Docelowo będzie on przejezdny wzdłuż rzeki. Ulica Młyńska posiada złą lub bardzo złą nawierzchnię. W okolicach kolejnej śluzy (Prądy) podmokły odcinek prowadzący przez łąki. Dalszy odcinek trasy biegnie pomiędzy Kanałem Bydgoskim a ogródkami działkowymi, jest to przedłużenie ulicy Spacerowej. To droga gruntowa, silnie piaszczysta.

Na całym tym odcinku wskazana jest budowa drogi rowerowej, najlepiej wzdłuż krawędzi kanału, co pozwoli zachować separację drogi rowerowej od ruchu pojazdów.

- **Bydgoszcz, ulica Spacerowa (od ul. Janowieckiej do ul. Połanickiej).**  
**Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 0,69 km. Prowadzi ona przez teren miasta Bydgoszcz. Jest to obecnie droga gruntowa. Na całym tym odcinku wskazana jest budowa drogi rowerowej, najlepiej wzdłuż krawędzi kanału, co pozwoli zachować separację drogi rowerowej od ruchu pojazdów.



*Fot. 114. Ulica Młyńska w okolicach DK 10. Fot. 115. Ulica Spacerowa w okolicach ul. Janowieckiej*



- **Bydgoszcz, ulica Spacerowa (na wysokości KS Gwiazda).**  
**Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 0,56 km. Prowadzi ona przez teren miasta Bydgoszcz, wzdłuż terenów sportowych i obok portu na rozwidleniu starego i nowego kanału Bydgoskiego. Obecnie jest to droga gruntowa, teoretycznie wydzielona z ruchu samochodowego, ale silnie rozjeżdżona.

Na całym tym odcinku wskazana jest budowa drogi rowerowej.



*Fot. 116. Ulica Spacerowa (część zachodnia). Fot. 117. Okolice klubu sportowego „Gwiazda”.*

- **Bydgoszcz, bulwary nad Brdą (od Mostu Bernardyńskiego do okolic dworca PKS przy Trasie Uniwersyteckiej).** Rodzaj inwestycji: remont drogi rowerowej.

Długość tego odcinka wynosi 0,72 km. Prowadzi ona przez teren miasta Bydgoszcz. Jest to odcinek trasy rowerowej prowadzący po prawym brzegu bulwarów Brdy pomiędzy mostem Bernardyńskim a okolicami dworca PKS przy Trasie Uniwersyteckiej.

Ten odcinek bulwarów ma mocno zniszczoną, starą nawierzchnię asfaltową, której jakość nie odpowiada standardom EuroVelo. Zalecany jest remont nawierzchni na tym odcinku bulwarów.



*Fot. 118, 119. Bulwary pomiędzy Mostem Bernardyńskim a Trasą Uniwersytecką – odcinek do remontu.*

- **Bydgoszcz, bulwary nad Brdą (od mostu Kazimierza Wielkiego do Mostu Pomorskiego).**  
**Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej (i zagospodarowanie bulwarów).**

Długość tego odcinka wynosi 1,54 km. Prowadzi ona przez teren miasta Bydgoszcz. Jest to odcinek trasy prowadzący nie zagospodarowanymi obecnie bulwarami Brdy w dzielnicy Bartodzieje, od mostu Kazimierza Wielkiego aż do centrum biurowego Arkadia przy Moście Pomorskim. Nie nadaje się obecnie do jazdy rowerem. Jest to w zasadzie wąska ścieżka wzdłuż wody, z przeszkodami w postaci drzew, wyrw, a miejscami po drogach gruntowych.



Odcinek ten wymaga kompleksowych inwestycji w postaci budowy bulwaru oraz zagospodarowania terenu. Dalszy odcinek bulwarów, na wschód od mostu Kazimierza Wielkiego, nie nadaje się do poprowadzenia trasy – są to tereny przemysłowe.



Fot. 120, 121. Bulwary nad Brdą w dzielnicy Bartodzieje – odcinek wymagający zagospodarowania.

- **Bydgoszcz, ulica Kazimierza Wielkiego. Rodzaj inwestycji: remont drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 0,54 km. Prowadzi ona przez teren miasta Bydgoszcz, wzdłuż ulicy Kazimierza Wielkiego, przez most Kazimierza Wielkiego do ulicy Toruńskiej.

Na tym odcinku należy wykonać zjazd z mostu na bulwary w okolicach mostu Kazimierza Wielkiego, poprawić infrastrukturę wzdłuż ul. Kazimierza Wielkiego (obecnie są to chodniki z kostki brukowej) i połączyć je z ulicą Toruńską.

- **Bydgoszcz, ul. Toruńska. Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 4,51 km. Prowadzi ona przez teren miasta Bydgoszcz, wzdłuż ulicy Toruńskiej od Mostu Kazimierza Wielkiego do miejsca, gdzie ulicę Toruńską przecina kanał prowadzący do oczyszczalni ścieków (za stacją Bydgoszcz Łęgnowo). Poprowadzenie trasy wzdłuż ulicy Toruńskiej to jedyna możliwość wyprowadzenia trasy rowerowej z centrum Bydgoszczy w kierunku Solca Kujawskiego i do doliny Wisły. Są to mało atrakcyjne tereny przemysłowe i usługowe, a sama ulica Toruńska pozbawiona jest drogi rowerowej, a na dużej części również chodników. Jest tu spory ruch ciężkich pojazdów i liczne zakłady przemysłowe, więc konieczne jest wybudowanie na całym odcinku drogi rowerowej. Taka infrastruktura istnieje dalej na wschód, w Otorowie, będzie to też możliwość połączenia Wiślanej Trasy Rowerowej z centrum Bydgoszczy.

Na całym odcinku istnieje rezerwa terenu do poprowadzenia tej trasy, częściowo bezpośrednio przy drodze, a częściowo w pewnej odległości od ulicy Toruńskiej. Szczególnie we wschodniej części, w okolicach pętli tramwajowej, droga rowerowa nie musi przebiegać zaraz przy ulicy. Problemem może być przewężenie przy wiadukcie kolejowym oraz liczne instalacje przemysłowe wzdłuż ulicy.



Fot. 122. Zjazd na bulwary przy moście Kazimierza Wielkiego. Fot. 123. Ulica Toruńska w Bydgoszczy.



- **Bydgoszcz, wał przeciwpowodziowy kanału oczyszczalni ścieków.**  
**Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 1,02 km. Prowadzi ona przez teren miasta Bydgoszcz, od ulicy Toruńskiej do końca wału przeciwpowodziowego nad Wisłą. Jest to zmodernizowany wał kanału, biegnącego od oczyszczalni ścieków do Wisły. Ma on nawierzchnię gruntową, porośniętą trawą. Obok biegnie droga gruntowa, lecz ma bardzo złą, gruntową nawierzchnię, a teren jest podmokły. Z tego powodu bardziej zasadne jest poprowadzenie trasy po wale.

Dla połączenia Brdy i ulicy Toruńskiej konieczne jest wybudowanie na tym odcinku wału drogi rowerowej, optymalnie na jego koronie oraz wydzielenie go z ruchu samochodowego.

- **Bydgoszcz, ujście Brdy. Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 0,82 km. Prowadzi ona przez teren miasta Bydgoszcz na odcinku pomiędzy końcem wału wzdłuż kanału oczyszczalni ścieków a ujściem Brdy. Jest to obecnie złej jakości droga gruntowa, biegnąca wzdłuż pola uprawnego przy skarpie wiślanej. Ostatni fragment to ścieżka w lesie w ujściu Brdy.

Rekomendowane jest wybudowanie na tym odcinku trasy drogi rowerowej o nawierzchni bitumicznej.



*Fot. 124, 125. Wał przeciwpowodziowy pomiędzy ulicą Toruńską a ujściem Brdy.*



*Fot. 126, 127. Drogi prowadzące do ujścia Brdy od wału przeciwpowodziowego kanału oczyszczalni*

- **Bydgoszcz, Fordon, brzeg Wisły od ul. Wyszogrodzkiej do ul. Rybaki.**  
**Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 3,1 km. Prowadzi ona przez teren miasta Bydgoszcz, na Fordonie. Początek trasy na ulicy Wyszogrodzkiej, przy bocznicy prowadzącej do elewatorów zbożowych. Od tego miejsca wzdłuż Wisły i płotu elewatorów biegnie droga gruntowa.



Prowadzi ona dalej wzdłuż grodziska Wyszogród, a następnie przez Park Milenijny oraz pod mostem fordońskim. Dalej możliwe jest poprowadzenie trasy w dolinie Wisły, zgodnie z projektowanym przebiegiem ulicy Promenada, aż do początku wału przeciwpowodziowego przy ulicy Rybaki.



Fot. 128, 129. Droga gruntowa pomiędzy ulicą Wyszogrodzką a elewatorami (Wyszogród).



Fot. 130, 131. Wyszogród.

- **Bydgoszcz, Fordon, wał przeciwpowodziowy. Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 5,6 km. Prowadzi ona przez teren gminy Bydgoszcz, na Fordonie. Jest to wał przeciwpowodziowy, na którym będzie trasa pieszo-rowerowa. Docelowo rekomendowane jest wykonanie tu nawierzchni bitumicznej.

- **Bydgoszcz, ul. Sudecka i ul. Wyzwolenia. Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 1,7 km. Prowadzi ona przez teren gminy Bydgoszcz wzdłuż ulicy Wyzwolenia od stajni Jaruzyn do skrzyżowania z ulicą Sudecką, a następnie ulicą Sudecką do granicy z gminą Osielsko.

Na tym odcinku trasa prowadzi po drogach asfaltowych pozbawionych chodników i dość dużym natężeniu ruchu pojazdów. Rekomendowana jest budowa na tym odcinku drogi rowerowej, która stanowić będzie połączenie wału na Fordonie z drogą rowerową, prowadzącą przez Jaruzyn do Strzelców Górnych.



Fot. 132, 133. Ulica Sudecka i ulica Wyzwolenia na Fordonie.



- **Łochowo. Rodzaj inwestycji: budowa kładki na Kanale Noteckim wraz z odcinkiem drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 0,44 km. Prowadzi ona przez teren gminy Białe Błota. Wykonanie drogi rowerowej jest warunkowane wybudowaniem obiektu technicznego w postaci kładki na Kanale Noteckim. Kładka stanowić ma połączenie ulicy Bukowej i Wierzbowej (obecnie częściowo jest to gruntowa ulica Sosnowa). Pozwoli to na bezpieczne połączenie rekomendowanej promenady nad Kanałem Noteckim biegnącej od ul. Wierzbowej z drogą rowerową, prowadzącą na Rynarzewo. Umożliwi to skrócenie drogi oraz brak konieczności przejeżdżania przez most na Kanale Noteckim, na którym brak jest możliwości wybudowania drogi rowerowej.

Jeżeli wykonanie kładki i drogi rowerowej nie będzie możliwe, wówczas należy trasę poprowadzić istniejącymi drogami i mostem drogowym nad Kanałem Noteckim, jest to jednak znacznie mniej bezpieczne. Jest to zadanie inwestycyjne, leżące na terenie gminy Białe Błota.



Fot. 134, 135. Łochowo – ulica Wierzbowa i Kanał Notecki.

- **Bydgoszcz. Rodzaj inwestycji: budowa pochylni pomiędzy Mostem Solidarności (ul. Focha) a bulwarami Brdy w pobliżu opary i Śluzy Miejskiej.**

Na końcu prawobrzeżnych bulwarów Brdy w pobliżu Śluzy Miejskiej znajdują się strome schody, które stanowią poważną przeszkodę dla rowerzystów. W tym miejscu niezbędne jest dla zachowania ciągłości trasy wybudowanie kładki, pozwalającej na wjazd i zjazd pomiędzy bulwarami a ulicą Focha. Jest to zadanie inwestycyjne, leżące na terenie miasta Bydgoszcz.



Fot. 134, Łochowo – ulica Wierzbowa (lokalizacja kładki). Fot. 135. Schody przy Moście Solidarności.

- **Bydgoszcz. Kładka w Brdyujściu**

Ujście Brdy stanowi barierę dla trasy rowerowej prowadzącej przez Bydgoszcz wzdłuż Wisły, ponieważ nie ma na tym odcinku kładki dostępnej dla pieszych i rowerzystów. Jaz Walcowy nie jest udostępniony dla ruchu pieszych i niemożliwy do pokonania przez rowerzystów, ponadto z jednej strony nie jest on publicznie dostępny. Jest to zadanie inwestycyjne, leżące na terenie miasta Bydgoszcz.

Dla połączenia trasy rowerowej prowadzącej od strony śluzy Czersko Polskie i Fordonu z prawym brzegiem Brdy niezbędne jest wybudowanie w ujściu Brdy wysokowodnej kładki, łączącej oba brzegi. Taka kładka byłaby jednocześnie atrakcyjnym punktem widokowym i udostępniłaby dla rekreacji atrakcyjne przyrodniczo tereny ujścia Brdy. Zwiększy to atrakcyjność całej tej okolicy i utworzy atrakcyjną przestrzeń publiczną.

### - Trasa EuroVelo 9 (wariant alternatywny nr 1 przez Lisi Ogon)

Ten wariant prowadzi stanowi nieco skróconą wersję wariantu rekomendowanego trasy EuroVelo 9. Omija on łąki nad Kanałem Noteckim i Kanałem Bydgoskim i prowadzi od Łochowa ulicami: Potulicką, Łochowską, Nakielską i Janowicką do ulicy Spacerowej nad Kanałem Bydgoskim. Jest nieco mniej atrakcyjny niż przebieg podstawowy, lecz pozwala na zachowanie dużej części walorów proponowanego wariantu trasy, prowadzącego w dużej części nad kanałami: Bydgoskim i Noteckim. Jego wykonanie wymaga mniejszych nakładów inwestycyjnych.

Dla trasy EuroVelo 9 w wariantcie przebiegu przez Lisi Ogon zidentyfikowano następujące potrzeby inwestycyjne:

- 1 odcinek gdzie niezbędna jest budowa drogi rowerowej, o łącznej długości 0,56 km
- 1 odcinek, gdzie niezbędny jest remont (zmiana nawierzchni) drogi lokalnej, o łącznej długości 0,6 km
- Oznakowanie 6,5 km dróg rowerowych.

Są to następujące zadania inwestycyjne:

- **Bydgoszcz, ul. Nakielska od ul. Łochowskiej do ul. Janowickiej.**

**Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej**

Długość tego odcinka wynosi 0,56 km. Prowadzi on wzdłuż ruchliwej ulicy Nakielskiej, od drogi rowerowej na rondzie przy ul. Łochowskiej do skrzyżowania z ulicą Janowicką. Jest to droga pozbawiona chodników i dróg rowerowych. Niezbędne jest wybudowanie na tym odcinku drogi rowerowej.

- **Bydgoszcz, ul. Janowicka.**

**Rodzaj inwestycji: remont drogi lokalnej**

Długość tego odcinka wynosi 0,6 km. Jest to lokalna droga o nawierzchni gruntowej, znajdująca w dzielnicy domków jednorodzinnych. Niezbędna jest wymiana na niej nawierzchni na utwardzoną (asfalt lub kostka).

Zrealizowanie trasy w wariantcie przez Lisi Ogon pozwala zmniejszyć skalę działań w porównaniu do wariantu rekomendowanego (prowadzącego przez Łochowo wzdłuż Kanału Noteckiego i Kanału Bydgoskiego) o 9,17 km dróg rowerowych i remont 0,89 km dróg lokalnych oraz kładkę w Łochowie i oznakowanie 10,1 km dróg rowerowych.

### - Trasa EuroVelo 9 (wariant alternatywny nr 2 przez Trzciniec)

Ten wariant prowadzi pomiędzy miejscowością Władysławowo (na północ od Łabiszyna), a centrum handlowym Arkadia (Plac Grunwaldzki) w Bydgoszczy. Pozwala zmniejszyć skalę inwestycji nad Kanałem Bydgoskim i Kanałem Noteckim, jednak w takim wariantcie przebieg trasy EuroVelo jest znacznie mniej atrakcyjny.

Dla trasy EuroVelo 9 w wariantcie przebiegu przez Trzciniec zidentyfikowano następujące potrzeby inwestycyjne:

- 2 odcinki, gdzie niezbędna jest budowa drogi rowerowej, o łącznej długości 2,06 km.
- 1 odcinek, gdzie niezbędny jest remont (zmiana nawierzchni) drogi lokalnej, o łącznej długości 4,4 km.
- Oznakowanie 17,1 km dróg rowerowych.

Są to następujące zadania inwestycyjne:

- **Władysławowo – Prądky.**

**Rodzaj inwestycji: remont drogi lokalnej.**

Długość tego odcinka wynosi 4,4 km. Odcinek ten przebiega w gminie Łabiszyn i gminie Białe Błota. Jest to gruntowy odcinek drogi prowadzącej przez bagna w dolinie Noteci, w pobliżu zespołu śluz Dębinek. Tereny monotonne, ale atrakcyjne przyrodniczo. Ciekawy zespół śluz na rzece Noteci i Kanale Noteckim. Droga gruntowa wymaga zmiany nawierzchni na asfaltową, obecnie jej jakość jest zdecydowanie niewystarczająca.

- **Ulica Szubińska (droga wojewódzka nr 223) od drogi na Trzciniec do zakładów lotniczych.**  
**Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 0,87 km. Jest to teren gminy Białe Błota i miasta Bydgoszcz. Obecnie wąski, zniszczony chodnik, który biegnie wzdłuż bardzo ruchliwej ulicy Szubińskiej, przez wiadukt kolejowy. W kierunku Trzcinca oraz dalej za zakładami lotniczymi istnieją drogi rowerowe. Niezbędne jest „załatanie dziury” pomiędzy tymi drogami poprzez remont i poszerzenie tego chodnika i dostosowanie do dla rowerzystów.

- **Ulica Szubińska (droga wojewódzka nr 223) od Castoramy do centrum handlowego Arkadia.**  
**Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 1,19 km. To obszar miasta Bydgoszcz. Jest to odcinek ulicy Szubińskiej i Kruszwickiej, pozbawiony dróg rowerowych. Obecnie przejazd na tym odcinku ulic dla rowerzystów jest problematyczny z uwagi na stromy zjazd i wąskie chodniki oraz duży ruch w okolicach centrum handlowego. Niezbędne jest wybudowanie na tym odcinku drogi rowerowej, prowadzącej do Ronda Grunwaldzkiego.

Zgodnie z wariantem rekomendowanym konieczne jest wybudowanie odcinków trasy EuroVelo pomiędzy Łabiszynem a Władysławowem oraz między Rondem Grunwaldzkim a Jaruzynem w Bydgoszczy.

Zrealizowanie trasy w wariantcie przez Łochowo pozwala zmniejszyć skalę działań w porównaniu do wariantu rekomendowanego (prowadzącego przez Łochowo) o 14,29 km dróg rowerowych i remont 1,18 km dróg lokalnych oraz kładkę w Łochowie i oznakowanie 28,6 km dróg rowerowych.

### **- Trasa EuroVelo 9 (wariant alternatywny nr 3 przez Solec Kujawski)**

Dla trasy EuroVelo 9 w wariantcie przebiegu przez Solec Kujawski zidentyfikowano następujące potrzeby inwestycyjne (4 odcinki, 7,95 km).

- 2 odcinki, gdzie niezbędna jest budowa drogi rowerowej, o łącznej długości 5,45 km
- 2 odcinki, gdzie niezbędny jest remont (zmiana nawierzchni) drogi lokalnej, o łącznej długości 2,5 km
- Oznakowanie 36,2 km tras rowerowych.

Są to następujące zadania inwestycyjne:

- **Łabiszyn – Jeżewo (droga wojewódzka nr 246).**  
**Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 5,06 km. Jest to droga wojewódzka nr 246, na terenie gminy Łabiszyn. Dość duża prędkość pojazdów, raczej monotonna okolica. Rekomendowana na tym odcinku budowa drogi rowerowej.

- **Januszkowo – Jakubowo.**  
**Rodzaj inwestycji: remont drogi lokalnej.**

Długość tego odcinka wynosi 1,1 km. Odcinek ten prowadzi przez teren gminy Złotniki Kujawskie. Jest to leśny odcinek drogi prowadzącej między Jakubowem a Januszkowem, ma nawierzchnię gruntową. W przypadku prowadzenia trasy rowerowej tym wariantem, konieczny jest remont drogi na tym odcinku.

- **Januszkowo – Nowa Wieś Wielka.**  
**Rodzaj inwestycji: remont drogi lokalnej.**

Długość tego odcinka wynosi 1,4 km. To droga gruntowa, prowadząca od skraju Nowej Wsi Wielkiej do miejscowości Januszkowo, na terenie gminy Nowa Wieś Wielka. Ma nawierzchnię gruntową. W przypadku prowadzenia trasy rowerowej tym wariantem, konieczny jest remont drogi na tym odcinku.

- **Solec Kujawski (odcinek drogi wojewódzkiej pomiędzy dworcem kolejowym a rynkiem)**  
**Rodzaj inwestycji: budowa drogi rowerowej.**

Długość tego odcinka wynosi 0,39 km. Jest to centrum Solca Kujawskiego (gmina Solec Kujawski). Ruchliwa droga w centrum miejscowości. Niezbędne jest wybudowanie tu drogi rowerowej lub uspokojenie ruchu.



## - Trasa EuroVelo 9 (odcinek Bydgoszcz – Ostromecko)

Dla trasy EuroVelo 9 pomiędzy Bydgoszczą a Ostromeckiem zidentyfikowano następujące potrzeby inwestycyjne:

- 1 odcinek, gdzie niezbędna jest budowa drogi rowerowej, o łącznej długości 1 km w Ostromecku pomiędzy Osiedlem Zabasta a centrum Ostromecka. Prowadzi ona przez teren gminy Dąbrowa Chełmińska, wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 551. Jest to bardzo ruchliwy i niebezpieczny fragment drogi wojewódzkiej, wzdłuż którego biegnie tylko wąski chodnik. Jest to jedyny fragment trasy pomiędzy mostem fordońskim a Ostromeckiem pozbawiony drogi rowerowej. Z tego powodu niezbędne jest wybudowanie tu drogi rowerowej. Opcjonalnie możliwe jest wybudowanie drogi rowerowej przez teren parku pałacowego, o ile będzie to droga ogólnodostępna i oświetlona.
- Oznakowanie 4,33 km dróg rowerowych.

## 11.4. Podsumowanie analizy wariantów

Przeprowadzona analiza wariantów pozwoliła określić potrzeby inwestycyjne dla poszczególnych wariantów przebiegu tras. Są one określone w tabeli 4. łącznie rekomendowany przebieg tras EuroVelo 2 i EuroVelo 9 w województwie kujawsko-pomorskim, wraz z trasami łącznikowymi (bez odcinków wspólnych z Wiślaną Trasą Rowerowa poza miastem Bydgoszcz) wymagają oznakowania 206 km nowych tras rowerowych oraz wybudowanie i remont dróg rowerowych oraz dróg lokalnych o długości 67 km.

Tabela 4. Zestawienie nakładów inwestycyjnych dla poszczególnych wariantów przebiegu trasy.

Wariant / odcinek/zakres inwestycji	Oznakowanie (km)	Budowa dróg rowerowych (km)	Remont dróg rowerowych (km)	Remont dróg lokalnych (km)	Nowe obiekty techniczne
<b>Wspólny przebieg EV2 i EV9 (punkt styku w miejscowości Grabowo)</b>					
<b>Wspólny przebieg tras EV2 i EV9</b>	<b>10,9</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Inny punkt styku z woj. wielkopolskim</b>					
- Dębowiec	15,33	1,97	0	0	0
- Ławki	10,7	0	0	0	0
<b>Łącznik tras EV2 i EV9</b>					
<b>Dodatkowy odcinek trasy (łącznik)</b>	<b>11,36</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Trasa EV 2 (wspólny przebieg wszystkich wariantów)</b>					
<b>Odcinek Oświeka – Pakość (wspólny przebieg)</b>	<b>24,9</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1,24</b>	<b>0</b>
<b>Trasa EV 2 (w zależności od wariantu)</b>					
<b>Odcinek Pakość – Toruń (wariant rekomendowany)</b>	<b>47,8</b>	<b>12,34</b>	<b>0,95</b>	<b>1,52</b>	<b>0</b>
Odcinek Pakość – Włocławek (wariant nie rekomendowany)	89,2	16,92	0	0	1
<b>Trasa EV 9 (wariant rekomendowany)</b>					
<b>Oświeka – Łabiszyn – Władysławowo</b>	<b>43,5</b>	<b>12,79</b>	<b>0</b>	<b>1,9</b>	<b>0</b>
<b>Trasa EV 9 (w zależności od wariantu)</b>					
<b>Wariant EV9 rekomendowany (przez Łochowo)</b>	<b>62,8</b>	<b>33,1</b>	<b>1,26</b>	<b>1,18</b>	<b>3</b>
Wariant EV9 nr 1 (Lisi Ogon)	51,4	24,52	1,26	0,89	3
Wariant EV9 nr 2 (Trzciniec)	50,0	20,85	1,26	4,4	2
Wariant EV9 nr 3 (Solec Kujawski)	36,2	5,49	0	2,5	0

Trasa EV 9 (Bydgoszcz – Ostromecko)					
Trasa EV9 (prawy brzeg Wisły)	4,33	1,0	0	0	0
PODSUMOWANIE – INWESTYCJE W NAKŁADZIE REKOMENDOWANYM					
Przebieg rekomendowany (trasa EV2 na Toruń, trasa EV9 przez Łochowo wzdłuż Noteci)	205,59	59,23	2,21	5,84	3

*Źródło: opracowanie własne.*

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 przez Łochowo wzdłuż Noteci. Mniejsze są w przypadku przebiegu trasy przez Lisi Ogon, jeszcze mniejsze przy przebiegu przez Trzciniec, a najmniejsze przy ominięciu Bydgoszczy przez Solec Kujawski.

Atrakcyjność poszczególnych wariantów trasy EuroVelo 9 jest odwrotnie proporcjonalna do kosztów ich wykonania. Tym samym wybór wariantu zależeć będzie przede wszystkim od możliwości finansowych inwestorów, jak też możliwości rozwiązania problemów inwestycyjnych, największych na odcinku najbardziej atrakcyjnym.

Przy wyborze innych wariantów trasy EuroVelo9 potrzeby inwestycyjne spadają.

## 12. Zagospodarowanie i atrakcyjność turystyczna tras

### 12.1. Miejsca odpoczynku

Miejsca odpoczynku rowerzystów (tzw. MOR-y) to punkty na trasie rowerowej, w których rowerzysta może odpocząć, schronić się przed deszczem, zjeść posiłek i dokonać napraw sprzętu.

Lokalizacja MOR-ów spełniać powinna następujące kryteria:

- Lokalizacja co około 10 kilometrów, tj. mniej więcej w odległości godziny spokojnej jazdy od siebie.
- Lokalizacja bezpośrednio przy trasie rowerowej, w odległości maksymalnie kilkudziesięciu metrów od niej.
- Lokalizacja w atrakcyjnej okolicy, najlepiej nad wodą i w miejscu zacienionym, zapewniającym widoki
- Lokalizacja w sąsiedztwie, zapewniającym nadzór (przy leśniczówce, domach mieszkalnych itp.). Zapewni to lepszą ochronę przed wandalizmem.
- Połączenie miejsca odpoczynku dla rowerzystów z funkcją obsługi innych turystów (np. przy atrakcjach turystycznych, na szlakach kajakowych, punktach widokowych itp.).

Miejsce odpoczynku wyposażone powinno być w co najmniej:

- Zadaszoną i osłoniętą od wiatru wiatę, mieszczącą 1-2 ławostoły
- 1-2 ławostoły na terenie miejsca odpoczynku
- Metalowe, U-kształtne stojaki rowerowe (kilka sztuk)
- Kosze na śmieci
- Tablicę informacyjną z mapą okolicy, trasy i zaznaczeniem pobliskich MOR
- Oznakowanie (znaki R-4 około 2-3 km przed MOR oraz ew. przy MOR)

Zaleca się, aby miejsca te były dodatkowo oświetlone i wyposażone w utwardzoną nawierzchnię, szczególnie przy stojakach rowerowych. Jeżeli miejsce znajduje się bezpośrednio przy drodze, wskazane jest częściowe ich ogrodzenie estetycznym, drewnianym płotkiem. Dodatkowym wyposażeniem może być np. stojak serwisowy do

naprawy rowerów, stacja ładowania urządzeń elektronicznych i rowerów elektrycznych, wi-fi itp. Do oświetlenia i produkcji prądu użyć można paneli fotowoltaicznych.

Miejsca te powinny mieć jednolitą infrastrukturę, najlepiej nawiązującą do wzorców regionalnych. W przypadku lokalizacji w miejscach zabytkowych – dostosowanie do okolicy. Zaś w miejscach, które zapewniają dostęp do schronienia pod dachem, np. w centrum miejscowości, nie jest wymagana budowa wiaty.

Wizja lokalna pozwoliła zidentyfikować znaczną liczbę miejsc przy trasie, których wskazane jest zlokalizowanie MOR. Punkty te zostały również zgeolokalizowane i ujęte w plikach .gpx i .shp.

Ostateczny wybór wymaga weryfikacji spraw własnościowych i możliwości budowy oraz utrzymania tej infrastruktury, jak też wyboru konkretnej działki dla posadowienia MOR. Z tego powodu wskazano większą niż minimalna liczbę lokalizacji, co pozwoli na ich selekcję.

*Tabela 5. Proponowana lokalizacja miejsc odpoczynku.*

Lp.	Trasa / wariant	Lokalizacja	Komentarz
1	EV2 i EV9	Jezioro Przedwieśnia (Kąpielisko Gołąbki) Gmina: Rogowo	Prowadzone przez Lasy Państwowe miejsce odpoczynkowe nad jeziorem Przedwieśnia, otoczone lasami. Malownicze miejsce, możliwość biwakowania. Miejsce nr 1 i nr 2 są położone blisko siebie jako alternatywne – do wyboru jedno z nich.
2	EV2 i EV9	Jezioro Wieśniata (parking) Gmina: Rogowo	Miejsce odpoczynkowe nad Jeziorem Wieśniata, otoczone lasami. Malownicze miejsce, możliwość biwakowania. Miejsce nr 1 i nr 2 są położone blisko siebie jako alternatywne – do wyboru jedno z nich.
3	EV2	Gąsawka (Jezioro Oćwieckie) Gmina: Gąsawa	Miejsce odpoczynkowe (łąka, plaża) nad Jeziorem Oćwieckim. W pobliżu zniszczony, opuszczony ośrodek wypoczynkowy, rozległe lasy, punkt widokowy na jezioro. Jedno z ładniejszych miejsc na całej trasie.
4	EV2	ChomiąŜa Szlachecka (okolice kościoła) Gmina: Gąsawa	ChomiąŜa Szlachecka to ładna wieś, położona nad jeziorem, otoczona wzgórzami i lasami. Jest kilka możliwości lokalizacji miejsca odpoczynku, jedno z nich znajduje się u podnóŜa kościoła, przy parkingu.
5	EV2	Słaboszewo Gmina: Dąbrowa	Odcinek pomiędzy ChomiąŜą Szlachecką a Pakością liczy około 20 km dość monotonnego terenu. W połowie trasy znajduje się miejscowość Słaboszewo, gdzie wskazana jest lokalizacja miejsca odpoczynku.
6	EV2	Pakość, okolice boiska Gmina: Pakość	W Pakości wskazana lokalizacja jednego lub dwóch miejsc odpoczynku, na obu krańcach miejscowości – jedno z nich w pobliŜu boiska przy ulicy Grobla.
7	EV2	Pakość, wschodni skraj miejscowości Gmina: Pakość	W Pakości wskazana lokalizacja jednego lub dwóch miejsc odpoczynku, na obu krańcach miejscowości – jedno z nich w pobliŜu drogi wojewódzkiej nr 251 w pobliŜu kapliczki „Ogród Oliwny”.
8	EV2	Inowrocław, Park Solankowy Gmina: Miasto Inowrocław	W Inowrocławiu proponuje się zlokalizować MOR na skraju Parku Solankowego, przy ulicy Prezydenta Narutowicza
9	EV2	Łatkowo, zajazd Gmina: Inowrocław	Pomiędzy Gniewkowem a Inowrocławiem trasa liczy około 20 km. Z tego powodu mniej więcej w połowie tego odcinka wskazana jest lokalizacja jednego miejsca odpoczynku, np. w Łatkowie w okolicach zajazdu przy zabytkowym parku. Alternatywą jest okolica stacji Więclawice.



10	EV2	Gniewkowo, centrum Gmina: Gniewkowo	W Gniewkowie wskazana lokalizacja MOR w centrum, np. na rynku. Nie jest tu wymagana wiata, a jedynie miejsce postoju ze stojakami i tablicami. Ewentualnie alternatywą jest okolica szkoły zawodowej (wyjazd w kierunku zachodnim).
11	EV2	Lasy pomiędzy Gniewkowem a Cierpicami Gmina: Gniewkowo	Pomiędzy Gniewkowem a Cierpicami wskazana jest lokalizacja miejsca odpoczynku na istniejącym parkingu leśnym.
12	EV2	Cierpice, centrum Gmina: Wielka Nieszawka	Wskazana lokalizacja miejsca odpoczynku przy szkole lub przystanku autobusowym na ulicy Kolejowej w Cierpicach.
13	EV2 (wariant)	Janikowo, nad jeziorem Gmina: Janikowo	Plaża nad jeziorem przy moście kolejowym (ulica Powstańców Wielkopolskich).
14	EV2 (wariant)	Inowrocław, skrzyżowanie ul. Poznańskiej i Mątewskiej Gmina: Miasto Inowrocław	Pętla autobusowa. Nie jest to zbyt atrakcyjna okolica, ale w pobliżu znajdują się sklepy i punkty gastronomiczne.
15	EV2 (wariant)	Kruszwica, przy katedrze. Gmina: Kruszwica	Katedra romańska w Kruszwicy jest jednym z najcenniejszych zabytków województwa. Znajduje się blisko tego wariantu trasy, wskazana lokalizacja miejsca odpoczynku w pobliżu parkingu dla zwiększenia możliwości zwiedzania katedry.
16	EV2 (wariant)	Papros, skrzyżowanie Gmina: Kruszwica	Wieś Papros znajduje się w połowie drogi między Kruszwicą a Dobrem. Jedną z ładniejszych wsi na tej trasie, wskazane zlokalizowanie miejsca odpoczynku w pobliżu przystanku PKS.
17	EV2 (wariant)	Dobre, plac zabaw Gmina: Dobre	Wskazana lokalizacja miejsca odpoczynku przy drodze wojewódzkiej, gdzie znajduje się plac zabaw i siłownia zewnętrzna.
18	EV2 (wariant)	Kościelna Wieś, okolice kościoła. Gmina: Osiećcino	Miejsce odpoczynku powinno znajdować się w pobliżu kościoła, który jest głównym zabytkiem wsi. Z uwagi na dość duży dystans i monotonną okolicę, na trasie pomiędzy Wierćcem a Dobrym niezbędne jest co najmniej jedno takie miejsce.
19	EV2 (wariant)	Wieniec, okolice parku Gmina: Brześć Kujawski	Park i pałac stanowią główną atrakcję Wierćca, jednocześnie odległość do centrum Włocławka wynosi stąd około 10 km.
20	EV2 i EV9 (łącznie)	Folusz, parking Gmina: Gąsawa	Na łączniku pomiędzy trasami EuroVelo 2 i 9 wskazane jest zlokalizowanie jednego miejsca odpoczynku, optymalnie w Foluszu – w pobliżu jezioro, malownicza okolica.
21	EV9	Gąsawa, rynek Gmina: Gąsawa	Rynek w Gąsawie jest dobrym miejscem na punkt odpoczynkowy, jest zadrzewiony, w pobliżu pomnik i zabytkowy kościół.
22	EV9	Biskupin, muzeum Gmina: Gąsawa	Rekomendowany strzeżony parking rowerowy. Pozwoli to na bezpieczne zwiedzanie muzeum.
23	EV9	Dolna Wenecja, skansen Gmina: Żnin	Rekomendowany strzeżony parking rowerowy. Pozwoli to na bezpieczne zwiedzanie muzeum.

24	EV9	Żnin, pomost nad jeziorem Małym Żnińskim Gmina: Żnin	Cały teren parku nad jeziorem Małym Żnińskim jest atrakcyjny, prowadzi przez niego trasa. Proponowana lokalizacja jest przykładowa.
25	EV9	Żnin, promenada nad jeziorem Dużym Żnińskim Gmina: Żnin	Wskazana lokalizacja miejsca odpoczynku na końcu promenady.
26	EV9	Jabłowo Pałuckie Gmina: Łabiszyn	Malownicza i spokojna okolica, widoki na Jabłowską Górę.
27	EV9	Łabiszyn, rynek Gmina: Łabiszyn	Wskazana lokalizacja miejsca odpoczynku na rynku lub parku miejskim w pobliżu kompleksu młynów. Nie jest tu wymagana wiata, a jedynie miejsce postoju ze stojakami i tablicami.
28	EV9	Władysławowo, plac zabaw Gmina: Łabiszyn	Miejsce odpoczynku rekomendowane do posadowienia przy boisku i placu zabaw.
29	EV9	Rynarzewo, rynek Gmina: Szubin	Wskazana lokalizacja miejsca odpoczynku na dawnym rynku, w okolicach kościoła.
30	EV9	Łochowo, ul. Bukowa Gmina: Białe Błota	Wskazana lokalizacja miejsca odpoczynku w pobliżu przepompowni przy ulicy Bukowej, na skraju miejscowości. Ewentualnie można je posadowić przy kładce na Kanale Noteckim, jeżeli będzie budowana.
31	EV9	Styk Kanału Noteckiego i Kanału Bydgoskiego Gmina: Sicienko	Wskazana lokalizacja punktu odpoczynku w pobliżu miejsca, gdzie stykają się te dwa kanały. Rekomendowane wybudowanie również punktu widokowego, czatowni do obserwacji ptaków itp.
32	EV9	Bydgoszcz, śluza Prądy Gmina: Bydgoszcz	W okolicach śluzy (południowy brzeg kanału) dobre miejsce do zlokalizowania miejsca odpoczynku, ciekawe obiekty hydrotechniczne, widok na nadnoteckie łąki.
33	EV9	Bydgoszcz, rozwidlenie Starego i Nowego Kanału Bydgoskiego Gmina: Bydgoszcz	W okolicach klubu sportowego „Gwiazda” wskazana lokalizacja miejsca odpoczynku z widokiem na port w rozwidleniu kanałów.
34	EV9	Bydgoszcz, okolice centrum biurowego „Arkadia” Gmina: Bydgoszcz	Przy moście poniżej centrum biurowego dogodnie miejsce na punkt odpoczynkowy w mniej zagospodarowanej części bulwarów nad Brdą.
35	EV9	Bydgoszcz, ulica Toruńska (wyjazd z miasta) Gmina: Bydgoszcz	Miejsce odpoczynku wskazane w pobliżu końca wału nad kanałem oczyszczalni ścieków.
36	EV9	Bydgoszcz, Wyszogród Gmina: Bydgoszcz	Miejsce odpoczynku wskazane w pobliżu Grodziska Wyszogród. Uzupełnienie informacjami historycznymi nt. grodziska w postaci tablic, makiety grodu itp.
37	EV9	Bydgoszcz, Fordon Gmina: Bydgoszcz	Wskazane zlokalizowanie miejsca odpoczynku przy ulicy Rybaki, tj. na początku wału przeciwpowodziowego na Fordonie.
38	EV9 (wariant przez Trzciniec)	Trzciniec, ul. Jeżowska Gmina: Białe Błota	Miejsce odpoczynku w Trzcińcu wskazane na południowym skraju miejscowości, przy lesie.

39	EV9 (wariant na Solec Kujawski)	Januszkowo Gmina: Nowa Wieś Wielka	Miejsce odpoczynku wskazane na skraju lasu w miejscowości Januszkowo.
40	EV9 (wariant na Solec Kujawski)	Chrośna Gmina: Solec Kujawski	Wskazane zlokalizowanie miejsca odpoczynku w miejscowości Chrośna, najlepiej na południowym skraju wsi, przy początku drogi rowerowej.

*Źródło: opracowanie własne.*

## 12.2. Integracja tras z komunikacją publiczną

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 zadaszone, 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, Terespole 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 Gnieznem i Trzemesznem.



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.

W celu zapewnienia czytelnego dojazdu z / do węzłów komunikacyjnych a trasą EuroVelo (i Wiślaną Trasą Rowerową) konieczne jest oznakowanie dojazdu do w/w węzłów komunikacyjnych i wybudowanie dojazdów:

- **GRUDZIĄDZ**

Dworzec kolejowy znajduje się ok. 1 km na wschód od trasy EV9 i WTR. Najkrótszy dojazd prowadzi z dworca do okolic portu wiślanego i centrum handlowego „Alfa”. Brak obecnie czytelnej trasy rowerowej pomiędzy dworcem kolejowym a trasą EuroVelo i WTR, dojazd prowadzi przez ruchliwe drogi.

Wybudowanie takiego łącznika jako elementu infrastruktury miejskiej jest zasadne z perspektywy rozwoju tras rowerowych w regionie i wpisuje się tym samym w ogólną koncepcję rozwoju sieci tras ponadregionalnych.

Ponadto przy porcie wskazane jest ustawienie drogowskazów dojazdu do dworca. Analogiczny drogowskaz ustawiony powinien być przy dworcu kolejowym.

- **TWARDA GÓRA**

Odległość między Twardą Górą a centrum Nowego, gdzie przebiega Wiślana Trasa Rowerowa i EuroVelo 9 to około 5 km. Dojazd zapewniony jest trasą rowerową po dawnej linii kolejowej do Nowego, która ma dość dobrą nawierzchnię gruntową. W planach jest także budowa drogi rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 377.

Tym samym nie ma potrzeby budowy trasy rowerowej na tym odcinku. Wskazane jest jednak oznakowanie trasy, z okolic dawnej stacji w Nowym oraz przy przystanku w Twardej Górze, jako trasy łącznikowej.

- **TERESPOL POMORSKI**

Pomiędzy Świeciem a Terespołem Pomorskim nie ma dogodnych możliwości przejazdu rowerem. Utrudnieniem jest także przerwana budowa drogi krajowej nr S5. Dojechać można chodnikami i fragmentami dróg lokalnych, odległość do ulicy Mostowej (gdzie trasy EuroVelo 9 i Wiślana Trasa Rowerowa pokonują Wdę) wynosi 7-9 km, w zależności od wybranej trasy.

Rozważyć można budowę na tym odcinku trasy rowerowej, która stanowiłaby łącznik stacji kolejowej i Świecia. Ponadto wskazane jest ustawienie przy stacji Terespol Pomorski oraz moście na Wdzie (ul. Mostowa) map i drogowskazów.

- **BYDGOSZCZ WSCHÓD**

Stacja Bydgoszcz Wschód znajduje się na obecnym przebiegu Wiślanej Trasy Rowerowej. W przypadku jej rekomendowanego przeniesienia bliżej Wisły, odległość pomiędzy WTR i EuroVelo 9 a tą stacją wzrośnie do 1,2 km.

Wydzielona droga rowerowa prowadzi na całym tym odcinku wzdłuż ulicy Spornej, brak więc potrzeby budowania dodatkowej infrastruktury. Wskazane jest jedynie przy przeniesieniu obu tras oznakowanie kierunku jazdy w okolicach stacji kolejowej i na skrzyżowaniu ulicy Spornej i Toruńskiej.

- **BYDGOSZCZ GŁÓWNA**

Stacja Bydgoszcz Główna to jeden z dwóch najważniejszych węzłów komunikacyjnych w województwie, obok stacji Toruń Główny. Do planowanej trasy EuroVelo 9 dzieli go odległość 1,2 km. Wzdłuż ulicy Dworcowej i następnie torów tramwajowych biegnie nowa droga rowerowa.

Na tym odcinku nie są wymagane nowe inwestycje, jedynie wystarczające będzie oznakowanie trasy – przy stacji Bydgoszcz Główna, przy ulicy Focha oraz na początku drogi rowerowej od ul. Dworcowej na Most Jagielloński.

- **BYDGOSZCZ BŁONIE**

Przystanek Bydgoszcz-Błonie położony jest ok. 0,8 km od ulicy Szubińskiej, którą prowadzi jeden z wariantów trasy EuroVelo 9. Ma on drugorzędne znaczenie, gdyż w pobliżu znajduje się znacznie ważniejsza stacja Bydgoszcz Główna. Dojazd do ul. Szubińskiej prowadzi drogami rowerowymi.

W przypadku realizacji wariantu trasy EuroVelo 9 przez Trzciniec, rekomendowane jest jedynie oznakowanie dojazdu od strony ulicy Szubińskiej i od strony stacji kolejowej.

- **TORUŃ GŁÓWNY**

Stacja Toruń Główny położona jest bezpośrednio na Wiślanej Trasie Rowerowej i planowanym przebiegu trasy EuroVelo 2. Od strony centrum miasta dojazd do niej zapewniony jest przez Most Piłsudskiego, na którym planowane jest wybudowanie drogi rowerowej.

W celu zapewnienia dojazdu od północy wskazane jest oznakowanie przejazdu przez Wisłę z obu kierunków (przy ul. Dybowskiej oraz na zjeździe z mostu na Bulwary).

Dodatkowa infrastruktura, poza planowaną przebudową mostu, nie jest konieczna.

- **TORUŃ WSCHODNI**

Stacja Toruń Wschodni położona jest ok. 1,5 km od obecnego przebiegu Wiślanej Trasy Rowerowej, do której prowadzą dobrej jakości drogi rowerowe (ulicą Żółkiewskiego). Natomiast to trasy EuroVelo 2 dojechać można głównymi ulicami objeżdżając Stare Miasto, do Mostu Piłsudskiego. Jest to odległość ok. 5 km. Na całej długości znajdują się drogi rowerowe.

Nie ma potrzeby budowy dodatkowej infrastruktury ani oznakowania dworca, gdyż w większym zakresie obsługę komunikacyjną zapewnia stacja Toruń Główny.

- **TORUŃ MIASTO**

Przystanek Toruń Miasto znajduje się w zasadzie w bezpośredniej bliskości Wiślanej Trasy Rowerowej, nieco dalej od trasy EuroVelo 2.

Nie ma potrzeby budowy dodatkowej infrastruktury ani oznakowania dworca, gdyż w większym zakresie obsługę komunikacyjną zapewnia stacja Toruń Główny.

- **INOWROCŁAW**

Dworzec w Inowrocławiu jest najdalej wysuniętym na południowy zachód węzłem komunikacyjnym na trasach EuroVelo w województwie kujawsko-pomorskim. Ma więc duże znaczenie dla obsługi obu tras, szczególnie trasy EuroVelo 2. Znajduje się w jej bezpośrednim pobliżu (ok. 350 m od trasy).

Na tym odcinku nie ma dróg rowerowych, lecz dojazd jest możliwy po chodnikach. Wskazane ich udostępnienie dla ruchu rowerowego. Nowa infrastruktura jest trudna do wybudowania, gdyż pomiędzy stacją a miastem znajduje się długi wiadukt ulicy Dworcowej.

Wystarczające będzie oznakowanie dojazdu do stacji kolejowej i do trasy.

- **JANIKOWO**

Stacja kolejowa w Janikowie znajduje się bezpośrednio na trasie EuroVelo 2, w przypadku prowadzenia tej trasy na Włocławek. Nie ma potrzeby jej oznakowania ani budowania dodatkowej infrastruktury.

- **WŁOCŁAWEK**

Stacja kolejowa we Włocławku znajduje się w pobliżu Wiślanej Trasy Rowerowej i trasy EuroVelo 2, w odległości 1,2 km od Placu Solidarności. Prowadzą do niej drogi rowerowe wzdłuż ulicy Okrzei.

Wskazane jest oznakowanie dojazdu do i ze stacji.

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.

### 12.3. Odcinki tras, wymagające poprawy nawierzchni oraz niebezpieczne z uwagi na ruch samochodowy

Audyt dróg, którymi planuje się poprowadzenie tras EuroVelo, pozwolił na wyeliminowanie wielu odcinków o niewłaściwej nawierzchni. Dla tras tej rangi niezbędna jest nawierzchnia w pełni przejezdna, optymalnie asfaltowa lub z betonu wałowanego. W niektórych przypadkach dopuszcza się nawierzchnię gruntową, jeżeli zapewniona jest separacja takich dróg z ruchu samochodów. Nawierzchnie gruntowe stosuje się w parkach i na terenach cennych przyrodniczo.

Drogi gruntowe, po których poruszają się pojazdy, na przykład drogi polne, wymagają przebudowy na nawierzchnię utwardzoną. Podobnie w przypadku nawierzchni z płyt betonowych typu IOMB lub nierównej kostki betonowej, często stosowanej na chodnikach i starszych drogach rowerowych. W takich przypadkach niezbędny jest remont nawierzchni, ze zmianą na nową kostkę / płyty lub optymalnie nawierzchnię bitumiczną.

Ponadto na części zidentyfikowanych odcinków brak drogi rowerowej powoduje, że są to drogi niebezpieczne dla rowerzystów. Natężenie ruchu i/lub prędkość pojazdów, a w niektórych przypadkach także natężenie ruchu pojazdów ciężarowych oraz brak poboczy powodują, że niezbędne jest na nich wybudowanie wydzielonych dróg rowerowych.

Łącznie w ramach wszystkich analizowanych wariantów trasy zidentyfikowano następujące odcinki, których nawierzchnia nie spełnia standardu EuroVelo i wymaga remontu / modernizacji lub też na odcinkach tych występuje niebezpieczny dla rowerzystów ruch samochodowy.

Tabela 6. Wykaz odcinków wymagających budowy wydzielonych dróg rowerowych lub poprawy nawierzchni.

Wariant / odcinek	Długość (km)	Lokalizacja	Komentarz
<b>Rekomendowany przebieg trasy EuroVelo 2 i EuroVelo 9</b>			
Łącznik tras EV2 i EV9	-	-	Brak odcinków inwestycyjnych
Wspólny przebieg tras EV2 i EV9	-	-	Brak odcinków inwestycyjnych
Trasa EV 2 (wspólny przebieg wszystkich wariantów)	1,24 km	Gąsawka	Odcinek gruntowej drogi powiatowej w Gąsawce nad jeziorem
Trasa EV 2 Odcinek Pakość – Toruń (wariant rekomendowany)	8,91 km	Pakość - Inowrocław	Ruchliwa droga wojewódzka, brak drogi rowerowej i chodników
	0,47 km	Inowrocław, Al. Okrężna	Chodniki i trasy osiedlowe o złej nawierzchni asfaltowej
	0,22 km	Inowrocław, ul. Metalowców	Droga rowerowa ze zniszczonej kostki betonowej
	1,4 km	Inowrocław, droga krajowa nr 15	Ruchliwa droga krajowa, brak drogi rowerowej i chodników
	1,52 km	Więclawice - Szadłowice	Droga polna o złej nawierzchni gruntowej
	0,76 km	Szadłowice	Ruchliwa droga krajowa, brak drogi rowerowej



	0,65 km	Gniewkowo, ul. Powst. Wielkopolskich	Dość ruchliwa droga wojewódzka, brak drogi rowerowej
	0,7 km	Wielka Nieszawka - Cierpice	Dość ruchliwa droga wojewódzka, brak drogi rowerowej
<b>Trasa EV 9 Oćwieka – Łabiszyn – Władysławowo (wspólny przebieg dla wszystkich wariantów trasy EV9)</b>	8,07 km	Gąsawa - Wenecja	Drogi powiatowe, dość ruchliwe w sezonie, brak drogi rowerowej
	1,60 km	Wenecja	Droga polna o złej nawierzchni gruntowej
	1,89 km	Wenecja – Skarbienice	Droga polna o złej nawierzchni gruntowej
	0,62 km	Żnin, park nad jeziorem	Ciągi piesze o nawierzchni gruntowej
	0,65 km	Żnin, bulwar nad Gąsawką	Ciągi piesze o nawierzchni gruntowej
	1,03 km	Żnin, ul. Dworcowa i Janickiego	Chodniki o dość zniszczonej nawierzchni z kostki betonowej
	1,53 km	Żnin (j. Duże Żnińskie) - Januszkowo	Dość ruchliwa droga powiatowa, pozbawiona dróg rowerowych
	0,57 km	Łabiszyn, ul. Szubińska	Ruchliwa droga wojewódzka, brak drogi rowerowej
<b>Wariant EV9 rekomendowany (przez Łochowo)</b>	4,25 km	Rynarzewo - Łochowo	Drogi lokalne o złej nawierzchni, wymagające budowy drogi rowerowej
	2,57 km	Łochowo, „promenada” wzdłuż Kanału Noteckiego	Dróżki i ścieżki nad Kanałem Noteckim, od ulicy Bukowej do ulicy Potulickiej. Konieczna także kładka na kanale.
	8,21 km	Łochowo - Bydgoszcz	Dróżki i złej jakości drogi nad Kanałem Noteckim i Bydgoskim od ul. Potulickiej w Łochowie do ul. Połanieckiej w Bydgoszczy
	0,56 km	Bydgoszcz, okolice „KS Gwiazda”	Odcinek trasy nad Kanałem Bydgoskim, złej jakości nawierzchnia
		Bydgoszcz, bulwary nad Brdą od Mostu Bernardyńskiego do Uniwersyteckiego	Odcinek trasy nad Kanałem Bydgoskim, złej jakości nawierzchnia
	1,54 km	Bydgoszcz, bulwary nad Brdą od Mostu Pomorskiego do Mostu Kazimierza Wielkiego	Odcinek trasy nad Kanałem Bydgoskim, brak przejezdności (wąskie ścieżki)
	0,54 km	Bydgoszcz, Most Kazimierza Wielkiego	Zniszczony chodnik z kostki betonowej
	4,51 km	Bydgoszcz, ul. Toruńska	Ruchliwa ulica, brak drogi rowerowej i chodników
	1,0 km	Bydgoszcz, wał przeciwpowodziowy przy kanale oczyszczalni	Wał przeciwpowodziowy, nawierzchnia trawiasta, brak drogi rowerowej
	0,82 km	Bydgoszcz, droga gruntowa wzdłuż Wisły	Droga gruntowa o złej nawierzchni
	3,1 km	Bydgoszcz, Wyszogród	Drogi gruntowe i ścieżki wzdłuż Wisły pomiędzy ulicą Wyszogrodzką, grodziskiem Wyszogród, aż do ulicy Rybaki na Fordonie

	5,6 km	Bydgoszcz, wał fordoński	Wał przeciwpowodziowy wzdłuż Wisły na Fordonie, nawierzchnia gruntowa
	1,7 km	Bydgoszcz, Jaruzyn	Dość ruchliwe drogi – ul. Sudecka, Wyzwolenia – brak chodników i drogi rowerowej.
<b>Trasa EV 9 (Bydgoszcz – Ostromecko)</b>	1,0 km	Ostromecko	Ruchliwa droga wojewódzka pomiędzy Osiedlem Zabasta a centrum Ostromecka – brak chodników i drogi rowerowej.
<b>Warianty alternatywne przebiegu tras EuroVelo 2 i EuroVelo 9</b>			
<b>Wariant / odcinek</b>	<b>Długość (km)</b>	<b>Lokalizacja</b>	<b>Komentarz</b>
<b>Przebieg alternatywny EV2 i EV9 (na styku z woj. wielkopolskim)</b>	1,97 km	Dębowiec – granica województw	Wariant trasy, prowadzący prosto na Gniezno (nie rekomendowany)
<b>Trasa EV 2, odcinek Pakość – Włocławek (wariant nie rekomendowany)</b>	1,03 km	Janikowo, ul. Powst. Wielkopolskich	Dość ruchliwa droga, prowadząca od stacji kolejowej Janikowo do ulicy Ustronie. Brak drogi rowerowej.
	6,23 km	Kołuda Wielka - Krusza Zamkowa	Dość ruchliwa droga powiatowa między Janikowem a Inowrocławiem, brak chodników i dróg rowerowych
	3,94 km	Inowrocław – Sikorowo	Ruchliwa droga powiatowa między Janikowem a Inowrocławiem, brak chodników i dróg rowerowych
	0,4 km	Kruszwica	Ruchliwa droga krajowa w Kruszwicy, brak dróg rowerowych
	4,26 km	Lekarzewice – Wolica	Dość ruchliwa droga prowadząca przez otwarty teren, miejscami zła nawierzchnia, brak dróg rowerowych i chodników
	0,9 km	Wieniec	Odcinek drogi w Wieńcu w centrum miejscowości pozbawiony dróg rowerowych
<b>Wariant EV9 nr 1 (Lisi Ogon)</b>	0,56 km	Bydgoszcz, ul. Nakielska	Ruchliwa droga (ulica Nakielska), pozbawiona chodników i dróg rowerowych
	0,6 km	Bydgoszcz, ul. Janowicka	Lokalna uliczka osiedlowa o nawierzchni gruntowej złej jakości
<b>Wariant EV9 nr 2 (Trzciniec)</b>	4,39 km	Władysławowo - Prądk	Droga gruntowa, nawierzchnia złej jakości
	0,81 km	Bydgoszcz, ul. Szubińska (okolice lotniska)	Bardzo ruchliwa droga wojewódzka, wyjazd z Bydgoszczy wzdłuż lotniska. Brak dróg rowerowych, bardzo zniszczone chodniki
	1,19 km	Bydgoszcz, ul. Szubińska (okolice Castoramy i c.h. Arkadia)	Ruchliwa droga w centrum miasta, brak dróg rowerowych, wąskie chodniki
<b>Wariant EV9 nr 3 (Solec Kujawski)</b>	5,06 km	Łabiszyn – Jeżewo	Dość ruchliwa droga wojewódzka, prowadząca przez otwarte tereny, brak dróg rowerowych
	1,1 km	Jakubowo - Januszkowo	Droga gruntowa, nawierzchnia złej jakości
	1,4 km	Januszkowo – Nowa Wieś Wielka	Droga gruntowa, nawierzchnia złej jakości
	0,39	Solec Kujawski (dworzec – rynek)	Droga wojewódzka, dość duży ruch samochodów, brak dróg rowerowych

Źródło: opracowanie własne.

## 12.4. „Wąskie gardła” zidentyfikowane na trasie

Rekomendowane przebiegi tras EuroVelo w województwie cechują się wysoką atrakcyjnością. W kilku przypadkach ich poprowadzenie napotyka na przeszkody, czyli tzw. „wąskie gardła” (ang. *bottleneck*). Są to miejsca, gdzie trasa się przewęża lub też znajdują się na trasie rzeki, kanały czy też linie kolejowe lub drogi.

W takich miejscach konieczne jest zrealizowanie kosztownych inwestycji punktowych w postaci obiektów inżynierskich – kładek, mostów itp. Ich liczba dzięki pracy w terenie jest możliwie mała, lecz niestety nie było możliwe ich wyeliminowanie w całości. Niestety, większość mostów na Noteci i Kanale Noteckim jest bardzo wąska i jednocześnie wysoka, co jest związane z żeglownym charakterem tych dróg wodnych. Dlatego bezpiecznym sposobem pokonywania tych cieków wodnych są kładki podobne, jak ta znajdująca się w Pakości.

Opracowanie wskazuje cztery lokalizacje takich inwestycji:

- **Łochowo, kładka nad Kanałem Noteckim**

Jest to obiekt, którego wybudowanie pozwoliłoby na bezkolizyjne i bezpieczne przejście przez Kanał Notecki, omijając centrum Łochowa wzdłuż kanału. Istniejący most na ulicy Wierzbowej jest dość wąski. Proponowana lokalizacja kładki to przedłużenie ulicy Bukowej, prowadzące wzdłuż skraju lasu do ulicy Wierzbowej i dalej wzdłuż kanału, po proponowanej promenadzie pieszo-rowerowej. W zakres inwestycji wchodzi około 400 metrów drogi rowerowej i drogi dla pieszych oraz kładka wysokowodna nad kanałem.

Istnieje możliwość rezygnacji z budowy tej kładki, jednak wówczas trasa będzie prowadzić przez mało atrakcyjne chodniki i drogi w centrum Łochowa.

- **Bydgoszcz, rampa (pochylnia) na końcu bulwarów w okolicach opery przy Moście Solidarności**

Jest to obiekt konieczny do wybudowania na północnym krańcu prawobrzeżnych bulwarów nad Brdą, w okolicach opery i śluzy. Obecnie są tam strome schody na most, brak możliwości wjazdu rowerem na ulicę Focha. Jej wybudowanie jest konieczne w każdym wariantie trasy, prowadzącym przez centrum Bydgoszczy.

- **Bydgoszcz, kładka w Brdyujściu**

Jest to propozycja wybudowania w ujściu Brdy kładki, pozwalającej na ominięcie Jazu Walcowego i przedostanie się na drugi brzeg Brdy od okolic śluzy Czersko Polskie. Do tego celu niezbędne jest wybudowanie wysokowodnej kładki pieszo-rowerowej, która może stać się jednym z symboli miasta i utworzyć fragment rowerowej obwodnicy Bydgoszczy. Jej długość to około 100 metrów.

Jej wybudowanie nie jest konieczne przy poprowadzeniu trasy przez Fordon obecnym przebiegiem Wiślanej Trasy Rowerowej (ulicą Sporną i Fordońską). Taki przebieg jest jednak znacznie mniej atrakcyjny.

- **Inowrocław, kładka na Noteci**

Poprowadzenie trasy rowerowej EuroVelo 2 przez Inowrocław w wariantcie na Kruszwicę i Włocławek wymaga wybudowania kładki na Noteci w południowej części Inowrocławia. Obecny most jest za wąski do poprowadzenia trasy rowerowej. Długość kładki to około 120 metrów. W wariantcie rekomendowanym jej wybudowanie nie jest konieczne, gdyż trasa będzie biegła wówczas przez Inowrocław od północy.



Fot. 136. Kładka pieszo-rowerowa w Pakości, prowadząca wzdłuż mostu drogi wojewódzkiej na Noteci.



## 12.5. Atrakcje turystyczne i baza noclegowa na trasie

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

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

Są to w zasadzie wszystkie bardziej rozwinięte turystycznie miejscowości województwa.

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.

Jednak poprowadzenie trasy EuroVelo 2 „Szlakiem Piastowskim” spowodowałoby ominięcie 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. Są to tereny pozbawione infrastruktury rowerowej.

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



*Fot. 137. Monotonny krajobraz południowej części Kujaw.*

## 12.6. Odcinki tras, biegnące po i przy drogach krajowych

Niektóre fragmenty tras EuroVelo zgodnie z opracowaną koncepcją będą przy drogach krajowych. W kilku przypadkach trasy rowerowe przecinają planowane lub modernizowane drogi krajowe.

Są to sytuacje wyjątkowe, gdyż natężenie ruchu na takich drogach wymaga zawsze budowy wydzielonych dróg rowerowych, a ponadto hałas i ruch samochodów powoduje niski komfort jazdy. Jednak z uwagi na uwarunkowania lokalne nie zawsze było to możliwe do uniknięcia.

Niniejszy audyt pozwolił zidentyfikować miejsca, gdzie trasa rowerowa musi przebiegać po drodze krajowej – wówczas zwykle wymagane są działania inwestycyjne (budowa wydzielonych dróg rowerowych). Ponadto analiza planów rozwoju sieci dróg szybkiego ruchu w województwie pozwoliła zidentyfikować miejsca, gdzie nowe lub modernizowane drogi przetną trasy EuroVelo. W takich miejscach konieczne jest monitorowanie zapewnienia możliwości przejazdu szlakiem rowerowym przez trasę szybkiego ruchu. Są to następujące miejsca:

- **Bydgoszcz, Szosa Obwodowa (droga krajowa nr 10) – most na Kanale Bydgoskim.** Obecnie trwa budowa drogi ekspresowej S10, trasa rowerowa (EV9) prowadzić będzie wzdłuż kanału (pod mostem).
- **Rynarzewo – Zamość (droga krajowa nr 5).** Obecnie trwa budowa drogi ekspresowej S5. Trasa EV9 prowadzić będzie po dawnej drodze krajowej, przez węzeł na drodze ekspresowej. Jest to odcinek ok. 1 km. Należy zapewnić bezpieczny przejazd rowerowy od ulicy Polnej w Zamościu do centrum Rynarzewa.
- **Inowrocław – Szadłowice (droga krajowa nr 15).** Jedyne możliwe rozwiązanie poprowadzenia trasy EV2 z Inowrocławia w kierunku Torunia prowadzi częściowo wzdłuż drogi krajowej nr 15. Konieczne jest wybudowanie dróg rowerowych na dwóch odcinkach tej drogi, obecnie nie posiadających takiej infrastruktury:
  - (1) **Inowrocław – Łatkowo, około 1,4 km**
  - (2) **Szadłowice, od drogi na Więclawice do centrum miejscowości, ok. 750 m.**
- **Cierpice, lasy Puszczy Bydgoskiej (planowana droga S10).** Trasa rowerowa prowadzi przez lasy, które przetnie planowana trasa S10. Niezbędne jest uwzględnienie tego miejsca w planach budowy nowej drogi ekspresowej.

W przypadku wariantów alternatywnych prowadzenia tras również znajduje się na nich kilka potencjalnych punktów przecięcia z drogami krajowymi, które należy uwzględnić w uzgodnieniach:

- **Lisi Ogon (DK S10).** Jeden z wariantów trasy EV9 prowadzi ulicą Potulicką. Obecnie trwa tam budowa drogi ekspresowej. Niezbędne jest zachowanie ciągłości drogi rowerowej w ciągu ulicy Potulickiej.
- **Nowa Wieś Wielka (DK 25).** Prowadzi tędy jeden z wariantów trasy EV9. Planowana obwodnica Nowej Wsi Wielkiej w ciągu drogi krajowej nr 25 powinna uwzględniać możliwość poprowadzenia trasy rowerowej.
- **Solec Kujawski (DK S10).** Podobnie jak w przypadku Cierpic, wariant trasy EV9 prowadzi przez lasy, które przetnie planowana trasa S10. Niezbędne jest uwzględnienie tego miejsca w planach budowy nowej drogi ekspresowej.
- **Kruszwica (DK 62).** Krótki odcinek trasy rowerowej na wschód od Jeziora Gopło prowadzi wzdłuż drogi krajowej. Brak tu dróg rowerowych. Niezbędne jest ich wybudowanie na tym odcinku.

W każdym takim przypadku zaplanowanie inwestycji wymaga ścisłej współpracy samorządu województwa z regionalnym oddziałem GDDKiA oraz samorządami lokalnymi. Zalecane jest również podpisanie oddzielnego porozumienia, które wskazuje potencjalnie wspólne zadania i odcinki inwestycji.

## 12.7. Odcinki tras, biegnące po drogach leśnych

Trasy EV2 i EV9 pomiędzy Grabowem a Gąsawką, w południowo-zachodniej części województwa, prowadzą przez drogi, znajdujące się w administracji PGL Lasy Państwowe. Są to dobrej jakości drogi asfaltowe, które nie wymagają inwestycji. Wskazane jest uzgodnienie ich przebiegu z nadleśnictwem, zarządzającym tym terenem. Łącznie jest to ok. 12 km takich dróg.

W przypadku realizowania wariantu trasy na Gniezno, również odcinek w okolicach wsi Dębowiec będzie po drodze leśnej. Jej modernizacja wymaga współpracy z nadleśnictwem, jednak wariant ten nie jest rekomendowany.

Ponadto w kilku przypadkach (np. na drodze Cierpice – Gniewkowo) miejsca odpoczynku przy trasie rowerowej znajdują się na parkingach leśnych. Ich modernizacja i doposażenie również wymaga współpracy z nadleśnictwami.

## 12.8. Odcinki tras, biegnące wzdłuż rzek i kanałów

Niektóre fragmenty tras EuroVelo zarekomendowano do poprowadzenia wzdłuż rzek i kanałów. Taki przebieg jest szczególnie atrakcyjny dla rowerzystów. Przy audycie Wiślanej Trasy Rowerowej wskazano na wiele takich odcinków, po których częściowo mogą też przebiegać trasy EuroVelo. Odcinki te wskazane są przy audycie WTR.

Natomiast na pozostałych przebiegach tras EuroVelo w województwie również zidentyfikowano takie odcinki. Ich poprowadzenie po wałach wymaga uzgodnienia z Wodami Polskimi. Wskazano również potrzebę wybudowania kilku kładek pieszo-rowerowych nad ciekami wodnymi. Są to następujące odcinki i miejsca:

- Bydgoszcz, wał przeciwpowodziowy Wisły na Fordonie.
- Bydgoszcz, kładka w ujściu Brdy.
- Bydgoszcz, wał przeciwpowodziowy kanału oczyszczalni ścieków (do ul. Toruńskiej).
- Bydgoszcz, bulwary nad Brdą od Mostu Kazimierza Wielkiego do Mostu Solidarności.
- Bydgoszcz, Stary i Nowy Kanał Bydgoski, od ul. Focha do ujścia Kanału Noteckiego.
- Kanał Notecki, od ujścia do Kanału Bydgoskiego do skraju Łochowa.

Dodatkowo, w przypadku budowy trasy rowerowej EV2 przez Inowrocław na Włocławek, konieczne staje się wybudowanie kładki pieszo-rowerowej na Noteci w Inowrocławiu, obok istniejącego mostu drogowego.

W każdym takim przypadku zaplanowanie inwestycji wymaga ścisłej współpracy samorządu województwa z Wodami Polskimi. Zalecane jest również podpisanie oddzielnego porozumienia, które wskazuje wspólne zadania.

## 13. Oznakowanie

Trasy rowerowe rangi międzynarodowej, do których należą trasy EuroVelo, w Polsce znakuje się przy pomocy znaków szlaków rowerowych R-4. Zostały one wprowadzone do przepisów drogowych w roku 2013. Są to znaki posiadające metalowe tarcze, montowane na odrębnych słupkach lub też do wsporników niektórych znaków drogowych. Oznakowanie stosuje się także przy znakowaniu Wiślanej Trasy Rowerowej.

Grupa znaków R-4 obejmuje następujące znaki:

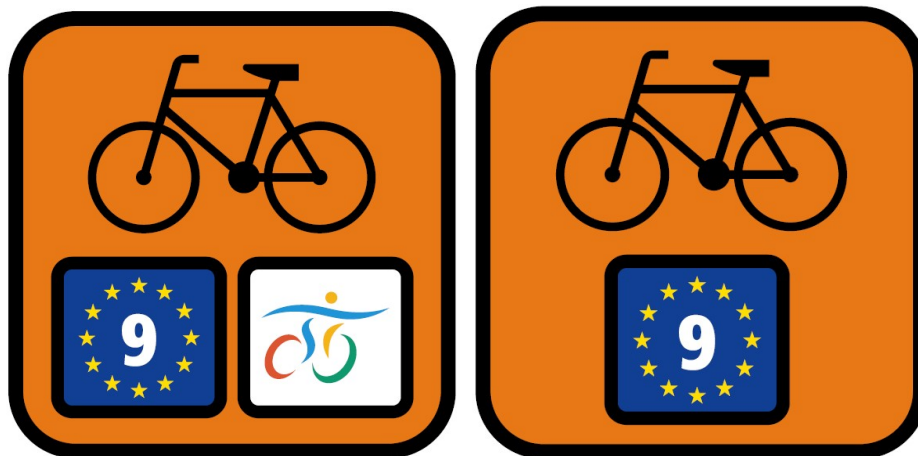
- Znak R-4 (podstawowy – informacja o szlaku rowerowym)
- Znak R-4a (informacja o rzeczywistym przebiegu szlaku rowerowego)
- Znak R-4b (zmiana kierunku szlaku rowerowego)
- Znak R-4c i R-4d (drogowskaz szlaku rowerowego)
- Znak R-4e (tablica przeddrogowskazowa szlaku rowerowego)
- tabliczka, informująca o utrudnieniach na trasie



Przed wykonaniem oznakowania na drogach publicznych należy sporządzić, uzgodnić i zatwierdzić projekt organizacji ruchu. W przypadku dróg wewnętrznych (np. tras prowadzonych po drogach leśnych, wałach przeciwpowodziowych czy parkach) niezbędne jest ich uzgodnienie z zarządcą terenu.

Szczególnie istotne jest poprawne oznakowanie skrzyżowań i rozwidleń dróg w miejscach, gdzie przebieg trasy nie jest intuicyjny, a także odcinków, na których występuje nawierzchnia gruntowa, podjazdy i inne utrudnienia.

**W przypadku znaków szlaku EuroVelo na tarczy należy umieścić symbol EuroVelo z numerem trasy (odpowiednio 2 i 9), po uzyskaniu akceptacji i opinii Europejskiej Federacji Cyklistów. Na znakach tych można również umieścić oznakowanie innych tras ponadlokalnych, np. Wiślanej Trasy Rowerowej.**



Rys. 138, 139. Znaki R-4 stosowane przy oznakowaniu tras sieci EuroVelo w Polsce  
Źródło: opracowanie własne na podstawie oznakowanie Pomorskich Tras Rowerowych

Uzupełnieniem znakowania szlaku rowerowego są tablice, wskazujące dojazd do atrakcji turystycznych, położonych w pobliżu szlaku rowerowego, a także miejsc odpoczynku, kąpielisk, promów stacji kolejowych. Są to znaki E-6b, E-6c oraz znaki E-7 do E-12.

Sposób oznakowania tras łącznikowych wymaga dodatkowych uzgodnień. O ile stanowią one część sieci szlaków regionalnych i ponadregionalnych, stosować do nich można oznakowanie zgodne z numeracją uzgodnioną na poziomie województwa i ponadregionalnym przez Zespół ds. Mobilności Rowerowej przy Konwencie Marszałków Województw RP.

Ponieważ zwykle będą to krótkie trasy lokalne, prowadzące np. do pobliskiego dworca kolejowego, alternatywnym rozwiązaniem jest zastosowanie numerów R-2 i R-9, analogicznie do sposobu, w który zrobiło to województwo pomorskie. Wskazane jest ujednolicenie oznakowania tras łącznikowych w skali województwa.

W miejscach odpoczynku, przy węzłach szlaków oraz dworcach kolejowych na trasie wskazane jest umieszczenie tablic informacyjnych, zawierających mapę szlaku oraz podstawowe informacje o okolicy i pobliskich atrakcjach. Zaleca się, aby standard tablic był jednolity w całym województwie – tak dla tras sieci EuroVelo, jak i Wiślanej Trasy Rowerowej.

W przypadku tras EuroVelo, biegnących wspólnie z Wiślaną Trasą Rowerową, konieczne jest uzupełnienie oznakowania WTR poprzez wymianę tarcz znaków (dodanie znaczków EuroVelo). Nie wymaga to sporządzania kolejnych projektów organizacji ruchu, chyba, że wiąże się to z przestawianiem znaków lub ich modyfikacją.

## 14. 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 rowerowych.

### **Styk tras EuroVelo z innymi regionami**

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 niewiadomy.

Do tego celu wykorzystać można współpracę województwa z innymi regionami w ramach Zespołu ds. Mobilności Rowerowej przy Konwencie 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. Nie należy oczekiwać wsparcia rządowego w tym zakresie, ani oczekiwać na specjalne fundusze z Komisji Europejskiej na rozwój sieci EuroVelo.

Część inwestycji stricte 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, gdzie budowa tras rowerowych jest droższa.

### **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. Doświadczenia krajowe (małopolska, zachodniopomorskie) pokazują, że jedynie model kompleksowego wdrażania inwestycji przez samorząd wojewódzki, będący inwestorem, pozwala osiągnąć pozytywny efekt końcowy. Taki też model działania jest rekomendowany w tym przypadku.

Kluczowymi partnerami realizacji zadania są samorządy lokalne – gminne i powiatowe, z którymi zaleca się podpisanie listu intencyjnego, potwierdzającego wolę i chęć wspólnej budowy trasy.

W przypadku niektórych partnerów, np. Wody Polskie, GDDKiA, administracja Lasów Państwowych – również wskazane jest podpisanie porozumień, określających zadania tych podmiotów i uzgadniające możliwość poprowadzenia tras i ich finansowania na zarządzanych przez nich terenach.

## 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, najlepiej asfaltową. Kostka (polbruk) nie jest zalecany jako właściwa nawierzchnia.
- Ograniczenia w prowadzeniu tras rowerowych 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.

To z kolei wymusza budowanie wysokiej jakości dróg rowerowych w ramach sieci EuroVelo. Zalecane jest więc przestrzeganie następujących standardów:

- Budowanie dróg rowerowych o nawierzchni bitumicznej wszędzie tam, gdzie obecna nawierzchnia jest gruntowa lub złej jakości. Szerokość takich dróg rowerowych powinna odpowiadać przepisom drogowym.
- Budowanie dróg rowerowych (ew. dróg dla rowerów i pieszych) wszędzie tam, gdzie przekroczone są parametry ruchu pojazdów, wymagane standardami EuroVelo.

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.

Niezależnie od zdefiniowania standardu, niezbędny jest nadzór nad projektowaniem tras rowerowych. Szczególnie istotne jest to, jeżeli przyjęty zostanie model zdecentralizowany, w którym projekty i wykonawstwo tras będą realizowane przez partnerów lokalnych.

W przypadku miejsc odpoczynku zaleca się opracowanie projektu typowego (wzornika), 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 na trasie.

## Etapy planowania i realizacji inwestycji

Proces planowania i realizacji inwestycji proponuje się podzielić na następujące etapy (możliwe jest ich równoległe prowadzenie dla tras EuroVelo i Wiślanej Trasy Rowerowej):

1. Opracowanie i skonsultowanie koncepcji przebiegu tras EuroVelo oraz zakresu inwestycji (2019).
2. Podpisanie listu intencyjnego, który określi zainteresowanie partnerów realizacją inwestycji (2020).
3. Przygotowanie zapisów, wprowadzających przebieg tras i kierunki ich rozwoju do strategii i planów zagospodarowania przestrzennego województwa (2020).
4. Zabezpieczenie środków na inwestycje w ramach programów unijnych (RPO) z podziałem na priorytety oraz w wieloletnich prognozach finansowych samorządów (2020-2021).
5. Przeprowadzenie wstępnych uzgodnień, pozwalających na realizację tras rowerowych we wskazanych miejscach, lub ich odpowiednie zmodyfikowanie dla zachowania ciągłości i atrakcyjności oraz sporządzenie kosztorysów szacunkowych. Jeżeli poziom kosztów lub problemy związane z uzgodnieniem przebiegu sprawią, że ich realizacja jest niemożliwa, wdrożyć należy niezwłocznie korektę przebiegu (2020-2021).
6. Przygotowanie projektów budowlanych – niezwłocznie po zatwierdzeniu możliwości finansowania tras i uzyskaniu wstępnych uzgodnień. Nie jest zalecane realizowanie inwestycji na podstawie programów funkcjonalno-użytkowych, szczególnie, że będą znane możliwości finansowania i ryzyko otrzymania wsparcia będzie ograniczone. (2022-2023).



7. Budowa partnerstw lokalnych i nadzoru nad inwestycją. Utworzenie zespołu na poziomie województwa, wspieranego przez ekspertów branżowych, szczególnie w zakresie drogownictwa i hydrotechniki. (2022-2023).
8. Realizacja inwestycji (2024-2026).
9. Oznakowanie trasy (2026).
10. Promocja (2026-2027).

#### **Promocja i komunikacja przedsięwzięcia**

Działania promocyjne powinny być zrealizowane dopiero po wybudowaniu tras. Wcześniejsze działania mogą wywołać odwrotny efekt i krytykę społeczną. Na etapie przygotowania i realizacji inwestycji niezbędne jest natomiast prowadzenie odpowiedniej akcji informacyjnej, służącej komunikacji ze społeczeństwem oraz przygotowaniu gruntu pod przyszłe działania promocyjne.

W tym zakresie kluczowe są działania PR, szczególnie w social mediach. 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.

## **15. Załączniki**

- 1) Mapa infrastruktury rowerowej w województwie (plik .pdf)**
- 2) Zestawienie odcinków dla poszczególnych wariantów (plik .xls)**
- 3) Mapy przebiegu tras - poglądowe oraz w skali 1:50 000 (pliki .pdf)**
  - 3.1) mapa zbiorcza dróg, objętych audytem**
  - 3.2) mapa rekomendowanych wariantów przebiegu**
  - 3.3) mapa dróg w podziale względem ich statusu (zarządcy odcinka)**
  - 3.4) mapa dróg w podziale względem obecnej nawierzchni i organizacji ruchu**
  - 3.5) mapa dróg pokazująca rekomendowany zakres inwestycji dla danego odcinka**
- 4) Ślady GPS tras (pliki .gpx)**
- 5) Przebieg tras i ich charakterystyka (pliki .shp)**
- 6) Dokumentacja fotograficzna trasy (pliki .jpg)**
- 7) Dokumentacja filmowa trasy (pliki .mp4)**



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

#### **ZAMAWIAJĄCY:**

**Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu**  
**Departament Sportu i Turystyki**

#### **WYKONAWCA:**

**VISion Management & Consulting sp. z o. o.**

Jacek Zdrojewski  
Marcin Szydagis

#### **KONSULTACJA OPRACOWANIA:**

**Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego**  
**Departament Sportu i Turystyki**

Marcin Drogorób  
Małgorzata Stokłosa  
Marek Wiśniewski

#### **Departament Planowania Strategicznego i Rozwoju Gospodarczego**

Rafał Modrzewski

#### **Departament Infrastruktury i Transportu**

Grzegorz Piątek

#### **Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego**

Ewa Birek  
Izabela Kurowska

#### **Eksperci ds. turystyki rowerowej**

Włodzimierz Bykowski  
Marcin Wasilewski  
Waldemar Wieczorkowski  
Paweł Grabczewski

**© Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego**

**Toruń 2020 r.**