

# **Audyt "Wiślanej Trasy Rowerowej" w województwie kujawsko-pomorskim**

**ECO-CICLE**   
Interreg Europe



## Zawartość

1. Wprowadzenie .....	4
2. Kluczowe wnioski i rekomendacje - podsumowanie .....	5
2.1. Wnioski z audytu trasy .....	5
2.2. Propozycje działań bieżących .....	6
2.3. Rekomendacje dalszych działań .....	7
3. Ogólne informacje o Wiślanej Trasie Rowerowej.....	8
3.1. Ogólny przebieg trasy .....	8
3.2. Deniwelacje .....	9
3.3. Oznakowanie trasy.....	10
3.4. Miejsca odpoczynku i tablice informacyjne .....	11
3.5. Nawierzchnie i przejezdność trasy.....	12
3.6. Bezpieczeństwo rowerzystów z uwagi na ruch pojazdów .....	13
3.7. Bezpieczeństwo socjalne.....	14
3.8. Wąskie gardła i przeszkody o charakterze punktowym .....	15
3.9. Odcinki o niskiej atrakcyjności.....	15
3.10. Węzły komunikacyjne.....	17
3.11. Połączenia przez Wisłę .....	17
4. Statystyka trasy w województwie (ujęcie administracyjne) .....	18
5. Odcinki problemowe WTR w województwie .....	21
5.1. Wprowadzenie.....	21
5.2. Odcinki nieprzejezdne (wymagające pilnej poprawy jakości nawierzchni).....	22
5.3. Odcinki o utrudnionej przejezdności (wymagające poprawy nawierzchni).....	25
5.4. Odcinki o dużym natężeniu ruchu pojazdów (niebezpieczne) .....	32
5.5. Odcinki o średnim natężeniu ruchu pojazdów (stwarzające dyskomfort dla rowerzystów).....	33
5.6. Odcinki problematyczne z uwagi na bezpieczeństwo socjalne .....	35
5.7. Nadmierne deniwelacje (strome/długie podjazdy i zjazdy) .....	35
5.8. Wąskie gardła i problemy punktowe na trasie .....	37
5.9. Odcinki o niskiej atrakcyjności.....	39
6. Ocena standardu i atrakcyjności trasy WTR.....	44
6.1. Obecna atrakcyjność trasy .....	44
6.2. Potencjalna atrakcyjność trasy .....	45
6.3. Standard Wiślanej Trasy Rowerowej .....	48
7. Korekty, poprawki i możliwe zmiany przebiegu WTR.....	50

7.1. Wprowadzenie.....	50
7.2. Poprawki i uzupełnienie oznakowania trasy .....	50
7.3. Propozycje zmian przebiegu WTR, zgłoszone przez samorządy.....	51
7.4. Bieżące zmiany i korekty przebiegu trasy .....	53
7.5. Propozycje zmian przebiegu WTR, wymagających poważniejszych inwestycji.....	68
8. Scenariusze poprawy jakości WTR.....	85
8.1. Scenariusz minimalnej interwencji .....	85
8.2. Scenariusz maksymalnej interwencji .....	86
8.3. Scenariusz optymalny .....	87
9. Załączniki.....	88

## 1. Wprowadzenie

Od lipca do września 2019 w województwie kujawsko-pomorskim wykonany został audyt Wiślanej Trasy Rowerowej (WTR). Przeprowadzono go w ramach projektu Interreg "Eco-Cicle", na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Audyt obejmował ocenę kluczowych parametrów ilościowych i jakościowych WTR w województwie. Wykonywali go audytorzy, poruszający się na rowerach. Trasę sprawdzono m. in. pod kątem bezpieczeństwa rowerzystów z uwagi na ruch samochodowy, a także jakości i przejezdności nawierzchni, oznakowania oraz atrakcyjności przebiegu.

Zweryfikowano ślad GPS trasy oraz przygotowano jej dokumentację filmową i fotograficzną. Przeanalizowano także oznakowanie trasy, identyfikując miejsca, gdzie wymaga ono poprawy lub uzupełnienia. Przeprowadzono również wizje lokalne proponowanych alternatywnych przebiegów trasy oraz korekt jej przebiegu, w szczególności możliwych do wykonania w krótkim okresie czasu i bez ponoszenia większych nakładów finansowych.

W oparciu o materiał z audytu trasa została podzielona na 324 jednorodnych odcinków. Każdy z nich otrzymał atrybuty takie jak rodzaj nawierzchni, forma organizacji ruchu / poprowadzenia trasy oraz zarządca / administrator danej drogi. Odcinki te zostały opisane w postaci tabeli xls oraz plików shp, jak też zwizualizowane na załączonych do audytu mapach. Elementy te tworzą kompleksową bazę danych o trasie i jej jakości.

Ponadto wykonano analizę zasadności propozycji zmian przebiegu trasy w województwie, zgłoszonych przez samorządy lokalne na prośbę Urzędu Marszałkowskiego oraz przez współpracujących ekspertów rowerowych, jak też zaproponowano szereg autorskich zmian przebiegu trasy, podnoszących jej jakość, bezpieczeństwo i atrakcyjność.

Niektóre z tych zmian są możliwe do wykonania natychmiast i pozwolą poprawić jakość trasy, bezpieczeństwo oraz wygodę użytkowników bez ponoszenia poważnych wydatków. Inne zaś wymagają podjęcia ambitnych działań inwestycyjnych, których zrealizowanie jest możliwe w przyszłości przy wsparciu i koordynacji działań lokalnych przez samorząd województwa oraz zabezpieczeniu poważnych środków zewnętrznych - unijnych lub krajowych.

Niniejszy materiał przedstawia zestawienie wniosków z przeprowadzonego audytu. Zawiera również rekomendacje dotyczące uzupełnienia oznakowania trasy, proponowanych korekt i zmian jej przebiegu oraz wykaz inwestycji, które są niezbędne dla utworzenia na bazie WTR konkurencyjnego w skali kraju i Europy produktu turystyki rowerowej.



Fot. 1. Audyt WTR, fot. M. Szydagis

## 2. Kluczowe wnioski i rekomendacje - podsumowanie

### 2.1. Wnioski z audytu trasy

Kluczowym zadaniem audytorów w ramach niniejszego zadania była weryfikacja standardu trasy i ocena jego zgodności z wymogami trasy krajowej i międzynarodowej (EuroVelo). Zostały one określone w stanowisku nr 8 Konwentu Marszałków Województw RP w czerwcu 2019 r.

WTR w województwie kujawsko-pomorskim wytyczona została w 2010 roku z zachowaniem pięciu wymogów planowania tras rowerowych stosowanych w ramach metodologii CROW, opracowanej w Holandii. Metodologia ta jest powszechnie uznawana na świecie za wzorcową i zakłada, że trasa rowerowa powinna być:

- **spójna**, tj. poprowadzona w sposób łączący najważniejsze źródła i cele wyjazdu rowerowego (w przypadku WTR - są to główne miejscowości i atrakcje turystyczne w dolinie Wisły),
- **bezpośrednia**, tj. poprowadzona nadmiernego wydłużenia (możliwie najkrótszą drogą),
- **wygodna**, tj. prowadząca po dobrych nawierzchniach, bez dużych podjazdów i przeszkód, wymagających zsiadania z roweru,
- **bezpieczna**, czyli prowadząca po wydzielonych drogach rowerowych oraz drogami o jak najmniejszym zagrożeniu ze strony pojazdów (tj. małym ruchu i prędkości samochodów) i omijająca miejsca o niskim bezpieczeństwie społecznym,
- **atrakcyjna**, czyli prowadząca przez atrakcyjne tereny, cechujące się malowniczymi i zróżnicowanymi krajobrazami, walorami przyrodniczymi i kulturowymi. W przypadku WTR kluczowymi walorami są: dolina rzeki Wisły oraz zabytkowe miasta i miejscowości, znajdujące się na trasie.

Przy wytyczaniu WTR, z uwagi na brak środków na inwestycje w infrastrukturę, niezbędne były poważne kompromisy pomiędzy stopniem spełniania tych kryteriów przez trasę. Skutkowały one obniżeniem np. wygody jazdy po trasie na rzecz bezpieczeństwa jej użytkowników, lub rezygnacji z bardziej atrakcyjnych, lecz pozbawionych infrastruktury przebiegów (np. na koronie wałów wiślanych) na rzecz przebiegów mniej ciekawych, a realnych do wykonania. W kwestii spójności zaś - istotnym mankamentem jest ominięcie przez WTR centrum Bydgoszczy.

Takie dostosowanie przebiegu trasy do realiów wymusiło niestety - bez winy autorów koncepcji trasy, gdyż przyczyną były braki infrastrukturalne i brak środków na inwestycje - częściową niezgodność ze standardami CROW, przede wszystkim właśnie w zakresie wygody i atrakcyjności trasy. Problemy te opisane są w dalszej części opracowania.

Podstawowym wnioskiem, jaki płynie z przeprowadzonego audytu, jest stwierdzenie faktu, że około 30 km nawierzchni trasy w zasadzie nie nadaje się do jazdy rowerem, a blisko 100 km trasy poprowadzono po drogach o nawierzchni mocno niedogodnej dla rowerzystów.

Bezpieczeństwo trasy dla rowerzystów oraz stan jej oznakowanie ocenione zostały pozytywnie. Natomiast mankamentem jest niska atrakcyjność wielu odcinków trasy oraz jej znaczne oddalenie od Wisły.

Podsumowując wnioski z przeprowadzonego audytu, Wiślana Trasa Rowerowa w województwie kujawsko-pomorskim zdecydowanie nie spełnia standardu tras krajowych ani międzynarodowych, z uwagi na ograniczoną przejezdność dużej jej części.

Dyskwalifikuje to obecnie trasę jako produkt turystyki rowerowej i wymaga podjęcia pilnych działań, które pozwolą poprawić nawierzchnie oraz przejezdność trasy tak, aby WTR sprostała oczekiwaniom rowerzystom i spełniła kryteria CROW oraz standardy krajowych i międzynarodowych tras rowerowych.

## 2.2. Propozycje działań bieżących

Audytorzy w oparciu o przeprowadzone wizje lokalne, konsultacje z lokalnymi ekspertami rowerowymi oraz informacje, udzielone przez pracowników Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego i samorządy lokalne przygotowali szereg szczegółowych rekomendacji bieżących działań.

Ich realizacja przyczyni się do znacznej poprawy jakości Wiślanej Trasy Rowerowej w województwie kujawsko-pomorskim. Są one przedstawione w niniejszym dokumencie.

Jako pierwsze kroki, mające na celu poprawę jakości trasy, proponuje się:

- **Wykonanie bieżących korekt przebiegu trasy**, polegających na zwykle niewielkich zmianach jej przebiegu na 12 odcinkach, liczących łącznie ok. 70 km. Korekty te zakładają przełożenie trasy na biegnące w pobliżu, nowe drogi rowerowe i ciągi pieszo-rowerowe. Tylko w jednym przypadku rekomendowana jest większa zmiana, pozwalająca na wykorzystanie blisko 35 km nowych dróg rowerowych, wybudowanych pomiędzy Toruniem a Raciniewem (trasa rowerowa, biegnąca na dawnej linii kolejowej). Taka modyfikacja przebiegu trasy wymaga w zasadzie jedynie modyfikacji oznakowania. Jest możliwa do wykonania w krótkim czasie i przy niskim nakładzie kosztów. Propozycje korekt przebiegu trasy opisane są w niniejszym opracowaniu (rozdział 7.4.).
- **Uzupełnienie oznakowania trasy**, polegające na odtworzeniu zniszczonych lub brakujących znaków oraz ustawieniu brakujących znaków kierunkowych oraz oznakowanie atrakcji turystycznych przy trasie. Lista brakujących i proponowanych nowych znaków stanowi załącznik nr 3 do niniejszego audytu.
- **Podjęciu pilotażowych inwestycji, mających na celu poprawę jakości wybranych odcinków trasy.** W oparciu o sugestie Urzędu Marszałkowskiego oraz wnioski z wizji lokalnej, rekomenduje się objąć takim pilotażem odcinek pomiędzy Toruniem a Ciechocinkiem, na którym znajdują się dwa fragmenty trasy o bardzo niskiej jakości nawierzchni. Takie inwestycje powinny mieć charakter modelowy, zakładający budowę trasy rowerowej najwyższej jakości (bitumiczne, wydzielone drogi rowerowe, poprowadzone w atrakcyjny sposób, np. po wałach przeciwpowodziowych).

Realizacja takich działań bieżących pozwoli nieco poprawić jakość trasy, wykorzystując istniejące inwestycje infrastrukturalne, przy poniesieniu niewielkich nakładów finansowych (głównie koszty zmiany oznakowania).

Inwestycje takie pozwolą na osiągnięcie planu minimum, tj. względnej przejezdności WTR przez całe województwo kujawsko-pomorskie, przy założeniu, że rowerzysta podróżować będzie w następujący sposób:

**(granica województwa mazowieckiego, prawy brzeg Wisły) - Dobrzyń nad Wisłą - Włocławek (przejazd na lewy brzeg Wisły) - Nieszawa - Ciechocinek - Toruń (przejazd na prawy brzeg Wisły) - Chełmo - Grudziądz - granica województwa (lewy lub prawy brzeg).**

Przy tak zaproponowanej marszrutce minimalizuje się przejazd rowerzysty po odcinkach o złej jakości, które będą stanowić poniżej 10 km całej trasy. Zachowuje się jednocześnie ciągłość i bezpośredniość przejazdu, eksponując jednocześnie bardziej atrakcyjne fragmenty trasy. Mankamentem takiej propozycji jest jedynie fakt, iż taki wariant trasy omija miasto Bydgoszcz.

Trzeba jednak jasno podkreślić, że podjęcie wyżej opisanych działań nie pozwoli na uzyskanie przez trasę standardu krajowego i EuroVelo. Działania proponowane jako pilotaż pozwalają osiągnąć maksymalne efekty, możliwe do osiągnięcia w krótkim horyzoncie czasowym oraz przy dość niskim nakładzie kosztów. Jednocześnie ich realizacja pozwoli pokazać, że województwo dba o potrzeby i oczekiwania rowerzystów.

Jednak może to być jedynie początek prac, zmierzających do poprawy jakości trasy. Należy właśnie w ten sposób komunikować te działania, aby uniknąć krytyki środowisk rowerowych i porównań np. z działaniami województwa małopolskiego. Rowerzyści są świadomymi klientami i porównują infrastrukturę tras rowerowych między regionami, a ich oczekiwania wobec infrastruktury i oferty szybko rosną.

## 2.3. Rekomendacje dalszych działań

Przed rozpoczęciem kolejnego etapu prac, mających na celu poprawę stanu WTR oraz osiągnięcie przez nią standardu trasy krajowej i/lub trasy EuroVelo, konieczne jest wypracowanie wizji docelowego stanu Wiślanej Trasy Rowerowej w regionie. Proponowany zakres inwestycji opisano w oparciu o dwa scenariusze działania: minimalnego oraz maksymalnego.

### **Realizacja wariantu minimalnego zakłada jedynie takie działania, które pozwolą na zapewnienie zgodności WTR ze standardami trasy krajowymi i EuroVelo (trasy rowerowej o standardzie krajowym).**

Realizacja takiego scenariusza działań inwestycyjnych pozwoli na osiągnięcie przejezdności trasy (na obu brzegach) i jej zgodności ze standardami tras rowerowych krajowych oraz tras sieci EuroVelo.

Zakłada on przede wszystkim poprawę nawierzchni ok. 55 km dróg, które zidentyfikowano jako szczególnie problematyczne. Jego koszt wstępnie oszacowano na 20-25 mln zł. Takie działanie pozwoli utworzyć trasę rowerową, której stan porównywalny będzie np. z trasami województwa pomorskiego i zachodniopomorskiego. Zakres zadań inwestycyjnych niezbędnych dla realizacji tego scenariusza opisany jest w załączniku nr 4.

### **Realizacja wariantu maksymalnego zakłada zaś budowę w pełni wydzielonej trasy rowerowej, biegnącej po drogach rowerowych lub drogach wyłączonych z ruchu pojazdu mechanicznego i maksymalnie wykorzystującej walory turystyczne województwa (trasy rowerowej wysokiej jakości).**

Scenariusz maksymalny zakłada, za panem Włodzimierzem Bykowskim - autorem koncepcji przebiegu trasy w regionie, że WTR w województwie kujawsko-pomorskim powinna być szlakiem rowerowym, którego cały przebieg będzie po utwardzonych, najlepiej asfaltowych drogach rowerowych, całkowicie odizolowanych od ruchu zmotoryzowanego. [Opinia do roboczej wersji audytu WTR, 2019 r., załącznik nr 9].

Autorzy niniejszego audytu opracowali, w oparciu o własne wnioski z audytu oraz przeprowadzone w regionie konsultacje, szereg proponowanych działań, które pozwoliłyby osiągnąć taki status trasy, obejmujących:

- wykonanie poważnych modyfikacji przebiegu trasy, zakładających przede wszystkim przeniesienie długich odcinków trasy na wały przeciwpowodziowe oraz promenady nadrzeczne. Zidentyfikowano łącznie 15 fragmentów trasy oraz łącznie 122 kilometrów wałów i odcinków, gdzie trasa może być poprowadzona w ten sposób. Są one opisane w rozdziale 7.5 niniejszego opracowania.
- wykonanie poprawy nawierzchni dróg lokalnych i/lub budowa wydzielonych dróg rowerowych na całej długości trasy w miejscach, gdzie zidentyfikowano takie potrzeby. Zidentyfikowano łącznie kilkadziesiąt takich odcinków, które przedstawione są w załączniku nr 5 do niniejszego opracowania.

Osiągnięcie takiego statusu trasy wymaga zrealizowania poważnych nakładów inwestycyjnych, których koszt wynieść może nawet kilkaset milionów złotych. Jest to skala inwestycji podobna do zrealizowanej obecnie w województwie małopolskim. Takie działania pozwoliłyby na wykreowanie trasy rowerowej, która stanowiłaby jeden z najatrakcyjniejszych produktów turystyki rowerowej w Europie, porównywalny np. z trasami, prowadzonymi wzdłuż nizinnych rzek w Niemczech.

Oczywiście nie jest konieczne realizowanie wszystkich, wskazanych w wariantcie maksymalnym inwestycji. Część z nich nie będzie możliwa z uwagi na ograniczenia formalne, techniczne, brak środków finansowych lub brak zainteresowania samorządów lokalnych. Nie jest też konieczne wybudowanie trasy najwyższej jakości na obu brzegach Wisły. Na przykład, województwo małopolskie w ramach programu Velo Małopolska buduje Wiślaną Trasę Rowerową (najwyższej jakości) tylko na jednym brzegu rzeki.

### **Decydenci w regionie, wspólnie z przedstawicielami środowisk lokalnych, powinni zdecydować o wyborze wariantu optymalnego, który przy założonym poziomie kosztów pozwoli osiągnąć maksymalny efekt.**

Temu właśnie służą przedstawione w niniejszym opracowaniu sugestie i rekomendacje, obejmujące cały przebieg trasy w regionie.

### 3. Ogólne informacje o Wiślanej Trasie Rowerowej

#### 3.1. Ogólny przebieg trasy

Wiślana Trasa Rowerowa (WTR) jest najdłuższym ze szlaków rowerowych w województwie kujawsko-pomorskim. Wytyczona została na obu brzegach Wisły w roku 2013 na bazie koncepcji przebiegu, powstałej w roku 2010. Docelowo prowadzić ma przez całą Polskę. Obecnie jest ona wytyczona i oznakowana w województwie śląskim, małopolskim, kujawsko-pomorskim i pomorskim.

W województwie kujawsko-pomorskim WTR ma długość 467 kilometrów, z czego 251 na lewym, a 216 km na prawym brzegu (dane według pomiaru GPS w ramach audytu). W trzech miejscach trasa prowadzi odrębnie w obu kierunkach (ulice jednokierunkowe): Nieszawa, Bobrowniki, Solec Kujawski. Łączne rozbieżności z tytułu odmiennego przebiegu w zależności od kierunku jazdy nie przekraczają 1 kilometra, są więc pomijalne.



Rys. 1. Przebieg WTR w województwie kujawsko-pomorskim  
źródło: [www.wtr.kujawsko-pomorskie.pl](http://www.wtr.kujawsko-pomorskie.pl)



Na lewym (zachodnim) brzegu Wisły trasa rozpoczyna się w miejscowości Kozielec, gdzie kończy się pomorski odcinek trasy. Biegnie ona do miejscowości Nowe na wysoczyźnie, a stamtąd prowadzi w dolinę Wisły, którą poprowadzono ją przez Dragacz do Sartowic Dolnych. Stamtąd trasa ponownie wspina się na wysoczyznę, by zataczając łuk doprowadzić do Świecia. Tam od mostu na Wdzie ponownie biegnie doliną Wisły, przez Gruczno, do Grabowa. Od tego miejsca ponownie wspina się na wysoczyznę, którą opuszcza w Strzelcach Dolnych. Następnie poprowadzono ją wałem wiślanym na Fordonie do okolic Brdujścia w Bydgoszczy. Trasa omija centrum miasta i prowadzi na południe, przez tereny usługowe i przemysłowe, w kierunku Solca Kujawskiego. Od Solca Kujawskiego trasa prowadzi, głównie lasami, do lewobrzeżnego Torunia. Biegnie przez tereny kolejowe w pobliżu dworca Toruń Główny, stamtąd wzdłuż Wisły, piaszczystymi drogami do Ciechocinka i Nieszawy, a dalej do Włocławka. Tam przebiega wzdłuż zakładów Anwil i drogi krajowej nr 91, przez centrum miasta bulwarem wiślanym, by ponownie zagłębić się w lasy, rozciągające się na południe od Zalewu Włocławskiego. W miejscowości Skoki Małe opuszcza województwo, prowadząc dalej w kierunku Płocka przez województwo mazowieckie.

Na prawym (zachodnim) brzegu trasa rozpoczyna się w Wełczu Wielkim, na granicy województwa pomorskiego. Stamtąd lokalnymi drogami biegnie do Grudziądza, w pobliżu twierdzy i dalej piękną promenadą nad Wisłą, do zabytkowych spichlerzy, portu, a następnie przez mieszkalne dzielnice południowej części miasta. To jeden z najładniejszych fragmentów całej trasy. Od Grudziądza trasa prowadzi fragmentem wału wiślanego w pobliżu mostu na autostradzie A1, następnie lokalnymi drogami doliny Wisły, u podnóża zabytkowego Chełmna, nie wchodząc na starówkę. Od Chełmna trasa biegnie dalej doliną Wisły, następnie przez lasy w okolicach Ostromecka, by prowadząc w sporym oddaleniu od rzeki zbliżyć się ponownie do Wisły w Toruniu. Tam trasa prowadzi w pobliżu rzeki przez park miejski, bulwary, okolice stacji Toruń Miasto do dzielnicy Winnica. Stąd przez dzielnicę Kaszczorek opuszcza miasto, prowadząc do Złotorii. Od tego miejsca drogi rowerowe prowadzą do Osieka, następnie WTR biegnie bardzo kiepskimi drogami przez lasy w dolinie rzeki Mień, aż do miejscowości Bobrowniki. Dalej doliną Wisły trasa prowadzi do Włocławka i następnie otwartymi polami na wysoczyźnie z widokami na Zalew Wiślany do Dobrzyń nad Wisłą, skąd dalej do granicy z województwem mazowieckim.

Trasa w regionie była zaplanowana i wykonana jako długodystansowy szlak rowerowy, jednak na etapie jej projektowania i budowy nie zakładano poprawy nawierzchni trasy, ani wykonania nowych dróg rowerowych. Autorzy koncepcji przebiegu WTR i jej budowy w województwie kujawsko-pomorskim mieli do dyspozycji środki finansowe jedynie na jej oznakowanie i wykonanie miejsc odpoczynku.

Posiadając doskonałą znajomość topografii regionu i dróg lokalnych poprowadzili ją w sposób, zapewniający dość wysokie bezpieczeństwo rowerzystów. Jedynie w kilku miejscach trasa przecina lub prowadzi bardzo ruchliwe drogi krajowe.

W większości WTR biegnie po mało uczęszczanych drogach lokalnych, miejskich i podmiejskich, lub po leśnych duktach. Jednak takie poprowadzenie trasy spowodowało poważne problemy z przejezdnością WTR. Duża część trasy jest po prostu nieprzejezdna dla rowerzystów, co znacznie ogranicza ruch turystyczny i atrakcyjność trasy.

Jednocześnie braki w infrastrukturze lub zagrożenie ze strony ruchu samochodowego wymusiło w wielu miejscach poprowadzenie trasy przez dość monotonne lub mało atrakcyjne tereny, co znacząco zmniejsza potencjał turystyczny WTR w województwie. Mankamentem trasy jest też fakt, iż jadąc WTR jedynie okazjonalnie możliwe jest oglądanie rzeki Wisły.

### 3.2. Deniwelacje

Łączne przewyższenia dla trasy na terenie województwa wynoszą jedynie po ok. 1500 m dla każdego z brzegów. Średnie nachylenie trasy nie przekracza więc 1%. Trasa jest praktycznie płaska, zwykle prowadzi na wysokości 20-40 metrów, z niewielkim spadkiem w kierunku północnym (zgodnie ze spadkiem rzeki).

WTR w województwie kujawsko-pomorskim ma charakter trasy nizinnej, łatwej. Większe różnice wysokości (do 60 metrów) występują w miejscach, gdzie trasa opuszcza dolinę Wisły i prowadzi na skarpy wiślane. Strome podjazdy w kilku miejscach przekraczają nachylenie 6%, rekomendowane dla tras rowerowych. Są to następujące miejsca na trasie: Nowe, Świecie, odcinek Strzelce Górne - Kozielec, prawobrzeżny Włocławek (najwyższy punkt trasy, ok. 130 m. n.p.m.) i Grudziądz (osiedle Strzemięcín, okolice Twierdzy Grudziądz).

Nie stanowi to jednak poważniejszego problemu, z uwagi na relatywnie niewielkie różnice wysokości, które pokonać musi rowerzysta. Tym trasa spełnia w tym zakresie wymogi wobec krajowych i międzynarodowych tras rowerowych. W dalszej części audytu wskazane są miejsca o nachyleniu przekraczającym 6%, które według standardów stanowią pewne utrudnienie dla rowerzysty.

### 3.3. Oznakowanie trasy

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

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

W ramach zadania wskazano także miejsca, gdzie zasadne jest uzupełnienie oznakowania turystycznego trasy znakami informującymi o atrakcjach turystycznych (znaki z grupy E-7 - E-12), dojazdu do zabytkowych centrów miast na trasie i w jej pobliżu, przejazdów przez Wisłę mostami i promami (połączenia poprzeczne brzegów i WTR). Wykaz miejsc, wymagających uzupełnienia oznakowania, znajduje się, z uwagi na swoją obszerność, w załączniku nr 2 (*Rekomendacje dotyczące uzupełnienia oznakowania Wiślanej Trasy Rowerowej*).

Ponadto w formie opisowej przedstawiono zalecenia, dotyczące wykonania oznakowania bieżących korekt przebiegu trasy oraz alternatywnych przebiegów. Niezbędne jest dla takich odcinków sporządzenie szczegółowych projektów organizacji ruchu, uwzględniającego demontaż istniejącego oznakowania na odcinkach likwidowanych oraz uzgodnienie i zatwierdzenie oznakowania na nowych odcinkach trasy.



Fot. 2. Oznakowanie Wiślanej Trasy Rowerowej w woj. kujawsko-pomorskim, fot. J. Zdrojewski

### 3.4. Miejsca odpoczynku i tablice informacyjne

Miejsca odpoczynku na trasie wykonane zostały w ramach projektu unijnego, obejmującego wytyczenie i oznakowanie trasy. Powstało łącznie 16 miejsc w następujących lokalizacjach:

- Tryl - przy dawnym cmentarzu menonickim
- Mątawy - na boisku gminnym
- Strzelce Górne - przy drodze rowerowej
- Kozielec - na rozwidleniu dróg lokalnych
- Przyłubie (2 miejsca) - przy dawnym cmentarzu menonickim i przystanku PKP Przyłubie
- Solec Kujawski - w pobliżu przeprawy promowej oraz drogi do Jura Parku
- Górsk - w centrum miejscowości, przy kościele
- Słońsk Dolny - przy wale wiślanym
- Otłoczyn - w centrum miejscowości
- Nieszawa - przy kościele
- Wólne - przy dawnym pałacu
- Włocławek - w pobliżu punktu widokowego
- Dobrzyń nad Wisłą - w pobliżu punktu widokowego
- Nowa Wieś (okolice Grudziądza) - w centrum miejscowości

Audytorzy odwiedzili większość tych miejsc odpoczynku. Są one w dość dobrym stanie. Zostały wykonane w jednolitym standardzie w ramach projekt budowy WTR w województwie. Wyposażone są w zadaszone ławostoły, kosze na śmieci i tablice informacyjne z mapą WTR. Lokalizacje miejsc odpoczynku naniesiono na mapy trasy.

Oprócz miejsc wykonanych w ramach budowy WTR, na trasie znajduje się wiele innych punktów, w których możliwy jest odpoczynek rowerzysty. Są one wykonane przez Lasy Państwowe i samorządy lokalne, często wyposażone w wiaty itp. wyposażenie. Ich liczba jest raczej wystarczająca.

Ponadto na trasie ustawiono kilkanaście tablic z mapami Wiślanej Trasy Rowerowej oraz wiele tablic i informacji o lokalnych atrakcjach turystycznych, szczególnie w regionie Dolnej Wisły, w okolicach Świecia, Chełmna i Grudziądza.

Natomiast mała jest liczba punktów widokowych, pozwalających na oglądanie otoczenia, np. panoramy doliny Wisły. Jednym z najlepszych takich punktów jest wieża widokowa w Borównie, wykonana przez Zespół Parków Krajobrazowych Dolnej Wisły. Takie miejsca dają znaczące zwiększenie atrakcyjności turystycznej trasy.



Fot. 3. Miejsce odpoczynku na WTR, Strzelce Górne, fot. J. Zdrojewski

### 3.5. Nawierzchnie i przejezdność trasy

Audyt potwierdził, że jakość i przejezdność nawierzchni jest słabym punktem WTR w województwie kujawsko-pomorskim. Łącznie 109 odcinków trasy o długości 98,4 km (ponad 20% całej trasy) ma nawierzchnię poniżej przeciętnej.

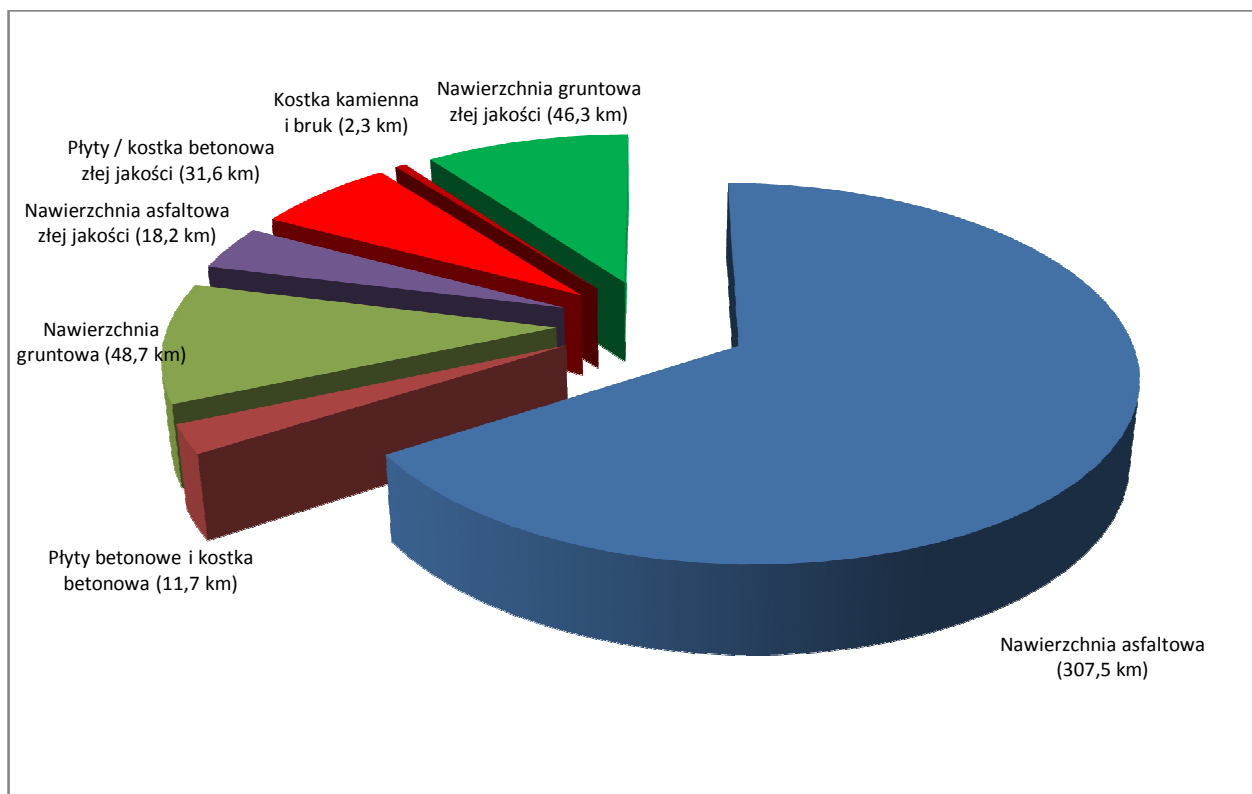
W ramach audytu trasy w lipcu 2019 r. dokonano weryfikacji nawierzchni trasy. Przyjęto jej podział na następujące kategorie: Nawierzchnie wystarczającej jakości:

- **nawierzchnia bitumiczna dobrej lub średniej jakości:** asfalt, nawierzchnie mineralne itp. (66% trasy)
- **plyty lub kostka betonowa dobrej lub średniej jakości:** polbruk niezafazowany, dobrze ułożone i równe płyty betonowe, chodnikowe, równe płyty kamienne itp. (2,5% trasy)
- **nawierzchnia gruntowa dobrej jakości:** brak kolein, "tarki" nierówności, odcinków piaszczystych, błotnistych, korzeni (10,5% trasy)

Nawierzchnie niewystarczającej jakości:

- **nawierzchnia bitumiczna złej jakości:** popękany, dziurawy asfalt itp. (3,9% trasy)
- **plyty lub kostka betonowa, złej jakości:** stare, nierówne lub zniszczone elementy betonowe, np. polbruk fazowany, płyty IOMB, trylinka, rozpadający się chodnik z kostki lub płyt chodnikowych itp. (6,8%) - odcinki wymagające pilnej poprawy
- **bruk kamienny:** kostka, kocie łby itp. (0,5%) - odcinki wymagające pilnej poprawy
- **nawierzchnia gruntowa złej jakości:** koleiny, nierówności, fragmenty piaszczyste i błotniste, "tarka" itp. (9,9%) - odcinki wymagające pilnej poprawy;

Zbiorcza charakterystyka nawierzchni trasy przedstawiona jest na wykresie 1.



Wykres 1. Nawierzchnie i przejezdność trasy, opracowanie własne

Dla zapewnienia pełnej przejezdności trasy niezbędne jest poprawienie nawierzchni o niewystarczającej jakości, tj. czterech ostatnich spośród wyżej określonych kategorii, których łączna długość w województwie wynosi blisko 100 km. Są to następujące typy nawierzchni, trudne do pokonania na rowerze: nawierzchnia bitumiczna złej jakości, płyty lub kostka betonowa, złej jakości, bruk kamienny, nawierzchnia gruntowa złej jakości. Jazda po nich wymaga dużego wysiłku i czujności, znacznie zmniejszając przyjemność jazdy po trasie oraz jej atrakcyjność. Dotyczy to w szczególności odcinków gruntowych przy niekorzystnych warunkach atmosferycznych.

Podsumowując, około 1/5 całej trasy stwarza problemy z przejezdnością. Wszystkie te odcinki powinny zostać poddane modernizacji, lub też przebieg trasy w takich miejscach powinien zostać zmodyfikowany, aby WTR stała się atrakcyjnym produktem turystycznym.

### **Całkowicie nieprzejezdnych dla rowerzystów jest 31 odcinków o łącznej długości 31,19 km (ok. 6,7% całej trasy).**

Oznacza to, że spośród 60 odcinków nawierzchni trasy o długości blisko 100 km, zidentyfikowanych jako substandardowe, ponad 30 km trasy (31 odcinków) w województwie kompletnie nie nadaje się do jazdy na rowerze. Z tej liczby 16 odcinków, o łącznej długości 14,31 km, znajduje się na lewym brzegu, a 15 odcinków, o łącznej długości 16,88 km, znajduje się na prawym brzegu Wisły.

W tej kategorii odcinków znajdują się fragmenty trasy, które są nieprzejezdne dla rowerzysty innego, niż poruszający się na rowerze typu MTB, lub poruszającego się rowerem ze wspomaganie elektrycznym. Stanowią one poważną przeszkodę dla rowerzystów przemieszczających się z ładunkiem (sakwami, przyczepką rowerową).

Na tych odcinkach konieczne jest prowadzenie roweru lub jazda z minimalną prędkością i dużym wysiłkiem, co w ogromny sposób psuje przyjemność z jazdy i obniża atrakcyjność trasy oraz jej otoczenia. Są to głównie piaszczyste oraz gruntowe odcinki dróg polnych i leśnych, których stan nawierzchni jest bardzo zły. W tej kategorii znajdują się również odcinki dróg, wykonane ze zniszczonych lub źle ułożonych płyt betonowych oraz zniszczone chodniki, niedogodne do jazdy rowerem. Są to również odcinki wykonane z bruku, znajdujące się poza obszarem zabytkowym, gdzie taka nawierzchnia jest zasadna z uwagi na otoczenie.

Te fragmenty trasy wymagają pilnej poprawy lub przeniesienia trasy na inne drogi. Obecnie stanowią one barierę dla turystyki rowerowej i eliminują kujawsko-pomorski odcinek WTR z listy atrakcyjnych szlaków rowerowych w Polsce.

## **3.6. Bezpieczeństwo rowerzystów z uwagi na ruch pojazdów**

### **WTR w województwie kujawsko-pomorskim pod względem bezpieczeństwa jazdy należy ocenić pozytywnie.**

Trasa w większości (ok. 300 km) prowadzi po asfaltowych drogach publicznych o małym i średnim natężeniu ruchu pojazdów. Jazda po nich jest względnie bezpieczna. Dodatkowo, blisko 100 km to drogi rowerowe i ciągi pieszo-rowerowe. Jest to dobry wskaźnik, plasujący trasę w kategorii bezpiecznych i nadających się dla szerokiego grona rowerzystów. Spore fragmenty trasy prowadzą drogami gruntowymi - leśnymi i polnymi, o nawierzchni zwykle szutrowej (ulepszonej) lub piaszczystej. Część trasy to asfaltowe, betonowe i gruntowe drogi rowerowe i ciągi pieszo-rowerowe, których najwięcej jest na prawym brzegu Wisły, w powiecie toruńskim. Liczba wydzielonych dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych na trasie w ostatnich latach wzrasta, szczególnie w ostatnich latach.

Zidentyfikowano jedynie 4 odcinki o łącznej długości 2,44 km, gdzie trasa prowadzi w ruchu ogólnym po drogach, na których natężenie ruchu lub prędkość ruchu pojazdów stwarza realne zagrożenie dla rowerzystów oraz znacząco obniża komfort jazdy rowerem. Są to odcinki dróg krajowych, gdzie występuje spory ruch oraz brak jest wydzielonych dróg rowerowych.

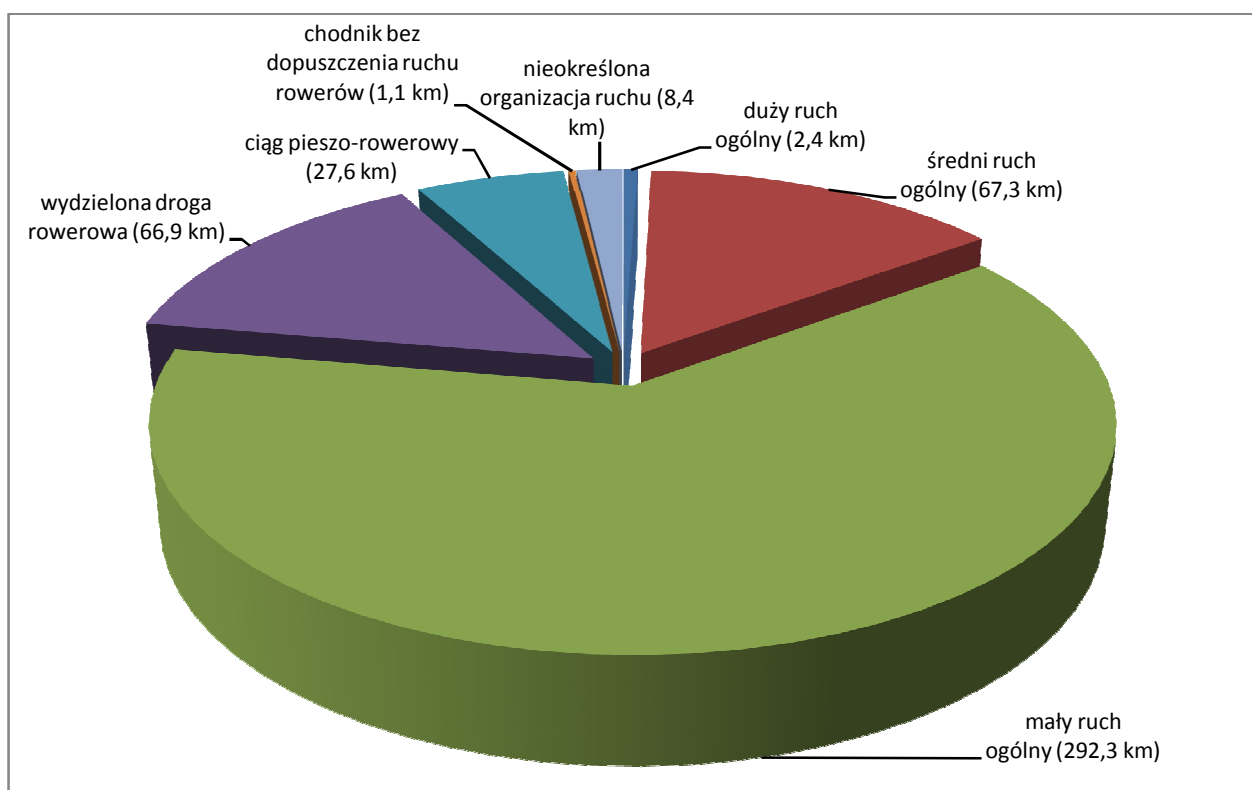
Na odcinkach tych bezwzględnie należy wybudować wydzielone drogi rowerowe lub przenieść trasę na spokojniejsze drogi publiczne w okolicy. Zaznaczyć należy fakt, że odcinki te stanowią znikomy fragment całej trasy (0,5%).

Obok tych czterech fragmentów dróg, gdzie natężenie ruchu i prędkość pojazdów bezdyskusyjnie dyskwalifikuje poprowadzenie trasy, zidentyfikowano również szereg odcinków, na których ruch pojazdów stwarza pewien dyskomfort dla rowerzysty. Jest to 35 odcinków, o łącznej długości 67,39 km (14,5% trasy).

Odcinki te zostały wskazane przez audytorów w oparciu o swoje doświadczenie oraz obserwacje. Zagrożenie i dyskomfort na tych odcinkach nie wynika wprost i wyłącznie z natężenia ruchu pojazdów. Natężenie ruchu to oczywiście czynnik kluczowy bezpieczeństwa rowerzysty, ale obok niego istotne dla rowerzysty są także takie aspekty, jak realna prędkość ruchu pojazdów (tzw. prędkość miarodajna), udział pojazdów ciężarowych w ogólnym natężeniu ruchu oraz szerokość pobocza / skrajni drogi, pozwalająca na ustąpienie miejsca dla np. ciężarówki. Z tych powodów odczucie "zagrożenia" ruchem pojazdów jest silnie subiektywne, a także zależne od pory dnia, pogody itp. czynników.

**Odcinki o dużym lub średnim natężeniu ruchu stanowią łącznie około 15% całej trasy i liczą niespełna 70 km. Na tych odcinkach rekomenduje się wybudowanie dróg rowerowych lub przeniesienie trasy na spokojniejsze fragmenty dróg.**

Wykres 2 przedstawia podział trasy w odniesieniu do formy organizacji ruchu.



Wykres 2. Formy organizacji ruchu na trasie, opracowanie własne

### 3.7. Bezpieczeństwo socjalne

Na trasie znajdują się krótkie fragmenty o obniżonym bezpieczeństwie socjalnym, potencjalnie zagrażające użytkownikom (groźba napadu, rabunku itp.). Odczucie takiego zagrożenia jest oczywiście subiektywne, jednak obserwacje audytorów (udokumentowane również materiałem zdjęciowym i filmowym), pozwalają na wytypowanie takich miejsc na trasie.

**W sumie jest to 9 odcinków WTR o łącznej długości 4,0 km, w trzech parkach / lasach miejskich:**

- Bydgoszcz: Park Milenijny nad Wisłą oraz odcinek trasy prowadzący przez las wzdłuż ul. Fordońskiej
- Toruń: Park Miejski nad Wisłą (Bydgoskie Przedmieście)
- Grudziądz: lasek miejski pomiędzy osiedlem Rządź a dzielnicą Strzemięcín

Rozwiązaniem problemu w takich miejscach jest zmiana przebiegu lub też montaż oświetlenia i monitoringu trasy.



*Fot. 4. Odcinek WTR o niskim bezpieczeństwie socjalnym (Bydgoszcz), fot. J. Zdrojewski*

### **3.8. Wąskie gardła i przeszkody o charakterze punktowym**

Wąskie gardła (ang. bottleneck) to miejsca, przez które rowerzysta nie może swobodnie przejechać i konieczne jest zejście z roweru i jego prowadzenie. Najczęściej są to zamknięte szlabany, strome skarpy, schody, przewężenia ulicy / chodnika itp. utrudnienia. Problem ten w szczególności dotyczy rowerzystów z przyczepkami, gdzie szerokość przejazdu poniżej 1 metra jest poważną barierą.

**Na trasie zidentyfikowano 12 takich przeszkód, z czego 8 na lewym, a 4 na prawym brzegu.**

Ich uciążliwość jest różna, od małej po wysoką. Rekomendowane jest usunięcie tych przeszkód i likwidacja wąskich gardeł lub przebudowanie takich miejsc, aby zapewnić pełną przejezdność trasy. Miejsca te opisane są w tabeli charakterystyki odcinków (zał. 1).

### **3.9. Odcinki o niskiej atrakcyjności**

**53 odcinki WTR o łącznej długości 82,49 km (łącznie 18% całej trasy) zostało uznane za mało atrakcyjne.**

W tej kategorii ujmuje się (zgodnie z praktyką audytu tras rowerowych oraz wytycznymi EuroVelo i niemieckiej federacji rowerowej ADFC) odcinki, które charakteryzują się następującymi, negatywnymi cechami:

- prowadzą przez tereny mało atrakcyjne, wręcz kreujące negatywny wizerunek regionu: np. tereny przemysłowe i handlowe, kolejowe itp.
- prowadzą przez miejsca o ograniczonej widoczności, np. biegną przez tunele, pod estakadami, wzdłuż wysokich wałów przeciwpowodziowych itp.
- prowadzą przez tereny, na których odczuwalny jest dyskomfort z uwagi na zapachy, zapylenie itp. (zakłady przemysłowe, oczyszczalnie ścieków itp.)
- prowadzą wzdłuż bardzo ruchliwych dróg i tras przelotowych, które generują duży hałas i spaliny z przejeżdżających pojazdów
- prowadzą przez miejsca o niskim bezpieczeństwie socjalnym (słabo oświetlone, ryzyko napadu / kradzieży)
- prowadzą po bardzo złej nawierzchni, po której jazda stanowi znaczący dyskomfort.

Przebieg trasy przez takie miejsca sprawia, że odbiór trasy przez rowerzystów, a konsekwencji całego regionu, może być bardzo negatywny. W przypadku wystąpienia takiej sytuacji zalecane jest rozważenie zmiany przebiegu trasy lub podjęcie działań zapobiegawczych (np. poprawa jakości nawierzchni). Dzięki takim działaniom znacznie można poprawić atrakcyjność oraz odbiór całej trasy.

W przypadku WTR, ponad 30 km trasy otrzymało taki status z uwagi na bardzo złe nawierzchnie. Po poprawie nawierzchni dróg lub wybudowaniu nowych dróg rowerowych atrakcyjność takich fragmentów trasy ulegnie wyraźnej poprawie i utracą one status "mało atrakcyjnych". Innym sposobem na poprawę atrakcyjności WTR jest przeniesienie trasy na koronę wałów przeciwpowodziowych w miejscach, gdzie trasa biegnie drogami przywałowymi (np. w gminie Dragacz). Jest to łącznie blisko 20 km takich odcinków na całej WTR w województwie.

WTR prowadzi przez kilka miejsc o szczególnie niskiej atrakcyjności, jak np. kolejowe i przemysłowe tereny w Bydgoszczy (ok. 2,8 km), okolice zakładów chemicznych ANWIL we Włocławku (ok. 4,5 km), czy przez wschodnią część Solca Kujawskiego. W takich przypadkach rozważyć można przeniesienie przebiegu trasy, co zawierają rekomendacje, opisane w ramach niniejszego opracowania.



Fot. 5. Widok z Wiślanej Trasy Rowerowej na zakłady chemiczne Anwil we Włocławku, fot. J. Zdrojewski



### 3.10. Węzły komunikacyjne

Trasa jest dobrze skomunikowana z regionem i krajem poprzez komunikację publiczną, przede wszystkim kolejową. Do najważniejszych węzłów komunikacyjnych na lewym brzegu Wisły zalicza się:

- Nowe (7 km trasy), poprzez stację Twarda Góra, ok. 5 km od trasy
- Świecie (52 km trasy), poprzez stację Laskowice Pomorskie, ok. 8 km od trasy
- Bydgoszcz (108 km trasy), poprzez stację Bydgoszcz Wschód (na trasie) i Bydgoszcz Główna,
- Solec Kujawski (123 km trasy), poprzez stację Solec Kujawski (ok. 0,5 km od trasy)
- Toruń (161 km trasy), poprzez stację Toruń Główny (na trasie)
- Włocławek (220 km trasy), poprzez stację Włocławek (ok. 1 km od trasy)

Odległości między węzłami na lewym brzegu Wisły nie przekraczają 50 km, co jest zgodne z wytycznymi ECF dla tras EuroVelo.

Do najważniejszych węzłów komunikacyjnych na prawym brzegu Wisły zalicza się:

- Grudziądz (20 km trasy), poprzez stację Grudziądz, ok. 1 km od trasy
- Ostromecko (83 km trasy), poprzez węzeł kolejowy Bydgoszczy, ok. 8-10 km od trasy
- Toruń (123 km trasy), poprzez stację Toruń-Miasto (na trasie) i Toruń Główny
- Włocławek (186 km trasy), poprzez stację Włocławek (ok. 2,5 km trasy)

Odległości między węzłami na lewym brzegu Wisły w kilku miejscach nieznacznie przekraczają 50 km, co jest niemal zgodne z wytycznymi ECF dla tras EuroVelo i nie stanowi w tym zakresie poważnego odstępstwa.

### 3.11. Połączenia przez Wisłę

Rzeka Wisła stanowi istotną barierę komunikacyjną w Polsce. Nie ma na niej wielu mostów i przepraw promowych. Na odcinku WTR w województwie kujawsko-pomorskim funkcjonuje łącznie siedem mostów i jedna przeprawa promowa, dostępnych dla rowerzystów. Pięć z nich to mosty, po których biegną drogi krajowe. Mosty autostrady A1 nie są dostępne dla rowerzystów. Z kolei przeprawy promowe są dodatkową atrakcją tras nadrzecznych szczególnie, gdy obsługiwane są zabytkowymi promami, jak jest np. w Nieszawie.

Mosty i przeprawy przez Wisłę, dostępne dla rowerzystów, to:

- Most Grudziądz - Dragacz (DK 16)
- Most Chełmno - Świecie (DK 91)
- Most Fordon - Strzyżawa, okolice Ostromecka (DK 80)
- Most Piłsudskiego w Toruniu
- Most im. Gen. E. Zawadzkiej w Toruniu (DK 91)
- Przeprawa promowa w Nieszawie
- Most Rydza - Śmigłego we Włocławku
- Most na zaporze we Włocławku (DK 67)

Dodatkowo planowane jest utworzenie jeszcze jednej, ważnej dla WTR przeprawy promowej w Solcu Kujawskim (droga wojewódzka nr 249).

Rekomendacje niniejszego opracowania obejmują oznakowanie przejazdu pomiędzy brzegami Wisły (lewą i prawą stroną WTR) tymi mostami oraz przeprawami promowymi.

## 4. Statystyka trasy w województwie (ujęcie administracyjne)

Trasa prowadzi przez 12 powiatów województwa kujawsko-pomorskiego. Udział poszczególnych powiatów w długości przebiegu trasy (w podziale na lewy i prawy brzeg) przedstawia się następująco:

Tabela 1. Długość trasy w podziale na powiaty (opracowanie własne)

<b>POWIATY - LEWY BRZEG</b>	<b>długość (km)</b>	<b>%</b>
1 Powiat świecki	78,37	31,30%
2 Powiat bydgoski	41,32	16,50%
3 Miasto Bydgoszcz	22,46	8,97%
4 Powiat toruński	19,26	7,69%
5 Miasto Toruń	13,05	5,21%
6 Powiat aleksandrowski	27,1	10,82%
7 Miasto Włocławek	20,42	8,15%
8 Powiat włocławski	28,44	11,36%
<b>SUMA (LEWY BRZEG)</b>	<b>250,42</b>	<b>100,00%</b>
<b>POWIATY - PRAWY BRZEG</b>	<b>długość (km)</b>	<b>%</b>
1 Powiat lipnowski	36,01	16,72%
2 Powiat włocławski	10,21	4,74%
3 Miasto Włocławek	6,26	2,91%
4 Powiat toruński	52,67	24,46%
5 Miasto Toruń	19,68	9,14%
6 Powiat bydgoski	23,48	10,90%
7 Powiat chełmiński	30,66	14,24%
8 Powiat grudziądzki	24,72	11,48%
9 Miasto Grudziądz	11,63	5,40%
<b>SUMA (PRAWY BRZEG)</b>	<b>215,32</b>	<b>100,00%</b>
<b>POWIATY - RAZEM (oba brzegi)</b>	<b>długość (km)</b>	<b>%</b>
1 Powiat aleksandrowski	27,1	5,82%
2 Powiat bydgoski	64,8	13,91%
3 Powiat chełmiński	30,66	6,58%
4 Powiat grudziądzki	24,72	5,31%
5 Powiat lipnowski	36,01	7,73%
6 Miasto Bydgoszcz	22,46	4,82%
7 Miasto Grudziądz	11,63	2,50%
8 Miasto Toruń	32,73	7,03%
9 Miasto Włocławek	26,68	5,73%
10 Powiat świecki	78,37	16,83%
11 Powiat toruński	71,93	15,44%
12 Powiat włocławski	38,65	8,30%
<b>SUMA W WOJEWÓDZTWIE (OBA BRZEGI)</b>	<b>465,74</b>	<b>100,00%</b>

Trasa prowadzi przez 31 gmin województwa kujawsko-pomorskiego. Udział poszczególnych gmin w długości przebiegu trasy (w podziale na lewy i prawy brzeg) przedstawia się następująco:

Tabela 2. Długość trasy w podziale na gminy (opracowanie własne)

<b>GMINY - LEWY BRZEG</b>	<b>długość (km)</b>	<b>%</b>
1 Nowe	17,86	7,13%
2 Dragacz	21,43	8,56%
3 Świecie	33,3	13,30%
4 Pruszcz	5,78	2,31%
5 Dobrcz	13,92	5,56%
6 Osielsko	1,14	0,46%
7 Bydgoszcz	22,46	8,97%
8 Solec Kujawski	26,26	10,49%
9 Wielka Nieszawka	19,26	7,69%
10 Toruń (miasto)	13,05	5,21%
11 Aleksandrów Kujawski	8,73	3,49%
12 Ciechocinek	4,89	1,95%
13 Raciążek	4,05	1,62%
14 Nieszawa	4,22	1,69%
15 Waganiec	5,21	2,08%
16 Lubanie	6,75	2,70%
17 Włocławek (miasto)	20,42	8,15%
18 Włocławek (gm. wiejska)	21,69	8,66%
<b>SUMA (LEWY BRZEG)</b>	<b>250,42</b>	<b>100,00%</b>

<b>GMINY - PRAWY BRZEG</b>	<b>długość (km)</b>	<b>%</b>
1 Dobrzyń nad Wisłą	20,85	9,68%
2 Fabianki	10,21	4,74%
3 Włocławek (miasto)	6,26	2,91%
4 Bobrowniki nad Wisłą	15,16	7,04%
5 Czernikowo	13,5	6,27%
6 Obrowo	12,12	5,63%
7 Lubicz	5,39	2,50%
8 Toruń (miasto)	19,68	9,14%
9 Zławieś Wielka	21,66	10,06%
10 Dąbrowa Chełmińska	23,48	10,90%
11 Unisław	4,27	1,98%
12 Chełmno (gm. wiejska)	21,56	10,01%
13 Chełmno (miasto)	4,83	2,24%
14 Grudziądz (gm. wiejska)	24,72	11,48%
15 Grudziądz (miasto)	11,63	5,40%
<b>SUMA (PRAWY BRZEG)</b>	<b>215,32</b>	<b>100,00%</b>

<b>GMINY - RAZEM (oba brzegi)</b>	<b>długość (km)</b>	<b>%</b>
1 Aleksandrów Kujawski	8,73	1,87%
2 Bobrowniki nad Wisłą	15,16	3,26%
3 Bydgoszcz	22,46	4,82%
4 Chełmno (gm. wiejska)	21,56	4,63%
5 Chełmno (miasto)	4,83	1,04%
6 Ciechocinek	4,89	1,05%
7 Czernikowo	13,5	2,90%
8 Dąbrowa Chełmińska	23,48	5,04%
9 Dobrcz	13,92	2,99%
10 Dobrzyń nad Wisłą	20,85	4,48%
11 Dragacz	21,43	4,60%
12 Fabianki	10,21	2,19%
13 Grudziądz (gm. wiejska)	24,72	5,31%
14 Grudziądz (miasto)	11,63	2,50%
15 Lubanie	6,75	1,45%
16 Lubicz	5,39	1,16%
17 Nieszawa	4,22	0,91%
18 Nowe	17,86	3,83%
19 Obrowo	12,12	2,60%
20 Osielesko	1,14	0,24%
21 Pruszcz	5,78	1,24%
22 Raciążek	4,05	0,87%
23 Solec Kujawski	26,26	5,64%
24 Świecie	46,35	9,95%
25 Toruń (miasto)	19,68	4,23%
26 Unisław	4,27	0,92%
27 Waganiec	5,21	1,12%
28 Wielka Nieszawka	19,26	4,14%
29 Włocławek (gm. wiejska)	21,69	4,66%
30 Włocławek (miasto)	26,68	5,73%
31 Zławieś Wielka	21,66	4,65%
<b>SUMA (OBA BRZEGI)</b>	<b>465,74</b>	<b>100,00%</b>

## 5. Odcinki problemowe WTR w województwie

### 5.1. Wprowadzenie

W ramach audytu dokonano weryfikacji terenowej stanu trasy oraz dokonano oceny jej przejezdności i bezpieczeństwa dla użytkowników. Trasę podzielono ją na 324 homogeniczne odcinki, w tym 174 odcinki na lewym oraz 150 odcinków na prawym brzegu, w oparciu o następujące parametry:

- nawierzchnię
- sposób organizacji ruchu i natężenie ruchu pojazdów
- inne zagrożenia (w tym bezpieczeństwo socjalne)
- nadmierne deniwelacje
- wąskie gardła i problemy punktowe na trasie
- niską atrakcyjność danego odcinka trasy

#### **Nawierzchnię trasy podzielono na następujące kategorie:**

- Dobrej lub średniej jakości asfalt (nawierzchnia bitumiczna, mineralna itp.)
- Płyty lub kostka betonowa dobrej lub średniej jakości (np. polbruk nefazowany, dobrze ułożone i równe płyty betonowe, chodnikowe, równe płyty kamienne itp.)
- Nawierzchnia gruntowa dobrej jakości, w pełni przejezdna (brak kolein, "tarki" nierówności, odcinków piaszczystych, błotnistych, korzeni. Odcinki takie wymagają dodatkowego oznakowania informacyjnego (ostrzeżenie przed złą nawierzchnią z podaniem długości odcinka)
- Asfalt złej jakości (popękany, dziurawy itp.). Odcinki takie wymagają dodatkowego oznakowania informacyjnego (ostrzeżenie przed złą nawierzchnią z podaniem długości odcinka)
- Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa, utrudniająca jazdę (np. polbruk fazowany, płyty IOMB, trylinka, rozpadający się chodnik z kostki lub płyt chodnikowych itp.). Odcinki takie wymagają dodatkowego oznakowania informacyjnego (ostrzeżenie przed złą nawierzchnią z podaniem długości odcinka)
- Gruntowa nawierzchnia złej jakości, przejezdna z utrudnieniami (z koleinami, nierównościami, fragmentami piaszczystymi i błotnistymi, "tarką" itp.) Odcinki takie wymagają dodatkowego oznakowania informacyjnego (ostrzeżenie przed złą nawierzchnią z podaniem długości odcinka).
- Bruk kamienny (kostka, kocie łby itp.)

Każdy z czterech ostatnich rodzajów nawierzchni oceniony został dodatkowo pod względem jakości - jako przejezdny i nieprzejezdny. Wyjątkiem jest kostka kamienna / bruk, które są sklasyfikowane zawsze jako nie nadające się do jazdy

#### **Sposób organizacji ruchu podzielono na następujące kategorie:**

- Wydzielona droga rowerowa (znaki C-13)
- Ciąg pieszo-rowerowy (znaki C-13/C-16) lub chodnik z dopuszczonym ruchem rowerów (znak C-16 oraz tabliczka T-22)
- Chodnik bez dopuszczenia ruchu rowerów (organizacja ruchu, wymagająca korekty)
- Nieokreślona organizacja ruchu (brak znaków, informacji nt. statusu drogi)

- Trasa rowerowa poprowadzona po drodze na zasadach ogólnych, zidentyfikowane małe lub bardzo małe natężenie ruchu pojazdów, brak poczucia zagrożenia ze strony pojazdów dla rowerzysty
- Trasa rowerowa poprowadzona po drodze na zasadach ogólnych, zidentyfikowane średnie natężenie ruchu pojazdów ew. inne parametry (jak prędkość pojazdów, brak skrajni, widoczności, przez które rowerzysta odczuwa dyskomfort, jadąc jezdnią
- Trasa rowerowa poprowadzona po drodze na zasadach ogólnych, zidentyfikowane duże natężenie ruchu pojazdów lub ich prędkość, sprawiające, że odcinek ten powoduje duży dyskomfort jazdy i wymaga przeniesienia lub zmiany organizacji ruchu

**Inne zagrożenia, w tym niewystarczające bezpieczeństwo socjalne** określono jako występowanie miejsc, w których rowerzysta może się czuć zagrożony z uwagi na niewystarczające oświetlenie, ryzyko napadu itp.). Są to zwykle parki i tereny leśne w pobliżu większych miast. Ponadto w grupie innych zagrożeń są np. bardzo duże natężenie ruchu pojazdów, wąskie odcinki dróg pozbawione pobocza (stwarzające ryzyko dla jazdy rowerem), strome zjazdy na drogach o średnim lub dużym ruchu samochodowym itp.

**Nadmierne deniwelacje** zdefiniowano jako podjazdy i zjazdy o nachyleniu powyżej 6%, z wyłączeniem miejsc, które z uwagi na małą rzeczywistą różnicę wysokości (kilka metrów) nie stwarzają problemu dla użytkowników. Nie dyskwalifikują one trasy, gdyż całościowe dzienne deniwelacje na Wiślanej Trasie Rowerowej są znacznie poniżej norm EuroVelo i krajowych (1000 m na dzienny odcinek 50 km, gdy na całej WTR w województwie nie przekraczają one 1500-2000 m na 200-250 km jednego brzegu). Jednak takie podjazdy i zjazdy stanowią utrudnienie dla rowerzystów, mniej wprawni lub mocno obciążeni turyści będą zmuszeni do prowadzenia roweru.

**Wąskie gardła i problemy punktowe** to miejsca na trasie, w których występuje problem z przejazdem, spowodowany np. ustawionym szlabanem, barierkami lub słupkami, które utrudniają lub wręcz uniemożliwiają przejazd rowerzysty, szczególnie z wózkiem rowerowym. Mogą to być także np. schody lub skarpy, po których nie da się bezpiecznie przejechać i trzeba rower prowadzić. Wymagają one przebudowy, gdyż są niedopuszczalne na trasach wysokiej jakości.

**Niska atrakcyjność fragmentu trasy** to miejsce, które z uwagi na otoczenie powoduje, że jazda nie jest przyjemna. Może to być zdegradowany fragment miasta lub zaniedbane tereny pokolejowe, tereny przemysłowe, związane z występowaniem zapylenia w pobliżu żwirowni, brzydkich zapachów przy oczyszczalni ścieków lub zakładach chemicznych, odcinki o bardzo złej nawierzchni, biegnące przy hałaśliwych i bardzo ruchliwych drogach itp. Odcinki takie znacząco pogarszają atrakcyjność trasy i jej odbiór przez rowerzystów, są więc niepożądane.

## 5.2. Odcinki nieprzejezdne (wymagające pilnej poprawy jakości nawierzchni)

W tej kategorii odcinków znajdują się te fragmenty trasy, które są nieprzejezdne dla rowerzysty innego, niż poruszający się na rowerze typu MTB lub rowerem ze wspomaganie elektrycznym. Ich pokonanie stanowi poważny problem w szczególności dla rowerzystów poruszających się z ładunkiem (sakwami) lub przyczepką. Przemieszczanie się na takich odcinkach wymaga zsiadania z roweru, lub też jazda po nich jest bardzo utrudniona, co w ogromny sposób psuje przyjemność z jazdy i dyskwalifikuje trasę.

Są to głównie piaszczyste oraz gruntowe odcinki dróg polnych i leśnych, których stan nawierzchni jest bardzo zły. W tej kategorii znajdują się również odcinki dróg ze zniszczonych lub źle ułożonych płyt betonowych oraz zniszczone chodniki, niedogodne do jazdy rowerem, lub fragmenty bruku (poza obszarem zabytkowym, gdzie taka nawierzchnia jest zasadna z uwagi na otoczenie).

Te fragmenty trasy wymagają pilnej poprawy lub przeniesienia trasy na inne drogi. Obecnie stanowią one barierę dla turystyki rowerowej i eliminują kujawsko-pomorski odcinek WTR z listy atrakcyjnych szlaków rowerowych w Polsce.

**Na WTR w województwie zidentyfikowano 31 takich odcinków o łącznej długości 31,19 km, z czego 16 odcinków o łącznej długości 14,31 km na lewym brzegu, a 15 odcinków o łącznej długości 16,88 km na prawym brzegu.**

Tabela 3. Nieprzejezdne odcinki WTR w województwie kujawsko-pomorskim (opracowanie własne)

Nr odcinka	Powiat	Gmina	Początek odcinka	Koniec odcinka	Długość odcinka	Rodzaj nawierzchni odcinka
L_016	świecki	Świecie	DK 91 (wiadukt w budowie)	Koniec odcinka budowanego wiaduktu	0,39 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
L_018	świecki	Świecie	Skrzyżowanie z drogą gruntową do Świecia	Skrzyżowanie z drogą gruntową do Świecia	0,22 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
L_047	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	ul. Nad Wisłą (pod mostem na DK80)	Park Milenijny (alejka parkowa w pobliżu plaży)	0,27 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa, utrudniająca jazdę (np. polbruk fazowany, płyty IOMB, trylinka, rozpadający się chodnik z kostki lub płyt chodnikowych itp.)
L_074	bydgoski	Solec Kujawski	Solec Kujawski, koniec zabudowy / początek łąk nadwiślańskich	Solec Kujawski, okolice przeprawy promowej przez Wisłę	0,13 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa, utrudniająca jazdę (np. polbruk fazowany, płyty IOMB, trylinka, rozpadający się chodnik z kostki lub płyt chodnikowych itp.)
L_075	bydgoski	Solec Kujawski	Solec Kujawski, okolice przeprawy promowej przez Wisłę	Solec Kujawski, ulica do Wisły	0,64 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
L_076	bydgoski	Solec Kujawski	Solec Kujawski, ulica do Wisły	Solec Kujawski, połowa długości ulicy Do Wisły	0,09 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
L_077	bydgoski	Solec Kujawski	Solec Kujawski, połowa długości ulicy Do Wisły	Solec Kujawski, skrzyżowanie ul. Do Wisły i ul. Kościuszki (DW 249)	0,15 km	Bruk kamienny (kostka, kocie łby itp.).
L_085	bydgoski	Solec Kujawski	Osieczek, skrzyżowanie dróg leśnych	Tereny leśne na wschód od osady Osieczek	2,08 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
L_088	toruński	Wielka Nieszawka	Cierpice, skrzyżowanie dróg leśnych ok. 200 metrów przed skrzyżowaniem z DK 10	Cierpice, skrzyżowanie drogi leśnej z DK 10	0,85 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
L_102	M. Toruń	Toruń	Toruń, Most Piłsudskiego	Toruń, Most Piłsudskiego	0,11 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
L_105	M. Toruń	Toruń	skrzyżowanie ul. Dybowskiej i ul. Majdany	ul. Dybowska (początek DW 585)	0,21 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa, utrudniająca jazdę (np. polbruk fazowany, płyty IOMB, trylinka, rozpadający się chodnik z kostki lub płyt chodnikowych itp.)
L_113	M. Toruń	Toruń	Koniec ogródków działkowych ROD Wiselka, początek lasu	Toruń, Solanki, ul. Włocławska i Solankowa	2,2 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
L_117	toruński	Wielka Nieszawka	Otloczyn, okolice drogi wojewódzkiej nr 258	Otloczyn, granica gminy Wielka Nieszawka i Aleksandrów Kujawski	1,86 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości

Nr odcinka	Powiat	Gmina	Początek odcinka	Koniec odcinka	Długość odcinka	Rodzaj nawierzchni odcinka
L_137	aleksandrowski	Waganiec	Przypust, rozwidlenie dróg gruntowych	Wólne	2,24 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
L_149	M. Włocławek	Włocławek	Skrraj bulwarów przy ZS Chemicznych	Róg parkingu przy bulwarze i ul. Ogniowej	0,10 km	Bruk kamienny (kostka, kocie łby itp.).
L_172	włocławski	Włocławek (gmina)	Zabudowania w lesie na wschód od leśniczówki Ruda	Dąb Mały, okolice wyjazdu z lasów	2,77 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
P_014	włocławski	Fabianki	Zarzewo, okolice zatoczki (początek zjazdu)	Zarzewo, most pontonowy i granica z miastem Włocławek	0,85 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
P_016	M. Włocławek	Włocławek	Zarzewo, droga do mariny ANWIL	Zarzewo, pętla autobusowa	0,25 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa, utrudniające jazdę (np. polbruk fazowany, płyty IOMB, trylinka, rozpadający się chodnik z kostki lub płyt chodnikowych itp.)
P_020	M. Włocławek	Włocławek	granica gminy Fabianki i miasta Włocławek (ul. Lipnowska)	Włocławek, koniec ulicy Widok (pomnik Obrońców Wisły 1920)	0,78 km	Asfalt złej jakości (popękany, dziurawy itp.).
P_022	M. Włocławek	Włocławek	Włocławek, skrzyżowanie ul. Widok i ul. Chelmickiej	Włocławek, skrzyżowanie ul. Chelmickiej i ul. Lipnowskiej	0,28 km	Bruk kamienny (kostka, kocie łby itp.).
P_028	włocławski	Fabianki	Teren leśny na północ od miejscowości Łęg Witoszyn	Granica gminy Fabianki i gminy Bobrowniki	0,89 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
P_029	lipnowski	Bobrowniki	Granica gminy Fabianki i gminy Bobrowniki	Miejscowość Stary Bógpomóż	2,55 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
P_036	toruński	Czernikowo	Skrzyżowanie drogi asfaltowej i drogi gruntowej prowadzącej do zerwanego mostu na rzece Mień	Skrzyżowanie dróg przeciwpożarowych, w tym drogi do mostu na rzece Mień	1,74 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
P_037	toruński	Czernikowo	Skrzyżowanie dróg przeciwpożarowych, w tym drogi do mostu na rzece Mień	Skrzyżowanie dróg pożarowych (Zabłocie)	2,1 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
P_039	toruński	Czernikowo	Skrzyżowanie dróg pożarowych (Włęcz)	Granica gminy Obrowo i gminy Czernikowo	2,54 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
P_040	toruński	Obrowo	Granica gminy Obrowo i gminy Czernikowo	Łęk - Osiek	0,75 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
P_081	M. Toruń	Toruń	Toruń, las w pobliżu basenów	Toruń, ul. Szosa Bydgoska (na wysokości Toruń Plaża)	0,12 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości



Nr odcinka	Powiat	Gmina	Początek odcinka	Koniec odcinka	Długość odcinka	Rodzaj nawierzchni odcinka
P_096	bydgoski	Dąbrowa Chełmińska	Stanisławka, granica gminy Zławieś Wielka i gminy Dąbrowa Chełmińska na zachód od Skłudzewa	Waldowo Królewskie, skrzyżowanie ul. Leśnej i ul. Zacisze	2,98 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
P_102	bydgoski	Dąbrowa Chełmińska	Pień, las na północ od miejscowości	Rafa, początek miejscowości	0,18 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
P_114	chełmiński	Miasto Chełmno	Chełmno, skrzyżowanie ul. Ogrodowej i ul. Okrężnej	Chełmno, skrzyżowanie ul. Łąkowej i ul. Kilińskiego	0,36 km	Bruk kamienny (kostka, kocie łby itp.).
P_131	Miasto Grudziądz	Miasto Grudziądz	Grudziądz, ul. Zachodnia	Grudziądz, ul. Śniadeckich	0,51 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości

### 5.3. Odcinki o utrudnionej przejeźdności (wymagające poprawy nawierzchni)

Łącznie 98,4 km WTR to fragmenty dróg o nawierzchni poniżej przeciętnej, które są trudne do pokonania na rowerze, znacznie zmniejszając atrakcyjność trasy. W tę liczbę wliczają się wcześniej podane odcinki nieprzejezdne (tj. posiadające szczególnie złą nawierzchnię różnych rodzajów).

Są to następujące typy nawierzchni:

- asfalt złej jakości, bardzo stary lub mocno zniszczony
- płyty betonowe, polbruk, trylinka, IOMB, płyty chodnikowe, po których przejazd jest utrudniony
- kostka kamienna / bruk
- drogi gruntowe złej jakości

Na WTR w województwie zidentyfikowano 109 takich odcinków o łącznej długości 98,4 km, z czego 62 odcinki o długości łącznej 55,2 km na lewym brzegu oraz 47 odcinków o łącznej długości 43,2 km na prawym brzegu Wisły.

Docelowo te odcinki powinny zostać poddane modernizacji lub przeniesieniu, aby WTR stała się atrakcyjnym produktem turystycznym (ew. z wyłączeniem odcinków z kostki kamiennej / bruku w terenie zabytkowym).

Tabela 4. Odcinki WTR o utrudnionej przejeźdności (opracowanie własne)

Nr odcinka	Powiat	Gmina	Początek odcinka	Koniec odcinka	Długość odcinka	Rodzaj nawierzchni odcinka
L_003	świecki	Nowe	Kozielec	Bochlin	0,5 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
L_005	świecki	Nowe	Bochlin	Bochlin (DK 91)	0,87 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
L_009	świecki	Nowe	Tryl (początek cpr przy szkole)	Tryl (koniec cpr)	1,68 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
L_016	świecki	Świecie	DK 91 (wiadukt w budowie)	Koniec odcinka budowanego wiaduktu	0,39 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
L_018	świecki	Świecie	Skrzyżowanie z drogą gruntową do Świecia	Skrzyżowanie z drogą gruntową do Świecia	0,22 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości

Nr odcinka	Powiat	Gmina	Początek odcinka	Koniec odcinka	Długość odcinka	Rodzaj nawierzchni odcinka
L_020	świecki	Świecie	Czapelki (początek miejscowości)	Czaple (skrzyżowanie)	2,17 km	Asfalt złej jakości (popękany, dziurawy itp.).
L_023	świecki	Świecie	Świecie (skrzyżowanie ul. Wojska Polskiego i ul. Józefa Bednarza)	Świecie (skrzyżowanie ul. Wojska Polskiego i ul. Świętopełka)	0,32 km	Bruk kamienny (kostka, kocie łby itp.).
L_041	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	Zakręt ul. Rybaki (wjazd na wał)	Skrzyżowanie ul. Rybaki i ul. Wybranowskiego	0,07 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
L_043	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	Skrzyżowanie ul. Rybaki i ul. Kapeluszników	Fordon, Stary Rynek	0,59 km	Bruk kamienny (kostka, kocie łby itp.).
L_045	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	Rondo dr Stefana Buxakowskiego (ul. Bydgoska)	Rondo dr Stefana Buxakowskiego (ul. Nad Wisłą)	0,15 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
L_047	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	ul. Nad Wisłą (pod mostem na DK80)	Park Milenijny (alejka parkowa w pobliżu plaży)	0,27 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
L_049	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	Park Milenijny (koniec chodnika/początek ścieżki przy ul. Fordońskiej)	ul. Fordońska (na wysokości stacji Orlen)	0,39 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
L_050	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	ul. Fordońska (na wysokości stacji Orlen)	ul. Fordońska (na wysokości ul. Magazynowej)	0,13 km	Asfalt złej jakości (popękany, dziurawy itp.).
L_051	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	ul. Fordońska (na wysokości ul. Magazynowej)	ul. Fordońska (na wysokości ul. Magazynowej)	0,05 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
L_052	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	ul. Fordońska (na wysokości ul. Magazynowej)	ul. Fordońska (skraj lasu, skrzyżowanie z drogą do elewatora)	0,36 km	Asfalt złej jakości (popękany, dziurawy itp.).
L_053	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	ul. Fordońska (skraj lasu, skrzyżowanie z drogą do elewatora)	ul. Fordońska (skraj lasu, skrzyżowanie z ul. Inflancką)	1,28 km	Asfalt złej jakości (popękany, dziurawy itp.).
L_054	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	ul. Fordońska (skraj lasu, skrzyżowanie z ul. Inflancką)	ul. Fordońska, okolice salonu BRW	0,32 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
L_056	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	ul. Fordońska, okolice salonu BRW	ul. Fordońska, początek węzła przy Ikei	0,17 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
L_058	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	ul. Fordońska, węzeł przy Ikei	ul. Fordońska, węzeł przy Ikei	0,06 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
L_059	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	ul. Fordońska, węzeł przy Ikei	ul. Rejewskiego, działki za "Auchan"	0,90 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
L_061	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	ul. Rejewskiego, działki za "Auchan"	Skrzyżowanie ul. Rejewskiego i ul. Akademickiej	0,09 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
L_063	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	Skrzyżowanie ul. Rejewskiego i ul. Akademickiej	Skrzyżowanie ul. Akademickiej i Jasinieckiej	0,35 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
L_065	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	Skrzyżowanie ul. Akademickiej i Jasinieckiej	Skrzyżowanie ul. Lewińskiego i Inwalidów	1,77 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa

Nr odcinka	Powiat	Gmina	Początek odcinka	Koniec odcinka	Długość odcinka	Rodzaj nawierzchni odcinka
L_068	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	Przejazd kolejowy (stacja Bydgoszcz-Wschód), ul. Inwalidów/Pod Wiaduktem	Skrzyżowanie ul. Pod Wiaduktem, Spornej i Fordońskiej	0,24 km	Asfalt złej jakości (popękany, dziurawy itp.).
L_074	bydgoski	Solec Kujawski	Solec Kujawski, koniec zabudowy / początek łąk nadwiślańskich	Solec Kujawski, okolice przeprawy promowej przez Wisłę	0,13 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
L_075	bydgoski	Solec Kujawski	Solec Kujawski, okolice przeprawy promowej przez Wisłę	Solec Kujawski, ulica do Wisły	0,64 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
L_076	bydgoski	Solec Kujawski	Solec Kujawski, ulica do Wisły	Solec Kujawski, połowa długości ulicy Do Wisły	0,09 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
L_077	bydgoski	Solec Kujawski	Solec Kujawski, połowa długości ulicy Do Wisły	Solec Kujawski, skrzyżowanie ul. Do Wisły i ul. Kościuszki (DW 249)	0,15 km	Brak kamienny (kostka, kocie łby itp.).
L_085	bydgoski	Solec Kujawski	Osieczek, skrzyżowanie dróg leśnych	Tereny leśne na wschód od osady Osieczek	2,08 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
L_086	bydgoski	Solec Kujawski	Tereny leśne na wschód od osady Osieczek	Granica gminy Solec Kujawski i gminy Wielka Nieszawka (leśniczówka)	1,22 km	Asfalt złej jakości (popękany, dziurawy itp.).
L_087	toruński	Wielka Nieszawka	Granica gminy Solec Kujawski i gminy Wielka Nieszawka (leśniczówka)	Cierpice, skrzyżowanie dróg leśnych ok. 200 metrów przed skrzyżowaniem z DK 10	4,92 km	Asfalt złej jakości (popękany, dziurawy itp.).
L_088	toruński	Wielka Nieszawka	Cierpice, skrzyżowanie dróg leśnych ok. 200 metrów przed skrzyżowaniem z DK 10	Cierpice, skrzyżowanie drogi leśnej z DK 10	0,85 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
L_091	toruński	Wielka Nieszawka	Dybowo, parking i miejsce odpoczynku w pobliżu Kanału Nieszawskiego	Dybowo, okolice początku wału wiślanego	0,22 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
L_092	toruński	Wielka Nieszawka	Dybowo, okolice początku wału wiślanego	Wielka Nieszawka, ul. Wiślana	0,86 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
L_096	M. Toruń	Toruń	Toruń-Piaski, skrzyżowanie ul. Nieszawskiej (DW 273) i ul. Zagrodowej	Toruń-Piaski, ulica Przy Grobli obok fortu X Twierdzy Toruń (droga przy wale wiślanym)	0,83 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
L_098	M. Toruń	Toruń	Toruń-Piaski, ulica Przy Grobli obok fortu X Twierdzy Toruń (droga przy wale wiślanym)	Toruń-Piaski, ulica Przy Grobli obok fortu X Twierdzy Toruń (droga przy wale wiślanym)	0,17 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
L_101	M. Toruń	Toruń	Toruń-Piaski, skrzyżowanie ul. Przy Grobli z ul. Wiślaną	Toruń, Most Piłsudskiego	1,16 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
L_102	M. Toruń	Toruń	Toruń, Most Piłsudskiego	Toruń, Most Piłsudskiego	0,11 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
L_103	M. Toruń	Toruń	Toruń-Piaski, Most Piłsudskiego	ul. Dybowska, kemping	0,22 km	Asfalt złej jakości (popękany, dziurawy itp.).

Nr odcinka	Powiat	Gmina	Początek odcinka	Koniec odcinka	Długość odcinka	Rodzaj nawierzchni odcinka
L_105	M. Toruń	Toruń	Skrzyżowanie ul. Dybowskiej i ul. Majdany	ul. Dybowska (początek DW 585)	0,21 km	Zlej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
L_109	M. Toruń	Toruń	Wiadukt DK 91 (przejazd)	Wiadukt DK 91 (przejazd)	0,11 km	Zlej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
L_113	M. Toruń	Toruń	Koniec ogródków działkowych ROD Wisetka, początek lasu	Toruń, Solanki, ul. Włocławska i Solankowa	2,2 km	Gruntowa nawierzchnia zlej jakości
L_117	toruński	Wielka Nieszawka	Otłoczyn, okolice drogi wojewódzkiej nr 258	Otłoczyn, granica gminy Wielka Nieszawka i Aleksandrów Kujawski	1,86 km	Gruntowa nawierzchnia zlej jakości
L_120	aleksandrowski	Aleksandrów Kujawski	Woluszewo, wał przeciwpowodziowy	Słońsk Dolny, odbicie drogi od wału i początek asfaltu	2,6 km	Zlej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
L_125	aleksandrowski	Ciechocinek	Skrzyżowanie ul. Lipnowskiej i Nieszawskiej	Podole, ul. Nieszawska, granica gminy Ciechocinek i gminy Raciążek	1,00 km	Zlej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
L_126	aleksandrowski	Raciążek	Podole, ul. Nieszawska, granica gminy Ciechocinek i gminy Raciążek	Wał przeciwpowodziowy	1,28 km	Zlej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
L_127	aleksandrowski	Raciążek	Wał przeciwpowodziowy	Granica gminy Raciążek i gminy Nieszawa	2,77 km	Zlej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
L_128	aleksandrowski	Nieszawa	Granica gminy Raciążek i gminy Nieszawa	Nieszawa, skrzyżowanie ul. Dymiec i ul. Starościńskiej	1,84 km	Zlej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
L_137	aleksandrowski	Waganiec	Przypust, rozwidlenie dróg gruntowych	Wólne	2,24 km	Gruntowa nawierzchnia zlej jakości
L_138	aleksandrowski	Waganiec	Wólne	Włoszyca, granica gminy Waganiec i gminy Lubanie	2,43 km	Asfalt zlej jakości (popękany, dziurawy itp.).
L_142	M. Włocławek	Włocławek	Skrzyżowanie ul. Wiklinowej i ul. Zalesie	Skrzyżowanie ul. Wiklinowej i ul. Kawka (Prefabet)	0,55 km	Zlej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
L_144	M. Włocławek	Włocławek	Węzeł DK 91 (ul. Toruńska) - koniec chodnika po południowej stronie wjazdu w kierunku Włocławka	ul. Toruńska, okolice salonu Skody	0,13 km	Zlej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
L_146	M. Włocławek	Włocławek	skrzyżowanie ul. Toruńskiej i ul. Wyszyńskiego	skrzyżowanie ul. Wyszyńskiego i ul. Gdańskiej (przy katedrze)	0,81 km	Zlej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
L_149	M. Włocławek	Włocławek	skraj bulwarów przy Zespole Szkół Chemicznych	Róg parkingu przy bulwarze i ul. Ogniowej	0,10 km	Bruk kamienny (kostka, kocie łby itp.).
L_152	M. Włocławek	Włocławek	Skrzyżowanie ul. Okrężnej i ul. Stodólnej	Skrzyżowanie ul. Okrężnej i ul. Reymonta	0,6 km	Zlej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa

Nr odcinka	Powiat	Gmina	Początek odcinka	Koniec odcinka	Długość odcinka	Rodzaj nawierzchni odcinka
L_155	M. Włocławek	Włocławek	Skrzyżowanie ul. Leśnej i ul. Ptasiej	Skrzyżowanie ul. Leśnej i ul. Barskiej	0,17 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
L_157	M. Włocławek	Włocławek	ul. Leśna, początek lasu	ul. Leśna	0,13 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
L_159	M. Włocławek	Włocławek	ul. Leśna	ul. Leśna	0,11 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
L_162	M. Włocławek	Włocławek	ul. Leśna, okolice przejazdu przez tory kolejowe	Skrzyżowanie z drogą do leśniczówki Dąbrówka	0,14 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
L_167	włocławski	Włocławek (gmina)	granica miasta Włocławek i gminy Włocławek	leśniczówka Rybnica	0,5 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
L_171	włocławski	Włocławek (gmina)	skraj lasu za ostatnimi zabudowaniami	Zabudowania w lesie na wschód od leśniczówki Ruda	3,63 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
L_172	włocławski	Włocławek (gmina)	Zabudowania w lesie na wschód od leśniczówki Ruda	Dąb Mały, okolice wyjazdu z lasów	2,77 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
P_002	lipnowski	Dobrzyń n. Wisłą	Kamienica, droga lokalna	Lenie Wielkie, skrzyżowanie drogi lokalnej z DW 562	1,14 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
P_005	lipnowski	Dobrzyń n. Wisłą	Dobrzyń nad Wisłą, park miejski	Dobrzyń nad Wisłą, skrzyżowanie drogi prowadzącej do parku miejskiego z DW 562	0,16 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
P_008	lipnowski	Dobrzyń n. Wisłą	Zbyszewo, skrzyżowanie z drogą gruntową na Mokre	Okolice mostu nad strumieniem Świnka	0,72 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
P_014	włocławski	Fabianki	Zarzewo, okolice zatoczki (początek zjazdu)	Zarzewo, most pontonowy i granica z miastem Włocławek	0,85 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
P_015	M. Włocławek	Włocławek	Zarzewo, most pontonowy i granica z miastem Włocławek	Zarzewo, droga do mariny ANWIL	0,31 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
P_016	M. Włocławek	Włocławek	Zarzewo, droga do mariny ANWIL	Zarzewo, pętla autobusowa	0,25 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
P_019	włocławski	Fabianki	skrzyżowanie z drogą krajową nr 67	granica gminy Fabianki i miasta Włocławek (ul. Lipnowska)	2,85 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
P_020	M. Włocławek	Włocławek	granica gminy Fabianki i miasta Włocławek (ul. Lipnowska)	Włocławek, koniec ulicy Widok (pomnik Obrońców Wisły 1920)	0,78 km	Asfalt złej jakości (popękany, dziurawy itp.).

Nr odcinka	Powiat	Gmina	Początek odcinka	Koniec odcinka	Długość odcinka	Rodzaj nawierzchni odcinka
P_022	M. Włocławek	Włocławek	Włocławek, skrzyżowanie ul. Widok i ul. Chełmickiej	Włocławek, skrzyżowanie ul. Chełmickiej i ul. Lipnowskiej	0,28 km	Bruk kamienny (kostka, kocie łby itp.).
P_023	M. Włocławek	Włocławek	Włocławek, skrzyżowanie ul. Chełmickiej i ul. Lipnowskiej	Włocławek, skrzyżowanie ul. Lipnowskiej przy wjeździe na most Piłsudskiego	0,09 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
P_028	włocławski	Fabianki	teren leśny na północ od miejscowości Łęg Witoszyn	granica gminy Fabianki i gminy Bobrowniki	0,89 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
P_029	lipnowski	Bobrowniki	granica gminy Fabianki i gminy Bobrowniki	miejsceowość Stary Bógpomóż	2,55 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
P_036	toruński	Czernikowo	Skrzyżowanie drogi asfaltowej i drogi gruntowej prowadzącej do zerwanego mostu na rzece Mień,	Skrzyżowanie dróg przeciwpożarowych, w tym drogi do mostu na rzece Mień	1,74 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
P_037	toruński	Czernikowo	Skrzyżowanie dróg przeciwpożarowych, w tym drogi do mostu na rzece Mień	Skrzyżowanie dróg pożarowych (Zabłocie)	2,1 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
P_038	toruński	Czernikowo	Skrzyżowanie dróg pożarowych (Zabłocie)	Skrzyżowanie dróg pożarowych (Włęcz)	3,59 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
P_039	toruński	Czernikowo	Skrzyżowanie dróg pożarowych (Włęcz)	Granica gminy Obrowo i gminy Czernikowo	2,54 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
P_040	toruński	Obrowo	Granica gminy Obrowo i gminy Czernikowo	Łęg - Osiek	0,75 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
P_041	toruński	Obrowo	Łęg - Osiek	Łęg - Osiek	1,05 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
P_042	toruński	Obrowo	Łęg - Osiek	Osiek, początek zabudowy	2,07 km	Asfalt złej jakości (popękany, dziurawy itp.).
P_059	M. Toruń	Toruń	Toruń, skrzyżowanie ul. Szczęśliwej i ul. Zakosy	Toruń, skrzyżowanie ul. Szczęśliwej i ul. Królewny Śnieżki	0,41 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
P_063	M. Toruń	Toruń	Toruń, wiadukt ulicy Ligi Polskiej nad ul. Szczęśliwą	Toruń, skrzyżowanie ul. Ligi Polskiej i ul. Konstytucji 3 Maja	0,81 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
P_065	M. Toruń	Toruń	Toruń, skrzyżowanie ul. Winnica i ul. Szosa Lubicka	Toruń, ul. Winnica pod mostem Trasy Wschodniej	0,13 km	Dobrej lub średniej jakości asfalt (nawierzchnia bitumiczna, mineralna itp.)
P_068	M. Toruń	Toruń	Toruń, ul. Winnica (kompleks nowych budynków mieszkalnych)	Toruń, ul. Winnica (kompleks nowych budynków mieszkalnych)	0,17 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
P_069	M. Toruń	Toruń	Toruń, ul. Winnica (kompleks nowych budynków mieszkalnych)	Toruń, ul. Winnica (kompleks nowych budynków mieszkalnych)	0,32 km	Bruk kamienny (kostka, kocie łby itp.).
P_071	M. Toruń	Toruń	Toruń, skrzyżowanie ul. Winnica i ul. Lubickiej	Toruń, most kolejowy obok stacji Toruń Miasto	0,58 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa

Nr odcinka	Powiat	Gmina	Początek odcinka	Koniec odcinka	Długość odcinka	Rodzaj nawierzchni odcinka
P_074	M. Toruń	Toruń	Toruń, skrzyżowanie Bulwarów Filadelfijskich z ul. Popieluszki	Toruń, ul. Popieluszki przy końcu Portu Zimowego	0,77 km	Asfalt złej jakości (popękany, dziurawy itp.).
P_076	M. Toruń	Toruń	Toruń, ul. Popieluszki, początek Parku Miejskiego	Toruń, Park Miejski	0,15 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
P_079	M. Toruń	Toruń	Toruń, skrzyżowanie ul. Przybyszewskiego i Przy Cegielni	Toruń, droga przy basenach miejskich (otwartych)	0,46 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
P_081	M. Toruń	Toruń	Toruń, las w pobliżu basenów	Toruń, ul. Szosa Bydgoska (na wysokości Toruń Plaza)	0,12 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
P_083	M. Toruń	Toruń	Toruń, ul. Szosa Bydgoska	Toruń, skrzyżowanie ul. Szosa Bydgoska i ul. Droga Starotoruńska	0,52 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
P_084	M. Toruń	Toruń	Toruń, skrzyżowanie ul. Szosa Bydgoska i ul. Droga Starotoruńska	Toruń, przejazd kolejowy przez DK 80	0,24 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
P_086	M. Toruń	Toruń	Toruń, skrzyżowanie DK 80 i ul. Port Drzewny	Toruń, okolice skrzyżowania u. Port Drzewny i ul. Parkowej	1,49 km	Asfalt złej jakości (popękany, dziurawy itp.).
P_090	toruński	Zławieś Wielka	Górsk, skrzyżowanie ul. Czeremchowej i DK 80	Górsk, skrzyżowanie DK 80 i ul. Bierzysłowskiej	0,22 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
P_092	toruński	Zławieś Wielka	Zarośla Cienkie, lasy w okolicach potoku na zachód od miejscowości	Zarośla Cienkie, lasy w okolicach potoku na	0,95 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
P_096	bydgoski	Dąbrowa Chełmińska	Stanisławka, granica gminy Zławieś Wielka i gminy Dąbrowa Chełmińska	Waldowo Królewskie, skrzyżowanie ul. Leśnej i ul. Zacisze	2,98 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
P_098	bydgoski	Dąbrowa Chełmińska	Ostromecko, ulica Kolejowa (za przejazdem kolejowym)	Ostromecko, ul. Bydgoska (DW 551)	0,34 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
P_101	bydgoski	Dąbrowa Chełmińska	Mozgowina, początek miejscowości	Pień, las na północ od miejscowości	1,98 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
P_102	bydgoski	Dąbrowa Chełmińska	Pień, las na północ od miejscowości	Rafa, początek miejscowości	0,18 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
P_114	chełmiński	Miasto Chełmno	Chełmno, skrzyżowanie ul. Ogrodowej i ul. Okrężnej	Chełmno, skrzyżowanie ul. Łąkowej i ul. Kilińskiego	0,36 km	Bruk kamienny (kostka, kocie łby itp.).
P_119	chełmiński	Chełmno (gm. wiejska)	Nowe Dobra	Nowe Dobra	0,91 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
P_124	grudziądzki	Grudziądz (gm. wiejska)	Rozgarty, wał wiślany na wschód od mostu autostrady A1	wał wiślany, granica gminy i miasta Grudziądz (jezioro Rządź)	1,07 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
P_125	Miasto Grudziądz	Miasto Grudziądz	Grudziądz, wał wiślany, granica gminy i miasta Grudziądz (jezioro Rządź)	Grudziądz, ul. Droga Mazowiecka (na wysokości pompowni), początek nawierzchni asfaltowej, koniec płyt	0,55 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa

Nr odcinka	Powiat	Gmina	Początek odcinka	Koniec odcinka	Długość odcinka	Rodzaj nawierzchni odcinka
P_127	Miasto Grudziądz	Miasto Grudziądz	Grudziądz, ul. Droga Mazowiecka (skrzyżowanie z drogą gruntową)	Grudziądz, skrzyżowanie ul. Runa Leśnego oraz ul. Borówkowej	0,47 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
P_131	Miasto Grudziądz	Miasto Grudziądz	Grudziądz, ul. Zachodnia	Grudziądz, ul. Śniadeckich	0,51 km	Gruntowa nawierzchnia złej jakości
P_140	Miasto Grudziądz	Miasto Grudziądz	Grudziądz, Aleja Królowej Jadwigi	Grudziądz, Aleja Królowej Jadwigi	0,14 km	Bruk kamienny (kostka, kocie łby itp.).
P_146	grudziądzki	Grudziądz (gm. wiejska)	Parski	Parski	0,15 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa
P_148	grudziądzki	Grudziądz (gm. wiejska)	wal wiślany pomiędzy miejscowościami Parski i Zakurzewo	Zakurzewo, most na rzece Osa	1,48 km	Złej jakości, stare, nierówne lub zniszczone płyty lub kostka betonowa

#### 5.4. Odcinki o dużym natężeniu ruchu pojazdów (niebezpieczne)

Większość WTR prowadzi drogami publicznymi o małym i średnim natężeniu ruchu pojazdów, drogami o ograniczonym ruchu pojazdów oraz wydzielonymi drogami rowerowymi. Sprawia to, że trasa jest względnie bezpieczna. Widoczna jest rosnąca liczba wydzielonych dróg rowerowych, która powstała w ostatnich latach.

Jednak na trasie znajdują się również krótkie odcinki, obniżające bezpieczeństwo całej trasy. Te fragmenty trasy wymagają pilnej interwencji - budowy wydzielonych dróg rowerowych lub przeniesienia trasy na spokojniejsze drogi.

Zidentyfikowano 4 odcinki o łącznej długości 2,44 km, gdzie trasa prowadzi w ruchu ogólnym po drogach, na których natężenie ruchu lub prędkość ruchu pojazdów stwarza realne zagrożenie dla rowerzystów oraz znacząco obniża komfort jazdy rowerem. Są to odcinki dróg krajowych, gdzie występuje spory ruch oraz brak jest wydzielonych dróg rowerowych. Na odcinkach tych bezwzględnie należy wybudować wydzielone drogi rowerowe lub przenieść trasę na spokojniejsze drogi publiczne w okolicy. Zaznaczyć należy fakt, że odcinki te stanowią znikomy fragment całej trasy i są to fragmenty krótkie.

Tabela 5. Odcinki WTR o dużym natężeniu ruchu pojazdów (opracowanie własne)

Nr	Powiat	Gmina	Początek odcinka	Koniec odcinka	Długość odcinka
L_006	świecki	Nowe	Bochlin (DK 91)	Nowe (skrzyżowanie DK 91 i ul. Gdańskiej)	1,59 km
L_081	bydgoski	Solec Kujawski	Przyłubie, skrzyżowanie DW 394 i DK 10	Przyłubie, skrzyżowanie DK 10 i lokalnej drogi do stacji kolejowej	0,23 km
L_089	toruński	Wielka Nieszawka	Cierpice, skrzyżowanie drogi leśnej z DK 10	Cierpice, skrzyżowanie ul. Dybowskiej i DK10	0,14 km
P_085	M. Toruń	Toruń	Toruń, przejazd kolejowy przez DK 80 na wysokości zakładów Hacop	Toruń, skrzyżowanie DK 80 i ul. Port Drzewny	0,48 km



## 5.5. Odcinki o średnim natężeniu ruchu pojazdów (stwarzające dyskomfort dla rowerzystów)

Obok opisanych w poprzednim punkcie fragmentów dróg, gdzie natężenie ruchu i prędkość pojazdów bezdyskusyjnie dyskwalifikuje poprowadzenie trasy, zidentyfikowano również wiele odcinków, na których ruch pojazdów stwarza dyskomfort dla rowerzysty.

To uczucie dyskomfortu oraz potencjalne zagrożenie nie wynikają wprost z natężenia ruchu pojazdów. Jest to oczywiście czynnik kluczowy, ale obok niego istotne dla rowerzysty są także takie aspekty, jak realna prędkość ruchu pojazdów, udział pojazdów ciężarowych w ogólnym natężeniu ruchu oraz szerokość pobocza / skrajni drogi, pozwalająca na ustąpienie miejsca dla np. ciężarówki. Z tych powodów odczucie "zagrożenia" ruchem pojazdów jest silnie subiektywne, a także zależne od pory dnia, pogody itp. czynników. Tym niemniej, audytorzy jadąc rowerami wzdłuż trasy, w oparciu o swoje doświadczenie oraz obserwacje byli w stanie wytypować odcinki, na których wyraźnie odczuwany jest dyskomfort, powodowany przez ruch samochodowy.

W sumie zidentyfikowano 34 takich odcinków, o łącznej długości 67,39 km. Z tego na lewym brzegu są to 24 odcinki o długości 51,72 km, a na prawym brzegu - 11 odcinków o łącznej długości 15,67 km.

Na wskazanych odcinkach rekomenduje się wybudowanie dróg rowerowych lub przeniesienie trasy na spokojniejsze fragmenty dróg.

Tabela 6. Odcinki WTR, stwarzające dyskomfort dla rowerzystów z uwagi na ruch pojazdów (opracowanie własne)

Numer odcinka	Powiat	Gmina	Początek odcinka	Koniec odcinka	Długość odcinka
L_012	świecki	Dragacz	Lubień Wielki (skrzyżowanie z DW 402)	Dragacz (zakręt DW 207 przed skrzyżowaniem z DK 16)	3,06 km
L_021	świecki	Świecie	Czaple (skrzyżowanie)	Świecie (skrzyżowanie ul. Jesionowej z ul. Wojska Polskiego)	5,40 km
L_022	świecki	Świecie	Świecie (skrzyżowanie ul. Jesionowej z ul. Wojska Polskiego)	Świecie (skrzyżowanie ul. Wojska Polskiego i ul. Józefa Bednarza)	0,32 km
L_024	świecki	Świecie	Świecie (skrzyżowanie ul. Wojska Polskiego i ul. Świętopełka)	Świecie (most na Wdzie im. Jana Kamińskiego)	0,32 km
L_025	świecki	Świecie	Świecie (most na Wdzie im. Jana Kamińskiego)	Głogówko Królewskie (DK91)	0,87 km
L_031	bydgoski	Dobrcz	Trzęsacz (skrzyżowanie z DW 236)	Włóki (skrzyżowanie z DW 236)	3,95 km
L_034	bydgoski	Dobrcz	Strzelce Górne (koniec drogi rowerowej)	Strzelce Dolne (skrzyżowanie dróg wojewódzkich)	1,15 km
L_035	bydgoski	Dobrcz	Strzelce Dolne (skrzyżowanie DW 256)	Strzelce Dolne (granica gminy Dobrcz i Osielsko)	1,54 km
L_036	bydgoski	Osielsko	Strzelce Dolne (granica gminy Dobrcz i Osielsko)	Strzelce Dolne (granica gminy Osielsko i Bydgoszcz)	1,14 km
L_037	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	Strzelce Dolne (granica gminy Osielsko i Bydgoszcz)	Skrzyżowanie lokalnej drogi gruntowej (ogródki działkowe) i DW 236	0,25 km
L_067	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	Skrzyżowanie ul. Lewińskiego i Inwalidów (przejazd kolejowy)	Przejazd kolejowy (stacja Bydgoszcz-Wschód), ul. Inwalidów/Pod Wiaduktem	0,58 km
L_070	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	Skrzyżowanie ul. Sponej i ul. Toruńskiej	Otorowo, granica Bydgoszczy i gminy Solec Kujawski	5,73 km
L_072	bydgoski	Solec Kujawski	Otorowo, skrzyżowanie z DW 397	Solec Kujawski, skrzyżowanie DW 394 (ul. Bydgoska) i DW 249 (ul. Żeglarska)	2,42 km

Numer odcinka	Powiat	Gmina	Początek odcinka	Koniec odcinka	Długość odcinka
L_078	bydgoski	Solec Kujawski	Solec Kujawski, skrzyżowanie ul. Do Wisły i ul. Kościuszki (DW 249)	Solec Kujawski, skrzyżowanie ul. Toruńskiej, Kościuszki i Bydgoskiej (DW 249 i 394) (odcinek jednokierunkowy)	0,34 km
L_079	bydgoski	Solec Kujawski	Solec Kujawski, skrzyżowanie ul. Do Wisły i ul. Kościuszki (DW 249)	Solec Kujawski, skrzyżowanie ul. Toruńskiej, Kościuszki i Bydgoskiej (DW 249 i 394) (odcinek jednokierunkowy)	0,00 km *
L_080	bydgoski	Solec Kujawski	Solec Kujawski, skrzyżowanie ul. Toruńskiej, Kościuszki i Bydgoskiej	Przyłubie, skrzyżowanie DW 394 i DK 10	7,34 km
L_094	toruński	Wielka Nieszawka	Wielka Nieszawka, skrzyżowanie ul. Wiślanej i ul. Toruńskiej (DW 273)	Mała Nieszawka, granica gminy Wielka Nieszawka i gminy Toruń, początek drogi rowerowej	5,90 km
L_119	aleksandrowski	Aleksandrów Kujawski	Ołtoczyn, skrzyżowanie z ul. Ciecocińską	Wołuszewo, wał przeciwpowodziowy	1,00 km
L_140	włocławski	Lubanie	Skrzyżowanie z drogą na miejscowości Probostwo Dolne	Gąbinek, granica gminy Lubanie i miasta Włocławek	3,34 km
L_141	M. Włocławek	Włocławek	Gąbinek, granica gminy Lubanie i miasta Włocławek	Skrzyżowanie ul. Wiklinowej i ul. Zalesie	0,14 km
L_143	M. Włocławek	Włocławek	Skrzyżowanie ul. Wiklinowej i ul. Kawka (Prefabet)	Węzeł DK 91 (ul. Toruńska) - koniec chodnika po południowej stronie wjazdu w kierunku Włocławka	4,61 km
L_147	M. Włocławek	Włocławek	skrzyżowanie ul. Wyszyńskiego i ul. Gdańskiej (przy katedrze)	ul. Gdańska, bulwar wiślany pod mostem	0,20 km
L_150	M. Włocławek	Włocławek	Róg parkingu przy bulwarze i ul. Ogniovej	Skrzyżowanie ul. Łęgskiej i ul. Okrężnej	0,64 km
P_001	lipnowski	Dobrzyń n. Wisłą	granica województwa, DW 562	Kamienica, droga lokalna	0,71 km
P_003	lipnowski	Dobrzyń n. Wisłą	Lenie Wielkie, skrzyżowanie drogi lokalnej z DW 562	Lenie Wielkie, skrzyżowanie drogi lokalnej z DW 562	0,13 km
P_006	lipnowski	Dobrzyń n. Wisłą	Dobrzyń nad Wisłą, skrzyżowanie drogi prowadzącej do parku miejskiego z DW 562	Dobrzyń nad Wisłą, skrzyżowanie DW 562 (ul. Lipnowska) i ul. Szkolnej	1,01 km
P_044	toruński	Obrowo	Osiek, skrzyżowanie ul. Toruńskiej (DW 258) i ul. Wiślanej	Osiek, skrzyżowanie ul. Toruńskiej i ul. Jeziornej (początek drogi rowerowej)	0,93 km
P_073	M. Toruń	Toruń	Toruń, początek Bulwarów Filadelfijskich	Toruń, skrzyżowanie Bulwarów Filadelfijskich z ul. Popieluszki	1,57 km
P_099	bydgoski	Dąbrowa Chełmińska	Ostromecko, ul. Bydgoska (DW 551)	Ostromecko, ul. Bydgoska (DW 551), skrzyżowanie z ul. Wiślaną	0,13 km
P_104	bydgoski	Dąbrowa Chełmińska	Czarze, okolice cementarza	Czarze, skrzyżowanie ul. Chełmińskiej i ul. Nowej	1,25 km
P_116	chełmiński	Miasto Chełmno	Chełmno, skrzyżowanie ul. Kilińskiego i Kamionka/Podgórną	Chełmno, ul. Nad Groblą, okolice skrzyżowania z DK 91	1,19 km
P_121	chełmiński	Chełmno (gm. wiejska)	Podwiesiek	Brankówka, granica gminy Chełmno i gminy Grudziądz	2,33 km
P_122	grudziądzki	Grudziądz (gm. wiejska)	Brankówka, granica gminy Chełmno i gminy Grudziądz	Rozgarty	5,26 km
P_130	Miasto Grudziądz	Miasto Grudziądz	Grudziądz, Rondo ks. Majewskiego (ul. Sobieskiego)	Grudziądz, ul. Zachodnia	1,16 km
L_023	świecki	Świecie	Świecie (skrzyżowanie ul. Wojska Polskiego i ul. Józefa Bednarza)	Świecie (skrzyżowanie ul. Wojska Polskiego i ul. Świętopelka)	1,62 km

\* dla odcinków jednokierunkowych długość liczona była tylko w jednym kierunku

## 5.6. Odcinki problematyczne z uwagi na bezpieczeństwo socjalne

Na trasie znajdują się niewielkie fragmenty o obniżonym bezpieczeństwie socjalnym, potencjalnie zagrażające użytkownikom (groźba napadu, rabunku itp.).

Zidentyfikowano trzy parki podmiejskie, które stwarzają zagrożenie tzw. bezpieczeństwem socjalnym (niewystarczające oświetlenie, ryzyko napadu itp.), po jednym w Bydgoszczy, Toruniu i Grudziądzu:

- Bydgoszcz: Park Milenijny nad Wisłą, leśny odcinek drogi rowerowej wzdłuż ul. Fordońskiej
- Toruń: Park Miejski nad Wisłą (Bydgoskie Przedmieście)
- Grudziądz: lasek miejski pomiędzy osiedlem Rządź a dzielnicą Strzemięcín

W sumie jest to 9 odcinków o łącznej długości 4,0 km. Rozwiązaniem w takich miejscach jest zmiana przebiegu trasy lub też montaż oświetlenia i monitoringu.

Tabela 7. Odcinki WTR, stwarzające dyskomfort dla rowerzystów z uwagi na brak bezpieczeństwa socjalnego (opracowanie własne)

Nr odcinka	Powiat	Gmina	Początek odcinka	Koniec odcinka	Długość odcinka
L_047	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	ul. Nad Wisłą (pod mostem na DK80)	Park Milenijny (alejka parkowa w pobliżu plaży)	0,27 km
L_048	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	Park Milenijny (alejka parkowa w pobliżu plaży)	Park Milenijny (koniec chodnika/początek ścieżki przy ul. Fordońskiej)	0,44 km
L_053	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	ul. Fordońska (skraj lasu, skrzyżowanie z drogą do elewatora)	ul. Fordońska (skraj lasu, skrzyżowanie z ul. Inflancką)	1,28 km
P_076	M. Toruń	Toruń	Toruń, ul. Popieluski, początek Parku Miejskiego	Toruń, Park Miejski	0,15 km
P_077	M. Toruń	Toruń	Toruń, Park Miejski	Toruń, Park Miejski	0,6 km
P_079	M. Toruń	Toruń	Toruń, skrzyżowanie ul. Przybyszewskiego i Przy Cegielni	Toruń, droga przy basenach miejskich (otwartych)	0,46 km
P_080	M. Toruń	Toruń	Toruń, droga przy basenach miejskich (otwartych)	Toruń, las w pobliżu basenów	0,17 km
P_081	M. Toruń	Toruń	Toruń, las w pobliżu basenów	Toruń, ul. Szosa Bydgoska (na wysokości Toruń Plaża)	0,12 km
P_131	grudziądzki	Miasto Grudziądz	Grudziądz, ul. Zachodnia	Grudziądz, ul. Śniadeckich	0,51 km

## 5.7. Nadmierne deniwelacje (stromy/długie podjazdy i zjazdy)

Trasa jest praktycznie płaska, zwykle prowadzi na wysokości 20-40 metrów, z niewielkim spadkiem w kierunku północnym (zgodnie ze spadkiem rzeki). Tym niemniej, istniejące podjazdy w kilku miejscach przekraczają rekomendowane dla tras rowerowych nachylenie 6%.

Nie stanowi to jednak poważniejszego problemu, z uwagi na relatywnie niewielkie różnice wysokości, które pokonać musi rowerzysta. Większe różnice wysokości (do 60 metrów) występują w miejscach, gdzie trasa opuszcza dolinę Wisły i prowadzi na skarpy wiślane.

Poniżej znajduje się zestawienie odcinków, na których zidentyfikowano większe deniwelacje. Jest to łącznie 29 miejsc, w tym 8 na lewym brzegu oraz 21 na prawym brzegu. Tylko część z nich faktycznie stwarza większe problemy dla rowerzystów.

Tabela 8. Odcinki WTR, na których występują większe deniwelacje (opracowanie własne)

Numer odcinka	Powiat	Gmina	Początek odcinka	Koniec odcinka	Orientacyjny % nachylenia
L_007	świecki	Nowe	Nowe (skrzyżowanie DK 91 i ul. Gdańskiej)	Nowe (skrzyżowanie ul. Kniatek i ul. Podgórnjej)	7,5% (ok. 30 m na 400 m)
L_014	świecki	Świecie	Sartowice (granica z gminą Dragacz)	Sartowice (skrzyżowanie)	10% (ok. 20 m na 200 m)
L_024	świecki	Świecie	Świecie (skrzyżowanie ul. Wojska Polskiego i ul. Świętopelka)	Świecie (most na Wdzie im. Jana Kamińskiego)	10% (ok. 10 m na 100 m)
L_030	bydgoski	Dobrcz	Kozielec (początek podjazdu)	Trzęsacz (skrzyżowanie z DW 236)	12,5% (ok. 50 m na 400 m)
L_034	bydgoski	Dobrcz	Strzelce Górne (koniec drogi rowerowej)	Strzelce Dolne (skrzyżowanie dróg wojewódzkich)	7% (ok. 50 m na 700 m)
L_102	M. Toruń	Toruń	Toruń, Most Piłsudskiego	Toruń, Most Piłsudskiego	około 15% (stroma skarpa)
L_117	toruński	Wielka Nieszawka	Otłoczyn, okolice drogi wojewódzkiej nr 258	Otłoczyn, granica gminy Wielka Nieszawka i Aleksandrów Kujawski	ok. 20% (ok. 20 m na ok. 100 m)
L_138	aleksandrowski	Waganiec	Wólne	Włoszyca, granica gminy Waganiec i gminy Lubanie	10% (ok. 10 m na 100 m)
P_008	lipnowski	Dobrzyń n. Wisłą	Zbyszewo, skrzyżowanie z drogą gruntową na Mokre	Okolice mostu nad strumieniem Świnka	11% (ok. 14 m na 130 m)
P_014	włocławski	Fabianki	Zarzewo, okolice zatoczki (początek zjazdu)	Zarzewo, most pontonowy i granica z miastem Włocławek	9% (ok. 27 m na 310 m)
P_015	M. Włocławek	Włocławek	Zarzewo, most pontonowy i granica z miastem Włocławek	Zarzewo, droga do mariny ANWIL	8% (ok. 16 m na 200 m)
P_016	M. Włocławek	Włocławek	Zarzewo, droga do mariny ANWIL	Zarzewo, pętla autobusowa	9% (ok. 16 m na 180 m)
P_020	M. Włocławek	Włocławek	granica gminy Fabianki i miasta Włocławek (ul. Lipnowska)	Włocławek, koniec ulicy Widok (pomnik Obrońców Wisły 1920 r.)	12,5% (ok. 50 m na 400 m)
P_022	M. Włocławek	Włocławek	Włocławek, skrzyżowanie ul. Widok i ul. Chelmieckiej	Włocławek, skrzyżowanie ul. Chelmieckiej i ul. Lipnowskiej	11% (ok. 31 m na 280 m)
P_035	toruński	Czernikowo	Skrzyżowanie drogi asfaltowej i drogi gruntowej prowadzącej do zerwanego mostu na rzece Mień	Skrzyżowanie drogi asfaltowej i drogi gruntowej prowadzącej do zerwanego mostu na rzece Mień, ok. 500 m za leśniczówką Wąkole	6% (ok. 15 m na 270 m)
P_036	toruński	Czernikowo	Skrzyżowanie drogi asfaltowej i drogi gruntowej prowadzącej do zerwanego mostu na rzece Mień, ok. 500 m za leśniczówką Wąkole	Skrzyżowanie dróg przeciwpożarowych, w tym drogi do mostu na rzece Mień	7,5% (ok. 12 m na 160 m)
P_063	M. Toruń	Toruń	Toruń, wiadukt ulicy Ligi Polskiej nad ul. Szczęśliwą	Toruń, skrzyżowanie ul. Ligi Polskiej i ul. Konstytucji 3 Maja	11,5% (ok. 30 m na ok. 260 m)
P_065	M. Toruń	Toruń	Toruń, skrzyżowanie ul. Winnica i ul. Szosa Lubicka	Toruń, ul. Winnica pod mostem Trasy Wschodniej	12% (ok. 6 m na ok. 50 m)

P_091	toruński	Zławieś Wielka	Górsk, skrzyżowanie DK 80 i ul. Bierzglowskiej	Zarośla Cienkie, lasy w okolicach potoku na zachód od miejscowości	9% (ok. 14 m na 160 m)
P_100	bydgoski	Dąbrowa Chełmińska	Ostromecko, ul. Bydgoska (DW 551), skrzyżowanie z ul. Wiślaną	Mozgowina, początek miejscowości	9% (ok. 12 m na 130 m)
P_101	bydgoski	Dąbrowa Chełmińska	Mozgowina, początek miejscowości	Pień, las na północ od miejscowości	12,5% (ok. 20 m na 160 m)
P_111	chełmiński	Miasto Chełmno	Camping nad Jeziorem Starogrodzkim, granica miasta i gminy Chełmno	Chełmno, ul. Jastrzębskiego, ogródki działkowe	16% (ok. 13 m na 80 m)
P_114	chełmiński	Miasto Chełmno	Chełmno, skrzyżowanie ul. Ogrodowej i ul. Okrężnej	Chełmno, skrzyżowanie ul. Łąkowej i ul. Kilińskiego	7% (ok. 7 m na 100 m)
P_125	Miasto Grudziądz	Miasto Grudziądz	Grudziądz, wał wiślany, granica gminy i miasta Grudziądz (jezioro Rządź)	Grudziądz, ul. Droga Mazowiecka (na wysokości pompowni), początek nawierzchni asfaltowej, koniec płyt IOMB	16% (ok. 9 m na 55 m)
P_133	Miasto Grudziądz	Miasto Grudziądz	Grudziądz, ul. Śniadeckich	Grudziądz, Rondo Herberta	10% (ok. 30 m na 300 m)
P_135	Miasto Grudziądz	Miasto Grudziądz	Grudziądz, Skwer Handlowy (początek promenady)	Grudziądz, bulwar w okolicy ul. Kosmonautów	10% (ok. 9 m na 90 m)
P_141	Miasto Grudziądz	Miasto Grudziądz	Grudziądz, Aleja Królowej Jadwigi	Grudziądz, Aleja Królowej Jadwigi	15% (ok. 10 m na 70m)
P_143	Miasto Grudziądz	Miasto Grudziądz	Grudziądz, Aleja Piotra (skrzyżowanie z ul. Saperów)	Grudziądz, ul. 18 Pułku Ułanów Pomorskich (cmentarz wojenny)	7,6% (ok. 13 m na 170m)
P_146	grudziądzki	Grudziądz (gm. wiejska)	Parski	Parski	13,5% (ok. 11 m na 80 m)

## 5.8. Wąskie gardła i problemy punktowe na trasie

Kolejnym rodzajem problemu na trasie jest występowanie wąskich gardel i przeszkód o charakterze punktowym. Są to miejsca, przez które rowerzysta nie może przejechać i konieczne jest zejście z roweru.

Szczególnie często dotyczy to rowerzystów z przyczepkami - przewężenia poniżej 1 metra są tu barierą. Mogą one wynikać z przewężenia drogi rowerowej lub drogi, ustawienia słupów, słupków, barierek, szlabanów itp. przeszkód. Takie miejsca stwarzają zagrożenie kolizją i utrudniają przejazd.

Na trasie zidentyfikowano 12 takich przeszkód, z czego 8 na lewym, a 4 na prawym brzegu. Rekomendowane jest usunięcie przeszkód i likwidacja wąskich gardel lub przebudowanie takich miejsc, aby zapewnić pełną przejezdność trasy. Ich uciążliwość jest różna, od małej po wysoką.

Tabela 9. Odcinki WTR, na których występują wąskie gardła i przeszkody (opracowanie własne)

Numer odcinka	Powiat	Gmina	Początek odcinka	Koniec odcinka	Charakterystyka wąskiego gardła
L_039	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	Początek wału przeciwpowodziowego przy granicy miasta	Koniec wału przeciwpowodziowego na Fordonie	Stromy podjazd i zjazd na wał, szlabany na wale (4 miejsca);
L_049	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	Park Milenijny (koniec chodnika/początek ścieżki przy ul. Fordońskiej)	ul. Fordońska (na wysokości stacji Orlen)	Zwężenia - latarnie w chodniku
L_051	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	ul. Fordońska (na wysokości ul. Magazynowej)	ul. Fordońska (na wysokości ul. Magazynowej)	Przewężenia chodnika
L_068	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	Przejazd kolejowy (stacja Bydgoszcz-Wschód), ul. Inwalidów/Pod Wiaduktem	Skrzyżowanie ul. Pod Wiaduktem, Spornej i Fordońskiej	Wąski chodnik
L_088	toruński	Wielka Nieszawka	Cierpice, skrzyżowanie dróg leśnych ok. 200 metrów przed skrzyżowaniem z DK 10	Cierpice, skrzyżowanie drogi leśnej z DK 10	Szlaban leśny
L_102	M. Toruń	Toruń	Toruń, Most Piłsudskiego	Toruń, Most Piłsudskiego	Zjazd pod most typu single track, w krzakach, podjazd niemożliwy;
L_146	M. Włocławek	Włocławek	skrzyżowanie ul. Toruńskiej i ul. Wyszyńskiego	skrzyżowanie ul. Wyszyńskiego i ul. Gdańskiej (przy katedrze)	Przeszkody: wąski mostek na Zgłowiączce, latarnie, drzewa itp.
L_147	M. Włocławek	Włocławek	skrzyżowanie ul. Wyszyńskiego i ul. Gdańskiej (przy katedrze)	ul. Gdańska, bulwar wiślany pod mostem	Wąski chodnik przy katedrze
P_053	toruński	Lubicz	Grabowiec, ul. Obi Wana Kenobiego	Złotonia, skrzyżowanie ul. Pomorskiej i Toruńskiej (DW 654 i DW 657)	Przewężenie drogi rowerowej do szerokości ok. 1 metra, po obu stronach przeszkody - płot i barierki drogowe (do usunięcia)
P_081	M. Toruń	Toruń	Toruń, las w pobliżu basenów	Toruń, ul. Szosa Bydgoska (na wysokości Toruń Plaża)	Wąska ścieżka, po której prowadzi trasa (stromy zjazd z drogi gruntowej od basenów)
P_098	bydgoski	Dąbrowa Chełmińska	Ostromecko, ulica Kolejowa (za przejazdem kolejowym)	Ostromecko, ul. Bydgoska (DW 551)	Latarnie w drodze rowerowe
P_133	Miasto Grudziądz	Miasto Grudziądz	Grudziądz, ul. Śniadeckich	Grudziądz, Rondo Herberta	Strome schody, brak możliwości zjazdu rowerem konieczność sprowadzenia

## 5.9. Odcinki o niskiej atrakcyjności

53 odcinki o łącznej długości 82,59 km (łącznie 18% całej trasy) zostało uznane za mało atrakcyjne. W tej kategorii ujmuje się zgodnie z praktyką audytu tras rowerowych odcinki:

- prowadzące przez tereny mało atrakcyjne, wręcz kreujące negatywny wizerunek regionu: tereny przemysłowe i handlowe, kolejowe itp.
- o ograniczonej widoczności, np. biegnące przez tunele, pod estakadami, wzdłuż wysokich wałów przeciwpowodziowych itp.
- biegnące przez tereny, na których odczuwalny jest dyskomfort z uwagi na zapachy, zapylenie itp. (zakłady przemysłowe, oczyszczalnie ścieków itp.)
- biegnące wzdłuż bardzo ruchliwych ulic miejskich i tras przelotowych, które generują duży hałas i spaliny z przejeżdżających pojazdów
- o niskim bezpieczeństwie socjalnym (słabo oświetlone, ryzyko napadu / kradzieży)
- prowadzące po bardzo złej nawierzchni, po której jazda stanowi znaczący dyskomfort.

Przebieg trasy przez takie odcinki sprawia, że odbiór tych miejscowości przez rowerzystów, a konsekwencji całego regionu, może być bardzo negatywny. W takich miejscach zalecane jest rozważenie zmiany przebiegu (szczególnie w tych dwóch miastach). W przypadku WTR ponad 30 km tych odcinków otrzymało taki status z uwagi na bardzo złe nawierzchnie. Po poprawie nawierzchni, ich atrakcyjność ulegnie wyraźnej poprawie, a atrakcyjność całej trasy znacząco się zwiększy. Również poprawę sytuacji w tym zakresie przyniosłoby przeniesienie trasy na koronę wałów przeciwpowodziowych w miejscach, gdzie trasa biegnie drogami przywałowymi (np. w gminie Dragacz). Jest to łącznie blisko 20 km takich odcinków. WTR w kilku miejscach prowadzi przez tereny bardzo mało atrakcyjne, oraz kolejowe tereny w Bydgoszczy (ok. 2,8 km), okolice zakładów chemicznych ANWIL we Włocławku (ok. 4,5 km), czy przez wschodnią część Solca Kujawskiego. W takich przypadkach rozważyć można przeniesienie przebiegu trasy, co zawierają rekomendacje niniejszego opracowania.

Tabela 10. Odcinki WTR o niskiej atrakcyjności

Numer odcinka	Powiat	Gmina	Początek odcinka	Koniec odcinka	Długość odcinka	Inne uwagi dotyczące odcinka
L_006	świecki	Nowe	Bochlin (DK 91)	Nowe (skrzyżowanie DK 91 i ul. Gdańskiej)	1,59 km	Duży hałas (ruch pojazdów); duże natężenie ruchu pojazdów (droga krajowa)
L_012	świecki	Dragacz	Lubień Wielki (skrzyżowanie z DW 402)	Dragacz (zakręt DW 207 przed skrzyżowaniem z DK 16)	3,06 km	Droga prowadzi u podnóża wysokiego wału przeciwpowodziowego Wisły, który skutecznie zasłania widoczność na panoramę Grudziądza. Droga jest wąska i dość kręta, niebezpieczna dla rowerzystów mimo niewielkiego ruchu - z tego powodu obecna niska atrakcyjność tego odcinka
L_013	świecki	Dragacz	Dragacz (zakręt DW 207 przed skrzyżowaniem z DK 16)	Wiąskie Piaski (granica z gminą Świecie)	12,91 km	Droga biegnie cały czas u podnóża wału wiślanego, który skutecznie zasłania widoczność
L_047	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	ul. Nad Wisłą (pod mostem na DK80)	Park Milenijny (alejka parkowa w pobliżu plaży)	0,27 km	Odcinek wymaga poprawy i zmiany organizacji ruchu, dodatkowo wskazana instalacja latarni, monitoringu - mało bezpieczne miejsce. Dobry widok na most fordoński. Obecnie mało atrakcyjny z uwagi na brak bezpieczeństwa socjalnego.

Numer odcinka	Powiat	Gmina	Początek odcinka	Koniec odcinka	Długość odcinka	Inne uwagi dotyczące odcinka
L_048	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	Park Milenijny (alejka parkowa w pobliżu plaży)	Park Milenijny (koniec chodnika/początek ścieżki przy ul. Fordońskiej)	0,44 km	Odcinek wymaga zdefiniowania organizacji ruchu, dodatkowo wskazana instalacja latarni, monitoringu - mało bezpieczne miejsce. Potencjalnie ładny i atrakcyjny, parkowy odcinek. Obecnie mało atrakcyjny z uwagi na brak bezpieczeństwa socjalnego.
L_049	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	Park Milenijny (koniec chodnika/początek ścieżki przy ul. Fordońskiej)	ul. Fordońska (na wysokości stacji Orlen)	0,39 km	Odcinek o dużym natężeniu hałasu (ul. Fordońska), ruch pieszych, bliskość ulicy, tereny usługowo-przemysłowe, mało atrakcyjna okolica
L_050	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	ul. Fordońska (na wysokości stacji Orlen)	ul. Fordońska (na wysokości ul. Magazynowej)	0,13 km	Odcinek o dużym natężeniu hałasu (ul. Fordońska), ruch pieszych, bliskość ulicy, tereny usługowo-przemysłowe, mało atrakcyjna okolica
L_051	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	ul. Fordońska (na wysokości ul. Magazynowej)	ul. Fordońska (na wysokości ul. Magazynowej)	0,05 km	Odcinek o dużym natężeniu hałasu (ul. Fordońska), ruch pieszych, bliskość ulicy, tereny usługowo-przemysłowe, mało atrakcyjna okolica
L_052	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	ul. Fordońska (na wysokości ul. Magazynowej)	ul. Fordońska (skraj lasu, skrzyżowanie z drogą do elewatora)	0,36 km	Odcinek o dużym natężeniu hałasu (ul. Fordońska), ruch pieszych, bliskość ulicy, tereny usługowo-przemysłowe, mało atrakcyjna okolica
L_053	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	ul. Fordońska (skraj lasu, skrzyżowanie z drogą do elewatora)	ul. Fordońska (skraj lasu, skrzyżowanie z ul. Inflancką)	1,28 km	Ciąg pieszo-rowerowy ukryty w lesie od hałasu ulicy Fordońskiej. Wskazane oświetlenie. Obecnie mało atrakcyjny z uwagi na brak bezpieczeństwa socjalnego.
L_054	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	ul. Fordońska (skraj lasu, skrzyżowanie z ul. Inflancką)	ul. Fordońska, okolice salonu BRW	0,32 km	Odcinek o dużym natężeniu hałasu (ul. Fordońska), ruch pieszych, bliskość ulicy, tereny usługowo-przemysłowe, mało atrakcyjna okolica
L_055	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	ul. Fordońska, okolice salonu BRW	ul. Fordońska, okolice salonu BRW	0,29 km	Odcinek o dużym natężeniu hałasu (ul. Fordońska), ruch pieszych, bliskość ulicy, tereny usługowo-przemysłowe, mało atrakcyjna okolica
L_056	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	ul. Fordońska, okolice salonu BRW	ul. Fordońska, początek węzła przy Ikei	0,17 km	Odcinek o dużym natężeniu hałasu (ul. Fordońska), ruch pieszych, bliskość ulicy, tereny usługowo-przemysłowe, mało atrakcyjna okolica
L_057	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	ul. Fordońska, węzeł przy Ikei	ul. Fordońska, węzeł przy Ikei	0,24 km	Odcinek o dużym natężeniu hałasu (ul. Fordońska), ruch pieszych, bliskość ulicy, tereny usługowo-przemysłowe, mało atrakcyjna okolica
L_058	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	ul. Fordońska, węzeł przy Ikei	ul. Fordońska, węzeł przy Ikei	0,06 km	Odcinek o dużym natężeniu hałasu (ul. Fordońska), ruch pieszych, bliskość ulicy, tereny usługowo-przemysłowe, mało atrakcyjna okolica
L_067	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	Skrzyżowanie ul. Lewińskiego i Inwalidów (przejazd kolejowy)	Przejazd kolejowy (stacja Bydgoszcz-Wschód), ul. Inwalidów/Pod Wiaduktem	0,58 km	Mało atrakcyjne tereny kolejowe



Numer odcinka	Powiat	Gmina	Początek odcinka	Koniec odcinka	Długość odcinka	Inne uwagi dotyczące odcinka
L_068	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	Przejazd kolejowy (stacja Bydgoszcz-Wschód), ul. Inwalidów/Pod Wiaduktem	Skrzyżowanie ul. Pod Wiaduktem, Spornej i Fordońskiej	0,24 km	Mało atrakcyjne tereny kolejowe.
L_069	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	Skrzyżowanie ul. Pod Wiaduktem, Spornej i Fordońskiej	Skrzyżowanie ul. Spornej i ul. Toruńskiej	0,97 km	Odcinek prowadzący przez mało atrakcyjną dzielnicę przemysłową.
L_070	M. Bydgoszcz	Bydgoszcz	Skrzyżowanie ul. Spornej i ul. Toruńskiej	Otorowo, granica Bydgoszczy i gminy Solec Kujawski	5,73 km	Odcinek prowadzący przez mało atrakcyjną dzielnicę przemysłową.
L_080	bydgoski	Solec Kujawski	Solec Kujawski, skrzyżowanie ul. Toruńskiej, Kościuszki i Bydgoskiej	Przyłubie, skrzyżowanie DW 394 i DK 10	7,34 km	Odcinek nieprzyjemny z uwagi na zabudowę przemysłową oraz ruch samochodów. Wybudowanie drogi rowerowej zdecydowanie podniosłoby jego atrakcyjność.
L_081	bydgoski	Solec Kujawski	Przyłubie, skrzyżowanie DW 394 i DK 10	Przyłubie, skrzyżowanie DK 10 i lokalnej drogi do stacji kolejowej	0,23 km	Krótki, ale ruchliwy odcinek drogi krajowej, pozbawiony pobocza i alternatywnych możliwości przejazdu. Z uwagi na hałas i ruch pojazdów odcinek mało atrakcyjny.
L_088	toruński	Wielka Nieszawka	Cierpice, skrzyżowanie dróg leśnych ok. 200 metrów przed skrzyżowaniem z DK 10	Cierpice, skrzyżowanie drogi leśnej z DK 10	0,85 km	Odcinek w zasadzie nieprzejezdny dla rowerów innych niż MTB, piach i nierówności - konieczność prowadzenia roweru; szlaban. Niska atrakcyjność z uwagi na nawierzchnię.
L_089	toruński	Wielka Nieszawka	Cierpice, skrzyżowanie drogi leśnej z DK 10	Cierpice, skrzyżowanie ul. Dybowskiej i DK10	0,14 km	Konieczna budowa wydzielonej drogi rowerowej z kładką, w pasie drogi krajowej, najlepiej razem z wydłużeniem jej do drogi gruntowej na Osieczki (ominięcie piaszczystego odcinka obecnego przebiegu). Z uwagi na duże natężenie ruchu pojazdów i hałas odcinek mało atrakcyjny.
L_105	M. Toruń	Toruń	skrzyżowanie ul. Dybowskiej i ul. Majdany	ul. Dybowska (początek DW 585)	0,21 km	Mało atrakcyjne tereny kolejowe
L_106	M. Toruń	Toruń	ul. Dybowska (początek DW 585)	początek ul. Rudackiej (DW 585)	1,23 km	Mało atrakcyjne tereny kolejowe
L_113	M. Toruń	Toruń	koniec ogródków działkowych ROD Wiselka, początek lasu	Toruń, Solanki, ul. Włocławska i Solankowa	2,20 km	Jeden z najgorszych odcinków na całej trasie pod względem przejezdności. Z tego powodu bardzo mało atrakcyjny.
L_143	M. Włocławek	Włocławek	Skrzyżowanie ul. Wiklinowej i ul. Kawka (Prefabet)	Węzeł DK 91 (ul. Toruńska) - koniec chodnika po południowej stronie wjazdu w kierunku Włocławka	4,61 km	Tereny przemysłowe (Anwil i inne duże zakłady), duży ruch pojazdów ciężarowych, monotonna i bardzo mało atrakcyjna okolica. Jeden z najmniej atrakcyjnych odcinków na całej WTR w województwie, nieprzyjazny z uwagi na przemysłowy krajobraz i ruch ciężarówek
L_144	M. Włocławek	Włocławek	Węzeł DK 91 (ul. Toruńska) - koniec chodnika po południowej stronie wjazdu w kierunku Włocławka	ul. Toruńska, okolice salonu Skody	0,13 km	Bezpośrednia bliskość bardzo ruchliwej i głośniejszej ulicy Toruńskiej (DK91), tereny usługowe

Numer odcinka	Powiat	Gmina	Początek odcinka	Koniec odcinka	Długość odcinka	Inne uwagi dotyczące odcinka
L_145	M. Włocławek	Włocławek	ul. Toruńska, okolice salonu Skody	skrzyżowanie ul. Toruńskiej i ul. Wyszyńskiego	5,55 km	Bezpośrednia bliskość bardzo ruchliwej i głośniejszej ulicy Toruńskiej (DK91), tereny usługowe i mało atrakcyjna zabudowa mieszkaniowa
L_146	M. Włocławek	Włocławek	skrzyżowanie ul. Toruńskiej i ul. Wyszyńskiego	skrzyżowanie ul. Wyszyńskiego i ul. Gdańskiej (przy katedrze)	0,81 km	Wąski chodnik nie pozwalający na bezpieczną jazdę rowerem, ruch rowerów nie jest dopuszczony, na ulicy bardzo duży ruch
L_147	M. Włocławek	Włocławek	skrzyżowanie ul. Wyszyńskiego i ul. Gdańskiej (przy katedrze)	ul. Gdańska, bulwar wiślany pod mostem	0,20 km	Wąski chodnik nie pozwalający na bezpieczną jazdę rowerem, ruch rowerów nie jest dopuszczony, na ulicy bardzo duży ruch
L_150	M. Włocławek	Włocławek	Róg parkingu przy bulwarze i ul. Ogniowej	Skrzyżowanie ul. Łęskiej i ul. Okrężnej	0,64 km	Mało atrakcyjny odcinek przez miasto, konieczność skupienia uwagi na ruchu samochodowym
L_172	włocławski	Włocławek (gmina)	Zabudowania w lesie na wschód od leśniczówki Ruda	Dąb Mały, okolice wyjazdu z lasów	2,77 km	Jeden z najgorszych odcinków na całej trasie pod względem przejezdności. Z tego powodu bardzo mało atrakcyjny.
P_028	włocławski	Fabianki	teren leśny na północ od miejscowości Łęg Witoszyn	granica gminy Fabianki i gminy Bobrowniki	0,89 km	Odcinek z uwagi na piaszczystą nawierzchnię bardzo trudno przejezdny dla rowerzystów, wymaga bezwzględnie poprawy. Z tego powodu bardzo mało atrakcyjny.
P_029	lipnowski	Bobrowniki	granica gminy Fabianki i gminy Bobrowniki	miejscowość Stary Bógpomóż	2,55 km	Odcinek z uwagi na piaszczystą nawierzchnię bardzo trudno przejezdny dla rowerzystów, wymaga bezwzględnie poprawy. Z tego powodu bardzo mało atrakcyjny.
P_036	toruński	Czemnikowo	Skrzyżowanie drogi asfaltowej i drogi gruntowej prowadzącej do zerwanego mostu na rzece Mień	Skrzyżowanie dróg przeciwpożarowych, w tym drogi do mostu na rzece Mień	1,74 km	Objazd zarwanego mostu na rzece Mień; odcinek z uwagi na piaszczystą nawierzchnię bardzo trudno przejezdny dla rowerzystów, wymaga bezwzględnie poprawy. Z tego powodu bardzo mało atrakcyjny.
P_037	toruński	Czemnikowo	Skrzyżowanie dróg przeciwpożarowych, w tym drogi do mostu na rzece Mień	Skrzyżowanie dróg pożarowych (Zabłocie)	2,10 km	Odcinek z uwagi na piaszczystą nawierzchnię bardzo trudno przejezdny dla rowerzystów, wymaga bezwzględnie poprawy. Z tego powodu bardzo mało atrakcyjny.
P_039	toruński	Czemnikowo	Skrzyżowanie dróg pożarowych (Włęcz)	Granica gminy Obrowo i gminy Czernikowo	2,54 km	Odcinek z uwagi na piaszczystą nawierzchnię bardzo trudno przejezdny dla rowerzystów, wymaga bezwzględnie poprawy. Z tego powodu bardzo mało atrakcyjny.
P_040	toruński	Obrowo	Granica gminy Obrowo i gminy Czernikowo	Łęk - Osiek	0,75 km	Odcinek z uwagi na piaszczystą nawierzchnię bardzo trudno przejezdny dla rowerzystów, wymaga bezwzględnie poprawy. Z tego powodu bardzo mało atrakcyjny.
P_041	toruński	Obrowo	Łęk - Osiek	Łęk - Osiek	1,05 km	Odcinek pilnie wymagający remontu nawierzchni, bardzo niski komfort jazdy. Z tego powodu bardzo mało atrakcyjny.
P_042	toruński	Obrowo	Łęk - Osiek	Osiek, początek zabudowy	2,07 km	Odcinek pilnie wymagający remontu nawierzchni, bardzo niski komfort jazdy. Z tego powodu bardzo mało atrakcyjny.

Numer odcinka	Powiat	Gmina	Początek odcinka	Koniec odcinka	Długość odcinka	Inne uwagi dotyczące odcinka
P_064	M. Toruń	Toruń	Toruń, skrzyżowanie ul. Ligi Polskiej i ul. Konstytucji 3 Maja	Toruń, skrzyżowanie ul. Winnica i ul. Szosa Lubicka	2,74 km	Odcinek dobrej drogi rowerowej, ale prowadzący wzdłuż mało atrakcyjnych i ruchliwych ulic
P_076	M. Toruń	Toruń	Toruń, ul. Popieluszki, początek Parku Miejskiego	Toruń, Park Miejski	0,15 km	Nieco zaniedbany, ale ciekawy park nadrzeczny. Nawierzchnie alejek wymagają uporządkowania, miejscami poprawy. Obecnie mało atrakcyjny z uwagi na brak bezpieczeństwa socjalnego.
P_077	M. Toruń	Toruń	Toruń, Park Miejski	Toruń, Park Miejski	0,6 km	Nieco zaniedbany, ale ciekawy park nadrzeczny. Nawierzchnie alejek wymagają uporządkowania, miejscami poprawy. Obecnie mało atrakcyjny z uwagi na brak bezpieczeństwa socjalnego.
P_080	M. Toruń	Toruń	Toruń, droga przy basenach miejskich (otwartych)	Toruń, las w pobliżu basenów	0,17 km	Nieco zaniedbany, ale ciekawy park nadrzeczny. Nawierzchnie alejek wymagają uporządkowania, miejscami poprawy. Obecnie mało atrakcyjny z uwagi na brak bezpieczeństwa socjalnego.
P_081	M. Toruń	Toruń	Toruń, las w pobliżu basenów	Toruń, ul. Szosa Bydgoska (na wysokości Toruń Plaza)	0,12 km	Odcinek nieprzejezdny z uwagi na deniwelację, piasek, korzenie, drzewa i krzaki, wąskość ścieżki (stromy zjazd z drogi gruntowej od basenów). Obecnie mało atrakcyjny z uwagi na brak bezp. socjalnego.
P_082	M. Toruń	Toruń	Toruń, ul. Szosa Bydgoska (na wysokości Toruń Plaza)	Toruń, ul. Szosa Bydgoska (pomiędzy skrajem lasu a Castoramą)	2,64 km	Krótki odcinek drogi rowerowej na wysokości Motoareny (niecałe 100 m) jest wykonany z kostki brukowej. Z uwagi na hałas i ruch pojazdów na pobliskiej DK80 odcinek mało atrakcyjny.
P_083	M. Toruń	Toruń	Toruń, ul. Szosa Bydgoska (pomiędzy skrajem lasu a Castoramą)	Toruń, skrzyżowanie ul. Szosa Bydgoska i ul. Droga Starotoruńska	0,52 km	Z uwagi na hałas i ruch pojazdów na pobliskiej DK80 odcinek mało atrakcyjny.
P_084	M. Toruń	Toruń	Toruń, skrzyżowanie ul. Szosa Bydgoska i ul. Droga Starotoruńska	Toruń, przejazd kolejowy przez DK 80 na wysokości zakładów Hacop	0,24 km	Z uwagi na bardzo duże natężenie ruchu pojazdów i hałas odcinek mało atrakcyjny. Obok biegnie droga rowerowa, na którą wskazane jest przeniesienie trasy.
P_085	M. Toruń	Toruń	Toruń, przejazd kolejowy przez DK 80 na wysokości zakładów Hacop	Toruń, skrzyżowanie DK 80 i ul. Port Drzewny	0,48 km	Z uwagi na bardzo duże natężenie ruchu pojazdów i hałas odcinek mało atrakcyjny
P_096	bydgoski	Dąbrowa Chełmińska	Stanisławka, granica gmin na skrzyżowaniu z drogami leśnymi na zachód od Skłudzewa	Waldowo Królewskie, skrzyżowanie ul. Leśnej i ul. Zacisze	2,98 km	Z uwagi na stan nawierzchni odcinek mało atrakcyjny
P_131	Miasto Grudziądz	Miasto Grudziądz	Grudziądz, ul. Zachodnia	Grudziądz, ul. Śniadeckich	0,51 km	Odcinek nieprzejezdny z uwagi na deniwelację, piasek, korzenie, drzewa i krzaki, wąskość ścieżki. Obecnie mało atrakcyjny z uwagi na brak bezpieczeństwa socjalnego i nawierzchnię.

## 6. Ocena standardu i atrakcyjności trasy WTR

### 6.1. Obecna atrakcyjność trasy

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

Obecny przebieg trasy (wynikający z ograniczonych środków, którymi dysponował Samorząd Województwa, planując kilka lat temu przebieg WTR) wykorzystuje w pełni jedynie niewielkie fragmenty potencjału turystycznego regionu..

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

Natomiast odcinki leśne i odcinki najbardziej pożądane z uwagi na walory widokowe, tj. prowadzące po wałach, mają zwykle złą lub średnią nawierzchnię, przez co nie są atrakcyjnymi częściami całej trasy. Nawierzchnia w takich miejscach to zwykle drogi gruntowe, słabej lub średniej jakości, często mocno piaszczyste, a na wałach - płyty IOMB, które nie są wygodne do jazdy rowerem.

W atrakcyjny sposób na trasie prezentują się Grudziądz i prawobrzeżny Toruń oraz centrum Włocławka. W tych miejscowościach, szczególnie w Grudziądzu, trasa biegnie atrakcyjnymi promenadami przez zabytkowe centrum.

Dużym wyzwaniem byłoby przeprojektowanie trasy tak, aby w pełni wykorzystała walory widokowe doliny Wisły (poprowadzenie wałami wiślanymi i skarpami wiślanymi) oraz pozostałych miast nadwiślańskich. Propozycje takich działań przedstawione są w rozdziale 7.5 niniejszego opracowania.



*Fot. 5. WTR na wale wiślanym przed Grudziądzem, jeden z najładniejszych odcinków trasy, fot. J. Zdrojewski*

## 6.2. Potencjalna atrakcyjność trasy

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

- **ZWIĘKSZENIE EKSPOZYCJI NA WISŁĘ**

Obecnie jedynie niewielkie fragmenty trasy mają charakter widokowy. Rowerzysta oczekuje, że jadąc Wiślaną Trasą Rowerową widzieć będzie Wisłę i jej dolinę. Jednak w praktyce jest to rzadkość na trasie. Jednocześnie wiele dróg biegnie pod wałami rzecznyymi, co skutecznie ogranicza widoczność i ogranicza atrakcyjność trasy. Dlatego rzadkie obecnie odcinki WTR, biegnące po wałach, już obecnie pomimo słabej jakości nawierzchni są atrakcyjne - np. te biegnące okolice Bydgoszczy (Fordon), Torunia, Grudziądz, Wielkiego Wełcza.

Z tego powodu wskazane jest w pierwszej kolejności rozważenie możliwości przeniesienia WTR na wały wiślane, co znacznie podniesie jej atrakcyjność turystyczną. Jest to możliwe np. dla odcinków: Nowe - Bydgoszcz, Toruń lewobrzeżny - Ciechocinek, wjazd do Włocławka od strony północnej, Ostromecko - Chełmno - Grudziądz.



*Fot. 6 Droga rowerowa na koronie wału wiślanego w woj. małopolskim, fot. [www.malopolska.pl](http://www.malopolska.pl)*

Takie działanie wymaga poważnych środków i inwestycji oraz skoordynowania działań z Wodami Polskimi, jednak pozwoliłoby wykreować wyjątkowo atrakcyjny produkt turystyki rowerowej, porównywalny z Velo Małopolska.

Niezbędne jest jednak tu poważniejsze, finansowe i organizacyjne zaangażowanie województwa. Budowa dróg rowerowych na wałach przeciwpowodziowych zwykle nie jest priorytetem ani samorządów lokalnych, ani instytucji zarządzających infrastrukturą przeciwpowodziową. Taki właśnie model zastosowano w województwie małopolskim przy realizacji programu Velo Małopolska.

## • **UTWORZENIE "WATERFONTÓW" MIAST I MIEJSCOWOŚCI W DOLINIE WISŁY**

Wiślana Trasa Rowerowa w atrakcyjny sposób prezentuje walory trzech miast nadwiślańskich: Torunia i Grudziądz oraz Włocławka. Jednak prowadzi ona przez znacznie więcej ciekawych miejscowości, leżących bezpośrednio w pobliżu Wisły. WTR może znacząco wpłynąć na atrakcyjność i wizerunek takich miejscowości województwa kujawsko-pomorskiego:

- |  |                     |
|--|---------------------|
| - Nowe   | - Ciechocinek       |
| - Świecie  | - Nieszawa          |
| - Bydgoszcz (zobaczyć można dziś jedynie Fordon) | - Dobrzyń nad Wisłą |
| - Solec Kujawski                                 | - Bobrowniki        |
| - lewobrzeżna część Torunia                      | - Chełmno           |

W tych wszystkich miejscowościach WTR może być impulsem do stworzenia atrakcyjnych promenad nawiślańskich, będących swoistymi "waterfrontami" tych miejscowości, znacząco podnosząc ich walory turystyczne i rekreacyjne - również dla mieszkańców. Przykładem takiego działania jest przebieg WTR w Grudziądzu. Dla realizacji tak ambitnego zadania niezbędne jest wpisanie takich działań w priorytety strategii województwa i planu zagospodarowania przestrzennego regionu, jak też w programy unijne, obejmujące również rewitalizację zabytkowych miast Doliny Wisły.



*Fot.7. Grudziądz, Wiślana Trasa Rowerowa - wzorcowy odcinek trasy, fot. J. Zdrojewski*

## • **ROZWIĄZANIE PROBLEMU Z PRZEJAZDEM W LASACH I NA DROGACH GRUNTOWYCH**

Drogi leśne, których dużo w dolinie Wisły, zamiast być atrakcją, są ogromnym utrudnieniem jazdy dla rowerzystów. Jest tak z uwagi na ich piaszczystą, nieutwardzoną nawierzchnię. Podobny problem, jak w lasach, występuje na większości dróg gruntowych. Ich utrzymanie w dobrym stanie w przypadku ruchu ogólnego (bez kolein i tzw. "tarki") jest niemożliwe.

Piaszczysty charakter tych terenów praktycznie uniemożliwia poprowadzenie trasy rowerowej po dopuszczonych do ruchu pojazdów drogach gruntowych (leśnych i polnych) w sposób, pozwalający na wygodną jazdę.

Jedynym rozwiązaniem w tym zakresie jest wyasfaltowanie tych odcinków lub wybudowanie wydzielonych dróg rowerowych. Ewentualnym drugim scenariuszem jest przeniesienie trasy na wały wiślane i wybudowanie tam dróg rowerowych, co dodatkowo podniesie znacząco atrakcyjność całej trasy.



*Fot. 8. Leśny, piaszczysty odcinek WTR - niestety zbyt częsty obraz na trasie, fot. J. Zdrojewski*

- **ZMIANA PRZEBIEGU - BYDGOSZCZ I WŁOCŁAWEK**

WTR w kilku miejscach prowadzi przez tereny bardzo mało atrakcyjne, wręcz kreujące negatywny wizerunek regionu. Dwa takie niewralgiczne miejsca to przemysłowe i handlowe oraz kolejowe tereny w Bydgoszczy, okolice zakładów chemicznych ANWIL we Włocławku.

Takie poprowadzenie trasy sprawia, że odbiór tych miejscowości przez rowerzystów, a konsekwencji całego regionu, może być bardzo negatywny. W takich miejscach zalecane jest rozważenie zmiany przebiegu (szczególnie w tych dwóch miastach).



Fot. 9. Przemysłowe tereny w Bydgoszczy - dominanta w odbiorze miasta z WTR, fot. J. Zdrojewski

- **OPRACOWANIE I WDROŻENIE ORAZ KONTROLA JEDNOLITYCH PLANÓW I STANDARDÓW BUDOWY TRAS ROWEROWYCH**

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

Bardzo ważny jest też stały monitoring planów rozwoju infrastruktury rowerowej. Powinien on być prowadzony na poziomie województwa. Powinien on być skoncentrowany na newralgicznych miejscach trasy, które obecnie posiadają najniższą jakość.

### 6.3. Standard Wiślanej Trasy Rowerowej

Standardy krajowe oraz standardy ECF określają wymagania dla tras rowerowych, przede wszystkim pod kątem przejezdności (nawierzchni), natężenia ruchu samochodów na drogach, którymi przebiega trasa, oraz nachyleń trasy (stromości podjazdów i zjazdów), przeszkód na trasie i kilku innych wymogów.

#### 6.3.1. Standardy nawierzchni / przejezdność

Obecnie Wiślana Trasa Rowerowa nie spełnia ani standardów ECF dla tras EuroVelo, jak i standardów krajowych tras rowerowych, szczególnie pod kątem nawierzchni. Około 17% trasy jest nieprzejezdnej lub trudno przejezdnej.

W ujętym w niniejszym opracowaniu zestawieniu odcinków nieprzejezdnych i trudno przejezdnych znajdują się szczegółowe opisy (charakterystyka) tych fragmentów trasy, które wymagają poprawy, aby trasa spełniła standardy krajowe. Około 30 km to odcinki całkowicie nieprzejezdne. Wymagają pchania lub prowadzenia roweru. Te odcinki bezwzględnie wymagają poprawy nawierzchni, aby zapewnić podstawową przejezdność trasy.



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

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

### 6.3.2. Natężenie ruchu

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

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

### 6.3.3. Wąskie gardła i przeszkody

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

### 6.3.4. Deniwelacje

Według standardów krajowych, nachylenia dzienne na odcinku ok. 50 km nie powinny przekraczać 1000 metrów. Dla całej trasy (200-250 km, więc 4-5 odcinków dziennych na każdym z brzegów) nachylenia wynoszą zaledwie po ok. 1500 metrów dla każdego z brzegów, więc 2-3 razy mniej, niż maksymalne.

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



Fot. 10. Złotoria, wysokiej jakości droga rowerowa o nawierzchni gruntowej w lesie, fot. Jacek Zdrojewski

## 7. Korekty, poprawki i możliwe zmiany przebiegu WTR

### 7.1. Wprowadzenie

W ramach audytu wskazano szereg możliwości wprowadzenia poprawek oznakowania WTR w województwie kujawsko-pomorskim. Audytorzy zidentyfikowali miejsca, w których oznakowanie wymaga korekty, odnowienia lub uzupełnienia. Dodatkowo wykonali szereg bieżących napraw oznakowania (poprawne ustawienie przekręconych znaków). Lista proponowanych poprawek oznakowania znajduje się w załączniku nr 3 do niniejszego opracowania.

Ponadto dzięki wizji w terenie, uzupełnionej o uwagi gmin i lokalnych ekspertów rowerowych, zidentyfikowano szereg miejsc, gdzie możliwe jest natychmiastowe wprowadzenie poprawek przebiegu trasy. Jest to związane z pojawieniem się nowej infrastruktury - najczęściej dróg rowerowych, którymi poprowadzenie trasy jest zasadne z uwagi na wygodę i bezpieczeństwo rowerzystów. Koszt takich prac to niemal wyłącznie koszty przeniesienia oznakowania (uzgodnienia i demontaż znaków na likwidowanych odcinkach trasy oraz ich montaż na nowym przebiegu).

Jednocześnie w niniejszym dokumencie przeanalizowano uwagi gmin, które proponowały dokonanie zmian przebiegu trasy, jako poprawki bieżące lub jako przyszłe inwestycje, zmieniające przebieg i formę poprowadzenia trasy. Uwagi te oceniono z uwagi na zasadność z punktu widzenia całej trasy, jak i wygodę oraz bezpieczeństwa rowerzystów.

Autorzy audytu w oparciu o wizję w terenie i analizę map zaproponowali także szereg większych i mniejszych zmian, które mogą znacząco poprawić jakość i atrakcyjność trasy. Niektóre propozycje są bardzo ambitne i kosztowne, jednak pozwolą znacząco podnieść jakość trasy. Pomysły te oparte są na przykładach z Polski, szczególnie realizację inwestycji na wałach wiślanych w ramach programu Velo Małopolska, więc warto je przeanalizować.

### 7.2. Poprawki i uzupełnienie oznakowania trasy

Jednym z zadań, zleconych audytorom, była weryfikacja oznakowania trasy oraz zaproponowanie jego poprawek, uzupełnień i korekt. Przeprowadzona wizja lokalna pokazała, że oznakowanie jest generalnie kompletne i w dobrym stanie, wymaga jedynie niewielkich uzupełnień w postaci:

- odtworzenia zniszczonych / brakujących znaków, w szczególności znaków R-4b na zakrętach oraz znaków R-4 jako potwierdzenie skrętu,
- uzupełnienie oznakowania znakami R-4c/d o charakterze kierunkowym w ważnych miejscach i punktach etapowych na szlaku,
- uzupełnienie oznakowania tabliczkami, ostrzegającymi przed złą nawierzchnią, wraz z podaniem dystansu, którego dotyczy ostrzeżenie,
- uzupełnienie oznakowania tabliczkami, ostrzegającymi przed wjazdami i zjazdami, większymi niż 6%, które znajdują się na trasie.

Ponadto rekomenduje się, aby w przyszłości wszelkie znaki i tabliczki posiadały dodatkowo nawiercenie w obiekcie i słupku, pozwalające na przymocowanie trwale tych elementów w sposób, uniemożliwiający przekręcenie. Jest to najczęściej spotykane uszkodzenie znaku, które dotyczyło ok. 20 znaków na całej trasie. Większość z nich została przez audytorów poprawiona, jednak trwałe zabezpieczenie znaku przed przekręceniem wymaga ich dodatkowego przewiercenia.

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

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

Wykaz miejsc, wymagających uzupełnienia oznakowania, znajduje się, z uwagi na swoją obszerność, w załączniku nr 3 (*Rekomendacje dotyczące uzupełnienia oznakowania Wiślanej Trasy Rowerowej*).

Dodatkowo, w formie opisowej ujęto rekomendacje dotyczące oznakowania dla bieżących korekt przebiegu trasy oraz alternatywnych przebiegów. W obu takich przypadkach niezbędne jest sporządzenie szczegółowych projektów organizacji ruchu, uwzględniającego demontaż istniejącego oznakowania na odcinkach likwidowanych oraz uzgodnienie i zatwierdzenie oznakowania na nowych odcinkach trasy.

### **7.3. Propozycje zmian przebiegu WTR, zgłoszone przez samorządy**

W ramach zadania przeanalizowano uwagi gmin, które proponowały dokonanie zmian przebiegu trasy w odpowiedzi na zapytanie, które skierował do nich Samorząd Województwa. Były to zarówno poprawki bieżące przebiegu trasy, jak też propozycje przyszłych inwestycji.

Uwagi te oceniono z uwagi na zasadność z punktu widzenia całej trasy, jak też z punktu widzenia wygody oraz bezpieczeństwa rowerzystów. Są to w większości bardzo interesujące zmiany, które podniosą atrakcyjność trasy. Część uwag gmin ujęto w propozycjach rekomendowanych korekt przebiegu trasy, gdyż w większości są one zasadne i pokrywają się ze spostrzeżeniami audytorów.

Propozycje zmian, przekazane przez samorządy lokalne - lewy brzeg Wisły:

#### **7.3.1. Gmina Nowe:**

Gmina proponuje przeniesienie trasy na wały wiślane, znajdujące się na południe od miejscowości - do granicy z gminą Dragacz (odcinek 9,5 km). Propozycja ta jest zasadna, podnosi atrakcyjność WTR. Wskazane jest jednocześnie przedłużenie takiej korekty przebiegu aż do Sartowic Dolnych, na całym odcinku wału wiślanego. Dodatkowo wskazana jest zmiana koncepcji inwestycji, poprzez poprowadzenie jej nową, bitumiczną drogą rowerową po koronie wału, a nie płytami IOMB na drodze przywałowej, jak proponuje gmina.

#### **7.3.2. Gmina Dragacz**

Gmina popiera koncepcję budowy drogi rowerowej na wale wiślanym i przeniesienie tam WTR, z zastrzeżeniem braku środków na realizację tej inwestycji przez gminę w najbliższym czasie.

#### **7.3.3. Gmina Solec Kujawski**

Gmina proponuje wybudowanie bitumicznej drogi rowerowej z Solca Kujawskiego do Otorowa, zgodnie z przebiegiem WTR - jest to zasadne i wpisuje się w koncepcję trasy, pozwalając przenieść ją z drogi publicznej na drogę rowerową. Zwiększy to wygodę i bezpieczeństwo rowerzystów.

Dodatkowo jest zainteresowana zaprojektowaniem dalszego przebiegu WTR wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 394 w kierunku drogi krajowej nr 10 - zgodnie z obecnym przebiegiem. Jest to zasadne i wpisuje się w koncepcję trasy, pozwoli przenieść ją z drogi publicznej na drogę rowerową.

Nie wpisuje się natomiast w koncepcję Wiślanej Trasy Rowerowej propozycja wybudowania drogi rowerowej w Solcu Kujawskim, z centrum miasta na południe w kierunku drogi krajowej nr 10.

#### **7.3.4. Gmina Wielka Nieszawka:**

Gmina planuje wykonanie drogi rowerowej WTR na drodze wojewódzkiej nr 273 w Małej Nieszawce, od granicy miasta Torunia. Zmiana zasadna, zwiększy to wygodę i bezpieczeństwo rowerzystów.

Jest również otwarta na poprowadzenie Wiślanej Trasy Rowerowej po wale wiślanym. Taki odcinek posiada jeszcze większą atrakcyjność, dodatkowo wyeksponuje atrakcje turystyczne gminy.

Ponadto gmina zainteresowana jest poprawą jakości odcinka WTR w Brzozie, jak też ewentualnym przesunięciem trasy pomiędzy drogą krajową nr 80 a miejscowością Jarki w kierunku Przyłubia, co wiąże się z wykonaniem nawierzchni asfaltowej na drodze gruntowej, biegnącej przez Cierpice.

#### **7.3.5. Miasto Toruń (lewy brzeg)**

Miasto Toruń rekomenduje zmianę przebiegu WTR od skrzyżowania ul. Rudackiej i ul. Otłoczyńskiej w kierunku na Ciechocinek poprzez jej przeniesienie na drogi rowerowe wzdłuż DK 91 i ulicy Włocławskiej. Pozwoli to na ominięcie nieprzejezdnego odcinka leśnego pomiędzy Rudakiem a Solankami, w całości po istniejących drogach rowerowych. Do wykonania tej zmiany konieczne jest wyłącznie znakowanie (długość 4,4 km). Zmiana zasadna.

#### **7.3.6. Gmina Aleksandrów Kujawski**

Gmina akceptuje koncepcję budowy drogi rowerowej na wale wiślanym Niziny Ciechocińskiej i przeniesienie tam WTR. Propozycja zasadna, podnosi atrakcyjność trasy.

#### **7.3.7. Miasto Włocławek**

Miasto Włocławek proponuje wykonanie drogi rowerowej na moście im. Rydza-Śmigłego. Inwestycja zasadna, pozwala na połączenie obu brzegów WTR, konieczne jest jednak jednoczesne wykonanie wjazdu / zjazdu drogi rowerowej z mostu na bulwar - powiązanie tego połączenia z WTR.

Jednocześnie proponowane jest przeniesienie WTR we wschodniej części miasta na drogi rowerowe prowadzące od centrum wzdłuż ulicy Płockiej do drogi krajowej nr 62, a następnie powrót drogą krajową nr 62 do obecnego przebiegu WTR (odcinek 6,8 km). Zmiana ta jest zasadna, pomimo wydłużenia trasy pozwala na poprowadzenie jej bliżej zapory włocławskiej po lepszych drogach rowerowych, niż ma to miejsce obecnie.

### **Propozycje zmian, przekazane przez samorządy lokalne - prawy brzeg Wisły:**

#### **7.3.8. Gmina Czernikowo i gmina Obrowo**

Gmina ta proponuje wybudowanie drogi rowerowej Osiek - Czernikowo (10 km). Odcinek ten w zasadzie nie pokrywa się z WTR, poza fragmentem ok. 500 m w Osieku, który wpisuje się w WTR.

#### **7.3.9. Miasto Toruń (prawy brzeg)**

Miasto Toruń na prawym brzegu proponuje zmianę przebiegu WTR na Kaszczorku, poprzez jej poprowadzenie ulicami Na Przełaj i Szczęśliwą. Jest to zasadne z uwagi na istnienie tam dróg rowerowych.

Ponadto proponuje przeniesienie WTR na wylocie z Torunia w stronę Bydgoszczy, z drogi krajowej nr 80 na nowo wybudowaną drogę rowerową (długość ok. 650 m). Jest to zasadne i możliwe do wykonania natychmiast, znacznie zwiększy bezpieczeństwo rowerzystów i atrakcyjność trasy.

#### **7.3.10. Zławieś Wielka**

Gmina proponuje połączenie Torunia i Złejwsi Wielkiej drogą rowerową w pobliżu DK 80, Toruń - Górsk - Zławieś Wielka (długość ok. 15,4 km). Jest to zasadne i zwiększyłoby bezpieczeństwo i wygodę rowerzystów, choć ten odcinek w dużej części prowadziłby wzdłuż bardzo ruchliwej drogi krajowej nr 80. Jednak jeszcze bardziej atrakcyjne byłoby poprowadzenie WTR wałem wiślanym od końca ulicy Port Drzewny aż do promu na Solec Kujawski (Czarnowo).

#### **7.3.11. Gmina Dabrowa Chełmińska**

Gmina proponuje przeniesienie WTR na nowo wybudowaną drogę rowerową na północ od Ostromecka. Jest to zasadne i zwiększa atrakcyjność trasy. Ponadto proponuje przeniesienie WTR z ulicy na nową drogę rowerową w miejscowości Czarze. Jest to zasadne i zwiększy bezpieczeństwo rowerzystów, nie generując kosztów.

#### **7.3.12. Miasto Chełmno**

Miasto proponuje przeniesienie WTR z podnóża skarpy wiślanej do centrum miasta. Zmiana nie jest zasadna z uwagi na konieczne do pokonania na tym odcinku duże różnice wysokości i nachylenia (podjazd i zjazd) oraz konieczność jazdy uliczkami Starego Miasta. Zamiast tego zasadne jest dobre oznakowanie dojazdu do Starego Miasta oraz poprawa istniejącej trasy.

#### **7.3.13. Miasto Grudziądz**

Miasto proponuje przeniesienie WTR od ulicy Droga Mazowiecka (wał wiślany) do Ronda Herberta, na nowe drogi rowerowe (odcinek 4,3 km). Zmiana w pełni zasadna, poprawi bezpieczeństwo rowerzystów na trasie oraz wygodę jazdy.

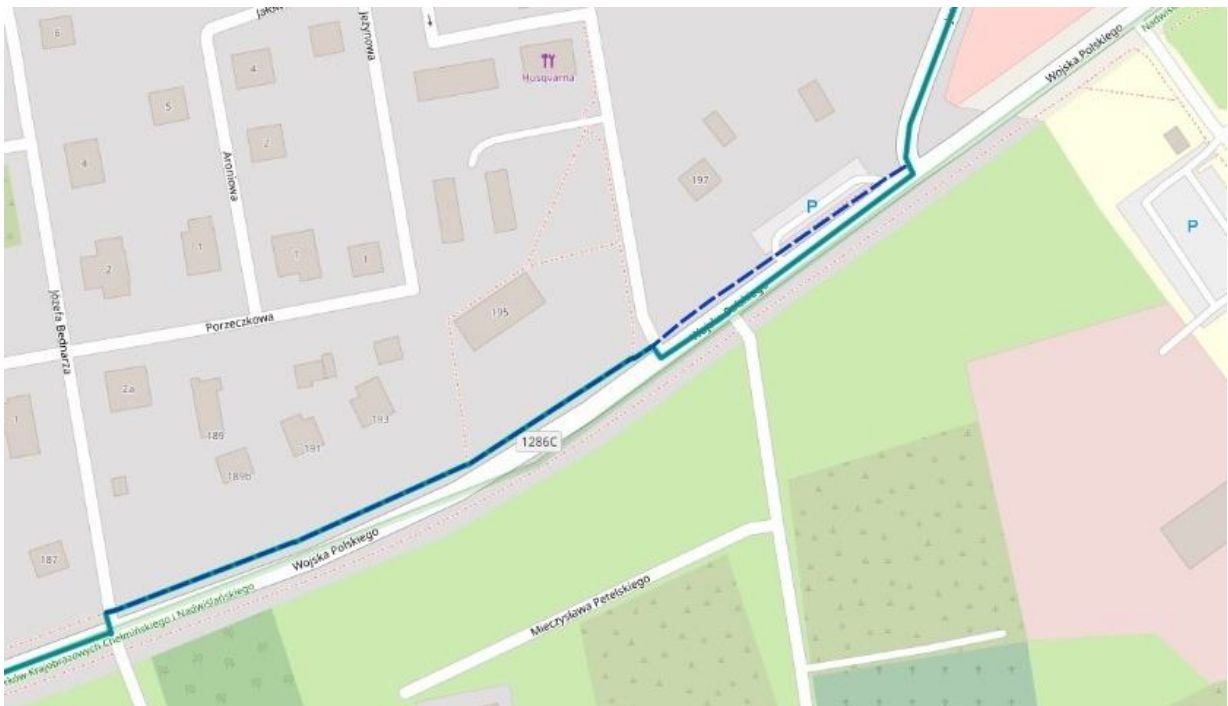
### **7.4. Bieżące zmiany i korekty przebiegu trasy**

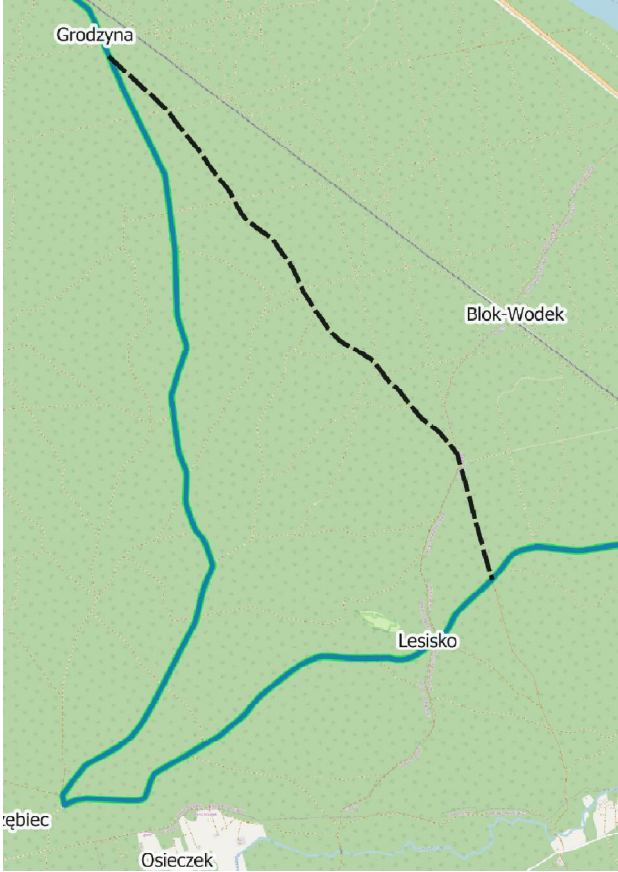
Kolejnym z zadań audytorów była weryfikacja przebiegu trasy i zaproponowanie poprawek jej poprowadzenia. Zgodnie z tym założeniem, zaproponowano szereg modyfikacji. Zmiany te zostały zidentyfikowane dzięki wizji w terenie, uzupełnionej o propozycje, przekazane przez samorządy lokalne i uwagi lokalnych ekspertów rowerowych. Część poprawek możliwa jest do wprowadzenia niemal natychmiastowo i niskim nakładem kosztów, a część wymaga dłuższej perspektywy i poważniejszych inwestycji.


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

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

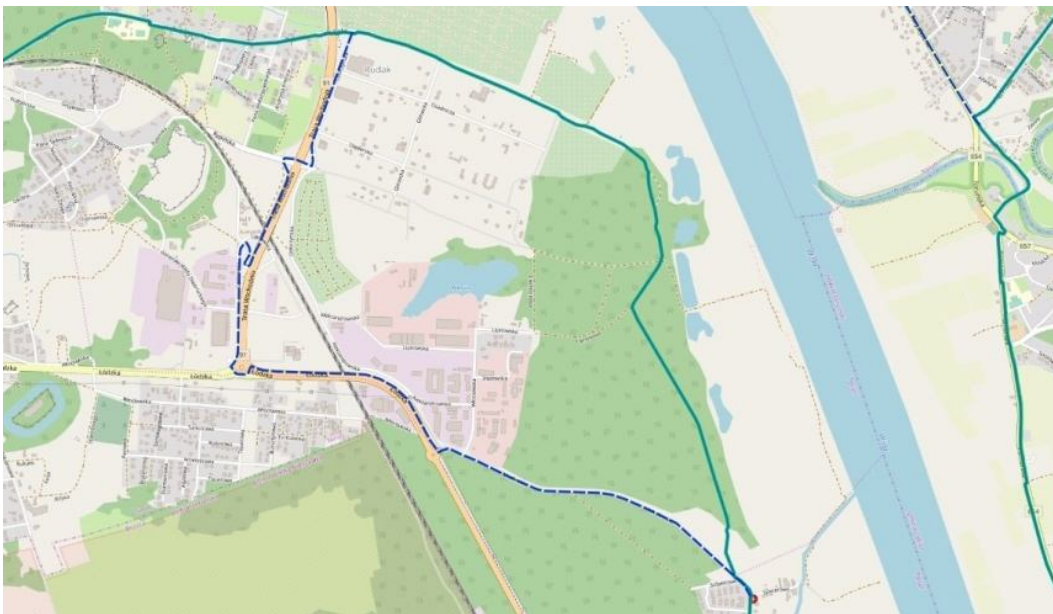
- **Korekta nr 1 (Świecie - nowa droga rowerowa na ul. Wojska Polskiego)**
- **Korekta nr 2 (skrócenie trasy na odcinku leśnym Przyłubie - Cierpice)**
- **Korekta nr 3 (Toruń - przeniesienie trasy na nową drogę rowerową przy ul. Nieszawskiej)**
- **Korekta nr 4 (Toruń - przeniesienie trasy na nowe drogi rowerowe pomiędzy Rudakiem a Solankami)**
- **Korekta nr 5 (Włocławek - przeniesienie trasy z ul. Wyszyńskiego i Gdańskiej na bulwar wiślany)**
- **Korekta nr 6 (Włocławek - przeniesienie wschodniej części trasy na nowe drogi rowerowe i w pobliże zapory)**
- **Korekta nr 7 (Toruń - przeniesienie trasy na nowe drogi rowerowe w dzielnicy Kaszczorek)**
- **Korekta nr 8 (Toruń - przeniesienie trasy z DK 80 na nową drogę rowerową w zachodniej części miasta)**
- **Korekta nr 9 (przeniesienie trasy na nowe drogi rowerowe na odcinku Toruń - Przysiek - Raciniewo - Czarze)**
- **Korekta nr 10 (Czarze przeniesienie trasy na drogę rowerową)**
- **Korekta nr 11 (Grudziądz - przeniesienie trasy na nowe drogi rowerowe)**
- **Korekta nr 12 (przeniesienie trasy na nowe drogi rowerowe na odcinku Strzelce Górne - Bydgoszcz - Jaruzyn)**


<b>Korekta nr 1</b>	
<b>Świecie: nowa droga rowerowa wzdłuż ul. Wojska Polskiego</b>	
<b>Gmina:</b>	Świecie
<b>Powiat:</b>	powiat świecki
<b>Początek odcinka podlegającego korekcie:</b>	Skrzyżowanie ul. Jesionowej z ul. Wojska Polskiego
<b>Koniec odcinka podlegającego korekcie:</b>	Skrzyżowanie ul. Wojska Polskiego i ul. Józefa Bednarza
<b>Długość odcinka korygowanego:</b>	0,32 km
<b>Nawierzchnia na odcinku objętym korektą:</b>	Nawierzchnia bitumiczna
<b>Organizacja ruchu na odcinku objętym korektą:</b>	Wydzielona droga rowerowa
<b>Status drogi na odcinku objętym korektą:</b>	Wydzielona droga rowerowa przy drodze powiatowej
<b>Uzasadnienie korekty:</b>	
Przeniesienie trasy z ruchu ogólnego (nawierzchnia: kostka kamienna) na biegnącą równoległe do ulicy Wojska Polskiego, nową, bitumiczną drogę rowerową. Podniesie to komfort jazdy rowerzystów.	
<b>Zmiany w oznakowaniu, związane z korektą:</b>	
Oznakowanie (znaki R-4) trasy do przeniesienia z ul. Wojska Polskiego, dodatkowo konieczne ustawienie znaków C-13 na nowo wybudowanej drodze rowerowej. Szczegóły dotyczące liczby i lokalizacji znaków określi projekt organizacji ruchu, jednak w oparciu o analizę odcinka zarekomendować można dwa zestawy znaków C-13 oraz R-4: pierwszy przy ulicy J. Bednarza to znak C-13 (koniec) w kierunku południowym oraz C-13 w kierunku północnym oraz znaki R-4 (prosto) w obu kierunkach drugi to znak C-13 (koniec) w kierunku północnym oraz C-14 w kierunku południowym oraz znak R-4d (lewo) o treści "Nowe 45 km" w kierunku północnym plus znak R-4 (prosto) w kierunku południowym.	
<b>Zakres prac inwestycyjnych:</b>	Wyłącznie oznakowanie.
	


<b>Korekta nr 2</b>	
<b>Skrócenie trasy na odcinku leśnym Przytubie - Cierpice</b>	
<b>Gmina:</b>	Solec Kujawski (4 km), Wielka Nieszawka (1 km)
<b>Powiat:</b>	Powiat bydgoski, powiat toruński
<b>Początek odcinka podlegającego korekcie:</b>	Przytubie, rozwidlenie dróg leśnych w pobliżu leśniczówki za stacją kolejową
<b>Koniec odcinka podlegającego korekcie:</b>	Teren leśny na zachód od miejscowości Cierpice (brak punktów charakterystycznych, skrzyżowanie)
<b>Długość odcinka korygowanego:</b>	5,0 km
<b>Nawierzchnia na odcinku objętym korektą:</b>	Droga gruntowa (leśna)
<b>Organizacja ruchu na odcinku objętym korektą:</b>	
<b>Status drogi na odcinku objętym korektą:</b>	
<b>Uzasadnienie korekty:</b>	
Przeniesienie trasy na leśną drogę pożarową, biegnącą nieco bardziej na północ od istniejącego przebiegu z okolic stacji kolejowej Przytubie pozwala na skrócenie trasy o łącznie 5,3 km oraz ominięcie leśnego odcinka o nawierzchni niskiej jakości (2,1 km).	
<b>Zmiany w oznakowaniu, związane z korektą:</b>	
Konieczne zlikwidowanie znaków na przebiegu obecnym oraz wykonanie oznakowania na odcinku skorygowanym. Znaki malowane co ok. 1 km, dodatkowo po 1 parze znaków R-4/R-4b na początku i końcu odcinka (razem 4 znaki) plus po 1 znaku R-4 potwierdzającym przebieg. Dodatkowo ustawienie 3 par znaków R-4 na pozostałym odcinku, co ok. 1 km.	
<b>Zakres prac inwestycyjnych:</b>	
Wyłącznie oznakowanie.	

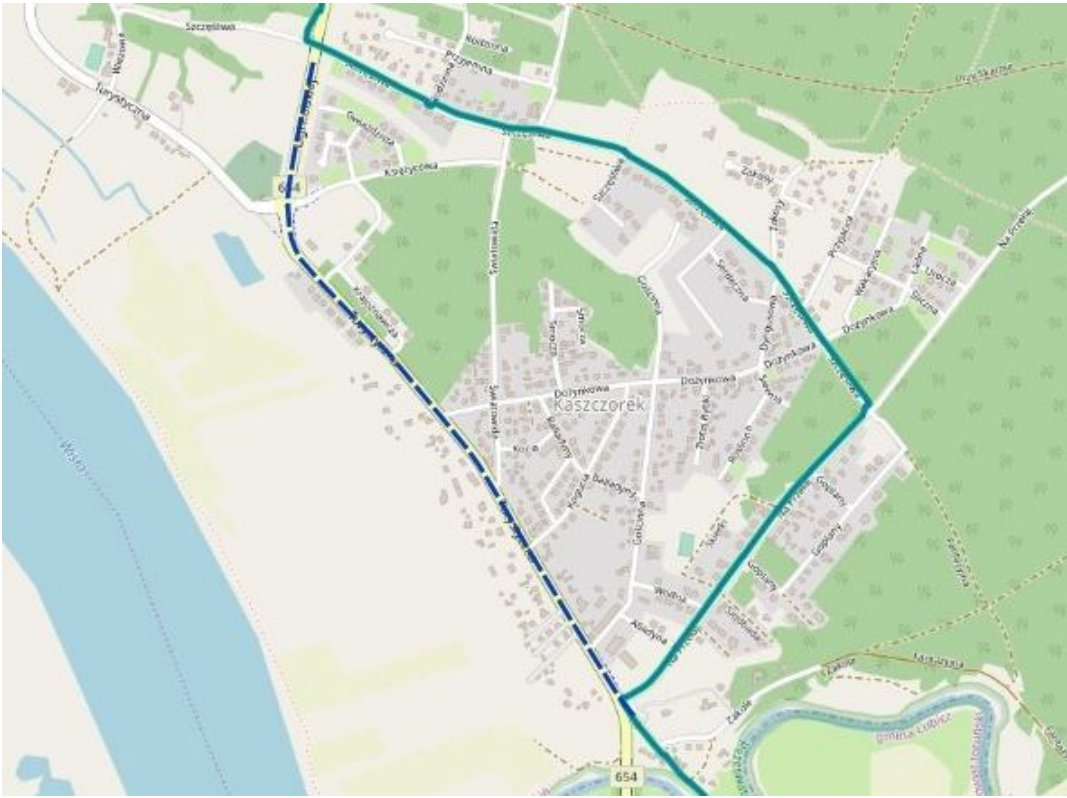
<b>Korekta nr 3</b>	
<b>Toruń, przeniesienie trasy na nową drogę rowerową przy ul. Nieszawskiej</b>	
<b>Gmina:</b>	Miasto Toruń
<b>Powiat:</b>	Miasto Toruń
<b>Początek odcinka podlegającego korekcie:</b>	Toruń-Piaski, skrzyżowanie ul. Przy Grobli z ul. Wiślaną
<b>Koniec odcinka podlegającego korekcie:</b>	Toruń, Most Piłsudskiego
<b>Długość odcinka korygowanego:</b>	1,16 km
<b>Nawierzchnia na odcinku objętym korektą:</b>	Nawierzchnia bitumiczna
<b>Organizacja ruchu na odcinku objętym korektą:</b>	Wydzielona droga rowerowa
<b>Status drogi na odcinku objętym korektą:</b>	Wydzielona droga rowerowa przy drodze powiatowej/miejskiej
<b>Uzasadnienie korekty:</b>	
Przeniesienie trasy na nową, wysokiej jakości drogę rowerową poprawi jej jakość. Obecny przebieg prowadzi po koronie wału przeciwpowodziowego, który nie ma żadnego przystosowania dla rowerzystów. Jest to zarośnięta, wąska dróżka. Brak wjazdu od strony zachodniej.	
<b>Zmiany w oznakowaniu, związane z korektą:</b>	
Na wale obecnie nie ma znaków. Przeniesienie oznakowania na drogę rowerową w ciągu ulicy Nieszawskiej. Konieczny szczegółowy projekt organizacji ruchu. Kolejno od zachodu rekomendowane ustawienie 2 znaków R-4b na wspólnym słupku na ul. Wiślanej przy wale, następnie 1 znaku R-4b i 1 znaku R-4 na słupku znaku C-13 na skrzyżowaniu z ul. Wiślaną, 2 znaków R-4 w połowie odcinka w przeciwnych kierunkach, 2 znaków R-4b na wspólnym słupku na końcu drogi rowerowej przy rondzie (w kierunku mostu i ulicy Nieszawskiej).	
<b>Zakres prac inwestycyjnych:</b>	Wyłącznie oznakowanie.
	




<b>Korekta nr 4</b>	
<b>Toruń - przeniesienie trasy na nowe drogi rowerowe pomiędzy Rudakiem a Solankami</b>	
<b>Gmina:</b>	Miasto Toruń
<b>Powiat:</b>	Miasto Toruń
<b>Początek odcinka podlegającego korekcie:</b>	Rudak, Skrzyżowanie ul. Rudackiej i ul. Otłoczyńskiej
<b>Koniec odcinka podlegającego korekcie:</b>	Solanki, ul. Włocławska i Solankowa
<b>Długość odcinka korygowanego:</b>	4,7 km
<b>Nawierzchnia na odcinku objętym korektą:</b>	Nawierzchnia bitumiczna
<b>Organizacja ruchu na odcinku objętym korektą:</b>	Wydzielona droga rowerowa
<b>Status drogi na odcinku objętym korektą:</b>	Wydzielona droga rowerowa przy różnego rodzaju drogach (krajowych, miejskich)
<b>Uzasadnienie korekty:</b>	
<p>Przeniesienie trasy uzasadnione jest bardzo złą nawierzchnią, po której obecnie biegnie trasa. Spowoduje wydłużenie trasy o 1,2 km oraz większy hałas, spowodowany sąsiedztwem ruchliwych dróg, jednak pozwoli na poprowadzenie trasy po wydzielonych drogach rowerowych o nawierzchni bitumicznej. Pozwoli to na bezpieczny, wygodny i bezkolizyjny przejazd na tym odcinku, znacznie wygodniejszy, niż leśna droga pomiędzy Rudakiem a Solankami.</p>	
<b>Zmiany w oznakowaniu, związane z korektą:</b>	
<p>Usunięcie oznakowanie istniejącego (od ogródków działkowych do dzielnicy Solanki).</p> <p>Wykonanie oznakowanie wymaga szczegółowego projektu organizacji ruchu, uzgodnionego z zarządcami dróg krajowych (jedno rondo na drodze krajowej). Oznakowanie znakami R-4 i R-4b. Orientacyjna liczba znaków R-4: ok. 10 szt., znaków R-4b: ok. 15 szt. Ponadto zaleca się ustawić po jednym znaku R-4c w dzielnicy Solanki oraz jednym znaku R-4d w dzielnicy Rudak (na początku i końcu odcinka) w kierunku zmienianym, w celu poinformowania rowerzystów o zmianie przebiegu trasy.</p>	
<b>Zakres prac inwestycyjnych:</b>	Wyłącznie oznakowanie.
	

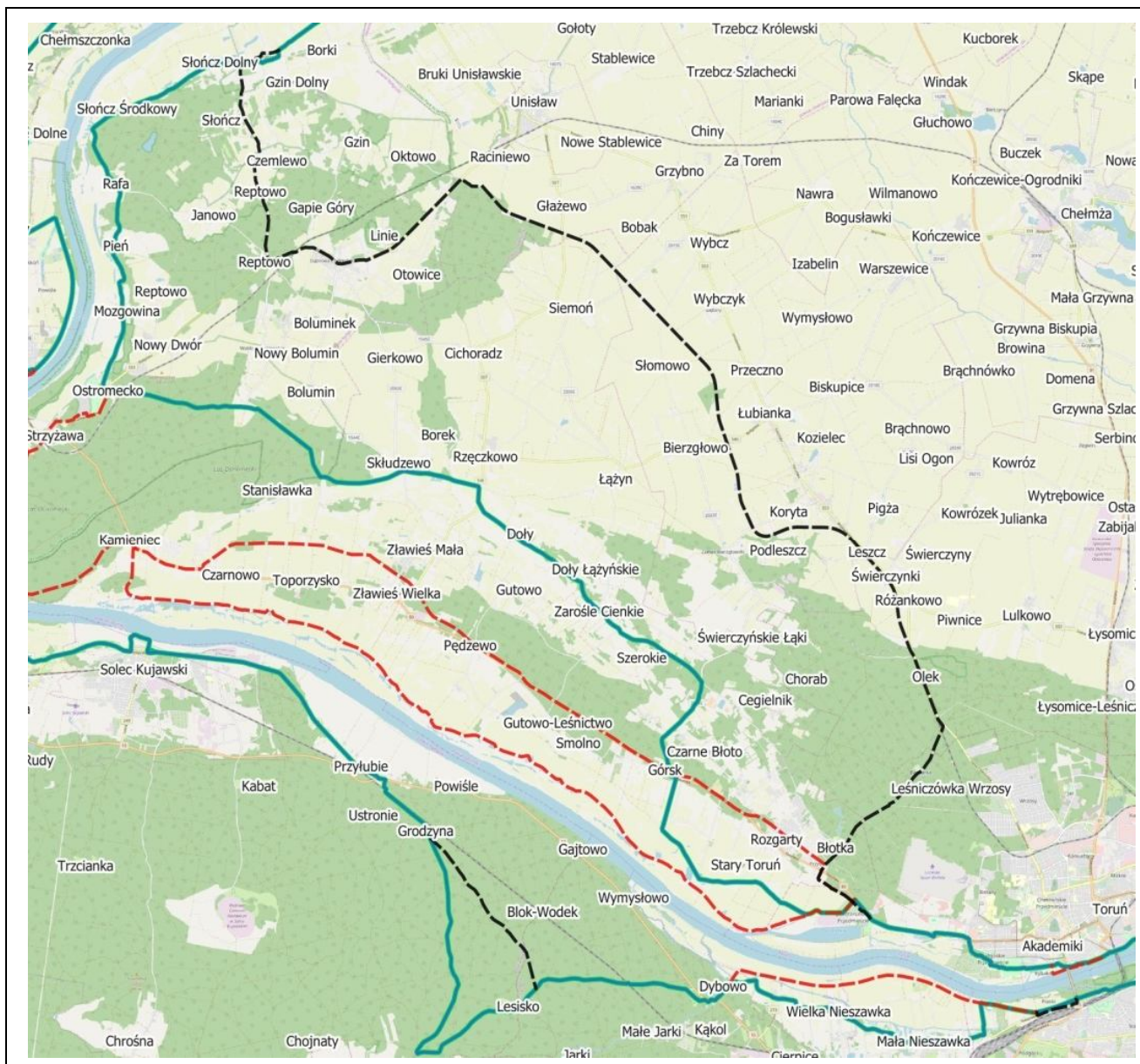
<b>Korekta nr 5</b>	
<b>Włocławek - przeniesienie trasy z ul. Wyszyńskiego i Gdańskiej na bulwar wiślany</b>	
<b>Gmina:</b>	Miasto Włocławek
<b>Powiat:</b>	Miasto Włocławek
<b>Początek odcinka podlegającego korekcie:</b>	Skrzyżowanie ul. Toruńskiej i ul. Wyszyńskiego
<b>Koniec odcinka podlegającego korekcie:</b>	ul. Gdańska, bulwar wiślany pod mostem Rydza-Śmigłego
<b>Długość odcinka korygowanego:</b>	0,7 km
<b>Nawierzchnia na odcinku objętym korektą:</b>	Droga bitumiczna (400 m), ciąg pieszo-rowerowy z kostki polbruk fazowanej (100 m) i niefazowanej (200 m)
<b>Organizacja ruchu na odcinku objętym korektą:</b>	Ruch ogólny (droga publiczna) - odcinek 400 m, ciąg pieszy (100 m), droga rowerowa (200 m)
<b>Status drogi na odcinku objętym korektą:</b>	Droga gminna, ciągi piesze i wydzielone drogi rowerowe
<b>Uzasadnienie korekty:</b>	
Przeniesienie trasy z ulicy Wyszyńskiego i Gdańskiej na mniej ruchliwe ulice (ul. Solna w pobliżu przystani wodnej) i bulwar Marszałka Józefa Piłsudskiego. Bez zmiany długości trasy. Trasa z ulicy Wyszyńskiego zakreślać będzie w ulicę Solną (ruch ogólny) wzdłuż przystani nad Wisłą do nowej kładki na Zgłowiączce w pobliżu pałacu biskupiego. Później bulwarem (do wykonania zjazd z kładki na bulwar) do istniejącej drogi rowerowej.	
<b>Zmiany w oznakowaniu, związane z korektą:</b>	
Usunięcie oznakowanie z części ul. Wyszyńskiego i ul. Gdańskiej (pojedyncze znaki). Wykonanie oznakowanie wymaga szczegółowego projektu organizacji ruchu, uzgodnionego z zarządcami. Należy ustawić 1 znak R-4b na skrzyżowaniu ul. Wyszyńskiego z ul. Solną (skręt w lewo) i potwierdzenie na ul. Solnej (znak R-4) i analogiczną parę znaków w przeciwnym kierunku (znak R-4b skręt w prawo na ul. Solnej oraz R-4 potwierdzający na ul. Wyszyńskiego). Na zmodyfikowanym odcinku wystarczy po 1 parze znaków R-4 przed i za kładką na Zgłowiączce oraz 1 podwójny znak R-4b na zakręcie ulicy Solnej. Ew. można dodać 1 parę znaków R-4 na wysokości ul. Fabrycznej. Dodatkowo należy oznaczyć odcinek kładki na Zgłowiączce i przyległe do niej chodniki jako chodniki dopuszczone do ruchu rowerów (para znaków C-16 + T-22)	
<b>Zakres prac inwestycyjnych:</b>	
Oznakowanie trasy. Niwelacja niewielkiej trawiastej skarpy (ok. 0,5 m wysokości) pomiędzy końcem drogi rowerowej, a kładką na Zgłowiączce w celu zachowania ciągłości jazdy rowerem bez kolizji z pieszymi. Obecnie przeszkodą są schody na końcu kładki, prowadzące do bulwaru.	
	

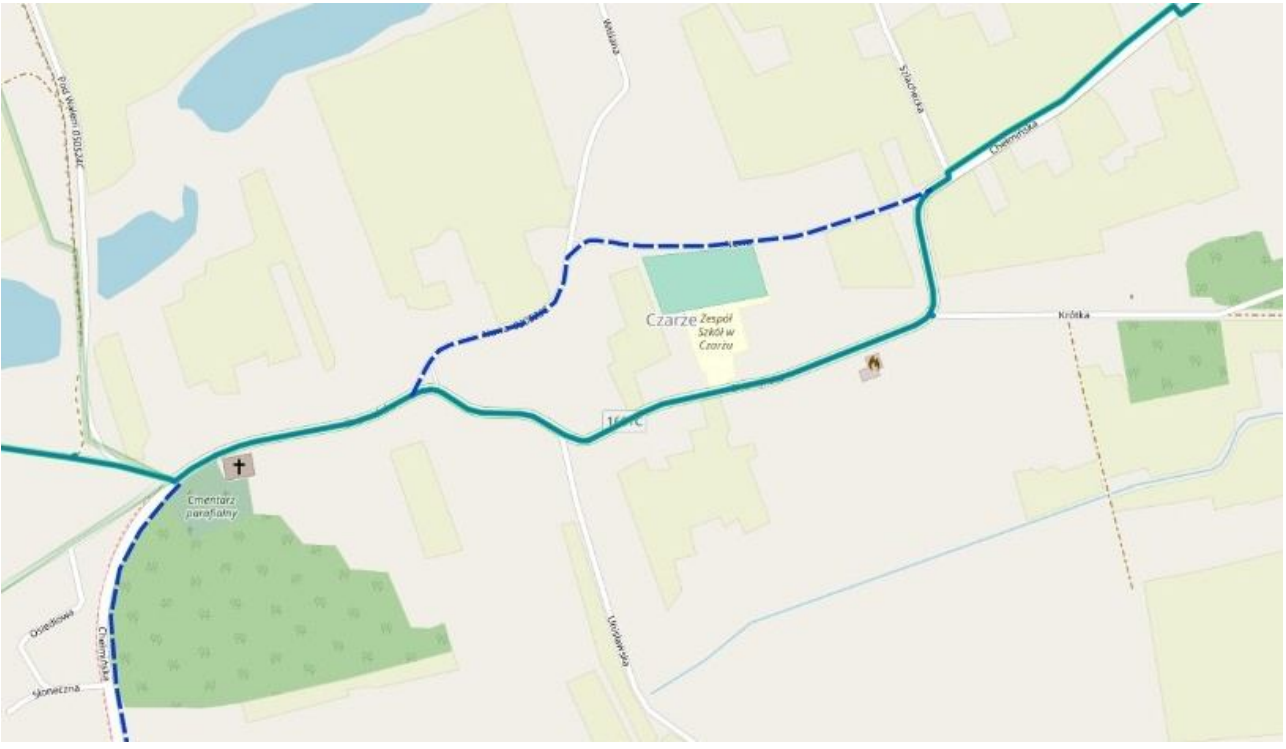
<b>Korekta nr 6</b>	
<b>Włocławek - przeniesienie wschodniej części trasy na nowe drogi rowerowe i w pobliżu zapory</b>	
<b>Gmina:</b>	Miasto Włocławek
<b>Powiat:</b>	Miasto Włocławek
<b>Początek odcinka podlegającego korekcie:</b>	Skrzyżowanie ul. Łęskiej i ul. Okrężnej
<b>Koniec odcinka podlegającego korekcie:</b>	Skrzyżowanie ul. Leśnej i Al. Kazimierza Wielkiego
<b>Długość odcinka korygowanego:</b>	6,9 km
<b>Nawierzchnia na odcinku objętym korektą:</b>	Bitumiczne drogi rowerowe (większość); krótkie fragmenty z polbruk (maksymalnie kilkaset m.)
<b>Organizacja ruchu na odcinku objętym korektą:</b>	Wydzielone drogi rowerowe (większość); krótkie odcinki ciągów pieszo-rowerowych (ok. 400 m),
<b>Status drogi na odcinku objętym korektą:</b>	Wydzielone drogi rowerowe i ciągi pieszo-rowerowe przy różnego rodzaju drogach (krajowe, miejskie)
<b>Uzasadnienie korekty:</b>	
Przeniesienie trasy na bitumiczne drogi rowerowe wzdłuż ulicy Płockiej i Al. Kazimierza Wielkiego - o znacznie wyższej jakości, niż ciągi i drogi rowerowe w mieście, którymi obecnie poprowadzona jest trasa. Nastąpi wydłużenie trasy o 3,9 km, lecz dzięki zmianie przebiegu trasa prowadzić będzie w pobliżu zapory włocławskiej i miejsca śmierci bł. ks. Popiełuszki. Docelowo możliwe jest przedłużenie trasy wałami wzdłuż Zalewu Włocławskiego.	
<b>Zmiany w oznakowaniu, związane z korektą:</b>	
Usunięcie istniejącego oznakowania. Wykonanie oznakowanie wymaga szczegółowego projektu organizacji ruchu, uzgodnionego z zarządcami dróg krajowych (na trasie znajduje się jedno duże rondo na drodze krajowej). Orientacyjnie, należy przeznaczyć na oznakowanie około 20 znaków R-4, 10 znaków R-4b, 10 tabliczek "rzeczywisty kierunek szlaku". Ponadto zaleca się ustawić po jednym znaku R-4c na początku i końcu odcinka w kierunku zmienianym, w celu poinformowania rowerzystów o zmianie przebiegu trasy.	
<b>Zakres prac inwestycyjnych:</b>	Wyłącznie oznakowanie.
	

<b>Korekta nr 7</b>	
<b>Toruń - przeniesienie trasy na nowe drogi rowerowe w dzielnicy Kaszczorek</b>	
<b>Gmina:</b>	Miasto Toruń
<b>Powiat:</b>	Miasto Toruń
<b>Początek odcinka podlegającego korekcie:</b>	Toruń, skrzyżowanie ul. Turystycznej i ul. Na Przełaj
<b>Koniec odcinka podlegającego korekcie:</b>	Toruń, skrzyżowanie ul. Szczęśliwej i ul. Rodzinnej
<b>Długość odcinka korygowanego:</b>	1,7 km
<b>Nawierzchnia na odcinku objętym korektą:</b>	Wydzielone drogi rowerowe o nawierzchni bitumicznej (1,4 km) i z polbruku fazowanego (0,3 km)
<b>Organizacja ruchu na odcinku objętym korektą:</b>	Wydzielone drogi rowerowe
<b>Status drogi na odcinku objętym korektą:</b>	Wydzielone drogi rowerowe przy drodze wojewódzkiej znajdujące się w zarządzie miasta
<b>Uzasadnienie korekty:</b>	
Skrócenie trasy o 0,8 km; poprowadzenie trasy ciągłymi, wydzielonymi drogami rowerowymi bez stromego podjazdu w ul. Ligi Polskiej.	
<b>Zmiany w oznakowaniu, związane z korektą:</b>	
Konieczne usunięcie istniejącego oznakowania. Wykonanie oznakowanie wymaga szczegółowego projektu organizacji ruchu, uzgodnionego z zarządcami. Dla oznakowania trasy potrzebne jest ok. 10 znaków R-4.	
<b>Zakres prac inwestycyjnych:</b>	Wyłącznie oznakowanie.
	

<b>Korekta nr 8</b>	
<b>Toruń - przeniesienie trasy z DK 80 na nową drogę rowerową w zachodniej części miasta</b>	
<b>Gmina:</b>	Miasto Toruń
<b>Powiat:</b>	Miasto Toruń
<b>Początek odcinka podlegającego korekcie:</b>	Toruń, skrzyżowanie ul. Szosa Bydgoska i ul. Droga Starotoruńska
<b>Koniec odcinka podlegającego korekcie:</b>	Toruń, skrzyżowanie DK 80 i ul. Port Drzewny
<b>Długość odcinka korygowanego:</b>	0,6 km
<b>Nawierzchnia na odcinku objętym korektą:</b>	Wydzielone drogi rowerowe o nawierzchni bitumicznej
<b>Organizacja ruchu na odcinku objętym korektą:</b>	Wydzielone drogi rowerowe
<b>Status drogi na odcinku objętym korektą:</b>	Wydzielone drogi rowerowe poza pasem drodze krajowej w zarządzie miasta
<b>Uzasadnienie korekty:</b>	
Przeniesienie WTR na wybudowaną po południowej stronie DK 80 nową, bitumiczną drogę rowerową, która jest oddzielona od drogi krajowej pasem lasu. Skrócenie trasy o 0,1 km, zwiększenie bezpieczeństwa rowerzystów.	
<b>Zmiany w oznakowaniu, związane z korektą:</b>	
Konieczne usunięcie oznakowania na drodze krajowej. Wykonanie oznakowanie drogi rowerowej (projekt organizacji ruchu): ok. 5 znaków R-4, 1 znak R-4b.	
<b>Zakres prac inwestycyjnych:</b>	Wyłącznie oznakowanie.
	

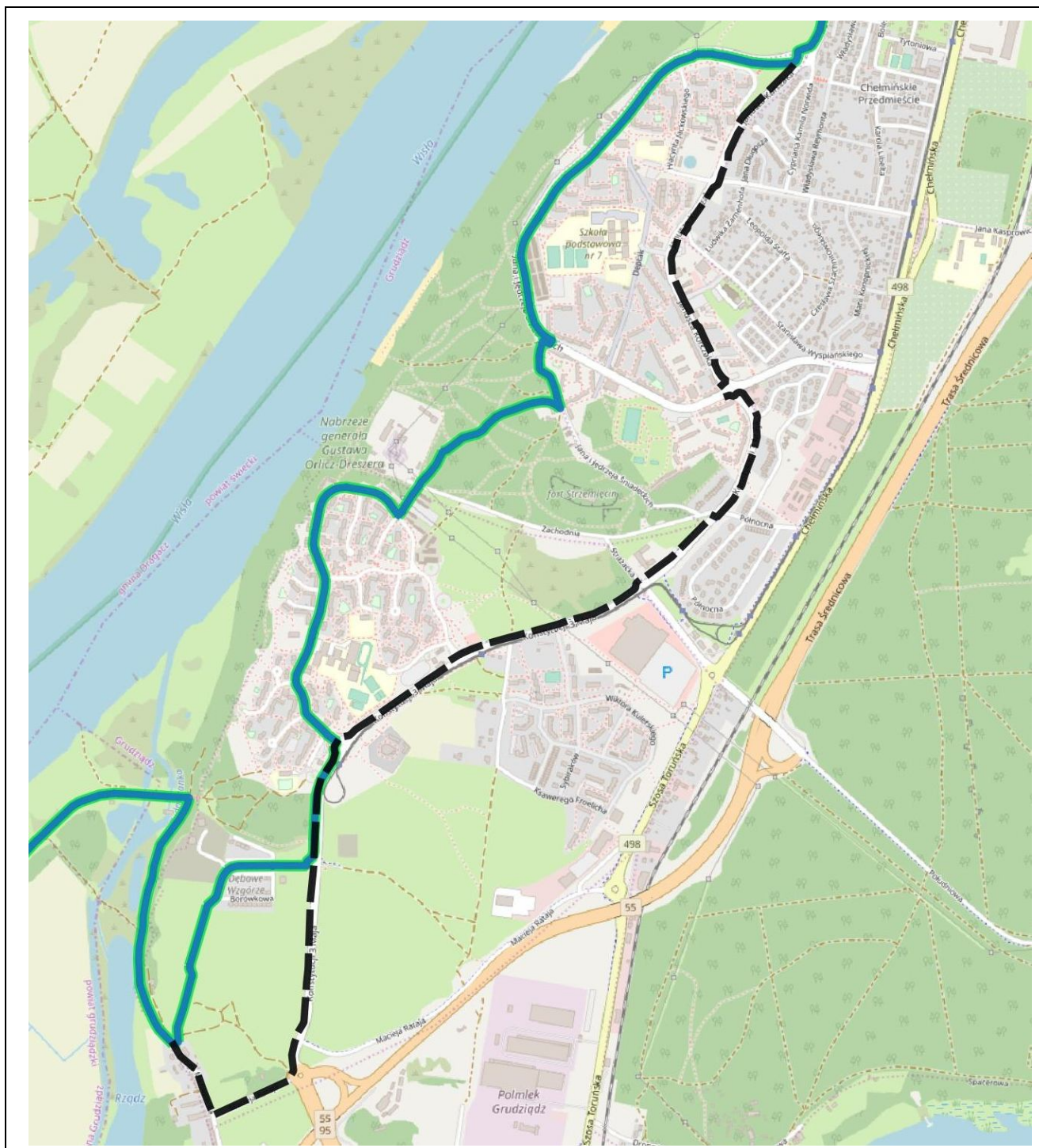
<b>Korekta nr 9</b>	
<b>Przeniesienie trasy na nowe drogi rowerowe na odcinku Toruń - Przysiek - Raciniewo - Czarże</b>	
<b>Gmina:</b>	Miasto Toruń, gmina Zławieś Wielka, gmina Łubianka, gmina Unisław, gmina Dąbrowa Chełmińska
<b>Powiat:</b>	Miasto Toruń, powiat toruński, powiat bydgoski
<b>Początek odcinka podlegającego korekcie:</b>	Toruń, skrzyżowanie DK 80 i ul. Port Drzewny
<b>Koniec odcinka podlegającego korekcie:</b>	Ostromecko, ul. Bydgoska (DW 551)
<b>Długość odcinka korygowanego:</b>	40,1 km
<b>Nawierzchnia na odcinku objętym korektą:</b>	Bitumiczne drogi rowerowe (ok. 34 km) i ciągi pieszo-rowerowe (ok. 200 m), i drogi asfaltowe (2,2 km) krótkie fragmenty gruntowych dróg rowerowych (kilkaset m.) oraz dróg gruntowych (ok. 3,5 km).
<b>Organizacja ruchu na odcinku objętym korektą:</b>	Wydzielone drogi rowerowe (ok. 34 km), ciągi pieszo-rowerowe (ok. 200 m), drogi w ruchu ogólnym (ok. 6km).
<b>Status drogi na odcinku objętym korektą:</b>	Drogi rowerowe i ciągi pieszo-rowerowe w administracji gmin, krótkie odcinki dróg gminnych i powiatowych.
<b>Uzasadnienie korekty:</b>	
<p>Przeniesienie trasy z mało interesujących krajobrazowo dróg publicznych na jedną z dłuższych w Polsce wydzielonych dróg rowerowych, wybudowanych w śladzie dawnego torowiska. Po drodze zabytek w postaci Zamku Bierzgłowskiego (położony w pobliżu trasy). Łącznie jest to prawie 35 km wydzielonych dróg rowerowych wysokiej jakości.</p> <p>Dojazd od Torunia proponuje się wytyczyć kontynuacją drogi rowerowej w kierunku ośrodka ODR. Następnie znajduje się krótki odcinek drogi gruntowej, który wymaga do poprawy, i lokalna droga asfaltowa, przecinająca (sygnalizacja świetlna) ruchliwą drogę krajową nr 80. Dalej do Barbarki prowadzi leśna droga asfaltowa, następnie gruntowa, praktycznie wolna od samochodów. Równoległe, na części trasy możliwość wybudowania drogi rowerowej na kolejnej rozebranej linii kolejowej, której zarysy widać po wschodniej stronie drogi leśnej. Od Barbarki biegnie lokalna droga asfaltowa o małym ruchu samochodów, którą rekomenduje się wytyczyć trasę. Następnie przed skrzyżowaniem z drogą wojewódzką zaczyna się droga rowerowa, która prowadzi następnie na dawne torowisko, którym biegnie ciągiem do Raciniewia. Stamtąd proponuje się poprowadzić trasę drogą rowerową do Dąbrowy Chełmińskiej (częściowo bitumiczną, częściowo gruntową) i dalej nową drogą rowerową o do miejscowości Czarże.</p>	
<b>Zmiany w oznakowaniu, związane z korektą:</b>	
<p>Z uwagi na skalę tej zmiany, nie jest możliwe oszacowanie liczby znaków, potrzebnych do oznakowania trasy.</p> <p>Niezbędny jest do tego oddzielny projekt organizacji ruchu. Możliwe jest wykorzystanie znaków, zdemontowanych na "starym" przebiegu trasy. W Raciniewie warto oznakować możliwość skrótowej trasy (jadąc drogą prosto na Czarże).</p>	
<b>Zakres prac inwestycyjnych:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oznakowanie trasy.</li> <li>• Wykonanie tablic informacyjnych z nowym przebiegiem trasy na początku i końcu odcinka oraz atrakcji na trasie (np. Zamek Bierzgłowski).</li> <li>• Poprawa nawierzchni bardzo kiepskiej drogi gruntowej obok ODR (odcinek ok. 300 m).</li> <li>• Poprawa nawierzchni ok. 3 km drogi gruntowej Przysiek - Barbarka (lub budowa tam wydzielonej drogi rowerowej w śladzie dawnego torowiska).</li> </ul>



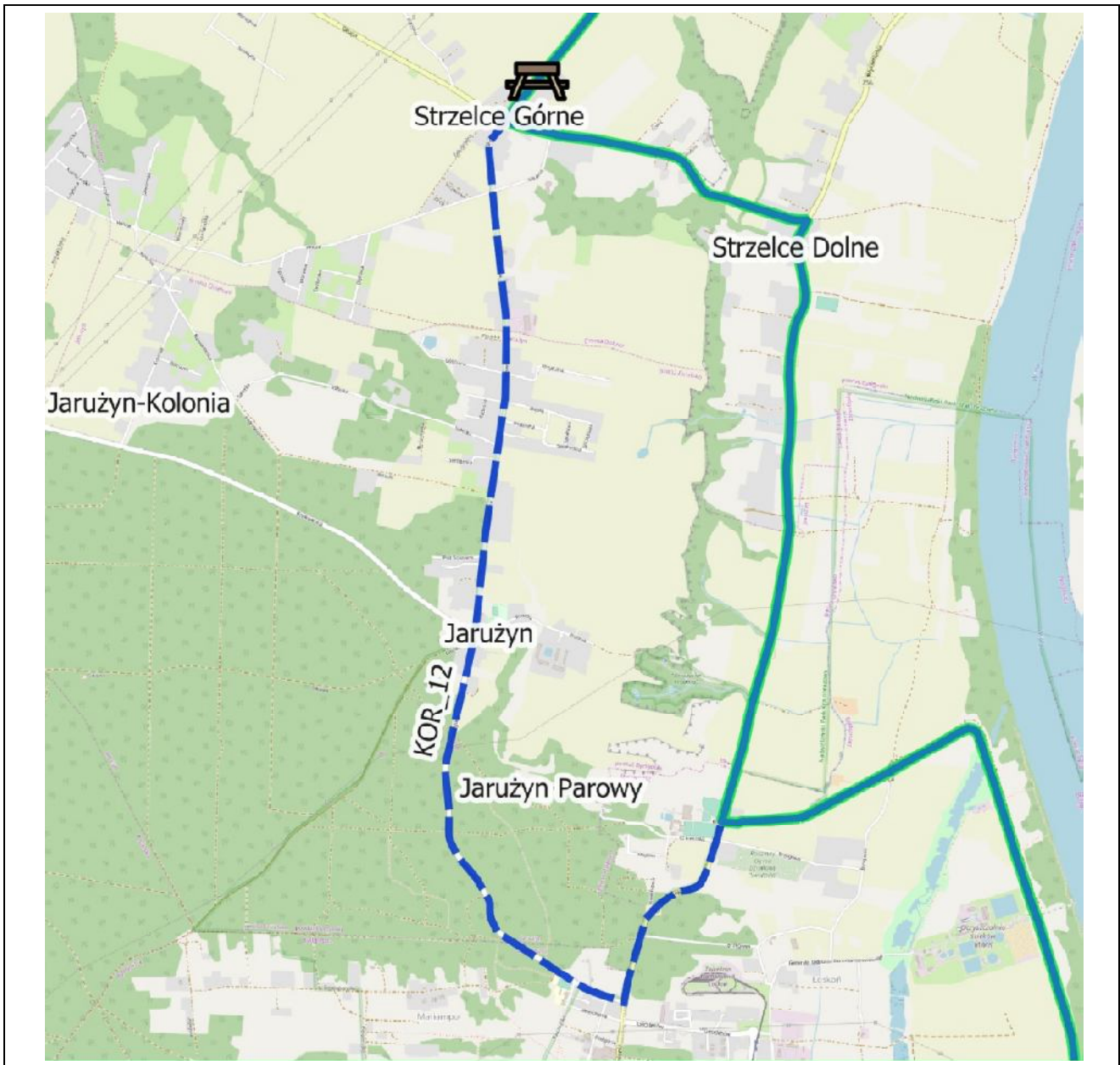
<b>Korekta nr 10</b>	
<b>Czarze - przeniesienie trasy na drogę rowerową</b>	
<b>Gmina:</b>	Dąbrowa Chełmińska
<b>Powiat:</b>	Powiat bydgoski
<b>Początek odcinka podlegającego korekcie:</b>	Czarze, okolice cmentarza
<b>Koniec odcinka podlegającego korekcie:</b>	Czarze, skrzyżowanie ul. Chełmińskiej i ul. Nowej
<b>Długość odcinka korygowanego:</b>	0,8 km
<b>Nawierzchnia na odcinku objętym korektą:</b>	Droga o nawierzchni z polbruku (300 m), bitumiczna droga rowerowa (400 m)
<b>Organizacja ruchu na odcinku objętym korektą:</b>	Droga lokalna w ruchu uspokojonym (ok. 300 m), wydzielona droga rowerowa (ok. 500 m)
<b>Status drogi na odcinku objętym korektą:</b>	Droga gminna (300 m), wydzielona droga rowerowa (400 m).
<b>Uzasadnienie korekty:</b>	
Przeniesienie trasy z ruchu ogólnego (ul. Chełmińska) na nowo wybudowaną drogę rowerową wzdłuż części ulicy Nowej. Jest to odcinek 500 m drogi rowerowej i 300 m ulicy o nawierzchni z polbruku; skrócenie trasy o 0,1 km	
<b>Zmiany w oznakowaniu, związane z korektą:</b>	
Usunięcie oznakowania dotychczasowego (niewielka liczba znaków); wykonanie oznakowania ulicy Nowej - łącznie 4 znaki R-4b i 6 znaków R-4.	
<b>Zakres prac inwestycyjnych:</b>	Wyłącznie oznakowanie.
	



<b>Korekta nr 11</b>	
<b>Grudziądz - przeniesienie trasy na nowe drogi rowerowe</b>	
<b>Gmina:</b>	Miasto Grudziądz
<b>Powiat:</b>	Miasto Grudziądz
<b>Początek odcinka podlegającego korekcie:</b>	ul. Droga Mazowiecka (skrzyżowanie z drogą gruntową)
<b>Koniec odcinka podlegającego korekcie:</b>	Rondo im. Z. Herberta
<b>Długość odcinka korygowanego:</b>	4,4 km
<b>Nawierzchnia na odcinku objętym korektą:</b>	Wydzielone drogi rowerowe o nawierzchni bitumicznej, krótkie fragmenty z polbruk (kilkaset m)
<b>Organizacja ruchu na odcinku objętym korektą:</b>	Wydzielone drogi rowerowe i ciągi pieszo-rowerowe
<b>Status drogi na odcinku objętym korektą:</b>	Wydzielone drogi rowerowe i ciągi pieszo-rowerowe w zarządzie miasta
<b>Uzasadnienie korekty:</b>	
Przeniesienie trasy na drogi lokalne i drogi rowerowe wzdłuż ulic Konstytucji 3 Maja i Korczaka od ronda ks. Majewskiego do Ronda Herberta (skrócenie trasy o 300 metrów i znacząca poprawa jej jakości, zmniejszenie deniwelacji i przebieg intuicyjny).	
<b>Zmiany w oznakowaniu, związane z korektą:</b>	
Konieczne usunięcie istniejącego oznakowania. Z uwagi na skalę tej zmiany, nie jest możliwe oszacowanie liczby znaków, potrzebnych do oznakowania trasy. Niezbędny jest do tego oddzielny projekt organizacji ruchu. Możliwe jest wykorzystanie znaków, zdemontowanych na "starym" przebiegu trasy.	
<b>Zakres prac inwestycyjnych:</b>	Wyłącznie oznakowanie.



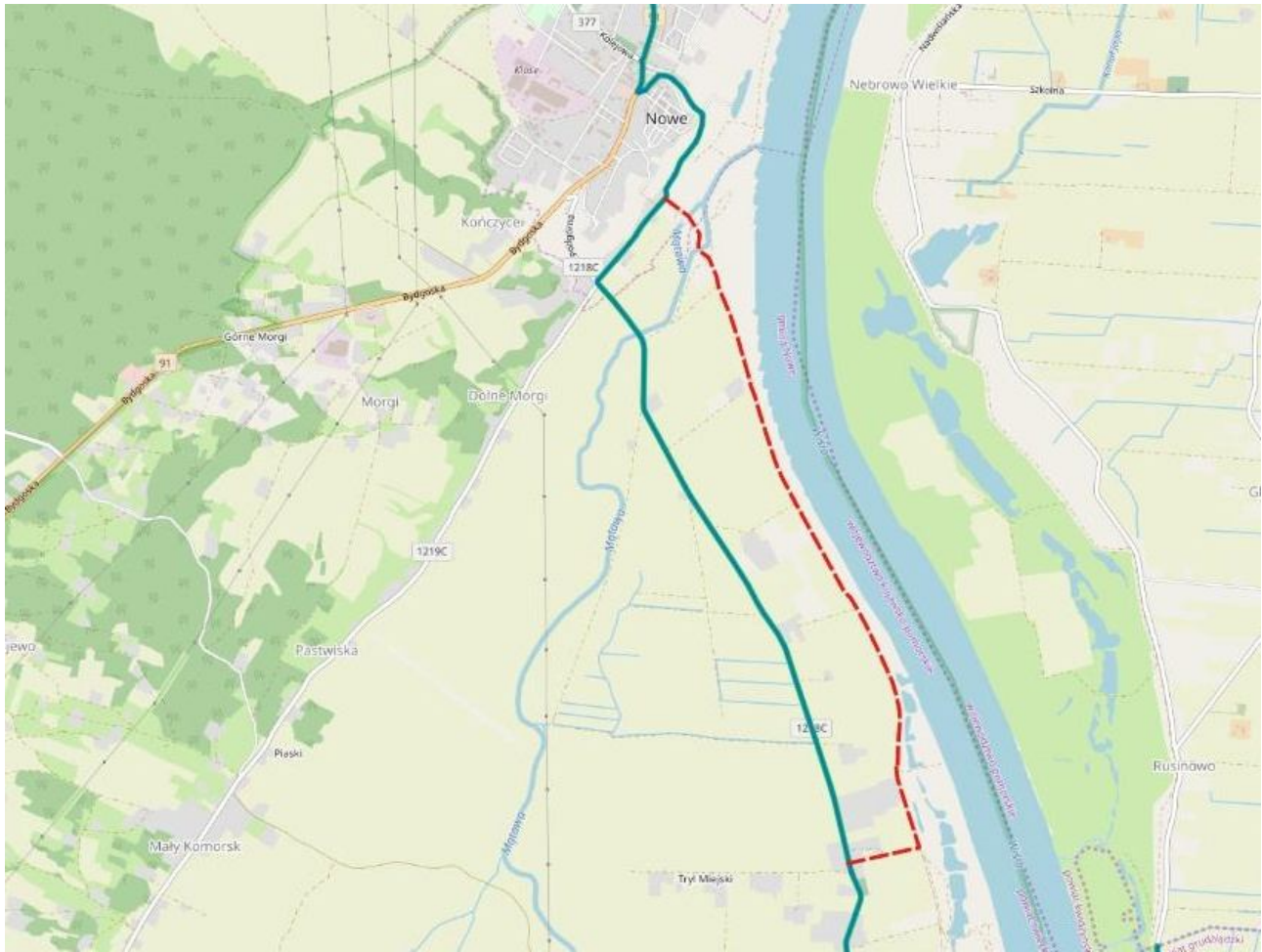
<b>Korekta nr 12</b>	
<b>Przeniesienie trasy na nowe drogi rowerowe na odcinku Strzelce Górne - Bydgoszcz - Jaruzyn</b>	
<b>Gmina:</b>	Gmina Osielsko; Miasto Bydgoszcz
<b>Powiat:</b>	Powiat bydgoski; Miasto Bydgoszcz
<b>Początek odcinka podlegającego korekcie:</b>	Strzelce Górne, skrzyżowanie ul. Diamentowej, Gądeckiej i Długiej (centrum miejscowości)
<b>Koniec odcinka podlegającego korekcie:</b>	Jaruzyn, okolice stajni, skrzyżowanie z gruntową drogą, prowadzącą do wału przeciwpowodziowego na Fordon
<b>Długość odcinka korygowanego:</b>	5,6 km
<b>Nawierzchnia na odcinku objętym korektą:</b>	Wydzielone drogi rowerowe, ciągi pieszo-rowerowe oraz drogi o nawierzchni bitumicznej
<b>Organizacja ruchu na odcinku objętym korektą:</b>	Wydzielone drogi rowerowe, ciągi pieszo-rowerowe oraz drogi publiczne
<b>Status drogi na odcinku objętym korektą:</b>	Wydzielone drogi rowerowe, ciągi pieszo-rowerowe oraz drogi publiczne (powiatowe i w zarządzie miasta Bydgoszcz)
<b>Uzasadnienie korekty:</b>	
<p>Zmiana zgłoszona w trakcie konsultacji dokumentu. Pozwala na ominięcie dość niebezpiecznego i stromego odcinka drogi wojewódzkiej pomiędzy Strzelcami Górnymi a Strzelcami Dolnymi, a następnie dość ruchliwego odcinka drogi wojewódzkiej (pozbawionego pobocza), pomiędzy Strzelcami Dolnymi, a Jaruzynem. Na prawie całym odcinku pomiędzy Strzelcami Górnymi a granicą miasta Bydgoszcz znajdują się drogi rowerowe. Możliwe jest także wybudowanie takich dróg na terenie miasta Bydgoszcz znacznie niższym kosztem, niż według istniejącego przebiegu.</p>	
<b>Zmiany w oznakowaniu, związane z korektą:</b>	
<p>Konieczne usunięcie istniejącego oznakowania. Z uwagi na skalę tej zmiany, nie jest możliwe oszacowanie liczby znaków, potrzebnych do oznakowania trasy. Niezbędny jest do tego oddzielny projekt organizacji ruchu. Możliwe jest wykorzystanie znaków, zdemontowanych na "starym" przebiegu trasy.</p>	
<b>Zakres prac inwestycyjnych:</b>	Wyłącznie oznakowanie.



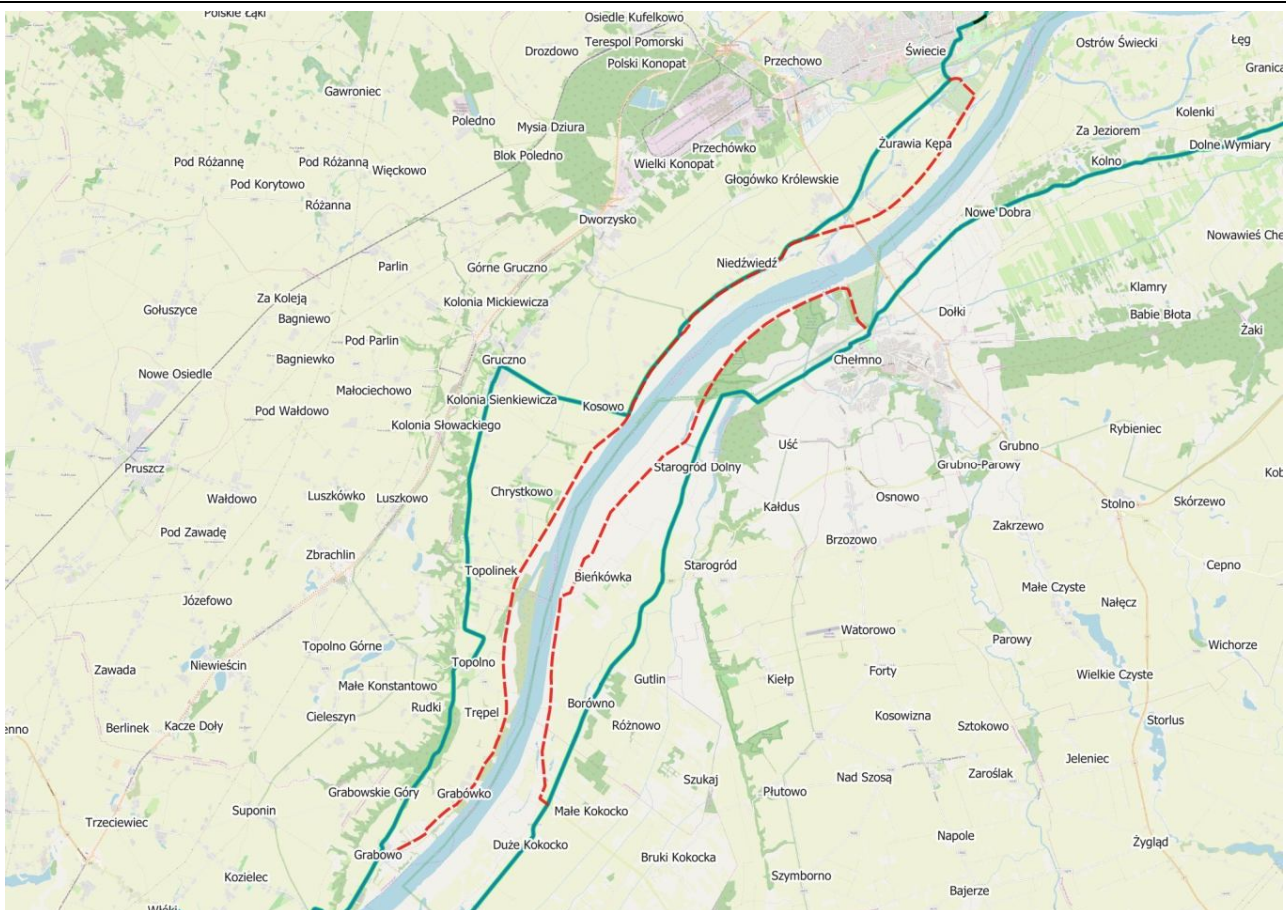
## 7.5. Propozycje zmian przebiegu WTR, wymagających poważniejszych inwestycji

Autorzy audytu, w oparciu o wizję w terenie i informacje, przekazane przez samorządy lokalne, zaproponowali szereg większych i mniejszych zmian, które mogą znacząco poprawić jakość i atrakcyjność trasy. Zmiany te w dużej części pokrywają się z propozycjami, przekazanymi przez gminy. Niektóre propozycje są bardzo ambitne i kosztowne, ale ich realizacja pozwoliłaby utworzyć w oparciu o obecną Wiślaną Trasę Rowerową wyjątkowy w skali Polski produkt turystyki rowerowej. Wzorują się one na przykładach z Polski, szczególnie programowi Velo Małopolska.

Poniżej opisane są proponowane zmiany. Łącznie obejmują one 15 fragmentów trasy.

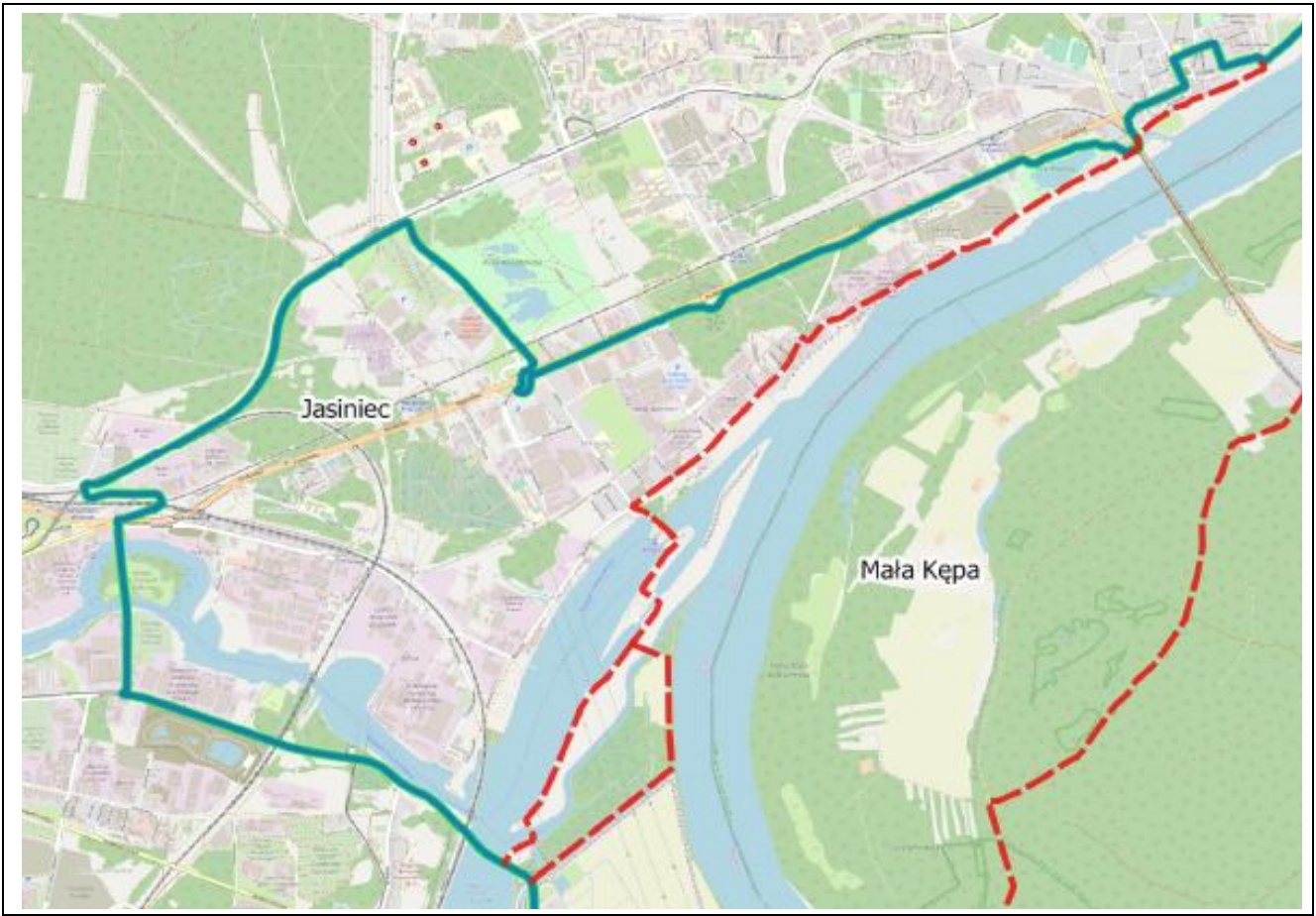
<b>Propozycja zmiany przebiegu WTR nr 1</b>	
<b>Odcinek Nowe-Tryl (przeniesienie trasy na wały wiślane)</b>	
<b>Opis proponowanej zmiany przebiegu:</b>	
Propozycja przeniesienia trasy z drogi powiatowej biegnącej z Nowego w kierunku południowym od ul. Kniatek na koronę wału przeciwpowodziowego pomiędzy miejscowością Nowe a Tryl, zamiast prowadzenia trasy drogą powiatową.	
<b>Uzasadnienie proponowanej zmiany przebiegu:</b>	
Wysoka atrakcyjność widokowa tego fragmentu wału, walory kulturowe (przepompownia, dawna cegielnia), widok na panoramę Nowego i dolinę Wisły wraz z wysoczyzną, dojazd do cmentarza mennonickiego w Trylu. Ponadto powstanie tego odcinka przełoży się na bezpośrednie korzyści (rekreacja) dla mieszkańców Nowego, a także zapewni bezpieczny przejazd między Trylem a Nowym.	
<b>Długość odcinka, na którym proponuje się zmianę:</b>	4,3 km (w tym ok. 3,8 km po wałach przeciwpowodziowych oraz ok. 500 m dojazdu do wału z obu kierunków).
<b>Rekomendowany zakres inwestycji:</b>	
Budowa 3,8 km wydzielonej drogi rowerowej na koronie wału oraz 0,5 km dróg dojazdowych (bitumicznych).	
<b>Własność gruntów na odcinku, objętym zmianą:</b>	
Wody Polskie (wał przeciwpowodziowy), gmina Nowe (drogi dojazdowe)	
	

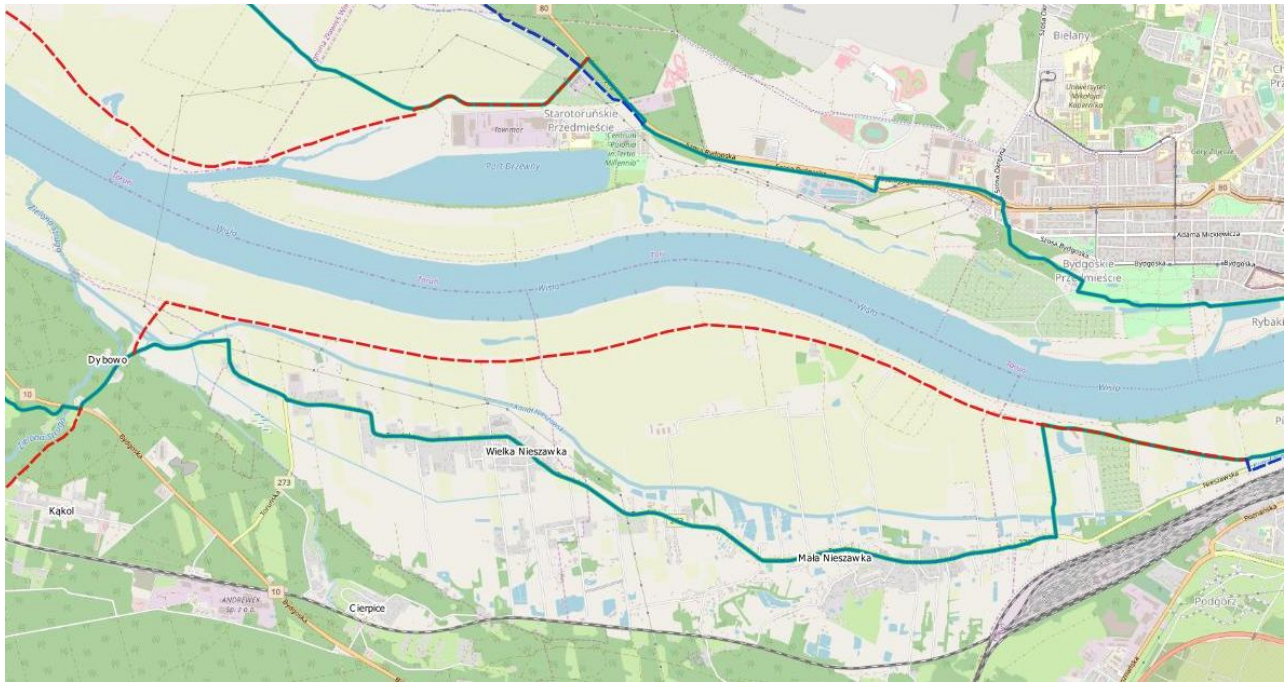
<b>Propozycja zmiany przebiegu WTR nr 2</b>	
<b>Odcinek Lubień Wielki - Sartowice (przeniesienie trasy na wały wiślane)</b>	
<b>Opis proponowanej zmiany przebiegu:</b>	
Propozycja przeniesienia trasy z drogi powiatowej i wojewódzkiej na koronę wału przeciwpowodziowego pomiędzy miejscowością Lubień Wielki i Sartowice, zamiast prowadzenia trasy drogą.	
<b>Uzasadnienie proponowanej zmiany przebiegu:</b>	
Wysoka atrakcyjność widokowa tego fragmentu wału, walory kulturowe, widok na panoramę Grudziądza i dolinę Wisły wraz z wysoczyzną, Ponadto powstanie tego odcinka przełoży się na bezpośrednie korzyści (rekreacja) dla mieszkańców Grudziądza, zapewni także bezpieczny przejazd rowerem dla mieszkańców miejscowości, położonych przy wale. Obecnie odcinek ten jest bardzo mało atrakcyjny, gdyż trasa biegnie u podnóża wysokiego wału.	
<b>Długość odcinka, na którym proponuje się zmianę:</b>	17,1 km (w tym ok. 16,7 km drogi rowerowej prowadzącej po wałach przeciwpowodziowych oraz ok. 400 m dojazdu do wału z obu kierunków).
<b>Rekomendowany zakres inwestycji:</b>	
Budowa 16,7 km wydzielonej drogi rowerowej na koronie wału oraz 0,4 km dróg dojazdowych (bitumicznych).	
<b>Własność gruntów na odcinku, objętym zmianą:</b>	
Wody Polskie (wały przeciwpowodziowe), gmina Dragacz (drogi dojazdowe)	

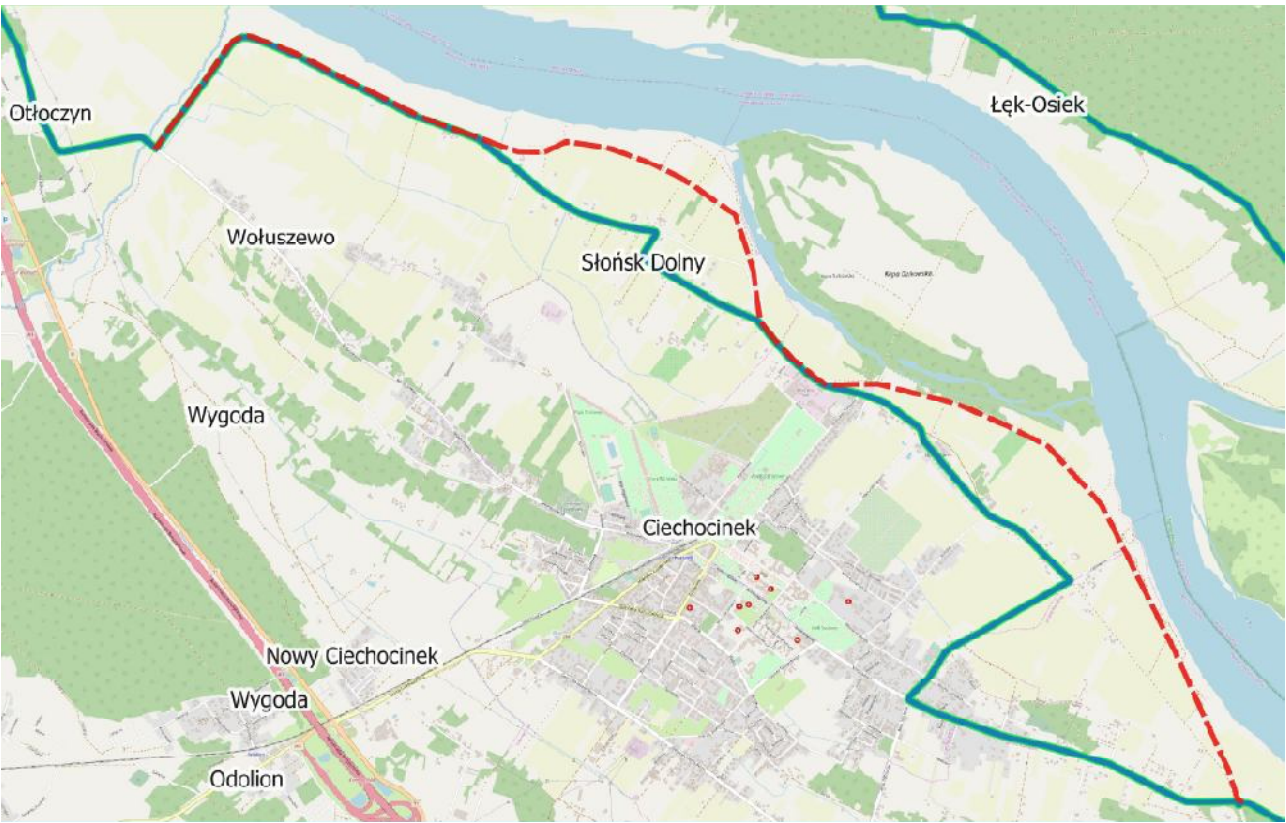
<b>Propozycja zmiany przebiegu WTR nr 3</b>	
<b>Odcinek Świecie - Grabówko (przeniesienie trasy na wały wiślane)</b>	
<b>Opis proponowanej zmiany przebiegu:</b>	
Propozycja przeniesienia trasy z drogi powiatowej i wojewódzkiej na koronę wału przeciwpowodziowego pomiędzy miejscowością Świecie a Grabówko, zamiast prowadzenia trasy drogą.	
<b>Uzasadnienie proponowanej zmiany przebiegu:</b>	
Wysoka atrakcyjność widokowa tego fragmentu wału, walory kulturowe, widok na panoramę Świecia i dolinę Wisły wraz z wysoczyzną. Ponadto powstanie tego odcinka da bezpośrednie korzyści (rekreacja) mieszkańcom Świecia i Chełmna.	
<b>Długość odcinka, na którym proponuje się zmianę:</b>	22,2 km wałów przeciwpowodziowych
<b>Rekomendowany zakres inwestycji:</b>	
Budowa 22,2 km wydzielonej drogi rowerowej na koronie wału	
<b>Własność gruntów na odcinku, objętym zmianą:</b>	
Wody Polskie (wały przeciwpowodziowe)	
	

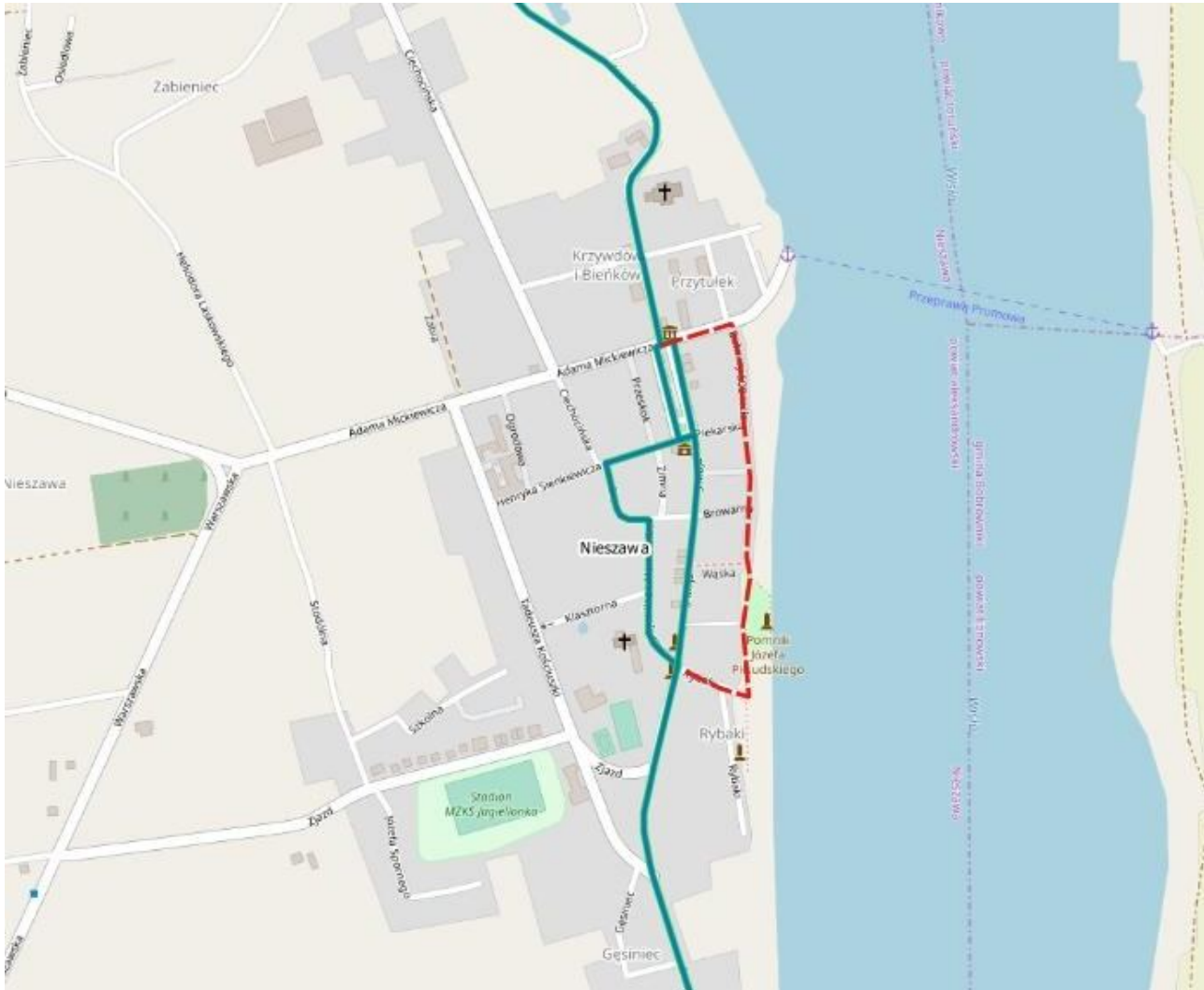
<b>Propozycja zmiany przebiegu WTR nr 4</b>	
<b>Odcinek WTR w Bydgoszczy (przeniesienie trasy w pobliżu Wisły i Bydgoskiego Węzła Wodnego)</b>	
<b>Opis proponowanej zmiany przebiegu:</b>	
Propozycja przeniesienia trasy z mało atrakcyjnych terenów przemysłowych i usługowych w Bydgoszczy na nowe drogi i ciągi pieszo-rowerowe w pobliżu Wisły.	
<b>Uzasadnienie proponowanej zmiany przebiegu:</b>	
<p>Obecny przebieg WTR pomiędzy Fordonem a południową częścią miasta Bydgoszcz jest bardzo mało atrakcyjny. Rowerzysta jadący Wiślaną Trasą Rowerową widzi w zasadzie jedynie rynek w Fordonie, a następnie tereny przemysłowe i usługowe, po czym wyjeżdża z miasta.</p> <p>Przeniesienie trasy nad Wisłę pozwoli na znaczne zwiększenie atrakcyjności widokowej i rekreacyjnej tego odcinka WTR. Pozwoli jednocześnie na osiągnięcie bezpośrednich korzyści rekreacyjnych dla mieszkańców Bydgoszczy.</p> <p>Dzięki realizacji takiej inwestycji zostanie utworzony unikalny "waterfront" miasta oraz wyeksponowane zostaną walory przyrodnicze i kulturowe Wyszogrodu, Brdyujścia, a także unikalny, zabytkowy Bydgoski Węzeł Wodny, jak też nieużytkowane obecnie rekreacyjnie tereny na wschód od Brdyujścia.</p>	
<b>Długość odcinka, na którym proponuje się zmianę:</b>	7-7,3 km, w zależności od wariantu szczegółowego. Są to zarówno nowe drogi rowerowe, jak i promenady oraz ciągi spacerowe oraz zaadaptowane wały przeciwpowodziowe.
<b>Rekomendowany zakres inwestycji:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Budowa ulicy Promenada na Fordonie (ok. 1 km nowej drogi o charakterze promenady nadrzecznej)</li> <li>– Zagospodarowanie terenu Parku Milenijnego i Wyszogrodu (ok. 2 km ciągu pieszo-rowerowego)</li> <li>– Uspokojenie ruchu na ulicy Wyszogrodzkiej i Witebskiej (ok. 1,5 km)</li> <li>– Poprowadzenie trasy rowerowej przez teren Bydgoskiego Węzła Wodnego (ok. 1 km)</li> <li>– Poprowadzenie trasy rowerowej pomiędzy Śluzą Czersko Polskie a ul. Toruńską (ok. 1,5-1,8 km) - budowa dróg rowerowych/ciągów pieszo-rowerowych na wałach przeciwpowodziowych, wykonanie 1 kładki pieszo-rowerowej na ujściu Brdy poniżej zabytkowego Jazu Walcowego</li> </ul>	
<b>Własność gruntów na odcinku, objętym zmianą:</b>	
Wody Polskie (wały przeciwpowodziowe), RZGW (węzeł wodny), gmina Bydgoszcz (drogi dojazdowe, wały)	

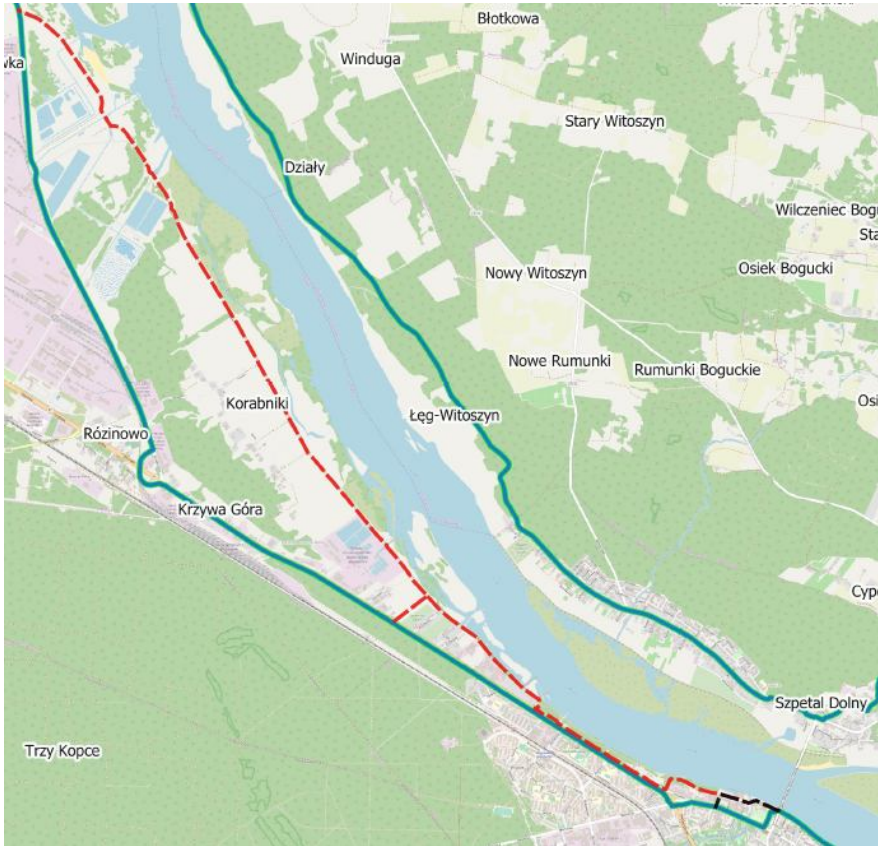




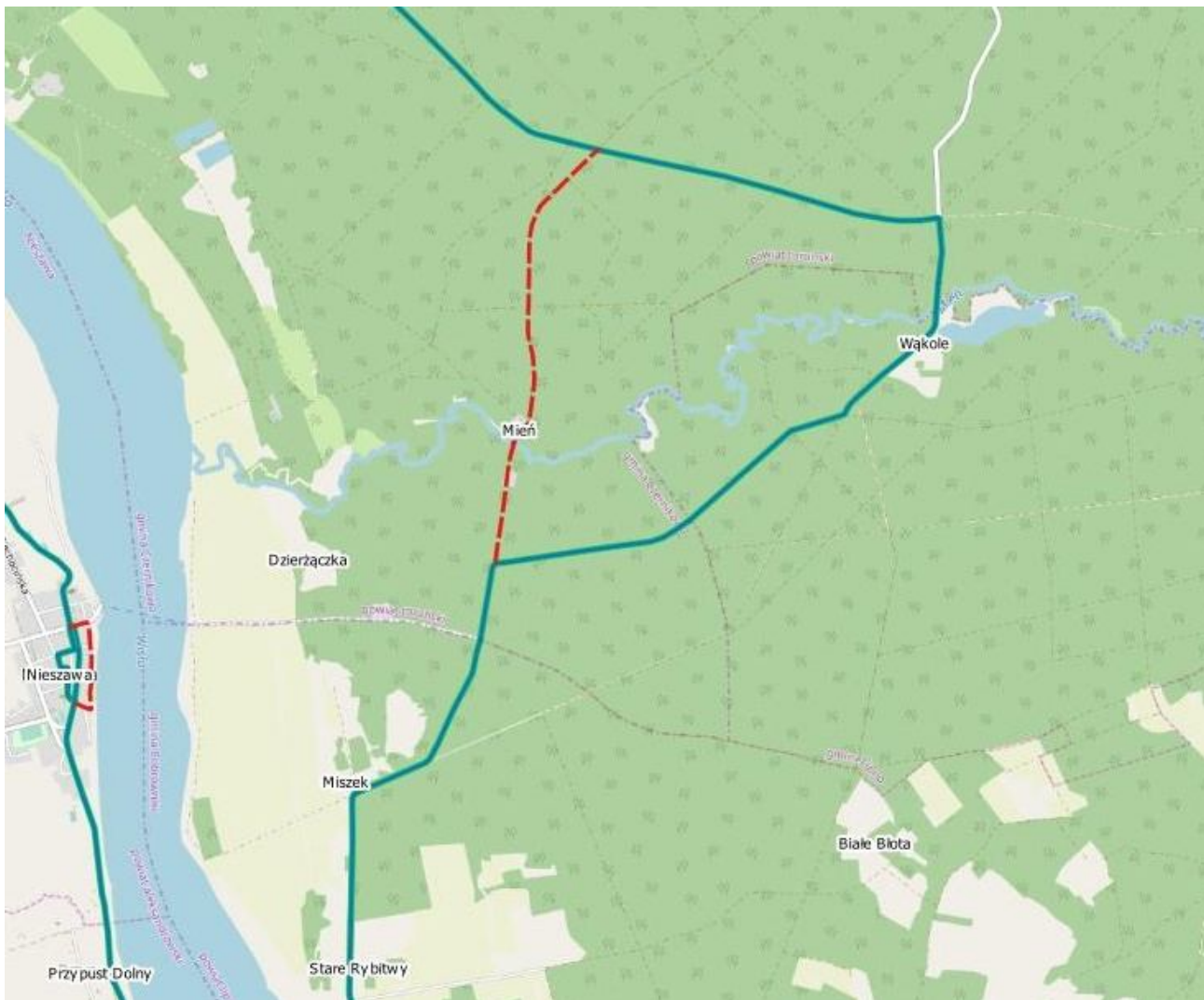
<b>Propozycja zmiany przebiegu WTR nr 5</b>	
<b>Odcinek Mała Nieszawka - Toruń (przeniesienie trasy na wał przeciwpowodziowy)</b>	
<b>Opis proponowanej zmiany przebiegu:</b>	
Propozycja przeniesienia trasy z drogi wojewódzkiej na wał przeciwpowodziowy Niziny Nieszawskiej pomiędzy Małą Nieszawką a Toruniem (most Piłsudskiego).	
<b>Uzasadnienie proponowanej zmiany przebiegu:</b>	
Wysoka atrakcyjność widokowa tego fragmentu wału, walory kulturowe (skansen mennonicki, fort Twierdzy Toruń), widok na panoramę Torunia i dolinę Wisły. Ponadto powstanie tego odcinka da bezpośrednie korzyści (rekreacja) mieszkańcom Torunia i Wielkiej/Małej Nieszawki.	
<b>Długość odcinka, na którym proponuje się zmianę:</b>	8,9 km (w tym ok. 8,9 km po wałach przeciwpowodziowych)
<b>Rekomendowany zakres inwestycji:</b>	
Budowa 8,9 km wydzielonej drogi rowerowej na koronie wału	
<b>Własność gruntów na odcinku, objętym zmianą:</b>	
Wody Polskie (wał przeciwpowodziowy)	
	


<b>Propozycja zmiany przebiegu WTR nr 6</b>	
<b>Okolice Ciechocinka (przeniesienie trasy na wały przeciwpowodziowe Niziny Ciechocińskiej)</b>	
<b>Opis proponowanej zmiany przebiegu:</b>	
Propozycja przeniesienia trasy z lokalnych dróg, biegnących pod wałem przeciwpowodziowym na północ od Ciechocinka, na koronę wału przeciwpowodziowego Niziny Ciechocińskiej.	
<b>Uzasadnienie proponowanej zmiany przebiegu:</b>	
Atrakcyjność widokowa tego fragmentu wału jest bardzo wysoka. Ciechocinek i Toruń to popularne miejscowości turystyczne, a wybudowanie takiej trasy pozwoli na połączenie tych dwóch miast bezpośrednią i atrakcyjną trasą rowerową. Ponadto powstanie takiego odcinka trasy na wale przeciwpowodziowym przełoży się na bezpośrednie korzyści dla mieszkańców Ciechocinka i osób, korzystających z oferty turystycznej i uzdrowiskowej. Powstanie promenada rowerowa, otaczająca miasto od północy, eksponująca dodatkowo nadwiślańskie położenie miasta.	
<b>Długość odcinka, na którym proponuje się zmianę:</b>	9,9 km (w tym 9,9 km po wałach przeciwpowodziowych)
<b>Rekomendowany zakres inwestycji:</b>	
Budowa 9,9 km wydzielonej drogi rowerowej na koronie wału	
<b>Własność gruntów na odcinku, objętym zmianą:</b>	
Wody Polskie (wały przeciwpowodziowe)	
	

<b>Propozycja zmiany przebiegu WTR nr 7</b>	
<b>Centrum miejscowości Nieszawa (przeniesienie trasy nad Wisłą)</b>	
<b>Opis proponowanej zmiany przebiegu:</b>	
Propozycja przeniesienia trasy w Nieszawie z dróg miejskich i rynku (obecnie skomplikowany przebieg trasy, spowodowany gęstą zabudową miasteczka i licznymi ulicami jednokierunkowymi) na atrakcyjną widokowo promenadę nadwiślańską, która wymaga przebudowy.	
<b>Uzasadnienie proponowanej zmiany przebiegu:</b>	
Wysoka atrakcyjność widokowa tego fragmentu miasta (waterfront), widok na dolinę Wisły, zwiększenie atrakcyjności turystycznej miejscowości (promenada nadrzeczna), korzyści rekreacyjne dla mieszkańców, rewitalizacja miasta.	
<b>Długość odcinka, na którym proponuje się zmianę:</b>	0,6 km (w tym ok. 0,5 km jako promenada)
<b>Rekomendowany zakres inwestycji:</b>	
Budowa 0,5 km ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż Wisły oraz oznakowanie ok. 0,1 km dróg dojazdowych z obu kierunków.	
<b>Własność gruntów na odcinku, objętym zmianą:</b>	
Gmina Nieszawa	
	

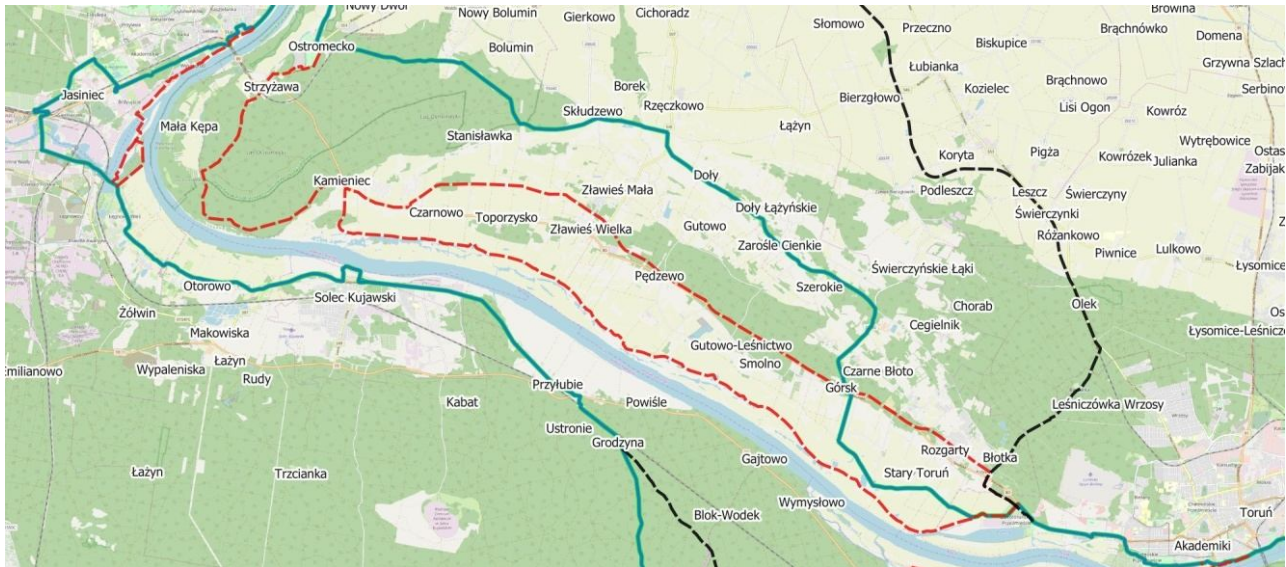
<b>Propozycja zmiany przebiegu WTR nr 8</b>	
<b>Włocławek - przeniesienie trasy na wały przeciwpowodziowe w północnej części miasta</b>	
<b>Opis proponowanej zmiany przebiegu:</b>	
Propozycja przeniesienia trasy WTR z bardzo mało atrakcyjnej okolicy zakładów przemysłowych we Włocławku oraz ruchliwej i hałaśliwej drogi krajowej nr 91 na nowe drogi rowerowe i ciągi pieszo-rowerowe wzdłuż Wisły.	
<b>Uzasadnienie proponowanej zmiany przebiegu:</b>	
Ten odcinek WTR jest obecnie jednym z najmniej atrakcyjnych fragmentów całej trasy w województwie. Biegnie obok ruchliwą i niebezpieczną ulicą z dużym ruchem ciężarówek wzdłuż dużego kompleksu zakładów przemysłowych. Łącznie jest to blisko 10 km bardzo nieprzyjemnej trasy. Proponowana alternatywa w postaci trasy rowerowej po wałach wiślanych pozwala wyprowadzić rowerzystów w atrakcyjną okolicę. Powstanie jednocześnie promenada, która posłuży mieszkańcom miasta. Budowa ciągów spacerowo-rowerowych wzdłuż Wisły pomiędzy wałem przeciwpowodziowym a centrum miasta również zwiększy atrakcyjność miasta i walory rekreacyjne okolicy.	
<b>Długość odcinka, na którym proponuje się zmianę:</b>	10,5 km - pomiędzy początkiem wału przeciwpowodziowego a przystanią żeglugi we Włocławku. W tym ok. 6,9 km po wałach przeciwpowodziowych oraz 3,6 km innymi ciągami pieszo-rowerowymi wzdłuż Wisły.
<b>Rekomendowany zakres inwestycji:</b>	
Budowa 6,9 km wydzielonej drogi rowerowej na koronie wału oraz 3,6 km pozostałych ciągów pieszo-rowerowych.	
<b>Własność gruntów na odcinku, objętym zmianą:</b>	
Miasto Włocławek	
	

<b>Propozycja zmiany przebiegu WTR nr 9</b>	
<b>Zalew Włocławski (przeniesienie trasy na wały przeciwpowodziowe)</b>	
<b>Opis proponowanej zmiany przebiegu:</b>	
Propozycja przeniesienia trasy z mało atrakcyjnej części Włocławka oraz częściowo nieprzejezdnych dróg leśnych na wschód od miasta na wały przeciwpowodziowe nad Zalewem Włocławskim oraz fragment drogi leśnej.	
<b>Uzasadnienie proponowanej zmiany przebiegu:</b>	
Obecny przebieg trasy na tym odcinku jest mało atrakcyjny, a blisko 8 km dróg leśnych jest nieprzejezdnych lub trudno przejezdnych. Trasa omija jeden z najpiękniejszych fragmentów doliny Wisły, jakim jest Zalew Włocławski. Wysoka atrakcyjność widokowa tego fragmentu wału, widok na dolinę Wisły wraz z wysoczyzną, Ponadto powstanie tego odcinka da bezpośrednie korzyści (rekreacja) mieszkańcom Włocławka.	
<b>Długość odcinka, na którym proponuje się zmianę:</b>	16,6 km (w tym ok. 10,5 km po wałach przeciwpowodziowych, 3,9 km wzdłuż drogi krajowej nr 62 oraz 2,3 km po drogach leśnych).
<b>Rekomendowany zakres inwestycji:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Budowa 10,5 km drogi rowerowej na wałe przeciwpowodziowym</li> <li>– Budowa 3,9 km drogi rowerowej w pasie drogowym DK 62 (lub pod linią energetyczną w jej pobliżu)</li> <li>– Wykonanie nawierzchni asfaltowej na 2,3 km dróg leśnych</li> </ul>	
<b>Własność gruntów na odcinku, objętym zmianą:</b>	
Wody Polskie (wały przeciwpowodziowe), GDDKiA (pas drogi krajowej), Lasy Państwowe (drogi leśne)	

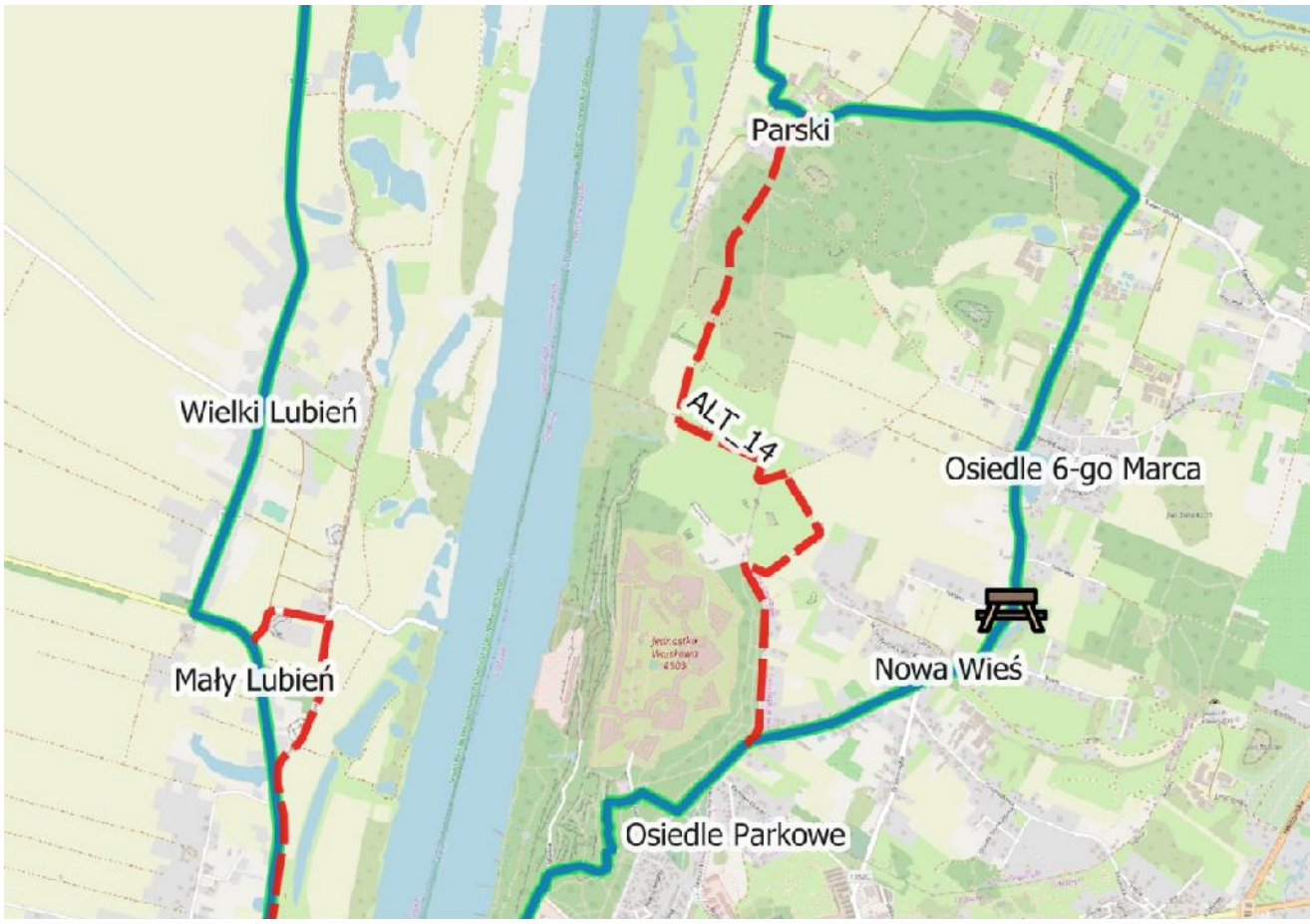
<b>Propozycja zmiany przebiegu WTR nr 10</b>	
<b>Odcinek WTR w dolinie rzeki Mień (przeniesienie trasy na pierwotny przebieg)</b>	
<b>Opis proponowanej zmiany przebiegu:</b>	
Propozycja przeniesienia trasy z drogi powiatowej i złej jakości dróg leśnych z powrotem na dobrą drogę leśną, prowadzącą przez most na rzece Mień.	
<b>Uzasadnienie proponowanej zmiany przebiegu:</b>	
Objazd, który został wyznaczony w wyniku zawalenia się mostu jest poprowadzony po bardzo piaszczystych, praktycznie nieprzejezdnym drogach leśnych. Koszty poprawy nawierzchni na odcinku ponad 5 km znacząco przekraczają koszt odbudowy mostu.	
<b>Długość odcinka, na którym proponuje się zmianę:</b>	2,2 km dróg leśnych, głównie dobrej jakości.
<b>Rekomendowany zakres inwestycji:</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>– Odbudowa mostu</li><li>– Poprawa jakości 0,2 km drogi leśnej w pobliżu mostu</li></ul>	
<b>Własność gruntów na odcinku, objętym zmianą:</b>	
Wody Polskie (most); Lasy Państwowe (droga leśna)	
	

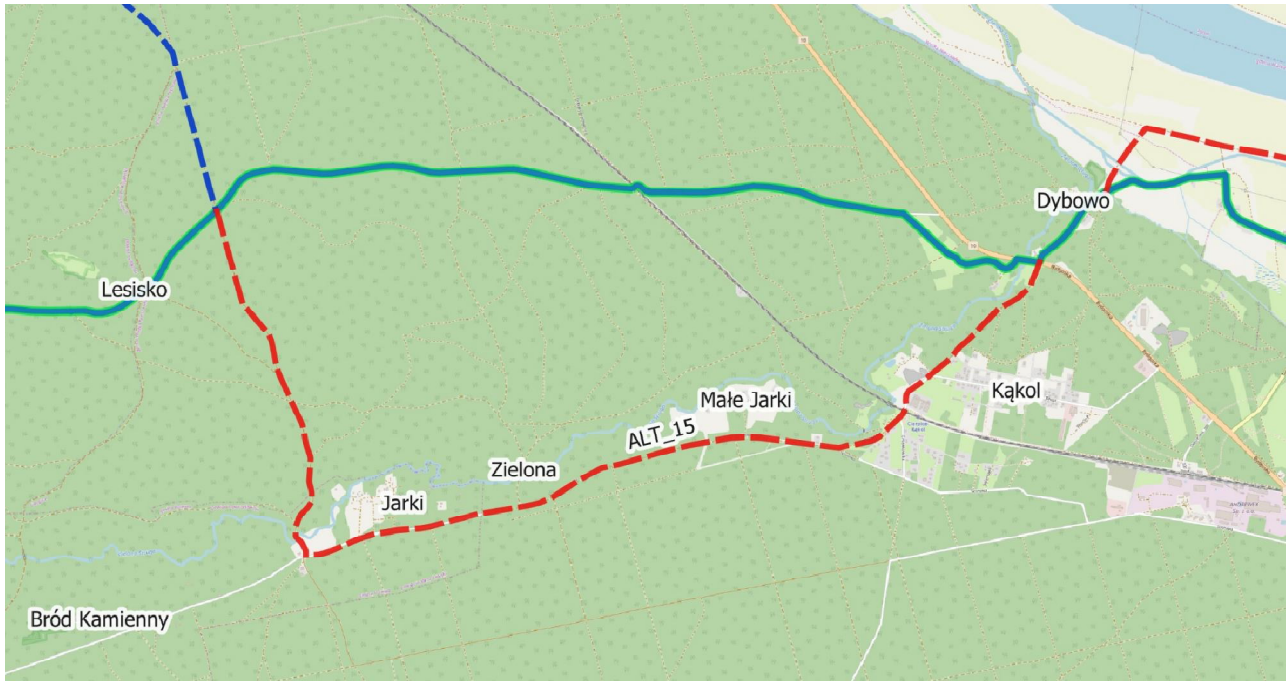
<b>Propozycja zmiany przebiegu WTR nr 11</b>	
<b>Promenada na bulwarach wiślanych w Toruniu wzdłuż ulicy Bulwar Filadelfijski</b>	
<b>Opis proponowanej zmiany przebiegu:</b>	
Propozycja przeniesienia trasy z ulicy Bulwar Filadelfijski na promenadę nadwiślańską.	
<b>Uzasadnienie proponowanej zmiany przebiegu:</b>	
Wysoka atrakcyjność widokowa tego fragmentu trasy, a jednocześnie obecnie niska wygoda i małe bezpieczeństwo jazdy rowerzystów w ruchu ogólnym po ulicy Bulwar Filadelfijski. Na tym odcinku zasadne jest wybudowanie promenady o standardzie europejskim takiej, jak w wielu stolicach i miastach nadrzecznych Europy (nad Dunajem, Renem i innymi rzekami). Proponuje się wydłużenie odcinka, biegnącego wzdłuż Wisły. Realizacja takiej inwestycji pozwoli na zwiększenie bezpieczeństwa rowerzystów, ponieważ nie będą oni zmuszeni do jazdy w ruchu ogólnym, po ulicy Bulwar Filadelfijski, a następnie wzdłuż hotelu Copernicus.	
<b>Długość odcinka, na którym proponuje się zmianę:</b>	1,7 km
<b>Rekomendowany zakres inwestycji:</b>	
Remont bulwarów na odcinku 1,7 km, poprowadzenie trasy za campingiem do ulicy Popieluszki.	
<b>Własność gruntów na odcinku, objętym zmianą:</b>	
Miasto Toruń	
	



<b>Propozycja zmiany przebiegu WTR nr 12</b>	
<b>Zmiana przebiegu trasy pomiędzy Toruniem a Ostromeckiem - przeniesienie trasy na wały przeciwpowodziowe wzdłuż rzeki Wisły lub na dawną linię kolejową Toruń-Bydgoszcz, a następnie w lasy pod Ostromeckiem</b>	
<b>Opis proponowanej zmiany przebiegu:</b>	
<p>Propozycja przeniesienia trasy z dróg lokalnych pomiędzy Toruniem a Ostromeckiem, która obecnie stanowi bardzo mało atrakcyjny odcinek WTR, na wały wiślane lub dawną linię kolejową, a następnie lasy w zakolu Wisły naprzeciwko Bydgoszczy. Ta propozycja ma dwa warianty: prowadzący po wałach przeciwpowodziowych (wariant bardziej atrakcyjny, rekomendowany) z Torunia przez Czarnowo, a następnie lasami do Ostromecka lub prowadzący po śladzie dawnej linii kolejowej z Torunia do Czarnowa, a następnie lasami do Ostromecka (wariant mniej atrakcyjny z uwagi na brak widoków i hałas drogi krajowej nr 80, przy której biegnie duża część tej trasy).</p>	
<b>Uzasadnienie proponowanej zmiany przebiegu:</b>	
<p>Wysoka atrakcyjność widokowa fragmentu Doliny Wisły. Atrakcyjne możliwości poprowadzenia trasy wałami wiślanymi. Bezpośrednie i atrakcyjne połączenie Torunia i Bydgoszczy malowniczą trasą rowerową. Korzyści dla mieszkańców tych metropolii i turystów, jak też mieszkańców okolicy.</p>	
<b>Długość odcinka, na którym proponuje się zmianę:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– wariant po wale przeciwpowodziowym: 36,9 km</li> <li>– wariant wzdłuż linii kolejowej: 35,6 km</li> </ul>
<b>Rekomendowany zakres inwestycji:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>– w przypadku inwestycji na wale przeciwpowodziowym: 23,3 km dróg rowerowych na wale oraz 8,5 km na terenach leśnych i ok. 1 km pozostałych odcinków dróg rowerowych - razem ok. 33 km dróg rowerowych</li> <li>– w przypadku inwestycji na linii kolejowej: 19,4 km dróg rowerowych na linii kolejowej (część jest w trakcie realizacji), oraz 8,5 km na terenach leśnych i ok. 1 km pozostałych odcinków dróg rowerowych - razem ok. 29 km dróg rowerowych</li> <li>– 1 kładka przy obiekcie hydrotechnicznym w Kamieńcu (w pobliżu DK 80) - dla każdego z wariantów</li> </ul>	
<b>Własność gruntów na odcinku, objętym zmianą:</b>	
<p>Wody Polskie (wały przeciwpowodziowe), gmina Zławień Wielka i Dąbrowa Chełmińska, Lasy Państwowe, GDDKiA</p>	
	

<b>Propozycja zmiany przebiegu WTR nr 13</b>	
<b>Przeniesienie trasy na wały wiślane pomiędzy miejscowościami Kokocko a Chełmno</b>	
<b>Opis proponowanej zmiany przebiegu:</b>	
Propozycja przeniesienia trasy z drogi powiatowej pomiędzy Kokockiem a Chełmnem na koronę wału przeciwpowodziowego.	
<b>Uzasadnienie proponowanej zmiany przebiegu:</b>	
Wysoka atrakcyjność widokowa tego fragmentu wału, walory kulturowe i przyrodnicze okolicy, widok na dolinę Wisły wraz z wysoczyzną. Ponadto powstanie tego odcinka przełoży się na bezpośrednie korzyści (rekreacja) mieszkańców Chełmna i Świecia. Ten odcinek wału jest przewidziany w najbliższych latach do modernizacji, w ramach której możliwe jest wybudowanie na koronie wału drogi rowerowej (jednocześnie będącej drogą techniczną).	
<b>Długość odcinka, na którym proponuje się zmianę:</b>	14,7 km, w tym 13,4 km po wałach przeciwpowodziowych oraz 1,3 km dróg dojazdowych
<b>Rekomendowany zakres inwestycji:</b>	
Budowa 13,4 km wydzielonej drogi rowerowej na koronie wału oraz 1,3 km dróg rowerowych dojazdowych.	
<b>Własność gruntów na odcinku, objętym zmianą:</b>	
Wody Polskie (wały przeciwpowodziowe), gmina Unisław, miasto i gmina Chełmno.	

<b>Propozycja zmiany przebiegu WTR nr 14</b>	
<b>Przeniesienie trasy WTR w pobliże Wisły i Cytadeli w północnej części Grudziądza</b>	
<b>Opis proponowanej zmiany przebiegu:</b>	
Propozycja wykonania bardzo atrakcyjnej alternatywy przebiegu trasy wzdłuż twierdzy Grudziądz (ul. Parkowa - obecnie gruntowa), wprost na Parski przez lasy i pola (niespełna 3 km), a dalej wałem wiślany (ok. 1,5 km) - skrót o ok. 800 m, uniknięcie dróg publicznych, ciekawe tereny.	
<b>Uzasadnienie proponowanej zmiany przebiegu:</b>	
Wysoka atrakcyjność widokowa tego fragmentu trasy, widoki na dolinę Wisły wraz z wysoczyzną, bliskość Twierdzy Grudziądz (Cytadeli).	
<b>Długość odcinka, na którym proponuje się zmianę:</b>	3,4 km
<b>Rekomendowany zakres inwestycji:</b>	
Budowa 3,4 km dróg o nawierzchni bitumicznej.	
<b>Własność gruntów na odcinku, objętym zmianą:</b>	
Miasto i gmina Grudziądz, Wojsko Polskie (do weryfikacji szczegółowej kwestie prywatnej własności gruntów powojсковych na północ od Twierdzy Grudziądz)	
	

<b>Propozycja zmiany przebiegu WTR nr 15</b>	
<b>Zmiana przebiegu na odcinku Jarki - Cierpice - Dybowo</b>	
<b>Opis proponowanej zmiany przebiegu:</b>	
Przeniesienie trasy z drogi powiatowej oraz fragmentu nieprzejezdnej drogi leśnej i ruchliwej drogi krajowej pomiędzy Przytubiem a Cierpicami na drogę prowadzącą przez Cierpice na Jarki, obecnie gruntową.	
<b>Uzasadnienie proponowanej zmiany przebiegu:</b>	
Ominięcie ruchliwego odcinka drogi krajowej, a także bardzo złej jakości fragmentu drogi leśnej w pobliżu tej drogi. Taka poprawa trasy pozwoli na przejazd przez drogę krajową w Cierpicach w ramach istniejącego skrzyżowania.	
<b>Długość odcinka, na którym proponuje się zmianę:</b>	7,3 km
<b>Rekomendowany zakres inwestycji:</b>	
Wykonanie nawierzchni bitumicznej na ok. 4,5 km drogi lokalnej (odcinek Jarki / granica gminy - Cierpice) oraz utwardzenie drogi gruntowej, prowadzącej na Przytubie.	
<b>Własność gruntów na odcinku, objętym zmianą:</b>	
Gmina Wielka Nieszawka, Nadleśnictwo Cierpice	
	

## 8. Scenariusze poprawy jakości WTR

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

- **scenariusz (1) minimalnej interwencji**, zakładający podjęcie działań, mających na celu osiągnięcie standardu krajowego przez trasę, przy możliwie niskich nakładach inwestycyjnych i ograniczonych zmianach przebiegu trasy.
- **scenariusz (2) maksymalnej interwencji**, zakładający podjęcie szeroko zakrojonych działań inwestycyjnych, pozwalających na zapewnienie wysokiej jakości trasy. Przyjmuje też założenie wprowadzenia szeregu zmian przebiegu w celu poprawy jej atrakcyjności.

### 8.1. Scenariusz minimalnej interwencji

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

Zakłada się w jego ramach:

- uzupełnienie oznakowania trasy o brakujące znaki kierunkowe (R-4, R-4b) zgodnie ze sporządzonym zestawieniem braków w oznakowaniu,
- dokonanie niewielkich korekt przebiegu trasy, pozwalających na podniesienie jej jakości bez potrzeby realizowania poważniejszych inwestycji. Do tego celu zostaną wykorzystane drogi rowerowe, pobudowane dotychczas w pobliżu trasy. Ich listę przedstawia niniejsze opracowanie (jako korekty trasy).
- wykonanie inwestycji, pozwalających na wyeliminowanie odcinków o bardzo dużym natężeniu ruchu pojazdów. Są to drogi krajowe, przy których konieczne będzie wybudowanie krótkich odcinków wydzielonych dróg rowerowych,
- wykonanie inwestycji, pozwalających na wyeliminowanie odcinków, określonych po audycie jako nieprzejezdne (ok. 30 km trasy). Są to głównie drogi gruntowe bardzo złej jakości (remont),
- wykonanie innych inwestycji, które pozwolą w ograniczonym zakresie poprawić jakość trasy. Będą one realizowane na najgorszych (ale przejezdnych) odcinkach dróg gruntowych, w miejscach o ograniczonym bezpieczeństwie socjalnym. Inwestycje te obejmują remonty dróg gruntowych i dróg z płyt betonowych / polbruku itp., budowę i remont krótkich odcinków dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych.

Inwestycje w tym wariantcie zrealizowane powinny być na 60 odcinkach trasy o łącznej długości 54,92 km:

- budowa ciągu pieszo-rowerowego lub drogi rowerowej o nawierzchni bitumicznej: 17 odcinków, łącznie 5,77 km długości
- naprawa nawierzchni dróg z płyt betonowych / kostki betonowej: 4 odcinki, łącznie 3,09 km długości
- poprawa / remont dróg o nawierzchni asfaltowej, po których prowadzi trasa: 6 odcinków o łącznej długości 7,52 km
- poprawa / remont dróg o nawierzchni gruntowej, po których prowadzi trasa: 33 odcinki o łącznej długości 38,54 km.

Przyjęto przy tym dla uproszczenia, że inwestycje, których nie trzeba będzie realizować na obecnym przebiegu WTR, dzięki poprowadzeniu trasy drogą rowerową po dawnej linii kolejowej Toruń - Unisław - Dąbrowa Chełmińska - Czarze (łącznie około 6 km dróg gruntowych, wymagających poprawy - odcinki P\_92, P\_96, P\_101, P\_102) z grubsza pokrywają koszty, związane z realizacją tej korekty (w szczególności poprawę jakości drogi gruntowej Przysiek - Barbarka i w Przysieku oraz oznakowaniem).

Zestawienie lokalizacji i zakresu inwestycji przedstawia tabela, znajdująca się w załączniku nr 4 (Rekomendacje inwestycji w celu spełnienia standardu krajowego (plan minimum). Jest ona ekstrapolacją głównej tabeli .xls, która stanowi załącznik nr 1 do niniejszego opracowania.

**Koszt inwestycji w zakresie minimalnym wstępnie oszacować można na ok. 20-25 milionów złotych.**

Takie nakłady finansowe są niezbędne, aby WTR spełniło krajowy standard tras rowerowych.

Jednak rozwiązanie to posiada poważną wadę, związaną z problemami, dotyczącymi utrzymania jakości wyremontowanych dróg gruntowych. Większość z około 40 km tych dróg jest udostępniona do ruchu pojazdów. W związku z tym ich jakość ulegać będzie szybkiemu pogorszeniu w związku z ruchem kołowym - pojawiać się będą koleiny, dziury. "tarka". Tym samym konieczne są systematyczne nakłady na remonty i bieżące utrzymanie tych dróg, co i tak nie zawsze pozwoli na zachowanie docelowej trwałości.

Z tego powodu warto rozważyć scenariusz alternatywny, zakładający znacznie poważniejsze inwestycje, lecz zapewniający wyższą trwałość i atrakcyjność trasy.

## 8.2. Scenariusz maksymalnej interwencji

Alternatywnym (i rekomendowanym przez audytorów) rozwiązaniem jest wdrożenie znacznie szerszego planu inwestycji, mającego na celu znaczące i trwałe podniesienie jakości i atrakcyjności WTR w województwie kujawsko-pomorskim.

W odróżnieniu od wariantu minimalnego, scenariusz ten zakłada nie tylko osiągnięcie przez trasę standardu jakości tras krajowych, ale także osiągnięcie wysokiej jakości, pozwalającej na konkurowanie przez WTR w województwie kujawsko-pomorskim z innymi, markowymi trasami rowerowymi w Polsce, np. siecią tras Velo Małopolska.

Do tego celu niezbędne są poważne zmiany przebiegu trasy i szereg działań inwestycyjnych, polegających na:

- przeniesieniu ok. 120 km trasy (łącznie) na wały wiślane i budowę tam wydzielonych, bitumicznych dróg rowerowych (wzorem Velo Małopolska i WTR w województwie pomorskim):

na lewym brzegu Wisły:

- w okolicach Nowego (4,3 km)
- pomiędzy Dragaczem a Sartowicami (17,1 km)
- pomiędzy Świeciem a Grabowem (22,2 km)
- od Małej Nieszawki do Torunia (8,9 km)
- na północ od Ciechocinka (9,9 km)
- na północ od centrum Włocławka (11 km)
- nad Zalewem Włocławskim (10,8 km)

na prawym brzegu Wisły:

- pomiędzy Toruniem a Czarnowem (24,8 km)
- pomiędzy Kokockiem a Chełmnem (14,7 km)

- uatrakcyjnienie przebiegu WTR w głównych miastach województwa:
  - Bydgoszcz (poprowadzenie trasy wzdłuż Wisły i przez Bydgoski Węzeł Wodny)
  - Toruń (poprowadzenie trasy na bulwarach wiślanych)
  - Włocławek (poprowadzenie trasy nad Wisłą)
  - Grudziądz (przybliżenie trasy do Wisły i Cytadeli w północnej części miasta)
- wprowadzenie innych zmian, uatrakcyjnających trasę:
  - poprowadzenie trasy przez lasy nadwiślańskie naprzeciwko Fordonu
  - uatrakcyjnienie przebiegu trasy w Nieszawie
- zrealizowaniu szeregu inwestycji na aktualnym przebiegu trasy, poprawiających jakość nawierzchni (w szczególności wykonanie nawierzchni bitumicznej na drogach gruntowych - kilkadziesiąt km).
- wybudowanie dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych przy drogach o dużym i średnim natężeniu ruchu
- poprawę jakości istniejących ciągów pieszo-rowerowych i dróg rowerowych (eliminacja polbruku fazowanego i innych, niedogodnych nawierzchni)
- uzupełnienie oznakowania kierunkowego o znaki R-4, a także znaki z grupy E-7/12.

Zestawienie lokalizacji i zakresu inwestycji przedstawia tabela, znajdująca się w załączniku nr 5. Jest ona ekstrapolacją głównej tabeli .xls, która stanowi załącznik nr 1 do niniejszego opracowania.

Zsumowanie zakresu inwestycji pozwala orientacyjnie określić ich zakres na:

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

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

### 8.3. Scenariusz optymalny

Przedstawiony powyżej scenariusz maksymalnej interwencji obejmuje budowę trasy o najwyższym standardzie i atrakcyjności, prowadzącą po obu brzegach rzeki Wisły przez całe województwo.

Możliwe jest istotne zredukowanie skali i zakresu inwestycji, poprzez np. rezygnację z budowy niektórych odcinków dróg na wałach itp., a także wybór brzegu, na którym prowadzone będą prace w wariantcie maksymalnym (nie musi to być cały czas ten sam odcinek rzeki, ponieważ trasa może przechodzić z jednego brzegu na drugi, po dostosowanych dla potrzeb rowerzystów mostach).

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

Decyzję w tym zakresie podjąć powinien samorząd województwa, po przeprowadzeniu szczegółowej analizy kosztów i korzyści, związanych z realizacją poszczególnych odcinków wskazanych w niniejszym audycie, jak też ich analizie wykonalności technicznej i instytucjonalnej.

## **9. Załączniki**

### **Załącznik 1.**

Tabela podstawowa odcinków trasy (plik .xls)

### **Załącznik 2.**

Wyjaśnienia dla zakresu treści podstawowej tabeli danych (plik .doc)

### **Załącznik 3.**

Rekomendacje dotyczące korekty oznakowania trasy (plik. doc)

### **Załącznik 4.**

Rekomendacje inwestycji w celu spełnienia standardu krajowego (plan minimum)

### **Załącznik 5.**

Rekomendacje inwestycji w celu osiągnięcia wysokiego standardu i atrakcyjności trasy (plan optimum)

### **Załącznik 6.**

Mapy trasy WTR (3 zestawy):

- charakterystyka obecnego przebiegu
- zarządcy odcinków
- korekty i alternatywy przebiegu

### **Załącznik 7.**

Ślady GPS (pliki .gpx)

### **Załącznik 8.**

Pliki SHP (przebieg trasy)

### **Załącznik 9.**

Opinia nt. opracowania autorstwa p. W. Bykowskiego (autora koncepcji przebiegu WTR)

### **Załącznik 10.**

Dokumentacja fotograficzna (pliki .jpg)

### **Załącznik 11.**

Dokumentacja filmowa (pliki .mp4 / .mov)





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

#### **ZAMAWIAJĄCY:**

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

#### **WYKONAWCA:**

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

Jacek Zdrojewski  
Marcin Szydąg

#### **KONSULTACJA OPRACOWANIA:**

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

Marcin Drogorób  
Marcin Habel  
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

**Eksperti ds. turystyki rowerowej**

Włodzimierz Bykowski  
Marcin Wasilewski  
Waldemar Wieczorkowski  
Paweł Grabczewski

**© Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego**

**Toruń 2019 r.**