



2015

Analiza Wykonalności Przedsięwzięcia Pomorskie Trasy Rowerowe o znaczeniu międzynarodowym R-10 i Wiślana Trasa Rowerowa (R-9) Etap I przygotowań do realizacji Przedsięwzięcia

WYKONAWCA:

DS CONSULTING SP. Z O.O.

ul. Grunwaldzka 209

80-266 Gdańsk

www.dsconsulting.pl

ZAMAWIAJĄCY:

WOJEWÓDZTWO POMORSKIE

ul. Okopowa 21/27

80-810 Gdańsk

www.pomorskie.eu

Spis treści

Wstęp	6
Streszczenie	7
Użyte skróty	11
1. Charakterystyka Przedsięwzięcia	13
1.1. Geneza przedsięwzięcia	13
1.1.1. Potrzeba realizacji przedsięwzięcia	15
1.1.2. Założenia i cele Przedsięwzięcia	19
1.1.3. Zgodność projektu z krajowymi i regionalnymi dokumentami strategicznymi.....	21
1.1.4. Projekty komplementarne	24
1.2. Istota międzynarodowej trasy rowerowej	26
1.2.1. Międzynarodowe i krajowe standardy tras rowerowych.....	26
1.2.2. Definicje	30
1.3. Opis projektodawcy.....	32
1.4. Opis beneficjentów	33
2. Wykonalność instytucjonalna	37
2.1. Przepisy dotyczące ruchu rowerowego w Polsce.....	37
2.2. Analiza podziału przebiegu tras pod kątem administracyjnym	38
2.3. Analiza instytucjonalna modeli partnerstw	40
2.4. Analiza własnościowa terenów przeznaczonych na przedmiotowe trasy rowerowe	49
2.5. Analiza planów zagospodarowania przestrzennego i uwzględnienie ich w przebiegu trasy	50
2.6. Wpływ Projektu na rozwiązanie problemów zidentyfikowanych w PZPWP.....	50
2.7. Analiza zrealizowanych, aktualnych i planowanych inwestycji zarządców terenów.....	55
2.8. Analiza ryzyka występowania pomocy publicznej	58
2.9. Analiza elementów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów	60
2.10. Pozostałe zagadnienia istotne dla realizacji przedsięwzięcia.....	60
2.10.1. Trwałość instytucjonalna	60

2.10.2.	Dopuszczalność prowadzenia drogi rowerowej koroną wałów przeciwpowodziowych oraz na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią	61
2.10.3.	Budowa dróg rowerowych a planowanie i zagospodarowanie przestrzenne	62
2.10.4.	Specyficzny status gmin uzdrowiskowych	63
2.10.5.	Zagadnienia dotyczące decyzji środowiskowej	63
2.10.6.	Przenoszalność decyzji środowiskowej	64
2.10.7.	Procedowanie w oparciu o u.z.r.i.d.	65
2.10.8.	Rola Lasów Państwowych w Przedsięwzięciu	65
3.	Wykonalność techniczno-technologiczna	67
3.1.	Opis stanu aktualnego	67
3.1.1.	Trasa R-9	67
3.1.2.	Trasa R-10	68
3.2.	Analiza przebiegu tras i ich wariantów	71
3.2.1.	Trasa R-9	72
3.2.2.	Trasa R-10	97
3.3.	Opis wybranego wariantu	161
3.3.1.	Trasa R-9	164
3.3.2.	Trasa R-10	188
3.4.	Analiza powiązań przebiegu tras z lokalnymi rowerowymi szlakami turystycznymi	241
3.5.	Analiza lokalizacji miejsc postojowych	246
3.5.1.	Miejsca postojowe na trasie R-9	247
3.5.2.	Miejsca postojowe na trasie R-10	251
3.5.3.	Wspólne miejsca postojowe z Przedsięwzięciem Kajakiem przez Pomorze	264
3.5.4.	Katalog rozwiązań modułowej infrastruktury	264
3.6.	Wskazanie innych potrzeb inwestycyjnych	269
3.6.1.	Elementy infrastruktury wpływające na bezpieczeństwo rowerzystów	271
3.6.2.	Przedsięwzięcia komplementarne	272
3.7.	Nowe technologie ICT	277
3.7.1.	Geolokalizacja w turystyce rowerowej	277
3.7.2.	Kamery na szlakach	278

3.7.3.	Kody QR	279
3.7.4.	Beacony.....	281
3.7.5.	Rozszerzona rzeczywistość	283
3.7.6.	Przewodniki multimedialne	284
3.7.7.	Urządzenia do monitoringu ruchu rowerowego	287
4.	Wykonalność finansowo – ekonomiczna.....	293
4.1.	Nakłady inwestycyjne.....	293
4.1.1.	Nakłady inwestycyjne w ramach RPO WP na lata 2014-2020.....	293
4.1.1.1.	Trasa R-9	294
4.1.1.2.	Trasa R-10	305
4.1.2.	Nakłady inwestycyjne w ramach innych źródeł finansowania	328
4.2.	Koszty zarządzania trasami i infrastrukturą	329
4.3.	Trwałość finansowa	332
4.4.	Analiza finansowa funkcjonowania przykładowego produktu turystycznego związanego z trasami.....	332
4.4.1.	Kocięskie Trasy Rowerowe	332
4.4.2.	Szlaki Turystyczne Woj. Zachodniopomorskiego.....	335
4.5.	Analiza dotycząca podatku VAT	339
4.6.	Analiza wpływu realizacji przedsięwzięcia na powstawania nowych miejsc pracy	341
5.	Wpływ projektu na środowisko	348
5.1.	Problematyka oceny oddziaływania na środowisko	348
5.2.	Podstawowe uwarunkowania środowiskowe realizacji Przedsięwzięcia	350
5.2.1.	Wpływ realizacji projektu na środowisko w trakcie realizacji robót budowlanych	351
5.2.2.	Wpływ inwestycji na środowisko po zakończeniu	353
5.2.3.	Wpływ na siedliska i gatunki zamieszkujące tereny Natura 2000 i inne o znaczeniu krajowym	353
5.3.	Analiza przebiegu tras po wałach przeciwpowodziowych	354
6.	Zarządzanie produktem turystycznym.....	356
6.1.	Rekomendowany system promocji produktu turystycznego przy użyciu przykładowych narzędzi marketingowych	356

6.1.1.	Tendencje krajowe i międzynarodowe.....	356
6.1.2.	Uwarunkowania regionalne.....	359
6.1.3.	Dokumenty strategiczne.....	360
6.1.4.	Opis problemów	363
6.1.5.	Cele promocji.....	364
6.1.6.	Beneficjenci działań promocyjnych	364
6.1.7.	Partnerzy działań promocyjnych	365
6.1.8.	Proponowane narzędzia promocji.....	369
6.1.9.	Rekomendacje	379
6.2.	Rekomendowany system zarządzania trasami, infrastrukturą oraz przykładowymi produktami.....	383
6.2.1.	Przykłady zarządzania produktem – turystyka rowerowa	383
6.2.2.	Dobre praktyki	386
6.2.3.	Elementy systemu zarządzania trasami, infrastrukturą oraz przykładowymi produktami	389
6.2.4.	Rekomendacje	392
7.	Rekomendacje.....	394
7.1.	Analiza ryzyka	394
7.2.	Aspekty prawne.....	396
7.3.	Aspekty finansowe	396
7.4.	Aspekty środowiskowe.....	396
7.5.	Pozostałe aspekty.....	398
7.5.1.	Rekomendacje w zakresie promocji	398
7.5.2.	Certyfikacja EuroVelo	398
7.6.	Dalsze kroki.....	399
	Załączniki.....	400
	Spis tabel i wykresów	401

WSTĘP



Podstawą realizacji prac omawianych w niniejszym dokumencie jest podpisana 12 czerwca 2014 roku pomiędzy Województwem Pomorskim a DS CONSULTING Sp. z o.o. umowa na wykonanie Analizy wykonalności przedsięwzięcia Pomorskie Trasy Rowerowe o znaczeniu międzynarodowym R-10 i Wiślana Trasa Rowerowa w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego na lata 2007- 2013 Oś Priorytetowa 1. Pomoc Techniczna, Działanie 10.2. Informacja, Komunikacja i Przygotowanie projektów, Podziałanie 10.2.2. Przygotowanie projektów, współfinansowanego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Wykonawca podczas opracowywania dokumentu zobligowany został do uwzględnienia istniejących materiałów i dokumentów, min.: Audytu turystycznego Wiślanej Trasy Rowerowej w Woj. Pomorskim; Planu rozwoju produktu turystycznego Wiślana Trasa Rowerowa w Woj. Pomorskim; Koncepcji przebiegu i funkcjonowania Wiślanej Trasy Rowerowej w Woj. Pomorskim; Ścieżka rowerowa R-10 szansą rozwoju turystyki aktywnej w województwie pomorskim – przewodnik dla beneficjentów oraz materiałów otrzymanych od Zamawiającego zawierających propozycje przebiegu tras w poszczególnych gminach.

Dodatkowo w listopadzie 2014 r. na podstawie przekazanego Katalogu rozwiązań modułowej infrastruktury turystycznej szlaków turystycznych w obszarze nadmorskim, korytarzu rzeki Wisły oraz tras kajakowych na terenie Województwa Pomorskiego, dokonano analizy lokalizacji miejsc postojowych pod względem możliwości zaimplementowania elementów w/w katalogu.

Niniejsze opracowanie, bazując na wykonalności technicznej, ekonomicznej, instytucjonalnej i środowiskowej, podsumowuje prace jakie zostały wykonane w celu określenia wariantów proponowanych przebiegów tras R-9 i R-10. Zdefiniowane warianty były następnie podstawą dla rekomendacji ostatecznego przebiegu tras, rodzaju ich nawierzchni oraz sposobów zagospodarowania i zlokalizowania miejsc postojowych.

Opracowanie zawiera szereg rekomendacji dla beneficjentów, w tym Inspiratora Przedsięwzięcia tj. Województwo Pomorskie. Część z tych rekomendacji, m.in. o charakterze organizacyjnym czy założeń finansowych będzie musiała być poddana weryfikacji pod kątem adekwatności do szczegółowych dla konkursów o dofinansowanie planowanych do realizacji w ramach RPO WP 2014 – 2020, które na dzień sporządzania niniejszej analizy nie były znane.

STRESZCZENIE



Celem analizy wykonalności przedsięwzięcia Pomorskie Trasy Rowerowe o znaczeniu międzynarodowym R-10 i Wiślana Trasa Rowerowa jest identyfikacja korzyści wynikających z realizacji projektu, określenie kluczowych warunków realizacji projektu, jak i wstępna identyfikacja wymagań dotyczących kapitału i zasobów niezbędnych do realizacji projektu dotyczącego określenia i analizy przebiegu dwóch międzynarodowych tras rowerowych w województwie pomorskim.

Punktem wyjścia do realizacji przedmiotu zamówienia była weryfikacja posiadanej dokumentacji oraz analizy rynkowe. Przedstawione w dokumentach problemy wiążą się przede wszystkim z niepełnym wykorzystaniem potencjału gospodarczego pomorskich szlaków rowerowych. Wymienione bariery prowadzą do zdefiniowanego problemu głównego Przedsięwzięcia, jakim jest **brak certyfikowanych tras rowerowych spełniających międzynarodowe standardy na terenie województwa.**

Założeniem Przedsięwzięcia Strategicznego Pomorskie Trasy Rowerowe jest stworzenie szlaku R-10 biegnącego w korytarzu trasy EuroVelo 10 Międzynarodowej Trasy Rowerowej R-10 oraz Wiślanej Trasy Rowerowej biegnącej wzdłuż rzeki Wisły i przebiegającej częściowo przez korytarz trasy EuroVelo 9. Wiąże się to z oznakowaniem powyższych szlaków zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz wybudowaniem dedykowanej infrastruktury (m.in. tablice informacyjne, punkty obsługi rowerzystów, miejsca odpoczynku dla rowerzystów) spełniającej międzynarodowe standardy. Powyższe działania umożliwią rozpoczęcie starań o przyznanie certyfikacji szlaków EuroVelo.

Podstawą do wyznaczenia zakresu Przedsięwzięcia była weryfikacja kart zadań przygotowanych przez poszczególnych beneficjentów. Wykonawcy Analizy Wykonalności wraz z przedstawicielami UMWP dokonali wizji lokalnych wszystkich proponowanych tras i odwiedzili proponowane lokalizacje miejsc postojowych wraz z możliwymi alternatywami, które były istotne dla zagospodarowania trasy. Wizje lokalne posłużyły dla przygotowania dokumentacji fotograficznej.

Po wizji lokalnej przeprowadzonej głównie w okresie lipiec – sierpień, a także pod koniec 2014 roku beneficjenci zostali poproszeni o zaktualizowanie niektórych aspektów zawartych w kartach zadań, m.in. własność gruntu (nr KW), zakres inwestycyjny, aspekty środowiskowe.

Beneficjenci oraz UMWP dokonywali wstępnych uzgodnień z podmiotami zaangażowanymi w projekt odnośnie możliwości realizacji inwestycji na danej lokalizacji. Uzgodnienia dotyczyły identyfikacji barier dla realizacji inwestycji przez instytucje ochrony przyrody (RDOŚ, PK itp.), zarządców wałów przeciwpowodziowych (ZMiUW itp.) czy dróg (ZDW, ZDP). Ostateczna weryfikacja z podmiotami zaangażowanymi będzie dokonywana w kolejnych etapach realizacji

Przedsięwzięcia, w tym głównie na etapie przygotowania szczegółowej dokumentacji technicznej i związanych z tym uzgodnień.

Weryfikacja kart zadań była podstawą do oceny tras i poszczególnych lokalizacji miejsc postojowych, jako adekwatnych do ujęcia w Przedsięwzięciu. Wyniki oceny zostały zaprezentowane Beneficjentom i Interesariuszom w ramach spotkań konsultacyjnych. Uzyskane informacje zwrotne posłużyły do wypracowania ostatecznych rekomendacji zwartych w niniejszej Analizie Wykonalności.

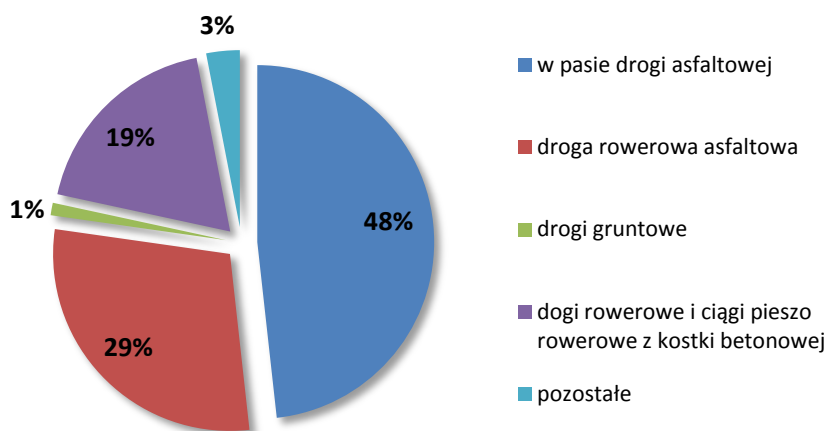
Ostateczny przebieg tras został skonsultowany z następującymi instytucjami:

- Zarządy Dróg Powiatowych w Słupsku, Lęborku, Wejherowie, Nowym Dworze Gdańskim, Tczewie i Malborku,
- Starostwo Powiatowe w Pruszczu Gdańskim, w Kwidzynie, w Sztumie,
- Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku,
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku,
- Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych Województwa Pomorskiego w Gdańsku,
- Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Gdańsku,
- Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Gdańsku,
- Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Elblągu,
- Urząd Morski w Gdyni,
- Dyrekcja Słowińskiego Parku Narodowego,
- Pomorski Zespół Parków Krajobrazowych,
- Lokalne Organizacje Turystyczne.

Na podstawie przeprowadzonych analiz ustalono, że całkowita długość planowanych tras wyniesie 669,5 km. Całkowita długość Wiślanej Trasy Rowerowej (R-9) po obydwóch stronach Wisły wynosi 242,9 km, trasy R-10 448,3 km.

Poniżej, na wykresie, przedstawiono procentowy udział poszczególnych rodzajów dróg o konkretnych nawierzchniach na trasie. Pod uwagę wzięto nawierzchnie zaproponowane przez Gminy.

Wykres 1: Procentowy udział poszczególnych rodzajów dróg o konkretnych nawierzchniach na Wiślanej Trasie Rowerowej (R-9)

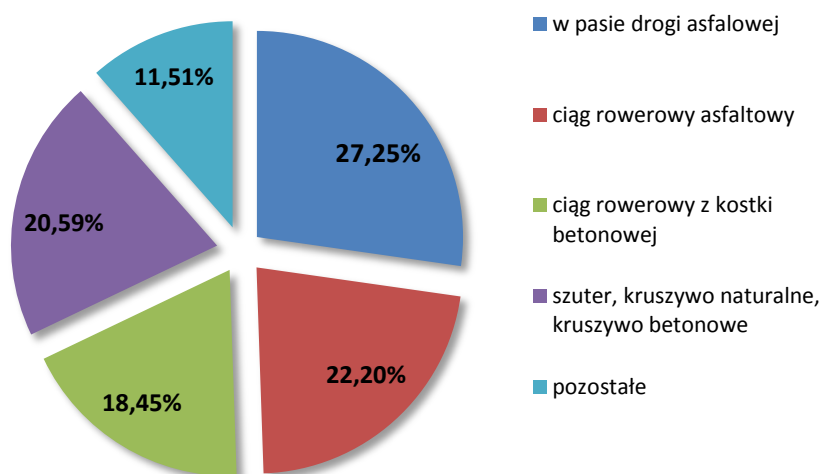


Źródło: opracowanie własne

Całkowita długość głównego przebiegu trasy R-10 wynosi 299,0 km, ości kluczowych 114,4 km, zaś ości wspierających 34,9 km. Łączna długość trasy 448,3 km.

Poniżej, na wykresie, przedstawiono procentowy udział poszczególnych rodzajów dróg o konkretnych nawierzchniach na trasie. Pod uwagę wzięto nawierzchnie zaproponowane przez Gminy.

Wykres 2: Procentowy udział poszczególnych rodzajów dróg o konkretnych nawierzchniach na Trasie R-10



Źródło: opracowanie własne

Podsumowując, przeprowadzone analizy wskazują pozytywny wpływ realizacji inwestycji na zatrudnienie zarówno w okresie budowy, jak i eksploatacji inwestycji (obsługa hotelowa, gastronomia i podobne). Wyniki analiz wskazują, iż **w okresie budowy zatrudnienie znajdzie ok. 52 osób zaś w okresie eksploatacji infrastruktury ok. 46 osób w sektorze obsługi turystycznej.**

Prognozę kosztów Przedsięwzięcia wykonano na podstawie szacunków przesłanych przez poszczególnych partnerów w kartach zadań oraz w oparciu o własne analizy. Koszty przedstawione przez poszczególnych beneficjentów zostały zweryfikowane, a następnie skorygowane w oparciu o rekomendowany wariant trasy. Wartość całego Przedsięwzięcia została oszacowana na **160,9 mln zł brutto.**

Przeprowadzone analizy przebiegu tras rowerowych wskazują jednoznacznie, że wdrożenie projektowanego systemu nie spowoduje bezpośrednich zagrożeń dla środowiska z szczególnym uwzględnieniem form ochrony przyrody. Obiekty cenne przyrodniczo oraz strefy i ostoje chronionych i rzadkich taksonów znajdują się w bezpiecznych odległościach od miejsc, gdzie będą prowadzone prace inwestycyjne lub modernizacyjne. Żaden z przewidywanych elementów inwestycji nie jest skonfliktowany przestrzennie z obszarami lub obiektami wartościowymi przyrodniczo, co mogło by wykluczać ich realizację. W przypadku ułatwień w dotarciu do terenów cennych siedliskowo w ramach sieci Natura 2000 lub rezerwatów bez trudu można zastosować środki administracyjne zapobiegające ewentualną, zresztą, bardzo mało prawdopodobną penetrację.

Sama realizacja zakresu rzeczowego, szczególnie na trasach obecnie mało uczęszczanych, nie spowoduje znaczącego przyrostu zainteresowania turystyką rowerową w woj. pomorskim. Dopiero umiejętna kampania promocyjna oraz wsparcie Przedsięwzięcia lokalnymi inwestycjami da możliwość osiągnięcia planowanych rezultatów Przedsięwzięcia. W Rozdziale 6 przedstawiono szczegółowe założenia odnośnie wykreowania produktów turystycznych, działań promocyjnych oraz zarządzania powstałą infrastrukturą.

Bazując na stanie wiedzy na koniec lutego 2015 roku, występują podstawy do stwierdzenia, że Przedsięwzięcie „Pomorskie Trasy Rowerowe” jest wykonalne pod względem technicznym, prawnym, organizacyjnym i finansowym. Potwierdzono również zasadność ekonomiczną Przedsięwzięcia, wykazując jego pozytywny wpływ na jakość życia mieszkańców regionu.

Analiza ryzyka wskazuje, że największym zagrożeniem jest wzrost nakładów inwestycyjnych, uchwalenie niekorzystnych wytycznych w procedurze dofinansowania (chodzi tu o katalog kosztów kwalifikowanych) oraz terminowość realizacji, m.in. z uwagi na skomplikowanie prac przygotowawczych o charakterze organizacyjno-instytucjonalnym – konieczność wypracowania partnerstw przez beneficjentów oraz z uwagi na przewidywaną długość procedur uzgodnieniowych. Dlatego też rekomenduje się **kontynuację prac nad wdrożeniem Przedsięwzięcia w konwencji silnej współpracy Inspiratora z poszczególnymi partnerami i stałą koordynacją i monitoring postępów prac.**

UŻYTE SKRÓTY



JRP	Jednostka Realizująca Projekt
JST	jednostka/(i) samorządu terytorialnego
KC	ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (tekst jednolity Dz. U. z 2014 r. poz. 121 z późn. zm.)
Przewodnik beneficjenta RPO WP 2007-2013	Załącznik nr 2 do uchwały nr 401/345/14 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 17 kwietnia 2014 r. - Przewodnik Beneficjenta RPO WP 2007-2013 (wersja z 17 kwietnia 2014 r.).
p.z.p.	ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r. poz. 907 z późn. zm.)
PZPWP	Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego
RPO WP 2007-2013	Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013
RPO WP 2014-2020	Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020
Rozporządzenie ogólne 2014-2020	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006
TFUE	Traktat o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz. U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864/2 z późn. zm.)
u.d.p.	ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r. poz. 260 z późn. zm.)
u.g.n.	ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (tekst jednolity Dz. U. z 2014 r. poz. 518 z późn. zm.)
u.i.o.ś	ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 z późn. zm.)
u.lecz.uz.	ustawa z dnia 28 lipca 2005 r. o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz o gminach uzdrowiskowych (tekst jednolity Dz. U. z 2012 r. poz. 651 z późn. zm.)
u.pl.zag.	ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity Dz. U. z 2012 r. poz. 647 z późn. zm.)
u.p.w.	ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (tekst jednolity Dz. U. z 2012 r. poz. 145 z późn. zm.)
u.s.g.	ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r.

	poz. 594 z późn. zm.)
u.s.p.	ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r. poz. 595 z późn. zm.)
u.s.w.	ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r. poz. 596 z późn. zm.)
u.z.p.p.r.	ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (tekst jednolity Dz. U. z 2009 r. Nr 84, poz. 712 z późn. zm.)
u.z.r.i.d.	ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r. poz. 687 z późn. zm.)
u.z.r.p.	ustawa z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz. U. z 2014 r. poz. 1146)
WTR	Wiślana Trasa Rowerowa
LGD	Lokalne Grupy Działania
LGR	Lokalne Grupy Rybackie
LOT	Lokalne Organizacje Turystyczne
PGL	Państwowe Gospodarstwo Leśne "Lasy Państwowe"
PN	Park Narodowy
Przedsięwzięcie	Przedsięwzięcie strategiczne Pomorskie trasy rowerowe o znaczeniu międzynarodowym R10 i WTR (R9)
PTTK	Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze
RDOŚ	Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
ZMiUW	Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych

1. CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA



1.1. Geneza przedsięwzięcia

Geneza trasy R-10, prowadzonej przez województwo pomorskie części Międzynarodowego Szlaku Rowerowego (określanego także jako „Pierścień Hanzeatycki” lub „Szlak Morza Bałtyckiego”), sięga 1996 roku i związana jest z powstałym wówczas Stowarzyszeniem Hanzeatyckich Tras Rowerowych (z siedzibą w Sopocie). Trasa planowanego szlaku na przestrzeni lat uległa jednak zmianie i dopiero w 2007 roku została zaproponowana przez Pomorską Regionalną Organizację Turystyczną za sprawą projektu „Zwiększenia dostępu do obiektów turystyki kulturowej w regionie przygranicznym Morza Bałtyckiego” realizowanego w ramach Programu Sąsiedztwa Litwa, Polska, Obwód Kaliningradzki Federacji Rosyjskiej Interreg IIIA/ TACIS CBC 2004 – 2006. Spójna dla całego regionu trasa szlaku została wytyczona na podstawie konsultacji i szeregu spotkań z przedstawicielami miast oraz gmin nadbałtyckich. Część Międzynarodowego Szlaku Rowerowego R-10 biegnącego dookoła Morza Bałtyckiego (przez Polskę, Rosję, Litwę, Łotwę, Estonię, Finlandię, Szwecję, Danię i Niemcy) dotycząca województwa pomorskiego została zlokalizowana na terenie 20 miast oraz gmin.

Rycina 1: Przebieg korytarza trasy R-10



Źródło: <http://www.eurovelo.com>

Rekomendowany przebieg trasy o łącznej długości 325 km (248 km + 40-kilometrowy odcinek trasy na linii Swarzewo – Hel oraz 37-kilometrowy odcinek na linii Stegna – Piaski) został zamieszczony w sporządzonym przez Pomorską Regionalną Organizację Turystyczną dokumencie pn. „Ścieżka rowerowa R-10 szansą rozwoju turystyki aktywnej w województwie pomorskim – przewodnik dla

beneficjentów”. Dokument ten zawiera także standardy infrastruktury oraz znakowania tras sieci EuroVelo, które powinny być zastosowane podczas realizacji trasy R-10.

Kolejnym dokumentem dotyczącym trasy R-10 było opracowanie pn. „Koncepcja przebiegu międzynarodowego szlaku rowerowego R-10 na terenie gmin członków Partnerstwa Dorzecze Słupi” wykonane przez Stowarzyszenie Sekcja Rowerów Miejskich z Poznania na zlecenie Fundacji „Partnerstwo Dorzecze Słupi”. Opracowanie to zawiera liczne rekomendacje dotyczące docelowego przebiegu trasy R10 na terenie gminy Smołdzino oraz gminy i miasta Ustka.

Drugą trasą podlegającą analizie wykonalności jest „Wiślana Trasa Rowerowa” R-9. Za jej pomysłodawcę uznaje się Grażynę Staniszewską, która doprowadziła do realizacji wielu przedsięwzięć związanych z trasą WTR o charakterze planistycznym, promocyjnym i informacyjnym, skierowanych m.in. do samorządów lokalnych i regionalnych, organizacji turystycznych czy potencjalnych turystów rowerowych. Realizacja planu stworzenia „Wiślanej Trasy Rowerowej” wymaga ścisłej współpracy ośmiu województw, na terenie których płynie rzeka Wisła i gdzie też ma być zlokalizowany szlak.

Rycina 2: Przebieg korytarza Wiślanej Trasy Rowerowej



Źródło: www.wislanatrasa.info.pl

W województwie pomorskim przebieg trasy WTR pokrywa się w dużej części z przebiegiem Międzynarodowego Szlaku Rowerowego R-9.

Celem stworzenia szlaku przebiegającego m.in. po koronie wałów przeciwpowodziowych po obu stronach Wisły, jest umożliwienie bezpiecznego przemieszczania się wzdłuż najdłuższej rzeki w kraju. Trasa ma liczyć ponad 1 000 km i przebiegać od źródła rzeki w miejscowości Wisła (początek na zaporze nad Jeziorem Czerniańskim w miejscu zbiegu Białej oraz Czarnej Wisetki) do wybrzeża Morza Bałtyckiego w Gdańsku.

Ideą stworzenia „Wiślanej Trasy Rowerowej” jest promocja dużej części Polski oraz rzeki Wisły. Jako narodowy produkt turystyczny trasa WTR ma być skierowana do turystów rowerowych i na tle konkurencyjnych europejskich szlaków wyróżniać się ma m.in. nowoczesnymi rozwiązaniami i oryginalną filozofią funkcjonowania trasy. Ważnym aspektem wpływającym na konkurencyjność trasy jest jej przebieg wzdłuż rzeki Wisły, która obejmuje swoim oddziaływaniem znaczny obszar kraju oraz demonstrowa polskie dziedzictwo kulturowe.

Od momentu powstania idei stworzenia „Wiślanej Trasy Rowerowej” do roku 2009 miało miejsce wiele działań związanych z realizacją trasy. Polska Agencja Rozwoju Turystyki w 2005 roku przygotowała opracowanie audytu turystycznego oraz strategię rozwoju produktu turystycznego WTR na terenie województwa śląskiego, utworzono dwie strony internetowe, których celem była promocja „Wiślanej Trasy Rowerowej”, zorganizowano szereg inicjatyw promujących ideę stworzenia „Wiślanej Trasy Rowerowej” takich jak: objazdowa wystawa „Wisła – ostatnia taka rzeka w Europie”, rajdy rowerowe organizowane przez m.in. Beskidzkie Towarzystwo Cyklistów oraz Towarzystwo „Cyklista”, czy też przeprowadzono audyt turystyczny WTR w województwie pomorskim oraz przygotowano założenia rozwoju produktu turystycznego WTR dla powyższego województwa.

W 2009 roku przeprowadzono „Audyt turystyczny Wiślanej Trasy Rowerowej w Woj. Pomorskim”. Po tym roku zmalała intensywność działań dotyczących realizacji oraz promocji trasy. Dotychczas ukończono budowę odcinków przebiegających przez województwo śląskie oraz kujawsko - pomorskie. Widoczny jest problem wynikający z braku koordynacji działań ośmiu województw ze strony instytucji centralnych. Należy nadmienić, iż do tej pory województwa nie prowadziły równoległe działań na rzecz budowy szlaku.

1.1.1. Potrzeba realizacji przedsięwzięcia

Opracowana analiza głównych problemów określa negatywne aspekty obecnej sytuacji tras rowerowych w województwie pomorskim ustalając stosunki przyczynowo-skutkowe między występującymi zjawiskami. Struktura analizy problemów została określona w bardzo szerokim kontekście – obrazującym kompleksowy charakter istniejącej sytuacji. Analiza jest ukierunkowana na określenie rzeczywistych ograniczeń, do których projektodawca przywiązuje największą wagę i poprzez Przedsięwzięcie dąży do ich usunięcia.

Głównym zidentyfikowanym problemem, do którego rozwiązania dąży niniejsze Przedsięwzięcie jest **brak tras rowerowych spełniających międzynarodowe standardy na terenie województwa. Chodzi tu o przebieg Wiślanej Trasy Rowerowej oraz częściowo istniejący, ale niewłaściwie oznakowany przebieg trasy R-10.**

Problem ten został określony w oparciu o analizę kwestii szczegółowo opisanych poniżej.

Intensywność obecnego wykorzystania szlaków rowerowych w województwie pomorskim jest stosunkowo niska. Jest to spowodowane między innymi **brakiem ciągłości szlaków**. Zaawansowani rowerzyści oraz turyści rowerowi nie mają obecnie możliwości zaplanowania dłuższej wycieczki po istniejących ścieżkach w regionie. Brak ciągłości wiąże się także z niemożliwością przedłużenia swoich wyjazdów przez rowerzystów przejeżdżających przez okoliczne województwa. W celu kontynuowania wyprawy muszą oni posiłkować się takimi środkami komunikacji jak pociągi czy też samochody osobowe.

Istotnym problemem widocznym w województwie pomorskim jest **niedostateczna jakość nawierzchni istniejących szlaków**. Poszczególne odcinki tras często charakteryzują się gruntową nawierzchnią, która wymaga wyrównania i utwardzenia. Powyższe działanie pozwoli uniknąć problemu związanego z utrudnieniami jazdy wynikającymi z negatywnego oddziaływania warunków atmosferycznych (np. obfitych opadów deszczu) oraz zwiększy komfort i co najważniejsze bezpieczeństwo podróży rowerzystów.

Fotografia 1: Przykład złego stanu nawierzchni na szlaku rowerowym w woj. pomorskim



Źródło: opracowanie własne

W celu stworzenia trasy rowerowej spełniającej międzynarodowe standardy niezbędnym działaniem będzie **przystosowanie istniejących odcinków dróg**, na których odbywa się ruch

samochodowy. W celu ograniczenia natężenia ruchu na danych odcinkach konieczna jest zmiana oznakowania, w taki sposób, aby kierowcy chcący dojechać do danej miejscowości byli kierowani inną trasą. W innych miejscach niezbędne będzie wykonanie bezpiecznego przejścia przez drogę charakteryzującą się dużym natężeniem ruchu samochodowego.

Zaniedbanie danych odcinków tras wynika często z przerzucania przez podmioty nimi zarządzające swoich obowiązków na inne podmioty, a także z braku odpowiedniego unormowania prawnego kto zarządza, a kto jest operatorem szlaku. Zazwyczaj efektem powyższych działań jest powolna degradacja tras i zaniedbanie okolicznej infrastruktury rowerowej.

Niezbędną cechą tras rowerowych spełniających międzynarodowe standardy jest ich **poprawne i aktualne oznakowanie**. Zrewidowany przebieg trasy R-10 powoduje konieczność usunięcia niewłaściwego oznakowania, które może mylić rowerzystów oraz przeprowadzenia nowego znakowania trasy. Natomiast planowana Wiślana Trasa Rowerowa wymaga kompleksowego oznakowania na całym jej przebiegu.

Fotografia 2: Przykład niewłaściwego oznakowania trasy rowerowej



Źródło: opracowanie własne

Poza brakiem aktualnego oznakowania problemem jest także **brak miejsc postojowych**. Wytyczenie trasy rowerowej biegnącej przez całe województwo wymusza działanie związane z zapewnieniem odpowiedniej liczby miejsc postojowych przyjaznych rowerzystom. Ich lokowanie

w strategicznych miejscach oraz w odpowiedniej odległości pozwoli rowerzystom zaplanować dłuższy wypad i zminimalizuje ryzyko braku noclegu, niemożliwości przeprowadzenia naprawy roweru lub też uzupełnienia zapasów.

Fotografia 3: Przykład niewłaściwego zagospodarowania miejsca postojowego



Źródło: opracowanie własne

Do roku 2014 **nie istniała możliwość prowadzenia tras rowerowych po wałach przeciwpowodziowych**. W istotny sposób wpływało to na zmniejszenie potencjału turystycznego regionu. Nowelizacja ustawy Prawo Wodne z dnia 11 maja 2014 umożliwiła wytyczenie tras rowerowych po wałach przeciwpowodziowych.

Fotografia 4: Wał przeciwpowodziowy w Sadlinkach

Źródło: opracowanie własne

Poprowadzenie tras po Wałach Wiślanych i wynikające z tego korzyści dotyczące walorów estetycznych wpłyną na większe zainteresowanie zarówno krajowych, jak i zagranicznych turystów rowerowych powstałymi trasami.

Potrzeba realizacji Przedsięwzięcia Pomorskie Trasy Rowerowe wynika również z konieczności **poprawy wizerunku województwa pomorskiego, jako miejsca atrakcyjnego pod względem turystycznym i inwestycyjnym**. Brak uporządkowanych szlaków oraz miejsc postoju ma niekorzystne skutki środowiskowe oraz powodując niekontrolowany rozwój tzw. turystyki dzikiej, której efektem jest rosnąca antropopresja na środowisko naturalne.

Wszystkie przedstawione problemy przedkładają się przede wszystkim na niepełne wykorzystanie potencjału gospodarczego pomorskich szlaków rowerowych. Wymienione bariery sprowadzają się do zdefiniowanego głównego problemu Przedsięwzięcia, jakim jest **brak certyfikowanych tras rowerowych spełniających międzynarodowe standardy na terenie województwa**.

1.1.2. Założenia i cele Przedsięwzięcia

Założeniem Przedsięwzięcia Strategicznego Pomorskie Trasy Rowerowe jest stworzenie szlaku R-10 biegnącego w korytarzu trasy EuroVelo 10 Międzynarodowej Trasy Rowerowej R-10 oraz Wiślanej Trasy Rowerowej biegnącej wzdłuż rzeki Wisły i przebiegającej częściowo przez korytarz trasy EuroVelo 9. Wiąże się to z oznakowaniem powyższych szlaków zgodnie z obowiązującymi

przepisami oraz wybudowaniem dedykowanej infrastruktury (m.in. tablice informacyjne, punkty obsługi rowerzystów, miejsca odpoczynku dla rowerzystów) spełniającej międzynarodowe standardy. Powyższe działania umożliwią rozpoczęcie starań o przyznanie certyfikacji szlaków EuroVelo.

Omawiane szlaki powinny charakteryzować się utwardzoną, o ile to możliwe, bitumiczną nawierzchnią. W miejscach, w których tego typu rozwiązanie będzie niemożliwe do zastosowania (np. Słowiński Park Narodowy, Parki krajobrazowe czy inne obszary chronione) wskazane jest utwardzenie nawierzchni szutrem lub też dostosowanie jej do międzynarodowych wymogów przy pomocy innej, uzgodnionej z zarządcą terenu, technologii. Szlaki przebiegające przez całe województwo pomorskie powinny charakteryzować się ciągłością na całej długości trasy. Trasa ta powinna umożliwiać swobodne mijanie się ze sobą dwóch rowerzystów, więc jej minimalna szerokość powinna wahać się w przedziale 2,5 – 3,5 m. Należy jednak pamiętać, że standardy EuroVelo umożliwiają zróżnicowanie szerokości trasy na całej długości szlaku oraz wykorzystanie już istniejących szlaków rowerowych czy dróg publicznych o niskim natężeniu ruchu.

Założeniem projektu jest **stworzenie nowoczesnych produktów turystycznych** proponujących kompleksową ofertę dla użytkowników za sprawą takich rozwiązań jak:

- oznakowanie szlaków - umieszczenie tablic informacyjnych, które będą zawierać opis danego miejsca, mapę wraz ze zdjęciami pobliskich atrakcji oraz informację o okolicznych wydarzeniach,
 - zlokalizowanie w pobliżu szlaków infrastruktury służącej do obsługi rowerzystów (m.in. miejsca postojowe, wiata z ławostołami, stojaki na rowery, miejsca rekreacji, oprzyrządowanie umożliwiające naprawę roweru) wykorzystującej regionalne wzornictwo oraz nowoczesny design (zwiększenie rozpoznawalności danego subregionu kulturowego),
 - umieszczenie na trasach urządzeń do pomiaru ruchu rowerowego,
 - wykorzystanie rozwiązań ICT – systemów i technologii zbliżeniowej zapewniających różnego rodzaju dystrybucję informacji (służącą m.in. do prezentowania oferty turystycznej w kreatywny i nowoczesny sposób) „ze szlaku” na urządzenia mobilne, ładowanie urządzeń mobilnych oraz korzystanie z nich w wygodny dla użytkowników sposób,
- a także:
- wsparcie inwestycji w tworzenie bazy usług specjalistycznych (wypożyczalni, punktów usługowych, wyspecjalizowanej bazy noclegowej – np. typu „bike friendly”),
 - wsparcie integracji pionowej (w ramach kanałów sprzedaży) i poziomej (pomiędzy usługodawcami poszczególnych usług) produktów,
 - tworzenie pakietów wraz z systemem sprzedaży,
 - wsparcie promocyjne dla poszczególnych grup produktów,

- wsparcie organizacji imprez promujących poszczególne rodzaje aktywności,
- szkolenia specjalistycznych kadr (przewodników, instruktorów, opiekunów itp.).

1.1.3. Zgodność projektu z krajowymi i regionalnymi dokumentami strategicznymi

Niniejsze Przedsięwzięcie jest zgodne z celami, priorytetami oraz założeniami zawartymi w głównych dokumentach o charakterze strategicznym, takimi jak:

- Strategia Rozwoju Kraju 2020,
- Umowa Partnerska.

Ponadto, zakres realizacji Przedsięwzięcia jest spójny z celami i założeniami dokumentów przygotowanych na szczeblu krajowym oraz regionalnym, takich jak:

- Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020,
- Kontrakt Terytorialny dla Województwa Pomorskiego,
- Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020,
- Regionalny Program Strategiczny w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej Pomorska Podróż,
- Program Ochrony Środowiska Województwa Pomorskiego na lata 2013-2016 z perspektywą do roku 2020.

Strategia Rozwoju Kraju 2020

Strategia Rozwoju Kraju 2020 (ŚSRK) jest główną strategią rozwojową w średnim horyzoncie czasowym, wskazującą na strategiczne zadania państwa, które należy podjąć w perspektywie najbliższych lat, aby wzmocnić procesy rozwojowe. ŚSRK pokazuje działania polegające na usuwaniu barier, w tym słabości gospodarczych. Strategia Rozwoju Kraju skupia się wokół trzech obszarów strategicznych: sprawne i efektywne państwo, konkurencyjna gospodarka oraz spójność społeczna i terytorialna.

Niniejsze przedsięwzięcie wpisuje się w:

- obszar strategiczny III *Spójność społeczna i terytorialna*, cel III.3 *Wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju oraz integracja przestrzenna dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych*, priorytet rozwojowy III.3.3.

Tworzenie warunków dla rozwoju ośrodków regionalnych, subregionalnych i lokalnych oraz wzmocnienia potencjału obszarów wiejskich.

Przedsięwzięcie wpisuje się w ten priorytet poprzez wspieranie tworzenia nowych miejsc pracy zorientowanych m.in. na turystykę oraz działanie na rzecz poprawy atrakcyjności turystycznej i inwestycyjnej regionów.

Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020

Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego na lata 2014 – 2020, jest jednym z narzędzi realizacji Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020. RPO WP skupia się na takich obszarach jak: gospodarka, edukacja, aktywność zawodowa i społeczna, transport, energia, środowisko oraz wykorzystanie specyficznych potencjałów poszczególnych obszarów. Niniejsze przedsięwzięcie wpisuje się w

- Oś Priorytetowa 8. Konwersja, priorytet inwestycyjny 6.3 *Ochrona, promocja i rozwój dziedzictwa kulturowego i naturalnego.*

W ramach tej Osi interwencja ukierunkowana jest na wsparcie zatrudnienia uwzględniając specyfikę przestrzenną najbardziej istotnych obszarów problemowych zlokalizowanych w województwie pomorskim. W ramach tego priorytetu preferowane do realizacji są m.in. produkty sieciowe, stanowiące element produktu turystycznego o ponadlokalnej skali, które powstaną w efekcie współpracy wielu podmiotów przy zachowaniu akceptacji społecznej, przyczyniające się do wzrostu zatrudnienia czy też zlokalizowane na terenach o wysokim potencjale turystyczno-rekreacyjnym.

Przedsięwzięcie Pomorskie Trasy Rowerowe wpisuje się w ten priorytet, ze względu na swój sieciowy charakter, ponadlokalną skalę realizacji oraz wysoki potencjał turystyczny regionów położonych wzdłuż pomorskich szlaków rowerowych.

Umowa Partnerska

Umowa Partnerstwa to dokument określający kierunki interwencji w latach 2014-2020 trzech polityk: Polityki Spójności, Wspólnej Polityki Rybołówstwa oraz Wspólnej Polityki Rolnej. Umowa Partnerstwa wskazuje cele rozwojowe do 2020 roku, wskaźniki oraz zakres proponowanych interwencji. Niniejsze przedsięwzięcie wpisuje się w:

- Cel tematyczny 6. *Zachowanie i ochrona środowiska naturalnego oraz wspieranie efektywnego gospodarowania zasobami, cel szczegółowy: zwiększenie efektywności wykorzystania zasobów naturalnych i kulturowych oraz ich zachowanie.*

Projekty w ramach tego celu powinny m.in. przyczyniać się do poprawy dostępności do kultury oraz wzmocnienia funkcji edukacyjnych, **podniesienie atrakcyjności turystycznej kraju bądź regionu.**

Analizowane Przedsięwzięcie wpisuje się w te cele poprzez rozwój infrastruktury rowerowej oraz właściwe ukierunkowanie ruchu turystycznego na obszarach cennych przyrodniczo. Jego realizacja przyczyni się do poprawy dostępności do obszarów cennych kulturowo zlokalizowanych przy pomorskich szlakach rowerowych oraz lepszej ochrony wartości przyrodniczych przy jednoczesnym zwiększeniu atrakcyjności turystycznej tych obszarów.

Kontrakt Terytorialny dla Województwa Pomorskiego

Kontrakt Terytorialny dla Województwa Pomorskiego wskazuje 50 przedsięwzięć priorytetowych, które objęte zostaną kontraktem terytorialnym. Pogrupowane na przedsięwzięcia priorytetowe, przedsięwzięcia komplementarne oraz regionalne przedsięwzięcia komplementarne. Obszar tematyczny obejmuje transport, środowisko i energetykę, badania i rozwój oraz konkurencyjność szkolnictwa wyższego, ochronę dziedzictwa, aktywizację społeczną i realizację umowy partnerstwa.

Przedsięwzięcie „Pomorskie Trasy Rowerowe” jest komplementarne z przedsięwzięciem podstawowym: Kompleksowe przedsięwzięcia z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej/ekologicznego transportu na obszarze ZIT miasta wojewódzkiego.

Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020

Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego do roku 2020 wyznacza trzy równie ważne cele strategiczne: nowoczesna gospodarka, aktywni mieszkańcy oraz atrakcyjna przestrzeń. Cele te są skonkretyzowane przez cele operacyjne i kierunki działań.

Przedsięwzięcie wpisuje się w:

- Cel strategiczny 1. Nowoczesna Gospodarka, cel operacyjny 1.3. unikatowa oferta turystyczna i kulturalna.

W ramach tego celu wybór strategiczny obejmuje m.in. projekty sieciowe, kompleksowe, rozpoznawalne na poziomie krajowym projekty, które oparte są na dziedzictwie kulturowym i naturalnym.

Niniejsze Przedsięwzięcie wpisuje się w powyższy cel, ponieważ w jego efekcie ma powstać unikatowa oferta turystyczna. Niektóre z prezentowanych rozwiązań będą miały charakter pilotażowy, nie stosowany do tej pory w kraju (część trasy będzie przebiegać po wałach przeciwpowodziowych). Planowana modułowa zabudowa wpłynie z kolei na stworzenie atrakcyjnych miejsc postojowych na trasie.

Regionalny Program Strategiczny w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej Pomorska Podróż

Program ten stanowi jedno z sześciu zasadniczych narzędzi realizacji Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020. W ramach programu wyróżnić można jeden cel operacyjny z SRWP – Unikatowa oferta turystyczna i kulturalna oraz dwa kierunki działania z SRWP.

Niniejsze Przedsięwzięcie wpisuje się w:

- Cel szczegółowy 2. *Catoroczna, sieciowa, kompleksowa oferta, wzmacniająca wizerunek regionu, Priorytet 2.1. Nowoczesne rozwiązania infrastrukturalne i przestrzenne, działanie 2.1.1. Kreowanie powszechnie dostępnej przestrzeni*

*Zakres interwencji dla tego działania obejmuje zagospodarowanie tras turystycznych o charakterze regionalnym i ponadregionalnym. Przedsięwzięcie zostało przedstawione w ramach priorytetu 2.1. jako **potencjalne przedsięwzięcie strategiczne**.*

1.1.4. Projekty komplementarne

Przedsięwzięcie jest komplementarne z innymi przedsięwzięciami strategicznymi, których główne założenia zostały zaprezentowane w dalszej części podrozdziału. Powiązanie przedsięwzięć wynika przede wszystkim z realizacji wspólnych celów.

- **Kajakiem przez Pomorze**

Przedsięwzięcie „Kajakiem przez Pomorze” dotyczy zagospodarowania ok. 1 500 km istniejących i potencjalnych pomorskich szlaków kajakowych, a efektem końcowym jest powstanie i zagospodarowanie co najmniej 15 pomorskich szlaków wyposażonych w niezbędną infrastrukturę kajakową, m.in. budowę przenosek przy przeszkodach, budowę i rozbudowę przystani kajakowych i pól biwakowych, zapewnienie odpowiedniego dostępu do miejsc etapowych spływów. Przedsięwzięcie obejmuje również opracowanie spójnego systemu oznakowania szlaków, monitoring ruchu kajakowego oraz działania informacyjno – promocyjne. Realizacja przedsięwzięcia ma się przyczynić do udostępniania potencjalnym odbiorcom dziedzictwa naturalnego i kulturowego obszarów zlokalizowanych wzdłuż szlaków wodnych. Działania te pozwolą na stworzenie spójnej oferty turystycznej na wszystkich szlakach objętych przedsięwzięciem.

- **Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej**

Realizacja w/w przedsięwzięcia jest wskazana z uwagi na jego zakładaną istotną rolę we wzmacnianiu znaczenia województwa pomorskiego jako regionu z silną i rozwiniętą ofertą

aktywnej turystyki. Wdrożenie zadań zdefiniowanych w przedsięwzięciu „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej” stanowić będzie rozwinięcie wdrożonego z sukcesem projektu „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I”, który został uznany za jedno z kluczowych przedsięwzięć turystycznych o znaczeniu ponadregionalnym w ramach Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka 2007–2013 Działanie 6.4 „Inwestycje w projekty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym”.

Wśród projektów komplementarnych dotyczących istniejącej infrastruktury wymienić można również projekty zrealizowane w ramach RPO WP 2007- 2013.

Tabela 1: Projekty związane z turystyką rowerową, dofinansowane z RPO WP 2007-2013

Lp.	Nazwa projektu	Beneficjent
3.1. Rozwój i integracja systemów transportu zbiorowego		
1	Rozwój Komunikacji Rowerowej Aglomeracji Trójmiejskiej w latach 2007 - 2013	Gmina miasta Gdańska
6.1. Infrastruktura wzmacniająca potencjał turystyczny		
2	Podniesienie atrakcyjności turystycznej Szlaku Zamków Gotyckich na Powiślu - budowa trasy rowerowej łączącej zamek w Malborku z atrakcjami turystycznymi powiatów malborskiego, sztumskiego, kwidzyńskiego	Miasto i Gmina Sztum
3	"Szlakiem Mennonitów przez Powiat Gdański - budowa i modernizacja infrastruktury pieszo – rowerowej na terenie gmin Pruszcz Gdański, Suchy Dąb i Cedry Wielkie"	Powiat Gdański
4	Turystyczny Szlak Północnych Kaszub – budowa/przebudowa publicznej infrastruktury turystycznej – stworzenie spójnego szlaku rowerowego na terenie gmin powiatów wejherowskiego i puckiego	Gmina Kosakowo
7	Budowa Centrum Rekreacji w Juszkowie	Gmina Pruszcz Gdański
9	Budowa ścieżki rowerowej wraz z traktem pieszym, szlakiem dawnej linii kolei wąskotorowej, w miejscowościach Lichnowy i Lichnowki w gminie Lichnowy	Gmina Lichnowy
12	Budowa ścieżki rowerowej na trasie linii kolejowej Swarzewo - Krokowa	Gmina Puck
15	Rekonstrukcja szlaku bursztynowego w Pruszczu Gdańskim wraz z nadaniem mu funkcji ścieżki dydaktycznej	Gmina Miejska Pruszcz Gdański
20	Kształtowanie obszaru przestrzeni publicznej wsi Subkowy poprzez: budowę terenu rekreacji i wypoczynku, ciągu pieszo-rowerowego na ul. Sportowej oraz budowę ciągu pieszego pomiędzy ul. Kościelną i ul. Wybickiego	Gmina Subkowy
22	Rewitalizacja przestrzeni publicznej ulicy Kościuszki polegająca na realizacji ciągów komunikacyjnych: szlaku spacerowego i ścieżki rowerowej	Gmina Choczewo
27	Budowa ścieżki rekreacyjno – edukacyjnej w Radunicy	Gmina Pruszcz Gdański

Źródło: opracowanie własne na podstawie Koncepcji Rozwoju Turystyki Rowerowej w Województwie Pomorskim na lata 2013-2020

1.2. Istota międzynarodowej trasy rowerowej

Międzynarodowa trasa rowerowa umożliwia długodystansową turystykę rowerową, służąc rozwojowi turystyki na danym obszarze. Taka trasa łączy główne aglomeracje w różnych krajach, przebiegając przez atrakcyjne przyrodniczo oraz cenne kulturowo tereny, będąc jednocześnie bezpieczną i wygodną. Turysta korzystający z trasy międzynarodowej nie korzysta z samochodu, a do początku pokonywanej trasy dociera rowerem, koleją, bądź samolotem. Niezwykle istotne jest prawidłowe i czytelne oznakowanie trasy. Rowerzysta przewozi ze sobą cały bagaż, a w drodze nocuje w różnych miejscach, a zatem trasa dostosowana jest także dla roweru z sakwami bądź przyczepką. Szczególnie ważnym czynnikiem decydującym o atrakcyjności trasy jest jej przejezdność niezależnie od pogody, stąd szczególnie rekomendowaną nawierzchnią dla trasy jest asfalt. Należy pamiętać, iż taka trasa musi uwzględniać wszystkie rodzaje aktywności rowerowej i wszystkie rodzaje rowerów. Poszczególne odcinki trasy stanowią podstawę odbywania codziennych podróży rowerowych w miastach i wsiach i są wykorzystywane przez lokalną społeczność.

1.2.1. Międzynarodowe i krajowe standardy tras rowerowych

W 1993 roku holenderska organizacja standaryzacyjna CROW wydała podręcznik "Sign Up For The Bike" (wyd. polskie "Postaw na Rower", PKE, 1999), który stał się niejako pierwowzorem standardów dla innych krajów w Europie. W 2007 roku ukazała się aktualizacja wytycznych pt. "Manual For Bicycle Traffic". Publikacja zawiera podstawowe wskazówki do projektowania infrastruktury rowerowej i formułuje pięć podstawowych wymogów, które muszą być spełniane na poziomie zarówno sieci tras, odcinków tras, jak i poszczególnych rozwiązań technicznych (skrzyżowania, wjazdy, zjazdy itp.). Wymogi te są powiązane z konkretnymi, mierzalnymi parametrami, pozwalającymi na ocenę projektu lub istniejącej infrastruktury. Wymogi te są następujące:

- **spójność:** 100% źródeł i celów podróży jest objętych podsystemem rowerowym, łatwa identyfikacja trasy i jej pełna integracja z innymi trasami rowerowymi, drogami ogólnodostępnymi oraz środkami transportu zbiorowego;
- **bezpośredniość:** minimalizacja objazdów i współczynnika wydłużenia, lecz w przypadku wyjątkowo atrakcyjnych miejsc dopuszczalne jest nieznaczne wydłużenie, w skali lokalnej podróż trasą rowerową nie może być dłuższa od podróży drogą ogólnodostępną, jednakże dla podróży dalekich nie jest to kryterium tak istotne, gdyż kryteria atrakcyjności i bezpieczeństwa są ważniejsze;

- **wygoda/komfort:** minimalizacja współczynnika opóźnienia, wysoka prędkość projektowa i ograniczanie stresu rowerzysty, minimalizacja pochyleń niwelety i różnicy poziomów, łatwość i lekkość w poruszaniu się rowerem, dobra nawierzchnia, dobre odwodnienie, a przede wszystkim dobre utrzymanie, musi być zachowana równowaga między tym, co ekonomicznie, estetycznie, środowiskowo akceptowalne a tym, co może zapewnić najlepszy możliwy standard dla użytkowników;
- **bezpieczeństwo:** minimalizacja punktów kolizji z ruchem samochodowym i pieszym, ujednoczenie prędkości, eliminacja przeplatania torów ruchu oraz wzajemny kontakt wzrokowy, eliminacja zagrożenia ze strony samochodów, motocykli, quadów; eliminacja zagrożeń ze strony elementów konstrukcji mostowych, wiaduktów, gałęzi i drzew spadających na trasę i powodujących nieoczekiwane przeszkody, zapewnienie poczucia bezpieczeństwa osobistego i ochrona przed nieoczekiwanym napadem (bezpieczeństwo społeczne), wyeliminowanie zaskakujących sytuacji związanych z nieodpowiednimi standardami;
- **atrakcyjność:** projektowana trasa wraz z całym układem komunikacyjnym, w tym podsystemem rowerowy, który jest czytelny dla użytkownika, dobrze powiązany z funkcjami różnych obszarów, w tym miast i odpowiadający potrzebom użytkowników, korzystanie z trasy ze względu na otoczenie i środowisko sprawia przyjemność jazdy rowerem.

Wyżej wymienione kryteria powinny być zawsze spełnione na poziomie:

- projektowanej trasy i jej wariantów,
- całej sieci rowerowej,
- konkretnych rozwiązań technicznych (nawierzchni, skrzyżowań, przejazdów, kontrapasów).

W 1995 roku, Europejska Federacja Cyklistów (ECF) zainicjowała EuroVelo, tj. projekt sieci międzynarodowych tras rowerowych. Obecnie zakłada on stworzenie 14 długodystansowych, wysokiej klasy tras rowerowych o łącznej długości ponad 70 tyś. kilometrów, obejmujących cały kontynent Europejski. Trasy te mogą być wykorzystywane w celach długodystansowych wypraw turystycznych, jak i lokalnych, codziennych podróży. Celem głównym Strategii Rozwoju EuroVelo 2012-2020 jest ukończenie sieci do 2020 roku.

Rycina 3: Przebieg tras Eurovelo w Europie

Źródło: www.ecf.com

Projekt EuroVelo zakłada wykorzystanie już istniejących tras do tworzenia sieci turystycznych szlaków rowerowych. Jego celem jest, aby trasy były:

- **bezpieczne** – eliminacja prowadzenia trasy po drogach publicznych o wysokim natężeniu ruchu oraz na drogach o wysokich dozwolonych prędkościach dla samochodów; zapewnienie bezkolizyjnych skrzyżowań;

- **atrakcyjne** – projektowana trasa zapewnia połączenie kulturalnych, historycznych oraz naturalnych walorów obszaru, po którym przebiega, unikając obszarów nieprzyjaznych turystyce;
- **spójne/bezpośrednie** – projektowana trasa jest odpowiednio oznakowana, zapewnia ciągłość i dostępność do kluczowych atrakcji w rejonie, bez zbędnych objazdów;
- **wygodne/komfortowe** – nachylenie podłużne niwelety jest zminimalizowane. Na trasie występuje głównie dobrej jakości nawierzchnia oraz są zapewnione usługi obejmujące nocleg, wyżywienie oraz punkty naprawy rowerów.

EuroVelo określa standardy dla międzynarodowych tras rowerowych, zgodnie z którymi trasy wykorzystują w szczególności:

- drogi o niskich natężeniach ruchu zmotoryzowanego do 2 000 pojazdów samochodowych na dobę (200 na godzinę w szczycie), wyjątkowo do 4 000 pojazdów na dobę (400 na godzinę w szczycie)¹; rekomendowanym rozwiązaniem jest również uspokojenie ruchu i ograniczenie prędkości pojazdów do 30 km/h w miastach i na drogach o podwyższonym natężeniu ruchu;
- pasy ruchu rowerowego oddzielone od ruchu samochodowego (nie powinny one znajdować się w pasie dróg o natężeniu wyższym niż 10 000 pojazdów na dobę);
- wydzielone drogi dla rowerów;
- ciągi pieszo – rowerowe;
- mosty i tunele dla rowerzystów i/lub pieszych;
- dukty leśne, drogi polne itp.;
- greenways.

Ostateczny przebieg tras zależy od wielu czynników, w tym społeczno – ekonomicznych oraz wpływających na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zgodnie z założeniem trasy EuroVelo przeznaczone są dla rowerzystów w nieograniczonym przedziale wiekowym.

W odróżnieniu do reszty Europy, w Polsce nie istnieją ogólnokrajowe, formalne standardy tras rowerowych, a te, które powstały na zlecenie poszczególnych miast czy województw bazują na wytycznych CROW i EuroVelo oraz dotyczą jedynie konkretnych regionów Polski. Zgodnie

¹ „EuroVelo - guidance on the route development process”. ECF 2011. We wcześniejszych publikacjach dopuszczano do 1 000 p/d oraz wyjątkowo 3 000 p/d.

z szacunkiem PTTK, w Polsce istnieje ponad 20 000 km szlaków rowerowych, jednakże większość z nich to szlaki niespełniające podstawowych standardów europejskich. Oznakowane one zostały wykorzystując drogi albo o dużych pochyleniach, albo drogi o fatalnej nawierzchni (piach, gruz, błoto, dziury, koleiny). Nie jest możliwe, aby z takich szlaków korzystali turyści z sakwami i przyczepkami rowerowymi czy zwykli użytkownicy rowerów.

1.2.2. Definicje

Podsystem rowerowy – wszystkie elementy infrastruktury rowerowej służące do obsługi transportu rowerowego.

Trasa rowerowa – ciąg komunikacyjny przeznaczony do ruchu rowerowego. Jego elementami składowymi są zarówno jezdnie dróg o niewielkim natężeniu czy uspokojeniu ruchu, zlokalizowane w strefach zamieszkania czy strefach ograniczonej prędkości 30 km/h, części jezdni czyli pasy dla rowerów lub kontrapasy oraz wydzielone ciągi rowerowe i pieszo-rowerowe wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych. Ważnymi elementami tras rowerowych mogą być także wszelkiego rodzaju drogi wewnętrzne, techniczne, zwłaszcza w rejonach dróg szybkiego ruchu i linii kolejowych czy zbiorników wodnych i rzek oraz drogi polne i leśne jak też niedostępne dla innych pojazdów łączniki i skróty rowerowe. Trasa rowerowa nie musi być drogą dla rowerów w rozumieniu Prawa o Ruchu Drogowym, może natomiast obejmować odcinki takich dróg. W skład jednej trasy rowerowej mogą wchodzić dwie (lub więcej) drogi dla rowerów, biegnące równolegle (np. po dwóch stronach jezdni, rzeki czy kolei) lub ulice o ruchu uspokojonym. W specyficznych przypadkach i przy braku tras alternatywnych dopuszczalne jest prowadzenie tras rowerowych także po poboczach dróg szybkiego ruchu, o ile ich jakość i szerokość gwarantuje bezpieczeństwo rowerzysty².

Szlak rowerowy – odcinek trasy dla rowerzystów oznaczony znakami określonymi w Rozporządzeniu Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych, ale także innymi znakami, poprowadzony po istniejących drogach publicznych oraz z wykorzystaniem infrastruktury nie należącej do sieci dróg publicznych (drogi leśne, wały przeciwpowodziowe).

Wydzielenie fizyczne drogi dla rowerów – wydzielenie drogi dla rowerów od pasów ruchu dla innych użytkowników drogi lub chodnika za pomocą elementów inżynierskich, w szczególności: słupków, barier, ogrodzeń, krawężników, różnicy niwelety, pasów zieleni.

Droga dla rowerów - droga lub jej część, która jest oddzielona od innych dróg lub jezdni tej samej drogi konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i jest oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi (Prawo o ruchu drogowym, art. 2, pkt.5). Korzystanie z tej

² Turystyka Rowerowa Przewodnik Dobrych Praktyk, Gdańsk 2012

drogi, przeznaczonej do ruchu rowerów, jest obowiązkowe, pierwszeństwo należy do osób niepełnosprawnych i rowerzystów, a w miejscach gdzie nie ma chodnika mogą z niej także korzystać piesi, którzy zobowiązani są ustępować miejsca rowerzystom³. Pojęcie droga dla rowerów jest precyzyjne i niesie za sobą skutki prawne zarówno dla uczestników ruchu, jak i zarządzających ruchem.

Droga dla rowerów i pieszych – droga lub jej część oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi. Korzystanie z tej drogi, przeznaczonej do ruchu rowerów i pieszych nie jest obowiązkowe, a pierwszeństwo należy do osób niepełnosprawnych i pieszych. Podział pionowy znaku wskazuje, która strona jest przeznaczona dla pieszych, a która dla rowerów (Podział poziomy wskazuje, że cała droga jest przeznaczona do wspólnego użytkowania przez pieszych i rowerzystów)⁴.

Droga dla pieszych, na której dopuszczono ruch rowerowy – droga lub jej część oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi. Korzystanie z tej drogi, przeznaczonej do ruchu pieszych, nie jest obowiązkowe, a pierwszeństwo należy do osób niepełnosprawnych i pieszych. Dodatkowo rowerzysta musi się po niej poruszać wolno, podobnie jak po chodniku – o ile istnieje możliwość poruszania się po nim⁵.

Pas ruchu dla rowerów – część jezdni przeznaczona do ruchu rowerów w jednym kierunku, oznaczona odpowiednimi znakami.

Kontrapas dla rowerów – wydzielony z jezdni pas (za pomocą namalowanej linii), przeznaczony wyłącznie dla ruchu rowerzystów w kierunku przeciwnym do obowiązującego pozostałe pojazdy. Kontrapasy rowerowe z założenia wyznacza się jedynie na jedniach jednokierunkowych.

Droga jednokierunkowa z kontrapasem rowerowym powinna być oznakowana:

- z jednej strony znakiem D-3 - "droga jednokierunkowa" oraz tabliczką T-22 - "nie dotyczy rowerów jednośladowych",
- z drugiej strony znakiem B-2 "zakaz wjazdu" oraz tabliczką T-22 - "nie dotyczy rowerów jednośladowych".

Śluza dla rowerów – część jezdni na wlocie skrzyżowania na całej szerokości jezdni lub wybranego pasa ruchu przeznaczona do zatrzymania rowerów w celu zmiany kierunku jazdy lub ustąpienia pierwszeństwa, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi⁶.

Łącznik rowerowy – połączenie pomiędzy drogami głównymi, zbiorczymi i lokalnymi oraz strefami ruchu pieszego i rowerowego.

³ j.w.

⁴ j.w.

⁵ j.w.

⁶ Prawo o Ruchu Drogowym

Strefa pieszo - rowerowa – obszar wyłączony z ruchu pojazdów silnikowych dla ruchu pieszego i rowerowego, np. skwer, plac, ulica.

Miejsca Obsługi Rowerzystów (MOR) – miejsca przeznaczone do odpoczynku rowerzystów i wyposażone w różne elementy infrastruktury w postaci: ławek, stojaków rowerowych, wiat chroniących przed deszczem, koszy na śmieci i map turystycznych. MOR o wyższym standardzie może także gwarantować: WC, restauracje i bary, miejsca noclegowe, wypożyczalnie rowerów, sklepy spożywcze z wyposażeniem rowerowym, punkty serwisowe itp.

Przechowalnia rowerowa – pomieszczenie, urządzenie, umożliwiające bezpieczne i wygodne przechowanie roweru na odpowiedzialność właściciela lub operatora przechowalni.

Rodzaje tras w ramach Przedsięwzięcia Pomorskie Trasy Rowerowe

Trasa główna - trasa rowerowa o najwyższej randze w regionie, biegnie w korytarzu szlaku międzynarodowego bądź krajowego łącząc główne miasta regionu z terenami atrakcyjnymi turystycznie, przyrodniczo i kulturowo.

Stanowi "kręgosłup" dla dochodzących tras o niższej randze tzw. "ości". Charakteryzuje je niski współczynnik wydłużenia, niewielkie pochylenia, podłużne i możliwie niskie przewyższenia oraz korzystne parametry geometryczne i techniczne nawierzchni.

Ość kluczowa - trasa dochodząca do trasy głównej charakteryzująca się szczególnymi walorami turystycznymi, przyrodniczymi i kulturowymi oraz stanowiąca łącznik z kluczowym węzłem komunikacyjnym.

Charakteryzuje je niski współczynnik wydłużenia oraz korzystne parametry geometryczne i techniczne nawierzchni

Ość wspierająca - trasa, która nie musi spełniać parametrów tras głównych jednak tworzy spójną sieć uzupełniającą trasy główne i ości kluczowe, budując skróty, pętle oraz dojazdy do najbliższych węzłów komunikacyjnych i atrakcji turystycznych, przyrodniczych i kulturowych.

Trasy współpracujące - istniejąca trasa (szlak) rowerowa istotna dla funkcjonowania trasy głównej i ości kluczowych.

1.3. Opis projektodawcy

Województwo pomorskie przyjęło rolę inspiratora Przedsięwzięcia. Województwo realizuje swoje zadania przy pomocy administracji samorządowej zespolonej w Urzędzie Marszałkowskim pod zwierzchnictwem Marszałka oraz przy pomocy wojewódzkich samorządowych jednostek organizacyjnych. Organem stanowiącym i kontrolnym Samorządu



Województwa jest Sejmik. Rola województwa pomorskiego w Przedsięwzięciu została szczegółowo opisana w rozdziale dotyczącym wykonalności instytucjonalnej.

Województwo pomorskie nie będzie realizowało zadań inwestycyjnych, natomiast w Analizie Wykonalności przyjęto, iż będzie dysponentem środków finansowych przeznaczonych na promocję marki Pomorskie Trasy Rowerowe.

Ponadto województwo pomorskie – jako instytucja zarządzająca Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Pomorskiego 2014-2020, na podstawie art. 9 ust. 2 zobligowane jest m. in. do:

- wyboru projektów do dofinansowania,
- zawieranie z wnioskodawcami umów o dofinansowanie projektu lub podejmowanie decyzji o dofinansowaniu projektu,
- zlecenie płatności, o których mowa w art. 188 ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, oraz zlecenie wypłaty współfinansowania krajowego z budżetu państwa w ramach krajowego lub regionalnego programu operacyjnego na rzecz beneficjentów,
- zapewnienie aktualności i poprawności danych służących do monitorowania realizacji programu operacyjnego,
- prowadzenie kontroli realizacji programu operacyjnego, w tym weryfikacja prawidłowości wydatków ponoszonych przez beneficjentów - w przypadku krajowego albo regionalnego programu operacyjnego,
- nakładanie korekt finansowych,
- odzyskiwanie kwot podlegających zwrotowi, w szczególności kwot związanych z nałożeniem korekt finansowych, na zasadach określonych w ustawie z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych albo w umowie o dofinansowanie projektu, albo w decyzji o dofinansowaniu projektu,
- ewaluacja programu operacyjnego,
- monitorowanie postępów realizacji programu operacyjnego,
- zapewnianie informacji o programie operacyjnym i jego promocja.

1.4. Opis beneficjentów

Powiaty zgodnie z określonymi w ustawie o samorządzie powiatowym (art. 4 i 4a) wykonują zadania publiczne o charakterze ponadgminnym dotyczące, m. in. kultury fizycznej i turystyki oraz

promocji powiatu. Władzą uchwałodawczą powiatu jest rada powiatu, władzą wykonawczą jest zarząd powiatu na czele ze starostą, natomiast organem kontrolnym są komisje stałe i doraźne.

Bezpośrednio w realizacji Przedsięwzięcia będzie zaangażowany powiat nowodworski.

Powiaty: słupski, lęborski, wejherowski, gdański, tczewski, malborski, sztumski, kwidzyński, nowodworski mogą pełnić rolę liderów poszczególnych partnerstw, szczegółowo opisanych w Rozdziale 2.

Gminy realizują działania publiczne o znaczeniu lokalnym, niezastrzeżone ustawami na rzecz innych podmiotów. Unormowanie przytoczone w zdaniu poprzednim stanowi domniemanie właściwości gminy w sprawach lokalnych jako JST najbliższej poszczególnym członkom wspólnoty samorządowej. Art. 7 u.s.g. stanowi, że zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty należy do zadań własnych gminy. Ze względu na rolę gmin w planowanym Przedsięwzięciu, szczególnie istotne są następujące obszary właściwości gmin:

- kultura fizyczna i turystyka, w tym tereny rekreacyjne i urządzenia sportowe,
- promocja gminy.

Organem uchwałodawczym i kontrolnym jest rada gminy, z kolei władzę wykonawczą sprawuje wójt, burmistrz lub prezydent.

Jednostki podziału terytorialnego prowadzą politykę rozwoju, współpracując z administracją rządową i przystępując do programów i projektów finansowanych ze środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej i innych środków zagranicznych niepodlegających zwrotowi, a także dbają o rozwój konkurencyjności gminy/powiatu/województwa, wykorzystując w tym celu m.in. walory przyrodnicze.

Gminy zaangażowane w realizację Przedsięwzięcia:

- dla Wiślanej Trasy Rowerowej (R-9):
 - Miasto Gdańsk
 - Gmina Pruszcz Gdański,
 - Miasto Pruszcz Gdański,
 - Gmina Cedry Wielkie,
 - Gmina Suchy Dąb,
 - Gmina Tczew,
 - Miasto Tczew,
 - Gmina Subkowy,
 - Gmina Pelpin,
 - Gmina Gniew,
 - Gmina Stegna,
 - Gmina Ostaszewo,

- Gmina Lichnowy,
 - Gmina Miłoradz,
 - Gmina Sztum,
 - Gmina Ryjewo,
 - Gmina Kwidzyn,
 - Gmina Sadlinki,
-
- dla trasy R-10:
 - Gmina Ustka,
 - Miasto Ustka,
 - Gmina Słupsk,
 - Miasto Słupsk,
 - Gmina Smołdzino,
 - Gmina Główczyce,
 - Gmina Wicko,
 - Miasto Łeba,
 - Gmina Choczewo,
 - Gmina Krokowa,
 - Gmina Puck,
 - Gmina Władysławowo,
 - Miasto Jastarnia,
 - Miasto Hel,
 - Miasto Puck,
 - Gmina Kosakowo,
 - Miasto Gdynia,
 - Miasto Sopot,
 - Miasto Gdańsk
 - Gmina Pruszcz Gdański,
 - Miasto Pruszcz Gdański,
 - Gmina Stegna,
 - Gmina Sztutowo,
 - Gmina Miasta Krynica Morska,
 - Gmina Nowy Dwór Gdański.

Pozostali interesariusze Przedsięwzięcia

Realizacja Przedsięwzięcia z uwagi na swój złożony charakter wymaga zaangażowania dużej liczby podmiotów w okresie przygotowawczym, jego realizacji i eksploatacji. Oprócz powyżej opisanych beneficjentów będą zaangażowane inne podmioty, które mogą zostać Partnerami.

Poniżej została przedstawiona lista podmiotów, które będą miały wpływ na Przedsięwzięcie w okresie przygotowania, realizacji i eksploatacji. Część z poniżej przedstawionych podmiotów może stać się Partnerami, pomiędzy którymi zostanie podpisana umowa partnerska określająca szczegółowo zadania każdego z Partnerów:

- jednostki LPG Lasy Państwowe (Regionalne Dyrekcje Lasów Państwowych, nadleśnictwa),
- instytucje ochrony przyrody (m.in. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, Słowiński Park Narodowy, Parki Krajobrazowe),
- zarządcy wód (m.in. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej, Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych, Urząd Morski),
- zarządcy dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych,
- organizacje pozarządowe zajmujące się promocją turystyki (m.in. Regionalna Organizacja Turystyczna, Lokalne Organizacje Turystyczne),
- partnerstwa terytorialne (m.in. Lokalne Grupy Działania),
- przedsiębiorcy turystyczni.

2. WYKONALNOŚĆ INSTYTUCJONALNA



2.1. Przepisy dotyczące ruchu rowerowego w Polsce

Poniżej przedstawiono listę ustaw i rozporządzeń regulujących proces projektowania, budowania i poruszania się po szlakach i trasach rowerowych:

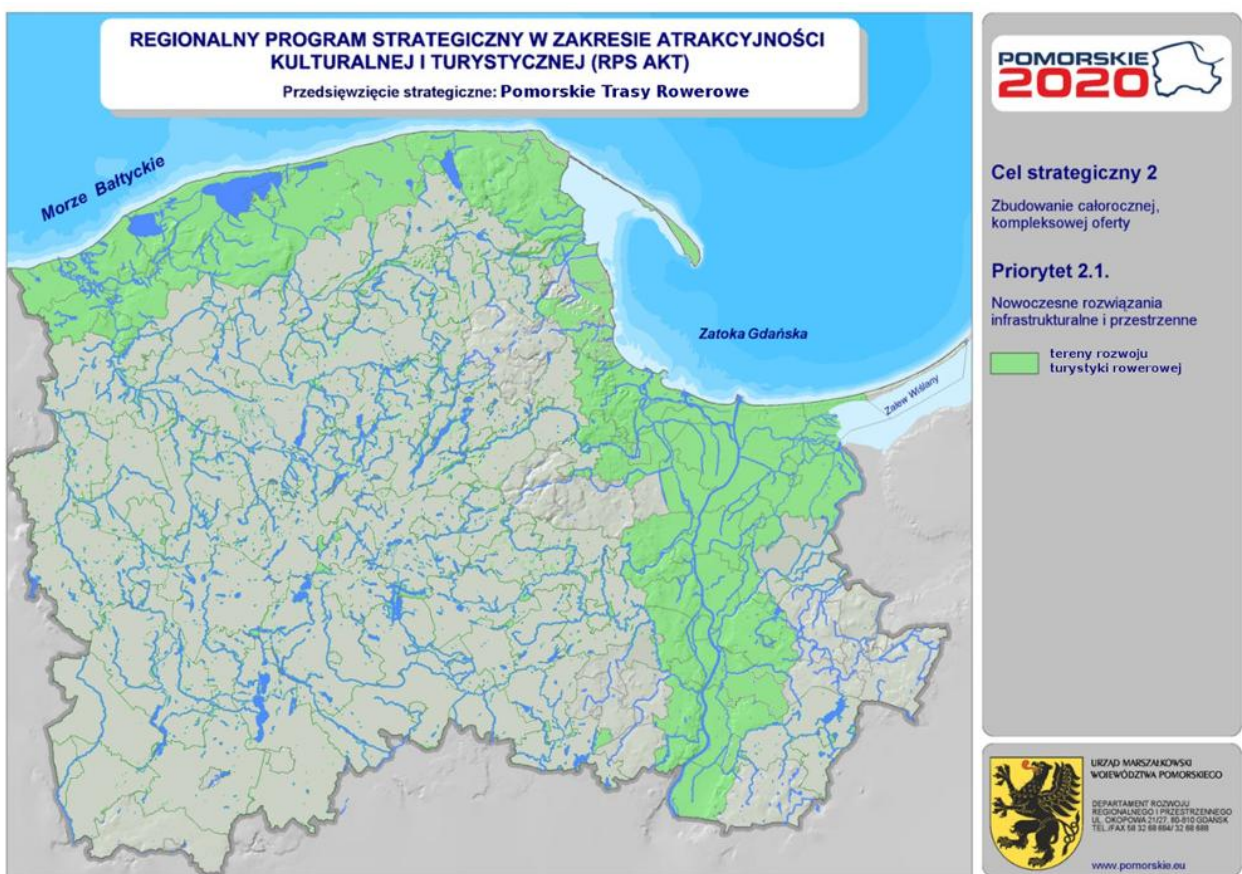
- Ustawa prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997r., z późniejszymi zmianami,
- Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985r., z późniejszymi zmianami,
- Ustawa o planowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003r., z późniejszymi zmianami,
- Ustawa o kierujących pojazdami z dnia 5 stycznia 2011r.,
- Ustawa prawo budowlane z dnia 7 lipca 1994r., z późniejszymi zmianami,
- Ustawa prawo wodne z dnia 18 lipca 2001r., późniejszymi zmianami,
- Ustawa o lasach z dnia 28 września 1991r., z późniejszymi zmianami,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia,
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 sierpnia 2012r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem,
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych, z późniejszymi zmianami,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, z późniejszymi zmianami,
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24 stycznia 1986r. w sprawie wykonania niektórych przepisów ustawy o drogach publicznych, z późniejszymi zmianami,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 maca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie.

2.2. Analiza podziału przebiegu tras pod kątem administracyjnym

Na poniższej rycinie przedstawiono tereny rozwoju turystyki rowerowej zgodnie z Regionalnym Programem Strategicznym w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej województwa pomorskiego.

Rycina 4: Tereny rozwoju turystyki rowerowej w woj. pomorskim



Źródło: UMWP

Gminy zaangażowane w realizację Przedsięwzięcia:

a) Wiślana Trasa Rowerowa:

Lewa strona:

- Miasto Gdańsk,
- Miasto Pruszcz Gdański,
- Gmina Pruszcz Gdański,
- Gmina Cedry Wielkie,
- Gmina Suchy Dąb,
- Gmina Tczew,
- Miasto Tczew,
- Gmina Subkowy,
- Gmina Pelplin,
- Gmina i Miasto Gniew.

Prawa strona:

- Gmina Stegna,
- Gmina Ostaszewo,
- Gmina Lichnowy,
- Gmina Miłoradz,
- Gmina Sztum,
- Gmina Ryjewo,
- Gmina Kwidzyn,
- Gmina Sadlinki.

b) Międzynarodowego Szlaku Rowerowego R-10 (wzdłuż Morza Bałtyckiego)

Odcinek Ustka – Gdynia:

- Gmina Ustka,
- Miasto Ustka,
- Gmina Słupsk,
- Miasto Słupsk,
- Gmina Smołdzino,

- Gmina Główny,ce,
- Miasto Łeba,
- Gmina Wicko,
- Gmina Choczewo,
- Gmina Krokowa,
- Gmina Władysławowo,
- Miasto Jastarnia,
- Miasto Hel,
- Gmina Puck,
- Miasto Puck,
- Gmina Kosakowo.

Odcinek Gdynia – Gdańsk:

- Miasto Gdynia,
- Miasto Sopot,
- Miasto Gdańsk.

Odcinek Gdańsk – Nowy Dwór Gdański:

- Gmina Pruszcz Gdański,
- Miasto Pruszcz Gdański,
- Gmina Stegna,
- Gmina Sztutowo,
- Gmina Miasta Krynica,
- Gmina Nowy Dwór Gdański.

2.3. Analiza instytucjonalna modeli partnerstw

Realizacja projektu pn. „Pomorskie trasy rowerowe o znaczeniu międzynarodowym R-10 i Wiślana Trasa Rowerowa (R-9)”, ze względu na znaczny poziom złożoności oraz rozpiętości geograficznej, powinna mieć charakter przedsięwzięcia realizowanego w partnerstwie.

Wymóg realizacji Przedsięwzięcia w taki sposób jest również usankcjonowany w "Regionalnym Programie Strategicznym w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej Pomorska Podróż".

Stosownie do treści art. 28a u.z.p.p.r. w celu wspólnej realizacji projektów, w zakresie określonym przez instytucję zarządzającą, mogą być tworzone partnerstwa, przez podmioty wnoszące do projektu zasoby ludzkie, organizacyjne, techniczne lub finansowe, realizujące wspólnie projekt, na warunkach określonych w porozumieniu lub umowie partnerskiej lub na podstawie odrębnych przepisów. Projekt partnerski jest realizowany na podstawie decyzji lub umowy o dofinansowanie zawartej z beneficjentem działającym w imieniu i na rzecz partnerów w zakresie określonym porozumieniem lub umową partnerską. W przypadku projektów partnerskich, porozumienie lub umowa partnerska określa w szczególności zadania partnerów, zasady wspólnego zarządzania projektem oraz sposób przekazywania przez beneficjenta środków finansowych na pokrycie niezbędnych kosztów ponoszonych przez partnerów na realizację zadań w ramach projektu.

Dla okresu programowania 2007-2013 zasady dotyczące projektów partnerskich realizowanych ze środków RPO WP 2007-2013 zostały doprecyzowane przez Zarząd Województwa Pomorskiego (jako instytucję zarządzającą RPO WP 2007-2013) w rozdziale 4. Przewodnika Beneficjenta RPO WP 2007-2013.

Głównymi przesłankami dopuszczającymi tworzenie partnerstw jest spełnienie:

1. warunków podmiotowych tj.:
 - a. każdy z partnerów musi być „beneficjentem” w rozumieniu ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, a także znajdować się w katalogu beneficjentów określonych w Uszczegółowieniu RPO WP dla danego działania/poddziałania,
 - b. poszczególni partnerzy muszą być podmiotami od siebie niezależnymi i odrębnymi (żaden z podmiotów nie może mieć realnego wpływu na decyzje podejmowane przez drugi podmiot) – za partnerstwo nie będą uznawane porozumienia JST z jednostkami i zakładami budżetowymi, które zostały przez nie utworzone;
2. warunków przedmiotowych tj.:
 - a. udział partnera w realizacji projektu musi być uzasadniony, konieczny i niezbędny,
 - b. partner musi wносить do projektu zasoby techniczne, ludzkie i organizacyjne (rozumiane jako utworzenie dodatkowych, specjalnych struktur i systemów dla współpracy przy realizacji projektu) lub finansowe (alternatywnie),
 - c. partner musi realizować projekt wspólnie z innymi partnerami.

Ze względu na brak dokumentów programowych dla RPO WP 2014-2020 zaproponowane poniżej modele partnerstw należy traktować jako wyłącznie hipotetyczne, wydaje się jednak zasadnym twierdzenie, iż należy spodziewać się zdecydowanie większej presji na realizację projektów w tej właśnie formule oraz wzmocnienie znaczenia samych partnerstw, na co wskazują zapisy następujących aktów:

- art. 33 u.z.r.p.,
- projekt RPO WP 2014 – 2020 z dnia 27 marca 2014 r. zaakceptowany Uchwałą nr 311/394/14 Zarządu Województwa Pomorskiego. Sekcja 7.2.1 - " w polityce regionalnej prowadzonej przez SWP zasada partnerstwa posiada kluczowe znaczenie. Dotyczy to szczególnie angażowania szerokiego grona partnerów społeczno-gospodarczych w proces przygotowywania dokumentów strategiczno-operacyjnych, a także premiowania przedsięwzięć realizowanych w sposób partnerski.

Ze względu na znaczną liczbę partnerów, którzy będą zaangażowani w realizację poszczególnych projektów doprecyzowanie warunków partnerstwa nastąpi w treści umowy, którą związani będą partnerzy.

Należy również wskazać, iż model współpracy w ramach poszczególnych partnerstw powinien wynikać z wcześniejszych doświadczeń związanych z realizacją projektów partnerskich tak, aby pozwoliło to na sprawne i szybkie osiągnięcie zamierzonych rezultatów.

Partnerami w realizacji projektów powinny być JST szczebla lokalnego tj. gminy i powiaty oraz jednostki organizacyjne Lasów Państwowych.

Ewentualny udział w Przedsięwzięciu w charakterze partnerów podmiotów spoza sektora finansów publicznych wymaga zastosowania art. 33 ust. 2. Ustawy wdrożeniowej. Dokonanie wyboru partnerów spoza sektora finansów publicznych przez podmioty zobowiązane do stosowania ustawy prawo zamówień publicznych powinno odbywać się z zachowaniem przejrzystości i równego traktowania podmiotów. Szczególne obowiązki związane z trybem wyłonienia partnera obejmują m.in. ogłoszenie otwartego naboru partnerów na stronie internetowej, zachowanie co najmniej 21-dniowego terminu zgłoszeń, zastosowania kryteriów wyboru wskazanych w ustawie wdrożeniowej, podanie publicznej informacji o dokonanym wyborze.

Sytuacja prawna gmin normowana jest przez u.s.g., której art. 6 stanowi, iż do zakresu działania gminy należą wszystkie sprawy publiczne o znaczeniu lokalnym, niezastrzeżone ustawami na rzecz innych podmiotów. Unormowanie przytoczone w zdaniu poprzednim stanowi domniemanie właściwości gminy w sprawach lokalnych jako JST najbliższej poszczególnym członkom wspólnoty samorządowej.

Art. 7 u.s.g. stanowi, że zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty należy do zadań własnych gminy. Ze względu na rolę gmin w planowanym przedsięwzięciu, szczególnie istotne są następujące obszary właściwości gmin:

- gminne drogi, ulice, mosty, place oraz organizacja ruchu drogowego (art. 7 ust. 1 pkt 2 u.s.g.),
- kultura fizyczna i turystyka, w tym tereny rekreacyjne i urządzenia sportowe,
- promocja gminy.

Organami gminy są:

- rada gminy,
- wójt (burmistrz, prezydent miasta).

Aktem prawnym normującym sytuację powiatu jest u.s.p. Stosownie do treści art. 2 powiat wykonuje określone ustawami zadania publiczne w imieniu własnym i na własną odpowiedzialność. Artykuł 4 zawiera natomiast katalog zadań publicznych o charakterze ponadgminnym. Dla przedmiotowego zamierzenia najistotniejsze zadania powiatu to:

- transport zbiorowy i drogi publicznego,
- kultura fizyczna i turystyka.

Organami powiatu są:

- rada powiatu,
- zarząd powiatu.

Ze względu na brak wytycznych umożliwiających wskazanie katalogu potencjalnych beneficjentów nie można wykluczyć uczestnictwa innych partnerów⁷ np. Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe oraz możliwości uzyskania przez nie dofinansowania w perspektywie 2014-2020 (*vide* katalog beneficjentów dla priorytetu 6. Turystyka i dziedzictwo kulturowe w perspektywie 2007-2013).

Województwo funkcjonuje w ramach prawnych wyznaczonych przez u.s.w. Do zakresu działań województwa należy wykonywanie zadań publicznych o charakterze wojewódzkim, niezastrzeżonych ustawami na rzecz organów administracji rządowej.

Samorząd województwa wykonuje zadania o charakterze wojewódzkim, w szczególności w zakresie np. kultury fizycznej i turystyki (art. 14 ust. 1 pkt 10 u.s.w.).

Organami województwa są:

- sejmik województwa
- zarząd województwa

⁷ W projekcie RPO WP 2014-2020 z dnia 27 marca 2014 r. w indykatywnym katalogu beneficjentów dla Priorytetu Inwestycyjnego 8.2 wskazano: jednostki samorządu terytorialnego i ich jednostki organizacyjne, związki i stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego, organizacje pozarządowe, instytucje kultury, instytucje edukacyjne, szkoły wyższe, przedsiębiorców (w tym organizatorzy turystyczni), parki narodowe, PGL Lasy Państwowe, kluby sportowe, LGD/LGR, ROT/LOT.

Ze względu na znaczną liczbę partnerów projektu, zaproponowane rozwiązanie dotyczące formy współpracy między rzeczonymi partnerami, będzie wymagało zbudowania struktury hierarchicznej z wyodrębnionymi liderami np. lider dla trasy R-9 i lider dla trasy R-10. Nie należy również wykluczyć podziału tras R-9 i R-10 na mniejsze odcinki i wyodrębnienie większej liczby liderów lokalnych. Doprecyzowanie warunków partnerstwa nastąpi w treści umowy, którą związani będą partnerzy.

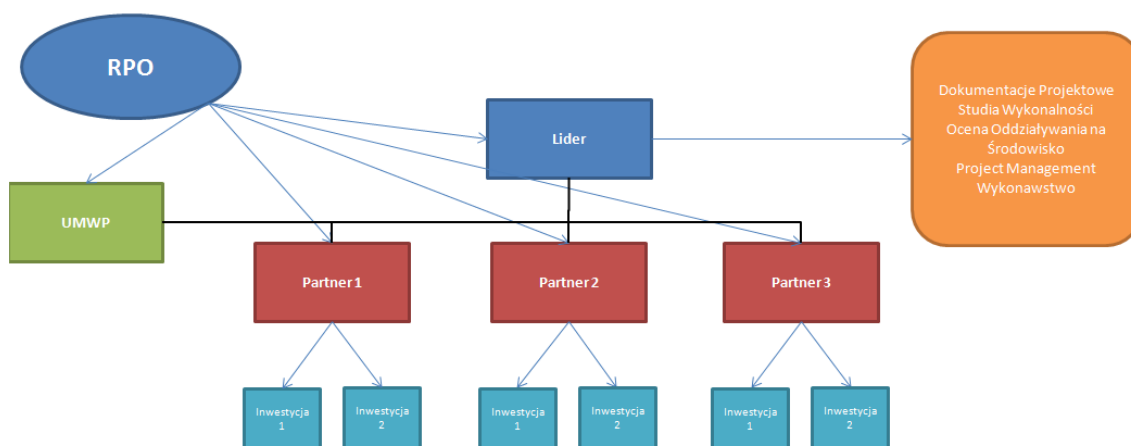
Zagadnieniem niezwykle istotnym dla wyboru modelu instytucjonalnego realizacji przedsięwzięcia będzie kwestia udziału podmiotów spoza sektora finansów publicznych, o ile rzecz jasna będą one w stanie przyjąć na siebie obowiązki wynikające z partycypowania w przedsięwzięciu.

Przyjęte rozwiązanie instytucjonalne powinno umożliwić:

- nadanie przejrzystej, hierarchicznej struktury, z wyodrębnionymi zadaniami poszczególnych liderów (np. 1 droga rowerowa = 1 lider + pozostali partnerzy),
- nadanie trwałego modelu zarządzania projektem na etapie operacyjnym (naruszenie przyjętego modelu na etapie operacyjnym w fazie trwałości projektu powinno łączyć się ze znaczną sankcją, z obowiązkiem zwrotu części otrzymanych środków pomocowych włącznie).

Modele partnerstw, które powinny zostać rozważone to:

- **Model 1**, w którym podmioty realizujące przedsięwzięcie wyznaczają spośród siebie lidera oraz zawierają umowę partnerstwa w ramach każdej z poszczególnych tras lub też poszczególnego odcinka (np.: 1 trasa = 1 partnerstwo). Na liderze spoczywają obowiązki istotne dla realizacji całości projektu obejmujące np. projektowanie, sporządzenie studium wykonalności, procedura środowiskowa, udzielenie zamówienia wspólnego na prace budowlane. Województwo nie byłoby stroną takiego partnerstwa, jednakże zapewniałoby niezbędne wsparcie merytoryczne (pomocnicza, inspiratorska rola Województwa). Poszczególni partnerzy przeprowadzą niezbędne dla danego projektu inwestycje. Środki pomocowe z RPO WP będą przekazywane bezpośrednio partnerom, w tym także liderowi.

Schemat 1: Struktura instytucjonalna Projektu - Model 1

Źródło: Opracowanie własne

Do zalet tego modelu należy:

- większa elastyczność wynikająca z mniejszej liczby partnerów w ramach poszczególnych partnerstw,
- większe zaangażowanie partnerów w realizację przyjętych na siebie obowiązków,
- znacznie szersza możliwość uwzględniania uwarunkowań lokalnych,
- sprawny przepływ informacji,
- łatwość zarządzania powstałym produktem w aspekcie lokalnym.

Do wad prezentowanego modelu należy zaliczyć:

- jedynie doradczą i pomocniczą rolę Województwa,
- brak silnych instrumentów nadzoru ze strony Województwa,
- większą podatność na wpływ uwarunkowań lokalnych,
- mniejsze doświadczenie w realizacji kompleksowych projektów o charakterze ponadlokalnym.

Model 2, w którym rola lidera powierzona zostanie Województwu, które będzie podejmować działania istotne dla całości przedsięwzięcia (wszystkich produktów) obejmujące projektowanie, sporządzenie studium wykonalności, procedura środowiskowa, zarządzanie projektem (z możliwością powierzenia tego zadania podmiotowi zewnętrznemu). W tym modelu wszyscy

partnerzy zawierają jedną umowę partnerstwa i wyznaczają Województwo jako lidera. W ten sposób Województwo uzyskuje status beneficjenta środków z RPO WP.

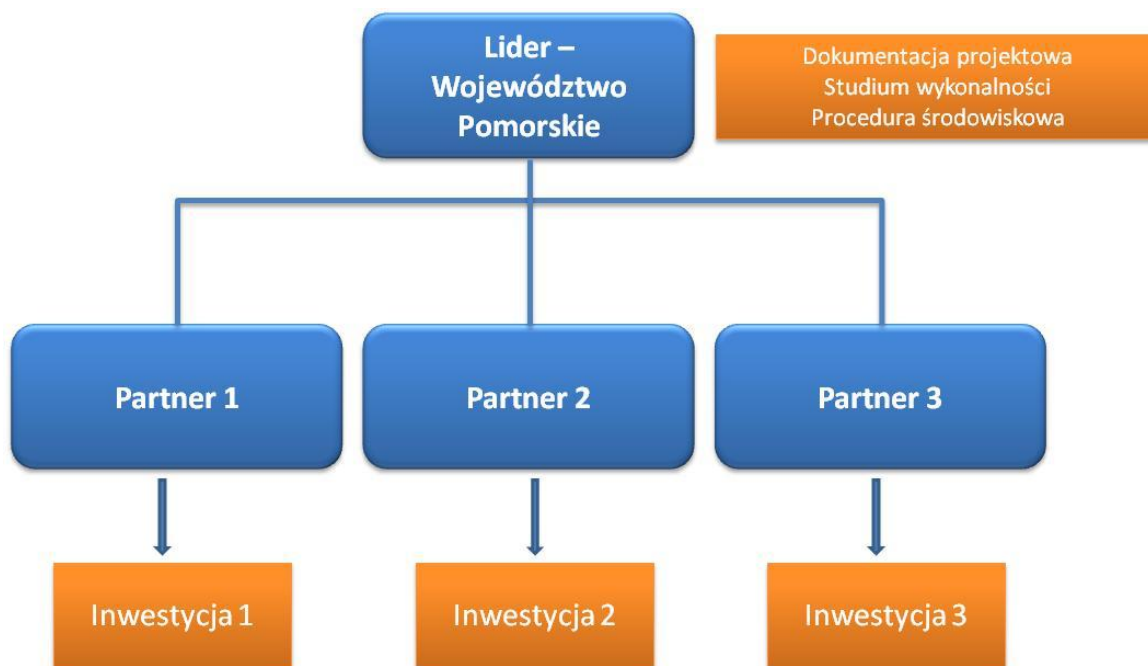
Do zalet tego modelu należy:

- profesjonalny lider, dysponujący odpowiednim doświadczeniem i potencjałem,
- jednolitość przyjmowanych działań,
- mniejsza podatność na wpływ lokalnych grup interesów.

Do wad należy zaliczyć:

- większe scentralizowanie,
- mniejsze zaangażowanie partnerów,
- trudność z zarządzaniu wielopodmiotową strukturą,
- brak znajomości uwarunkowań lokalnych,
- problemy wynikające ze znacznego natłoku przekazywanych informacji.

Schemat 2: Struktura instytucjonalna Model 2



Źródło: Opracowanie własne

Ze względu na znacznie większą liczbę zalet Modelu 1 oraz jego zgodność z treścią Regionalnego Programu Strategicznego "Pomorska Podróż" (Województwo tylko jako inspirator przedsięwzięcia) należy uznać rzeczony model za najefektywniejszą formę wykorzystania potencjału partnerów przy realizacji Przedsięwzięcia strategicznego "Pomorskie Trasy Rowerowe o znaczeniu międzynarodowym R-10 i Wiślana Trasa Rowerowa (R-9)".

Poszczególne partnerstwa powinny uwzględnić warunki lokalne i wcześniejsze doświadczenia związane z realizacją projektów partnerskich w tym nade wszystko wypracowane dobre praktyki, standardy i *modus operandi*.

Niezależnie od wybranego modelu sugerowany podział zadań między lidera/liderów powinien kształtować się w sposób następujący:

1. Do wyłącznej właściwości lidera/liderów należałoby:

- ustanowienie Jednostki Realizującej Projekt (Zespołu Wdrażającego Projekt);
- przeprowadzenie postępowania na udzielenie zamówienia publicznego na usługę wykonania studium wykonalności i późniejsza współpraca z wybranym wykonawcą (konsultacje, spotkania, przekazanie niezbędnych informacji). Jeżeli lider ponosiłby wydatki wspólne dla całego partnerstwa to pozostali partnerzy powinni partycypować w takich wydatkach, adekwatnie do zakresu zaangażowania;
- jeżeli w ramach partnerstwa przyjęto, iż zamówienie na roboty budowlane będzie udzielone jako zamówienie wspólne to zadanie takie powinno pozostać w gestii lidera (patrz: Udzielanie zamówień publicznych w ramach partnerstw). Przyjęcie takiego rozwiązania może łączyć się z zasadnością powołania inżyniera kontraktu;
- procedura środowiskowa stwierdzająca konieczność lub brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko;
- zawarcie umowy o dofinansowanie stosownie do brzmienia art. 52 ust. 3 ustawy wdrożeniowej;
- zapewnienie nadzoru inwestorskiego, jeżeli zamówienie publiczne na roboty budowlane dla całości projektu będzie udzielane tylko przez lidera/liderów
- reprezentacja pozostałych partnerów;
- opracowanie harmonogramu rzeczowo-finansowego i uzgodnienie z Instytucją Zarządzającą RPO WP;
- udzielanie odpowiedzi na wszelkie pytania i wystąpienia Instytucji Zarządzającej oraz przekazywanie żądanych dokumentów związanych z realizacją Projektu,
- składanie prawidłowo sporządzonych i kompletnych wniosków o płatności częściowe i płatność końcową;
- złożenie oświadczenia o niewystąpieniu finansowania skrośnego oraz braku przesłanek do wykluczenia pozostałych partnerów z możliwości otrzymania dofinansowania;

- informowanie Instytucji Zarządzającej o okolicznościach mogących powodować zasadniczą modyfikację projektu (utrata trwałości);
- zapewnienie monitorowania przebiegu realizacji projektu, pomiaru wartości wskaźników rezultatu etc.

2. Partnerzy

- udzielą pełnomocnictwa liderowi do zawarcia umowy partnerstwa i reprezentowania w relacjach z Instytucją Zarządzającą RPO WP 2014-2020,
- będą realizować projekt w pełnym zakresie, z należytą starannością, ponosząc wydatki celowo, rzetelnie, racjonalnie i oszczędnie z zachowaniem zasady uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów oraz w sposób, który zapewni prawidłową i terminową realizację projektu,
- będą stosować u.p.z.p. jeżeli partner jest do tego zobligowany, tj. zawiera się w katalogu podmiotów wskazanych w art. 3 wspomnianej ustawy,
- będą ponosić odpowiedzialność za działania i zaniechania podmiotów upoważnionych do realizacji części lub całości przedsięwzięcia,
- zapewnią wkład własny oraz pokryją z własnych środków wydatki niekwalifikowalne,
- zwrócą nieprawidłowo wykorzystane dofinansowanie,
- zapewnią trwałość przedsięwzięcia w okresie 5 lat od jego zakończenia stosownie do wymogów zawartych w art. 71 rozporządzenia ogólnego,
- poddadzą się audytowi i kontroli w zakresie prawidłowości realizacji projektu,
- będą przechowywać w siedzibie partnera całość dokumentacji związanej z realizacją przedsięwzięcia,
- zrealizują inwestycję i oznakują drogi rowerowe zgodnie ze standardami, które zostaną na potrzeby przedsięwzięcia opracowane.

Zasadnym jest, aby w ramach poszczególnych partnerstw lider i partnerzy powołali organy niezbędne do zarządzania przedsięwzięciem np.:

- Komitet Sterujący,
- Jednostkę Realizującą Projekt (Zespół Wdrażający Projekt).

Komitet Sterujący podejmowałby decyzje strategiczne w ramach realizowanego przedsięwzięcia.

W składzie Komitetu Sterującego należy wyróżnić Przewodniczącego i Zastępców Przewodniczącego będących przedstawicielami Lidera oraz przedstawicieli pozostałych partnerów.

Do zadań Komitetu Sterującego należałyby:

- wszystkie sprawy o znaczeniu strategicznym dla realizacji Projektu nie rozstrzygnięte przez JRP,

- zatwierdzenie planu ratowniczego opracowanego przez JRP w przypadku zagrożenia dla wykonania Projektu,
- podjęcie decyzji o wypowiedzeniu umowy partnerstwa Partnerowi przedsięwzięcia, w przypadku zaistnienia przesłanek przewidzianych rzeczoną umową,
- zaakceptowanie zmiany w podziale powierzonych zadań w ramach przedsięwzięcia,
- zaakceptowanie zmian w budżecie przedsięwzięcia w szczególności związanej ze zmianą w podziale powierzonych zadań,
- zatwierdzenie modelu zarządzania infrastrukturą.

Do obowiązków JRP należałoby:

- prawidłowa realizacja zadań objętych umową partnerstwa,
- pełnienie funkcji sekretariatu przedsięwzięcia w tym w szczególności przygotowanie dokumentów na posiedzenia JRP i Komitetu Sterującego, przygotowywanie protokołów posiedzeń JRP i Komitetu Sterującego oraz obsługa administracyjno-techniczna.

JRP powinno składać się z przewodniczącego oraz pozostałych członków:

- specjaliści ds. budownictwa – jest odpowiedzialny za weryfikacje i nadzorowanie prac projektowych i realizacyjnych,
- specjaliści ds. zamówień publicznych – przygotowuje i nadzoruje postępowanie przetargowe w ramach realizowanego przedsięwzięcia,
- specjaliści ds. rozliczeń – opracowuje wnioski o płatność,
- pracownika ds. obsługi administracyjno-biurowej – stanowi wsparcie dla przewodniczącego oraz specjalistów w wykonywaniu czynności administracyjnych oraz technicznych.

Zaleca się, aby ze względu na przesłankę sprawnego i szybkiego działania skład JRP obejmował tylko pracowników lidera.

2.4. Analiza własnościowa terenów przeznaczonych na przedmiotowe trasy rowerowe

Przedsięwzięcie będzie realizowane na nieruchomościach położonych w granicach Województwa Pomorskiego. Partnerzy przedkładając karty zadań oświadczyli, iż w niezbędnym zakresie podjęli działania niezbędne do pozyskania nieruchomości koniecznych dla posadowienia infrastruktury drogowej. Należy zaznaczyć, iż forma dysponowania nieruchomościami musi:

- pozwolić na zapewnienie trwałości projektu, stosownie do art. 71 rozporządzenia ogólnego,

- być zgodne z treścią wytycznych dla RPO WP 2014-2020.

Zestawienie nieruchomości, na jakich przebiegać będą trasy rowerowe zawarte jest w załączniku tabelarycznym do Analizy Wykonalności.

2.5. Analiza planów zagospodarowania przestrzennego i uwzględnienie ich w przebiegu trasy

Stosownie do treści kart projektowych dla większości obszarów, na których mają być posadowione inwestycje w ramach poszczególnych projektów brak jest miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a obszary te objęte są tylko i wyłącznie studiami uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.

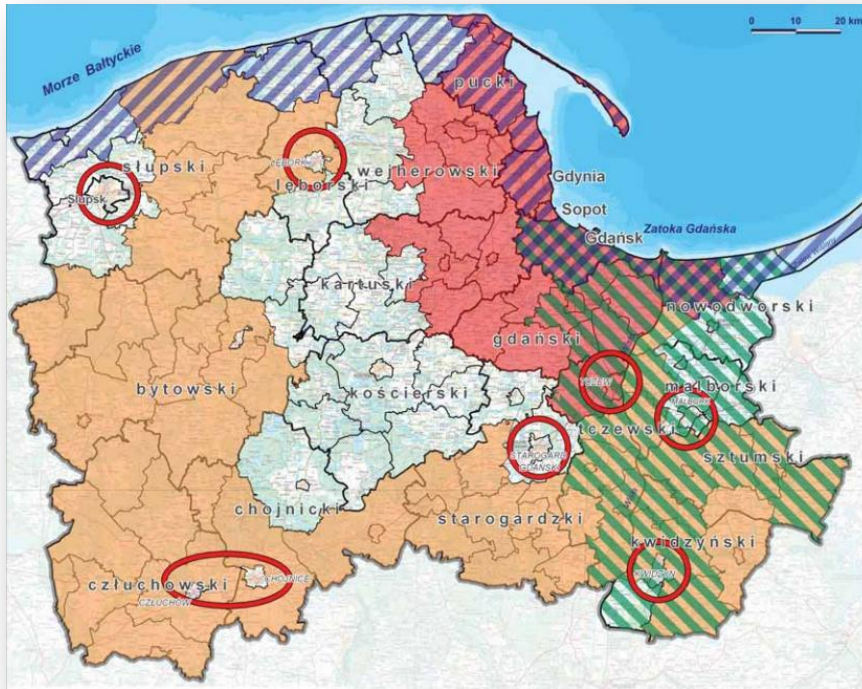
W przypadku gdy zapisy dokumentów planistycznych są sprzeczne z zakładaną w projekcie funkcją konieczna jest odpowiednia ich modyfikacja z określeniem funkcji jako rekreacyjnej lub turystycznej.

Wykaz przedmiotowych dokumentów planistycznych zawarty jest w załączniku do Analizy Wykonalności.

2.6. Wpływ Projektu na rozwiązanie problemów zidentyfikowanych w PZPWP

Poniżej przedstawiono analizę wpływu projektu na rozwiązanie problemów zidentyfikowanych w Planie Zagospodarowania Województwa Pomorskiego na obszarach problemowych oraz ocenę zgodności z planami rozwojowymi wobec tych obszarów.

Rycina 5: Obszary problemowe Województwa Pomorskiego



- Obszary problemowe**
-  Wybrzeże Bałtyku
 -  obszar aglomeracji Trójmiasta
 -  Dolina Dolnej Wisły wraz z jej obszarem deltowym
 -  obszary wiejskie strukturalnie słabe
 -  centra regionalne - koncentracji potencjału

Źródło: PZPWP

W Województwie Pomorskim wyróżniono następujące główne kategorie obszarów problemowych, dla których zidentyfikowano typy problemów ze wskazaniem zagadnień szczegółowych odnoszących się do danego obszaru, gdzie na potrzeby przedmiotowego opracowania wybrano te w sposób bezpośredni związane z zamierzonym przedsięwzięciem:

Obszar problemowy	Obszar szczegółowy	Typ problemu	Zagadnienia szczegółowe	Wpływ projektu na rozwiązanie problemu	Zgodność z planami rozwojowymi
Wybrzeże Bałtyku	Obszary intensywnego rozwoju zagospodarowania i użytkowania turystycznego	Postępująca utrata ładu przestrzennego	Urbanizacja wyprzedzająca rozwój infrastruktury zwłaszcza komunikacyjnej.	Budowa dróg rowerowych uzupełni braki infrastruktury komunikacyjnej.	Zamierzenie zgodne z planami rozwojowymi. Rozwój komunikacji alternatywnej (rowerowej). Uprzywilejowanie pieszych i rowerów. Uwzględnienie potrzeb i preferencji stałych mieszkańców w działaniach podnoszących atrakcyjność turystyczną. Ograniczenie antropopresji. Zapewnienie warunków niezbędnych dla wydłużenia sezonu turystycznego
		Obniżenie jakości życia stałych mieszkańców	Sezonowy wzrost obciążenia komunikacyjnego dróg nadmorskich i ulic miejskich	Realizacja projektu spowoduje zmniejszenie liczby osób korzystających z samochodów w celach turystycznych i rekreacyjnych; nastąpi odciążenie istniejącej infrastruktury komunikacyjnej	
			Sezonowy wzrost natężenia hałasu komunikacyjnego i miejskiego, przekraczający poziomy dopuszczalny i wpływający niekorzystnie na stan zdrowotny	Rozwój dróg rowerowych wpłynie pozytywnie na zmniejszenie natężenia hałasu powodowanego przez inne środki komunikacji.	
Centra regionalne - koncentracji potencjałów	Starogard Gdański	Zagrożenie marginalizacją w związku z ograniczoną dostępnością i jakością kapitału ludzkiego	Niewystarczające powiązanie komunikacyjne z Trójmiastem, w tym niski poziom parametrów technicznych dróg	Realizacja projektu spowoduje połączenie drogami rowerowymi (o wysokich parametrach technicznych) z Trójmiastem	Zamierzenie zgodne z planami rozwojowymi. Lokalizacja kluczowych urządzeń rekreacji w strefach nadwodnych miast
		Nie w pełni wykorzystane walory środowiska przyrodniczego i kulturowego oraz przeciętny stan środowiska	Niewyeksponowane i niewykorzystane tereny potencjalnie atrakcyjne i bardzo atrakcyjne, np. śródmieście, nad Wierzycą, Wzgórze św. Jana	Realizacja projektu pozwoli na wyeksponowanie walorów przyrodniczych i kulturowych tego obszaru	
	Kwidzyn	Peryferyjna lokalizacja geograficzna wobec	Niewystarczające powiązania komunikacyjne z Trójmiastem	Realizacja projektu spowoduje połączenie drogami rowerowymi	

		głównych szlaków komunikacyjnych		(o wysokich parametrach technicznych) z Trójmiastem	
	Malbork	Niski poziom wykorzystania potencjału turystycznego miasta dla rozwoju społeczno-gospodarczego	Niski poziom jakościowy funkcji związanych z rolą miasta jako ośrodka turystycznego o znaczeniu międzynarodowym	Projekt przyczyni się do "umiędzynarodowienia" roli Malborka jako ośrodka turystycznego i wpłynie na ulepszenie infrastruktury turystycznej.	
Dolina Dolnej Wisły wraz z jej obszarem deltowym	cały obszar Doliny Dolnej Wisły	Bariery w sferze gospodarczej	Wysoki poziom bezrobocia, szczególnie na obszarach wiejskich	Wytworzenie infrastruktury rowerowej wpłynie na wzrost ruchu turystycznego, który może przełożyć się na spadek bezrobocia.	Zamierzenie zgodne z planami rozwojowymi. Tworzenie sprzyjających warunków dla promocji historycznych walorów przestrzeni.
			Rozwój innych dziedzin gospodarki utrudniony jest zaniedbaniami infrastrukturalnymi, przejawiającymi się w złym stanie dróg szczególnie gminnych, powiatowych i dojazdowych do pól, sieci wodociągowej i elektroenergetycznej (średniego i niskiego napięcia), niskim stopniu skanalizowania wsi, nieuregulowanej gospodarce odpadami, słabo rozwiniętej infrastrukturze turystycznej i rekreacyjnej	Budowa dróg rowerowych spowoduje rozwój infrastruktury turystycznej, która będzie także służyć potrzebom mieszkańców.	
			Mała aktywność mieszkańców w podejmowaniu działalności gospodarczej	Działania inwestycyjne podmiotów publicznych wpłyną na aktywizację mieszkańców.	
Obszary wiejskie strukturalnie słabe	cały obszar	Niska atrakcyjność osiedleńcza	Niedostateczna dostępność komunikacyjna, zły stan dróg	Zwiększenie dostępności komunikacyjnej, poprawa stanu dróg.	Zamierzenie zgodne z planami rozwojowymi. Tworzenie infrastruktury umożliwiającej zrównoważony rozwój turystyki
	Sąsiedztwo ośrodków miejskich	Utrata ładunku przestrzennego	Niedorozwój układów komunikacyjnych	Nastąpi poprawa układów komunikacyjnych.	
	Obszary atrakcyjne turystycznie	Zagrożenie bioróżnorodności środowiska; konflikty	Słabe przystosowanie obszarów atrakcyjnych turystycznie, zwłaszcza obrzeży zbiorników wodnych i parków	Polepszenie przystosowania obszarów atrakcyjnych turystycznie, zwiększenie ich dostępności.	

		pomiędzy potrzebą ochrony cennych zasobów przyrodniczych i kulturowych, a gospodarczym wykorzystaniem przestrzeni.	krajobrazowych do wzmożonej presji masowej turystyki.		
	Obszary położone wzdłuż południowej i wschodniej granicy województw	relatywnie słabe więzi z regionem	Niedostateczne w stosunku do potrzeb nakłady inwestycyjne na terenach „przygranicznych”.	Zwiększenie nakładów inwestycyjnych w południowych i wschodnich obszarach Województwa Pomorskiego.	
Aglomeracja Trójmiasta			Niska sprawność funkcjonowania transportu publicznego i systemu transportowego służącego rozwojowi Trójmiasta.	Wytworzenie alternatywy wobec transportu publicznego.	Zamierzenie zgodne z planami rozwojowymi. Stanowi realizację Programu 6 zawartego w PZPWP - Metropolia Sportu i rekreacji oraz Programu 1 - Wielofunkcyjna, wysokiej jakości przestrzeń publiczna centralnego pasma usługowego oraz w węzłach transportowych i ich otoczeniu. Kształtowanie zagospodarowania przestrzennego ma umożliwić transportowe wykorzystanie roweru do krótkich przejazdów i rozwijanie infrastruktury dla ruchu rowerowego o charakterze transportowym.

2.7. Analiza zrealizowanych, aktualnych i planowanych inwestycji zarządców terenów

Podczas analizy przebiegu trasy brano pod uwagę istniejącą infrastrukturę na terenie poszczególnych gmin, jak również infrastrukturę planowaną do realizacji w najbliższej przyszłości. Ustalono, które inwestycje mają zostać zrealizowane przez poszczególnych zarządców dróg w ciągu kilku kolejnych lat.

Zrealizowane, realizowane i planowane inwestycje zostały skonsultowane z następującymi instytucjami:

- poszczególne gminy, ich jednostki organizacyjne i ich spółki komunalne,
- Zarządy Dróg Powiatowych w Słupsku, Lęborku, dla Powiatu Puckiego i Wejherowskiego w Nowym Dworze Gdańskim, Tczewie, Malborku,
- Starostwo Powiatowe w Pruszczu Gdańskim, w Kwidzynie, w Sztumie
- Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku,
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku,
- Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych Województwa Pomorskiego w Gdańsku,
- inwestorzy prywatni.

W poniższej tabeli przedstawiono zrealizowane, aktualne i planowane inwestycje zarządców terenów na planowanej trasie R-9 i R-10.

Tabela 2: Inwestycje zarządców terenów na planowanej trasie R-9 i R-10

Lp.	Gmina	Inwestycja	Inwestor	Status inwestycji
1	Gmina Ustka/Miasto Ustka	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 203 wraz z wybudowaniem ciągu pieszo-rowerowego	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku	Planowana
2	Gmina Ustka	Remont nawierzchni na drodze Zaleskie – Starkowo	Inwestor prywatny	Planowana
3	Miasto Ustka	Budowa nowego wiaduktu nad torami kolejowymi w Ustce na DK nr 21	Miasto Ustka	Planowana
4	Gmina Ustka/Gmina Smołdzino	Remont drogi z płyt YOMB w okolicach wału przeciwpowodziowego na jeziorze	Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych Województwa	Zrealizowana

		Gardno, która została uszkodzona w trakcie prac remontowych wału	Pomorskiego	
5	Miasto Słupsk	Ścieżka rowerowa od granicy Miasta do ul. Chrobrego	Miasto Słupsk	Zrealizowana
6	Miasto Słupsk	Ścieżka rowerowa wzdłuż ul. 3 Maja od skrzyżowania z ul. Sobieskiego do skrzyżowania z ul. Kołłątaja a dalej do dworca PKP	Miasto Słupsk	Zrealizowana
7	Gmina Słupsk	Ścieżka rowerowa od Słupska do Bruskowa Wielkiego	Gmina Słupsk	Zrealizowana
8	Gmina Słupsk	Ścieżka rowerowa od Bruskowa Wielkiego do Wielichowa	Gmina Słupsk	Zrealizowana
9	Gmina Słupsk	Przebudowa drogi powiatowej 1108G Wielichowo Pęplino, w przypadku uzyskania niezbędnego dofinansowania	Zarząd Dróg Powiatowych w Słupsku	Planowana
10	Gmina Smołdzino	Przebudowa drogi powiatowej 1120G Gardna Mała, w przypadku uzyskania niezbędnego dofinansowania	Zarząd Dróg Powiatowych w Słupsku	Planowana
11	Gmina Wicko/ Miasto Łeba	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 214 Białogarda - Łeba wraz z wybudowaniem ciągu pieszo - rowerowego	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku	Planowana
12	Miasto Łeba	Przebudowa drogi gminnej nr 104057G – ul. Nowościńskiej wraz z budową ciągu pieszo-rowerowego	Miasto Łeba	Zrealizowana
13	Gmina Krokowa	Wykonanie drogi leśnej z kruszywa betonowego z Białogóry do Dębek	Gmina Krokowa	Zrealizowana
14	Gmina Krokowa	Wykonanie remontu drogi gruntowej Karwieńskie Błoto Pierwsze – Sławoszyno w ramach budowy Szlaku Północnych Kaszub	Gmina Krokowa	Zrealizowana
15	Gmina Krokowa/Gmina Puck	Budowa asfaltowej ścieżki rowerowej po dawnej linii kolejowej Krokowa – Gniezdzewo	Gmina Krokowa/Gmina Puck	Zrealizowana
16	Gmina Władysławowo	Budowa ścieżek rowerowych na ul. Żeromskiego oraz Szkutników	Gmina Władysławowo	Zrealizowana
17	Miasto Gdynia	Budowa drugiego wiaduktu nad torami kolejowymi na ul. Płk Dąbka	Miasto Gdynia	Planowana
18	Miasto Gdynia	Budowa estakady rowerowej nad torami kolejowymi wzdłuż Estakady Kwiatkowskiego	Miasto Gdynia	Zrealizowana
19	Miasto Gdynia	Budowa ul. Przelotowej wraz ze ścieżką rowerową w ramach projektu	Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna	Planowana

		„Budowa uzbrojenia terenu i infrastruktury drogowej dla obszaru po Stoczni Gdynia S.A.”	Sp. z o.o.	
20	Miasto Gdynia	Budowa ul. Nowej Węglowej	Miasto Gdynia	Planowana
21	Miasto Gdynia	Budowa ścieżki rowerowej na ul. Orłowskiej od skrzyżowania z al. Zwycięstwa do końca osiedla „Nowe Orłowo” oraz wzdłuż parkingu miejskiego	Miasto Gdynia	Zrealizowana
22	Miasto Gdynia	Budowa ścieżki rowerowej w Parku Kolibkowskim do granicy z Miastem Sopot	Miasto Gdynia	Zrealizowana
23	Miasto Gdańsk	Budowa tunelu pieszo-rowerowego pod torami kolejowymi i ul. Sucharskiego oraz fragmentu ścieżki rowerowej na ul. Miałki Szlak	Miasto Gdańsk	Zrealizowana
24	Miasto Pruszcz Gdański	Budowa Obwodnicy Pruszcza Gdańskiego wraz ze ścieżką rowerową	Miasto Pruszcz Gdański	Zrealizowana
25	Gmina Sztutowo	Przebudowa ul. Szkolnej i Obozowej wraz z budową ścieżki rowerowej	Gmina Sztutowo	Zrealizowana
26	Gmina Miasta Krynica Morska	Rewitalizacja Bulwaru Słonecznego zakładająca budowę ciągu pieszo - rowerowego	Gmina Miasta Krynica Morska	Zrealizowana
27	Gmina Nowy Dwór Gdański	Budowa ścieżki rowerowej Nowy Dwór Gdański – Kmiecín	Zarząd Dróg Powiatowych w Nowym Dworze Gdańskim	Zrealizowana
28	Gmina Nowy Dwór Gdański	Dostosowanie DK nr 7 do warunków ruchu lokalnego na odcinku Kmiecín – Jazowa z wydzieleniem ciągu pieszo – rowerowego w poboczu drogi w związku z budową trasy S7	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	Planowana
29	Gmina Cedry Wielkie	Budowa ścieżki rowerowej	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	Planowana
30	Gmina Cedry Wielkie	Budowa ścieżki rowerowej	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	Planowana
31	Gmina Cedry Wielkie	Budowa ciągu pieszo – rowerowego od Kanatu Śledziowego do skrzyżowania z DK nr 7	Gmina Cedry Wielkie	Zrealizowana
32	Gmina Tczew	Budowa ciągu pieszo – rowerowego wzdłuż ul. Czatkowskiej	Zarząd Dróg Powiatowych w Tczewie	Planowana

33	Gmina Tczew	Przebudowa drogi krajowej nr 22 od mostu w Knybawie do Czarlina	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	Planowana
34	Gmina Pelplin	Wylanie nakładki asfaltowej w na drodze w Międzyżęzu	Zarząd Dróg Powiatowych w Tczewie	Planowana
35	Ostaszewo	Wylanie nakładki asfaltowej na drodze do Palczewa	Starostwo Powiatowe w Nowym Dworze Gdańskim	Zrealizowana
36	Lichnowy	Budowa ścieżki rowerowej z Nowego Stawu do Lichnowek	Gmina Lichnowy	Zrealizowana
37	Kwidzyn	Budowa ciągu pieszo – rowerowego przy drodze wojewódzkiej między Korzeniewem, a Marezą	Gmina Kwidzyn	Zrealizowana

Źródło: Opracowanie własne

2.8. Analiza ryzyka występowania pomocy publicznej

Stosownie do brzmienia art. 107 ust. 1 TFUE z zastrzeżeniem innych postanowień przewidzianych w Traktatach, wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi.

Wywodząc z zapisów powyższych - wsparcie udzielone określonej podmiotowi prowadzącemu działalność gospodarczą podlega regułom pomocy publicznej jeżeli **łącznie** spełnione są poniższe warunki:

1. pomoc udzielana jest przez państwo lub ma swe źródło w środkach państwowych,
2. przedsiębiorca uzyskuje przysporzenie na warunkach korzystniejszych od oferowanych na rynku,
3. pomoc ma charakter selektywny tj. uprzywilejowanie dotyczy określonego przedsiębiorcy lub przedsiębiorców lub określonych towarów lub usług,
4. grozi zakłóceniem lub zakłóca konkurencję oraz wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi UE.

Należy przyjąć, że środki pomocowe udzielane z RPO WP 2014-2020 będą spełniały przesłanki wskazane w punktach 1 i 3.

W przypadku partnerów należących do katalogu sektora finansów publicznych zapewne nie zostanie spełniona przesłanka z pkt 2, gdyż nie będzie możliwym przypisanie takim podmiotom cechy przedsiębiorcy - nie będą wszakże oferować za odpłatnością towarów i usług na rynku unijnym w związku z wytworzeniem infrastruktury dróg rowerowych (projekt nie ma charakteru "gospodarczego" infrastruktura w całości będzie udostępniana nieodpłatnie i będzie służyć wszystkim kategoriom podmiotów).

Ze względu na to, że budowa ogólnodostępnej infrastruktury drogowej należy do zadań publicznych brak jest elementu w postaci występowania konkurencji na hipotetycznym rynku "zapewnienia dostępu do infrastruktury drogowej", *ergo* jeśli brak jest rynku to brak jest również konkurencji, która mogłaby ulec zakłóceniu.

Na potwierdzenie powyższego wywodu należy wskazać, że Przewodnik Beneficjenta RPO WP 2007-2013 *expressis verbis* stanowi, iż pomoc publiczna nie będzie więc identyfikowana w przypadku takich projektów jak: **budowa ogólnie dostępnych ścieżek rowerowych**, budowa pomostów kajakowych bez pobierania opłat, rewaloryzacja publicznych parków, itp.

Obojętnym dla realizacji przedsięwzięcia jest to czy na nieruchomościach sąsiednich, stanowiących własność podmiotów innych niż partnerzy projektu będzie prowadzona działalność gospodarcza, przynajmniej tak długo jak niezasadnym będzie twierdzenie, że lokalizacja ogólnodostępnej infrastruktury rowerowej była powodowana interesem rzeczonych innych podmiotów.

Należy nadmienić, iż projekt najprawdopodobniej będzie realizowany ze środków RPO WP 2014-2020 dla Osi Priorytetowej 8: Konwersja, która zakłada działania polegające m. in. na przezwyciężenie problemów społecznych, niedoborów infrastrukturalnych oraz stanu kryzysowego zasobów stwarzających potencjał dla rozwoju, co z kolei wpłynie na ograniczenie poziomu wykluczenia oraz na podniesienie potencjału gospodarczego obszarów problemowych, a przez to stworzenie warunków dla wsparcia zatrudnienia.

Projekt wpisuje się w opis Priorytetu Inwestycyjnego 8. 2 tj. wspieranie wzrostu gospodarczego sprzyjającego zatrudnieniu poprzez rozwój potencjału endogenicznego jako elementu strategii terytorialnej dla określonych obszarów, w tym poprzez przekształcanie upadających regionów przemysłowych i zwiększenie dostępu do określonych zasobów naturalnych i kulturalnych oraz ich rozwój.

Przedsięwzięcie może zatem stanowić rdzeń, który pozwoli na rozwój wokół niego działalności gospodarczej podejmowanej przez społeczności lokalne, a zatem wykorzystane i rozwinięte zostaną endogeniczne potencjały obszarów problemowych wynikające ze specyficznych uwarunkowań i zasobów przyrodniczych, przestrzennych i kulturowych.

2.9. Analiza elementów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów

Należy stwierdzić, iż opisany sposób zarządzania infrastrukturą oraz lokalnym produktem turystycznym nie będzie stanowił naruszenia przepisów ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2007 r. Nr 50, poz. 331 z późn. zm.).

Ze względu na to, że:

- infrastruktura będzie udostępniana nieodpłatnie, gwarantując swobodny i równy dostęp wszystkim kategoriom odbiorców końcowych,
- działania marketingowe i promocyjne będą prowadzone przez podmiot wybrany w procedurze konkursowej, o której stanowi ustawa o działalności pożytku publicznego i wolontariacie.

Realizowany projekt jest zgodny z polityką konkurencji, a więc nie narusza jej zasad w obszarach: eliminacja porozumień ograniczających konkurencję i praktyk polegających na nadużywaniu pozycji dominującej, kontroli łączy pomiędzy firmami, liberalizacja monopolistycznych sektorów gospodarczych, kontrola pomocy udzielanej przez państwo.

2.10. Pozostałe zagadnienia istotne dla realizacji przedsięwzięcia

2.10.1. Trwałość instytucjonalna

Beneficjenci w okresie trwałości projektu nie będą zmieniać podstaw dysponowania nieruchomościami. Podmioty realizujące projekt zapewnią trwałość jego efektów. Stosownie do treści art. 71 rozporządzenia ogólnego naruszenie trwałości projektu polega na:

- zaprzestaniu działalności produkcyjnej lub przeniesieniu jej poza obszar objęty programem,
- zmianie własności elementu infrastruktury, która daje przedsiębiorstwu lub podmiotowi publicznemu nienależne korzyści,
- istotnej zmianie wpływającej na charakter projektu, jego cele lub warunki wdrażania, która mogłaby doprowadzić do naruszenia jego pierwotnych celów.

Należy wyraźnie zaznaczyć, iż żadne z tych zdarzeń nie będzie miało miejsca, w którymkolwiek z projektów. Lider jako strona umowy o dofinansowanie będzie składał oświadczenie o zapewnieniu trwałości projektu we wszystkich wskazanych obszarach.

2.10.2. Dopuszczalność prowadzenia drogi rowerowej koroną wałów przeciwpowodziowych oraz na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią

Ustawa z dnia 4 kwietnia 2014 r. o zmianie ustawy - Prawo wodne oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2014 r. poz. 659) ułatwia wyznaczenie turystycznych szlaków rowerowych i pieszych oraz budowę dróg rowerowych przez odstąpienie od procedury administracyjnego wyrażania zgody i przejścia do procedury zgłoszenia. Pozwala to na odformalizowanie procedury umożliwiającej wykonywanie robót budowlanych oraz innych czynności na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią. Budowa drogi rowerowej oraz wyznaczenia szlaku turystycznego rowerowego i pieszego na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią wymaga zgłoszenia dyrektorowi regionalnemu zarządu gospodarki wodnej oraz dołączenia odpowiednich dokumentów. Dyrektor regionalnego zarządu gospodarki wodnej w drodze postanowienia może nałożyć obowiązek uzupełnienia brakujących dokumentów. Warto zaznaczyć, że zgłoszenia należy dokonać przed terminem zamierzonego rozpoczęcia robót budowlanych, czy też odpowiednich czynności związanych z wyznaczeniem szlaku turystycznego rowerowego i pieszego. Do rozpoczęcia wyżej wymienionych czynności można przystąpić, jeżeli w terminie 30 dni od dnia doręczenia zgłoszenia dyrektor regionalnego zarządu gospodarki wodnej nie wniesie sprzeciwu w drodze decyzji. Trzeba także nadmienić, że dyrektor regionalnego zarządu gospodarki wydaje sprzeciw wobec planowanych robót lub czynności, jeżeli roboty te lub czynności utrudnią ochronę przed powodzią lub zwiększą zagrożenie powodziowe lub będą mogły spowodować zagrożenie dla jakości wód w przypadku wystąpienia powodzi. W sytuacji, kiedy roboty budowlane albo czynności związane z wyznaczeniem szlaku turystycznego pieszego lub rowerowego dotyczą pasa technicznego, organem właściwym do wydania sprzeciwu będzie dyrektor właściwego urzędu morskiego.

W przypadku budowy drogi rowerowej oraz wyznaczenia szlaku turystycznego rowerowego i pieszego na wałach przeciwpowodziowych, potrzebne będzie odpowiednie zgłoszenie do marszałka województwa oraz dołączenie wymaganych dokumentów. Zarówno dokumenty, jak i pozostałe warunki dotyczące zgłoszenia są w zasadzie zbieżne, z tymi które są wymagane w przypadku budowy drogi rowerowej oraz wyznaczenia szlaku turystycznego rowerowego lub pieszego na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią. W przypadku stwierdzenia przez marszałka, że planowane roboty albo czynności zagrażają szczelności i stabilności wałów przeciwpowodziowych, marszałek województwa wnosi sprzeciw.

Stosownie do treści art. 88n ust. 3a-3c u.p.w. właściciel lub zarządca wału przeciwpowodziowego ma obowiązek wprowadzenia na określony czas zakazu poruszania się po wałach jeżeli zagrożona jest szczelność lub stabilność wałów przeciwpowodziowych lub istnieje inne zagrożenie powodujące konieczność ograniczenia możliwości poruszania się po wałach, jak również w razie konieczności wykonania prac związanych z konserwacją lub remontem wałów przeciwpowodziowych. Po wprowadzeniu zakazu, o którym mowa powyżej, właściciel lub zarządca wału przeciwpowodziowego ma obowiązek oznaczenia wału przeciwpowodziowego tablicami zawierającymi informację o zakazach poruszania się po wałach oraz obowiązek ogłoszenia

o wprowadzeniu zakazu w sposób zwyczajowo przyjęty na danym terenie lub w środkach masowego przekazu. Jednocześnie wprowadzono delegację ustawową dla ministra właściwego do spraw środowiska do wydania rozporządzenia określającego wzory tablic informacyjnych, o których mowa w ust. 3b, a w szczególności ich rozmiaru, kształtu, koloru, wzoru i wielkości napisu.

Art. 88o ust. 3a u.p.w. umożliwia właścicielowi lub zarządcy wału przeciwpowodziowego zawarcie umowy użyczenia korony wału lub jej części na cele związane z budową drogi rowerowej, a także na cele związane z potrzebami zarządzania drogą rowerową. Do użyczenia zastosowanie mieć będą przepisy KC (art. 710 - 717), w tym przepis zobowiązujący biorącego do używania do ponoszenia zwykłych kosztów utrzymania drogi.

2.10.3. Budowa dróg rowerowych a planowanie i zagospodarowanie przestrzenne

W sytuacji braku miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, realizacja przedsięwzięcia będzie wymagała uzyskania przez partnera decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego. Obowiązek ten został wyłączony w przypadku robót budowlanych:

- polegających na remoncie, montażu lub przebudowie, jeżeli nie powodują zmiany sposobu zagospodarowania terenu i użytkowania obiektu budowlanego oraz nie zmieniają jego formy architektonicznej, a także nie są zaliczone do przedsięwzięć wymagających przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, w rozumieniu przepisów o ochronie środowiska,
albo
- niewymagających pozwolenia na budowę.

Wydaje się zatem zasadnym, że np. działania polegające tylko na wyznaczeniu przebiegu drogi rowerowej po istniejącej już infrastrukturze (umieszczenie znaków) nie będzie wymagało wydania rzeczowej decyzji, ze względu na to, iż nie jest objęte przedmiotowym obowiązkiem.

Należy wskazać, iż stosownie do regulacji zawartej w art. 6 pkt 1 u.g.n., wydzielanie gruntów pod drogi publiczne, drogi rowerowe i drogi wodne, budowa, utrzymywanie oraz wykonywanie robót budowlanych tych dróg, obiektów i urządzeń transportu publicznego, a także łączności publicznej i sygnalizacji jest celem publicznym. Zaliczenie danej inwestycji do inwestycji celu publicznego odgrywa szczególną rolę przy stosowaniu przepisów o wyłączeniu. Zgodnie z art. 112 ust. 1 u.g.n., jednym z wymagań wyłączenia, które odgrywa jednak podstawową rolę, jest to, że nieruchomość położona jest na obszarze przeznaczonym w planie miejscowym na cele publiczne bądź do nieruchomości wydana została decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego. Jest to zatem wstępny warunek zastosowania przepisów o wyłączeniu.

W zakresie dotyczącym procedowania na podstawie u.z.r.i.d. patrz Rozdział 2.10.7.

2.10.4. Specyficzny status gmin uzdrowiskowych

Stosownie do brzmienia art. 59 ust. 1 u. lecz.uz. (Dz. U. Nr 167, poz. 1399 z późn. zm.) - *obszary uznane za uzdrowiska na podstawie dotychczas obowiązujących przepisów stają się uzdrowiskami w rozumieniu niniejszej ustawy.*

Stosownie do brzmienia art. 33 ust. 1 u. lecz.uz. - *granice obszaru, któremu został nadany status uzdrowiska albo status obszaru ochrony uzdrowiskowej, pokrywają się z granicami administracyjnymi gmin, miast lub jednostek pomocniczych gmin.*

Szczególne obowiązki dotyczące obszaru uzdrowisk polegają na:

- obowiązku wójta (burmistrza, prezydenta miasta) wystąpienia o opinię dotyczącą rozwiązań przyjętych w projekcie studium do ministra właściwego do spraw zdrowia w zakresie zagospodarowania obszarów ochrony uzdrowiskowej (art. 11 pkt 6 lit. h, u.pl.zag.),
- obowiązku wójta (burmistrza, prezydenta miasta) wystąpienia o uzgodnienie projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z ministrem właściwym do spraw zdrowia w zakresie zagospodarowania obszarów ochrony uzdrowiskowej (art. 17 pkt 6 lit. b tiret siódme u.pl.zag.),
- konieczności uzgodnienia decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego z ministrem właściwym do spraw zdrowia - w odniesieniu do inwestycji lokalizowanych w miejscowościach uzdrowiskowych,
- konieczności uzgodnienia decyzji o warunkach zabudowy z ministrem właściwym do spraw zdrowia - w odniesieniu do inwestycji lokalizowanych w miejscowościach uzdrowiskowych (art. 60 ust. 1 w związku z art. 53 ust. 4 pkt 1 u.pl.zag.).

Należy podkreślić, iż w przypadku podejmowania, w ramach projektu, działań, **które nie będą podlegały u.pl.zag.** powyższe rozważania będą bezprzedmiotowe i brak będzie konieczności czynienia uzgodnień z ministrem właściwym do spraw zdrowia.

2.10.5. Zagadnienia dotyczące decyzji środowiskowej

Kwalifikacja przedsięwzięć jako mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko lub planowanych przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko

następuje na podstawie przepisów Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Drogi rowerowe nie zostały w przedmiotowym rozporządzeniu zakwalifikowane jako mogące zawsze lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Natomiast do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się następujące rodzaje przedsięwzięć:

- drogi o nawierzchni twardej, o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w §2 ust.1 pkt 31 i 32 (czyli inne niż autostrady i drogi ekspresowe oraz drogi o nie mniej niż 4 pasach ruchu, na łącznym odcinku nie mniejszym niż 10 km) oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art.6 ust.1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (czyli poza parkami narodowymi, rezerwatami przyrody, parkami krajobrazowymi; obszarami chronionego krajobrazu; obszarami Natura 2000; użytkami ekologicznymi oraz zespołami przyrodniczo - krajobrazowymi).

W związku z powyższym należy zauważyć, iż mogą zaistnieć indywidualne sytuacje, kiedy tego typu projekty będą przedsięwzięciami, które mogą potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko i w związku z tym wymagane będzie wystąpienie o opinię w sprawie oceny oddziaływania na środowisko. Stanowisko takie jest również potwierdzone w opinii Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, Departamentu Ocen Oddziaływania na Środowisko z dnia 4 listopada 2011 roku⁸.

2.10.6. Przenoszalność decyzji środowiskowej

W sytuacji, gdy dla całości przedsięwzięcia (tj. tych jego elementów, dla których decyzja środowiskowa będzie niezbędna), wydana zostanie jedna decyzja środowiskowa należy rozważyć kwestię dopuszczalności przeniesienia jej na pozostałych partnerów. Możliwość taka jest przewidziana w art. 72a u.i.o.ś - organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest obowiązany, za zgodą strony, na rzecz której decyzja została wydana, do przeniesienia tej decyzji na rzecz innego podmiotu, jeżeli przyjmuje on warunki zawarte w tej decyzji. Stronami w postępowaniu o przeniesienie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach są podmioty, między którymi ma być dokonane przeniesienie decyzji.

⁸ Treść dostępna pod adresem: http://www.gdos.gov.pl/files/artykuly/5072/www_sciezki_i_chodniki.pdf

Przywołany art. 72a nie wprowadza żadnych ograniczeń, z których wynikałby zakaz przenoszenia prawa do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na inny podmiot w zakresie części planowanego przedsięwzięcia, jeżeli przyjmuje on warunki zawarte w tej decyzji. Istota przedsięwzięcia, dla którego została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach musi pozwalać na fizyczne i przestrzenne wyodrębnienie w nim indywidualnych części np. w przypadku drogi jej odcinków lub etapów do realizacji, tak by uzyskane części mogły być oddzielnie realizowane przez różne podmioty, na podstawie odrębnych pozwoleń uzyskanych w toku postępowania inwestycyjnego i mogły samodzielnie funkcjonować zgodnie ze swoim przeznaczeniem⁹.

2.10.7. Procedowanie w oparciu o u.z.r.i.d.

Art. 1 ust. 1 u.z.r.i.d. stanowi, iż ustawa określa zasady i warunki przygotowania inwestycji w zakresie dróg publicznych w rozumieniu przepisów ustawy o drogach publicznych. U.d.p. stanowi natomiast, iż drogą publiczną jest droga zaliczona do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem. Art. 2 u.d.p. podzielił drogi ze względu na ich funkcje na następujące kategorie:

- drogi krajowe,
- drogi wojewódzkie,
- drogi powiatowe,
- drogi gminne.

Dopuszczalność stosowania u.z.r.i.d. do budowy drogi rowerowej niebędącej w pasie drogi publicznej wydaje się kwestią kontrowersyjną (brak możliwości zaliczenia "samodzielnej" drogi rowerowej do kategorii dróg publicznych). Dodatkowo brak jest orzecznictwa sądów administracyjnych w przedmiotowym aspekcie, zatem stosowanie u.z.r.i.d. pozostaje w granicach ryzyka poszczególnych partnerów przedsięwzięcia.

2.10.8. Rola Lasów Państwowych w Przedsięwzięciu

Las Państwowy funkcjonują na podstawie ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 1991 r. Nr 101, poz. 444 z późn. zm.). Nie są osobą prawną i nie mogą występować samodzielnie w obrocie cywilnoprawnym, nie wpływa to na ich status z punktu widzenia finansów publicznych,

⁹ Patrz opinia GDOŚ z dnia 14 marca 2011 r. dostępna pod adresem:
http://www.gdos.gov.pl/files/artykuly/5072/Cesja_decyzji_o_srodowiskowych_uwarunkowaniach.pdf

których dotyczy w istocie rozdział 8 ustawy o lasach. Z art. 50 ustawy o lasach wynikają dwie istotne kwestie. Lasy Państwowe, choć pozbawione podmiotowości prawnej, prowadzą działalność na zasadzie samodzielności finansowania. Ponadto finansują swoją działalność z dochodów własnych. Lasy Państwowe są państwową jednostką organizacyjną i reprezentują Skarb Państwa w zakresie zarządzanego mienia. W skład Lasów Państwowych wchodzi następujące jednostki organizacyjne:

- Dyrekcja Generalna Lasów Państwowych,
- regionalne dyrekcje Lasów Państwowych,
- nadleśnictwa,
- inne jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej.

Nadleśnictwa są podstawową jednostką gospodarczą i organizacyjną w strukturze Lasów Państwowych. Nadleśnictwa tworzy, łączy, dzieli, likwiduje oraz określa zasięg terytorialny Dyrektor Generalny, na wniosek dyrektora regionalnej dyrekcji Lasów Państwowych.

Nadleśniczy prowadzi samodzielnie gospodarkę leśną w nadleśnictwie na podstawie planu urządzenia lasu oraz odpowiada za stan lasu. W szczególności nadleśniczy:

- reprezentuje Skarb Państwa w stosunkach cywilnoprawnych, w zakresie swojego działania,
- kieruje nadleśnictwem jako podstawową jednostką organizacyjną Lasów Państwowych,
- bezpośrednio zarządza lasami, gruntami i innymi nieruchomościami Skarbu Państwa, pozostającymi w zarządzie Lasów Państwowych,
- inicjuje, koordynuje oraz nadzoruje działalność pracowników nadleśnictwa,
- ustala organizację nadleśnictwa, w tym podział na leśnictwa zapewniający leśniczemu prawidłowe wykonywanie zadań gospodarczych, oraz zatrudnia i zwalnia pracowników nadleśnictwa,
- organizuje ochronę mienia i zwalczanie szkodnictwa leśnego.

Udział Lasów Państwowych w przedsięwzięciu należy uznać za konieczny, ze względu na to, iż w wielu przypadkach planowane trasy rowerowe przebiegają przez grunty Skarbu Państwa będące w zarządzie Lasów Państwowych.

Należy podkreślić, iż dopuszczalność uczestnictwa Lasów Państwowych w realizacji przedsięwzięcia (w ramach poszczególnych partnerstw) uzależniona jest od tego, czy Lasy Państwowe znajdują się w katalogu beneficjentów RPO WP 2014-2020.

3. WYKONALNOŚĆ TECHNICZNO-TECHNOLOGICZNA



3.1. Opis stanu aktualnego

3.1.1. Wiślana Trasa Rowerowa (R-9)

Wiślana Trasa Rowerowa w województwie pomorskim przebiega w korytarzu trasy EuroVelo 9 (Bałtyk – Adriatyk). Koncepcja WTR powstała z inicjatywy pani Grażyny Staniszewskiej. Przewodniczącym Honorowego Komitetu Budowy Wiślanej Trasy Rowerowej został w 2009 roku Marszałek Sejmu RP - Pan Bronisław Komorowski, obecny prezydent RP. W latach 2009 – 2010 na zlecenie Samorządu Województwa Pomorskiego oraz Pomorskiej Regionalnej Organizacji Turystycznej przeprowadzono w województwie pomorskim audyt turystyczny Wiślanej Trasy Rowerowej wraz z ograniczonymi działaniami promocyjnymi. W rezultacie w 2011 roku zlecona została „Koncepcja przebiegu i funkcjonowania Wiślanej Trasy Rowerowej”, w której został określony wstępny przebieg Wiślanej Trasy Rowerowej po obu stronach Wisły.

Wiślana Trasa Rowerowa istnieje obecnie jedynie w formie koncepcji. Trasa nie jest oznakowana, a na jej potencjalnym przebiegu istnieją poważne braki infrastrukturalne.

Przeważająca część trasy przebiega w ciągu dróg publicznych o nawierzchni asfaltowej, o niskim natężeniu ruchu. Drogi te charakteryzują się różnym stanem technicznym, w przeważającej większości stanem średnim. Na kilku odcinkach wybudowane zostały już wydzielone drogi rowerowe o nawierzchni asfaltowej bądź z kostki betonowej typu „Pol-bruk” niefazowanej. Trasa obejmuje jednak również odcinki gruntowe, utwardzone trylinką, nieutwardzone, bądź utwardzone jedynie płytami YOMB, Są to odcinki głównie przy lub na wiślanych wałach przeciwpowodziowych. Na przebiegu trasy po zabytkowych ulicach Gdańska i Gniewu znajduje się również nawierzchnia z kostki brukowej.

Brak zagospodarowania turystycznego na większej części trasy (dróg rowerowych, bazy noclegowej, oznakowania i miejsc rekreacji i wypoczynku, zagospodarowanych atrakcji turystycznych) sprawia, że obecnie penetracja regionu przez rowerzystów ma charakter incydentalny i jest realizowana indywidualnie przez pojedyncze osoby, bądź grupki osób, których pasją jest jazda na rowerze (brak jest badań ruchu turystycznego, więc trudno oszacować obecną wielkość ruchu turystycznego oraz potencjalny popyt na przedmiotowym obszarze).

3.1.2. Trasa R-10

Przebieg międzynarodowej trasy rowerowej R-10 na terenie województwa pomorskiego pojawia się od wielu lat w przeróżnych opracowaniach m.in. w dokumencie przygotowanym przez Agencję Rozwoju Pomorza „Koncepcja przebiegu trasy EuroVelo R-10 od zachodniej granicy województwa pomorskiego do granicy z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej”. Formalnie oznakowanie z symbolem trasy widoczne jest na terenie jedynie części partnerów biorących udział w przedsięwzięciu. Nie zapewnia ono jednak ciągłości trasy, co stanowi poważny problem dla rowerzystów. Stan techniczny obecnego oznakowania również pozostawia wiele do życzenia. Część znaków namalowanych na drzewach nie było odnawianych, przez co stały się one nieczytelne, a w wielu przypadkach prawie niewidoczne. Część z nich została również usunięta w związku z prowadzoną gospodarką leśną. Występuje również rozbieżność przebiegu trasy, który prezentowany jest na stronie internetowej Europejskiej Federacji Cyklistów, a zapisami regionalnych i lokalnych koncepcji.

Kolejnym istotnym problemem występującym na trasie obecnego przebiegu R-10 jest stan nawierzchni na niektórych odcinkach. Obecnie oznakowana część szlaku poprowadzona została zarówno po lokalnych drogach o nawierzchni asfaltowej, wydzielonych ciągach rowerowych oraz pieszo-rowerowych, jaki i po nieutwardzonych drogach gruntowych piaszczystych, które obniżają komfort podróży rowerzystów, a nie rzadko pokonanie ich stanowić może nie lada wysiłek.

Poniżej przedstawiony został opis odcinków w podziale na partnerów przedsięwzięcia, na terenie których widoczne jest obecne oznakowanie trasy R-10:

a) Gmina Ustka

Przebieg trasy na terenie gminy został wyznaczony i oznakowany od miejscowości Złakowo w gminie Postomino przez Zaleskie, Starkowo, Duninówko, Pęplino, Wodnica oraz od zachodniej granicy z miastem Ustka przez Przewłokę, Zapadłe, Wytowo, Machowinko, Dębina, do granicy z gminą Smołdzino (północną stroną jeziora Gardno). W przeważającej części trasa poprowadzona została po drogach o nawierzchni gruntowej, piaszczystej które wymagają wyrównania i utwardzenia. Dotyczy do głowie odcinka Zapadłe-Dębina, który wyznaczony został po tzw. „Szlaku zwiniętych torów” oraz odcinka nad jeziorem Gardno. Pozostałe odcinki poprowadzone zostały po drogach o nawierzchni asfaltowej, płytach YOMB, a odcinek Ustka – Przewłoka po wydzielonej ścieżce rowerowej o nawierzchni z kostki betonowej typu „Pol-bruk” niefazowanej. Obecny stan oznakowania na terenie gminy pozwala rowerzyście bez większych trudności pokonać przedmiotowy odcinek.

b) Miasto Ustka

Oznakowanie trasy na terenie miasta Ustki nie pozwala na zachowanie jej ciągłości z odcinkami w gminie Ustka. Znaki dedykowane szlakowi R-10 można spotkać jedynie na ul. Sportowej (na skrzyżowaniu z ul. Słupską). Oznakowany odcinek poprowadzony został po drodze o zmiennej nawierzchni. Część z niej utwardzono szutrem, a na części położono płyty drogowe.

c) Gmina Smołdzino

Na terenie gminy występują dwie formy oznakowania trasy R-10, które wyznaczają połączenie z gminą Głównyzyce dwiema różnymi trasami. Pierwsze z nich wykonane zostało przez PTTK, i prowadzi od północnej strony jeziora Gardno, przez tereny Słowińskiego Parku Narodowego drogą wykonaną z płyt YOMB oraz nawierzchni gruntowej do Smołdzina, a następnie przez Kluki do granicy z gminą Głównyzyce. Stan oznakowania wykonanego na drzewach niestety pozostawia wiele do życzenia. Jego spora część jest nieczytelna, a nawet niemal niewidoczna. Drugi typ znaków, wykonany został przez gminę Smołdzino i prowadzi przez Gardnę Wielką, tereny Słowińskiego Parku Narodowego do Smołdzina, a następnie drogą o nawierzchni asfaltowej i gruntowej przez Żelazo, Wierzchocino do granicy z gminą Głównyzyce. Dwa typy oznakowania mogą okazać się mylące dla rowerzystów, gdyż kłopotliwe okazuje się odczytanie, który wariant trasy jest właściwy. Szczególnie oznakowanie trudnego terenowo odcinka pomiędzy miejscowością Kluki a Głównyzycami, który przebiega po terenach podmokłych może przysporzyć problemów rowerzystom z pokonaniem tej trasy.

d) Gmina Głównyzyce

Na terenie gminy Głównyzyce również występuje oznakowanie trasy R-10. Niestety jest ono szczątkowe i niespójne w ramach jednego systemu. Wykonane zostało przez PTTK, a jego początek (w miejscowości Głównyzyce) jest zgodny z oznakowaniem trasy prowadzącym przez wymagający odcinek do Kluk. Następnie oznakowanie prowadzi drogą o nawierzchni asfaltowej do Izbicy skąd trasa prowadzi do miejscowości Gać, a następnie drogą o nawierzchni gruntowej i piaszczystej przez teren Słowińskiego Parku Narodowego. Oznakowanie na tym odcinku wymaga odnowienia i uzupełnienia.

e) Gmina Wicko

Oznakowanie trasy R-10 na terenie gminy Wicko jest kontynuacją znaczenia trasy w gminie Głównyzyce. Niestety jest ono widoczne jedynie na jednym odcinku od granicy gminy do miejscowości Żarnowska, który poprowadzony został po drodze o nawierzchni gruntowej i piaszczystej. Brak ciągłości oznakowania oraz miejscowo zły stan nawierzchni w wymierny sposób utrudnia rowerzystom poruszanie się po trasie.

f) Gmina Choczewo

Na terenie gminy Choczewo, podobnie jak w poprzednich gminach, występujące oznakowanie szlaku R-10 jest bardzo szczątkowe i nie zapewnia ono ciągłości szlaku. Znaki z oznaczeniem trasy występują jedynie na odcinku od Rezerwatu Mierzeja Sarbska do miejscowości Osetnik (Stilo), który poprowadzony został po drodze o nawierzchni szutrowej.

Fotografia 5: Weryfikacja przebiegu istniejącej trasy na terenie Gminy Choczewo

Źródło: opracowanie własne

g) Gmina Krokowa

W porównaniu z innymi fragmentami trasy, odcinki na terenie gminy Krokowa są bardzo dobrze oznakowane. Zgodnie z zapisami dokumentu „Koncepcja rozwoju turystyki rowerowej województwie pomorskim na lata 2013-2020” oznakowanie wykonano w 2012 roku. Stanowi ono spójną całość, dzięki czemu przejazd przez gminę nie stanowi większego problemu. Wyznaczony odcinek prowadzi od Białogóry drogą utwardzoną kruszywem betonowym do miejscowości Dębki. Następnie przez Dębki drogą o nawierzchni z kostki betonowej typu „Pol-bruk”. Kolejno drogą o nawierzchni gruntowej trasa wiedzie do Karwieńskich Błot Drugich, skąd drogą o nawierzchni asfaltowej szlak prowadzi do Karwieńskich Błot Pierwszych. Następnie drogą szutrową trasa poprowadzona została do miejscowości Sławoszyno, gdzie rozpoczyna się kolejny odcinek trasy wydzieloną ścieżką rowerową o nawierzchni asfaltowej przez miejscowości Radoszewo, Starzyński Dwór do wsi Łebcz, leżącej na terenie gminy Puck.

h) Gmina Puck

Odcinek trasy prowadzący na terenie gminy Puck, podobnie jak poprzedni fragment jest bardzo dobrze oznakowany. Jego początek jest kontynuacją przebiegu wyznaczonego przez gminę Krokowa i wiedzie drogą szutrową od miejscowości Łebcz do Swarzewa. Następnie drogą asfaltową i gruntową do ścieżki rowerowej o nawierzchni asfaltowej prowadzącej do miasta Puck. Od południowej granicy z miastem trasa przebiega drogami asfaltowymi o niskim natężeniu ruchu samochodowego przez Bładzikowo, Rzucewo do Oślonina. Do granicy z gminą Kosakowo trasa

wiedzie drogą szutrową oraz drogą z płyt YOMB wzdłuż granicy Rezerwatu Beka. Na całym przebiegu trasy w gminie Puck jej oznakowanie jest w bardzo dobrym stanie, który umożliwia rowerzystom bezproblemowy przejazd.

i) Miasto Puck

Przebieg trasy R-10 na terenie miasta Puck, podobnie jak w przypadku sąsiedniej gminy jest bardzo dobrze oznakowany. Jego północna część jest kontynuacją trasy wyznaczonej przez gminie Puck. Trasa przez całe miasto wiedzie istniejącymi ścieżkami rowerowymi prowadzącymi od DW 216 przez ul. kmdr. E. Szyszkowskiego, wzdłuż Zatoki Puckiej do portu i mola. Następnie przez Park Nowowiejskiego do ul. Nowy Świat. Trasa kończy się na wysokości klifu, co stanowi niespójność z dalszym jej przebiegiem w gminie Puck. Całość trasy na terenie miasta wykonana została z kostki betonowej typu „Pol-bruk” fazowanej.

j) Gmina Kosakowo

Trasa R-10 na terenie gminy Kosakowo wiedzie drogami wewnętrznymi Elektrociepłowni Wybrzeże, które zostały udostępnione dla ruchu rowerowego. Są to drogi o nawierzchni asfaltowej, charakteryzującymi się niskim ruchem samochodowym. Odcinek ten jest bardzo dobrze oznakowany i spójny z przebiegiem na terenie gminy Puck. Oznakowana trasa kończy się na granicy z Gdynią.

Na terenie pozostałych gmin obecnie przebieg trasy R-10 nie jest oznakowany.

Podsumowując, podstawowym problemem obecnego przebiegu trasy R-10 jest brak ciągłości. Istniejące oznakowanie na terenie większości gmin jest szczątkowe, nie tworzące spójnej całości, a jego jakość pozostawia wiele do życzenia. Większość znaków znajdujących się na drzewach, ze względu na ich nieodnawianie stało się nieczytelnymi, a nawet niemal niewidocznymi. Myląca dla rowerzystów może być również rozbieżność dotycząca przebiegu trasy na stronie ECF a planami regionalnymi i lokalnymi. Istotnym problemem jest stan nawierzchni już oznakowanych fragmentów trasy. Szczególnie dotyczy to odcinków wiodących przez drogi o nawierzchni gruntowej, wymagających wyrównania i utwardzenia. Niekorzystne warunki atmosferyczne mogą sprawić, iż staną się one po prostu nie przejezdne, co jest niedopuszczalne w myśl wytycznych i standardów dla międzynarodowych tras rowerowych.

3.2. Analiza przebiegu tras i ich wariantów

W niniejszym podrozdziale opisany został przebieg obydwu projektowanych tras rowerowych w podziale na poszczególnych partnerów przedsięwzięcia w ujęciu wariantowym. Analizie poddana została aktualna nawierzchnia odcinków, jej stan techniczny oraz możliwości wystąpienia ewentualnych wariantów trasy. Analizy dokonano na podstawie:

- kart przebiegu trasy przesłanych przez poszczególnych partnerów,

- przeprowadzonych wizji lokalnych, w trakcie których wykonano dokumentację fotograficzną stanowiącą załącznik niniejszego opracowania,
- rozmów z przedstawicielami gmin,
- rozmów i spotkań zarządcami dróg,
- rozmów z innymi interesariuszami.

Wstępny przebieg tras zaprezentowany został na konferencji zorganizowanej w siedzibie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego w Gdańsku dnia 14 października 2014 roku. W dalszym etapie prac uległ on pewnym modyfikacjom, które konsultowane były z gminami. Ostateczny przebieg projektowanych tras zaakceptowany został przez wszystkich partnerów. Poddany został on również konsultacjom z instytucjami państwowymi m.in. Regionalną Dyрекcją Ochrony Środowiska, Lasami Państwowymi, Zarządem Melioracji i Urządzeń Wodnych oraz Urzędem Morskim.

3.2.1. Wiślana Trasa Rowerowa (R-9)

Miasto Gdańsk

Wiślana Trasa Rowerowa ma swój początek w Gdańsku, na dworcu kolejowym PKP, który jest idealnym miejscem do rozpoczęcia wyprawy. Od dworca głównego PKP trasa prowadzić będzie istniejącą drogą rowerową, wzdłuż ul. Podwale Grodzkie, następnie przez przejście dla rowerów na drugą stronę, gdzie WTR zbiegnie się z trasą rowerową R-10. Trasa będzie wiodła ulicami w strefie uspokojonego ruchu samochodów, gdzie dopuszczalna prędkość nie przekracza 30 km/h. Dalej trasa poprowadzona zostanie na ul. Długie Ogrody, na której wydzielona jest droga dla rowerzystów. Dalej będzie przebiegać wzdłuż ul. Elbląskiej, częściowo ul. Miałki Szlak, aż do granicy z gminą Pruszcz Gdański.

Rycina 6: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Miasta Gdańska



Źródło: opracowanie własne

Szczegółowy przebieg, wraz opisem nawierzchni został przedstawiony przy opisie trasy rowerowej R-10 w dalszej części opracowania.

Gmina Pruszcz Gdański

Pierwszy odcinek w gminie Pruszcz Gdański prowadzić będzie od granicy z miastem Gdańsk do przystanku autobusowego zlokalizowanego na wysokości sklepu sieci „Makro”. Następnie trasę wyznaczono po istniejącej ścieżce rowerowej o nawierzchni z kostki betonowej typu „Pol-bruk” niefazowanej, która prowadzi do skrzyżowania z DW nr 501 w kierunku Wyspy Sobieszowskiej w Przejazdowie. Wzdłuż niej poprowadzono kolejny odcinek trasy. Ponieważ podobnie jak w przypadku Miasta Gdańsk, trasa R-9 na tym odcinku jest zbieżna z trasą R-10, szczegółowy przebieg oraz zakres planowanych inwestycji został przedstawiony w dalszej części opracowania.

Na terenie gminy Pruszcz gdański prowadzić będzie również drugi odcinek trasy R-9 zbieżny z trasą R-10. Będzie on częścią kluczowej ości od dworca PKP w Pruszczu Gdańskim do połączenia z trasą w Przejazdowie. Szczegółowy opis ości, z uwagi na tożsamy przebieg z trasą R-10, został przedstawiony w dalszej części opracowania.

Gmina Cedry Wielkie

W Gminie Cedry Wielkie zaplanowano dwa warianty przebiegu Wiślanej Trasy Rowerowej.

I wariant

Zgodnie z pierwszym wariantem trasa rozpoczyna się na wale przeciwpowodziowym na granicy z Gminą Miastem Gdańsk, gdzie przebiega po półce wału o nawierzchni wyłożonej płytami YOMB, aż do zjazdu przed mostem w Kiezmarku. Na tym odcinku zaplanowano wyłożenie odstępów pomiędzy płytami nawierzchnią typu „Hanse Grand”. Kolejny odcinek rozpoczyna się tuż za mostem, skąd trasa będzie wiodła koroną wału przeciwpowodziowego, gdzie zaplanowano budowę ścieżki rowerowej z czerwonego asfaltu. Następnie trasa przebiega ponownie półką wału, na której wyłożone są obecnie płyty YOMB. Kolejny fragment wyznaczony został na koronie starego wału w miejscowości Giemlice, gdzie ostatecznie planowany jest zjazd w kierunku drogi powiatowej. Tam założono wykonanie ścieżki rowerowej z czarnego asfaltu o szerokości trzech metrów. Dalej trasa prowadzi w pasie drogi powiatowej do granicy z Gminą Suchy Dąb.

Wały przeciwpowodziowe w Cedrach Wielkich zostały przedstawione na poniższej fotografii.

Fotografia 6: Wiślane wały przeciwpowodziowe w Cedrach Wielkich



Źródło: opracowanie własne

II wariant

Drugi wariant zakłada początek trasy od strony północnej również na granicy z Gminą Miastem Gdańsk w miejscowości Błotnik. Tam, na przystani jachtowej zaplanowano zlokalizowanie miejsca postojowego dla rowerzystów. Od tego miejsca trasa prowadzi wydzieloną drogą rowerową o nawierzchni z czerwonego asfaltu w kierunku Kanału Śledziowego, gdzie w celach bezpieczeństwa zostanie wykonany mostek dedykowany rowerzystom. Za kładką wykonany został już ciąg pieszo – rowerowy o nawierzchni z kostki betonowej typu „Pol-bruk” niefazowanej, aż do DK 7. Na skrzyżowaniu zainstalowana jest sygnalizacja świetlna, która zapewnia bezpieczeństwo rowerzystom, w związku z przejazdem przez wspomnianą drogę krajową. Od tego skrzyżowania,

w ramach budowy trasy S7 zostanie wykonana przez GDDKiA ścieżka z czerwonego asfaltu, aż do kościoła w Cedrach Małych. Kolejny odcinek obejmuje wykonanie ciągu pieszo – rowerowego częściowo z asfaltu oraz z kostki niefazowanej typu „Pol-bruk”. Odcinek ten połączy się z kolejnym fragmentem ciągu rowerowego wybudowanego z czerwonego asfaltu przez GDDKiA w ramach budowy trasy S7. Od oczyszczalni ścieków do ul. Pionierów Żuław w Cedrach Wielkich zaplanowano również wykonanie ścieżki o szerokości 3 m oraz nawierzchni z czerwonego asfaltu. Na końcu ulicy Pionierów Żuław znajduje się wybudowane w 2013 roku Miasteczko Ruchu Drogowego, z którego nieodpłatnie będą mogli skorzystać turyści. Na terenie miasteczka znajdują się ławeczki oraz stojaki na rowery.

Trasa przebiegać będzie dalej w kierunku południowym w pasie ulicy, gdzie zostanie wykonane oznakowanie poziome. Obecny stan ul. Pionierów Żuław został przedstawiony na poniższej fotografii.

Fotografia 7: Ul. Pionierów Żuław w Cedrach Wielkich



Źródło: opracowanie własne

Kolejny, pół kilometrowy odcinek obejmie planowany nowo wybudowany odcinek w miejscowości Cedry Wielkie. Za miejscowością, na trasę zostanie zaadaptowana droga polna, na której zaplanowano wykonanie drogi rowerowej o nawierzchni asfaltowej. Od miejscowości Długie Pole, aż do miejscowości Giemlice, zaplanowano wykonanie ciągu pieszo – rowerowego w poboczu drogi. Na terenie miejscowości Giemlice zaplanowano budowę ciągu pieszo – rowerowego w miejscu istniejącego chodnika, który ze względu na parametry techniczne niespełniające standardów międzynarodowej trasy rowerowej zostanie rozebrany.

Rycina 7: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Gminy Cedry Wielkie

Źródło: opracowanie własne

Gmina Suchy Dąb

Całość trasy w gminie poprowadzona została drogami powiatowymi o nawierzchni asfaltowej, o stosunkowo niskim natężeniu ruchu. Trasa rozpoczyna się na granicy z Gminą Cedry Wielkie i przebiega w pasie jezdni dróg powiatowych przez miejscowości Steblewo i Koźliny, aż do granicy z Gminą Tczew. Przed wjazdem do miejscowości Koźliny możliwe będzie zjechanie z trasy głównej do miejscowości Krzywe Koło, gdzie znajduje się przystanek rowerowy z miejscem na ognisko.

Rycina 8: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Gminy Cedry Wielkie

Źródło: opracowanie własne

Stan nawierzchni na drogach w Gminie Suchy Dąb przedstawia poniższa fotografia.

Fotografia 8: Droga powiatowa w Gminie Suchy Dąb



Źródło: opracowanie własne

Alternatywnie rozważane jest częściowe poprowadzenie trasy „szlakiem domów podcieniowych” na odcinku od Steblewa do Koźlin, co wiązałoby się z poprawieniem nawierzchni na przedmiotowym odcinku.

Początkowo rozważano również poprowadzenie trasy po wale przeciwpowodziowym od północnej do południowej granicy gminy, jednakże wariant ten został odrzucony w toku przeprowadzonej analizy wstępnej przedsięwzięcia.

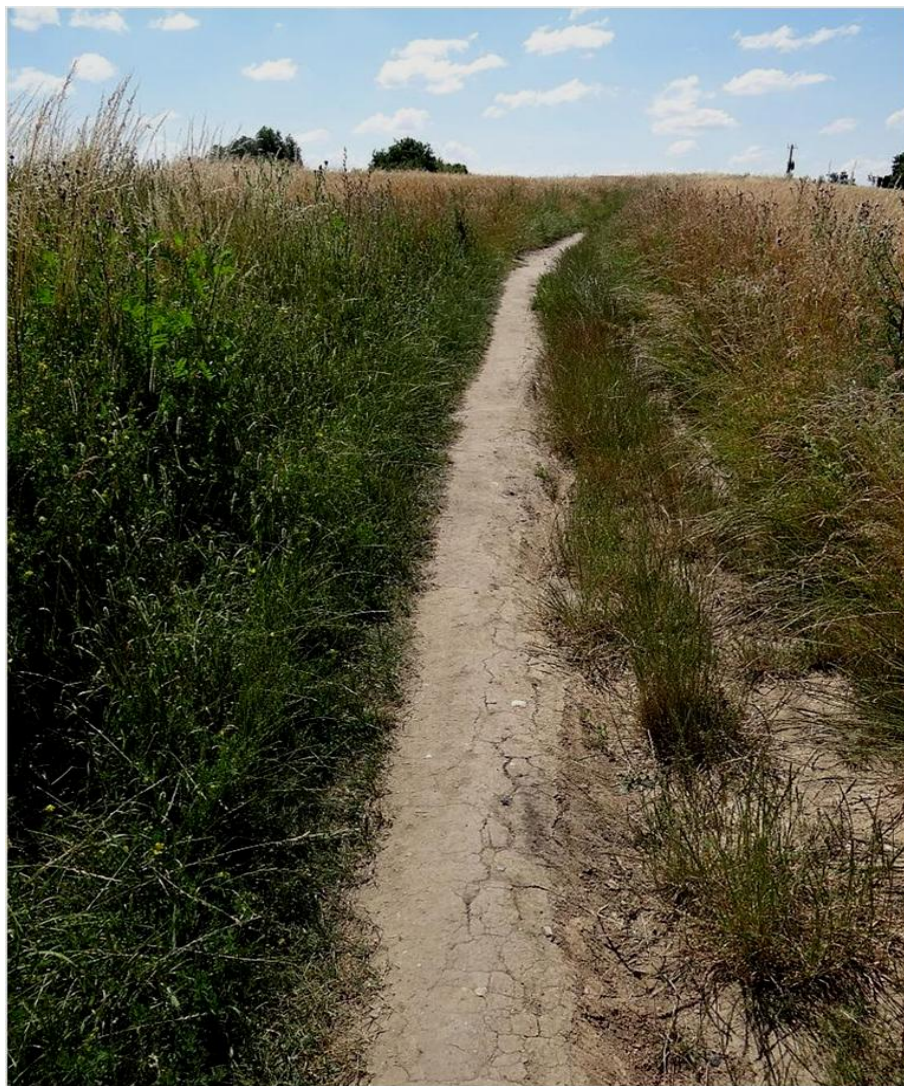
Gmina Tczew

Wiślana Trasa Rowerowa w Gminie Wiejskiej Tczew podzielona została na dwie części ze względu na Miasto Tczew, które stanowi osobną jednostkę samorządu terytorialnego, a jest zlokalizowane na trasie, po wschodniej stronie Gminy Wiejskiej Tczew. Pierwszy odcinek zaplanowany jest od granicy z Gminą Suchy Dąb wzdłuż ulicy Czatkowskiej do granicy z Miastem Tczew. Zgodnie z posiadaną dokumentacją projektową zakłada się na tym odcinku budowę ciągu pieszo – rowerowego z kostki betonowej o grubości 8 cm wzdłuż drogi powiatowej.

Kolejny odcinek zaplanowano tuż za Miastem Tczew, tj. od kładki na Strudze Subkowskiej wzdłuż rzeki Wisły, gdzie ma zostać wybudowana droga rowerowa o nawierzchni bitumicznej. Odcinek stanowi własność prywatną. Gmina prowadzi obecnie rozmowy w sprawie przedmiotowego odcinka z właścicielem prywatnym i nie przewiduje problemów związanych z wykupem gruntów.

Wydeptana jest tam jedynie przez mieszkańców wąska ścieżka, co zostało przedstawione na poniższej fotografii.

Fotografia 9: Ścieżka pomiędzy kładką nad Strugą Subkowską, a ul. Spacerową



Źródło: opracowanie własne

Następnie trasa przebiegać będzie w pasie jezdni, wzdłuż ulicy Spacerowej, gdzie zaplanowano zmianę nawierzchni z trylinki i szutru na asfaltową. Obecny stan nawierzchni na przedmiotowym odcinku przedstawiony został na poniższej fotografii.

Fotografia 10: Ul. Spacerowa w Gminie Tczew

Źródło: opracowanie własne

Ulica Spacerowa krzyżuje się z DK nr 22, na której GDDKiA planuje w najbliższym czasie budowę ciągu rowerowego o nawierzchni asfaltowej oraz budowę sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z drogą powiatową w kierunku miejscowości Gorzędziej. Wyznaczony przebieg trasy w gminie Tczew kończy się na granicy z gminą Subkowy na drodze powiatowej o nawierzchni asfaltowej.

Rycina 9: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Gminy Tczew

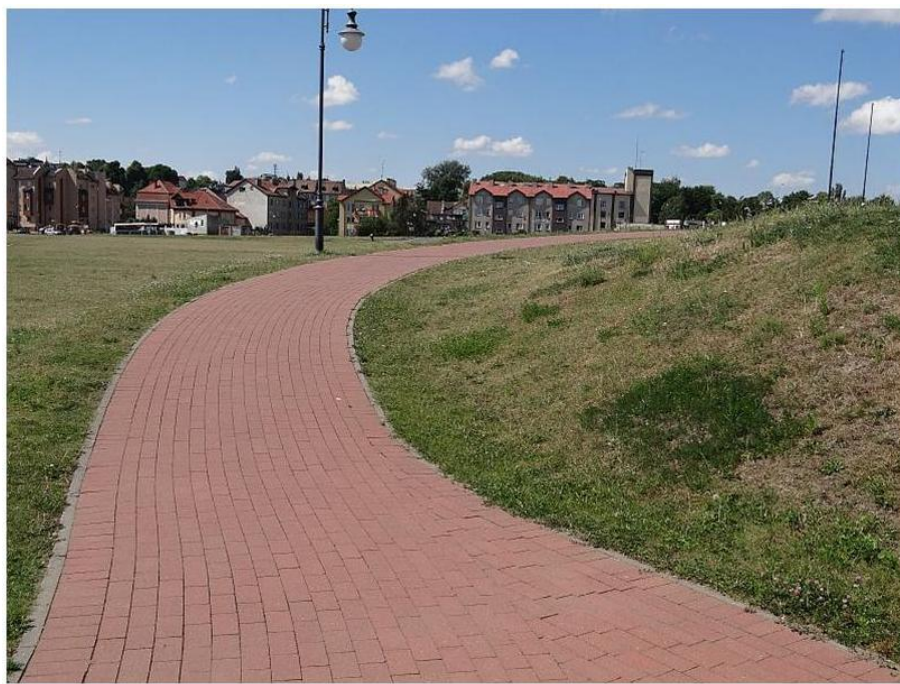
Źródło: opracowanie własne

Miasto Tczew

Wiślana trasa Rowerowa w Mieście Tczew przebiega od granicy z Gminą Wiejską Tczew, wzdłuż ulicy Czatkowskiej, gdzie zostanie wybudowana droga rowerowa o nawierzchni bitumicznej. Trasa następnie prowadzić będzie przez ul. Łąkową, aż do skrzyżowania z ulicą Kolejową. Dalej przez wiadukt kolejowy, do ul. 1-go Maja, gdzie zostanie wybudowana ścieżka rowerowa o nawierzchni asfaltowej do skrzyżowania z ul. Jana Z Kolna, wzdłuż której również zostanie poprowadzona droga rowerowa.

Kolejny odcinek obejmuje ścieżkę rowerową o nawierzchni z kostki betonowej typu „Pol-bruk” niefazowanej na Bulwarze Nadwiślańskim im. Księcia Sambora II, której fragment został przedstawiony na poniższej fotografii.

Fotografia 11: Nawierzchnia ciągu na Bulwarze Nadwiślańskim w Tczewie



Źródło: opracowanie własne

Za bulwarem trasa przebiega w pasie ul. Nadbrzeżnej, która jest jezdnią o nawierzchni asfaltowej, o niskim natężeniu ruchu. Odcinek ten kończy się przy kładce na Strudze Subkowskiej, gdzie przebiega granica z Gminą Tczew.

Początkowo w Mieście Tczew rozpatrywano również wariant alternatywny, prowadzący trasę pod mostami tczewskimi, jednakże wariant ten został odrzucony w toku wstępnych analiz przedsięwzięcia.

Rycina 10: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Miasta Tczew

Źródło: opracowanie własne

Gmina Subkowy

Przebieg trasy w Gminie Subkowy od strony północnej wytyczony został w pasie jezdni drogi powiatowej o stosunkowo niskim natężeniu ruchu o nawierzchni asfaltowej od granicy z Gminą Wiejską Tczew przez miejscowości Gorzędziej, Mała Słońca, aż do Rybaków. Od tego miejsca trasa prowadzi przez ok. 200 metrową drogę z trylinki, należącą do Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych, następnie przez obecnie tłuczniowo - żwirową drogę powiatową, na której w ramach Przedsięwzięcia „Pomorskie Trasy Rowerowe” zostanie wybudowana droga rowerowa o nawierzchni asfaltowej i szerokości 3 m. Przedmiotowy ciąg będzie biegł aż do granicy z gminą Pelplin.

Rycina 11: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Gminy Subkowy

Źródło: opracowanie własne

Obecny stan nawierzchni drogi powiatowej na przedmiotowym odcinku został przedstawiony na poniższej fotografii.

Fotografia 12: Wygląd drogi powiatowej przy stopie wału w gminie Subkowy



Źródło: opracowanie własne

Gmina Pelplin

Gmina Pelplin planuje kontynuować inwestycje ciągu rowerowego o nawierzchni asfaltowej na drodze powiatowej przy stopie wału. Po zjeździe z przedmiotowej drogi przebieg trasy zaplanowany jest przez miejscowości Międzyłęż i Nowy Międzyłęż, gdzie planowane jest wylanie nakładki asfaltowej. Obecny stan przedmiotowej drogi przedstawia poniższa fotografia.

Fotografia 13: Stan nawierzchni na drodze powiatowej w Gminie Pelplin

Źródło: opracowanie własne

Następnie trasa przebiegać będzie w pasie jezdni drogi wojewódzkiej 229 również o nawierzchni asfaltowej, o niskim natężeniu ruchu aż do Małych Walichnów. Za miejscowością przebiega granica z gminą Gniew.

Rycina 12: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Gminy Pelplin

Źródło: opracowanie własne

Gmina Gniew

Analizując przebieg trasy od strony północnej, trasa od granicy gminy przebiega przez Wielkie Walichnowy, Polskie Gronowo przez Ciepłe aż do Miasta Gniew w pasie jezdni o nawierzchni asfaltowej, charakteryzującej się niskim natężeniem ruchu samochodowego. Na wysokości miejscowości Ciepłe znajduje się dość uciążliwy podjazd z uwagi na zmianę wysokości terenu. Niedogodność tę wynagradzają jednak malownicze widoki na dolinę Wisły.

Początkowo rozważane było również poprowadzenie trasy po wale przeciwpowodziowym od miejscowości Ciepłe do Wielkich Walichnow, aczkolwiek wariant ten został odrzucony w toku przeprowadzonych analiz wstępnych.

W Mieście Gniew trasa przebiega w pasie drogi wzdłuż ulicy 27 Stycznia o nawierzchni asfaltowej. Z ul. 27 Stycznia planowany jest skręt w ul. Podwale o nawierzchni częściowo z trylinki, częściowo brukowej. Odcinek ten jest relatywnie krótki i wynosi jedynie 200 metrów. Z ulicy Podwale trasa prowadzi wzdłuż ul. Wiślanej o nawierzchni asfaltowej, za wyjątkiem 100 metrowego odcinka z trylinki. Wyjazd z Miasta będzie możliwy drogą gruntową, z mostkiem nad rzeką Wierzyca, aż do miejscowości Nicponia. Przedmiotowa droga została przedstawiona na poniższej fotografii.

Fotografia 14: Droga gruntowa w Gminie Gniew



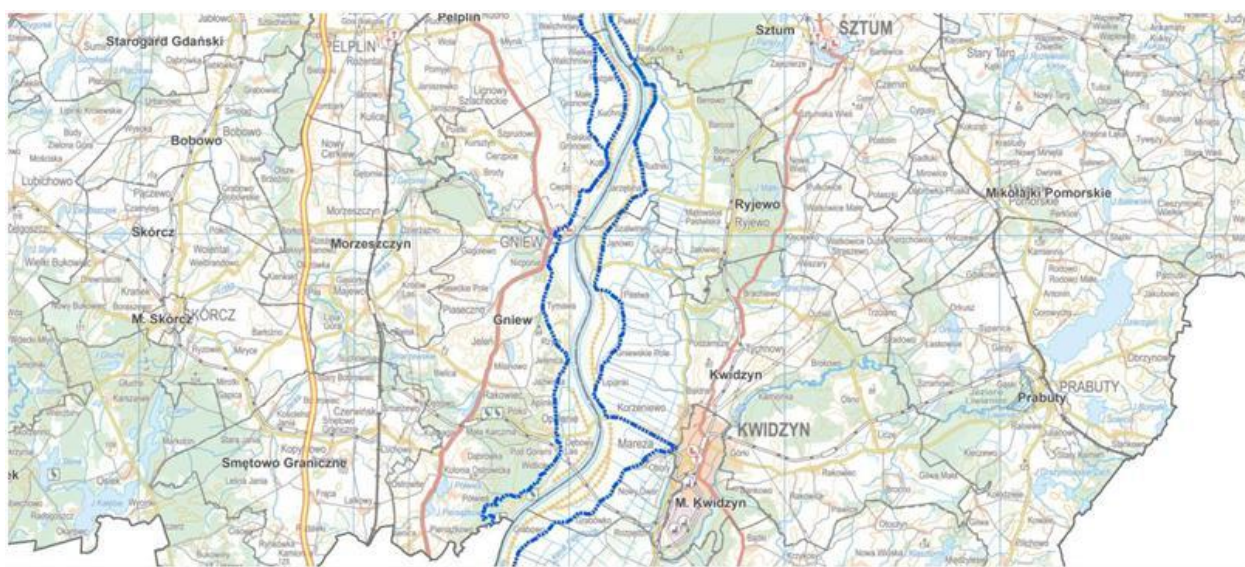
Źródło: opracowanie własne

Odcinek od Miasta Gniew do miejscowości Nicponia znajduje się na obszarze zalewowym, stąd wskazany został alternatywny przebieg na tym odcinku, w przypadku braku jego przejezdności. Prowadzi on z ul. Wiślanej na ul. Promową, następnie ciągiem pieszo – rowerowym przy DK nr 91. Przedmiotowy ciąg kończy się przed mostem nad rzeką Wierzyca, przez który rowerzysta będzie

musiał przeprowadzić rower, a następnie chodnikiem przejść do miejscowości Nicponia, gdzie wjedzie na pierwotnie wyznaczoną trasę.

Od miejscowości Nicponia „Wiślana Trasa Rowerowa” przebiega w pasie jezdni drogi powiatowej o niskim natężeniu ruchu, przez Opalenie, do Widlic, a następnie do skrzyżowania z Czarnym Szlakiem Rowerowym. Ostatni odcinek w województwie pomorskim będzie biegł po utwardzonych drogach leśnych.

Rycina 13: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Gminy Gniew



Źródło: opracowanie własne

Gmina Stegna

Przebieg trasy od strony północnej rozpoczyna się zaraz za przeprawą promową w Mikoszewie. Pierwszy odcinek Wiślanej Trasy Rowerowej jest tożsamy z trasą R-10 i prowadzi ulicami Brzegową, Piaskową, Łąkową, Długą do skrzyżowania z drogą powiatową.

Kolejny odcinek prowadzi z Mikoszewa do Żuławek, gdzie obok drogi został zaprojektowany droga rowerowa o nawierzchni asfaltowej, natomiast odcinek od Żuławek do Dworka obejmuje budowę ciągu pieszo – rowerowego z kostki betonowej typu „Pol-bruk”. Inwestycja ta zostanie wykonana przez powiat nowodworski. W Dworku trasa łączy się z trasą zaplanowaną przez Gminę Ostaszewo.

Rycina 14: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Gminy Stegna



Źródło: opracowanie własne

Gmina Ostaszewo

Wiślana Trasa Rowerowa w Gminie Ostaszewo rozpoczyna się w miejscowości Dworek, gdzie łączy się z trasą wyznaczoną przez Gminę Stegna. Następnie przebiega w pasie jezdni drogi powiatowej przez Nową Kościelnicę, do Ostaszewa. Jest to droga o nawierzchni asfaltowej, o średnim natężeniu ruchu.

Rycina 15: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Gminy Ostaszewo



Źródło: opracowanie własne

Na odcinku od Ostaszewa do Nowej Cerkwi planowane jest wybudowanie ścieżki rowerowej o nawierzchni bitumicznej wzdłuż drogi powiatowej, na terenie po byłej kolejce wąskotorowej. Istniejący nasyp po kolei przedstawia poniższa fotografia.

Fotografia 15: Nasyp po kolei wąskotorowej w Gminie Ostaszewo



Źródło: opracowanie własne

Teren po kolei wąskotorowej jest własnością powiatu nowodworskiego. Trwają rozmowy odnośnie przekazanie go przez Starostwo Powiatowe w Nowym Dworze Gdańskim Gminie Ostaszewo.

Od Nowej Cerkwi do granicy Gminy przed miejscowością Pordenowo trasa przebiegać będzie w pasie jezdni drogi powiatowej. W związku z przebiegiem po przedmiotowej drodze niezbędny będzie remont nawierzchni tego odcinka – Gmina zadeklarowała pokrycie wkładu własnego tej inwestycji. Pozostałe odcinki dróg powiatowych są w dobrym stanie technicznym.

W Gminie przewidziano również ość od trasy głównej do Palczewa, gdzie znajduje się zabytkowy wiatrak holenderski. Początkowo trasa główna w Ostaszewie miała łączyć się z odcinkami w Gminie Lichnowy na granicy na drodze powiatowej oraz na wale przeciwpowodziowym, jednakże w toku wstępnych analiz wariant przebiegu po wale przeciwpowodziowym został odrzucony.

Gmina Lichnowy

W Gminie Lichnowy zaplanowano kilka możliwych wariantów realizacji Przedsięwzięcia „Pomorskie Trasy Rowerowe”

I wariant trasy (maksymalny)

Początek trasy od granicy Gminy Ostaszewo przez miejscowość Pordenowo do miejscowości Lichnowy, istniejącą drogą rowerową do wsi Lichnówki. Kolejny odcinek prowadzi do miejscowości Dąbrowa, a następnie z miejscowości Dąbrowa do miejscowości Lisewo Malborskie. W większości trasa biegłaby po byłej linii wąskotorowej przy drogach.

Pierwszy wariant obejmuje budowę ścieżki pieszo-rowerowej od granicy Gminy przez – Lichnowy – Lichnówki – Dąbrowę – Lisewo Malborskie z połączeniem w Starej Wiśle z Gminą Miłoradz. Dodatkowo zaplanowano poprowadzenie trasy istniejącym wałem przeciwpowodziowym, gdzie zaplanowano jedynie oznaczenie trasy.

II wariant trasy (optymalny)

Początek trasy na granicy z Gminą Ostaszewo przez – Lichnowy - Lichnówki – Dąbrowa – Lisewo Malborskie z połączeniem w Starej Wiśle z Gminą Miłoradz. Na niektórych odcinkach ścieżka zostałaby połączona również z ciągiem pieszym. Zależałoby to od ułożenia terenu oraz środków finansowych. W tym wariantcie nie brana będzie pod uwagę trasa na wale przeciwpowodziowym.

III wariant trasy (minimalny)

Trasa od Gminy Ostaszewo w miejscowości Boręty łącząca się z Gminą Miłoradz i poprowadzona tylko wałem przeciwpowodziowym Wisły. Prace polegałyby na ewentualnym remoncie nawierzchni, tam gdzie byłoby to konieczne oraz oznakowaniu trasy. Połączenie z gminą Miłoradz następowaloby w dwojaki sposób: wałem lub drogą powiatową nr 2340G i 2916G Lisewo Malborskie – Stara Wisła. Wariant ten został odrzucony w toku analiz wstępnych z uwagi na brak połączenia z gminami ościennymi.

Ostatecznie po analizach wstępnych zniwelowano liczbę wariantów do dwóch, znacznie modyfikując ich pierwotny zakres. Ostatecznie ustalono, iż:

I wariant (optymalny)

Początek trasy w gminie Lichnowy znajduje się na granicy z Gminą Ostaszewo na drodze powiatowej. Od Pordenowa do miejscowości Lichnowy zaplanowano budowę drogi rowerowej o nawierzchni asfaltowej po nasypie kolejki wąskotorowej. Na kolejnym odcinku trasy, tj. od miejscowości Lichnowy do miejscowości Lichnówki istnieje wcześniej wybudowana przez Gminę droga rowerowa o nawierzchni asfaltowej, co przedstawia poniższa fotografia.

Fotografia 16: Istniejąca droga rowerowa po nasypie kolei wąskotorowej w Gminie Lichnowy

Źródło: opracowanie własne

Następny odcinek, tj. od miejscowości Lichnowki aż do Lisewa Malborskiego zaplanowano wybudowanie wydzielonej drogi rowerowej o nawierzchni asfaltowej, przebiegającej częściowo obok drogi oraz częściowo po nasypie po byłej kolejce wąskotorowej. Połączenie z gminą ościenną zaplanowano na granicy z Gminą Miłoradz na drodze powiatowej od Lisewa Malborskiego do granicy Gminy.

Ponadto zaplanowano przystosowanie korony wału dla rowerzystów na odcinku należącym administracyjnie do Gminy Lichnowy.

II wariant (minimalny)

Początek trasy w Gminie Lichnowy znajduje się na granicy z Gminą Ostaszewo na drodze powiatowej. Od Pordenowa do i Lichnowych zaplanowano przebieg trasy w pasie jezdni drogi powiatowej o niskim natężeniu ruchu. Na kolejnym odcinku trasy, tj. od miejscowości Lichnowy do Lichnowek istnieje wcześniej wybudowana przez Gminę droga rowerowa o nawierzchni z kostki betonowej typu „Pol-bruk” niefazowanej.

Następny odcinek, tj. od miejscowości Lichnowki aż do końca miejscowości Dąbrowa zaplanowano wybudowanie wydzielonej drogi rowerowej o nawierzchni asfaltowej, przebiegającej częściowo obok drogi oraz częściowo po nasypie po byłej kolejce wąskotorowej. Od miejscowości Dąbrowa trasa będzie przebiegać w pasie jezdni drogi powiatowej o nawierzchni asfaltowej o niskim natężeniu ruchu. Połączenie z gminą ościenną zaplanowano na granicy Gmin na drodze powiatowej.

Ponadto zaplanowano przystosowanie korony wału dla rowerzystów na odcinku należącym administracyjnie do Gminy Lichnowy.

Rycina 16: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Gminy Lichnowy



Źródło: opracowanie własne

Gmina Miłoradz

W Gminie Miłoradz rozważane dwa warianty realizacji przedsięwzięcia „Pomorskie Trasy Rowerowe”. Zarówno pierwszy, jak i drugi wariant zakłada, iż Wiślana Trasa Rowerowa będzie przebiegała od granicy z Gminą Lichnowy poprzez miejscowości Stara Wisła, Kończewice, Bystrze, Matowy Wielkie oraz Mątowy Małe.

I wariant trasy (maksymalny)

Początek trasy w Gminie Miłoradz zaplanowano na granicy Gminy w pasie jezdni drogi powiatowej. Wariant maksymalny przewiduje poprowadzenie drogi rowerowej o nawierzchni bitumicznej, o szerokości 1,5 m obok drogi powiatowej do wsi Stara Wisła. W miejscowości Stara Wisła planowane jest wybudowanie 3,5 metrowego ciągu pieszo – rowerowego o nawierzchni bitumicznej. Następnie do wjazdu na nasyp po kolejce wąskotorowej zaplanowano wybudowanie drogi rowerowej o nawierzchni bitumicznej, o szerokości 1,5 m obok drogi powiatowej. Kolejny odcinek obejmuje wybudowanie drogi rowerowej o nawierzchni asfaltowej, po nasypie po kolejce wąskotorowej. Odcinek ten kończy się za miejscowością Bystrze. Od tego momentu również zaplanowano wybudowanie drogi rowerowej o nawierzchni bitumicznej, o szerokości 1,5 m obok drogi powiatowej. W Mątowach Wielkich zaplanowano wjazd na ciąg pieszo – rowerowy poprowadzony po nasypie kolejki wąskotorowej. Ostatnie osiem kilometrów w gminie Miłoradz zostanie poprowadzone koroną wału przeciwpowodziowego. Wał ten prowadzi do miejscowości Mątowy Małe aż do granicy Gminy Miłoradz i Gminy Sztum.

II wariant trasy (minimalny)

Początek trasy w Gminie Miłoradz zaplanowano na granicy Gminy w pasie jezdni drogi powiatowej. Przewidziano poprowadzenie trasy rowerowej w pasie jezdni drogi powiatowej do wsi Stara Wisła. W miejscowości Stara Wisła planowane jest wybudowanie 3,5 metrowego ciągu pieszo – rowerowego o nawierzchni bitumicznej. Od miejscowości Stara Wisła do wjazdu na nasyp po kolejce wąskotorowej zaplanowano poprowadzenie trasy w pasie drogi powiatowej o nawierzchni asfaltowej i stosunkowo niskim natężeniu ruchu. Kolejny odcinek obejmuje wybudowanie drogi rowerowej o nawierzchni asfaltowej, po nasypie byłej kolejki wąskotorowej. Odcinek ten kończy się za miejscowością Bystrze. Od tego momentu również zaplanowano poprowadzenie trasy w pasie drogi powiatowej o nawierzchni asfaltowej i stosunkowo niskim natężeniu ruchu. W Mątowach Wielkich zaplanowano wjazd na ciąg pieszo – rowerowy poprowadzony po nasypie kolejki wąskotorowej. Ostatnie osiem kilometrów w Gminie Miłoradz zostanie poprowadzone koroną wału przeciwpowodziowego. Wał ten prowadzi do miejscowości Mątowy Małe aż do granicy Gmin Miłoradz i Sztum.

W Kończewicach znajduje się skrzyżowanie drogi powiatowej i drogi krajowej nr 22, o bardzo wysokim natężeniu ruchu, bez sygnalizacji świetlnej, czy oznakowanego przejazdu dla rowerów. Poniższa fotografia przedstawia przedmiotowe skrzyżowanie.

Fotografia 17: Skrzyżowanie z DK 22 w Kończewicach



Źródło: opracowanie własne

Stąd zaproponowano poprowadzenie alternatywnej trasy w obydwóch powyżej przedstawionych wariantach, co zostało przedstawione na poniższej mapie. Alternatywna trasa prowadzi przez

drogę z płyt MON, na wał przeciwpowodziowy, następnie pod mostem w Knybawie, aż do zjazdu z wału i powrót na pierwotnie wytyczoną trasę.

Rycina 17: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Gminy Miłoradz

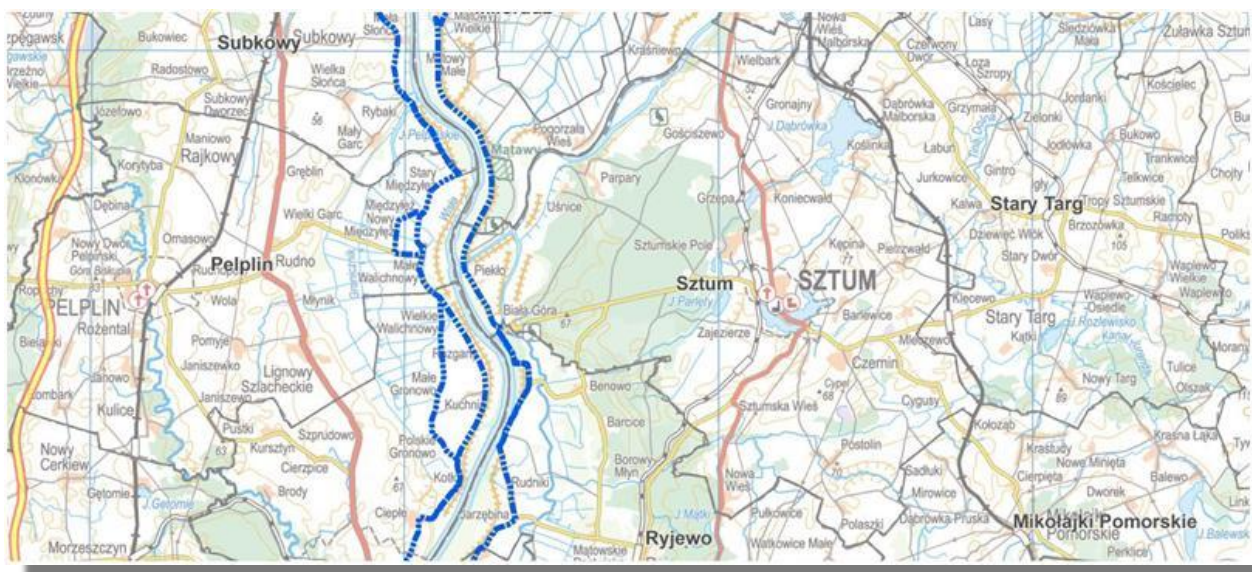


Źródło: opracowanie własne

Gmina Sztum

Planowana trasa rowerowa prowadzić będzie wzdłuż drogi wojewódzkiej, jednakże po koronie wału przeciwpowodziowego, co umożliwi podziwianie pięknego krajobrazu na tym terenie i połączenie się z Gminą Miłoradz.

Rycina 18: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Gminy Sztum



Źródło: opracowanie własne

Obecnie wał przeciwpowodziowy na koronie ma nawierzchnie gruntową, co zostało uwidocznione na poniższej fotografii.

Fotografia 18: Korona wału przeciwpowodziowego w Gminie Sztum



Źródło: opracowanie własne

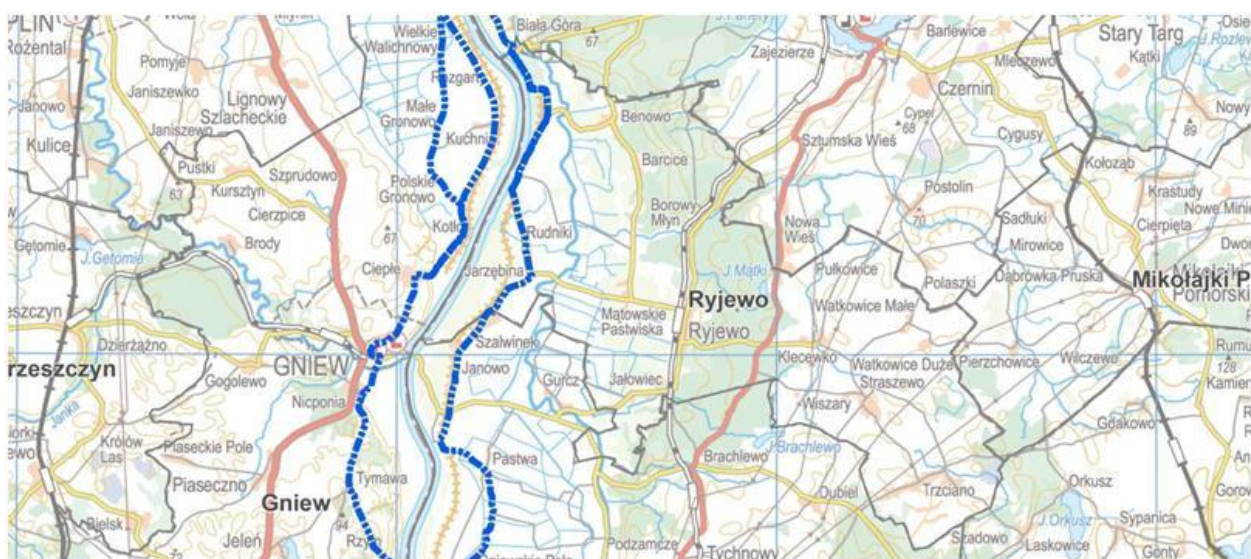
Na trasie zaplanowano drogę rowerową o nawierzchni bitumicznej – na całej długości Gminy Sztum. Na południowym końcu trasy znajduje się miejsce postojowe w Białej Górze, leżące przy granicy z Gminą Ryjewo.

Gmina Ryjewo

Trasa w Gminie Ryjewo przebiega w pasie jezdni dróg wojewódzkich nr 605 i 525 o nawierzchni asfaltowej. Są to drogi o bardzo niskim natężeniu ruchu, które zostaną jedynie oznakowane. Stan nawierzchni DW 605 przedstawia poniższa fotografia.

Fotografia 19: Stan nawierzchni na DW 605 w Gminie Ryjewo

Źródło: opracowanie własne

Rycina 19: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Gminy Ryjewo

Źródło: opracowanie własne

Gmina Kwidzyn

W Gminie Kwidzyn planowana trasa została wyznaczona wzdłuż i w pasie dróg publicznych. Pierwszy odcinek przebiega od granicy Gminy przez Szalwiniec do miejscowości Janowo w pasie jezdni drogi wojewódzkiej nr 525 o nawierzchni asfaltowej i niskim natężeniu ruchu. Na kolejnym odcinku, tj. od Janowa do DK 90 zaplanowano wybudowanie ciągu pieszo – rowerowego z kostki betonowej typu „Pol-bruk” niefazowanej wzdłuż drogi publicznej. Za DK 90 znajduje się wjazd na wał przeciwpowodziowy, zaplanowana trasa znajduje się na koronie wału. Obecnie korona nie jest zagospodarowana, planowane jest jednak wykonanie tam ciągu pieszo – rowerowego z kostki

betonowej typu „Pol-bruk” niefazowanej. Na kolejnych odcinkach tj. Korzeniewo – Mareza – Obory trasa jest już wykonana i przebiega obok drogi wojewódzkiej. Nawierzchnia na wykonanych odcinkach to kostka betonowa typu „Pol-bruk” niefazowana. Wykonany ciąg pieszo – rowerowy przedstawia poniższa fotografia.

Fotografia 20: Istniejący ciąg pieszo – rowerowy w Gminie Kwidzyn



Źródło: opracowanie własne

Od miejscowości Obory do miejscowości Grabówko, w ramach przedsięwzięcia „Pomorskie Trasy Rowerowe” zaplanowano wybudowanie ciągu pieszo – rowerowego również z kostki betonowej typu „Pol-bruk” niefazowanej. Od miejscowości Grabówko, trasa przebiegać będzie w pasie jezdni o nawierzchni asfaltowej.

Rycina 20: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Gminy Kwidzyn



Źródło: opracowanie własne

Gmina Sadlinki

Wiślana Trasa Rowerowa w Gminie Sadlinki przebiega w pasie jezdni drogi powiatowej, o nawierzchni asfaltowej i niskim natężeniu ruchu. Stan nawierzchni na przedmiotowym odcinku przedstawia fotografia poniżej.

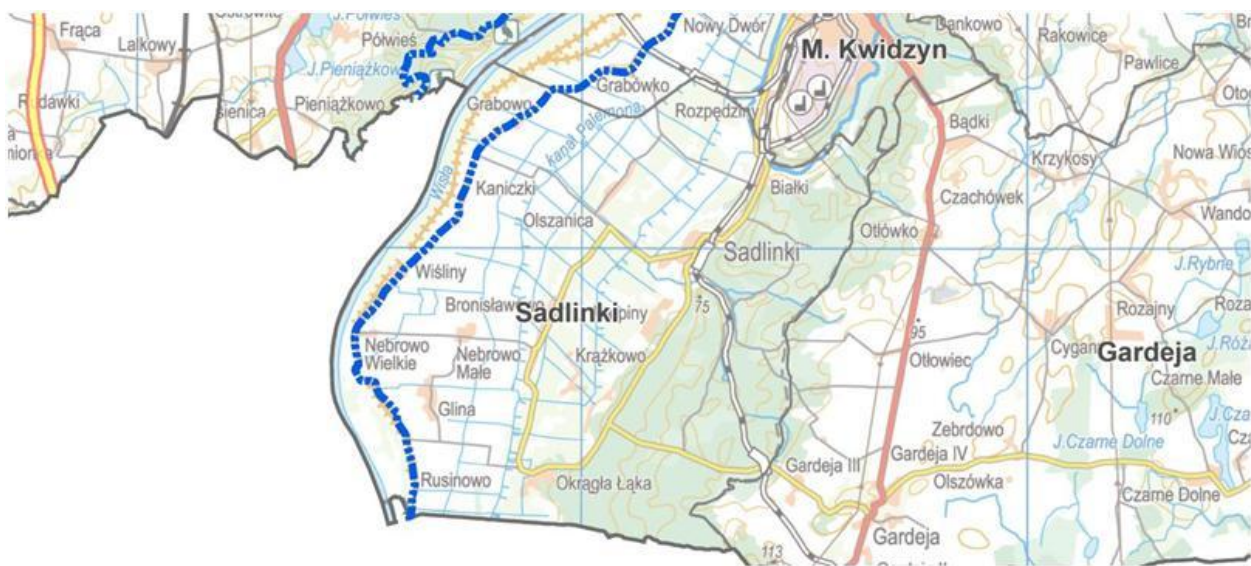
Fotografia 21: Stan nawierzchni na drodze powiatowej w Gminie Sadlinki



Źródło: opracowanie własne

Trasa na całym odcinku zostanie oznakowana i połączy się z Wiślana Trasa Rowerowa w województwie kujawsko – pomorskim.

Rycina 21: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Gminy Sadlinki



Źródło: opracowanie własne

3.2.2. Trasa R-10

Gmina Ustka

Analizując przebieg trasy od strony zachodniej, swój początek ma ona na granicy z województwem zachodniopomorskim w miejscowości Złakowo, która administracyjnie należy do Gminy Postomino.

Rycina 22: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Gminy Ustka



Źródło: opracowanie własne

Pierwszy odcinek na terenie województwa pomorskiego przebiegać będzie w pasie jezdni drogi powiatowej o nawierzchni asfaltowej. Jest to droga o stosunkowo niskim natężeniu ruchu. Prowadzi ona do miejscowości Zaleskie, do skrzyżowania z DW nr 215. W celu dalszego ograniczenia natężenia ruchu na tym odcinku w większym stopniu, proponuje się wystąpienie z prośbą do zarządcy drogi o zmianę oznakowania przed skrzyżowaniem z tą drogą, w taki sposób, aby kierowcy chcący dojechać do miejscowości Jarosławiec byli kierowani przez DW 213. Przedmiotowy odcinek trasy R-10 jest w nienajlepszym stanie technicznym. Obecny stan techniczny prezentuje poniższa fotografia

Fotografia 22: Droga powiatowa Złakowo – Zaleskie

Źródło: opracowanie własne

Przez miejscowość Zaleskie trasa przebiegać będzie po wydzielonym ciągu rowerowym o nawierzchni wykonanej z kostki betonowej typu „Pol-bruk” niefazowanej. Zostanie on wykonany przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku w ramach planowanej przebudowy DW 213. Przebieg trasy zakłada jego wykorzystanie do skrzyżowania z drogą gminną prowadzącą do Starkowa.

Kolejny odcinek prowadzi drogą gminną o nawierzchni asfaltowej do miejscowości Starkowo. Planowany jest remont nawierzchni tej drogi przez inwestora farmy wiatrowej, która zlokalizowana ma być w bliskiej odległości od trasy. Obecny stan drogi obrazuje poniższa fotografia.

Fotografia 23: Droga gminna Zaleskie – Starkowo

Źródło: opracowanie własne

Następnie trasa R-10 prowadzić będzie drogą gminną charakteryzującą się niskim natężeniem ruchu samochodowego o nawierzchni szutrowej przez miejscowość Duninówko do miejscowości Pęplino.

Fotografia 24: Odcinek Starkowo – Pęplino (do Duninówka)



Źródło: opracowanie własne

W Duninówku na odcinku około kilometra wykonana została nawierzchnia z płyt betonowych. W ramach przedsięwzięcia „Pomorskie Trasy Rowerowe” założono wykonanie na tym odcinku nawierzchni asfaltowej, natomiast jego aktualny stan został przedstawiony na poniższej fotografii.

Fotografia 25: Odcinek Starkowo – Pęplino (Odcinek przez Duninówek)



Źródło: opracowanie własne

Przez miejscowość Pęplino trasa prowadzić będzie w pasie jezdni drogi powiatowej o nawierzchni asfaltowej, charakteryzującej się niskim natężeniem ruchu samochodowego. Następnie drogą

gminną o nawierzchni szutrowej prowadzącą do miejscowości Wodnica. Na tym odcinku w ramach przedsięwzięcia również zaplanowano wykonanie nawierzchni asfaltowej. Wraz z początkiem obszaru zabudowanego w miejscowości Wodnica na przedmiotowej drodze wykonano nawierzchnię z płyt betonowych. Aktualny stan opisanego odcinka przedstawia poniższa fotografia.

Fotografia 26: Droga Pęplino - Wodnica



Źródło: opracowanie własne

Przez miejscowość Wodnica, a następnie do granicy Gminy Ustka z Miastem Ustka trasa R-10 wyznaczona została w pasie jezdni drogi publicznej o nawierzchni asfaltowej.

Możliwy jest również wariantowy przebieg trasy od miejscowości Zaleskie do granicy Gminy z Miastem Ustka poprzez wykorzystanie wcześniej wspomnianej ścieżki rowerowej, której wykonanie planowane jest przy okazji modernizacji DW 213.

Kolejny odcinek trasy rowerowej leżący na terenie Gminy Ustka ma swój początek na ul. Armii Krajowej, na wschodniej granicy Miasta Ustka. Prowadzi on istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym, wydzieloną ciąg o nawierzchni z kostki betonowej typu „Pol-bruk” niefazowanej. Prowadzi on aż do miejscowości do skrzyżowania z ul. Kasprowicza. W ramach przedsięwzięcia planowany jest remont nawierzchni na wspomnianym odcinku. Od tego miejsca trasę poprowadzono w pasie jezdni drogi o nawierzchni asfaltowej, która prowadzi do skrzyżowania z ul. Morską.

Następnie „Szlakiem Zwiniętych Torów” trasa prowadzi przez miejscowości Zapadłe, Orzechowo, Machowinko, Bałamątek, Dębina. Jest to odcinek poprowadzony w miejscu nieczynnej linii kolejowej prowadzącej do Rowów, o nawierzchni gruntowej, wymagający wyrównania i utwardzenia, gdyż miejscami po obfitych opadach deszczu może stać się on trudny do pokonania. Gmina Ustka założyła wykonanie na całym wymienionym odcinku nawierzchni asfaltowej. Na wyżej wymienionym odcinku założono usytuowanie miejsc postojowych w miejscowości Zapadłe,

w okolicach Wydmy Orzechowskiej, oraz w Bałamątku. Stan nawierzchni na wspomnianym odcinku przedstawiają poniższe fotografie.

Fotografia 27 "Szlak zwiniętych torów" od miejscowości Zapadłe do Orzechowa



Źródło: opracowanie własne

Fotografia 28 "Szlak zwiniętych torów" w okolicach Wytowna



Źródło: opracowanie własne

Fotografia 29 "Szlak zwiniętych torów" w okolicach miejscowości Machowinko

Źródło: opracowanie własne

Fotografia 30 "Szlak zwiniętych torów" w okolicach miejscowości Dębina

Źródło: opracowanie własne

Z Dębiny trasa prowadzi będzie drogą wykonaną z płyt YOMB, która prowadzi nieopodal jeziora Gardno, aż do granicy z Gminą Smołdzino. Droga ze względu na prowadzone prace na pobliskim wale przeciwpowodziowym została mocno uszkodzona. Zgodnie z umową wykonawca wału zobowiązany został do doprowadzenia tej drogi do stanu sprzed prowadzonych prac. Na całym przedmiotowym odcinku Gmina Ustka w ramach Przedsięwzięcia planuje wykonanie wylewki betonowej pomiędzy płytami YOMB, w celu poprawy komfortu podróżowania rowerzystów. Na tym odcinku swój początek będzie miała również jedna z kluczowych ości od kręgosłupa trasy R-10 prowadząca do Rowów. Jest to odcinek o ponadprzeciętnych walorach turystycznych

i krajobrazowych. Droga prowadząca do niej wykona jest z płyt YOMB i podobnie jak na odcinku Dębina – granica Gminy Ustka planowane jest wykonanie wylewki betonowej pomiędzy płytami. Obecną nawierzchnię na tym odcinku przedstawiono na poniższej fotografii.

Na terenie Gminy Ustka poprowadzone zostały dwie ości kluczowe dla trasy R-10. Pierwsza z nich prowadzi od miejscowości Pęplino do granicy z Gminą Słupsk w pasie jezdni drogi powiatowej o nawierzchni asfaltowej. Jest to fragment trasy, która kończy się przy dworcu PKP w Słupsku. Druga ość kluczowa prowadzi do miejscowości Rowy. Jest to trasa atrakcyjna pod względem turystycznym i krajobrazowym. W przeważającej części prowadzi ona po drodze wykonanej z płyt YOMB.

Fotografia 31: Odcinek Dębina - granica Gminy Ustka



Źródło: opracowanie własne

Miasto Ustka

Przebieg międzynarodowej trasy rowerowej na terenie Miasta Ustka rozpoczyna się na ul. Polnej. Jest to droga charakteryzująca się niskim natężeniem ruchu samochodowego o zmiennej nawierzchni, gruntowej do wysokości skrzyżowania z ul. Narutowicza oraz wykonanej z płyt YOMB i wielko powierzchniowych płyt lotniczych do skrzyżowania z ul. Darłowską.

Rycina 23: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Miasta Ustka

Źródło: opracowanie własne

W ramach przedsięwzięcia trasę wyznaczono w pasie jezdni ul. Polnej. Zgodnie z informacjami uzyskanymi podczas konsultacji z przedstawicielami miasta w niedalekiej przyszłości zaplanowano jej remont zakładający zmianę nawierzchni na asfaltową. Obecny stan nawierzchni na ul. Polnej przedstawia poniższa fotografia.

Fotografia 32: Odcinek na ul. Polnej

Źródło: opracowanie własne

Następnie trasa wyznaczona została wzdłuż ul. Darłowskiej (od skrzyżowania z ul. Polną do skrzyżowania z DK nr 21) po ścieżce rowerowej o nawierzchni z kostki betonowej typu „Pol-bruk”, która wykonana zostanie przez ZDW w Gdańsku w ramach projektu przebudowy DW nr 203. Obecnie na tym odcinku znajduje się ciąg chodnikowy wykonany z płyt chodnikowych.

Kolejny odcinek trasy poprowadzono od skrzyżowania DK nr 21 do terenów pokolejowych. Głównym problemem występującym na tym fragmencie jest wykonanie bezpiecznego przejścia przez wspomnianą wcześniej drogę krajową. Jest to niebezpieczne skrzyżowanie z uwagi na wysokie natężenie ruchu samochodowego. Z informacji uzyskanych podczas spotkania z przedstawicielami miasta oraz wizji lokalnej planowana jest przebudowa rzeźbionego skrzyżowania uwzględniająca budowę nowego mostu nad rz. Słupią oraz wiaduktu nad torami kolejowymi. Przedmiotowa inwestycja pozwoli na bezkolizyjny przejazd przez drogę krajową. Rozwiązanie skrzyżowania z DK nr 21 przedstawia poniższa fotografia.

Fotografia 33: Skrzyżowanie z DK nr 21



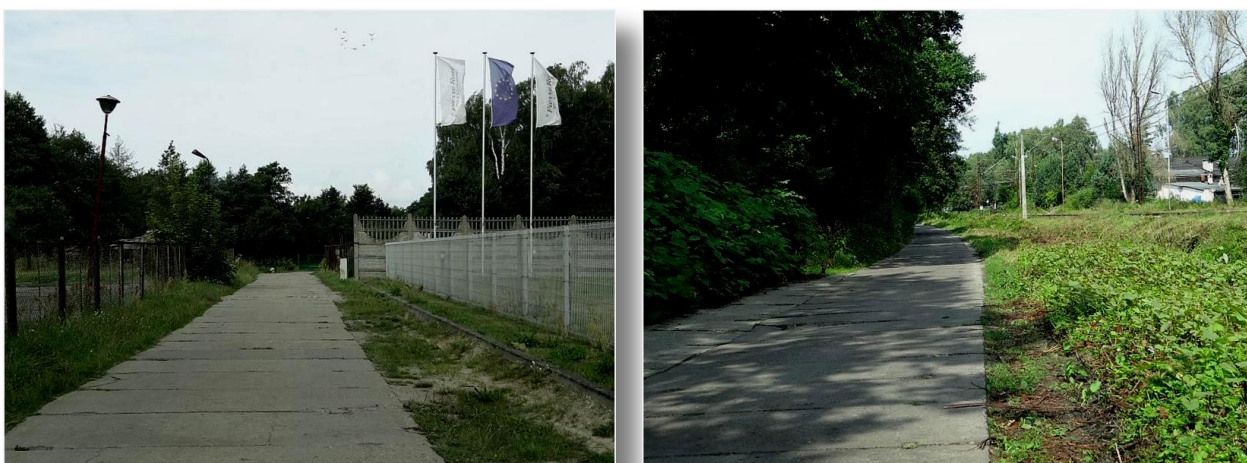
Źródło: opracowanie własne

Następnie trasa prowadzić będzie przez tereny pokolejowe, aż do ul. Ogrodowej. Grunty przeznaczone pod realizację ciągu rowerowego mają zostać przekazane miastu przez PKP S.A.. Obecnie obszar ten jest niezagospodarowany, z widocznymi szczątkowymi funkcjami kolejowymi. Na przedmiotowym odcinku planowana jest budowa ścieżki rowerowej o nawierzchni asfaltowej. Zakładane jest tutaj również utworzenie miejsca postojowego, którego lokalizacja powiązana będzie z realizacją przystani kajakowej w ramach przedsięwzięcia strategicznego województwa pomorskiego „Kajakiem przez Pomorze”. Obecne zagospodarowanie terenów pokolejowych zaprezentowane zostało na poniższej fotografii.

Fotografia 34: Obecne zagospodarowanie terenów pokolejowych

Źródło: opracowanie własne

Kolejny odcinek trasy poprowadzony został ul. Ogrodową przez przejazd kolejowy do ronda na DK nr 21. Obecnie przedmiotowy odcinek to droga o nawierzchni z płyt YOMB oraz wielko powierzchniowych płyt lotniczych (od zakładów Pierre Rene do przejazdu kolejowego) oraz asfaltowej (od przejazdu kolejowego do ronda na DK nr 21). W ramach przedsięwzięcia planowana jest budowa ciągu rowerowego o nawierzchni asfaltowej. Zgodnie z informacjami uzyskanymi podczas spotkania z przedstawicielami Miasta, rondo na DK nr 21 przy ul. Słupskiej zostanie przebudowane wraz z uwzględnieniem infrastruktury dedykowanej rowerzystom. Stan nawierzchni na przedmiotowym odcinku prezentuje zgromadzona dokumentacja fotograficzna.

Fotografia 35: Odcinek ul. Ogrodowa

Źródło: opracowanie własne

Fotografia 36: Odcinek od ul. Ogrodowej do ronda na DK 21

Źródło: opracowanie własne

Od skrzyżowania z drogą krajową trasa R-10 będzie wiodła ul. Sportową do skrzyżowania z ul. Ustecką. Obecnie jest to droga o nawierzchni szutrowej (od skrzyżowania z DK nr 21 do stadionu) oraz płyt drogowych (od stadionu do skrzyżowania z ul. Ustecką). W ramach inwestycji związanych z Przedsięwzięciem „Pomorskie Trasy Rowerowe” na całym przedmiotowym odcinku planowane jest wykonanie ciągu pieszo-rowerowego o nawierzchni z kostki betonowej typu „Pol-bruk” niefazowanej. W okolicach stadionu zaplanowane jest również miejsce postojowe dla rowerzystów. Obecną nawierzchnie na ul. Sportowej przedstawia poniższa fotografia.

Fotografia 37: Odcinek na ul. Sportowej

Źródło: opracowanie własne

Ostatni odcinek na terenie Ustki wyznaczony został wzdłuż ul. Usteckiej (od skrzyżowania z ul. Sportową do granicy Miasta) istniejącą ścieżką rowerową o nawierzchni z kostki betonowej typu „Pol-bruk” niefazowanej.

Miasto Słupsk

Miasto Słupsk, ze względu na swoje położenie oraz rozwiniętą sieć połączeń komunikacyjnych również zostało włączone w Przedsięwzięcie „Pomorskie Trasy Rowerowe” jako ważny węzeł komunikacyjny. Jednakże odcinki na terenie Miasta nie będą miały statusu trasy głównej, lecz kluczowej ości.

Rycina 24: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Miasta Słupsk



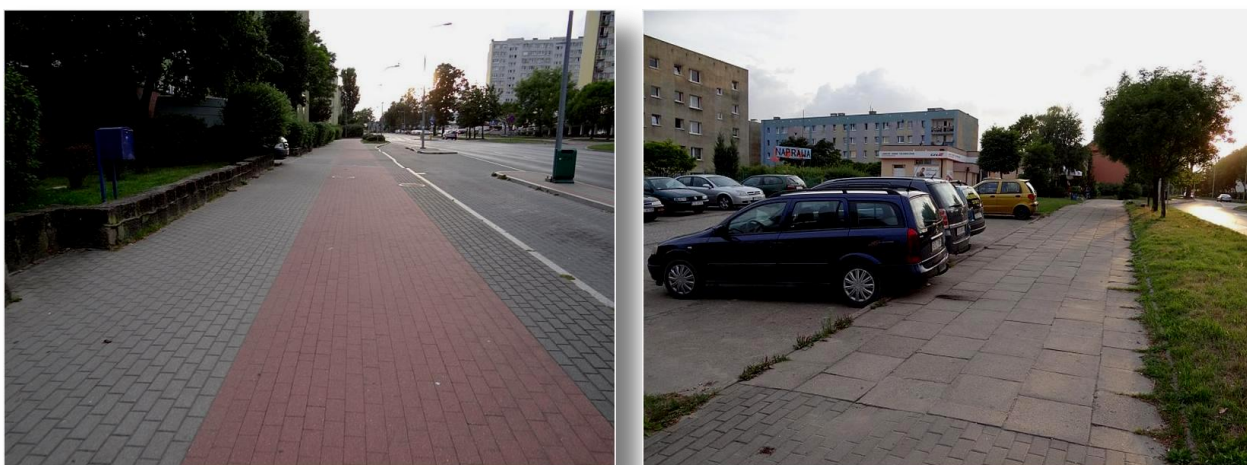
Źródło: opracowanie własne

Swój początek będzie ona miała przy dworcu PKP na ul. Kołłątaja. W ramach miejskich inwestycji planowane jest w tym miejscu wybudowanie parkingu rowerowego typu „bike & ride”. Trasa wyznaczona została po istniejącym ciągu rowerowym o nawierzchni z kostki betonowej typu „Pol-bruk” fazowanej do skrzyżowania z ul. 3 Maja. Dalej wzdłuż ul. 3 Maja, gdzie obecnie rowerzyści korzystają po obu stronach jezdni z wydzielonego w jezdni pasa rowerowego oraz ciągu pieszo-rowerowego o nawierzchni z płyt chodnikowych do połączenia z istniejącą ścieżką rowerową o nawierzchni z kostki betonowej niefazowanej przy skrzyżowaniu z ul. Sobieskiego. Oba wspomniane odcinki zostaną wyremontowane w ramach odrębnego projektu współfinansowanego ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2007 – 2013. Obecny rowerowy system komunikacyjny zostanie przebudowany na ciągu rowerowe o nawierzchni asfaltowej. Stan nawierzchni ścieżki rowerowej na ul. Kołłątaja przedstawia poniższa fotografia.

Fotografia 38: Ścieżka rowerowa na ul. Kołłątaja

Źródło: opracowanie własne

Następnie trasa przebiegać będzie wzdłuż ul. 3 Maja od skrzyżowania z ul. Sobieskiego do skrzyżowania z ul. Chrobrego. Na przedmiotowym odcinku istnieje już infrastruktura dedykowana rowerzystom, lecz jest ona niespójna oraz nie spełnia ona minimalnych wymagań zapisanych w przepisach prawa. Wykonana została ona z płyt chodnikowych i kostki betonowej typu „Pol-bruk” niefazowanej. W ramach Przedsięwzięcia „Pomorskie Trasy Rowerowe” planowane jest wykonanie ścieżki rowerowej o szerokości 2 – 2,5 m o nawierzchni asfaltowej wraz z wykonaniem przejazdów rowerowych o nawierzchni antypoślizgowej.

Fotografia 39: Obecna infrastruktura rowerowa wzdłuż ul. 3 Maja od skrzyżowania z ul. Sobieskiego do ul. Chrobrego

Źródło: opracowanie własne

Ostatnim odcinkiem na terenie Miasta Słupsk jest fragment wzdłuż ul. 3 Maja od skrzyżowania z ul. Chrobrego do granicy Miasta. Na przedmiotowym odcinku została wykonana w 2013 roku ścieżka rowerowa szerokości 2,5 m o nawierzchni asfaltowej. W pobliżu granicy Miasta przechodzi ona na drugą stronę drogi powiatowej, łącząc się z istniejącą infrastrukturą rowerową w Gminie Słupsk. W ramach tego przedsięwzięcia zaplanowane są działania mające na celu podniesienie bezpieczeństwa na owym skrzyżowaniu drogi rowerowej z drogą powiatową.

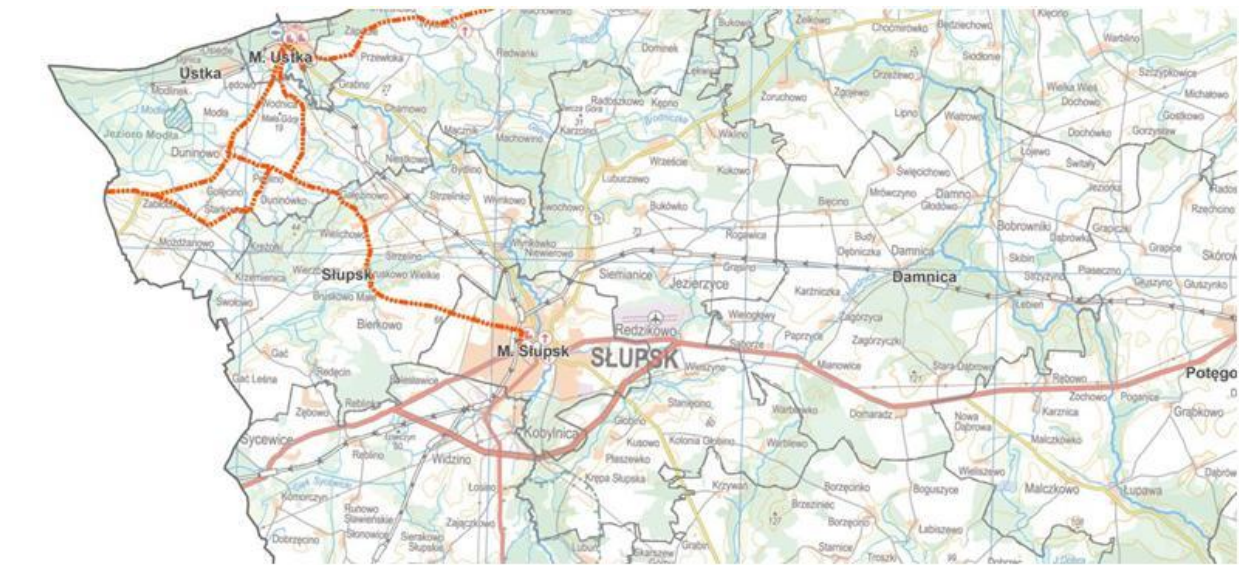
Fotografia 40: Ścieżka rowerowa wzdłuż ul. 3 maja (od skrzyżowania z ul. Chrobrego) prowadzącej do granicy miasta



Źródło: opracowanie własne

Gmina Słupsk

Na terenie Gminy Słupsk trasa rowerowa R-10 swój początek będzie miała od granicy z Miastem Słupsk i prowadzić będzie do miejscowości Bruskowo Wielkie. Na odcinku tym wykonana została ścieżka rowerowa o szerokości 2-2,5 metra oraz nawierzchni asfaltowej.

Rycina 25: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Gminy Słupsk

Źródło: opracowanie własne

Obecny stan nawierzchni na przedmiotowym fragmencie trasy obrazuje poniższa fotografia.

Fotografia 41: Ścieżka rowerowa do Bruszkowa Wielkiego

Źródło: opracowanie własne

W miejscowości Bruszkowo Wielkie w ramach przedsięwzięcia planowane jest wykonanie ciągu rowerowego o szerokości 2,5 metra o nawierzchni asfaltowej. Omija ona centrum wsi wiodąc jej obrzeżami po niezagospodarowanych obecnie terenach. Krzyżować będzie się z istniejącą ścieżką rowerową prowadzącą do miejscowości Wielichowo.

Następnie przebieg trasy wyznaczono po istniejącej ścieżce rowerowej o szerokości 2-2,5 metra o nawierzchni asfaltowej do miejscowości Wielichowo, której obecny stan techniczny przedstawiono na poniższej fotografii.

Fotografia 42: Ścieżka Bruskowo Wielkie – Wielichowo

Źródło: opracowanie własne

Ostatnim odcinkiem na terenie Gminy Słupsk jest fragment od końca istniejącej ścieżki do granicy z Gminą Ustka. Według informacji pochodzących od przedstawicieli Gminy Słupsk, Zarząd Dróg Powiatowych w Słupsku wystąpił o dofinansowanie z Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych remontu powyższego odcinka, który uwzględni również budowę ścieżki rowerowej. Projekt obecnie znajduje się na liście rezerwowej. W przypadku nieotrzymania przez Zarząd Dróg Powiatowych dofinansowania, remont drogi wraz z budową ścieżki nie zostanie zrealizowany. W takim wypadku trasa R-10 poprowadzona zostanie w pasie jezdni drogi powiatowej, która obecnie znajduje się w nienajlepszym stanie technicznym, co prezentuje poniższa fotografia.

Fotografia 43: Droga powiatowa Wielichowo – Pęplino

Źródło: opracowanie własne

Gmina Smołdzino

Pierwszy odcinek trasy R-10 na terenie Gminy Smołdzino wiódł będzie od granicy z Gminą Ustka do wsi Łódki. Będzie on przebiegał po drodze o nawierzchni wykonanej z płyt YOMB.

Rycina 26: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Gminy Smołdzino



Źródło: opracowanie własne

W ramach przedsięwzięcia planowane jest wykonanie utwardzenia gruntu pomiędzy płytami kruszywem naturalnym, w celu poprawienia komfortu podróży rowerzystów. Obecny stan techniczny wyżej opisanego odcinka przedstawia poniżej fotografia.

Fotografia 44: Odcinek od granicy Gminy do miejscowości Łódki



Źródło: opracowanie własne

Następnie trasa przebiegać będzie po drodze gruntowej prowadzącej od miejscowości Łódki do Retowa. Odcinek ten wymaga wyrównania i utwardzenia, z uwagi na ryzyko nieprzejezdności trasy po opadach deszczu. W ramach przedsięwzięcia planowane jest utwardzenie przedmiotowego fragmentu kruszywem naturalnym. Kolejny odcinek wyznaczono po drodze wykonanej z płyt YOMB prowadzącej od Retowa do skrzyżowania z drogą powiatową. Planuje się tutaj wykonanie utwardzenia gruntu pomiędzy płytami YOMB kruszywem naturalnym.

Fotografia 45: Droga gruntowa Łódki – Retowo



Źródło: opracowanie własne

Fotografia 46: Droga gruntowa Retowo droga powiatowa do miejscowości Gardna Wielka



Źródło: opracowanie własne

Następnie trasa wyznaczona została w pasie jezdni drogi powiatowej o nawierzchni asfaltowej charakteryzującej się niskim natężeniem ruchu samochodowego, która przebiega przez miejscowości Wysoka, Gardna Mała, aż do Gardny Wielkiej. Obecny stan techniczny tej drogi pozwala na jej bezinwestycyjne wykorzystanie, co przedstawia poniższa fotografia.

Fotografia 47: Odcinek w pasie jezdni drogi powiatowej do Gardny Wielkiej



Źródło: opracowanie własne

Od miejscowości Gardna Wielka do Smołdzina trasa R-10 prowadzić będzie wzdłuż wschodniego brzegu jeziora Gardno drogami z płyt YOMB, a następnie drogą gruntową. Część tego odcinka przebiegać będzie na terenie Słowińskiego Parku Narodowego. W ramach inwestycji planowane jest wykonanie utwardzenia gruntu pomiędzy płytami, nawierzchnią akceptowalną przez SPN. W miejscowości Gardna Wielka planowane jest miejsce postojowe dla rowerzystów, które ma być zlokalizowane na terenie lokalnego parku rekreacyjnego. Obecny stan przedmiotowego odcinka przedstawiony został na poniższej fotografii.

Fotografia 48: Gardna Wielka – koniec terenu SPN



Źródło: opracowanie własne

Fotografia 49: Koniec terenu SPN - Smołdzino

Źródło: opracowanie własne

W miejscowości Smołdzino trasa przebiegać będzie w pasie jezdni ulic Bohaterów Warszawy i Michała Mostnika. Są to drogi o nawierzchni asfaltowej o niskim natężeniu ruchu samochodowego. W Smołdzinie zaplanowane jest miejsce postojowe, które ulokowane zostanie w miejscowym parku. Następnie trasa R-10 prowadzić będzie w pasie drogi powiatowej o nawierzchni asfaltowej, charakteryzującej się niskim natężeniem ruchu samochodowego, przez miejscowość Żelazo do Wierzchocina. Obecnie stan nawierzchni na powyższej drodze oceniany jest jako dobry i pozwala na bezinwestycyjne poprowadzenie nią trasy, co przedstawione zostało na poniższej fotografii.

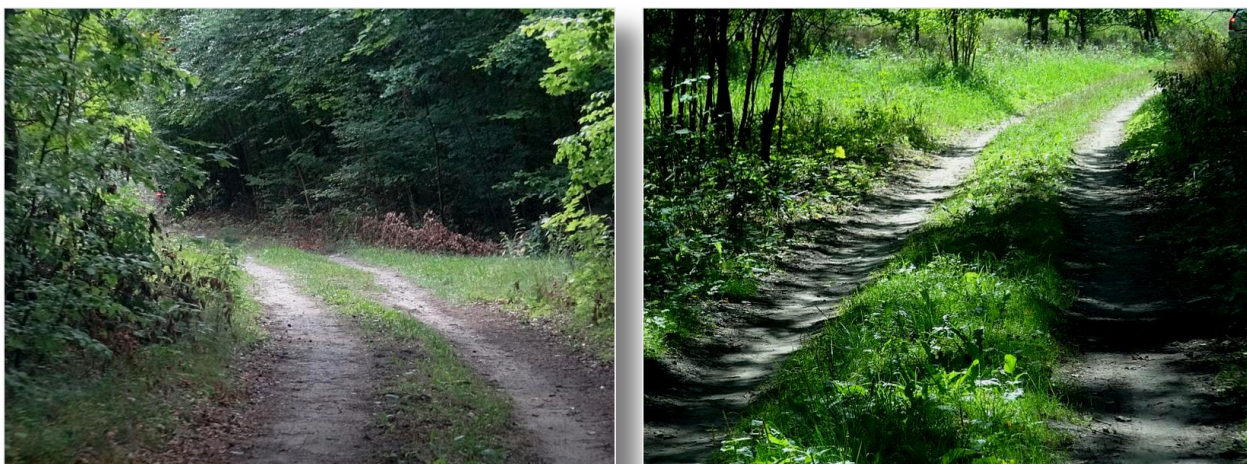
Fotografia 50: Odcinek Smołdzino - Żelazo – Wierzchocino

Źródło: opracowanie własne

Zaproponowany został również alternatywny odcinek trasy prowadzący do miejscowości Wierzchocino prowadzący nasypem nieistniejącej linii kolejowej do wsi Siecie. Obecnie jest to

droga o nawierzchni gruntowej wymagająca wyrównania. Następnie od Siecia do miejscowości Wierzchocino trasa przebiegać będzie w pasie jezdni drogi powiatowej o nawierzchni asfaltowej, charakteryzującej się niskim natężeniem ruchu samochodowego. Obecny stan nawierzchni odcinka Smołdzino – Siecie – Wierzchocino prezentuje poniższa fotografia.

Fotografia 51: Odcinek Smołdzino – Siecie



Źródło: opracowanie własne

Fotografia 52: Odcinek Siecie – Wierzchocino



Źródło: opracowanie własne

Od Wierzchocina do granicy z Gminą Główny trasa prowadzić będzie po lokalnej drodze o zmiennej nawierzchni. Jej pierwszy odcinek (do wysokości leśniczówki) wykonany jest z bruku, tzw. „kocich łbów”. Kolejne odcinki prowadzą po drodze o nawierzchni gruntowej oraz piaszczystej. Wymagają one wyrównania i utwardzenia, ponieważ ich pokonanie stanowić może spory problem dla rowerzystów, w szczególności fragmenty piaszczyste. Na przedmiotowym

odcinku zaplanowane zostało miejsce postojowe, które zlokalizowane zostanie w lesie, obok małego jeziora. Obecny stan przedmiotowego odcinka przedstawiony został na poniżej fotografii.

Fotografia 53: Droga prowadząca od Wierzchocina do granicy Gminy



Źródło: opracowanie własne

Wyznaczone zostało również wariantowe połączenie z Gminą Głównicyce. Prowadzić miałyby ono w pasie jezdni drogi powiatowej o nawierzchni asfaltowej o niskim natężeniu ruchu samochodowego do wsi Kluki, a następnie drogą prowadzącą przez tereny podmokłe do granicy z Gminą Głównicyce. Jest to droga prowadząca przez obszary o podłożu torfowym, która szczególnie po opadach deszczu staje się bardzo trudna do pokonania. Z obu stron przedmiotowego odcinka ustawione zostały znaki zakazu ruchu wszelkim pojazdom. Jego przebieg został negatywnie zaopiniowany przez Słowiński Park Narodowy. Obecny stan odcinka od miejscowości Kluki do granicy Gminy przedstawia poniższa fotografia.

Fotografia 54: Droga prowadząca od miejscowości Kluki do granicy Gminy Smołdzino



Źródło: opracowanie własne

Gmina Główny

Na terenie Gminy Główny trasa R-10 swój początek będzie miała na granicy z Gminą Smółdzino i prowadzi ona gminną drogą gruntową przez wieś Równo do miejscowości Główny. Przedmiotowy odcinek wymaga utwardzenia i wyrównania. W ramach przedsięwzięcia zaplanowano wykonanie tej drogi z kruszywa betonowego.

Fotografia 55: Obecny stan drogi prowadzącej do miejscowości Główny



Źródło: opracowanie własne

Wyznaczony został również alternatywny odcinek prowadzący do Główny. Wiedzie on po drodze położonej na torfowym podłożu oraz drodze gruntowej do miejscowości Skórzyno, a następnie w pasie jezdni drogi gminnej o nawierzchni asfaltowej prowadzącej od Główny.

Rycina 27: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Gminy Główny



Źródło: opracowanie własne

Następnie trasa wyznaczona została w pasie jezdni drogi gminnej o nawierzchni asfaltowej, aż do skrzyżowania z drogą powiatową. Na przedmiotowym odcinku zaplanowano miejsce postojowe dla rowerzystów, które zlokalizowane zostanie przy hali sportowej, gdzie znajduje się gład narzutowy „Maczuga Stolema”.

Od Główczyz, przez wieś Ciemino do miejscowości Izbica trasa wyznaczona została w pasie jezdni drogi powiatowej o nawierzchni asfaltowej. Jest to droga charakteryzująca się niskim natężeniem ruchu samochodowego, której stan techniczny nawierzchni oceniany jest jako dobry, co przedstawia poniższa fotografia.

Fotografia 56: Odcinek drogi powiatowej Główczyce – Izbica



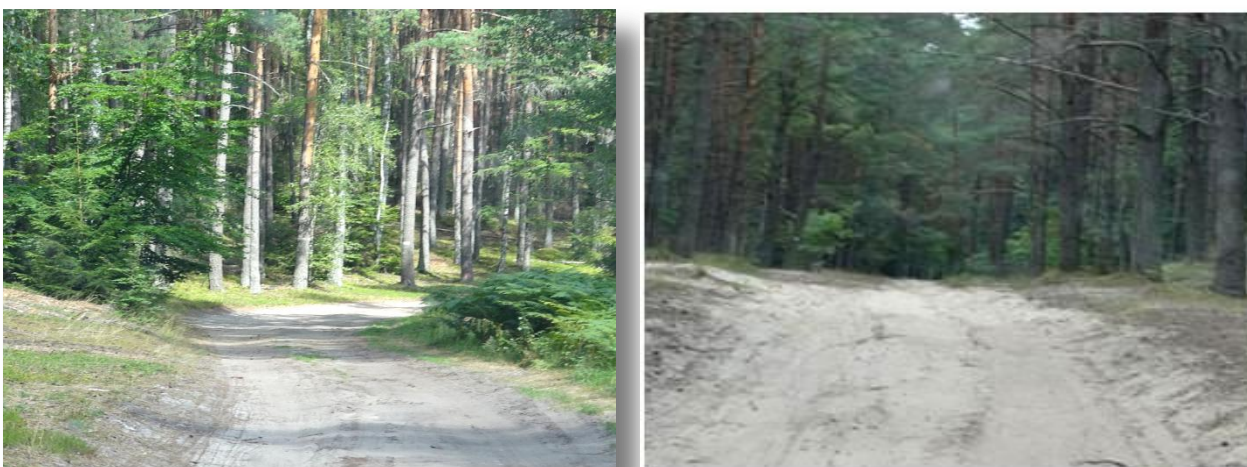
Źródło: opracowanie własne

Od końca terenu zabudowanego w miejscowości Izbica trasa R-10 przebiegać będzie po drodze gminnej o nawierzchni szutrowej, która prowadzi do wsi Gać. Nawierzchnia tej drogi jest utwardzona i miejscowo wymaga jedynie wyrównania. Na przedmiotowym odcinku planowana jest lokalizacja miejsca postojowego przy moście na rzece Łeba. Będzie to jedno z miejsc wspólnych z innym przedsięwzięciem strategicznym województwa pomorskiego „Kajakiem przez Pomorze”. Stan nawierzchni na wyżej opisanym odcinku przedstawia poniższa fotografia.

Fotografia 57: Droga gminna Izbica – Gać

Źródło: opracowanie własne

Ostatni odcinek trasy leżący na terenie Gminy Główny wyznaczony został od miejscowości Gać do granicy z Gminą Wicko. Przez teren zabudowany wiedzie on po drodze wykonanej z bruku, tzw. „kocich łbów” do wysokości leśniczówki. Ostatni fragment tego odcinka poprowadzony został drogą gruntową, o piaszczystym podłożu, który znajduje się na terenie Słowińskiego Parku Narodowego. Piaszczysta nawierzchnia sprawia wiele problemów rowerzystom, co zostało zaobserwowane w trakcie wizji lokalnej. Planowany w ramach przedsięwzięcia zakres inwestycyjny to wyrównanie i utwardzenie drogi kruszywem akceptowalnym przez SPN. Według informacji uzyskanych od przedstawicieli Parku, w niedalekiej przyszłości planowany remont dróg pożarowych na terenie SPN, m.in. odcinka w Gminie Główny. Aktualny stan nawierzchni na fragmencie trasy na terenie Parku Narodowego przedstawiony został na poniższej fotografii.

Fotografia 58: Odcinek prowadzący do granicy Gminy Główny (teren w zarządzaniu SPN)

Źródło: opracowanie własne

Gmina Wicko

Pierwszy odcinek na terenie Gminy Wicko jest przedłużeniem ostatniego odcinka w gminie Głównicy. Prowadzi on po drodze gruntowej o podłożu piaszczystym, która znajduje się na terenie zarządzanym przez Słowiński Park Narodowy, do miejscowości Żarnowska. W ramach przedsięwzięcia planowane jest wyrównanie i utwardzenie drogi nawierzchnią, którą pozytywnie zaopiniuje SPN.

Rycina 28: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Gminy Wicko



Źródło: opracowanie własne

Następnie trasa poprowadzona zostanie wydzielonym ciągiem rowerowym, którego budowa została zaplanowana w ramach zakresu inwestycji Gminy. Powstanie ona wzdłuż drogi powiatowej, która prowadzi do skrzyżowania z DW nr 214. Jej budowa miałaby być współfinansowana przez powiat łęborski. Kolejno trasa przebiegać będzie wzdłuż wspomnianej wyżej drogi wojewódzkiej. W ramach jej przebudowy planowane jest wykonanie ścieżki rowerowej przez Zarząd Dróg Wojewódzkich do południowej granicy Miasta Łeba.

Przedstawione zostało również alternatywne połączenie Gminy Wicko z Łebą. Miałoby ono przebiegać wzdłuż wschodniego brzegu jeziora Łebsko po drodze gruntowej, a miejscami piaszczystej do ul. Wspólnej, która znajduje się na terenie Miasta. W ramach przedsięwzięcia zaplanowano na tym odcinku utwardzenie przedmiotowej drogi kruszywem akceptowalnym przez SPN, ze względu jej położenie przy granicy Parku.

Kolejny odcinek na terenie Gminy Wicko rozpoczyna się na wschodniej granicy z Miastem Łebą i prowadzi do miejscowości Nowęcina. Będzie on prowadził ul. Nowęcicką, wzdłuż której zaplanowano budowę ścieżki rowerowej o nawierzchni asfaltowej do skrzyżowania z ul. Łebską. Dalej we wsi Nowęcina trasa poprowadzona została ul. Łebską w pasie jezdni drogi publicznej o nawierzchni asfaltowej. Następnie wzdłuż ul. Lipowej w pasie jezdni drogi o nawierzchni asfaltowej, która kończy się wraz z ostatnimi zabudowaniami. Jej aktualny stan przedstawia poniższa fotografia.

Fotografia 59: Ul. Lipowa w Nowęcinie

Źródło: opracowanie własne

Od końca drogi asfaltowej trasa R-10 prowadzić będzie leśną drogą gruntową prowadzącą przez wieś Przybrzeże. Aby zapewnić rowerzystom odpowiedni komfort jazdy wymagane jest przeprowadzenie na tym odcinku pewnych inwestycji. W ramach przedsięwzięcia zaplanowano jego utwardzenie kruszywem betonowym bądź naturalnym. Obecny stan nawierzchni na wspomnianym odcinku prezentuje poniższa fotografia.

Fotografia 60: Droga gruntowa do miejscowości Sarbsk

Źródło: opracowanie własne

Na terenie szkoły windsurfingu w Przybrzeżu zaplanowano miejsce postojowe z dedykowaną rowerzystom infrastrukturą. Następnie trasa przebiegać będzie w pasie jezdni drogi gminnej o nawierzchni asfaltowej do skrzyżowania z drogą powiatową w miejscowości Sarbsk.

Kolejny odcinek poprowadzony został w pasie jezdni drogi powiatowej o nawierzchni asfaltowej od Sarbska do Ulini. Jest to droga o natężeniu ruchu mieszczącym się w wyznaczonym przez standardy

dla tras EuroVelo limicie. Następnie trasa przebiegać będzie drogą gminną o nawierzchni szutrowej do granicy z Gminą Choczewo w okolicach kanału Chełst. Jej obecny stan techniczny prezentuje poniższa fotografia.

Fotografia 61: Odcinek od Ulini do granicy z gminą Choczewo

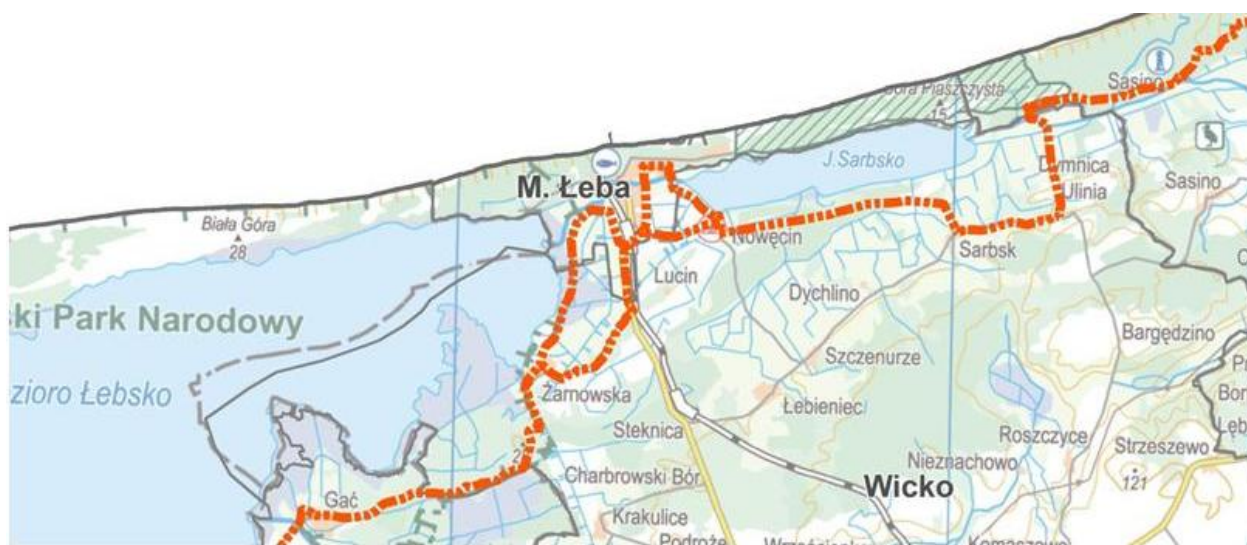


Źródło: opracowanie własne

Miasto Łeba

Trasa R-10 na terenie Miasta Łeba swój początek będzie miała na jego południowej granicy i będzie wiodła przy DW 214 do ronda na skrzyżowaniu al. Św. Mikołaja i al. Św. Jakuba. Wzdłuż całego odcinka planowana jest budowa ścieżki rowerowej, która powstanie w ramach rozbudowy DW nr 214, finansowanej przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku.

Rycina 29: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Łeby



Źródło: opracowanie własne

W trakcie prac przedstawione zostało alternatywne połączenie granicy z Gminą Wicko ze wspomnianym wcześniej skrzyżowaniem. Mianowicie miałyby ono przebiegać wzdłuż ul. Wspólnej, na której w ramach przedsięwzięcia zaplanowano położenie nakładki asfaltowej na obecną nawierzchnię drogi z płyt drogowych MON oraz remont przepustu nad kanałem Mielnickim. Dojazd do ronda na DW nr 214 zapewniłaby istniejąca ścieżka rowerowa wzdłuż al. Św. Mikołaja

Następnie przebieg główny trasy R-10 prowadzić będzie istniejącym ciągiem na al. Św. Jakuba oraz ul. Noweścińskiej do granicy z Gminą Wicko we wschodniej części Miasta. Jego nawierzchnia, wzdłuż obu ulic, wykonana została z kostki betonowej typu „Pol-bruk” niefazowanej. Obecny stan techniczny przedmiotowego ciągu rowerowego przedstawiony został na poniższej fotografii.

Fotografia 62: Droga rowerowa na al. Św. Jakuba i ul. Noweścińskiej



Źródło: opracowanie własne

Zaproponowany został alternatywny przebieg trasy głównej zapewniający połączenie trasy na wschodniej granicy Miasta Łeby i Gminy Wicko. Mianowicie miałyby on prowadzić po istniejącej ścieżce rowerowej wzdłuż al. Św. Jakuba do ul. Brzozowej. Następnie wykorzystany zostałaby istniejący droga rowerowa o nawierzchni asfaltowej wzdłuż ul. Brzozowej do ul. Dojazdowej, gdzie trasa prowadziłaby w pasie jezdni drogi o nawierzchni asfaltowej do granicy Miasta. W trakcie prac zrezygnowano jednak z tego wariantu, ze względu na skomplikowaną sytuację prawną gruntów po stronie należącej do Gminy Wicko.

Gmina Choczewo

Pierwszy odcinek na terenie Gminy Choczewo prowadzić będzie drogą o nawierzchni żwirowej od parkingu przy granicy z Gminą Wicko, przez teren Rezerwatu Mierzeja Sarbska do miejscowości Osetnik (Stilo). Z informacji uzyskanych w trakcie konsultacji przebiegu trasy z Regionalną Dyrekcją

Ochrony Środowiska w Gdańsku, ze względu na prowadzenie kilkuset metrowego odcinka przez teren Rezerwatu, Gmina zobowiązana będzie do wykonania Oceny Oddziaływania na Środowisko dla przedmiotowego fragmentu trasy. W miejscowości Osetnik (Stilo) zaplanowane jest miejsce postojowe dla rowerzystów, zlokalizowane przy latarni morskiej.

Rycina 30: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Gminy Choczewo



Źródło: opracowanie własne

Następnie od Stilo trasa prowadzić będzie drogą pożarową nr 6, która przebiega przez tereny leśne do miejscowości Lubiato. Jest to utwardzona droga o nawierzchni żuźlowej. W Lubiato przewidziano drugie miejsce postojowe na terenie gminy Choczewo przy parking, na skrzyżowaniu drogi asfaltowej, prowadzącej do centrum wsi i drogi pożarowej nr 6. Obecny stan nawierzchni wspomnianej drogi przedstawia poniższa fotografia.

Fotografia 63: Droga pożarowa nr 6



Źródło: opracowanie własne

Kolejny odcinek wyznaczony został w pasie jezdni drogi o nawierzchni asfaltowej na ul. Bałtyckiej oraz ul. Spacerowej. Następnie przebieg trasy R-10 wyznaczono drogą o nawierzchni żwirowej do Leśniczówki „Chabaziówka”. Kolejno drogą gruntową, która wymaga utwardzenia do granicy z Gminą Krokowa. Stan nawierzchni na ostatnim fragmencie trasy na terenie Gminy Choczewo przedstawia poniższa fotografia.

Fotografia 64: Odcinek od Leśniczówki "Chabaziówka" do granicy Gminy



Źródło: opracowanie własne

Gmina Krokowa

Początkiem trasy R-10 na terenie Gminy Krokowa jest odcinek prowadzący utwardzoną drogą o nawierzchni szutrowej do miejscowości Białogóra, przez obszar której wyznaczono kolejny odcinek. Poprowadzony został on ul. Lubiatowską w pasie jezdni drogi gminnej o nawierzchni częściowo wykonanej z asfaltu i płyt YOMB oraz ul. Ks. Jastaka drogą o nawierzchni z płyt YOMB.

Rycina 31: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Gminy Krokowa

Źródło: opracowanie własne

W ramach przedsięwzięcia planowana jest wymiana nawierzchni odcinków wspomnianych wcześniej ulic wykonanych w płyt żelbetonowych na kostkę betonową typu „Pol-bruk” fazowaną. Następnie ul. Morską i u. Szkolną w jezdni drogi o nawierzchni asfaltowej. Ostatni fragment na terenie miejscowości prowadzi ul. Bałtycką w pasie jezdni drogi z kostki betonowej typu „Pol-bruk” fazowanej. Obecny stan nawierzchni dróg od granicy z Gminą Choczewo do końca miejscowości Białogóra przedstawiają poniższe fotografie.

Fotografia 65: Odcinki trasy od granicy z Gminą Choczewo do końca miejscowości Białogóra

Źródło: opracowanie własne

Kolejny odcinek wyznaczony został drogą żwirową utwardzoną kruszywem betonowym, prowadzącą do miejscowości Dębki. Na przedmiotowym odcinku planowane jest usytuowanie

miejsca postojowego dla rowerzystów w okolicach przejścia na plażę. Stan nawierzchni na wyżej opisanym odcinku prezentuje poniższa fotografia.

Fotografia 66: Odcinek Białogóra – Dębki



Źródło: opracowanie własne

Przez Dębki trasa prowadzić będzie jezdnią drogi gminnej o nawierzchni wykonanej z kostki betonowej typu „Pol-bruk” fazowanej. Następnie drogą gruntową, wymagającą utwardzenia do miejscowości Karwieńskie Błoto Drugie, przez którą trasa wyznaczona została w pasie jezdni drogi publicznej o nawierzchni asfaltowej, aż do skrzyżowania z DW nr 215 we wsi Karwieńskie Błoto Pierwsze. Obecny stan opisanej powyżej drogi gruntowej przedstawia poniższa fotografia.

Fotografia 67: Odcinek Dębki - Karwieńskie Błoto Drugie



Źródło: opracowanie własne

Od tego miejsca, aż do ul. Krokowskiej trasa przebiegać będzie w pasie jezdni wspomnianej wcześniej drogi wojewódzkiej. Z uwagi na duże natężenie ruchu samochodowego w sezonie letnim

jest możliwe wykorzystanie istniejącego ciągu pieszego po północnej części drogi. Następnie trasa przebiegać będzie po drodze gminnej o nawierzchni żwirowej, miejscowo wymagającej wyrównania. Prowadzi ona do miejscowości Sławoszyno, w której to krzyżuje się z DW 215. Ostatnie kilkaset metrów wspomnianego odcinka wiedzie w pasie jezdni drogi o nawierzchni asfaltowej.

Fotografia 68: Droga gminna Karwieńskie Błoto Pierwsze - Sławoszyno



Źródło: opracowanie własne

Kolejny odcinek poprowadzony został na kilkusetmetrowym fragmencie w pasie jezdni drogi wojewódzkiej nr 215, a następnie do granicy z Gminą Puck istniejącą ścieżką rowerową o nawierzchni asfaltowej, poprowadzonej po dawnej linii kolejowej.

Gmina Puck

Na terenie Gminy Puck trasa R-10 ma swój początek na granicy Krokowa i prowadzi istniejącą ścieżką rowerową o nawierzchni asfaltowej, która prowadzi po nasypie dawnej linii kolejowej, aż do miejscowości Gnieźdźewo. W ramach przedsięwzięcia planowane jest wykonanie dodatkowej warstwy nawierzchni. Obecny stan wspomnianej ścieżki rowerowej przedstawia poniższa fotografia.

Fotografia 69: Fragment ścieżki rowerowej Krokowa – Gnieźdzewo

Źródło: opracowanie własne

Od przejazdu kolejowego w Gnieźdzewie do skrzyżowania z ul. Kwiatową w Swarzewie trasa rowerowa przebiegać ma po planowanym ciągu pieszo-rowerowym, którego realizacja założona została w ramach przedsięwzięcia. Wykonany zostanie on w miejscu istniejącego ciągu pieszego wzdłuż DW nr 216.

Kolejno trasa przebiegać będzie w pasie jezdni drogi o nawierzchni asfaltowej na ul. Kwiatowej do skrzyżowania z ul. Szkolną i ul. Ks. Pronobisa.

Od tego punktu w kierunku Gminy Władysławowo rozpoczyna się ość od trasy głównej na Półwysep Helski.

Rycina 32: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Gminy Puck

Źródło: opracowanie własne

Trasa prowadzić będzie w pasie jezdni ul. Ks. Pronobisa i ul. Rybackiej w kierunku Zatoki Puckiej, do istniejącej ścieżki rowerowej. Ostatni fragment ości od trasy głównej na terenie gminy Puck prowadzić będzie ścieżką rowerową o nawierzchni z koski betonowej typu „Pol-bruk” niefazowanej, aż do granicy z gminą Władysławowo.

Wyznaczone zostało również alternatywne połączenie z Gminą Władysławowo, które otrzymało kategorię trasy wspierającej. Prowadzi ono od miejscowości Łebcz do granicy Gminy. W ramach Przedsięwzięcia zaplanowano na tym odcinku wybudowanie wydzielonej ścieżki rowerowej o nawierzchni asfaltowej wzdłuż drogi powiatowej. W toku rozmów przedstawicielami obu gmin i ustaleniu priorytetów inwestycyjnych podjęto decyzję o wpisaniu przedmiotowego odcinka na ewentualną listę rezerwową.

Kolejny odcinek trasy głównej w Gminie Puck prowadzić będzie w pasie jezdni ul. Szkolnej o nawierzchni asfaltowej, do końca terenu zabudowanego. Od tego punktu szlak R-10 wyznaczony został utwardzoną drogą gruntową, aż do DW nr 216, wzdłuż której trasa wiedzie po wydzielonej ścieżce rowerowej o nawierzchni asfaltowej do granicy z Miastem Puck. Na przedmiotowym odcinku zaplanowano miejsce postojowe na punkcie widokowym Kaczy Winkiel. Jej obecny stan techniczny przedstawia poniższa fotografia.

Fotografia 70: Ścieżka rowerowa do Miasta Puck



Źródło: opracowanie własne

Dalszy ciąg trasy głównej R-10 na terenie Gminy Puck rozpoczyna się od południowo-wschodniej granicy Miasta Puck, na skrzyżowaniu ul. Wybickiego i drogi powiatowej w kierunku miejscowości Błądzikowo. Wzdłuż niej, aż do samej wsi, planowane jest wybudowanie w ramach przedsięwzięcia wydzielonej ścieżki rowerowej o nawierzchni asfaltowej. Od Błądzikowa trasa prowadzić będzie utwardzoną drogą żwirową w kierunku morza, a dalej leśną drogą gruntową do Parku Kulturowego „Osada Łowców Fok” w Rzucewie. Obecny stan drogi od Błądzikowa do Rzucewa prezentuje poniższa fotografia.

Fotografia 71: Odcinek Błądzikowo – Rzucewo

Źródło: opracowanie własne

Przez miejscowość Rzucewo trasa prowadzić będzie w pasie jezdni dróg gminnych o nawierzchni z kostki betonowej typu „Pol-bruk” fazowanej oraz asfaltowej. Kolejno przebieg wyznaczono drogą gminną o nawierzchni asfaltowej do wsi Ostonino. Charakteryzuje się niskim natężeniem ruchu samochodowego. Przedmiotowy odcinek wiedzie wzdłuż zabytkowej alei lipowej, będącej pod opieką konserwatora przyrody. Stan techniczny a wspomnianej wyżej drodze pozostawia wiele do życzenia co zaprezentowane zostało na poniższej fotografii.

Fotografia 72: Droga Rzucewo – Ostonino

Źródło: opracowanie własne

W Ostoninie trasa prowadzić będzie w pasie jezdni drogi o nawierzchni asfaltowej, a następnie utwardzoną drogą o nawierzchni szutrowej i płyt YOMB do granicy z Gminą Kosakowo. Odcinek ten prowadzić będzie wzdłuż Rezerwatu Beka.

Gmina Władysławowo

Na terenie Gminy Władysławowo wyznaczony został dalszy ciąg kluczowej ości od trasy głównej R-10 prowadzącej na Półwysep Helski. Prowadzić on będzie od granicy z Gminą Puck do planowanego miejsca postojowego w Mieście Władysławowo, które zlokalizowane ma być w miejscu istniejącego punktu wypoczynkowego przy DW nr 215. Odcinek ten wykorzystywać będzie istniejącą ścieżkę rowerową o nawierzchni z kostki betonowej typu „Pol-bruk” fazowanej.

Rycina 33: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Gminy Władysławowo



Źródło: opracowanie własne

W trakcie konsultacji i spotkań z przedstawicielami gminy zaproponowane zostały dwa alternatywne połączenia z Władysławowem, które otrzymały kategorię ości wspierających.

Pierwsza z nich miałaby być zrealizowana wspólnie z Gminą Puck i prowadzić od miejscowości Łebca do Władysławowa. Zakres prac inwestycyjnych odcinka na terenie Gminy obejmowałby budowę ścieżki rowerowej wzdłuż drogi powiatowej do końca ul. Chłapowskiej. Następnie zaplanowano budowę ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Żwirowej do ul. Żeromskiego. Od tego skrzyżowania zostałyby wykorzystany fragment istniejącej ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Żeromskiego do przejazdu kolejowego. Dalej zaplanowano budowę brakującego odcinka od torów kolejowych do ul. Szkutników, na którym założono budowę ciągu pieszo-rowerowego. Kolejno wykorzystana zostanie istniejąca ścieżka rowerowa wzdłuż ul. Szkutników od skrzyżowania z ul. Portową. Od tego miejsca trasa przebiegać będzie ul. Portową, na której miasto realizować będzie z własnych środków inwestycję w postaci ścieżki rowerowej do skrzyżowania z DW 215, gdzie połączy się z istniejącą ścieżką prowadzącą do Helu.

Druga ość wspierająca wyznaczona przez Gminę Władysławowo prowadzi przez miejscowości Ostrowo, Jastrzębią Górę do Władysławowa. Początkowo wiedzie ona ul. Krokowską oraz Karwieńską do Ostrowa. Szczególnie pierwsza z nich wymaga wyrównania i utwardzenia. Przez

Ostrowo trasa przebiegać będzie ul. Plażową w pasie jezdni drogi o nawierzchni asfaltowej do wału przeciwpowodziowego na strudze Czarna Woda. Następnie trasa przebiegać będzie po wale przeciwpowodziowym, aż do ul. Żarnowcowej w miejscowości Jastrzębia góra. Na przedmiotowym odcinku planowane jest wybudowanie ścieżki rowerowej o nawierzchni typu „Hanse Grand”. Od zjazdu z wału przeciwpowodziowego trasa przebiegać będzie ul. Żarnowcową. Jest to droga o nawierzchni gruntowej, która w najbliższym czasie zostanie utwardzona płytami YOMB. W ramach przedmiotowego Przedsięwzięcia planowane jest wykonanie pasa dla rowerzystów obok drogi. Następnie wzdłuż ul. Puckiej wykorzystany zostanie istniejący ciąg pieszy, który przemianowany zostanie na ciąg pieszo-rowerowy do skrzyżowania z ul. Wiejską. Kolejno trasa wyznaczona została na ul. Wiejskiej w pasie jezdni drogi o nawierzchni asfaltowej, ul. Uzdrowską, na której planowana jest budowa wydzielonej ścieżki rowerowej, aż do ulicy Rozewskiej (DW nr 215). Dalej trasa prowadzi wzdłuż wspomnianej drogi wojewódzkiej do Ośrodka Przygotowań Olimpijskich w Cetniewie. Na tym odcinku Gmina zaplanowała budowę ciągu rowerowego o nawierzchni asfaltowej. Następnie wzdłuż ul. Żeromskiego do przejazdu kolejowego trasa będzie po wydzielonej ścieżce rowerowej o nawierzchni asfaltowej. Większość tego odcinka jest już wybudowana, z wyjątkiem kilkusetmetrowego fragmentu od skrzyżowania ul. Żeromskiego z ul. Świerkową do ul. Błękitnej Armii. Pozostały przebieg do planowanego miejsca postojowego jest zbieżne z opisaną wcześniej pierwszą ością wspierającą (Łebcz – Władysławowo).

Od wspomnianego punktu postojowego we Władysławowie do punktu informacji turystycznej w miejscowości Chałupy trasa przebiegać będzie po istniejącej ścieżce rowerowej kostki betonowej typu „Pol-bruk” fazowanej. W ramach Przedsięwzięcia planowane jest wykonanie jej miejscowego remontu.

Kolejny fragment trasy R-10 prowadzi będzie punktu informacyjnego w Chałupach do końca ul. Sztormowej. Przebiegać będzie on po istniejącym ciągu pieszym, który ze względu na realizację Przedsięwzięcia przekształcony zostanie na ciąg pieszo-rowerowy. Na wspomnianej ulicy planowane jest wprowadzenie ruchu jednokierunkowego oraz zakazu parkowania na chodniku. Dzięki temu możliwe będzie zaparkowanie samochodu w pasie jezdni, przez co nie będą one ograniczać powierzchni planowanego ciągu.

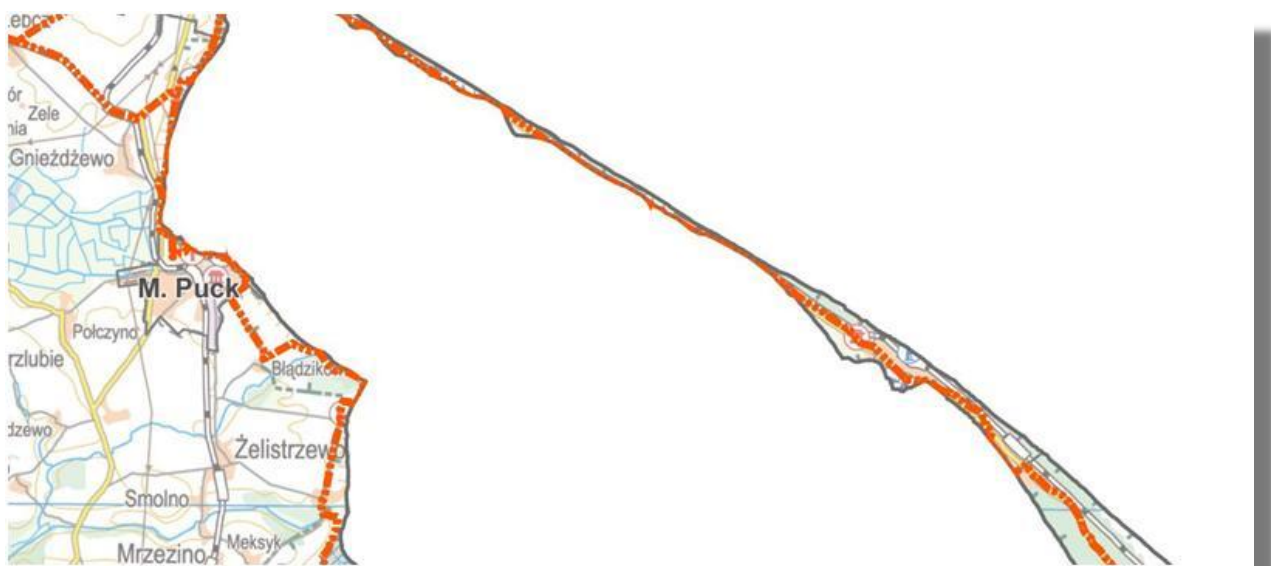
Następnie trasa poprowadzona zostanie ścieżką wykonaną z płyt YOMB przy brzegu Zatoki Puckiej do połączenia z istniejącą ścieżką rowerową. W ramach Przedsięwzięcia zaplanowane jest wykonanie wylewki betonowej na obecnie położone płyty, w celu zapewnienia odpowiedniego komfortu jazdy rowerzystom. Przejazd przedmiotowym odcinkiem wymaga pokonania trzech slipów dla łódek. W związku z tym zaplanowano wykonanie podjazdów i zjazdów z wykorzystaniem odpowiedniej konstrukcji i nawierzchni, tak aby trasa nie stanowiła przeszkody w ich wykorzystaniu zgodnie z przeznaczeniem.

Ostatni odcinek na terenie gminy Władysławowo wyznaczony został z wykorzystaniem istniejącej ścieżki rowerowej i prowadzi do granicy z Gminą Jastarnia.

Gmina Jastarnia

Na obszarze Gminy Jastarnia swój dalszy ciąg ma oś trasy głównej R-10. Ma ona swój początek na granicy z Gminą Władystawo i prowadzi istniejącą ścieżką rowerową o nawierzchni z kostki betonowej typu „Pol-bruk” fazowanej, aż do Jastarni.

Rycina 34: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Gminy Jastarnia



Źródło: opracowanie własne

Na terenie Miasta trasa wyznaczona została ul. Mickiewicza istniejącą ścieżką rowerową o nawierzchni z kostki betonowej typu „Pol-bruk” niefazowanej, aż do ronda w okolicy portu. Została ona wykonana przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku w ramach odcinkowej przebudowy drogi wojewódzkiej nr 215. Następnie trasa prowadzić będzie istniejącą ścieżką rowerową o nawierzchni asfaltowej, aż do hotelu „Sunbaltic Spa & Resort”.

W tym miejscu planowana trasa przechodzi na północną stronę drogi wojewódzkiej, gdzie wyznaczona została po w pasie leśnej drogi pożarowej, aż do wysokości ul. Ks. Gołębiowskiego. W tym miejscu trasa ponownie przechodzi na południową stronę DW nr 215 gdzie następnie wiedzie w pasie jezdni drogi o nawierzchni asfaltowej na ul. Ks. Gołębiowskiego i ul. Ratibora, aż do ul. Kasztanowej. Następnie trasa prowadzić będzie w pasie jezdni drogi o nawierzchni z kostki betonowej typu „Pol-bruk” fazowanej na ul. Kasztanowej do promenady nadmorskiej, na której wyznaczona jest ścieżka rowerowa o nawierzchni z kostki betonowej typu „Pol-bruk” fazowanej. Obecny stan nawierzchni na wspomnianym odcinku przedstawia poniższa fotografia.

Fotografia 73: Promenada nadmorska w Juracie

Źródło: opracowanie własne

Opisany powyżej odcinek prowadzący wzdłuż morza docelowo łączyć ma się z ul. Sambora. Obecnie brakuje kilkuset metrów promenady, których budowa została założona w ramach przedmiotowego Przedsięwzięcia. Planowana nawierzchnia na brakującym fragmencie to kostka betonowa fazowana.

Kolejną trasę przebiegać będzie na ul. Sambora drogą o nawierzchni z płyt YOMB do skrzyżowania z DW 215. W tym miejscu następuje ponowne przejście trasy na północną stronę drogi wojewódzkiej. Następnie trasa prowadzi będzie istniejącą ścieżką rowerową o nawierzchni z kostki betonowej typu „Pol-bruk” niefazowanej, aż do granicy z Gminą Hel.

Gmina Hel

Przebieg trasy na terenie Gminy Hel można podzielić na dwa odcinki. Pierwszy z nich prowadzi od granicy z Gminą Jastarnia do byłej bramy przepustek przed wjazdem do Miasta Hel. Wyznaczony on został po istniejącej leśnej, utwardzonej ścieżce rowerowej o nawierzchni żwirowej, o szerokości 2 metrów. W ramach Przedsięwzięcia założono zmianę jej nawierzchni na asfaltową. Obecny stan techniczny nawierzchni na przedmiotowym odcinku przedstawia poniższa fotografia.

Fotografia 74: Ścieżka rowerowa Jurata – Hel

Źródło: opracowanie własne

W ramach Przedsięwzięcia założono zmianę jej nawierzchni na asfaltową. Drugi odcinek prowadzi zaś od byłej bramy przepustek do dworca kolejowego w Helu. Na tym fragmencie wykorzystana zostanie istniejąca ścieżka o nawierzchni z kostki betonowej typu „Pol-bruk” niefazowanej.

Rycina 35: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Gminy Hel

Źródło: opracowanie własne

Miasto Puck

Trasa rowerowa R-10 na terenie Miasta Puck w większości wyznaczona została z wykorzystaniem istniejących ciągów rowerowych.

Rycina 36: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Miasta Puck

Źródło: opracowanie własne

Począwszy od granicy z Gminą Puck, prowadzi ona istniejącą ścieżką rowerową do ul. kmdr. E. Szyszkowskiego, a dalej wzdłuż zatoki Puckiej wybudowaną ścieżką do ul. Żeglarzy. Oba istniejące fragmenty ścieżki wykonane są z kostki betonowej typu „Pol-bruk” fazowanej. Następnie wzdłuż ul. Żeglarzy trasa prowadzić będzie pasem rowerowym, wydzielonym w jezdni drogi o nawierzchni kostki betonowej typu „Pol-bruk” fazowanej. Kolejny odcinek wyznaczony został istniejącą ścieżką rowerową, która przecina al. Lipową oraz park i prowadzi wzdłuż zatoki Parku Nowowiejskiego, a następnie do ul. Nowy Świat. Od tego miejsca trasa poprowadzona zostanie w pasie jezdni drogi o nawierzchni z kostki betonowej typu „Pol-bruk” fazowanej, aż do skrzyżowania z ul. Wybickiego. Ostatni odcinek na terenie Miasta Puck prowadzi na ul. Wybickiego, do skrzyżowania z drogą powiatową Puck – Bładzikowo.

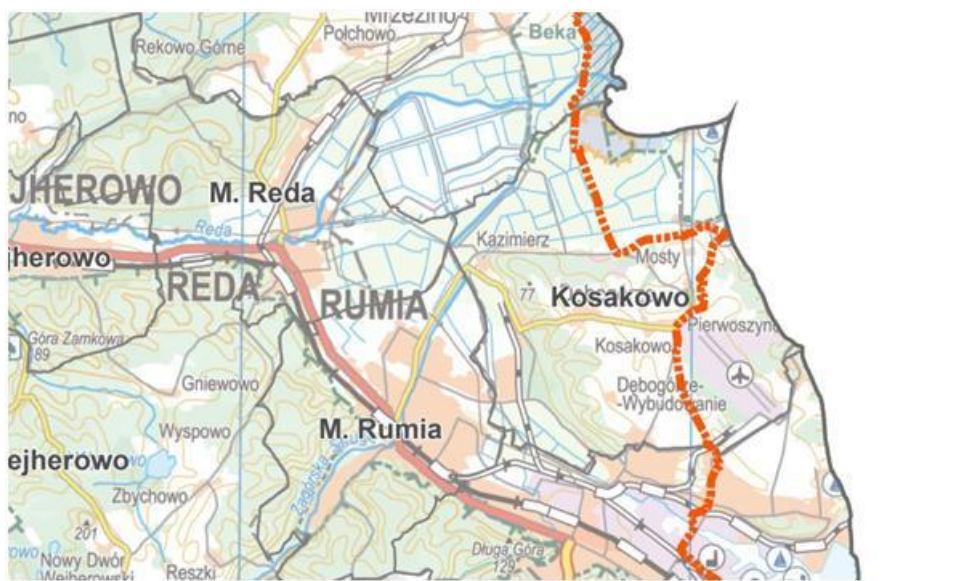
W ramach Przedsięwzięcia zaplanowano na tym fragmencie wybudowanie wydzielonej ścieżki rowerowej o nawierzchni z kostki betonowej typu „Pol-bruk” niefazowanej. Stan nawierzchni na istniejących odcinkach ścieżki w Mieście Puck przedstawia poniższa fotografia

Fotografia 75: Istniejąca ścieżka rowerowa na terenie miasta Puck

Źródło: opracowanie własne

Gmina Kosakowo

Międzynarodowa Trasa Rowerowa R-10 na terenie Gminy Kosakowo prowadzi od granicy z Gminą Puck drogą gruntową wymagającą utwardzenia do skrzyżowania z DW nr 100. Planowane jest utwardzenie tego odcinka kruszywem betonowym. Na fragmencie około 150 m trasa prowadzi będzie wzdłuż wspomnianej drogi wojewódzkiej, do skrzyżowania z ul. Złote Piaski w miejscowości Mosty. Zagospodarowany zostanie tutaj szeroki pas gruntowy poza drogą od jej północnej strony, który w ramach przedsięwzięcia zostanie utwardzony kruszywem betonowym.

Rycina 37: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Gminy Kosakowo

Źródło: opracowanie własne

Kolejny odcinek poprowadzony został przez wieś Mosty ulicami Żłote Piaski oraz Ogrodową do skrzyżowania z ul. Gdyńską. Pierwsza z nich jest kilkusetmetrowy odcinek utwardzonej drogi szutrowej. Nawierzchnia drugiej ulicy wykonana została z kostki betonowej typu „Pol-bruk” fazowanej. Obecny stan nawierzchni na obu ulicach przedstawia poniższa fotografia.

Fotografia 76 Ul. Żłote Piaski i ul. Ogrodowa



Źródło: opracowanie własne

Od skrzyżowania z ul. Gdyńską trasa prowadzić będzie ul. Szkolną w pasie jezdni drogi o nawierzchni asfaltowej, do ul. Do Morza w miejscowości Mechelinki. Następnie przebieg wyznaczono ul. Do Morza oraz ul. Wiśniową do skrzyżowania z ul. Szmaragdową drogą o nawierzchni gruntowej, której utwardzenie kruszywem betonowym założono w zakresie inwestycji gminy w ramach Przedsięwzięcia. Kolejne odcinki prowadzić będą lokalnymi drogami w miejscowości Pierwoszyno (ulice: Wiśniowa, Orzechowa, Ogrodników, Morelowa, Jabłoniowa, Północna, Truskawkowa) do planu rekreacyjnego przy DW 101. Ich nawierzchnia jest zróżnicowana. Część z nich posiada nawierzchnię asfaltową (ul. Wiśniowa, ul. Ogrodników, ul. Renklodowa), płyty YOMB (ul. Orzechowa), natomiast reszta wymienionych ulic (ul. Morelowa, ul. Jabłoniowa, ul. Północna, ul. Truskawkowa) są drogami gruntowymi, których utwardzenie zostało założone w ramach Przedsięwzięcia. Obecny stan nawierzchni na wyżej wymienionych ulicach przedstawiają poniższe fotografie.

Fotografia 77: Stan nawierzchni na ul. Wiśniowej



Źródło: opracowanie własne

Fotografia 78: Stan nawierzchni na ul. Orzechowej



Źródło: opracowanie własne

Fotografia 79: Stan nawierzchni na ul. Renklodowej



Źródło: opracowanie własne

Fotografia 80: Stan nawierzchni na ul. Morelowej



Źródło: opracowanie własne

Fotografia 81: Stan nawierzchni na ul. Północnej

Źródło: opracowanie własne

Fotografia 82: Stan nawierzchni na ul. Truskawkowej

Źródło: opracowanie własne

Następnie trasa wyznaczona została do końca istniejącej ścieżki rowerowej o nawierzchni asfaltowej, która wiedzie wzdłuż DW nr 101. Kolejno poprowadzono ją wydzielonym ciągiem pieszo – rowerowym o nawierzchni asfaltowej, aż do Galerii Handlowej „Szperk”. Od tego miejsca do granicy z Miastem Gdynia, trasa poprowadzona została istniejącą ścieżką rowerową z kostki betonowej typu „Pol-bruk” niefazowanej. Nawierzchnię na istniejącym ciągu pieszo-rowerowym oraz ścieżce rowerowej przedstawia poniższa fotografia.

Pierwszy odcinek trasy wiedzie od granicy z Gminą Kosakowo ul. Płk. Dąbka do ul. Kwiatkowskiego, wzdłuż której prowadzi do Estakady Kwiatkowskiego. Na obu odcinkach zaplanowano budowę wydzielonych ścieżek rowerowych o nawierzchni asfaltowej. Realizacja ścieżki rowerowej na ul. Płk. Dąbka zostanie połączona z inwestycją Miasta Gdynia, która polegać będzie na budowie drugiego wiaduktu nad torami kolejowymi do lotniska w Kosakowie, ze środków pochodzących z innego źródła.

Odcinek od granicy z Gminą Kosakowo do Estakady Kwiatkowskiego początkowo poprowadzony został w odmienny sposób. Przebiegał on drogą wewnętrzną Elektrociepłowni Wybrzeże do skrzyżowania z ul. Pucką, wzdłuż której zaplanowano budowę ciągu rowerowego o nawierzchni asfaltowej do ul. Unruga. Następny odcinek miał być poprowadzony istniejącym ciągiem rowerowym o nawierzchni asfaltowej do Estakady Kwiatkowskiego. Powodem odrzucenia tego wariantu była decyzja Gminy Kosakowo o połączeniu się z Miastem Gdynia w skrzyżowaniu ul. Derdowskiego i Płk Dąbka.

Kolejny odcinek wyznaczony został po istniejących ścieżkach rowerowych o nawierzchni asfaltowej i prowadzi od Estakady Kwiatkowskiego kładką rowerową nad torami kolejowymi do ul. Kontenerowej, a następnie do ul. Janka Wiśniewskiego. Od tego miejsca do skrzyżowania z ul. Energetyków trasa poprowadzona została istniejącą ścieżką rowerową.

Kolejna część trasy jest obecnie na etapie projektowania. Tereny portowe, przez które wyznaczona została trasa R-10 w najbliższym czasie przeobrażone zostaną w zabudowę Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, w projekcie budowy której uwzględniono budowę drogi wyposażonej w ścieżkę rowerową (ul. Przelotowa), a także budowę ścieżki rowerowej wzdłuż al. Solidarności do Węzła Ofiar Grudnia '70. Na czas budowy wspomnianego odcinka możliwe jest poprowadzenie trasy zastępczej wzdłuż ul. Janka Wiśniewskiego do Węzła Ofiar Grudnia '70. Po obu stronach wspomnianej ulicy wyznaczone zostały jednokierunkowe ciągi rowerowe o nawierzchni z płyt chodnikowych.

Kolejny odcinek trasy R-10 na terenie Gdyni jest również w fazie projektowania. Dotyczy to fragmentu biegnącego wzdłuż ul. Nowa Węglowa do ul. Waszyngtona, który powstać ma w niedalekiej przyszłości. Budowa samej ścieżki założona została w zakresie inwestycyjnym Miasta w ramach Przedsięwzięcia. Następnie trasa wyznaczona została wzdłuż ul. Waszyngtona do Skweru Kościuszki, a dalej do Bulwaru Nadmorskiego. Na całym odcinku trasa prowadzić będzie wydzieloną ścieżką rowerową, której budowa planowana jest z budżetu przedmiotowego Przedsięwzięcia.

Następnie trasa prowadzić będzie ścieżką rowerową o nawierzchni asfaltowej położonej wzdłuż Bulwaru Nadmorskiego, aż do skrzyżowania z al. Piłsudskiego.

Odcinek trasy na al. Piłsudskiego (od Bulwaru Nadmorskiego do al. Zwycięstwa) prowadzić będzie istniejącymi ścieżkami rowerowymi o nawierzchni z kostki betonowej typu „Pol-bruk” niefazowanej. Istniejąca na nim infrastruktura rowerowa w ramach Przedsięwzięcia zostanie uzupełniona o brakujące fragmenty. Są to odcinki od Bulwaru Nadmorskiego do Placu Pierwszej

Brygady Pancерnej oraz od Skweru Plymouth do skrzyżowania z al. Zwycięstwa. Oba wspomniane fragmenty wykonane zostaną z kostki betonowej typu „Pol-bruk” niefazowanej.

Następnie trasa przebiegać będzie wzdłuż al. Zwycięstwa do węzła komunikacyjnego Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana istniejącą ścieżką rowerową z kostki betonowej niefazowanej. Od tego punktu do skrzyżowania z ul. Stryjską wyznaczoną ją po istniejącej ścieżce rowerowej o nawierzchni asfaltowej.

Za wspomnianym skrzyżowaniem trasa przebiegać będzie po gruntach, które obecnie są w posiadaniu właścicieli pobliskiej stacji paliw. W ramach Przedsięwzięcia Miasto Gdynia zaplanowało wykup części gruntów i poprowadzenie w tym miejscu ścieżki rowerowej do połączenia z już istniejącym ciągiem rowerowym. Od tego miejsca do skrzyżowania z ul. Kościelna trasa została wyznaczona po istniejącej ścieżce rowerowej o nawierzchni z kostki betonowej typu „Pol-bruk” niefazowanej.

Kolejny odcinek trasy R-10 na terenie Miasta Gdynia prowadzi od ul. Kościelnej do ul. Orłowskiej. Obecnie na całym jego przebiegu istnieje ciąg pieszy. W ramach przedmiotowego Przedsięwzięcia planowana jest budowa wzdłuż niego wydzielonej ścieżki rowerowej.

Dalej trasa prowadzić będzie wzdłuż ul. Orłowskiej do Promenady Królowej Marysieńki. Od skrzyżowania z al. Zwycięstwa do końca osiedla mieszkaniowego „Nowe Orłowo” wyznaczono ją po istniejącej ścieżce rowerowej o nawierzchni asfaltowej. W ramach Przedsięwzięcia od tego punktu do początku parkingu zaplanowano realizację brakującego odcinka ścieżki o nawierzchni asfaltowej. Wzdłuż wspomnianego parkingu trasę poprowadzono po istniejącej ścieżce rowerowej o nawierzchni asfaltowej, a od jego końca, aż do Promenady w pasie jezdni drogi o nawierzchni asfaltowej.

Na wstępnym etapie prac wyznaczone zostało alternatywne połączenie z ul. Orłowską i Promenadą Królowej Marysieńki. Poprowadzono go w pasie jezdni drogi o nawierzchni asfaltowej od al. Piłsudskiego przez ul. Ejsmonda do Polany Redłowskiej. Następnie gruntowymi drogami leśnymi do ul. Orłąt Lwowskich. Od tego miejsca trasę wyznaczono ulicami Kopernika, Powstania Wielkopolskiego, Huzarską, Damiana Karczewskiego, Zapotoczną do ul. Orłowskiej. Jest to odcinek o zróżnicowanej nawierzchni. Są to zarówno drogi o nawierzchni asfaltowej, jak i gruntowej.

Następnie trasę poprowadzono wzdłuż Promenady Królowej Marysieńki, do ul. Przebendowskich. W ramach przedmiotowego Przedsięwzięcia założono jej poszerzenie, aby przekwalifikować ją na ciąg pieszo – rowerowy o nawierzchni z kostki betonowej typu „Pol-bruk” niefazowanej.

Ostatnim odcinkiem na terenie Gdyni jest fragment od ul. Przebendowskich do granicy z Miastem Sopot. Jego przebieg wyznaczono po istniejących ścieżkach rowerowych na klifie nadmorskim o utwardzonej nawierzchni kruszywem naturalnym. Obecny stan techniczny nawierzchni na tym odcinku przedstawia poniższa fotografia.

Fotografia 84: Ścieżki rowerowe od ul. Przebendowskich do granicy miasta Gdynia

Źródło: opracowanie własne

Przedstawiciele Gdyni wyznaczyli także alternatywny wariant połączenia z Miastem Sopot. Poprowadzony został on wzdłuż brzegu Zatoki Gdańskiej do potoku Swelina. Trasa miałaby zostać wybudowana na specjalnej kładce, którą można byłoby demontować w zależności od warunków panujących na morzu.

Miasto Sopot

Trasa R-10 na terenie Miasta Sopot rozpoczyna się na granicy z Miastem Gdynia i wiodzie istniejącą ścieżką rowerową o nawierzchni z kostki betonowej typu „Pol-bruk” wzdłuż al. Niepodległości do skrzyżowania z ul. Haffnera. W ramach Przedsięwzięcia zaplanowano zmianę nawierzchni na wspomnianym odcinku na asfaltową.

Rycina 39: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Sopotu

Źródło: opracowanie własne

Następnie trasa wyznaczona została wzdłuż ul. Haffnera do ul. Powstańców Warszawy. Obecnie istnieje na niej jedynie fragment ścieżki rowerowej (do wysokości ul. Młyńskiej). Brakujący odcinek zrealizowany będzie w ramach przebudowy całości drogi na ul. Haffnera, natomiast środki finansowe poniesione na budowę infrastruktury rowerowej zaliczone zostaną jako wydatki kwalifikowane w ramach Przedsięwzięcia. Wybudowana ścieżka posiadać będzie nawierzchnie asfaltową.

Kolejną trasę prowadzi się wzdłuż ul. Powstańców Warszawy do Parku Północnego. Obecnie nie ma tam infrastruktury dedykowanej rowerzystom. Istnieje jedynie ciąg pieszy o nawierzchni z płyt chodnikowych. W ramach realizacji trasy R-10 planowana jest budowa ścieżki rowerowej o nawierzchni z kostki betonowej typu „Pol-bruk” niefazowanej. W okolicy potoku Swelina zaplanowano miejsce postojowe dla rowerzystów, stąd na początku Parku Północnego od strony ul. Powstańców Warszawy zostanie posadowione odpowiednie oznakowanie kierujące do niego.

Następnie od Parku Północnego przez al. Franciszka Mamuszki do wysokości wejścia na plażę nr 13 trasę poprowadzono istniejącą ścieżką rowerową o nawierzchni z kostki betonowej niefazowanej, a od tego miejsca, aż do klubu muzycznego „Scena” istniejącą ścieżką rowerową o nawierzchni asfaltowej. Aktualny stan nawierzchni przedmiotowego odcinka nie jest najlepszy, dlatego też w ramach Przedsięwzięcia planowana jest wymiana nawierzchni a kostkę betonową niefazowaną. Stan techniczny nawierzchni ścieżki na al. Franciszka Mamuszki przedstawia poniższa fotografia.

Fotografia 85: Ścieżka rowerowa na al. Franciszka Mamuszki do Mola



Źródło: opracowanie własne

Dalej trasa prowadzi się po istniejącej ścieżce rowerowej z kostki betonowej fazowanej prowadzącej do Mola, przez które rowerzysta będzie zmuszony przeprowadzić rower, z uwagi na wzmożony ruch pieszych. Za Molem, aż do granicy z Miastem Gdańsk trasa prowadzi się po istniejącej ścieżce rowerowej o nawierzchni z kostki betonowej fazowanej. W ramach Przedsięwzięcia planowane jest jej poszerzenie oraz poprawa stanu nawierzchni w celu dostosowania jej do wzmożonego ruchu rowerowego. Jednym z działań podjętych na tym odcinku

będzie przeniesienie ciągu pieszego na wydmę od końca Hotelu Chińskiego do skrzyżowania z ul. Bolesława Chrobrego. Obecny stan techniczny ścieżki rowerowej od Mola do granicy z Miastem Gdańsk przedstawia poniższa fotografia.

Fotografia 86: Ścieżka rowerowa od Mola do granicy z Gdańskiem



Źródło: opracowanie własne

Miasto Gdańsk

Trasa R-10 na terenie Miasta Gdańsk będzie wiodła istniejącym ciągiem rowerowym o nawierzchni asfaltowej od granicy z Sopotem do ul. Hallera.

Rycina 40: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Gdańska



Źródło: opracowanie własne

Następnie wzdłuż ul. Hallera prowadzić będzie ścieżką rowerową o nawierzchni asfaltowej, aż do al. Zwycięstwa. Większość wspomnianego odcinka trasy jest już wybudowana. W ramach Przedsięwzięcia planowana jest realizacja brakujących fragmentów, tj.: od skrzyżowania z ul. Wczasową do skrzyżowania z ul. Czarny Dwór oraz odcinek za tym skrzyżowaniem do ul. Gdańskiej.

Fotografia 87: Ścieżka rowerowa wzdłuż ul. Hallera i al. Zwycięstwa



Źródło: opracowanie własne

Następnie trasa R-10 prowadzić będzie istniejącą ścieżką rowerową o nawierzchni asfaltowej do ul. Rajskiej, w ciągu której trasę poprowadzono pasem dla rowerów wyznaczonym w pasie jezdni drogi o nawierzchni asfaltowej do ul. Pańskiej.

Od tego miejsca trasa prowadzić będzie w pasie drogi o nawierzchni asfaltowej na ulicach Pańskiej, Węglarskiej, Tkackiej do skrzyżowania z ul. Długą. Następnie w pasie jezdni drogi o nawierzchni brukowej na ulicach Długiej, Garbary, Ogarnej do ul. Chmielnej. Wszystkie wspomniane ulice na tych odcinkach znajdują się w strefie uspokojonego ruchu samochodów, gdzie dopuszczalna prędkość nie przekracza 30 km/h. Kolejne odcinki wyznaczone zostały w pasie jezdni drogi o nawierzchni asfaltowej na ul. Chmielnej i ul. Stągiewnej, która jest drogą jednokierunkową z wydzielonym kontrpasem dla rowerzystów. Obydwie ulice również znajdują się w strefie uspokojonego ruchu samochodowego.

Dalej trasa poprowadzona została ul. Długie Ogrody, na której wydzielona jest droga dla rowerzystów. Częściowo wydzielona została ona w ciągu pieszym o nawierzchni z płyt chodnikowych, a częściowo w pasie jezdni drogi o nawierzchni asfaltowej. Prowadzi ona do skrzyżowania z ul. Siennicką.

Następnie trasę R-10 wyznaczono wzdłuż północnej części ul. Elbląskiej, wzdłuż której znajduje się ciąg pieszy o nawierzchni z płyt chodnikowych, do skrzyżowania z ul. Głęboką. W tym miejscu następuje przejście na południową stronę ul. Elbląskiej, aż do końca obecnego ciągu pieszego na

wysokości wężła prowadzącego do mostu wantowego. W ramach przedmiotowego Przedsięwzięcia na obu wspomnianych odcinkach planowana jest budowa ścieżki rowerowej o nawierzchni asfaltowej. Kolejny fragment trasy prowadzi będzie w pasie jedni ul. Miałki Szlak, oraz tunelem pieszo – rowerowym o nawierzchni z kostki betonowej typu „Pol-bruk” niefazowanej. Kolejny odcinek będzie istniejącym ciągiem rowerowym o nawierzchni asfaltowej, a także w pasie jezdni ul. Miałki Szlak, aż do ponownego połączenia z ul. Elbląską.

Fotografia 88: Tunel pieszo-rowerowy oraz fragment ścieżki rowerowej na ul. Miałki Szlak



Źródło: opracowanie własne

Następnie trasa R-10 prowadzi będzie wydzieloną ścieżką rowerową o nawierzchni asfaltowej, aż do granicy z Gminą Pruszcz Gdański, która zostanie zrealizowana w ramach przedmiotowego Przedsięwzięcia. Obecnie na tym odcinku znajduje się ciąg pieszy z płyt chodnikowych (od skrzyżowania z ul. Miałki Szlak do wysokości firmy „Panattoni Europe”), oraz pobocze gruntowe (od wspomnianego przedsiębiorstwa do granicy Miasta Gdańsk).

Kolejny odcinek na terenie Miasta Gdańsk ma swój początek na granicy z Gminą Pruszcz Gdański i prowadzi istniejącą ścieżką rowerową na Wyspie Sobieszewskiej, wzdłuż ul. Turystycznej, do skrzyżowania z ul. Przegalińską. Wykonana jest ona z kostki betonowej niefazowanej. Od tego miejsca planowana jest w ramach Przedsięwzięcia budowa ścieżki rowerowej z kostki betonowej niefazowanej do połączenia z istniejącym ciągiem rowerowym na ul. Boguckiego. Ostatni odcinek trasy R-10 na terenie Miasta Gdańsk prowadzi istniejącą ścieżką rowerową o nawierzchni z kostki betonowej typu „Pol-bruk” niefazowanej, aż do przeprawy promowej na Wiśle.

Gmina Pruszcz Gdański

Pierwszy odcinek w Gminie Pruszcz Gdański prowadzi będzie od granicy z Miastem Gdańsk do przystanku autobusowego zlokalizowanego na wysokości sklepu sieci „Makro”. W ramach

Przedsięwzięcia zaplanowano wybudowanie na nim ścieżki rowerowej o nawierzchni z kostki betonowej niefazowanej, aż do połączenia z istniejącą ścieżką rowerową.

Rycina 41: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Gminy Pruszcz Gdański



Źródło: opracowanie własne

Następnie trasa wyznaczona została po istniejącej ścieżce rowerowej o nawierzchni z kostki betonowej niefazowanej, która rozpoczyna się od wspomnianego wcześniej przystanku autobusowego i prowadzi do skrzyżowania z DW nr 501 w kierunku Wyspy Sobieszewskiej w Przejazdowie. Wzdłuż wspomnianej drogi wojewódzkiej poprowadzono kolejny odcinek trasy. Obecny stan techniczny opisanego odcinka przedstawia poniższa fotografia.

Fotografia 89: Odcinek wzdłuż DW 501 (Przejazdowo - Sobieszewo)



Źródło: opracowanie własne

Wyznaczony został on w śladzie dawnej ścieżki rowerowej, która obecnie jest praktycznie zarośnięta, a jej nawierzchnia jest bardzo zniszczona. Planuje się wybudowanie nowego ciągu rowerowego o nawierzchni asfaltowej, aż do granicy z Miastem Gdańsk.

Na terenie Gminy Pruszcz Gdański prowadzić będzie również drugi odcinek trasy, który będzie częścią kluczowej ości od dworca PKP w Pruszczu Gdańskim do połączenia z trasą R-10 w Przejazdowie. Jeden z fragmentów wyznaczony został od granicy z Miastem Pruszcz Gdański do skrzyżowania z ul. Słoneczną w Wiślinie, do połączenia z istniejącą ścieżką rowerową. Planowana jest tutaj budowa ścieżki rowerowej wzdłuż DW nr 226, która realizowana będzie ze środków własnych Zarządu Dróg Wojewódzkich w Gdańsku. Od Wiśliny do skrzyżowania z DW 501 w Przejazdowie trasa przebiegać będzie po istniejącej ścieżce rowerowej z kostki betonowej niefazowanej. Jest to część tzw. „Szlaku Mennonitów”.

Miasto Pruszcz Gdański

Miasto Pruszcz Gdański, ze względu na swoje położenie oraz rozwiniętą sieć połączeń komunikacyjnych również zostało włączone do Przedsięwzięcia „Pomorskie Trasy Rowerowe” jako ważny węzeł komunikacyjny. Jednakże odcinki na terenie Miasta nie będą miały statusu trasy głównej, lecz kluczowej ości. Pierwszy odcinek o długości kilkuset metrów prowadzić będzie ciągiem pieszym o nawierzchni z płyt chodnikowych od dworca PKP do istniejącej ścieżki rowerowej wzdłuż rzeki Raduni. Następnie poprowadzona została wspomnianym ciągiem rowerowym ul. Podmiejską do ul. Przemysłowej, pod wiaduktem. Poniższe fotografie przedstawiają stan nawierzchni na istniejących fragmentach planowanej trasy rowerowej.

Fotografia 90: Stan nawierzchni na drodze rowerowej wzdłuż rzeki Raduni oraz ul. Podmiejskiej



Źródło: opracowanie własne

Obecnie brakuje połączenia pomiędzy istniejącą ścieżką na ul. Podmiejskiej, a wjazdem na wiadukt. Jego realizacja planowana jest w ramach przedmiotowego Przedsięwzięcia. Założono budowę ścieżki rowerowej o nawierzchni asfaltowej wzdłuż ul. Przemysłowej do połączenia z istniejącą ścieżką rowerową rozpoczynającą się od wjazdu na wiadukt. Ostatni odcinek na terenie Miasta Pruszcz Gdański prowadzi od wjazdu na wiadukt do ronda na DW nr 226. Wyznaczony został on po istniejącej ścieżce rowerowej o nawierzchni z kostki betonowej niefazowanej.

Rycina 42: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Miasta Pruszcz Gdański



Źródło: opracowanie własne

Gmina Stegna

Przebieg trasy głównej na terenie Gminy Stegna rozpoczyna się od przeprawy promowej na Wiśle w miejscowości Mikoszewo i prowadzi ulicami: Piaskową, Łąkową, Długą oraz Leśną. W ramach konsultacji z przedstawicielami Gminy Stegna wyznaczono alternatywny przebieg przez miejscowość Mikoszewo. Prowadzi on przez centrum miejscowości, wzdłuż DW nr 501, aż do końca terenu zabudowanego. Obecnie na tym fragmencie istnieje ciąg pieszy z płyt chodnikowych, który w ramach Przedsięwzięcia zostać ma przebudowany na ciąg pieszo-rowerowy o nawierzchni kostki betonowej typu „Pol-bruk” niefazowanej.

Rycina 43: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Gminy Stegna

Źródło: opracowanie własne

Za Mikoszewem trasa główna prowadzić będzie pasem przeciwpożarowym znajdującym się w bliskiej odległości od drogi wojewódzkiej do wsi Jantar Leśniczówka. Na odcinku tym zaplanowano wykonanie nawierzchni z kruszywa naturalnego. We wsi Jantar Leśniczówka zaplanowano budowę ciągu pieszo – rowerowego z kostki betonowej typu „Pol-bruk” niefazowanej. Za terenem zabudowanym trasa ponownie będzie pasem przeciwpożarowym, na którym również zdecydowano się zastosować nawierzchnię z kruszywa naturalnego, aż do ul. Rybackiej w miejscowości Jantar.

Następnie trasa prowadzi ul. Rybacką w pasie jezdni drogi o nawierzchni asfaltowej, kolejno ul. Morską do skrzyżowania z DW 501.

Kolejny odcinek trasy głównej wyznaczony został w pasie jezdni drogi powiatowej o nawierzchni asfaltowej z Jantaru, przez Stegienkę do miejscowości Rybina. Nawierzchnia na przedmiotowym odcinku nie jest w dobrym stanie technicznym. Z informacji uzyskanych ze Starostwa Powiatowego w Nowym Dworze Gdańskim wynika, iż w najbliższym czasie planowany jest remont około 2 km przedmiotowego odcinka.

W Rybinie trasa prowadzi po dwóch mostach na Wiśle Królewieckiej i Szkarpawie. Jest to dość newralgiczny punkt trasy R-10 związany z szerokością pasa jezdni na tym fragmencie i wzmożonym ruchem samochodowym w sezonie letnim. Zaplanowano wykonanie oznakowania pionowego i poziomego ostrzegającego kierowców przez możliwym przejazdem rowerzystów. Za terenem zabudowanym w miejscowości Rybina zaplanowano w ramach Przedsięwzięcia wybudowanie poza pasem DW nr 502 ciągu pieszo – rowerowego do miejscowości Tujsk. Przez wspomnianą wieś trasa prowadzić będzie w pasie jezdni drogi o nawierzchni asfaltowej, charakteryzującej się niskim natężeniem ruchu samochodowego.

Od wsi Tujsk, aż do granicy z Gminą Nowy Dwór Gdański w miejscowości Żelichowo trasa prowadzić będzie drogą wzdłuż wału przeciwpowodziowego rzeki Tugi, wykonanej z płyt YOMB. Na tym odcinku zaplanowano przełożenie obecnych płyt oraz wykonanie wypełnienia pomiędzy nimi z nawierzchnią typu „Hanse Grand”.

Na terenie Gminy Stegna prowadzi również fragment ości wspierającej Tujsk – Osłonka – Marzęcino – Kępki. Wyznaczony został on w pasie jezdni drogi powiatowej o nawierzchni asfaltowej. Odcinek ten prowadzić będzie do planowanej przystani kajakowej w Osłonce, która realizowana będzie w ramach przedsięwzięcia strategicznego „Kajakiem przez Pomorze”. Ze względu na dobry stan nawierzchni na przedmiotowej drodze wykonane zostanie jedynie oznakowanie tego fragmentu trasy.

Fotografia 91: Droga wzdłuż rzeki Tuga do miejscowości Żelichowo



Źródło: opracowanie własne

Od skrzyżowania ul. Rybackiej i ul. Morskiej w Jantarze wyznaczono również przebieg ości kluczowej od trasy głównej prowadzącej w kierunku Krynicy Morskiej. Na początku wiedzie ona ul. Rybacką w pasie jezdni drogi o nawierzchni asfaltowej przez ul. Portową, na której zmienia się nawierzchnia na szutrową, do skrzyżowania z DW 501. Od tego miejsca, do ul. Powstańców Warszawy w Steganie. Trasa wyznaczona została w pasie przeciwpożarowym, w którym również planuje się wykorzystanie nawierzchni typu „Terraway”.

Następnie trasa poprowadzona została ul. Powstańców Warszawy w pasie jezdni drogi o nawierzchni asfaltowej do ul. Morskiej, a dalej do ronda na DW nr 501. Ostatni odcinek na terenie Gminy Stegna wyznaczony został poniżej drogi wojewódzkiej po jej południowej stronie, aż do granicy z Gminą Sztutowo i planuje się wybudowanie tam ścieżki rowerowej o nawierzchni asfaltowej.

Gmina Sztutowo

Początek ości trasy R-10 na terenie Gminy Sztutowo ma miejsce na granicy z gminą Stegna i prowadzi do skrzyżowania z drogą brukową biegnącą obok Muzeum Stutthoff. Na odcinku tym planuje się wybudowanie ścieżki rowerowej o nawierzchni asfaltowej. Do tego celu konieczne jest wykorzystanie części gruntów należących do Województwa Pomorskiego, będących w zarządzie Zarządu Dróg Wojewódzkich oraz wykup gruntów od osób fizycznych. Planowane jest utworzenie nasypu, na którym wykonana zostanie ścieżka rowerowa o nawierzchni asfaltowej.

Rycina 44: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Gminy Sztutowo



Źródło: opracowanie własne

Trasa R-10 prowadzić następnie będzie drogą prowadzącą obok Muzeum do ul. Obozowej. Jest to droga o nawierzchni wykonanej częściowo z tzw. „kocich łbów” oraz gruntowa. Kolejno trasa przebiegać będzie istniejącą ścieżką rowerową z kostki betonowej niefazowanej wybudowanej wzdłuż ul. Obozowej do wysokości boiska piłkarskiego, a następnie w pasie jezdni drogi asfaltowej do ul. Morskiej. Kolejny odcinek wyznaczony został następującymi ulicami: Morską, Leśną oraz Grzybową.

Od końca ul. Grzybowej do ul. Rybackiej w miejscowości Kąty Rybackie trasa poprowadzona została w pasie przeciwpożarowym, nawierzchnie którego w ramach Przedsięwzięcia planuje się utwardzić kruszywem betonowym lub naturalnym.

Przez wieś Kąty Rybackie trasa przebiegać będzie ul. Rybacką, wzdłuż której obecnie przebiega ciąg pieszy z płyt chodnikowych, do ul. Pisakowej o nawierzchni asfaltowej, w pasie której prowadzić będzie kolejny fragment do ul. Portowej.

Od tego miejsca trasa prowadzić będzie drogą gruntową, aż do ośrodka Koszarka, który leży na granicy Gminy Sztutowo i Gminy Miasta Krynica Morska.

W toku wstępnych analiz rozważano również alternatywny przebieg odcinka od miejscowości Kąty Rybackie do granicy z Gminą Miasta Krynica Morska. Przez Kąty Rybackie trasa bieć miała ciągiem rowerowym wzdłuż DW 501, którego budowa założona została w ramach Przedsięwzięcia. Następnie miała przebiegać ona pasem przeciwpożarowym, aż do miejscowości Skowronki. Od tego miejsca trasę wyznaczono ścieżką rowerową wzdłuż Zalewu Wiślanego, aż do granicy z Gminą Miasta Krynica Morska w Przebrnie. Na przedmiotowym odcinku wyznaczony jest szlak rowerowy R-64. Obecny stan techniczny drogi nad Zalewem Wiślanym przedstawia poniższa fotografia.

Fotografia 92: Droga nad Zalewem Wiślanym



Źródło: opracowanie własne

Gmina Miasta Krynica Morska

Przebieg ości trasy głównej R-10 na terenie Gminy Miasta Krynica Morska ma swój początek na granicy z Gminą Sztutowo i wiedzie drogami leśnymi o nawierzchni gruntowej w kierunku pasa nadbrzeżnego, wzdłuż którego prowadzi ona, aż do ul. Marynarzy w Krynicy Morskiej.

W fazie wstępnych analiz brano pod uwagę również alternatywny przebieg trasy od granicy z Gminą Sztutowo do ul. Marynarzy. Została ona wyznaczona od miejscowości Przebrno, przez wieś Siekierki do DW 501, wzdłuż której trasa przebiegać miała pasem przeciwpożarowym, aż do drogi leśnej prowadzącej do pasa nadbrzeżnego. Następnie drogami leśnymi wzdłuż pasa nadbrzeżnego do ul. Marynarzy.

Od tego miejsca trasa ponownie prowadzi wzdłuż pasa nadbrzeżnego. W ramach Przedsięwzięcia Gmina planuje wybudowanie tutaj ciągu pieszo-rowerowego o nawierzchni z kostki betonowej niefazowanej, do Bulwaru Słonecznego, na którym wyznaczony został kolejny fragment trasy po istniejącej ścieżce rowerowej wykonanej z kostki betonowej typu „Pol-bruk” niefazowanej. Obecny stan nawierzchni na przedmiotowym odcinku przedstawia poniższa fotografia.

Fotografia 93: Bulwar Słoneczny w Krynicy Morskiej

Źródło: opracowanie własne

Za istniejącą promenadą trasa wyznaczona została ponownie wzdłuż pasa nadbrzeżnego, gdzie założono również budowę ciągu pieszo – rowerowego o nawierzchni z kostki betonowej niefazowanej do ul. Korczaka.

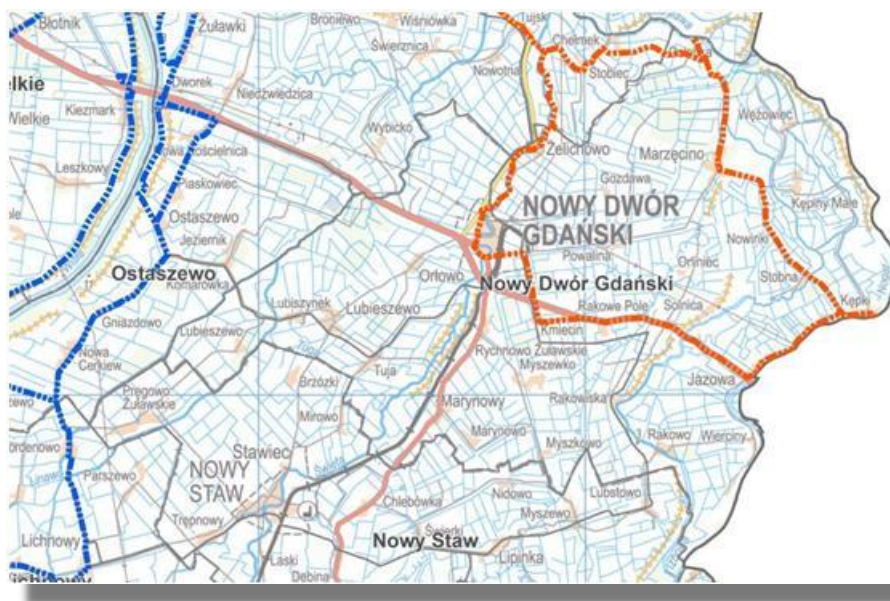
Następnie trasa przebiegać będzie ul. Korczaka oraz al. Wojska Polskiego w pasie jezdni drogi o nawierzchni asfaltowej. Od końca al. Wojska Polskiego, aż do Nowej Karczmy trasa prowadzić będzie istniejącą drogą leśną o nawierzchni gruntowej.

Gmina Nowy Dwór Gdański

Trasa R-10 na terenie Gminy Nowy Dwór Gdański swój początek będzie miała w miejscowości Żelichowo na granicy z Gminą Stegna. Od tego miejsca do ul. Portowej w Nowym Dworze Gdańskim prowadzi ona po koronie wału przeciwpowodziowego rzeki Tuga. W ramach Przedsięwzięcia planowane jest wykonanie nawierzchni typu „Hanse Grand”.

Od ul. Portowej do ul. Morskiej trasa wyznaczona została w pasie jezdni drogi o nawierzchni asfaltowej. Dalej ul. Morską do skrzyżowania z ul. Warszawską prowadzi istniejącą ścieżką rowerową o nawierzchni z kostki betonowej typu „Pol-bruk” niefazowanej.

Wzdłuż ul. Warszawskiej do skrzyżowania z drogą powiatową do miejscowości Kmiecina planowana jest budowa wydzielonej ścieżki rowerowej z kostki betonowej niefazowanej, której budowa miałaby być współfinansowana z przedmiotowego Przedsięwzięcia. Od wspomnianego skrzyżowania do wsi Kmiecina trasa R-10 wyznaczona została po istniejącej ścieżce rowerowej wykonanej z kostki betonowej fazowanej do ul. Żuławskiej, a następnie w pasie jezdni drogi o nawierzchni asfaltowej do skrzyżowania z DK nr 7.

Rycina 45: Przebieg rozważanych wariantów trasy na terenie Gminy Nowy Dwór Gdański

Źródło: opracowanie własne

Od miejscowości Kmiecin do wsi Jazowa nowo powstająca trasa S7 poprowadzona zostanie nowym śladem, w związku z czym obecna droga krajowa nr 7 stanie się drogą lokalną i zostanie przystosowana do nowych potrzeb i funkcji. Szerokość pasów będzie zwężona, a pobocze zostanie zagospodarowane jako ciąg pieszo – rowerowy o nawierzchni asfaltowej, który zostanie odseparowany od jezdni specjalnymi krawężnikami. W związku z tym trasa R-10 poprowadzona zostanie nowo powstałym ciągiem pieszo – rowerowym wzdłuż DK nr 7, aż do miejscowości Jazowa.

Od tego miejsca aż do wsi Kępki przebieg trasy wyznaczono w pasie jezdni drogi o nawierzchni asfaltowej, aż do granicy z województwem warmińsko – mazurskim, gdzie trasa R-10 połączy się ze szlakiem prowadzonym na jego terenie.

Do miejscowości Kępki wyznaczono również alternatywne połączenie. Prowadzi ono od miejscowości Tujsk w gminie Stegna, przez Stobiec, Chełmek, Marzęcino, w pasie jezdni drogi o nawierzchni asfaltowej charakteryzującej się niskim natężeniem ruchu samochodowego. Wyznaczona została również odnoga do miejscowości Ostonka, w której zlokalizowana zostanie przystań kajakowa, wybudowana w ramach Przedsięwzięcia strategicznego „Kajakiem przez Pomorze”.

3.3. Opis wybranego wariantu

Podstawą do wyznaczenia zakresu Przedsięwzięcia była weryfikacja kart zadań przygotowanych przez poszczególnych beneficjentów. W poniższej tabeli przedstawiono szereg działań, które

zostały zrealizowane w ramach prac nad Analizą Wykonalności w celu wyznaczenia ostatecznego zakresu przedsięwzięcia.

Tabela 3: Działania podjęte w celu wyznaczenia zakresu Przedsięwzięcia

Lp.	Działanie	Opis
1	Karty zadań	Beneficjenci zostali zobligowani do przygotowania kart zadań zawierających aktualny przebieg tras na ich terenie.
2	Analiza dostępnej dokumentacji	Wykonawca podczas opracowywania dokumentu zobligowany został do uwzględnienia istniejących materiałów i dokumentów, min.: <ul style="list-style-type: none"> • Audytu turystycznego Wiślanej Trasy Rowerowej w Województwie Pomorskim • Planu rozwoju produktu turystycznego Wiślana Trasa Rowerowa w Województwie Pomorskim • Koncepcji przebiegu i funkcjonowania Wiślanej Trasy Rowerowej w Województwie Pomorskim • Ścieżka rowerowa R-10 szansą rozwoju turystyki aktywnej w województwie pomorskim – przewodnik dla beneficjentów • Materiałów otrzymanych od Zamawiającego zawierających propozycje przebiegu tras w poszczególnych gminach • Planu zagospodarowania przestrzennego Województwa Pomorskiego • Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej Pomorska Podróż
2	Wizje lokalne	Wykonawcy Analizy Wykonalności wraz z przedstawicielami UMWP dokonali wizji lokalnych wszystkich proponowanych tras i odwiedzili proponowane lokalizacje miejsc postojowych wraz z możliwymi alternatywami, które były istotne dla zagospodarowania trasy. Wizje lokalne posłużyły dla przygotowania dokumentacji fotograficznej.
3	Weryfikacja kart zadań przez Beneficjentów	Po wizji lokalnej przeprowadzonej w okresie lipiec sierpień 2014 beneficjenci zostali poproszeni o zaktualizowanie niektórych aspektów zawartych w kartach zadań, m.in. własność gruntu (nr KW), zakres inwestycyjny, aspekty środowiskowe.
4	Wstępne uzgodnienia z zaangażowanymi podmiotami	Beneficjenci oraz UMWP dokonywali wstępnych uzgodnień z podmiotami zaangażowanymi w projekt odnośnie możliwości realizacji inwestycji na danej lokalizacji. Uzgodnienia dotyczyły identyfikacji barier dla realizacji inwestycji przez instytucje ochrony przyrody (RDOŚ, PK itp.), zarządców wałów przeciwpowodziowych (ZMiUW itp.) czy dróg (ZDW, ZDP). Ostateczna weryfikacja z podmiotami zaangażowanymi będzie dokonywana w kolejnych etapach realizacji

		Przedsięwzięcia, w tym głównie na etapie przygotowania szczegółowej dokumentacji technicznej i związanych z tym uzgodnień.
5	Spotkania konsultacyjne	Weryfikacja kart zadań była podstawą do oceny tras i poszczególnych lokalizacji miejsc postojowych, jako adekwatnych do ujęcia w Przedsięwzięciu. Wyniki oceny zostały zaprezentowane Beneficjentom i Interesariuszom w ramach procesu spotkań konsultacyjnych. Uzyskane informacje zwrotne posłużyły do wypracowania ostatecznych rekomendacji zwartych w niniejszej Analizie Wykonalności.

Źródło: Opracowanie własne

Fotografia 94: Wizja lokalna w terenie



Źródło: opracowanie własne

Ostateczny przebieg tras został skonsultowany z następującymi instytucjami:

- Zarządy Dróg Powiatowych w Słupsku, Lęborku, dla Powiatu Puckiego i Wejherowskiego w Nowym Dworze Gdańskim, Tczewie, Malborku,
- Starostwo Powiatowe w Pruszczu Gdańskim, w Kwidzynie, w Sztumie,
- Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku,
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku,
- Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych Województwa Pomorskiego w Gdańsku,
- Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Gdańsku,

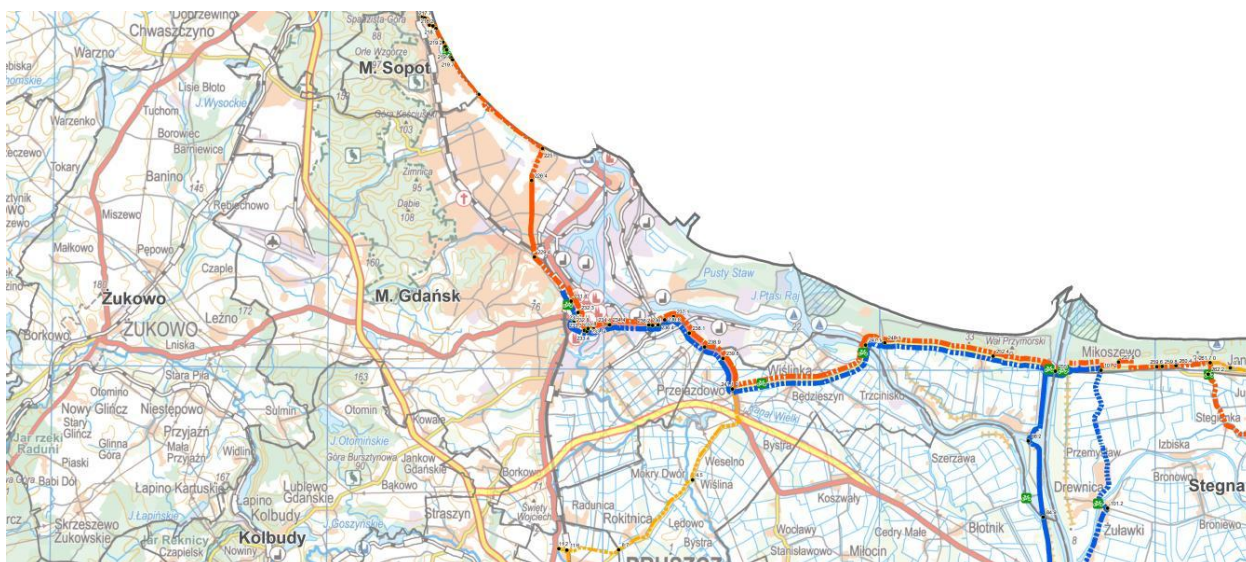
- Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Gdańsku,
- Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Elblągu,
- Urząd Morski w Gdyni,
- Dyrekcja Słowińskiego Parku Narodowego,
- Pomorski Zespół Parków Krajobrazowych,
- Lokalne Organizacje Turystyczne.

3.3.1. Wiślana Trasa Rowerowa (R-9)

Gdańsk

W Gdańsku rekomendowany do realizacji jest przebieg zgłoszony przez Miasto. Wiślana Trasa Rowerowa w Gdańsku będzie miała swój początek na dworcu PKP w Gdańsku, który jest jednym z kluczowych węzłów komunikacyjnych w Województwie. Na poniższej mapie przedmiotowa trasa została oznaczona kolorem niebieskim. W Mieście Gdańsk długość trasy wynosi 22,8 km.

Rycina 46: Przebieg WTR w Mieście Gdańsk rekomendowany do realizacji



Źródło: opracowanie własne

W tabelach poniżej przedstawiono podział trasy na odcinki w Mieście Gdańsk wraz z obecną, planowaną oraz rekomendowaną nawierzchnią na danym odcinku.

Tabela 4: Obecna nawierzchnia na trasie w Mieście Gdańsk

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
114,7	Dworzec Główny w Gdańsku - skrzyżowanie Al. Zwycięstwa z ul. 3 maja	droga rowerowa	asfalt
114,1	Aleja Zwycięstwa - ulica Rajska	droga rowerowa	asfalt
113,6	Ulica Rajska - ulica Wielkie Młyny - ulica Podmłyńska - ulica Pańska	wydzielony pas rowerowy w pasie drogi	asfalt
113,3	Ulica Pańska - ulica Węglarska - ulica Tkacka	w pasie drogi	asfalt
113,0	Ulica Tkacka - ulica Długa - ulica Garbary - ulica Ogarna	w pasie drogi	bruk
112,5	Ulica Ogarna - kładka nad Motławą	w pasie drogi	bruk
112,4	Mostek nad Motławą - ulica Chmielna	droga rowerowa	asfalt
112,3	Ulica Chmielna - ulica Stągiewna	wydzielony pas rowerowy w pasie drogi	asfalt
112,1	Ulica Stągiewna - ulica Długie Ogrody	wydzielony pas rowerowy w pasie drogi	asfalt
111,4	Ulica Długie Ogrody - Ulica Elbląska	droga rowerowa	asfalt
111,1	Ulica Elbląska - skrzyżowanie z ulicą Głęboką (wraz z przejściem na drugą stronę ulicy Elbląskiej)	ciąg pieszy	płyty chodnikowe
109,9	Ulica Elbląska - ulica Miałki Szlak	ciąg pieszy	płyty chodnikowe
109,7	Ulica Miałki Szlak - tunel pod torami i ulicą Sucharskiego	wydzielony pas rowerowy w pasie drogi	asfalt
109,4	Tunel pod torami i ulicą Sucharskiego - ulica Miałki Szlak	ciąg pieszo-rowerowy	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
109,2	Ulica Miałki Szlak - wjazd do tunelu	droga rowerowa	asfalt
108,7	Ulica Miałki Szlak (wjazd na ulicę Elbląską) - do końca ulicy	w pasie drogi	asfalt
107,8	Koniec ulicy Miałki Szlak - siedziba firmy "Panattoni Europe"	ciąg pieszy	płyty chodnikowe
107,0	Ulica Turystyczna (skrzyżowanie z ulicą Przegalińską) - ulica Boguckiego (wraz z odcinkiem ok 500 m tej ulicy)	pobocze drogi	gruntowa
97,8	Skrzyżowanie Świbnieńskiej z ul. Boguckiego - do końca ciągu rowerowego przy ul. Boguckiego	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
93,5	Ulica Boguckiego - przeprawa promowa na Wiśle	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
91,3	korona wału wzdłuż ul. Swibnieńskiej do ul. Boguckiego	korona wału	gruntowa
88,2	korona wału wzdłuż ul. Urwista - ul. Akwenowa - granica miasta	korona wału	gruntowa

84,9	Ulica Turystyczna (skrzyżowanie z ulicą Przegalińską) - ulica Boguckiego (wraz z odcinkiem ok 500 m tej ulicy)	poboczne drogi	gruntowa
------	--	----------------	----------

Źródło: opracowanie własne

Tabela 5: Nawierzchnia zaproponowana przez Miasto i rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
114,7	Dworzec Główny w Gdańsku - skrzyżowanie Al. Zwycięstwa z ul. 3 maja	bez zmian	bez zmian
114,1	Aleja Zwycięstwa - ulica Rajska	bez zmian	bez zmian
113,6	Ulica Rajska - ulica Wielkie Młyny - ulica Podmłyńska - ulica Pańska	bez zmian	bez zmian
113,3	Ulica Pańska - ulica Węglarska - ulica Tkacka	bez zmian	bez zmian
113,0	Ulica Tkacka - ulica Długa - ulica Garbary - ulica Ogarna	bez zmian	bez zmian
112,5	Ulica Ogarna - kładka nad Motławą	bez zmian	bez zmian
112,4	Mostek nad Motławą - ulica Chmielna	bez zmian	bez zmian
112,3	Ulica Chmielna - ulica Stągiewna	bez zmian	bez zmian
112,1	Ulica Stągiewna - ulica Długie Ogrody	bez zmian	bez zmian
111,4	Ulica Długie Ogrody - Ulica Elbląska	bez zmian	bez zmian
111,1	Ulica Elbląska - skrzyżowanie z ulicą Głębką (wraz z przejściem na drugą stronę ulicy Elbląskiej)	bez zmian	bez zmian
109,9	Ulica Elbląska - ulica Miałki Szlak	bez zmian	bez zmian
109,7	Ulica Miałki Szlak - tunel pod torami i ulicą Sucharskiego	bez zmian	bez zmian
109,4	Tunel pod torami i ulicą Sucharskiego - ulica Miałki Szlak	bez zmian	bez zmian
109,2	Ulica Miałki Szlak - wjazd do tunelu	bez zmian	bez zmian
108,7	Ulica Miałki Szlak (wjazd na ulicę Elbląską) - do końca ulicy	bez zmian	bez zmian
107,8	Koniec ulicy Miałki Szlak - siedziba firmy "Panattoni Europe"	bez zmian	bez zmian
107,0	Ulica Turystyczna (skrzyżowanie z ulicą Przegalińską) - ulica Boguckiego (wraz z odcinkiem ok 500 m tej ulicy)	bez zmian	bez zmian
97,8	Skrzyżowanie Świbnieńskiej z ul. Boguckiego - do końca ciągu rowerowego przy ul. Boguckiego	bez zmian	bez zmian

93,5	Ulica Boguckiego - przeprawa promowa na Wiśle	bez zmian	bez zmian
91,3	korona wału wzdłuż ul. Swibnieńskiej do ul. Boguckiego	bez zmian	bez zmian
88,2	korona wału wzdłuż ul. Urwista - ul. Akwenowa - granica miasta	bez zmian	bez zmian
84,9	Ulica Turystyczna (skrzyżowanie z ulicą Przegalińską) - ulica Boguckiego (wraz z odcinkiem ok 500 m tej ulicy)	bez zmian	bez zmian

Źródło: opracowanie własne

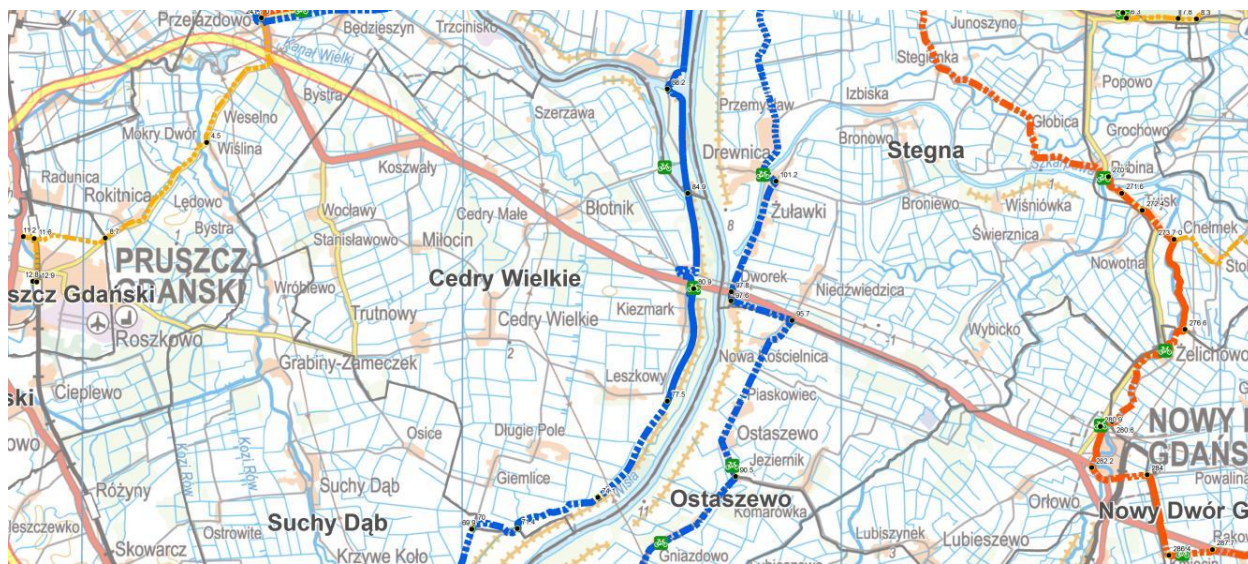
Rekomendowany przebieg oraz nawierzchnia w Mieście Gdańsk są tożsame. Nie rekomenduje się zmiany którejkolwiek z propozycji Miasta.

Gmina Cedry Wielkie

W Gminie Cedry Wielkie rekomenduje się do realizacji wariant I prowadzący Wiślaną Trasę Rowerową po wałe przeciwpowodziowym. Wariant ten ma 15 km długości. Przedmiotowy wariant został rekomendowany do realizacji, z uwagi na unikatowe walory turystyczno – krajobrazowe oraz wysokie koszty realizacji wariantu alternatywnego. Ponadto poprowadzenie trasy wałem przeciwpowodziowym spełnia jedno z założeń realizacji Przedsięwzięcia.

Poniżej przedstawiono mapę z ostatecznym przebiegiem trasy.

Rycina 47: Przebieg WTR w Gminie Cedry Wielkie rekomendowany do realizacji



Źródło: opracowanie własne

Poniżej w trzech tabelach przedstawiono podział trasy na odcinki w Gminie Cedry Wielkie wraz z obecną, planowaną oraz rekomendowaną nawierzchnią na danym odcinku.

Tabela 6: Obecna nawierzchnia na trasie w Gminie Cedry Wielkie

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
nie ujęto w km	dojazd do punktu postojowego w Błotniku	w pasie drogi	asfalt
80,9	półka wału	półka wału	płyty YOMB
77,5	korona wału	korona wału	gruntowa
74,1	półka wału	półka wału	płyty YOMB
71,4	stary wał Giemlice (korona wału)	korona wału	gruntowa
70,0	droga powiatowa - wjazd na Wał Giemlice	w pasie drogi	płyty budowlane typu MON
69,9	granica Gminy - zjazd na wał	w pasie drogi	asfalt

Źródło: opracowanie własne

Tabela 7: Nawierzchnia zaproponowana przez Gminę Cedry Wielkie

Km	Odcinek	Planowany rodzaj drogi	Planowany rodzaj nawierzchni
nie ujęto w km	dojazd do punktu postojowego w Błotniku	bez zmian	bez zmian
80,9	półka wału	droga rowerowa	nawierzchnia typu "Hanse Grand"
77,5	korona wału	droga rowerowa	asfalt
74,1	półka wału	droga rowerowa	nawierzchnia typu "Hanse Grand"
71,4	stary wał Giemlice (korona wału)	droga rowerowa	asfalt
70,0	droga powiatowa - wjazd na Wał Giemlice	droga rowerowa	asfalt
69,9	granica Gminy - zjazd na wał	bez zmian	bez zmian

Źródło: opracowanie własne

Tabela 8: Nawierzchnia rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia rekomendowana
nie ujęto w km	dojazd do punktu postojowego w Błotniku	bez zmian	bez zmian
80,9	półka wału	droga rowerowa	kruszywo naturalne
77,5	korona wału	droga rowerowa	asfalt
74,1	półka wału	droga rowerowa	kruszywo naturalne
71,4	stary wał Giemlice (korona wału)	droga rowerowa	asfalt
70,0	droga powiatowa - wjazd na Wał Giemlice	w pasie drogi	płyty budowlane typu „MON”
69,9	granica Gminy - zjazd na wał	bez zmian	bez zmian

Źródło: opracowanie własne

Rekomenduje się pozostawienie płyt budowlanych typu „MON” na odcinku od drogi powiatowej do wału w Giemlicach, z uwagi na użytkowanie tego odcinka przez ciężki sprzęt rolniczy. Asfaltowa

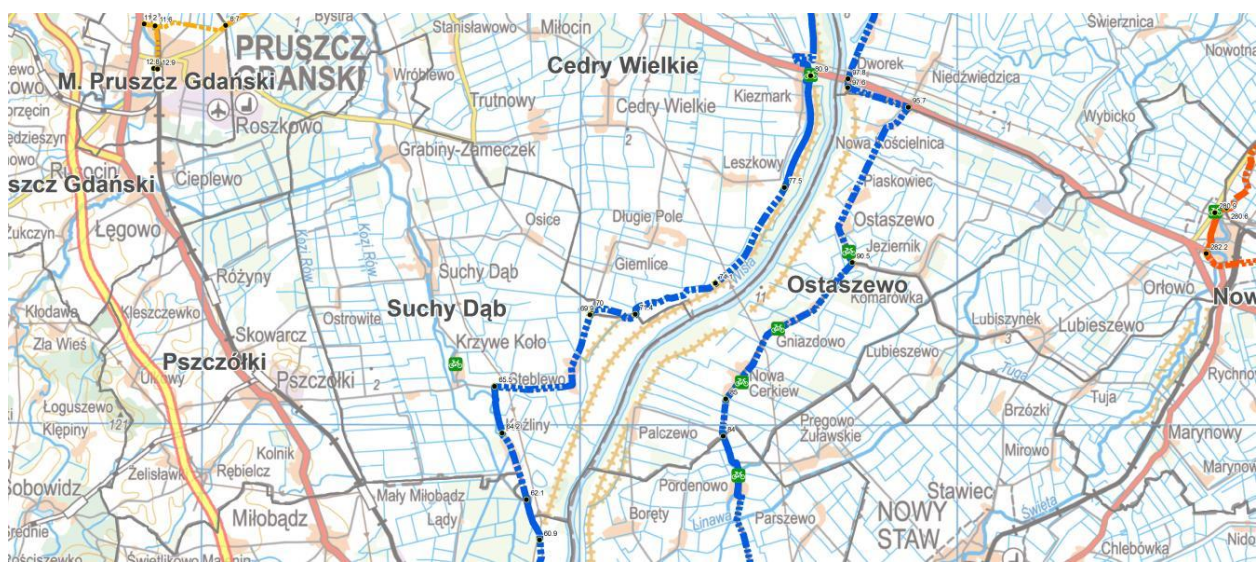
droga rowerowa nie spełniałaby parametrów technicznych niezbędnych dla ciężkiego sprzętu rolniczego.

Ponadto na odcinkach biegnących półką wału rekomendowane jest wypełnienie przerwy pomiędzy płytami YOMB kruszywem naturalnym, ze względu na jego wysoką elastyczność.

Gmina Suchy Dąb

Do realizacji rekomenduje się przedstawiony przez Gminę Suchy Dąb bezinwestycyjny wariant realizacji inwestycji, który przebiega w pasie dróg powiatowych. Przedmiotowy odcinek ma 7,8 km długości. Ostateczny przebieg trasy w Gminie przedstawiono na mapie poniżej.

Rycina 48: Przebieg WTR w Gminie Suchy Dąb rekomendowany do realizacji



Źródło: opracowanie własne

Poniżej w dwóch tabelach przedstawiono podział trasy na odcinki w Suchym Dębnie wraz z obecną, planowaną oraz rekomendowaną nawierzchnią na danym odcinku.

Tabela 9: Obecna nawierzchnia na trasie w Gminie Suchy Dąb

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
65,5	granica Gminy - Steblewo	w pasie drogi	asfalt
64,2	Steblewo - Skrzyżowanie - Koźliny	w pasie drogi	asfalt
nie ujęto w km	Skrzyżowanie - Krzywe Koło	w pasie drogi	asfalt
62,1	Koźliny - granica Gminy	w pasie drogi	asfalt

Źródło: opracowanie własne

Tabela 10: Nawierzchnia zaproponowana przez gminę i rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
65,5	granica Gminy - Steblewo	bez zmian	bez zmian
64,2	Steblewo - skrzyżowanie - Koźliny	bez zmian	bez zmian
nie ujęto w km	Skrzyżowanie - Krzywe Koło	bez zmian	bez zmian
62,1	Koźliny - granica Gminy	bez zmian	bez zmian

Źródło: opracowanie własne

Rekomendowany przebieg oraz nawierzchnia w Gminie jest tożsama z wariantem przez nią zaproponowanym.

Do rozważenia wciąż pozostaje wariant uwzględniający przebieg WTR częściowo „Szlakiem Domów Podcieniowych”

Gmina Tczew

W Gminie Tczew rekomendowany przebieg trasy jest tożsamy z propozycją Gminy opisaną we wcześniejszej części opracowania. Wariant ten ma 8 km długości. Szczegółowy przebieg trasy został przedstawiony na poniższej mapie.

Rycina 49: Przebieg WTR w Gminie Tczew rekomendowany do realizacji

Źródło: opracowanie własne

Ponadto w kolejnych tabelach przedstawiony został podział trasy na odcinki w Gminie Tczew wraz z obecną, planowaną oraz rekomendowaną nawierzchnią na danym odcinku.

Tabela 11: Obecna nawierzchnia na trasie w Gminie Tczew

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
60,9	Granica Gminy - Czatkowy	w pasie drogi	asfalt
57,9	Czatkowy - ul. Czatkowska - granica Gminy	pobocze drogi	gruntowa
52,1	kładka nad rz. Drybok - do ul. Spacerowej	ciąg pieszy	gruntowa
50,1	ul. Spacerowa	w pasie drogi	szuter/trylinka
49,5	przejazd DK 22 stroną północną	pobocze drogi	gruntowa
48,7	zjazd w drogę powiatową w kierunku Gorzędzieja	w pasie drogi	asfalt

Źródło: opracowanie własne

Tabela 12: Nawierzchnia zaproponowana przez Gminę Tczew

Km	Odcinek	Planowany rodzaj drogi	Planowany rodzaj nawierzchni
60,9	Granica Gminy - Czatkowy	bez zmian	bez zmian
57,9	Czatkowy - ul. Czatkowska - granica Gminy	ciąg pieszo - rowerowy	Kostka betonowa typu „Pol-bruk” niefazowana
52,1	kładka nad rz. Drybok - do ul. Spacerowej	droga rowerowa	asfalt
50,1	ul. Spacerowa	w pasie drogi	asfalt
49,5	przejazd DK 22 stroną północną	droga rowerowa	asfalt
48,7	zjazd w drogę powiatową w kierunku Gorzędzieja	bez zmian	bez zmian

Źródło: opracowanie własne

Tabela 13: Nawierzchnia rekomendowana do realizacji Gminie Tczew

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia rekomendowana
60,9	Granica Gminy - Czatkowy	bez zmian	bez zmian
57,9	Czatkowy - ul. Czatkowska - granica Gminy	ciąg pieszo -rowerowy	asfalt
52,1	kładka nad rz. Drybok - do ul. Spacerowej	droga rowerowa	asfalt
50,1	ul. Spacerowa	w pasie drogi	szuter/trylinka
49,5	przejazd DK 22 stroną północną	droga rowerowa	asfalt
48,7	zjazd w drogę powiatową w kierunku Gorzędzieja	bez zmian	bez zmian

Źródło: opracowanie własne

Na terenie Gminy Tczew rekomenduje się zastąpić zaplanowaną do realizacji kostkę betonową typu „Pol-bruk” na odcinku wzdłuż ul. Czatkowskiej, asfaltem. Koszt wykonania asfaltu z odpowiednią podbudową jest nieznacznie wyższy, natomiast komfort jazdy rowerem zwiększa się kilkukrotnie.

Nie rekomenduje się wykonania nakładki asfaltowej na całej szerokości ul. Spacerowej, z uwagi na fakt, iż inwestycja dedykowana byłaby głównie kierowcom samochodów, co jest sprzeczne założeniem Przedsięwzięcia. Wykonawca opracowania rekomenduje na tym odcinku

pozostawienie w stanie niezmienionym odcinka z trylinki oraz utwardzenie szutrowego odcinka ul. Spacerowej.

Miasto Tczew

W Mieście Tczew rekomendowany wariant realizacji Przedsięwzięcia jest tożsamy z propozycją Miasta. Początkowo rozważany wariant poprowadzenia trasy pod mostami tczewskimi został odrzucony z uwagi na rezygnację Miasta z jego realizacji. Obecny przebieg w mieście przedstawia poniższa mapa.

Rycina 50: Przebieg WTR w Mieście Tczew rekomendowany do realizacji



Źródło: opracowanie własne

W tabelach poniżej przedstawiony został podział trasy na odcinki w Gminie Tczew wraz z obecną, planowaną oraz rekomendowaną nawierzchnią na danym odcinku.

Tabela 14: Obecna nawierzchnia na trasie w Mieście Tczew

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
55,6	Granica GM Tczew- ul. Czatkowska, ul. Łąkowa, skrzyżowanie ulic Łąkowej i Kolejowej oraz ul. 1 Maja do wiaduktu 800 - lecia Tczewa	pobocze drogi	gruntowa
54,8	ul. 1 Maja (wiadukt 800 - lecia Tczewa) jadąc pętlą w dół do ul. Jana Z Kolna wjazd na bulwar	ciąg pieszy	płyty chodnikowe
54,2	bulwar nadwiślański	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana

52,8	ul. Nadbrzeżna - do skrzyżowania z ul. Ceglarską	w pasie drogi	asfalt
52,5	ul. Nadbrzeżna - od ul. Ceglarskiej do kładki nad rz. Drybok	ciąg pieszo-rowerowy	szuter

Źródło: opracowanie własne

Tabela 15: Nawierzchnia zaproponowana przez Miasto i rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Planowany rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
55,6	Granica GM Tczew- ul. Czatkowska, ul. Łąkowa, skrzyżowanie ulic Łąkowej i Kolejowej oraz ul. 1 Maja do wiaduktu 800 - lecia Tczewa	droga rowerowa	asfalt
54,8	ul. 1 Maja (wiadukt 800 - lecia Tczewa) jadąc pętlą w dół do ul. Jana Z Kolna wjazd na bulwar	droga rowerowa/w pasie drogi	asfalt
54,2	bulwar nadwiślański	bez zmian	bez zmian
52,8	ul. Nadbrzeżna - do skrzyżowania z ul. Ceglarską	w pasie drogi	asfalt
52,5	ul. Nadbrzeżna - od ul. Ceglarskiej do kładki nad rz. Drybok	ciąg pieszo-rowerowy	szuter

Źródło: opracowanie własne

W Mieście Tczew planowana oraz rekomendowana nawierzchnia na trasie jest tożsama, z uwagi na fakt, iż Miasto zaplanowało wykonanie wszystkich nowych odcinków dróg rowerowych z asfaltu, który jest najlepszą nawierzchnią dla dróg rowerowych.

Gmina Subkowy

Gmina Subkowy przedstawiła jeden możliwy wariant realizacji inwestycji, który jest jednocześnie rekomendowany do realizacji. Długość trasy w Gminie wynosi 9,0 kilometrów. Przebieg trasy w Gminie Subkowy został przedstawiony na poniższej mapie.

Rycina 51: Przebieg WTR w Gminie Subkowy rekomendowany do realizacji

Źródło: opracowanie własne

W tabelach poniżej przedstawiono podział trasy na odcinki w Gminie Subkowy wraz z obecną, planowaną oraz rekomendowaną nawierzchnią na danym odcinku.

Tabela 16: Obecna nawierzchnia na trasie w Gminie Subkowy

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
41,5	ul. Tczewska (granica Gminy Subkowy - Gorzędziej - Mała Słońca - Rybaki)	w pasie drogi	asfalt
39,0	Rybaki - granica Gminy Subkowy	w pasie drogi	szuter

Źródło: opracowanie własne

Tabela 17: Nawierzchnia zaproponowana przez Gminę i rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
41,5	ul. Tczewska (granica Gminy Subkowy - Gorzędziej - Mała Słońca - Rybaki)	bez zmian	bez zmian
39,0	Rybaki - granica Gminy Subkowy	droga rowerowa	asfalt

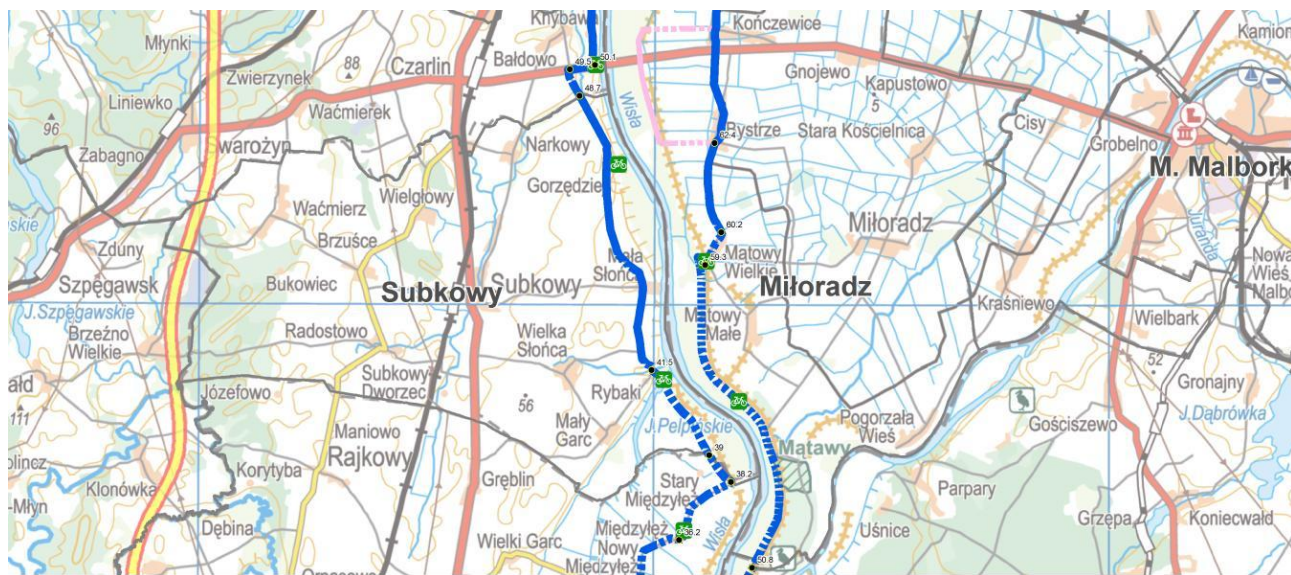
Źródło: opracowanie własne

Zgodnie z planem Gminy z drogi powiatowej przy stopie wału wydzielona ma zostać droga rowerowa o szerokości 3m. W ten sposób droga o szerokości 6m została by podzielona na dwie części, połowa obsługiwałaby ruch samochodowy, natomiast druga połowa ruch rowerowy. Przedmiotowe rozwiązanie wiąże się z zastosowaniem odpowiedniego oznakowania oraz organizacji ruchu. Z uwagi na ograniczone środki na realizację Przedsięwzięcia „Pomorskie Trasy Rowerowe” rekomenduje się zwężenie drogi rowerowej do 2,5 metra.

Gmina Pelplin

Przebieg trasy w Gminie Pelplin pozostaje bez zmian w stosunku do opisanego we wcześniejszej części opracowania. Długość trasy w Gminie wynosi 7,3 kilometrów, jej szczegółowy przebieg został przedstawiony na poniższej mapie.

Rycina 52: Przebieg WTR w Gminie Pelplin rekomendowany do realizacji



Źródło: opracowanie własne

W tabelach poniżej przedstawiono podział trasy na odcinki w Gminie Pelplin wraz z obecną, planowaną oraz rekomendowaną nawierzchnią na danym odcinku.

Tabela 18: Obecna nawierzchnia na trasie w Gminie Pelplin

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
38,2	Granica Gminy Pelplin - Międzyzłę	w pasie drogi	gruntowa
36,2	Międzyzłę	w pasie drogi	asfalt
34,1	Międzyzłę - Małe Walichnowy (łuczkiem)	w pasie drogi	asfalt
31,7	Małe Walichnowy	w pasie drogi	asfalt

Źródło: opracowanie własne

Tabela 19: Nawierzchnia zaproponowana przez Gminę Pelplin i rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
38,2	Granica Gminy Pelplin - Międzyzłę	droga rowerowa	asfalt
36,2	Międzyzłę	bez zmian	bez zmian
34,1	Międzyzłę - Małe Walichnowy (łuczkiem)	bez zmian	bez zmian
31,7	Małe Walichnowy	bez zmian	bez zmian

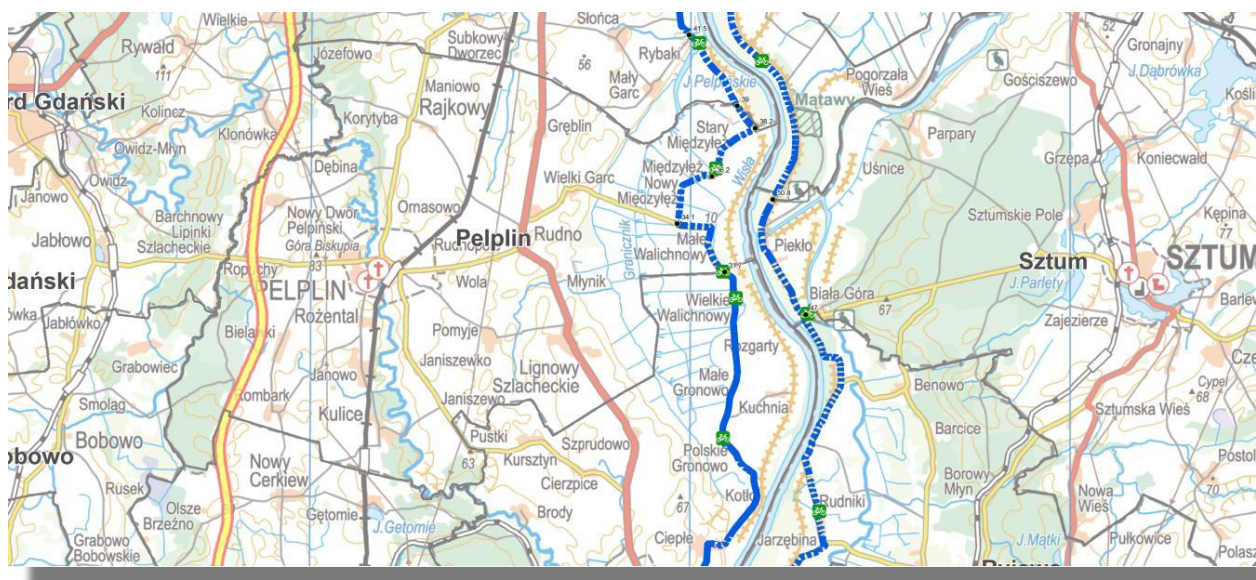
Źródło: opracowanie własne

Pierwszy odcinek w Gminie od strony północnej jest kontynuacją inwestycji w Gminie Subkowy. Z drogi powiatowej wydzielona zostałaby droga rowerowa o szerokości 3m. W ten sposób droga o szerokości 6m zostałaby podzielona na dwie części, połowa obsługiwałaby ruch samochodowy, natomiast druga połowa ruch rowerowy. Przedmiotowe rozwiązanie wiąże się podobnie jak w Gminie Subkowy, z zastosowaniem odpowiedniego oznakowania oraz organizacji ruchu. Tutaj również rekomenduje się zwężenie planowanej drogi rowerowej do 2,5 metra. Pozostałe odcinki trasy na terenie Gminy Pelplin posiadają nawierzchnie najkorzystniejszą dla rowerzystów.

Gmina Gniew

Rekomendowany przebieg trasy w Gminie Gniew pozostaje bez zmian w stosunku do opisanego we wcześniejszej części opracowania. Szczegółowy przebieg został przedstawiony na poniższej mapie.

Rycina 53: Przebieg WTR w Gminie Gniew rekomendowany do realizacji



Źródło: opracowanie własne

W tabelach poniżej przedstawiono podział trasy na odcinki w Gminie Gniew wraz z obecną, planowaną oraz rekomendowaną nawierzchnią na danym odcinku.

Tabela 20: Obecna nawierzchnia na trasie w Gminie Gniew

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
21,0	Cieple - Polskie Gronowo - Wielkie Walichnowy - granica z gminą Pelplin	w pasie drogi	asfalt

19,3	granica miasta Gniew - Ciepłe	w pasie drogi	asfalt
18,5	Wjazd do Gniewu (ul. Promowa) potem ul. Wiślana, Podwale i 27 Stycznia do granicy miasta	w pasie drogi	asfalt
18,1	Nicponia (obicie na drogę gruntową)	w pasie drogi	gruntowa
10,3	DK90 - Jażwiska - Betlejem - Tymawa Wybudowanie - Nicponia	w pasie drogi	asfalt
8,4	Opalenie - DK 90	w pasie drogi	asfalt
6,0	Widlice - Opalenie (w Opaleniu odbicie do miejsca postojowego na Orliku)	w pasie drogi	asfalt
2,4	w pasie drogi gminnej do Widlic	w pasie drogi	asfalt
0,0	granica gminy - drogi leśne - droga gminna	w pasie drogi	gruntowa

Źródło: opracowanie własne

Tabela 21: Nawierzchnia zaproponowana przez gminę Gniew i rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
21,0	Ciepłe - Polskie Gronowo - Wielkie Walichnowy - granica z gminą Pelplin	bez zmian	bez zmian
19,3	granica miasta Gniew - Ciepłe	bez zmian	bez zmian
18,5	Wjazd do Gniewu (ul. Promowa) potem ul. Wiślana, Podwale i 27 Stycznia do granicy miasta	bez zmian	bez zmian
18,1	Nicponia (obicie na drogę gruntową)	bez zmian	bez zmian
10,3	DK90 - Jażwiska - Betlejem - Tymawa Wybudowanie - Nicponia	bez zmian	bez zmian
8,4	Opalenie - DK 90	bez zmian	bez zmian
6,0	Widlice - Opalenie (w Opaleniu odbicie do miejsca postojowego na Orliku)	bez zmian	bez zmian
2,4	w pasie drogi gminnej do Widlic	bez zmian	bez zmian
0,0	granica gminy - drogi leśne – droga gminna	bez zmian	bez zmian

Źródło: opracowanie własne

W Gminie Gniew rekomenduje się pozostawienie przedstawionego w tabelach przebiegu trasy, przy zachowaniu alternatywnej możliwości przejazdu od miejscowości Gniew do miejscowości Nicponia przy DK nr 91, w okresie lokalnych podtopień. Zgodnie z propozycją Gminy nawierzchnie na wybranych odcinkach trasy mają być wyremontowane. Szczególnie rekomendowane do realizacji w ramach Przedsięwzięcia „Pomorskie Trasy Rowerowe” są odcinki o nawierzchni gruntowej oraz drogi leśne.

Gmina Stegna

Rekomendowany przebieg trasy w Gminie Stegna na Wiślanej Trasie Rowerowej pozostaje bez zmian w stosunku do opisanego we wcześniejszej części opracowania. Zgodnie z deklaracją Starostwa Powiatowego w Nowym Dworze Gdańskim, odcinek ten będzie realizowany przez Zarząd Dróg Powiatowych w Nowym Dworze Gdańskim. Szczegółowy przebieg Wiślanej Trasy Rowerowej w Gminie Stegna został przedstawiony na poniższej mapie.

Rycina 54: Przebieg WTR w Gminie Stegna rekomendowany do realizacji



Źródło: opracowanie własne

W tabelach poniżej przedstawiono podział trasy na odcinki w Gminie Stegna wraz z obecną, planowaną oraz rekomendowaną nawierzchnią na danym odcinku.

Tabela 22: Obecna nawierzchnia na Wiślanej Trasie Rowerowej w Gminie Stegna

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
107,2	Przystań promowa - skrzyżowanie DW 501 z drogą powiatową w Mikoszewie	w pasie drogi	asfalt
101,2	Mikoszewo - Żuławki	pobocze drogi	gruntowa

97,8	Żuławki-Stróża	pobocze drogi	gruntowa
97,6	Stróża - skręt w kierunku Dworka	w pasie drogi	asfalt

Źródło: opracowanie własne

Tabela 23: Nawierzchnia zaproponowana przez Gminę Stegna i rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
107,2	Przystań promowa - skrzyżowanie DW 501 z drogą powiatową w Mikoszewie	bez zmian	bez zmian
101,2	Mikoszewo - Żuławki	droga rowerowa	asfalt
97,8	Żuławki-Stróża	ciąg pieszo-rowerowy	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
97,6	Stróża - skręt w kierunku Dworka	bez zmian	bez zmian

Źródło: opracowanie własne

W Gminie Stegna wariant rekomendowany jest tożsamy z wariantem przedstawionym do realizacji. Starostwo Powiatowe dysponuje dokumentacją projektową na droga rowerowa oraz pieszo – rowerowy przy drodze powiatowej od Mikoszewa do Stróży.

Gmina Ostaszewo

W Gminie Ostaszewo rekomendowany do realizacji jest wariant realizacji inwestycji o długości 11,8 kilometrów przedstawiony przez Gminę. Został on przedstawiony na poniższej mapie.

Rycina 55: Przebieg WTR w Gminie Ostaszewo rekomendowany do realizacji



Źródło: opracowanie własne

W tabelach poniżej przedstawiono podział trasy na odcinki w Gminie Ostaszewo wraz z obecną, planowaną oraz rekomendowaną nawierzchnią na danym odcinku.

Tabela 24: Obecna nawierzchnia na trasie w Gminie Ostaszewo

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
95,7	Dworek – skręt w kierunku Dworka	w pasie drogi	asfalt
90,5	Ostaszewo - Dworek	w pasie drogi	asfalt
85,0	Nowa Cerkiew - Ostaszewo	nasyp kolei wąskotorowej	gruntowa
84,0	granica gminy - Nowa Cerkiew	w pasie drogi	asfalt

Źródło: opracowanie własne

Tabela 25: Nawierzchnia zaproponowana przez Gminę Ostaszewo i rekomendowana do realizacji

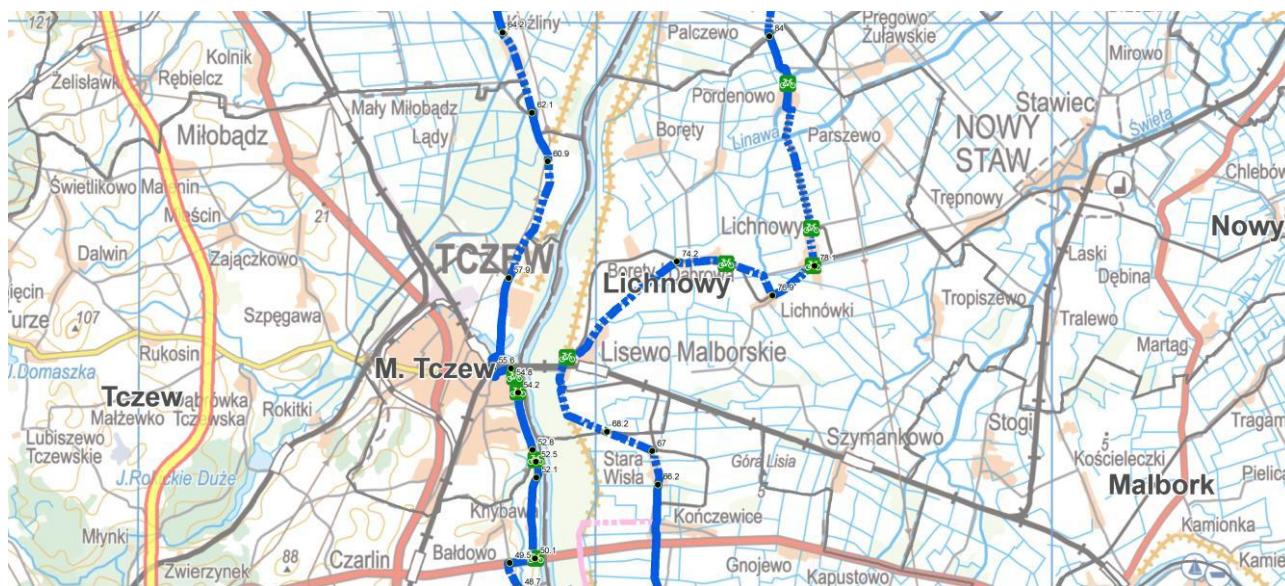
Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
95,7	Dworek – skręt w kierunku Dworka	bez zmian	bez zmian
90,5	Ostaszewo - Dworek	bez zmian	bez zmian
85,0	Nowa Cerkiew - Ostaszewo	droga rowerowa	asfalt
84,0	granica gminy - Nowa Cerkiew	bez zmian	bez zmian

Źródło: opracowanie własne

Rekomendowany przebieg oraz nawierzchnia są tożsame z zaplanowanymi przez Gminę.

Gmina Lichnowy

W Gminie Lichnowy rekomenduje się do realizacji wariant II (minimalny) zakładający wybudowanie nowej drogi rowerowej z miejscowości Lichnowki do miejscowości Dąbrowa. Przedmiotowy odcinek został rekomendowany do realizacji z uwagi na optymalne koszty realizacji Przedsięwzięcia z punktu widzenia możliwości finansowych Gminy. Ostateczny przebieg w Gminie został przedstawiony na mapie poniżej.

Rycina 56: Przebieg WTR w Gminie Lichnowy rekomendowany do realizacji

Źródło: opracowanie własne

W tabelach poniżej przedstawiono podział trasy na odcinki w Gminie Lichnowy wraz z obecną, planowaną oraz rekomendowaną nawierzchnią na danym odcinku.

Tabela 26: Obecna nawierzchnia na trasie w Gminie Lichnowy

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
78,1	Granica Gminy - Pordenowo - Lichnowy	w pasie drogi	asfalt
76,9	Lichnowy - Lichnowki	droga rowerowa	asfalt
74,2	Lichnowki - Dąbrowa	nasyp kolei wąskotorowej	gruntowa
68,2	Dąbrowa - Lisewo - Granica Gminy	w pasie drogi	asfalt

Źródło: opracowanie własne

Tabela 27: Nawierzchnia zaproponowana przez Gminę Lichnowy i rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
78,1	Granica Gminy - Pordenowo - Lichnowy	bez zmian	bez zmian
76,9	Lichnowy - Lichnowki	bez zmian	bez zmian
74,2	Lichnowki - Dąbrowa	nasyp kolei wąskotorowej	asfalt
68,2	Dąbrowa - Lisewo - Granica Gminy	bez zmian	bez zmian

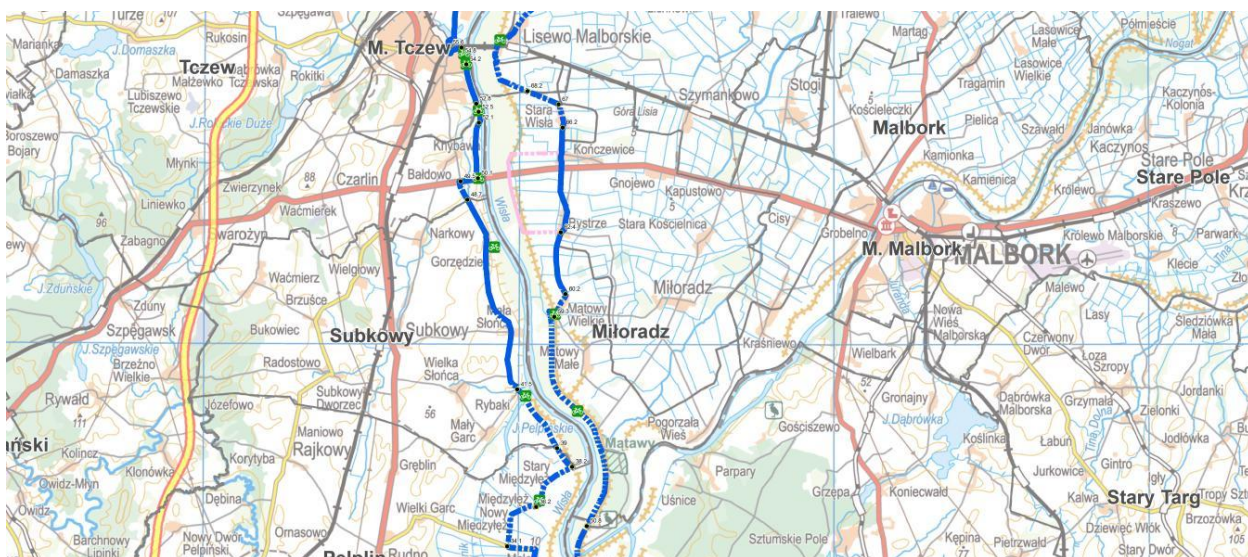
Źródło: opracowanie własne

Rekomendowany przebieg oraz nawierzchnia są tożsame z zaplanowanymi przez Gminę.

Gmina Miłoradz

W Gminie Miłoradz rekomenduje się do realizacji wariant minimalny zakładający poprowadzenie części trasy w pasie jezdni drogi powiatowej o niskim natężeniu ruchu. Wariant maksymalny został odrzucony z uwagi na brak konieczności budowy wydzielonej drogi rowerowej przy drodze o niskim natężeniu ruchu. Długość trasy w Gminie wynosi ponad 23 kilometry. Ostateczny przebieg w Gminie przedstawia poniższa mapa.

Rycina 57: Przebieg WTR w Gminie Miłoradz rekomendowany do realizacji



Źródło: opracowanie własne

W tabelach poniżej przedstawiono podział trasy na odcinki w Gminie Miłoradz wraz z obecną, planowaną oraz rekomendowaną nawierzchnią na danym odcinku.

Tabela 28: Obecna nawierzchnia na trasie w Gminie Miłoradz

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
67,0	Granica Gminy - Stara Wisła	w pasie drogi	asfalt
66,2	Stara Wisła	ciąg pieszy	płyty chodnikowe
62,4	Stara Wisła - Bystrze	pobocze drogi	gruntowa
60,2	Bystrze - Mątowy Wielkie	w pasie drogi	asfalt
59,3	Mątowy Wielkie	ciąg pieszy	płyty chodnikowe
50,8	wjazd na Wał - korona Wału - Granica Gminy	korona wału	gruntowa
	wał - Kończewice	w pasie drogi	płyty budowlane typu „MON”
	wał	korona wału	gruntowa
	Bystrze - wał	w pasie drogi	płyty budowlane typu „MON”

Źródło: opracowanie własne

Tabela 29: Nawierzchnia zaproponowana przez Gminę Miłoradz i rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
67,0	Granica Gminy - Stara Wisła	bez zmian	bez zmian
66,2	Stara Wisła	ciąg pieszo -rowerowy	asfalt
62,4	Stara Wisła - Bystrze	droga rowerowa	asfalt
60,2	Bystrze - Mątowy Wielkie	bez zmian	bez zmian
59,3	Mątowy Wielkie	ciąg pieszo - rowerowy	asfalt
50,8	wjazd na Wał - korona Wału - Granica Gminy	droga rowerowa	asfalt
	wał - Kończewice	w pasie drogi	płyty budowlane typu MON
	wał	korona wału	asfalt
	Bystrze - wał	w pasie drogi	płyty budowlane typu „MON”

Źródło: opracowanie własne

Rekomendowany przebieg oraz nawierzchnia są tożsame z zaplanowanymi przez Gminę. Jednakże należy podkreślić, iż skrzyżowanie drogi powiatowej z DK nr 22 nie jest obecnie w żaden sposób dostosowane do ruchu rowerowego. Brak jest na nim sygnalizacji świetlnej, nie ma nawet oznakowanego przejazdu dla rowerów. W przedmiotowej sprawie toczą się rozmowy między GDDKiA oraz Gminą Miłoradz. W przypadku negatywnej decyzji odnośnie dostosowania skrzyżowania do ruchu rowerowego rekomenduje się do realizacji równoważny wariant prowadzący trasę po koronie wału, pod mostem w Knybawie, zaznaczony w tabelach powyżej kolorem niebieskim. Przy ewentualnej jego realizacji rekomenduje się zmianę nawierzchni na koronie wału na asfalt.

Gmina Sztum

W Gminie Sztum rekomendowany do realizacji jest wariant zgłoszony przez Gminę, który został przedstawiony na poniższej mapie.

Rycina 58: Przebieg WTR w Gminie Sztum rekomendowany do realizacji



Źródło: opracowanie własne

W tabelach poniżej przedstawiono podział trasy na odcinki w Gminie Sadlinki wraz z obecną, planowaną oraz rekomendowaną nawierzchnią na danym odcinku.

Tabela 30: Obecna nawierzchnia na trasie w Gminie Sztum

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
47	Biała Góra - Piekło - Granica Gminy (za Piekłem)	korona wału	gruntowa

Źródło: opracowanie własne

Tabela 31: Nawierzchnia zaproponowana przez Gminę Sztum i rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
47	Biała Góra - Piekło - Granica Gminy (za Piekłem)	korona wału	asfalt

Źródło: opracowanie własne

Rekomendowany przebieg oraz nawierzchnia są tożsame z zaplanowanymi przez Gminę.

Gmina Ryjewo

W Gminie Ryjewo rekomendowany do realizacji jest wariant zgłoszony przez Gminę, który został przedstawiony na poniższej mapie.

Rycina 59: Przebieg WTR w Gminie Ryjewo rekomendowany do realizacji



Źródło: opracowanie własne

Tabela 32: Obecna nawierzchnia na trasie w Gminie Ryjewo

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
37,7	Granica Gminy - Szadówko - Szałwinek - Jarzębina - Rudniki - Biała Góra	w pasie drogi	asfalt

Źródło: opracowanie własne

Tabela 33: Nawierzchnia zaproponowana przez Gminę Ryjewo i rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
37,7	Granica Gminy - Szadówko - Szałwinek - Jarzębina - Rudniki - Biała Góra	bez zmian	bez zmian

Źródło: opracowanie własne

Rekomendowany przebieg oraz nawierzchnia są tożsame z zaplanowanymi przez Gminę.

Gmina Kwidzyn

W Gminie Kwidzyn wariantem rekomendowanym do realizacji jest wariant zgłoszony przez Gminę. Gmina do chwili obecnej wykonała już część inwestycji na trasie, kolejne odcinki rekomendowane są do realizacji w ramach Przedsięwzięcia „Pomorskie Trasy Rowerowe”. Ostateczny przebieg w gminie został przedstawiony na poniższej mapie.

Rycina 60: Przebieg WTR w Gminie Kwidzyn rekomendowany do realizacji

Źródło: opracowanie własne

W poniższych tabelach przedstawiono podział trasy na odcinki w Gminie Kwidzyn wraz z obecną, planowaną oraz rekomendowaną nawierzchnią na danym odcinku.

Tabela 34: Obecna nawierzchnia na trasie w Gminie Kwidzyn

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
34,6	Janowo - Szalwinek	w pasie drogi	asfalt
26,6	DK-90 - Janowo	pobocze drogi	gruntowa
25,3	Korzeniewo - DK 90	korona wału	gruntowa
21,3	Marena (ul. Korzeniewska) - Korzeniewo	ciąg pieszo-rowerowy	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
21,2	Marena (skrzyżowanie DW 588 z ul. Długą - do ul. Korzeniewskiej)	ciąg pieszo-rowerowy	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
19,2	Obory - Marena	ciąg pieszo-rowerowy	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
15,2	Grabówko - Obory	pobocze drogi	gruntowa
34,6	Granica Gminy - Grabówko	w pasie drogi	asfalt

Źródło: opracowanie własne

Tabela 35: Nawierzchnia zaproponowana przez Gminie Kwidzyn i rekomendowana do realizacji

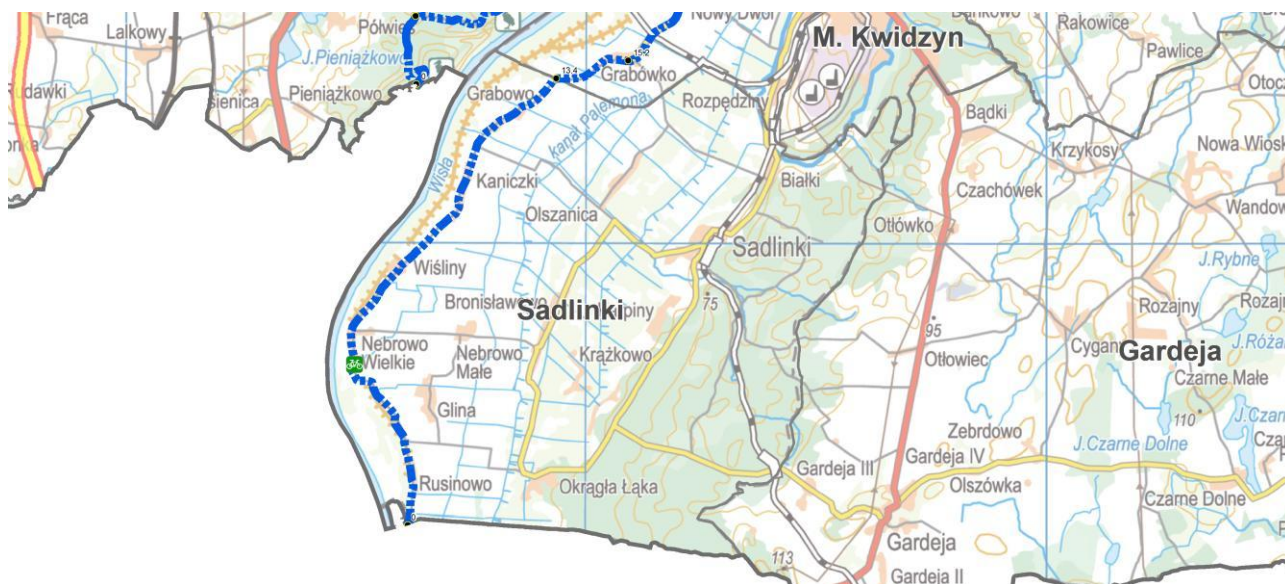
Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
34,6	Janowo - Szałwinek	bez zmian	bez zmian
26,6	DK-90 - Janowo	ciąg pieszo-rowerowy	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
25,3	Korzeniewo - DK 90	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
21,3	Mareza (ul. Korzeniewska) - Korzeniewo	ciąg pieszo-rowerowy	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
21,2	Mareza (skrzyżowanie DW 588 z ul. Długą - do ul. Korzeniewskiej)	ciąg pieszo-rowerowy	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
19,2	Obory - Mareza	ciąg pieszo-rowerowy	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
15,2	Grabówko - Obory	ciąg pieszo-rowerowy	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
13,4	Granica Gminy - Grabówko	bez zmian	bez zmian

Źródło: opracowanie własne

Rekomendowany przebieg oraz nawierzchnia są tożsame z zaplanowanymi przez Gminę.

Gmina Sadlinki

W Gminie Sadlinki rekomendowany do realizacji jest wariant zgłoszony przez Gminę, który został przedstawiony na poniższej mapie.

Rycina 61: Przebieg WTR w Gminie Sadlinki rekomendowany do realizacji

Źródło: opracowanie własne

W poniższych tabelach przedstawiono podział trasy na odcinki w Gminie Sadlinki wraz z obecną, planowaną oraz rekomendowaną nawierzchnią na danym odcinku.

Tabela 36: Obecna nawierzchnia na trasie w Gminie Sadlinki

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
0	Granica Gminy - Rusinowo - Glina - Nebrowo Wielkie - Wiśliny - Kaniczki - Grabowo	w pasie drogi	asfalt

Źródło: opracowanie własne

Tabela 37: Nawierzchnia zaproponowana przez Gminę i rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
0	Granica Gminy - Rusinowo - Glina - Nebrowo Wielkie - Wiśliny - Kaniczki - Grabowo	bez zmian	bez zmian

Źródło: opracowanie własne

Rekomendowany przebieg oraz nawierzchnia są tożsame z zaplanowanymi przez Gminę.

3.3.2. Trasa R-10

Gmina Ustka

Ostatecznie na terenie Gminy Ustka rekomendowany do realizacji został wariant nie wykorzystujący planowanej ścieżki rowerowej wzdłuż DW nr 203. Jego długość wynosi 39,2 km, z czego długość trasy głównej wynosi 34,5 km, a długość ości kluczowych na terenie Gminy to 4,7 km. Poniżej przedstawiono mapę z ostatecznym przebiegiem trasy.

Rycina 62: Przebieg trasy R-10 na terenie Gminy Ustka



Źródło: opracowanie własne

W poniższych tabelach przedstawiono podział trasy na odcinki w Gminie Ustka wraz z wyszczególnieniem obecnej, planowanej i rekomendowanej nawierzchni na danym fragmencie.

Tabela 38: Obecna nawierzchnia odcinków trasy w Gminie Ustka

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
Trasa Główna			
0,0	Od granicy z Gminą Postomino (woj. Zachodniopomorskie) - Zaleskie (skrzyżowanie z DW 203)	w pasie drogi	asfalt
1,7	Zaleskie (skrzyżowanie z DW 203) - skrzyżowanie z drogą do Starkowa	pobocze drogi	grunt
2,2	Skrzyżowanie z drogą do Starkowa - Starkowo (droga gruntowa do Pęplina)	w pasie drogi	asfalt
5,0	Droga gruntowa do Pęplina - Pęplino (do drogi betonowej)	w pasie drogi	szuter
7,9	Pęplino (droga betonowa) - skrzyżowanie z drogą powiatową Słupsk - Duninowo	w pasie drogi	betonowa
9,1	Skrzyżowanie z drogą powiatową Słupsk - Duninowo - do drogi gruntowej do Wodnicy	w pasie drogi	asfalt
10,0	Droga gruntowa do Wodnicy - Wodnica (do początku obszaru zabudowanego)	w pasie drogi	szuter
13,1	Wodnica (początek obszaru zabudowanego) - do drogi asfaltowej w miejscowości	w pasie drogi	betonowa
13,3	Wodnica - granica z Miastem Ustka	w pasie drogi	asfalt
18,6	Ul. Armii Krajowej (od granicy z miastem Ustka) - skrzyżowanie z ul. Kasprowicza	ciąg pieszo-rowerowy	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
19,5	Ul. Armii Krajowej (od skrzyżowania z ul. Kasprowicza) - skrzyżowanie z ul. Morską	w pasie drogi	asfalt
19,9	Skrzyżowanie z ul. Morską - skrzyżowanie drogą leśną do miejscowości Zapadłe	w pasie drogi	grunt
20,2	Skrzyżowanie drogą leśną do miejscowości Zapadłe - Zapadłe (skrzyżowanie ul. Leśną)	w pasie drogi	grunt
21,0	Zapadłe (skrzyżowanie ul. Leśną) - Wytowno	w pasie drogi	grunt
25,4	Wytowno - Machowinko	w pasie drogi	grunt
27,8	Machowinko - Bałamątek	w pasie drogi	grunt
29,7	Bałamątek - Dębina	w pasie drogi	grunt
33,3	Dębina - początek łącznika do Rowów	w pasie drogi	plyty YOMB
35,2	Początek łącznika do Rowów - granica z gm. Smołdzino	w pasie drogi	plyty YOMB
Ość kluczowa			
0,0	Łącznik do Rowów	w pasie drogi	plyty YOMB
0,0	Pęplino – granica z Gminą Słupsk	w pasie drogi	asfalt

Źródło: opracowanie własne

Tabela 39: Nawierzchnia zaproponowana przez Gminę Ustka

Km	Odcinek	Planowany rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana
Trasa Główna			
0,0	Od granicy z Gminą Postomino (woj. Zachodniopomorskie) - Zaleskie (skrzyżowanie z DW 203)	bez zmian	bez zmian
1,7	Zaleskie (skrzyżowanie z DW 203) - skrzyżowanie z drogą do Starkowa	ciąg pieszo-rowerowy	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
2,2	Skrzyżowanie z drogą do Starkowa - Starkowo (droga gruntowa do Pęplina)	bez zmian	bez zmian

5,0	Droga gruntowa do Pęplina - Pęplino (do drogi betonowej)	w pasie drogi	asfalt
7,9	Pęplino(droga betonowa) - skrzyżowanie z drogą powiatową Słupsk - Duninowo	bez zmian	bez zmian
9,1	Skrzyżowanie z drogą powiatową Słupsk - Duninowo - do drogi gruntowej do Wodnicy	bez zmian	bez zmian
10,0	Droga gruntowa do Wodnicy - Wodnica (do początku obszaru zabudowanego)	w pasie drogi	asfalt
13,1	Wodnica (początek obszaru zabudowanego) - do drogi asfaltowej w miejscowości	bez zmian	bez zmian
13,3	Wodnica - granica z Miastem Ustka	bez zmian	bez zmian
18,6	Ul. Armii Krajowej (od granicy z miastem Ustka) - skrzyżowanie z ul. Kasprowicza	bez zmian	bez zmian
19,5	Ul. Armii Krajowej (od skrzyżowania z ul. Kasprowicza) - skrzyżowanie z ul. Morską	bez zmian	bez zmian
19,9	Skrzyżowanie z ul. Morską - skrzyżowanie drogą leśną do miejscowości Zapadłe	bez zmian	bez zmian
20,2	Skrzyżowanie drogą leśną do miejscowości Zapadłe - Zapadłe (skrzyżowanie ul. Leśną)	bez zmian	bez zmian
21,0	Zapadłe (skrzyżowanie ul. Leśną) - Wytowno	w pasie drogi	asfalt
25,4	Wytowno - Machowinko	w pasie drogi	asfalt
27,8	Machowinko - Bałamątek	w pasie drogi	asfalt
29,7	Bałamątek - Dębina	w pasie drogi	asfalt
33,3	Dębina - początek łącznika do Rowów	w pasie drogi	wypełnienie pomiędzy płytami YOMB
35,2	Początek łącznika do Rowów - granica z gm. Smołdzino	w pasie drogi	wypełnienie pomiędzy płytami YOMB
Oś kluczowa			
0,0	Łącznik do Rowów	w pasie drogi	wypełnienie pomiędzy płytami YOMB
0,0	Pęplino – granica z Gminą Słupsk	bez zmian	bez zmian

Źródło: opracowanie własne

Tabela 40: Nawierzchnia rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Rekomendowany rodzaj drogi	Nawierzchnia rekomendowana
Trasa Główna			
0,0	Od granicy z Gminą Postomino (woj. Zachodniopomorskie) - Zaleskie (skrzyżowanie z DW 203)	bez zmian	bez zmian
1,7	Zaleskie (skrzyżowanie z DW 203) - skrzyżowanie z drogą do Starkowa	ciąg pieszo-rowerowy	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
2,2	Skrzyżowanie z drogą do Starkowa - Starkowo (droga gruntowa do Pęplina)	w pasie drogi	kruszywo betonowe (np.kruszbet)
5,0	Droga gruntowa do Pęplina - Pęplino (do drogi betonowej)	w pasie drogi	kruszywo betonowe (np.kruszbet)
7,9	Pęplino(droga betonowa) - skrzyżowanie z drogą powiatową Słupsk - Duninowo	bez zmian	bez zmian
9,1	Skrzyżowanie z drogą powiatową Słupsk - Duninowo - do drogi gruntowej do Wodnicy	bez zmian	bez zmian
10,0	Droga gruntowa do Wodnicy - Wodnica (do początku obszaru zabudowanego)	w pasie drogi	kruszywo betonowe (np. kruszbet)

13,1	Wodnica (początek obszaru zabudowanego) - do drogi asfaltowej w miejscowości	bez zmian	bez zmian
13,3	Wodnica - granica z Miastem Ustka	bez zmian	bez zmian
18,6	Ul. Armii Krajowej (od granicy z miastem Ustka) - skrzyżowanie z ul. Kasprowicza	bez zmian	bez zmian
19,5	Ul. Armii Krajowej (od skrzyżowania z ul. Kasprowicza) - skrzyżowanie z ul. Morską	bez zmian	bez zmian
19,9	Skrzyżowanie z ul. Morską - skrzyżowanie drogą leśną do miejscowości Zapadłe	w pasie drogi	kruszywo naturalne
20,2	Skrzyżowanie drogą leśną do miejscowości Zapadłe - Zapadłe (skrzyżowanie ul. Leśną)	w pasie drogi	kruszywo naturalne
21,0	Zapadłe (skrzyżowanie ul. Leśną) - Wytowno	w pasie drogi	kruszywo naturalne
25,4	Wytowno - Machowinko	w pasie drogi	kruszywo naturalne
27,8	Machowinko - Bałamątek	w pasie drogi	kruszywo naturalne
29,7	Bałamątek - Dębina	w pasie drogi	kruszywo naturalne
33,3	Dębina - początek łącznika do Rowów	w pasie drogi	wypełnienie pomiędzy płytami YOMB
35,2	Początek łącznika do Rowów - granica z gm. Smołdzino	w pasie drogi	wypełnienie pomiędzy płytami YOMB
Oś kluczowa			
0,0	Łącznik do Rowów	w pasie drogi	wypełnienie pomiędzy płytami YOMB
0,0	Pęplino – granica z Gminą Słupsk	bez zmian	bez zmian

Źródło: opracowanie własne

Rekomenduje się zmianę planowanej nawierzchni na odcinkach Starkowo – Pęplino, Zapadłe - Dębina z nawierzchni asfaltowej, na nawierzchnię z kruszywa naturalnego, bądź kruszywa betonowego z uwagi na potencjalnie wysokie koszty przedmiotowej inwestycji.

Miasto Ustka

Ostatecznie na terenie Miasta Ustka rekomendowany do realizacji został wariant prowadzący ul. Polną do ul. Darłowskiej z pominięciem planowanego ciągu rowerowego wzdłuż DW nr 203. Długość odcinka trasy na terenie Miasta wynosi 3,7 km. Poniżej przedstawiono mapę z ostatecznym przebiegiem trasy.

Rycina 63: Przebieg trasy R-10 na terenie Miasta Ustka



Źródło: opracowanie własne

Poniżej przedstawiono podział trasy na odcinki na terenie Miasta Ustka, wraz z wyszczególnieniem obecnej, planowanej, oraz rekomendowanej nawierzchni.

Tabela 41: Obecna nawierzchnia odcinków trasy w Mieście Ustka

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
14,9	Granica z Gminą Ustka (ul. Polna) - skrzyżowanie ul. Polnej z ul. Narutowicza	w pasie drogi	szuter
15,5	Skrzyżowanie ul. Polnej z ul. Narutowicza - skrzyżowanie ul. Polnej z ul. Darłowską	w pasie drogi	płyty MON
16,2	Ulica Darłowska (od skrzyżowania z ulicą Polną) - skrzyżowanie z DK 21	ciąg pieszy	płyty chodnikowe
16,4	Skrzyżowanie z DK 21 - tereny kolejowe	niezagospodarowany grunt	grunt
16,5	Tereny kolejowe - ulica Ogrodowa (firma "Pierre Rene")	w pasie drogi	płyty MON
17,1	Ulica Ogrodowa (firma "Pierre Rene") - przejazd kolejowy	pobocze drogi	grunt
17,7	Przejazd kolejowy - rondo na ulicy Słupskiej (DK 21)	pobocze drogi	asfalt
18,0	Rondo na ulicy Słupskiej (DK 21) - ulica Sportowa	pobocze drogi	grunt
18,1	Ulica Sportowa (do stadionu)	w pasie drogi	szuter
18,2	Ulica Sportowa (od stadionu do granicy miasta)	w pasie drogi	płyty YOMB

Źródło: opracowanie własne

Tabela 42: Nawierzchnia zaproponowana przez Miasto Ustka i rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Planowany rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
14,9	Granica z Gminą Ustka (ul. Polna) - skrzyżowanie ul. Polnej z ul. Narutowicza	bez zmian	bez zmian
15,5	Skrzyżowanie ul. Polnej z ul. Narutowicza -	bez zmian	bez zmian

	skrzyżowanie ul. Polnej z ul. Darłowską		
16,2	Ulica Darłowska (od skrzyżowania z ulicą Polną) - skrzyżowanie z DK 21	ciąg pieszo-rowerowy	kostka betonowa typu "Pol-bruk" niefazowana
16,4	Skrzyżowanie z DK 21 - tereny kolejowe	droga rowerowa	asfalt
16,5	Tereny kolejowe - ulica Ogrodowa (firma "Pierre Rene")	droga rowerowa	asfalt
17,1	Ulica Ogrodowa (firma "Pierre Rene") - przejazd kolejowy	droga rowerowa	asfalt
17,7	Przejazd kolejowy - rondo na ulicy Słupskiej (DK 21)	droga rowerowa	asfalt
18,0	Rondo na ulicy Słupskiej (DK 21) - ulica Sportowa	droga rowerowa	asfalt
18,1	Ulica Sportowa (do stadionu)	ciąg pieszo-rowerowy	kostka betonowa typu "Pol-bruk" niefazowana
18,2	Ulica Sportowa (od stadionu do granicy miasta)	ciąg pieszo-rowerowy	kostka betonowa typu "Pol-bruk" niefazowana

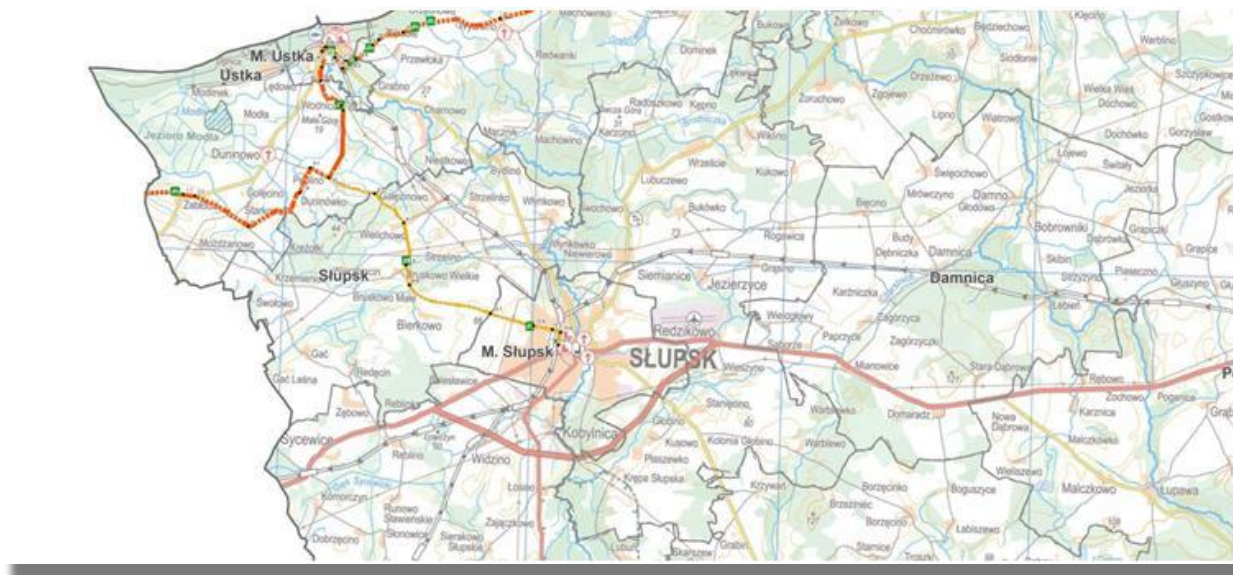
Źródło: opracowanie własne

Rekomendowany przebieg oraz rodzaj nawierzchni na poszczególnych fragmentach ostatecznego przebiegu trasy na terenie Ustki jest zbieżny z propozycjami i założeniami przedstawicieli Miasta.

Gmina Słupsk

Finalny przebieg trasy ości kluczowej na terenie Gminy Słupsk jest zbieżny z wariantem wypracowanym w trakcie analiz. Długość odcinka R-10 na terenie Gminy wynosi 8,77 km. Poniżej przedstawiono mapę z ostatecznym przebiegiem trasy.

Rycina 64: Przebieg ości kluczowej na terenie Gminy Słupsk



Źródło: opracowanie własne

Poniżej przedstawiono podział trasy na odcinki na terenie Gminy Słupsk, wraz z wyszczególnieniem obecnej, planowanej, oraz rekomendowanej nawierzchni.

Tabela 43: Obecna nawierzchnia odcinków trasy w Gminie Słupsk

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
2,1	Granica z gm. Ustka - Wielichowo	w pasie drogi	asfalt
4,0	Wielichowo - Bruskowo Wielkie	droga rowerowa	asfalt
5,9	Przez miejscowość Bruskowo Wielkie	niezagospodarowany grunt	grunt
6,9	Bruskowo Wielkie - granica z miastem Słupsk	droga rowerowa	asfalt

Źródło: opracowanie własne

Tabela 44: Nawierzchnia zaproponowana przez Gminę Słupsk i rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Planowany rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
2,1	Granica z gm. Ustka - Wielichowo	bez zmian	bez zmian
4,0	Wielichowo - Bruskowo Wielkie	bez zmian	bez zmian
5,9	Przez miejscowość Bruskowo Wielkie	droga rowerowa	asfalt
6,9	Bruskowo Wielkie - granica z miastem Słupsk	bez zmian	bez zmian

Źródło: opracowanie własne

Rekomendowany przebieg oraz rodzaj nawierzchni na poszczególnych fragmentach ostatecznego przebiegu trasy na terenie Gminy Słupsk jest zbieżny z propozycjami i założeniami przedstawicieli Gminy.

Miasto Słupsk

Ostateczny przebieg trasy ości kluczowej rekomendowany do realizacji na terenie Słupska jest tożsamy z wariantem zaproponowanym przez Miasto w początkowej fazie analizy, opisanym w podrozdziale 3.2. Długość odcinka trasy na jego terenie wynosi 3,76 km. Poniżej przedstawiono mapę z ostatecznym przebiegiem trasy.

Rycina 65: Przebieg ości kluczowej na terenie Miasta Słupsk

Źródło: opracowanie własne

Tabele poniżej przedstawiają podział trasy na odcinki wraz z wyszczególnieniem obecnej, planowanej oraz rekomendowanej nawierzchni.

Tabela 45: Obecna nawierzchnia odcinków trasy na terenie Miasta Słupsk

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
10,7	Granica z Gminą Słupsk - Ulica 3 Maja (do skrzyżowania z ulicą Chrobrego)	droga rowerowa	asfalt
12,6	Ulica 3 Maja (od skrzyżowania z ulicą Chrobrego) - Ulica 3 Maja - skrzyżowanie z ulicą Sobieskiego	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
13,5	Ulica 3 Maja (od skrzyżowania z ulicą Sobieskiego) - Ulica 3 Maja (do skrzyżowanie z ul. Kołłątaja)	ciąg pieszo-rowerowy	płyty chodnikowe
13,9	Ul. Kołłątaja (od skrzyżowania z ul. 3 Maja) - dworzec PKP	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana

Źródło: opracowanie własne

Tabela 46: Nawierzchnia zaproponowana przez Miasto Słupsk i rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Planowany rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
10,7	Granica z Gminą Słupsk - Ulica 3 Maja (do skrzyżowania z ulicą Chrobrego)	bez zmian	bez zmian
12,6	Ulica 3 Maja (od skrzyżowania z ulicą Chrobrego) - Ulica 3 Maja - skrzyżowanie z ulicą Sobieskiego	droga rowerowa	asfalt
13,5	Ulica 3 Maja (od skrzyżowania z ulicą Sobieskiego) - Ulica 3 Maja (do skrzyżowanie z ul. Kołłątaja)	droga rowerowa	asfalt
13,9	Ul. Kołłątaja (od skrzyżowania z ul. 3 Maja) - dworzec PKP	droga rowerowa	asfalt

Źródło: opracowanie własne

Zaproponowane przez Miasto Słupsk rodzaje nawierzchni na odcinkach trasy zostały rekomendowane do realizacji w ramach Przedsięwzięcia.

Gmina Smołdzino

Ostateczny przebieg trasy na terenie Gminy Smołdzino, w porównaniu z pierwotnymi założeniami został częściowo zmodyfikowany. Zrezygnowano z poprowadzenia trasy na odcinku Smołdzino – Siecie – Wierzchocino po nasypie dawnej linii kolejowej z uwagi na trudności techniczne, finansowe oraz własnościowe, jakie mogłyby pojawić się w trakcie realizacji. Ostatecznie fragment Smołdzino – Wierzchocino rowerzysta pokona w pasie jezdni drogi o nawierzchni asfaltowej przez miejscowość Żelazo.

Nie rekomenduje się również realizacji odcinka prowadzącego przez Kluki do granicy z Gminą Głównicy, z uwagi na potencjalnie wysoki koszt realizacji inwestycji, co spowodowane jest trudnymi warunkami terenowymi na przedmiotowym odcinku. Jest to droga prowadząca przez obszary o podłożu torfowym, która szczególnie po opadach deszczu staje się bardzo trudna do

pokonania. Z obu stron przedmiotowego odcinka ustawione zostały znaki zakazu ruchu wszelkim pojazdom. Jego przebieg został negatywnie zaopiniowany przez Słowiński Park Narodowy. Ostateczny przebieg trasy na terenie Gminy Smołdzino ma długość 22,5 km. Przedstawiony został na poniższej rycinie.

Rycina 66: Przebieg trasy R-10 na terenie Gminy Smołdzino



Źródło: opracowanie własne

Poniżej przedstawiono podział trasy na odcinki na terenie Gminy Smołdzino, wraz z wyszczególnieniem obecnej, planowanej, oraz rekomendowanej nawierzchni.

Tabela 47: Obecna nawierzchnia odcinków trasy na terenie Gminy Smołdzino

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
38,2	Granica z Gminą Ustka - miejscowość Łódki	w pasie drogi	plyty YOMB
40,3	Łódki - Retowo	w pasie drogi	grunt
41,2	Retowo - skrzyżowanie z drogą do miejscowości Wysoka	w pasie drogi	plyty YOMB
42,8	Skrzyżowanie z drogą do miejscowości Wysoka - Wysoka - Gardna Wielka (do skrzyżowania z drogą prowadzącą wzdłuż jeziora Gardno)	w pasie drogi	asfalt
45,1	Gardna Wielka (do skrzyżowania z drogą prowadzącą wzdłuż jeziora Gardno) - most na rzece Łupawa	w pasie drogi	plyty YOMB
47,7	Most na Rzece Łupawa - granica Słowińskiego Parku Narodowego	w pasie drogi	plyty YOMB
50,6	Granica Słowińskiego Parku Narodowego - Smołdzino (do ulicy Bohaterów Warszawy)	w pasie drogi	szuter
52,1	Smołdzino (od ulicy Bohaterów Warszawy) - Żelazo - Wierzchocino	w pasie drogi	asfalt
57,9	Wierzchocino - Leśniczówka Wierzchocino	w pasie drogi	bruk

58,6	Leśniczówka Wierzchocino - jeziorko przy drodze gruntowej prowadzącej do miejscowości Równo	w pasie drogi	szuter
59,7	Jeziorko (przy drodze do miejscowości Równo) - do granicy z Gminą Główczyce	w pasie drogi	grunt

Źródło: opracowanie własne

Tabela 48: Nawierzchnia zaproponowana przez Gminę Smołdzino i rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Planowany rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
38,2	Granica z Gminą Ustka - miejscowość Łódki	w pasie drogi	wypełnienie pomiędzy płytami YOMB
40,3	Łódki - Retowo	w pasie drogi	kruszywo betonowe (np.kruszbet)
41,2	Retowo - skrzyżowanie z drogą do miejscowości Wysoka	w pasie drogi	wypełnienie pomiędzy płytami YOMB
42,8	Skrzyżowanie z drogą do miejscowości Wysoka - Wysoka - Gardna Wielka (do skrzyżowania z drogą prowadzącą wzdłuż jeziora Gardno)	bez zmian	bez zmian
45,1	Gardna Wielka (do skrzyżowania z drogą prowadzącą wzdłuż jeziora Gardno) - most na rzece Łupawa	w pasie drogi	wypełnienie pomiędzy płytami YOMB
47,7	Most na Rzece Łupawa - granica Słowińskiego Parku Narodowego	w pasie drogi	wypełnienie pomiędzy płytami YOMB
50,6	Granica Słowińskiego Parku Narodowego - Smołdzino (do ulicy Bohaterów Warszawy)	w pasie drogi	kruszywo betonowe (np.kruszbet)
52,1	Smołdzino (od ulicy Bohaterów Warszawy) - Żelazo - Wierzchocino	bez zmian	bez zmian
57,9	Wierzchocino - Leśniczówka Wierzchocino	bez zmian	bez zmian
58,6	Leśniczówka Wierzchocino - jeziorko przy drodze gruntowej prowadzącej do miejscowości Równo	w pasie drogi	kruszywo betonowe (np. kruszbet)
59,7	Jeziorko (przy drodze do miejscowości Równo) - do granicy z Gminą Główczyce	w pasie drogi	kruszywo betonowe (np. kruszbet)

Źródło: opracowanie własne

Ostatecznie zarekomendowano rezygnację z planowanej poprawy nawierzchni drogi asfaltowej z Gardny Małej do Gardny Wielkiej, z uwagi na to, iż byłaby to inwestycja dedykowana przede wszystkim kierowcom samochodów, a nie rowerzystom, co może być sprzeczne z pierwotnymi założeniami Przedsięwzięcia. Obecny stan drogi pozwala na wykorzystanie jej jako odcinek międzynarodowej trasy rowerowej. Pozostałe rekomendowane rodzaje nawierzchni są tożsame z zaproponowanymi przez Gminę Smołdzino.

Gmina Główczyce

Ostateczny przebieg trasy rekomendowany do realizacji na terenie Gminy Główczyce jest tożsamy z wariantem zaproponowanym w początkowej fazie analizy, opisanym w podrozdziale 3.2. Długość odcinka trasy na jego terenie wynosi 21,22 km. Poniżej przedstawiono mapę z ostatecznym przebiegiem trasy.

Rycina 67: Przebieg trasy R-10 na terenie Gminy Główny



Źródło: opracowanie własne

W poniższych tabelach przedstawiono podział trasy w Gminie Główny na odcinki wraz z wyszczególnieniem obecnej, planowanej i rekomendowanej nawierzchni na danym fragmencie.

Tabela 49: Obecna nawierzchnia odcinków trasy na terenie Gminy Główny

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
60,7	Granica z Gminą Smoldzino - Równo - Główny	w pasie drogi	grunt
66,1	Główny - Zgierz - Izbica (koniec terenu zabudowanego)	w pasie drogi	asfalt
76,9	Izbica (koniec terenu zabudowanego) - Gać	w pasie drogi	szuter
79,0	W miejscowości Gać - Ieńniczówka	w pasie drogi	bruk
79,6	Ieńniczówka w miejscowości Gać - granica Gminy	w pasie drogi	grunt

Źródło: opracowanie własne

Tabela 50: Nawierzchnia zaproponowana przez Gminę Główny i rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Planowany rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
60,7	Granica z Gminą Smoldzino - Równo - Główny	w pasie drogi	kruszywo betonowe (np. kruszbet)
66,1	Główny - Zgierz - Izbica (koniec terenu zabudowanego)	bez zmian	bez zmian
76,9	Izbica (koniec terenu zabudowanego) - Gać	bez zmian	bez zmian
79,0	W miejscowości Gać - Ieńniczówka	bez zmian	bez zmian
79,6	Ieńniczówka w miejscowości Gać - granica Gminy	w pasie drogi	kruszywo naturalne

Źródło: opracowanie własne

Większość z zaproponowanych przez przedstawicieli Gminy Głównyzyce rodzajów nawierzchni na trasie jest zbieżna z rekomendowanymi. Proponuje się rezygnację z przebudowy drogi powiatowej Głównyzyce – Izbica, która w założeniach polegać miała na poszerzeniu jezdni o pas asfaltowy, który przeznaczony byłby dla rowerzystów. Z uwagi na fakt, iż przedmiotowa droga charakteryzuje się niskim natężeniem ruchu samochodowego, nie jest konieczna jej modernizacja. Obecny stan techniczny nawierzchni pozwala na poprowadzenie na tym odcinku międzynarodowej trasy rowerowej. Nie rekomenduje się także poprawy nawierzchni na drodze w miejscowości Gać, na której obecnie położona jest nawierzchnia brukowa, tzw. „kocie łby”. Gmina Głównyzyce zaproponowała wymianę nawierzchni na tym odcinku na kostkę betonową typu „Pol-bruk” niefazowaną, jednakże byłaby to inwestycja dedykowana przede wszystkim kierowcom samochodów, a nie rowerzystom. Rekomendowane nawierzchnie pozostałych odcinków są zbieżne z zaproponowanymi przez przedstawicieli Gminy.

Gmina Wicko

Ostateczny przebieg trasy na terenie Gminy Wicko, w porównaniu z pierwotnymi założeniami został częściowo zmodyfikowany. Zrezygnowano z poprowadzenia trasy na odcinku Żarnowska – Łeba po drodze gruntowej wzdłuż jeziora Łebsko, której utwardzenie niesłoby za sobą duże nakłady finansowe. Zdecydowano się na wykorzystanie ciągu rowerowego, który powstanie wzdłuż DW nr 214 w ramach jej przebudowy.

Zrezygnowano również z wariantu trasy prowadzącego od kładki na kanale Chełst, gdzie przebiega granica Gminy z Miastem Łeba. Powodem była trudna sytuacja prawna gruntów po której miałyby prowadzić trasa R-10.

Ostateczny przebieg trasy na terenie Gminy Wicko ma długość 19,6 km i został przedstawiony na poniższej rycinie.

Rycina 68: Przebieg trasy R-10 na terenie Gminy Wicko



Źródło: opracowanie własne

Poniżej przedstawiono podział trasy na odcinki na terenie Gminy Wiko, wraz z wyszczególnieniem obecnej, planowanej, oraz rekomendowanej nawierzchni.

Tabela 51: Obecna nawierzchnia odcinków trasy na terenie Gminy Wiko

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
81,5	Granica z Gminą Główny Żarnów - Żarnowska	w pasie drogi	grunt
86,1	Przez miejscowość Żarnowska	w pasie drogi	asfalt
86,6	Żarnowska - skrzyżowanie z DW 214	w pasie drogi	asfalt
89,5	skrzyżowanie z DW 214 - granica z Miastem Łeba	pobocze drogi	grunt
92,2	Granica z Miastem Łeba (ulica Nowęcińska) - Nowęcino (do skrzyżowania z ulicą Łebską)	ciąg pieszy	kostka betonowa typu "Polbruk" fazowana
93,2	Ulica Łebska - skrzyżowanie z ulicą Lipową	w pasie drogi	asfalt
93,5	Ulica Lipowa - przepust (do końca drogi asfaltowej)	w pasie drogi	asfalt
95,0	Koniec drogi asfaltowej - Sarbsk	w pasie drogi	grunt
98,4	Sarbsk - Ulinia	w pasie drogi	asfalt
101,4	Ulinia - granica Gminy	w pasie drogi	szuter

Źródło: opracowanie własne

Tabela 52: Nawierzchnia zaproponowana przez Gminę Wiko i rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Planowany rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
81,5	Granica z Gminą Główny Żarnów - Żarnowska	w pasie drogi	kruszywo naturalne
86,1	Przez miejscowość Żarnowska	bez zmian	bez zmian
86,6	Żarnowska - skrzyżowanie z DW 214	droga rowerowa	asfalt
89,5	skrzyżowanie z DW 214 - granica z	droga rowerowa	asfalt

	Miastem Łeba		
92,2	Granica z Miastem Łeba (ulica Noweścińska) - Nowęcin (do skrzyżowania z ulicą Łebską)	ciąg pieszo-rowerowy	asfalt
93,2	Ulica Łebska - skrzyżowanie z ulicą Lipową	bez zmian	bez zmian
93,5	Ulica Lipowa - przepust (do końca drogi asfaltowej)	bez zmian	bez zmian
95,0	Koniec drogi asfaltowej - Sarbsk	w pasie drogi	kruszywo betonowe (np. kruszbet)
98,4	Sarbsk - Ulinia	bez zmian	bez zmian
101,4	Ulinia - granica Gminy	bez zmian	bez zmian

Źródło: opracowanie własne

Zaproponowane przez Gminę Wicko rodzaje nawierzchni na odcinkach trasy zostały rekomendowane do realizacji w ramach Przedsięwzięcia.

Miasto Łeba

Ostateczny przebieg trasy na terenie Miasta Łeba, w porównaniu z pierwotnymi założeniami został częściowo zmodyfikowany. Zrezygnowano z poprowadzenia trasy na odcinku Żarnowska – Łeba po drodze gruntowej wzdłuż jeziora Łebsko, której utwardzenie niesłoby za sobą duże nakłady finansowe. Zdecydowano się na wykorzystanie ciągu rowerowego, który powstanie wzdłuż DW nr 214 w ramach jej przebudowy.

W związku z rezygnacją Gminy Wicko z poprowadzenia trasy od kładki nad Kanalem Chełst podjęto również decyzję o rezygnacji z wariantu przebiegu wzdłuż al. Św. Jakuba, ul. Brzozową, a następnie ul. Dojazdową.

Ostateczny przebieg trasy na terenie Miasta Łeba ma długość 2,39 km i został przedstawiony na poniższej rycinie.

Rycina 69: Przebieg trasy R-10 na terenie Miasta Łeba



Źródło: opracowanie własne

W poniższych tabelach przedstawiono podział trasy na odcinki w Mieście Łeba wraz z wyszczególnieniem obecnej, planowanej i rekomendowanej nawierzchni na danym fragmencie.

Tabela 53: Obecna nawierzchnia odcinków trasy na terenie Miasta Łeba

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
89,8	Granica z Gminą Wicko - al. Św. Jakuba	pobocze drogi	grunt
90,9	Aleja Św. Jakuba – ul. Noweckińska	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Pol-bruk" niefazowana
91,5	Ul. Noweckińska - granica Miasta	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Pol-bruk" niefazowana

Źródło: opracowanie własne

Tabela 54: Nawierzchnia zaproponowana przez Miasto Łeba i rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
89,8	Granica z Gminą Wicko - al. Św. Jakuba	droga rowerowa	asfalt
90,9	Aleja Św. Jakuba – ul. Noweckińska	bez zmian	bez zmian
91,5	Ul. Noweckińska - granica Miasta	bez zmian	bez zmian

Źródło: opracowanie własne

Ostateczny przebieg trasy na terenie Miasta Łeba w większości prowadzić będzie po istniejących już wydzielonych ciągach rowerowych o nawierzchni z kostki betonowej typu „Pol – bruk” niefazowanej, których wykorzystanie rekomenduje się w ramach realizacji Przedsięwzięcia.

Gmina Choczewo

Ostateczny przebieg trasy rekomendowany do realizacji na terenie Gminy Choczewo jest tożsamy z wariantem zaproponowanym w początkowej fazie analizy, opisanym w podrozdziale 3.2. Długość odcinka trasy na jego terenie wynosi 18,7 km. Poniżej przedstawiono mapę z ostatecznym przebiegiem trasy.

Rycina 70: Przebieg trasy R-10 na terenie Gminy Choczewo



Źródło: opracowanie własne

Poniżej przedstawiono podział trasy na odcinki na terenie Gminy Choczewo, wraz z wyszczególnieniem obecnej, planowanej, oraz rekomendowanej nawierzchni.

Tabela 55: Obecna nawierzchnia odcinków trasy na terenie Gminy Choczewo

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
103,9	Granica Gminy - Osetnik (Stilo)	w pasie drogi	szuter
107,5	Osetnik (Stilo) - parking przy czerwonym szlaku pieszym przed miejscowością Lubiato	droga leśna pożarowa	szuter
116,6	Lubiato ulica Bałtycka - skrzyżowanie z ulicą Spacerową	w pasie drogi	asfalt
117,8	Ulica Spacerowa (w kierunku ośrodka Fundacji Mimo Wszystko) - droga gruntowa naprzeciwko ulicy Borówkowej	w pasie drogi	asfalt
118,9	Droga gruntowa naprzeciwko ulicy Borówkowej - Leśniczówka "Chabaziówka")	w pasie drogi	szuter
120,3	Leśniczówka "Chabaziówka" - Szklana Huta (granica z Gminą Krokowa)	w pasie drogi	grunt

Źródło: opracowanie własne

Tabela 56: Nawierzchnia zaproponowana przez Gminy Choczewo

Km	Odcinek	Planowany rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana
103,9	Granica Gminy - Osetnik (Stilo)	bez zmian	bez zmian
107,5	Osetnik (Stilo) - parking przy czerwonym szlaku pieszym przed miejscowością Lubiato	bez zmian	bez zmian
116,6	Lubiato ulica Bałtycka - skrzyżowanie z ulicą Spacerową	bez zmian	bez zmian
117,8	Ulica Spacerowa (w kierunku ośrodka	bez zmian	bez zmian

	Fundacji Mimo Wszystko) - droga gruntowa naprzeciwko ulicy Borówkowej		
118,9	Droga gruntowa naprzeciwko ulicy Borówkowej - Leśniczówka "Chabaziówka)	bez zmian	bez zmian
120,3	Leśniczówka "Chabaziówka" - Szklana Huta (granica z Gminą Krokowa)	bez zmian	bez zmian

Źródło: opracowanie własne

Tabela 57: Nawierzchnia rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Rekomendowany rodzaj drogi	Nawierzchnia rekomendowana
103,9	Granica Gminy - Osetnik (Stilo)	bez zmian	bez zmian
107,5	Osetnik (Stilo) - parking przy czerwonym szlaku pieszym przed miejscowością Lubiato	bez zmian	bez zmian
116,6	Lubiato ulica Bałtycka - skrzyżowanie z ulicą Spacerową	bez zmian	bez zmian
117,8	Ulica Spacerowa (w kierunku ośrodka Fundacji Mimo Wszystko) - droga gruntowa naprzeciwko ulicy Borówkowej	bez zmian	bez zmian
118,9	Droga gruntowa naprzeciwko ulicy Borówkowej - Leśniczówka "Chabaziówka)	bez zmian	bez zmian
120,3	Leśniczówka "Chabaziówka" - Szklana Huta (granica z Gminą Krokowa)	w pasie drogi	kruszywo naturalne

Źródło: opracowanie własne

Większość z zaproponowanych przez przedstawicieli Gminy Choczewo rodzajów nawierzchni na trasie jest zbieżna z rekomendowanymi. Proponuje się jedynie utwardzenie drogi kruszywem naturalnym na odcinku od Leśniczówki „Chabaziówki” do Szklanej Huty. Jest ona w nienajlepszym stanie technicznym, co spowodować może występowanie trudności z jej pokonywaniem przez rowerzystów w szczególności po opadach deszczu. Rekomendowane nawierzchnie pozostałych odcinków są zbieżne z zaproponowanymi przez przedstawicieli Gminy.

Gmina Krokowa

Ostateczny przebieg trasy rekomendowany do realizacji na terenie Gminy Krokowa jest zbieżny z wariantem zaproponowanym początkowej fazie konsultacji, opisanym w podrozdziale 3.2. Długość odcinka trasy na jego terenie wynosi 32,8 km. Poniżej przedstawiono mapę z ostatecznym przebiegiem trasy.

Rycina 71: Przebieg trasy R-10 na terenie Gminy Krokowa



Źródło: opracowanie własne

W poniższych tabelach przedstawiono podział trasy na odcinki w Gminie Krokowa wraz z wyszczególnieniem obecnej, planowanej i rekomendowanej nawierzchni na danym fragmencie.

Tabela 58: Obecna nawierzchnia odcinków trasy na terenie Gminy Krokowa

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
122,6	Granica Gminy - Białogóra	w pasie drogi	szuter
125,1	Białogóra ulica Lubiatońska	w pasie drogi	płyty YOMB
125,8	Białogóra ulica Morska i Szkolna	w pasie drogi	asfalt
126,3	Białogóra ulica Bałtycka	w pasie drogi	kostka betonowa typu "Polbruk" fazowana
126,6	Ulica Bałtycka - miejscowość Dębki	w pasie drogi	kruszywo betonowe (np.kruszbet)
133,2	Przez miejscowość Dębki	w pasie drogi	kostka betonowa typu "Polbruk" fazowana
135,4	Dębki - Karwieńskie Błoto Drugie	w pasie drogi	grunt
138,6	Karwieńskie Błoto Drugie - Karwieńskie Błoto Pierwsze (do skrzyżowania z DW 215)	w pasie drogi	asfalt
144,1	Karwieńskie Błoto Pierwsze (od skrzyżowania z DW 215) - droga gminna do Sławoszyna	w pasie drogi	asfalt
145,3	Droga gminna do Sławoszyna - Sławoszyno ul. Spacerowa	w pasie drogi	szuter
149,5	Sławoszyno ulica Spacerowa - skrzyżowanie z DW 215	w pasie drogi	asfalt
149,9	DW 215 (Sławoszyno ulica Szkolna) - nasyp dawnej kolejki wąskotorowej	w pasie drogi	asfalt
150,2	Nasyp dawnej kolejki wąskotorowej - granica Gminy	droga rowerowa	asfalt

Źródło: opracowanie własne

Tabela 59: Nawierzchnia zaproponowana przez Gminę Krokowa i rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Planowany rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
122,6	Granica Gminy - Białogóra	bez zmian	bez zmian
125,1	Białogóra ulica Lubiatowska	w pasie drogi	kostka betonowa typu "Polbruk" fazowana
125,8	Białogóra ulica Morska i Szkolna	bez zmian	bez zmian
126,3	Białogóra ulica Bałtycka	bez zmian	bez zmian
126,6	Ulica Bałtycka - miejscowość Dębki	bez zmian	bez zmian
133,2	Przez miejscowość Dębki	bez zmian	bez zmian
135,4	Dębki - Karwieńskie Błoto Drugie	bez zmian	bez zmian
138,6	Karwieńskie Błoto Drugie - Karwieńskie Błoto Pierwsze (do skrzyżowania z DW 215)	bez zmian	bez zmian
144,1	Karwieńskie Błoto Pierwsze (od skrzyżowania z DW 215) - droga gminna do Sławoszyna	bez zmian	bez zmian
145,3	Droga gminna do Sławoszyna - Sławoszyno ul. Spacerowa	bez zmian	bez zmian
149,5	Sławoszyno ulica Spacerowa - skrzyżowanie z DW 215	bez zmian	bez zmian
149,9	DW 215 (Sławoszyno ulica Szkolna) - nasyp dawnej kolejki wąskotorowej	bez zmian	bez zmian
150,2	Nasyp dawnej kolejki wąskotorowej - granica Gminy	bez zmian	bez zmian

Źródło: opracowanie własne

Zaproponowane przez Gminę Krokowa rodzaje nawierzchni na odcinkach trasy zostały rekomendowane do realizacji w ramach Przedsięwzięcia. Miejscowej poprawy nawierzchni wymaga jedynie odcinek od Dębek do miejscowości Karwieńskie Błoto Drugie, jednakże poprawki te nie wymuszają zmiany aktualnego rodzaju nawierzchni.

Gmina Puck

Ostateczny przebieg trasy na terenie Gminy Puck, w porównaniu z pierwotnymi założeniami został częściowo zmodyfikowany. Po konsultacjach z przedstawicielami Gminy zdecydowano się zrezygnować z poprowadzenia trasy wspierającej trasę główną na odcinku Łebcz – granica Gminy, na którym planowano wybudowanie wydzielonej ścieżki rowerowej. Argumentem potwierdzający tę rekomendację jest fakt, iż brak tego odcinka nie zaburza ciągłości całości trasy R-10.

Ostateczny przebieg trasy głównej na terenie Gminy Puck ma długość 26,7 km, a ości kluczowej 1,9 km i został przedstawiony na poniższej rycinie.

Rycina 72: Przebieg trasy R-10 na terenie Gminy Puck



Źródło: opracowanie własne

Poniżej przedstawiono podział trasy na odcinki na terenie Gminy Puck, wraz z wyszczególnieniem obecnej, planowanej, oraz rekomendowanej nawierzchni.

Tabela 60: Obecna nawierzchnia odcinków trasy głównej oraz ości kluczowej na terenie Gminy Puck

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
	Trasa główna		
155,5	Granica gminy - przejazd kolejowy w Gniewdzewie	droga rowerowa	asfalt
164,9	Przejazd kolejowy - rondo na DW 216	ciąg pieszy	płyty chodnikowe
165,1	Rondo na DW 216 - ulica Kwiatowa w Swarzewie	ciąg pieszy	płyty chodnikowe
166,0	Ulica Kwiatowa - ulica Szkolna	w pasie drogi	asfalt
166,2	Ulica Szkolna - granica miejscowości Swarzewo	w pasie drogi	asfalt
166,9	Granica miejscowości Swarzewo - wzdłuż morza - do DW 216	w pasie drogi	grunt
168,5	DW 216 w kierunku Pucka - granica Gminy	droga rowerowa	asfalt
173,8	Granica gminy - Błądzikowo	pobocze drogi	grunt
175,5	Błądzikowo - Las Rzucewski - Osada Łowców Fok	w pasie drogi	szuter
178,8	Osada Łowców Fok - skrzyżowanie z drogą gminna w Rzucewie	w pasie drogi	szuter

179,4	Przez miejscowość Rzucewo (od skrzyżowania z drogą z kostki brukowej)	w pasie drogi	kostka betonowa typu "Polbruk" fazowana
179,8	Rzucewo-Osłonino	w pasie drogi	asfalt
181,9	Przez miejscowość Osłonino	w pasie drogi	asfalt
182,3	Koniec miejscowości Osłonino - granica rezerwatu Beka	w pasie drogi	szuter
183,8	Granica rezerwatu Beka - granica z gminą Kosakowo	w pasie drogi	płyty YOMB/płyty MON
Oś kluczowa			
0,0	Swarzewo ul. Szkolna - ul. Rybacka	w pasie drogi	asfalt
0,4	Swarzewo ul. Rybacka - ul. Rybacka (do Skrzyżowania z ul. Morską)	w pasie drogi	asfalt
0,6	ul. Rybacka (do Skrzyżowania z ul. Morską) - do granicy z gminą Władysławowo	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana

Źródło: opracowanie własne

Tabela 61: Nawierzchnia zaproponowana przez Gminę Puck i rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Planowany rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
Trasa główna			
155,5	Granica gminy - przejazd kolejowy w Gnieźdźwie	bez zmian	bez zmian
164,9	Przejazd kolejowy - rondo na DW 216	ciąg pieszo-rowerowy	asfalt
165,1	Rondo na DW 216 - ulica Kwiatowa w Swarzewie	ciąg pieszo-rowerowy	asfalt
166,0	Ulica Kwiatowa - ulica Szkolna	bez zmian	bez zmian
166,2	Ulica Szkolna - granica miejscowości Swarzewo	bez zmian	bez zmian
166,9	Granica miejscowości Swarzewo - wzdłuż morza - do DW 216	bez zmian	bez zmian
168,5	DW 216 w kierunku Pucka - granica Gminy	bez zmian	bez zmian
173,8	Granica gminy - Błądzikowo	droga rowerowa	asfalt
175,5	Błądzikowo - Las Rzucewski - Osada Łowców Fok	bez zmian	bez zmian
178,8	Osada Łowców Fok - skrzyżowanie z drogą gminną w Rzucewie	bez zmian	bez zmian
179,4	Przez miejscowość Rzucewo (od skrzyżowania z drogą z kostki brukowej)	bez zmian	bez zmian
179,8	Rzucewo-Osłonino	bez zmian	bez zmian
181,9	Przez miejscowość Osłonino	bez zmian	bez zmian
182,3	Koniec miejscowości Osłonino - granica rezerwatu Beka	bez zmian	bez zmian
183,8	Granica rezerwatu Beka - granica z gminą Kosakowo	bez zmian	bez zmian
Oś Kluczowa			
0,0	Swarzewo ul. Szkolna - ul. Rybacka	bez zmian	bez zmian
0,4	Swarzewo ul. Rybacka - ul. Rybacka (do Skrzyżowania z ul. Morską)	bez zmian	bez zmian
0,6	ul. Rybacka (do Skrzyżowania z ul. Morską) - do granicy z gminą Władysławowo	bez zmian	bez zmian

Źródło: opracowanie własne

Rekomendowany rodzaj nawierzchni na poszczególnych fragmentach trasy na terenie Gminy Puck jest zbieżny z propozycjami i założeniami przedstawicieli Gminy.

Gmina Władysławowo

Ostateczny przebieg trasy na terenie Gminy Władysławowo, w porównaniu z pierwotnymi założeniami został częściowo zmodyfikowany. Zrezygnowano z poprowadzenia trasy wspierającej na odcinku granica Gminy Puck – ul. Chłapowska – ul. Żwirowa -skrzyżowanie z ul. Żeromskiego, na którym planowano wybudowanie wydzielonej ścieżki rowerowej. Argumentem potwierdzający tą rekomendację jest fakt, iż brak tego odcinka nie zaburza ciągłości całości trasy R-10.

Częściowo zmieniony został również ostateczny przebieg ości wspierającej biegnącej przez Ostrowo, Jastrzębią Górę do Władysławowa. Dotyczy to początku przedmiotowego odcinka, a mianowicie dojazdu do wału przeciwpowodziowego na Czarnej Wodzie. Rekomendowany został wariant przez ul. Karwieńską do Ostrowa a następnie ul. Plażową do wału. Alternatywny przebieg przez centrum Karwi nie został rekomendowany, z uwagi na poprowadzenie trasy przez wspomnianą miejscowość w pasie jezdni DW nr 215, która w sezonie letnim charakteryzuje się bardzo dużym natężeniem ruchu samochodowego. Kolejnym powodem jest ryzyko kolizji pojazdów z rowerzystami przy wyjeździe z parkingów usytuowanych wzdłuż przedmiotowej drogi wojewódzkiej. Pozostała część zaproponowanego przebiegu trasy wspierającej jest zbieżna z rekomendowanym. Pomimo, iż odcinek ten będzie jedynie ością wspierającą trasy głównej R-10 warto go jednak zrealizować, ze względu na walory turystyczne i krajobrazowe. Rowerzysta będzie mógł zobaczyć bardzo atrakcyjne miejsca w skali regionu jakimi z pewnością są Jastrzębia Góra oraz Rozewie.

Na terenie Gminy Władysławowo prowadzi również ość kluczowa od granicy z Gminą Puck, przez Władysławowo, Chałupy do granicy Gminy Jastarnia. Jej finalny przebieg został w nieznacznym stopniu zmodyfikowany w Chałupach.

Pozostałe fragmenty trasy pozostawione zostały w pierwotnej postaci.

Ostateczny przebieg ości kluczowej na terenie Gminy Władysławowo ma długość 10,8 km, a ości wspierającej 17,6 km. Przedstawiony został on na poniższej rycinie.

Rycina 73: Przebieg ości od trasy głównej R-10 oraz trasy wspierającej na terenie Gminy Władysławowo



Źródło: opracowanie własne

W poniższych tabelach przedstawiono podział trasy na odcinki w Gminie Władysławowo wraz z wyszczególnieniem obecnej, planowanej i rekomendowanej nawierzchni na danym fragmencie.

Tabela 62: Obecna nawierzchnia odcinków ości kluczowej oraz ości wspierającej na terenie Gminy Władysławowo

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
Ość kluczowa			
1,9	Granica z Gminą Puck - Władysławowo do DW 216	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" fazowana
4,1	Władysławowo (od DW 216 planowane miejsce postojowe) - Chałupy (parking przy informacji turystycznej)	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" fazowana
10,9	Chałupy (parking przy informacji turystycznej) - koniec ul. Sztormowej	ciąg pieszy	kostka betonowa typu "Polbruk" fazowana
11,3	Koniec ul. Sztormowej - parking przy barze "Port Chałupy"	półka wału	płyty YOMB
11,8	Parking przy barze "Port Chałupy" - granica z Gminą Jastarnia	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" fazowana
Ość wspierająca			
0,0	Karwińskie Błota Drugie (skrzyżowanie drogi na Sławoszyno z DW 216) - ul. Karwieńska	w pasie drogi	grunt
1,5	Ostrowo ul. Karwieńska - Ostrowo ul. Plażowa	w pasie drogi	grunt
2,4	Ostrowo ul. Plażowa - korona wału na rzece Czarna Wda	w pasie drogi	asfalt
3,1	Korona wału na rz. Czarna Wda - Jastrzębia Góra ul. Zarnowska	korona wału	grunt

6,4	Jastrzębia Góra ul. Zarnowska - Jastrzębia Góra ul. Pucka	w pasie drogi	grunt
7,0	Jastrzębia Góra ul. Pucka - Jastrzębia Góra ul. Wiejska	ciąg pieszy	kostka betonowa typu "Pol- bruk" fazowana
7,9	Jastrzębia Góra ul. Wiejska - Jastrzębia Góra ul. Uzdrowskiej	w pasie drogi	asfalt
8,4	Jastrzębia Góra ul. Uzdrowska - Jastrzębia Góra ul. Rozewska (skrzyżowanie z DW 216)	w pasie drogi	asfalt
8,9	Jastrzębia Góra ul. Rozewska (skrzyżowanie z DW 216) - Ośrodek sportowy w Cetniewie	pobocze drogi	grunt
15,1	Ośrodek sportowy w Cetniewie - Władysławowo ul. Żeromskiego(skrzyżowanie z ul. Żwirową)	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Pol- bruk" niefazowana
16,4	Władysławowo ul. Żeromskiego - Władysławowo ul. Żeromskiego (do przejazdu kolejowego)	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Pol- bruk" niefazowana
16,5	Władysławowo ul. Żeromskiego (od przejazdu kolejowego) - ul. Szkutników	ciąg pieszy	kostka betonowa typu "Pol- bruk" fazowana
16,9	Władysławowo ul. Szkutników - Władysławowo ul. Portowa	ciąg pieszo-rowerowy	kostka betonowa typu "Pol- bruk" niefazowana
17,4	Władysławowo ul. Portowa - planowane miejsce mostojowe przy DW 216	ciąg pieszy	kostka betonowa typu "Pol- bruk" fazowana

Źródło: opracowanie własne

Tabela 63: Nawierzchnia zaproponowana przez Gminę Władysławowo i rekomendowany do realizacji

Km	Odcinek	Planowany rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
Ość kluczowa			
1,9	Granica z Gminą Puck - Władysławowo do DW 216	bez zmian	bez zmian
4,1	Władysławowo (od DW 216 planowane miejsce postojowe) - Chałupy (parking przy informacji turystycznej)	bez zmian	bez zmian
10,9	Chałupy (parking przy informacji turystycznej) - koniec ul. Sztormowej	ciąg pieszo-rowerowy	kostka betonowa typu "Pol- bruk" niefazowana
11,3	Koniec ul. Sztormowej - parking przy barze "Port Chałupy"	półka wału	wylewka betonowa
11,8	Parking przy barze "Port Chałupy" - granica z Gminą Jastarnia	bez zmian	bez zmian
Ość wspierająca			
0,0	Karwieńskie Błota Drugie (skrzyżowanie drogi na Sławoszyno z DW 216) - ul. Karwieńska	w pasie drogi	kruszywo naturalne
1,5	Ostrowo ul. Karwieńska - Ostrowo ul. Plażowa	w pasie drogi	kruszywo naturalne
2,4	Ostrowo ul. Plażowa - korona wału na rzece Czarna Wda	w pasie drogi	asfalt
3,1	Korona wału na rz. Czarna Wda -	droga rowerowa	nawierzchnia typu "Hanse

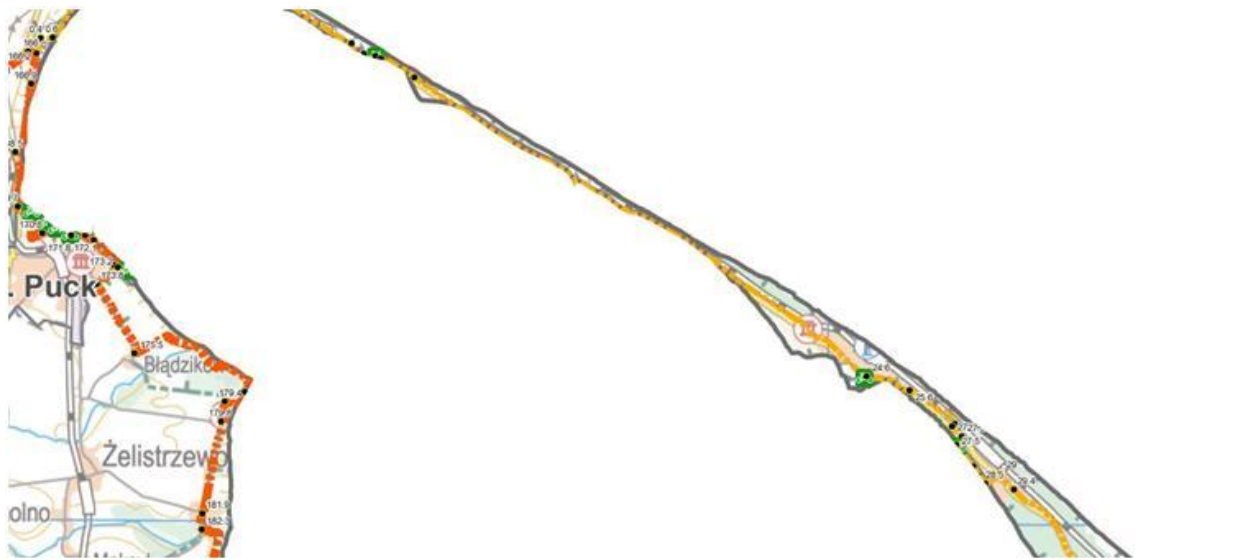
	Jastrzębia Góra ul. Żarnowska		Grand"
6,4	Jastrzębia Góra ul. Żarnowska - Jastrzębia Góra ul. Pucka	w pasie drogi	płyty YOMB/pas rowerowy asfaltowy
7,0	Jastrzębia Góra ul. Pucka - Jastrzębia Góra ul. Wiejska	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Pol- bruk" fazowana
7,9	Jastrzębia Góra ul. Wiejska - Jastrzębia Góra ul. Uzdrowskiej	bez zmian	bez zmian
8,4	Jastrzębia Góra ul. Uzdrowska - Jastrzębia Góra ul. Rozewska (skrzyżowanie z DW 216)	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Pol- bruk" niefazowana
8,9	Jastrzębia Góra ul. Rozewska (skrzyżowanie z DW 216) - Ośrodek sportowy w Cetniewie	droga rowerowa	asfalt
15,1	Ośrodek sportowy w Cetniewie - Władysławowo ul. Żeromskiego (skrzyżowanie z ul. Żwirową)	bez zmian	bez zmian
16,4	Władysławowo ul. Żeromskiego - Władysławowo ul. Żeromskiego (do przejazdu kolejowego)	bez zmian	bez zmian
16,5	Władysławowo ul. Żeromskiego (od przejazdu kolejowego) - ul. Szkutników	ciąg pieszo-rowerowy	kostka betonowa typu "Pol- bruk" niefazowana
16,9	Władysławowo ul. Szkutników - Władysławowo ul. Portowa	bez zmian	bez zmian
17,4	Władysławowo ul. Portowa - planowane miejsce postojowe przy DW 216	ciąg pieszo-rowerowy	kostka betonowa typu "Pol- bruk" niefazowana

Źródło: opracowanie własne

Rekomendowany rodzaj nawierzchni na poszczególnych fragmentach trasy na terenie Gminy Władysławowo jest zbieżny z propozycjami i założeniami przedstawicieli Gminy.

Miasto Jastarnia

Ostateczny przebieg trasy rekomendowany do realizacji na terenie Miasta Jastarnia jest zbieżny z wariantem zaproponowanym w początkowej fazie konsultacji, opisanym w podrozdziale 3.2. Długość odcinka trasy na jego terenie wynosi 16,3 km. Poniżej przedstawiono mapę z ostatecznym przebiegiem trasy.

Rycina 74: Przebieg ości kluczowej na terenie Miasta Jastarnia

Źródło: opracowanie własne

W poniższych tabelach przedstawiono podział trasy na odcinki w Mieście Jastarnia wraz z wyszczególnieniem obecnej, planowanej i rekomendowanej nawierzchni na danym fragmencie.

Tabela 64: Obecna nawierzchnia odcinków ości kluczowej na terenie Miasta Jastarnia

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
12,6	Granica z gminą Władysławowo - Kuźnica - Jastarnia (rondo na DW 216 przy ul. Rybackiej)	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" fazowana
24,6	Jastarnia (rondo na DW 516 przy ul. Rybackiej) - Jastarnia (do hotelu "Exploris")	droga rowerowa	asfalt
25,6	Jastarnia (do hotelu "Exploris") - Jurata ul. Księdza Gołębiewskiego	pas ppoż leśny	grunt
26,9	Jurata ul. Księdza Gołębiewskiego - Jurata ul. Ratibora	w pasie drogi	asfalt
27,0	Jurata ul. Ratibora - Jurata ul. Kasztanowa	w pasie drogi	asfalt
27,3	Jurata ul. Kasztanowa - promenada nadmorska	w pasie drogi	kostka betonowa typu "Polbruk" fazowana
27,5	Promenada nadmorska - pas nadmorski (do wysokości skrzyżowania ul. Mastwina i ul. Sosnowej)	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" fazowana
28,1	Pas nadmorski (do wysokości skrzyżowania ul. Mastwina i ul. Sosnowej) - Jurata u. Sambora	niezagospodarowany grunt	grunt
28,5	Jurata ul. Sambora - skrzyżowanie z DW 216	w pasie drogi	płyty YOMB

Źródło: opracowanie własne

Tabela 65: Nawierzchnia zaproponowana przez Miasto Jastarnia i rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Planowany rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
12,6	Granica z gminą Władysławowo - Kuźnica - Jastarnia (rondo na DW 216 przy ul. Rybackiej)	bez zmian	bez zmian
24,6	Jastarnia (rondo na DW 516 przy ul. Rybackiej) - Jastarnia (do hotelu "Exploris")	bez zmian	bez zmian
25,6	Jastarnia (do hotelu "Exploris") - Jurata ul. Księdza Gołębiewskiego	droga rowerowa	asfalt
26,9	Jurata ul. Księdza Gołębiewskiego - Jurata ul. Ratibora	bez zmian	bez zmian
27,0	Jurata ul. Ratibora - Jurata ul. Kasztanowa	bez zmian	bez zmian
27,3	Jurata ul. Kasztanowa - promenada nadmorska	bez zmian	bez zmian
27,5	Promenada nadmorska - pas nadmorski (do wysokości skrzyżowania ul. Mastwina i ul. Sosnowej)	bez zmian	bez zmian
28,1	Pas nadmorski (do wysokości skrzyżowania ul. Mastwina i ul. Sosnowej) - Jurata u. Sambora	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" fazowana
28,5	Jurata ul. Sambora - skrzyżowanie z DW 216	bez zmian	bez zmian

Źródło: opracowanie własne

Rekomendowany rodzaj nawierzchni na poszczególnych fragmentach trasy na terenie Miasta Jastarnia jest tożsamy z propozycjami i założeniami przedstawicieli Gminy.

Miasto Hel

Ostateczny przebieg trasy rekomendowany do realizacji na terenie Miasta Hel jest zbieżny z wariantem zaproponowanym w początkowej fazie konsultacji, opisanym w podrozdziale 3.2. Długość odcinka trasy na jego terenie wynosi 9,5 km. Poniżej przedstawiono mapę z ostatecznym przebiegiem trasy.

Rycina 75: Przebieg ości kluczowej na terenie Miasta Hel

Źródło: opracowanie własne

Poniżej przedstawiono podział trasy na terenie na odcinki Miasta Hel, wraz z wyszczególnieniem obecnej, planowanej, oraz rekomendowanej nawierzchni.

Tabela 66: Obecna nawierzchnia odcinków ości kluczowej na terenie Miasto Hel

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
29,0	Skrzyżowanie z DW 216 - zatoczka przy DW 216	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
29,4	Zatoczka przy DW 216 - była strażnica wojskowa	droga rowerowa	kruszywo naturalne
37,4	Była strażnica wojskowa - dworzec PKP	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana

Źródło: opracowanie własne

Tabela 67: Nawierzchnia zaproponowana przez Miasto Hel i rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Planowany rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
29,0	Skrzyżowanie z DW 216 - zatoczka przy DW 216	bez zmian	bez zmian
29,4	Zatoczka przy DW 216 - była strażnica wojskowa	droga rowerowa	asfalt
37,4	Była strażnica wojskowa - dworzec PKP	bez zmian	bez zmian

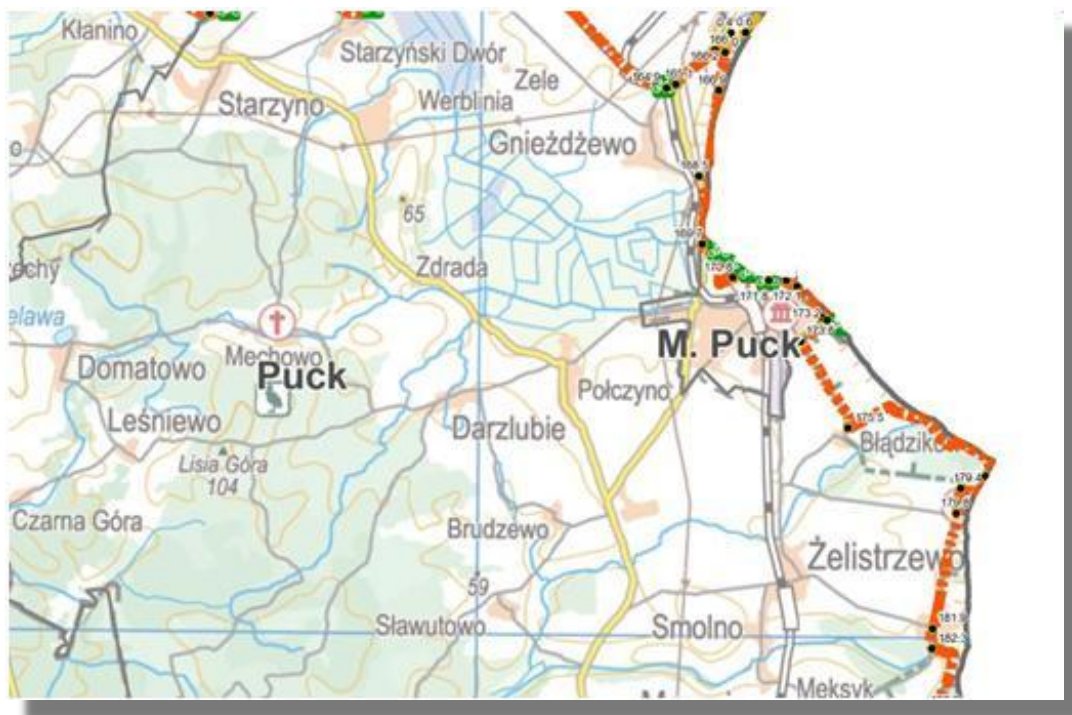
Źródło: opracowanie własne

Rekomendowany rodzaj nawierzchni na poszczególnych fragmentach trasy na terenie Miasta Hel jest tożsamy z propozycjami i założeniami przedstawicieli MiastaHa

Miasto Puck

Ostatecznie na terenie Miasta Puck rekomendowany do realizacji został wariant zbieżny z wariantem wypracowanym w trakcie konsultacji, opisanym w podrozdziale 3.2. Jego długość wynosi 4,1 km. Poniżej przedstawiono mapę z ostatecznym przebiegiem trasy.

Rycina 76: Przebieg trasy R-10 na terenie Miasta Puck



Źródło: opracowanie własne

W poniższych tabelach przedstawiono podział trasy na odcinki w Mieście Puck wraz z wyszczególnieniem obecnej, planowanej i rekomendowanej nawierzchni na danym fragmencie.

Tabela 68: Obecna nawierzchnia odcinków trasy na terenie Miasta Puck

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
169,7	Granica Gminy - ulica kmdr. E. Szystkowskiego	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" fazowana
170,8	Ulica kmdr. E. Szystkowskiego - przystań jachtowa (ulica Żeglarzy)	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" fazowana
171,8	Przystań jachtowa - do wysokości Molo	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" fazowana
172,1	Molo - przez Park Nowowiejskiego - do ulicy Nowy Świat	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" fazowana
173,1	Ulica Nowy Świat - ulica Wybickiego	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" fazowana
173,2	Ulica Wybickiego - ulica Polna (granica z Gminą Puck)	pobocze drogi	grunt

Źródło: opracowanie własne

Tabela 69: Nawierzchnia zaproponowana przez Miasto Puck i rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Planowany rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
169,7	Granica Gminy - ulica kmdr. E. Szyszkowskiego	bez zmian	bez zmian
170,8	Ulica kmdr. E. Szyszkowskiego - przystań jachtowa (ulica Żeglarzy)	bez zmian	bez zmian
171,8	Przystań jachtowa - do wysokości Molo	bez zmian	bez zmian
172,1	Molo - przez park Nowowiejskiego - do ulicy Nowy Świat	bez zmian	bez zmian
173,1	Ulica Nowy Świat - ulica Wybickiego	bez zmian	bez zmian
173,2	Ulica Wybickiego - ulica Polna (granica z Gminą Puck)	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana

Źródło: opracowanie własne

Rekomendowany rodzaj nawierzchni na poszczególnych fragmentach trasy na terenie Miasta Puck jest tożsamy z propozycjami i założeniami przedstawicieli Miasta.

Gmina Kosakowo

Ostateczny przebieg trasy na terenie Gminy Kosakowo, w porównaniu z pierwotnymi założeniami został zmodyfikowany.

Nie rekomendowano do włączenia w ostateczny przebieg trasy wstępnie zaproponowanego połączenia od granicy z Gminą Puck do miejscowości Mosty, który w dużej mierze prowadził w pasie jezdni drogi o dużym natężeniu ruchu, szczególnie w sezonie letnim.

Zrezygnowano z wariantu poprowadzenia jej drogami wewnętrznymi Elektrociepłowni Wybrzeże, które zostały udostępnione dla ruchu rowerowego. Powodem tego były trudności w wynegocjowaniu decyzji o ich udostępnieniu dla rowerzystów w ramach przedmiotowego Przedsięwzięcia.

Zmieniony został również przebieg odcinka od miejscowości Mechelinki do Pierwoszyna, który pierwotnie na tym odcinku był zbieżny z przebiegiem szlaku rowerowego „Pierścień Zatoki Puckiej”.

Długość odcinka na terenie Gminy Kosakowo wynosi 12,6 km. Poniżej przedstawiono mapę z ostatecznym przebiegiem trasy.

Rycina 77: Przebieg trasy R-10 na terenie Gminy Kosakowo

Źródło: opracowanie własne

Poniżej przedstawiono podział trasy na terenie Gminy Kosakowo w podziale na odcinki, wraz z wyszczególnieniem obecnej, planowanej, oraz rekomendowanej nawierzchni.

Tabela 70: Obecna nawierzchnia odcinków trasy na terenie Gminy Kosakowo

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
186,3	Granica z gminą Puck - skrzyżowanie z DW 100	w pasie drogi	grunt
189,9	Skrzyżowanie z DW 100 - Mosty ul. Złote Piaski	pobocze drogi	grunt
190,1	Mosty ul. Złote Piaski - Mosty ul. Ogrodowa	w pasie drogi	szuter
190,9	Mosty ul. Ogrodowa - Mosty ul. Gdyńska	w pasie drogi	kostka betonowa typu "Polbruk" fazowana
191,6	Mosty ul. Gdyńska - ul. Szkolna (wieś Mechelinki) - Mechelinki ul. Do Morza	w pasie drogi	asfalt
192,8	Mechelinki ul. Do Morza - Pierwoszyno skrzyżowanie z ul. Szmaragdową	w pasie drogi	grunt
193,7	Pierwoszyno skrzyżowanie z ul. Szmaragdową - Pierwoszyno ul. Orzechowa	w pasie drogi	asfalt
194,0	Pierwoszyno ul. Orzechowa - Pierwoszyno ul. Renklodowa	w pasie drogi	płyty YOMB
194,1	Pierwoszyno ul. Renklodowa - Pierwoszyno ul. Ogrodników	w pasie drogi	grunt
194,4	Pierwoszyno ul. Ogrodników - Pierwoszyno ul. Morelowa	w pasie drogi	asfalt
194,4	Pierwoszyno ul. Morelowa - Pierwoszyno	w pasie drogi	asfalt

	ul. Jabłoniowa		
194,6	Pierwoszyno ul. Jabłoniowa - Pierwoszyno ul. Północna	w pasie drogi	grunt
194,7	Pierwoszyno ul. Północna - Pierwoszyno ul. Truskawkowa	w pasie drogi	grunt
195,0	Pierwoszyno ul. Truskawkowa - Pierwoszyno plac przy ul. Kaszubskiej	w pasie drogi	płyty YOMB
195,2	Pierwoszyno plac przy ul. Kaszubskiej - Kosakowo skrzyżowanie z ul. Żeromskiego	droga rowerowa	asfalt
196,4	Kosakowo skrzyżowanie z ul. Żeromskiego - Galeria Szperk	ciąg pieszo-rowerowy	asfalt
198,5	Galeria Szperk - granica z Gdynią	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana

Źródło: opracowanie własne

Tabela 71: Nawierzchnia zaproponowana przez Gminę Kosakowo i rekomendowany do realizacji

Km	Odcinek	Planowany rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
186,3	Granica z gminą Puck - skrzyżowanie z DW 100	w pasie drogi	kruszywo betonowe (np.kruszbet)
189,9	Skrzyżowanie z DW 100 - Mosty ul. Złote Piaski	droga rowerowa	kruszywo betonowe (np.kruszbet)
190,1	Mosty ul. Złote Piaski - Mosty ul. Ogrodowa	bez zmian	bez zmian
190,9	Mosty ul. Ogrodowa - Mosty ul. Gdyńska	bez zmian	bez zmian
191,6	Mosty ul. Gdyńska - ul. Szkolna (wieś Mechalinki) - Mechalinki ul. Do Morza	bez zmian	bez zmian
192,8	Mechelinki ul. Do Morza - Pierwoszyno skrzyżowanie z ul. Szmaragdową	w pasie drogi	kruszywo betonowe (np.kruszbet)
193,7	Pierwoszyno skrzyżowanie z ul. Szmaragdową - Pierwoszyno ul. Orzechowa	bez zmian	bez zmian
194,0	Pierwoszyno ul. Orzechowa - Pierwoszyno ul. Renklodowa	bez zmian	bez zmian
194,1	Pierwoszyno ul. Renklodowa - Pierwoszyno ul. Ogrodników	w pasie drogi	kruszywo betonowe (np.kruszbet)
194,4	Pierwoszyno ul. Ogrodników - Pierwoszyno ul. Morełowa	bez zmian	bez zmian
194,4	Pierwoszyno ul. Morełowa - Pierwoszyno ul. Jabłoniowa	bez zmian	bez zmian
194,6	Pierwoszyno ul. Jabłoniowa - Pierwoszyno ul. Północna	w pasie drogi	kruszywo betonowe (np.kruszbet)
194,7	Pierwoszyno ul. Północna - Pierwoszyno ul. Truskawkowa	w pasie drogi	kruszywo betonowe (np.kruszbet)
195,0	Pierwoszyno ul. Truskawkowa - Pierwoszyno plac przy ul. Kaszubskiej	bez zmian	bez zmian
195,2	Pierwoszyno plac przy ul. Kaszubskiej - Kosakowo skrzyżowanie z ul. Żeromskiego	bez zmian	bez zmian
196,4	Kosakowo skrzyżowanie z ul. Żeromskiego - Galeria Szperk	bez zmian	bez zmian
198,5	Galeria Szperk - granica z Gdynią	bez zmian	bez zmian

Źródło: opracowanie własne

Rekomendowany rodzaj nawierzchni na poszczególnych fragmentach trasy na terenie Gminy Kosakowo jest zbieżny z propozycjami i założeniami przedstawicieli Gminy.

Miasto Gdynia

Ostateczny przebieg trasy na terenie Miasta Gdynia, w porównaniu z pierwotnymi założeniami został częściowo zmodyfikowany.

Zrezygnowano z poprowadzenia trasy drogą wewnętrzną Elektrociepłowni Wybrzeże do skrzyżowania z ul. Pucką oraz ul. Unruga do Estakady Kwiatkowskiego. Powodem odrzucenia tego wariantu była decyzja Gminy Kosakowo o połączeniu się z Miastem Gdynia w skrzyżowaniu ulic Derdowskiego i Płk Dąbka.

Nie rekomenduje się do realizacji również dwóch proponowanych wariantów trasy: przez Polanę Redłowską do ul. Orłowskiej oraz wzdłuż brzegu Zatoki Gdańskiej do Potoku Swelina. Argumentem przemawiającym za odrzuceniem tych odcinków był wysoki koszt ich realizacji, a także negatywna opinia Urzędu Morskiego w Gdyni związana z ich przebiegiem. Dotyczy to w szczególności odcinka wzdłuż Zatoki Gdańskiej. Według Urzędu Morskiego wybudowanie trwałej ścieżki rowerowej może okazać się problematyczne z uwagi na erozyjną działalność fal morskich, szczególnie podczas sztormu, które z dużym prawdopodobieństwem przyczyniałyby się do jej zniszczenia. Zastosowanie twardej nawierzchni na przedmiotowym odcinku mogłoby nasilić proces erozji klifu. Ewentualna konstrukcja posadowiona na palach spowodowałaby erozję na przedpolu. Szczegółowy opis wspomnianych fragmentów trasy znajduje się w podrozdziale 3.2.

Pozostałe fragmenty trasy pozostawione zostały w pierwotnej postaci.

Ostateczny przebieg trasy na terenie Miasta Gdynia ma długość 18,2 km. Przedstawiony został on na poniższej rycinie.

Rycina 78: Przebieg trasy R-10 na terenie Miasta Gdynia



Źródło: opracowanie własne

W poniższych tabelach przedstawiono podział trasy na odcinki w Mieście Gdynia wraz z wyszczególnieniem obecnej, planowanej i rekomendowanej nawierzchni na danym fragmencie.

Tabela 72: Obecna nawierzchnia odcinków trasy na terenie Miasta Gdynia

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
198,8	Granica z gminą Kosakowo (ul. Płk. Dąbka) - ul. Płk Dąbka (do wysokości przystanku autobusowego Maciejewicza)	ciąg pieszy	płyty chodnikowe
199,0	ul. Płk Dąbka (do wysokości przystanku autobusowego Maciejewicza) - ul. Kwiatkowskiego	pobocze drogi	grunt
199,5	ul. Kwiatkowskiego - estakada Kwiatkowskiego	ciąg pieszy	płyty chodnikowe
200,5	Estakada Kwiatkowskiego - ul. Janka Wiśniewskiego	droga rowerowa	asfalt
202,1	ul. Janka Wiśniewskiego - tereny portowe (przyszła ul. Przelotowa)	droga rowerowa	asfalt
202,5	Tereny portowe (przyszła ul. Przelotowa) - al. Solidarności	niezagospodarowany grunt	grunt
203,7	al. Solidarności - ul. Janka Wiśniewskiego	ciąg pieszy	płyty chodnikowe
204,3	ul. Janka Wiśniewskiego - ul. "Nowa Węglowa"	ciąg pieszy	płyty chodnikowe
204,9	Ul. "Nowa Węglowa" - ul. Waszyngtona	niezagospodarowany grunt	grunt
206,4	ul. Waszyngtona - Bulwar Nadmorski	ciąg pieszy	płyty chodnikowe
207,9	Bulwar Nadmorski - al. Piłsudskiego	droga rowerowa	asfalt
208,6	Al. Piłsudskiego - do skrzyżowania z Placem Pierwszej Brygady Pancerniej	ciąg pieszy	kostka betonowa typu "Polbruk" fazowana
209,0	Al. Piłsudskiego (skrzyżowanie z Placem Pierwszej Brygady Pancerniej) - Skwer Plymouth	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
209,6	Skwer Plymouth - al. Zwycięstwa	ciąg pieszy	płyty chodnikowe
209,8	Al. Zwycięstwa - al. Zwycięstwa (Węzeł Wzgórze Św. Maksymiliana)	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
210,6	Al. Zwycięstwa (Węzeł Wzgórze Św. Maksymiliana)- Al. Zwycięstwa (skrzyżowanie z ul. Stryjowską)	droga rowerowa	asfalt
211,9	Al. Zwycięstwa (skrzyżowanie z ul. Stryjowską) - Al. Zwycięstwa (za stacją Statoil)	ciąg pieszy	kostka betonowa typu "Polbruk" fazowana
212,1	Al. Zwycięstwa (za stacją Statoil) - al. Zwycięstwa (skrzyżowanie z ul. Kościelną)	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
212,6	Al. Zwycięstwa (skrzyżowanie z ul. Kościelną) - ul. Orłowska	ciąg pieszy	kostka betonowa typu "Polbruk" fazowana
213,6	Ul. Orłowska - ul. Orłowska (koniec osiedla Nowe Orłowo)	droga rowerowa	asfalt
213,9	ul. Orłowska (koniec osiedla Nowe Orłowo) - ul. Orłowska (początek parkingu)	ciąg pieszy	płyty chodnikowe
214,1	ul. Orłowska (początek parkingu) - ul. Orłowska (koniec parkingu)	droga rowerowa	asfalt
214,2	Ul. Orłowska (koniec parkingu) - Promenada Królowej Marysieńki	w pasie drogi	asfalt
214,4	Promenada Królowej Marysieńki - ul.	ciąg pieszy	kostka betonowa typu "Pol-

	Przebędowskich		bruk" niefazowana
214,8	ul. Przebędowskich - granica z Sopotem	droga rowerowa	kruszywo naturalne

Źródło: opracowanie własne

Tabela 73: Nawierzchnia zaproponowana przez Miasto Gdynia i rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Planowany rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
198,8	Granica z gminą Kosakowo (ul. Płk. Dąbka) - ul. Płk Dąbka (do wysokości przystanku autobusowego Maciejewicza)	droga rowerowa	asfalt
199,0	ul. Płk Dąbka (do wysokości przystanku autobusowego Maciejewicza) - ul. Kwiatkowskiego	droga rowerowa	asfalt
199,5	ul. Kwiatkowskiego - estakada Kwiatkowskiego	droga rowerowa	asfalt
200,5	Estakada Kwiatkowskiego - ul. Janka Wiśniewskiego	bez zmian	bez zmian
202,1	ul. Janka Wiśniewskiego - tereny portowe (przyszła ul. Przelotowa)	droga rowerowa	asfalt
202,5	Tereny portowe (przyszła ul. Przelotowa) - al. Solidarności	droga rowerowa	asfalt
203,7	al. Solidarności - ul. Janka Wiśniewskiego	droga rowerowa	asfalt
204,3	ul. Janka Wiśniewskiego - ul. "Nowa Węglowa"	droga rowerowa	asfalt
204,9	Ul. "Nowa Węglowa" - ul. Waszyngtona	droga rowerowa	asfalt
206,4	ul. Waszyngtona - Bulwar Nadmorski	droga rowerowa	asfalt
207,9	Bulwar Nadmorski - al. Piłsudskiego	bez zmian	bez zmian
208,6	Al. Piłsudskiego - do skrzyżowania z Placem Pierwszej Brygady Pancerniej	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Pol-bruk" niefazowana
209,0	Al. Piłsudskiego (skrzyżowanie z Placem Pierwszej Brygady Pancerniej) - Skwer Plymouth	bez zmian	bez zmian
209,6	Skwer Plymouth - al. Zwycięstwa	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Pol-bruk" niefazowana
209,8	Al. Zwycięstwa - al. Zwycięstwa (Węzeł Wzgórze Św. Maksymiliana)	bez zmian	bez zmian
210,6	Al. Zwycięstwa (Węzeł Wzgórze Św. Maksymiliana)- Al. Zwycięstwa (skrzyżowanie z ul. Stryjowską)	bez zmian	bez zmian
211,9	Al. Zwycięstwa (skrzyżowanie z ul. Stryjowską) - Al. Zwycięstwa (za stacją Statoil)	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Pol-bruk" niefazowana
212,1	Al. Zwycięstwa (za stacją Statoil) - al. Zwycięstwa (skrzyżowanie z ul. Kościelną)	bez zmian	bez zmian
212,6	Al. Zwycięstwa (skrzyżowanie z ul. Kościelną) - ul. Orłowska	droga rowerowa	asfalt
213,6	Ul. Orłowska - ul. Orłowska (koniec osiedla Nowe Orłowo)	bez zmian	bez zmian
213,9	ul. Orłowska (koniec osiedla Nowe Orłowo) - ul. Orłowska (początek parkingu)	droga rowerowa	asfalt
214,1	ul. Orłowska (początek parkingu) - ul.	bez zmian	bez zmian

	Orłowska (koniec parkingu)		
214,2	Ul. Orłowska (koniec parkingu) - Promenada Królowej Marysieńki	bez zmian	bez zmian
214,4	Promenada Królowej Marysieńki - ul. Przebędowskich	ciąg pieszo-rowerowy	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana (poszerzenie)
214,8	ul. Przebędowskich - granica z Sopotem	bez zmian	bez zmian

Źródło: opracowanie własne

Rekomendowany rodzaj nawierzchni na poszczególnych fragmentach trasy na terenie Miasta Gdynia jest zbieżny z propozycjami i założeniami przedstawicieli Miasta.

Miasto Sopot

Ostatecznie na terenie Miasta Sopot wariant rekomendowany do realizacji jest zbieżny z wariantem wypracowanym w trakcie konsultacji, opisanym w podrozdziale 3.2. Jego długość wynosi 4,5 km. Poniżej przedstawiono mapę z ostatecznym przebiegiem trasy.

Rycina 79: Przebieg trasy R-10 na terenie Miasta Sopot



Źródło: opracowanie własne

Poniżej przedstawiono podział trasy na odcinki na terenie Miasta Sopot, wraz z wyszczególnieniem obecnej, planowanej, oraz rekomendowanej nawierzchni.

Tabela 74: Obecna nawierzchnia odcinków trasy na terenie Miasta Sopot

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
217,0	Granica z Gdynią - ul. Haffnera	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
217,6	Ul. Haffnera - ul. Haffnera (skrzyżowanie z ul. Młyńską)	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
217,7	Ul. Haffnera (skrzyżowania z ul. Młyńską) - ul. Powstańców Warszawy	wydzielony pas rowerowy	asfalt
218,1	Ul. Powstańców Warszawy - początek	ciąg pieszy	płyty chodnikowe

	ścieżki w Parku Północnym		
nie ujęte w km	Początek ścieżki w Parku Północnym - planowane miejsce postojowe	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
218,2	Początek ścieżki w Parku Północnym - al. Franciszka Mamuszki (wejście na plażę nr 13)	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
218,4	al. Franciszka Mamuszki (wejście na plażę 13) - al. Franciszka Mamuszki (Klub muzyczny Scena, Grand Hotel)	droga rowerowa	asfalt
219,0	al. Franciszka Mamuszki (Klub muzyczny Scena, Grand Hotel) - Molo	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
219,2	Przez Molo	ciąg pieszy	płyty chodnikowe
219,4	Molo - Hotel Chiński	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
219,7	Hotel Chiński - Wejście na plażę nr 26	ciąg pieszy	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
219,8	Wejście na plażę nr 26 - granica z Gdańskiem	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana

Źródło: opracowanie własne

Tabela 75: Nawierzchnia zaproponowana przez Miasto Sopot i rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Planowany rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
217,0	Granica z Gdynią - ul. Haffnera	droga rowerowa	asfalt
217,6	Ul. Haffnera - ul. Haffnera (skrzyżowanie z ul. Młyńską)	droga rowerowa	asfalt
217,7	Ul. Haffnera (skrzyżowania z ul. Młyńska) - ul. Powstańców Warszawy	droga rowerowa	asfalt
218,1	Ul. Powstańców Warszawy - początek ścieżki w Parku Północnym	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
nie ujęte w km	Początek ścieżki w Parku Północnym - planowane miejsce postojowe	bez zmian	bez zmian
218,2	Początek ścieżki w Parku Północnym - al. Franciszka Mamuszki (wejście na plażę nr 13)	bez zmian	bez zmian
218,4	al. Franciszka Mamuszki (wejście na plażę 13) - al. Franciszka Mamuszki (Klub muzyczny Scena, Grand Hotel)	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
219,0	al. Franciszka Mamuszki (Klub muzyczny Scena, Grand Hotel) - Molo	bez zmian	bez zmian
219,2	Przez Molo	bez zmian	bez zmian
219,4	Molo - Hotel Chiński	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana (poprawa nawierzchni i poszerzenie)
219,7	Hotel Chiński - Wejście na plażę nr 26	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana (poprawa nawierzchni)
219,8	Wejście na plażę nr 26 - granica z Gdańskiem	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana (poprawa nawierzchni i poszerzenie)

Źródło: opracowanie własne

Rekomendowany rodzaj nawierzchni na poszczególnych fragmentach trasy na terenie Miasta Sopot jest zbieżny z propozycjami i założeniami przedstawicieli Miasta.

Miasto Gdańsk

Finalny przebieg trasy na terenie Miasta Gdańsk jest zbieżny z wariantem wypracowanym w trakcie analiz. Opisany został on w podrozdziale 3.2. Długość odcinka R-10 na terenie Miasta wynosi 10,2 km. Poniżej przedstawiono mapę z ostatecznym przebiegiem trasy.

Rycina 80: Przebieg trasy R-10 na terenie Miasta Gdańsk



Źródło: opracowanie własne

W poniższych tabelach przedstawiono podział trasy na odcinki w Mieście Gdańsk wraz z wyszczególnieniem obecnej, planowanej i rekomendowanej nawierzchni na danym fragmencie.

Tabela 76: Obecna nawierzchnia odcinków trasy na terenie Miasta Gdańsk

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
221,5	Granica gminy - skrzyżowanie z ulicą Hallera	droga rowerowa	asfalt
225,0	Ulica Hallera - skrzyżowanie z ulicą Gdańską	ciąg pieszo-rowerowy	asfalt
226,4	Ulica Hallera (skrzyżowanie z ulicą Gdańską) - skrzyżowanie z aleją Zwycięstwa	droga rowerowa	asfalt
229,4	Aleja Zwycięstwa - ulica Rajska	droga rowerowa	asfalt
231,8	Ulica Rajska - ulica Wielkie Młyny - ulica Podmłyńska - ulica Pańska	wydzielony pas rowerowy	asfalt
232,3	Ulica Pańska - ulica Węglarska - ulica Tkacka	w pasie drogi	asfalt
232,7	Ulica Tkacka - ulica Długa - ulica Garbary -	w pasie drogi	bruk

	ulica Ogarna		
232,8	Ulica Ogarna - kładka nad Motławą	w pasie drogi	bruk
233,3	Mostek nad Motławą - ulica Chmielna	w pasie drogi	asfalt
233,4	Ulica Chmielna - ulica Stągiewna	wydzielony pas rowerowy	asfalt
233,5	Ulica Stągiewna - ulica Długie Ogrody	wydzielony pas rowerowy	asfalt
233,8	Ulica Długie Ogrody - Ulica Elbląska	droga rowerowa	płyty chodnikowe
234,4	Ulica Elbląska - skrzyżowanie z ulicą Głęboką (wraz z przejściem na drugą stronę ulicy Elbląskiej)	ciąg pieszy	płyty chodnikowe
234,4	Ulica Elbląska - ulica Miałki Szlak	ciąg pieszy	płyty chodnikowe
236,0	Ulica Miałki Szlak - tunel pod torami i ulicą Sucharskiego	w pasie drogi	asfalt
236,2	Tunel pod torami i ulicą Sucharskiego - ulica Miałki Szlak	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
236,4	Ulica Miałki Szlak - wjazd na ulicę Elbląską	droga rowerowa	asfalt
236,8	Ulica Miałki Szlak (wjazd na ulicę Elbląską) - do końca ulicy	w pasie drogi	asfalt
237,1	Koniec ulicy Miałki Szlak - siedziba firmy "Panattoni Europe"	ciąg pieszy	płyty chodnikowe
238,1	Siedziba firmy "Panattoni Europe" - granica Miasta	pobocze drogi	grunt
247,1	Granica z Gminą Pruszcz Gdański - ulica Turystyczna - skrzyżowanie z ulicą Przegalińską	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
248,1	Ulica Turystyczna (skrzyżowanie z ulicą Przegalińską) - ulica Boguckiego (wraz z odcinkiem ok 500 m tej ulicy)	pobocze drogi	grunt
252,4	Ulica Boguckiego - przeprawa promowa na Wiśle	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana

Źródło: opracowanie własne

Tabela 77: Nawierzchnia zaproponowana przez Miasto Gdańsk i rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Planowany rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
221,5	Granica gminy - skrzyżowanie z ulicą Hallera	bez zmian	bez zmian
225,0	Ulica Hallera - skrzyżowanie z ulicą Gdańską	droga rowerowa	asfalt
226,4	Ulica Hallera (skrzyżowanie z ulicą Gdańską) - skrzyżowanie z aleją Zwycięstwa	bez zmian	bez zmian
229,4	Aleja Zwycięstwa - ulica Rajska	bez zmian	bez zmian
231,8	Ulica Rajska - ulica Wielkie Młyny - ulica Podmłyńska - ulica Pańska	bez zmian	bez zmian
232,3	Ulica Pańska - ulica Węglarska - ulica Tkacka	bez zmian	bez zmian
232,7	Ulica Tkacka - ulica Długa - ulica Garbary - ulica Ogarna	bez zmian	bez zmian
232,8	Ulica Ogarna - kładka nad Motławą	bez zmian	bez zmian
233,3	Mostek nad Motławą - ulica Chmielna	bez zmian	bez zmian

233,4	Ulica Chmielna - ulica Stągiewna	bez zmian	bez zmian
233,5	Ulica Stągiewna - ulica Długie Ogrody	bez zmian	bez zmian
233,8	Ulica Długie Ogrody - Ulica Elbląska	bez zmian	bez zmian
234,4	Ulica Elbląska - skrzyżowanie z ulicą Głęboką (wraz z przejściem na drugą stronę ulicy Elbląskiej)	droga rowerowa	asfalt
234,4	Ulica Elbląska - ulica Miałki Szlak	droga rowerowa	asfalt
236,0	Ulica Miałki Szlak - tunel pod torami i ulicą Sucharskiego	bez zmian	bez zmian
236,2	Tunel pod torami i ulicą Sucharskiego - ulica Miałki Szlak	bez zmian	bez zmian
236,4	Ulica Miałki Szlak - wjazd na ulicę Elbląską	bez zmian	bez zmian
236,8	Ulica Miałki Szlak (wjazd na ulicę Elbląską) - do końca ulicy	bez zmian	bez zmian
237,1	Koniec ulicy Miałki Szlak - siedziba firmy "Panattoni Europe"	droga rowerowa	asfalt
238,1	Siedziba firmy "Panattoni Europe" - granica Miasta	droga rowerowa	asfalt
247,1	Granica z Gminą Pruszcz Gdański - ulica Turystyczna - skrzyżowanie z ulicą Przegalińską	bez zmian	bez zmian
248,1	Ulica Turystyczna (skrzyżowanie z ulicą Przegalińską) - ulica Boguckiego (wraz z odcinkiem ok 500 m tej ulicy)	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
252,4	Ulica Boguckiego - przeprawa promowa na Wiśle	bez zmian	bez zmian

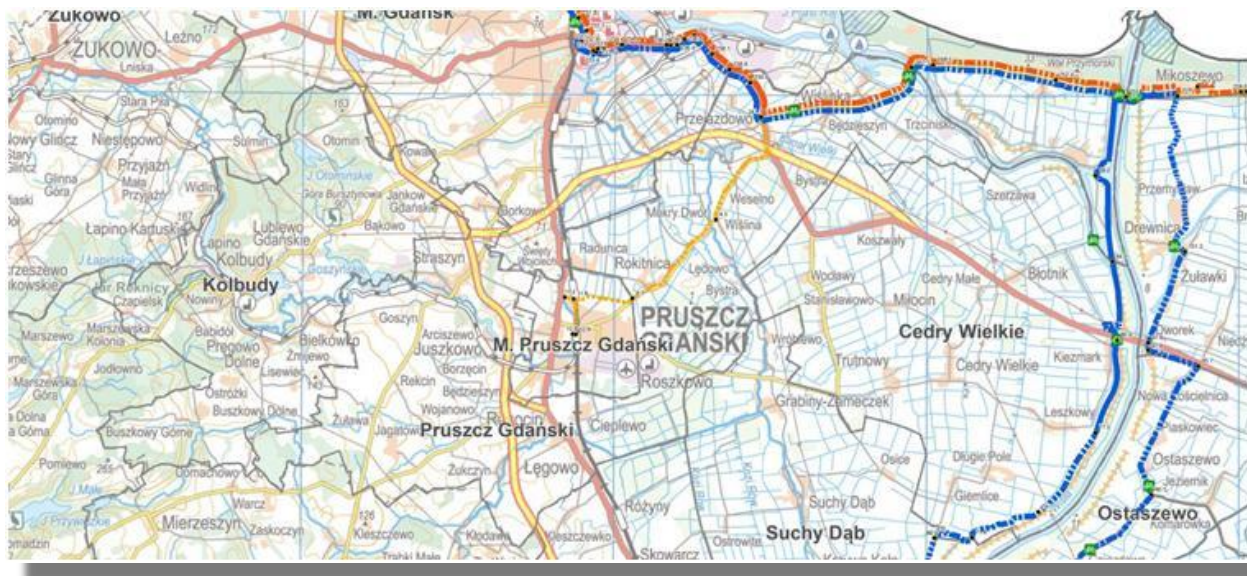
Źródło: opracowanie własne

Rekomendowany rodzaj nawierzchni na poszczególnych fragmentach trasy na terenie Miasta Gdańsk jest zbieżny z propozycjami i założeniami przedstawicieli Miasta.

Gmina Pruszcz Gdański

Ostatecznie na terenie Gminy Pruszcz Gdański wariant rekomendowany do realizacji jest zbieżny z wariantem wypracowanym w trakcie konsultacji, opisanym w podrozdziale 3.2. Długość trasy głównej R-10 wynosi 8,2 km a ości kluczowej 8,7 km. Poniżej przedstawiono mapę z ostatecznym przebiegiem trasy głównej oraz ości od głównego przebiegu.

Rycina 81: Przebieg trasy głównej oraz ości od głównego przebiegu R-10 na terenie Gminy Pruszcz Gdański



Źródło: opracowanie własne

Poniżej przedstawiono podział trasy na odcinki na terenie Gminy Pruszcz Gdański, wraz z wyszczególnieniem obecnej, planowanej, oraz rekomendowanej nawierzchni.

Tabela 78: Obecna nawierzchnia odcinków trasy głównej oraz ości kluczowej na terenie Gminy Pruszcz Gdański

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
	Trasa Główna		
238,9	Granica gminy(z M. Gdańsk) - przystanek autobusowy przy "Makro"	pobocze drogi	grunt
239,8	Przystanek autobusowy przy "Makro" - skrzyżowanie w Przejazdowie w kierunku Sobieszewa	ciąg pieszo-rowerowy	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
241,1	Skrzyżowanie w Przejazdowie - wzdłuż DW 501 w kierunku Sobieszewa do granicy Gminy	pobocze drogi	grunt
	Ość kluczowa		
0,0	Przejazdowo skrzyżowanie z DW 501 - Wiślina skrzyżowanie z ul. Słoneczną	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
4,5	Wiślina skrzyżowanie z ul. Słoneczną - rondo na DW 226	pobocze drogi	gruntowa

Źródło: opracowanie własne

Tabela 79: Nawierzchnia zaproponowana przez Gminę Pruszcz Gdański i rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Planowany rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
Trasa Główna			
238,9	Granica gminy(z M. Gdańsk) - przystanek autobusowy przy "Makro"	ciąg pieszo-rowerowy	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
239,8	Przystanek autobusowy przy "Makro" - skrzyżowanie w Przejazdowie w kierunku Sobieszewa	bez zmian	bez zmian
241,1	Skrzyżowanie w Przejazdowie - wzdłuż DW 501 w kierunku Sobieszewa do granicy Gminy	droga rowerowa	asfalt
Oś kluczowa			
0,0	Przejazdowo skrzyżowanie z DW 501 - Wiślina skrzyżowanie z ul. Słoneczną	bez zmian	bez zmian
4,5	Wiślina skrzyżowanie z ul. Słoneczną - rondo na DW 226	droga rowerowa	asfalt

Źródło: opracowanie własne

Rekomendowany rodzaj nawierzchni na poszczególnych fragmentach trasy głównej oraz ości od głównego przebiegu R-10 na terenie Gminy Pruszcz Gdański jest zbieżny z propozycjami i założeniami przedstawicieli Gminy.

Miasto Pruszcz Gdański

Ostatecznie do realizacji w ramach Przedsięwzięcia rekomendowano wariant od dworca PKP do ronda na DW nr 226 wraz z budową odcinka na ul. Przemysłowej.

Pozostałe dwa odcinki (wzdłuż rzeki Radunia i ul. Łukasiewicza oraz prowadzący do planowanej przystani kajakowej) nie zostały rekomendowane do zrealizowania. Argumentem potwierdzającym odrzucenie na etapie analizy wspomnianych odcinków jest fakt, iż ich brak nie zaburza ciągłości całości ości od trasy głównej R-10.

Finalna długość przebiegu ości kluczowej wynosi 4,2 km. Jej przebieg przedstawiono na poniższej mapie.

Rycina 82: Przebieg ości kluczowej na terenie Miasta Pruszcz Gdański

Źródło: opracowanie własne

W poniższych tabelach przedstawiono podział trasy na odcinki w Mieście Pruszcz Gdański wraz z wyszczególnieniem obecnej, planowanej i rekomendowanej nawierzchni na danym fragmencie.

Tabela 80: Obecna nawierzchnia odcinków ości kluczowej na terenie Miasta Pruszcz Gdański

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
8,7	Rondo na DW 226 - zjazd z wiaduktu	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
11,2	Zjazd z wiaduktu - ul. Podmiejska	ciąg pieszy	płyty chodnikowe
11,6	Ul. Podmiejska - kładka na rzece Radunia	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
12,8	Kładka na rzece Radunia - Dworzec PKP	ciąg pieszy	płyty chodnikowe

Źródło: opracowanie własne

Tabela 81: Nawierzchnia zaproponowana przez Miasto Pruszcz Gdański i rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Planowany rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
8,7	Rondo na DW 226 - zjazd z wiaduktu	bez zmian	bez zmian
11,2	Zjazd z wiaduktu - ul. Podmiejska	droga rowerowa	asfalt
11,6	Ul. Podmiejska - kładka na rzece Radunia	bez zmian	bez zmian
12,8	Kładka na rzece Radunia - Dworzec PKP	bez zmian	bez zmian

Źródło: opracowanie własne

Rekomendowany rodzaj nawierzchni na poszczególnych fragmentach ości kluczowej na terenie Miasta Pruszcz Gdański jest zbieżny z propozycjami i założeniami przedstawicieli Miasta.

Gmina Stegna

Ostateczny przebieg trasy głównej i ości od głównego przebiegu oraz trasy wspierającej na terenie Gminy Stegna, w porównaniu z pierwotnymi założeniami został częściowo zmodyfikowany.

W miejscowości Mikoszewo zrezygnowano z prowadzenia trasy wzdłuż DW nr 501, gdzie powstać miał ciąg pieszo – rowerowy. Powodem tej decyzji był wysoki koszt wspomnianej inwestycji. Ostatecznie na tym fragmencie trasę R-10 wyznaczono w pasie jezdni ulic Brzegowej, Piaskowej, Łąkowej, Długiej i Leśnej.

Pozostałe fragmenty trasy głównej oraz ości, opisane w podrozdziale 3.2 pozostawione zostały w pierwotnej postaci.

Długość ostatecznego przebiegu trasy głównej wynosi 21,6 km, ości 7,8km, zaś trasy wspierającej 4,9 km. Poniżej przedstawiono mapę z ostatecznym przebiegiem trasy głównej oraz ości od głównego przebiegu.

Rycina 83: Przebieg trasy głównej, ości kluczowej przebiegu R-10 oraz ości wspierającej na terenie Gminy Stegna



Źródło: opracowanie własne

Poniżej przedstawiono podział trasy na odcinki na terenie Gminy Stegna, wraz z wyszczególnieniem obecnej, planowanej, oraz rekomendowanej nawierzchni.

Tabela 82: Obecna nawierzchnia odcinków trasy głównej oraz ości kluczowej na terenie Gminy Stegna

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
	Trasa Główna		
255,0	Przeprawa promowa na Wiśle - koniec miejscowości Mikoszewo (ulicami Brzegową, Piaskową, Łąkową, Długą i Leśną).	w pasie drogi	asfalt
257,8	Koniec miejscowości Mikoszewo - Jantar Leśniczówka (początek miejscowości)	pas ppoż leśny	grunt

259,6	Jantar Leśniczówka (początek miejscowości) - Jantar Leśniczówka (koniec miejscowości)	ciąg pieszy	płyty chodnikowe
259,8	Jantar Leśniczówka (koniec miejscowości) - Jantar ul. Rybacka	pas ppoż leśny	grunt
260,4	Jantar ul. Rybacka - Jantar ul. Morska	w pasie drogi	asfalt
261,7	Jantar ul. Morska - skrzyżowanie z DW 501	w pasie drogi	asfalt
262,2	Skrzyżowanie z DW 501- Stegienka- Rybina	w pasie drogi	asfalt
270,9	Rybina- Rybina (koniec obszaru zabudowanego)	w pasie drogi	asfalt
271,6	Rybina (koniec obszaru zabudowanego) - Tujsk	niezagospodarowany grunt	grunt
272,4	Tujsk (od DW 502) - Tujsk (most na rzece Tuga)	w pasie drogi	asfalt
273,7	Tujsk (most na rzece Tuga) - Żelichowo	w pasie drogi	płyty YOMB
Oś kluczowa			
0,0	Jantar ul. Rybacka (od skrzyżowania z ul. Morską) - ul. Portowa	w pasie drogi	asfalt
0,8	Jantar ul. Portowa - skrzyżowanie z DW 501	w pasie drogi	szuter
1,6	Skrzyżowanie z DW 501 - Stegna ul. Powstańców Warszawy	pas ppoż leśny	grunt
4,5	Stegna ul. Powstańców Warszawy - Stegna u. Morska	w pasie drogi	asfalt
6,1	Stegna ul. Morska - rondo na DW 501	w pasie drogi	asfalt
6,3	Rondo na DW 501 - granica z gminą Sztutowo	niezagospodarowany grunt	grunt
Trasa wspierająca			
0,0	Tujsk - Chełmek - Do granicy z gminą Nowy Dwór Gdański	w pasie drogi	asfalt

Źródło: opracowanie własne

Tabela 83: Nawierzchnia zaproponowana przez Gminę Stegna i rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Planowany rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
Trasa Główna			
255,0	Przeprawa promowa na Wiśle - koniec miejscowości Mikoszewo (ulicami Brzegową, Piaskową, Łąkową, Długą i Leśną).	bez zmian	bez zmian
257,8	Koniec miejscowości Mikoszewo - Jantar Leśniczówka (początek miejscowości)	droga rowerowa	szuter
259,6	Jantar Leśniczówka (początek miejscowości) - Jantar Leśniczówka (koniec miejscowości)	ciąg pieszo-rowerowy	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
259,8	Jantar Leśniczówka (koniec miejscowości) - Jantar ul. Rybacka	droga rowerowa	szuter
260,4	Jantar ul. Rybacka - Jantar ul. Morska	bez zmian	bez zmian
261,7	Jantar ul. Morska - skrzyżowanie z DW 501	bez zmian	bez zmian
262,2	Skrzyżowanie z DW 501- Stegienka- Rybina	bez zmian	bez zmian
270,9	Rybina- Rybina (koniec obszaru zabudowanego)	bez zmian	bez zmian
271,6	Rybina (koniec obszaru zabudowanego) - Tujsk	ciąg pieszo-rowerowy	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
272,4	Tujsk (od DW 502) - Tujsk (most na rzece Tuga)	bez zmian	bez zmian
273,7	Tujsk (most na rzece Tuga) - Żelichowo	w pasie drogi	przełożenie płyt YOMB i

			wykonanie wypełnienia pomiędzy nimi
Oś kluczowa			
0,0	Jantar ul. Rybacka (od skrzyżowania z ul. Morską) - ul. Portowa	bez zmian	bez zmian
0,8	Jantar ul. Portowa - skrzyżowanie z DW 501	bez zmian	bez zmian
1,6	Skrzyżowanie z DW 501 - Stegna ul. Powstańców Warszawy	droga rowerowa	szuter
4,5	Stegna ul. Powstańców Warszawy - Stegna u. Morska	bez zmian	bez zmian
6,1	Stegna ul. Morska - rondo na DW 501	bez zmian	bez zmian
6,3	Rondo na DW 501 - granica z gminą Sztutowo	droga rowerowa	asfalt
Oś wspierająca			
0,0	Tujsk - Chełmek - Do granicy z gminą Nowy Dwór Gdański	bez zmian	bez zmian

Źródło: opracowanie własne

Rekomendowany rodzaj nawierzchni na poszczególnych fragmentach trasy głównej oraz ości od głównego przebiegu R-10 na terenie Gminy Stegna jest zbieżny z propozycjami i założeniami przedstawicieli Gminy.

Gmina Sztutowo

Ostateczny przebieg ości od trasy głównej R-10 na terenie Gminy Sztutowo, w porównaniu z pierwotnymi założeniami został zmodyfikowany.

Zrezygnowano z wariantu poprowadzenia trasy na odcinku od skrzyżowania ul. Obozowej w Sztutowie do ul. Grzybowej wzdłuż DW nr 501 i budowy na nim wydzielonego ciągu pieszo-rowerowego, Powodem tego jest skomplikowana sytuacja własnościowa gruntów na tym fragmencie oraz potencjalnie wysoki koszt tej inwestycji.

Zmieniony został również przebieg odcinka od Kątów Rybackich do miejscowości Skowronki. Początkowo planowano poprowadzenie tego fragmentu wzdłuż DW nr 501 i wybudowanie wydzielonego ciągu rowerowego, z uwagi, podobnie jak w opisanym powyżej wariantcie, na skomplikowaną sytuację własnościową gruntów oraz potencjalnie wysoki koszt tej inwestycji.

Nie rekomendowano również poprowadzenia trasy od miejscowości Skowronki do Przebrna wzdłuż Zalewu Wiślanego. W toku konsultacji z Urzędem Morskim podniesiona została kwestia, iż realizacja tego odcinka mogłaby negatywnie wpływać na środowisko na etapie jego budowy oraz eksploatacji.

Finalna długość przebiegu ości od trasy wynosi 14,7 km. Jej przebieg przedstawiono na poniższej mapie.

Rycina 84: Przebieg ości kluczowej na terenie Gminy Sztutowo

Źródło: opracowanie własne

Poniżej przedstawiono podział trasy na odcinki na terenie Gminy Sztutowo w podziale, wraz z wyszczególnieniem obecnej, planowanej, oraz rekomendowanej nawierzchni.

Tabela 84: Obecna nawierzchnia odcinków ości kluczowej na terenie Gminy Sztutowo

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
7,8	Granica z gminą Stegna -Sztutowo droga brukowa obok Muzeum	niezagospodarowany grunt	grunt
8,3	Sztutowo Droga brukowa obok Muzeum - Sztutowo ul. Obozowa	w pasie drogi	bruk
9,0	Sztutowo Ul. Obozowa - Sztutowo ul. Obozowa (obok boiska)	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Pol-bruk" niefazowana
9,8	Sztutowo Ul. Obozowa (obok boiska) - Sztutowo ul. Morska	w pasie drogi	asfalt
10,1	Sztutowo ul. Morska - Sztutowo ul. Leśna	w pasie drogi	asfalt
10,2	Sztutowo ul. Leśna - Sztutowo ul. Grzybowa	w pasie drogi	grunt
11,3	Sztutowo ul. Grzybowa - Kąty Rybackie ul. Rybacka	pas ppoż leśny	grunt
13,5	Kąty Rybackie ul. Rybacka - Kąty Rybackie ul. Piaskowa	ciąg pieszy	płyty chodnikowe
13,9	Kąty Rybackie ul. Piaskowa - Kąty Rybackie skrzyżowanie z ul. Portową	w pasie drogi	asfalt
14,9	Kąty Rybackie skrzyżowanie z ul. Portową - Kąty Rybackie droga leśna	w pasie drogi	grunt
15,8	Kąty Rybackie droga leśna - ul. Drogowców (ośrodek Koszarka)	droga leśna pożarowa	grunt

Źródło: opracowanie własne

Tabela 85: Nawierzchnia zaproponowana przez Gminę Sztutowo i rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Planowany rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
7,8	Granica z gminą Stegna -Sztutowo droga brukowa obok Muzeum	droga rowerowa	asfalt
8,3	Sztutowo Droga brukowa obok Muzeum - Sztutowo ul. Obozowa	bez zmian	bez zmian
9,0	Sztutowo Ul. Obozowa - Sztutowo ul. Obozowa (obok boiska)	bez zmian	bez zmian
9,8	Sztutowo Ul. Obozowa (obok boiska) - Sztutowo ul. Morska	bez zmian	bez zmian
10,1	Sztutowo ul. Morska - Sztutowo ul. Leśna	bez zmian	bez zmian
10,2	Sztutowo ul. Leśna - Sztutowo ul. Grzybowa	bez zmian	bez zmian
11,3	Sztutowo ul. Grzybowa - Kąty Rybackie ul. Rybacka	droga rowerowa	kruszywo betonowe (np.kruszbet)
13,5	Kąty Rybackie ul. Rybacka - Kąty Rybackie ul. Piaskowa	ciąg pieszo-rowerowy	kostka betonowa typu "Pol-bruk" niefazowana
13,9	Kąty Rybackie ul. Piaskowa - Kąty Rybackie skrzyżowanie z ul. Portową	bez zmian	bez zmian
14,9	Kąty Rybackie skrzyżowanie z ul. Portową - Kąty Rybackie droga leśna	bez zmian	bez zmian
15,8	Kąty Rybackie droga leśna - ul. Drogowców (ośrodek Koszarka)	w pasie drogi	kruszywo betonowe (np.kruszbet)

Źródło: opracowanie własne

Rekomendowany rodzaj nawierzchni na poszczególnych fragmentach ostatecznego przebiegu ości od głównego przebiegu R-10 na terenie Gminy Sztutowo jest zbieżny z propozycjami i założeniami przedstawicieli Gminy.

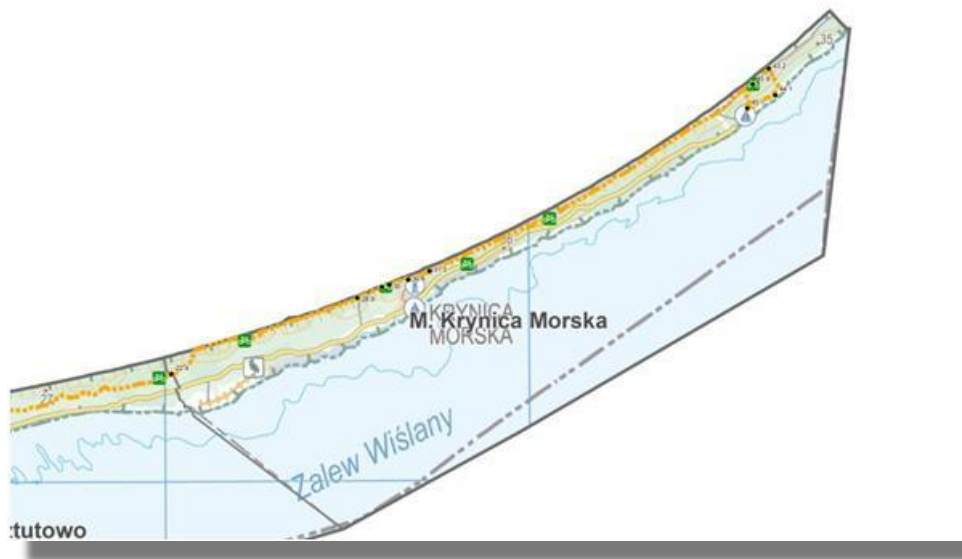
Gmina Miasta Krynica Morska

Ostateczny przebieg ości kluczowej na terenie Gminy Miasta Krynica Morska, w porównaniu z pierwotnymi założeniami został częściowo zmodyfikowany.

Zrezygnowano z poprowadzenia trasy od granicy z Gminą Sztutowo, przez miejscowości Siekierki, wzdłuż DW nr 501, i pasa nadmorskiego, do ul. Marynarzy w Krynicy Morskiej. Opis tego wariantu opisany został szerzej w podrozdziale 3.2. Powodem tej decyzji była zmiana przebiegu trasy przez Gminę Sztutowo oraz zły stan techniczny pasa przeciwpożarowego, którym pierwotnie miała biec trasa wzdłuż DW nr 501.

Pozostałe fragmenty trasy pozostawione zostały w pierwotnej postaci.

Ostateczna długość przebiegu ości od trasy wynosi 23,4 km. Jej przebieg przedstawiono na poniższej mapie.

Rycina 85: Przebieg ości kluczowej na terenie Gminy Miasta Krynica Morska

Źródło: opracowanie własne

Poniżej przedstawiono podział trasy na odcinki na terenie Gminy Miasta Krynica Morska w podziale, wraz z wyszczególnieniem obecnej, planowanej, oraz rekomendowanej nawierzchni.

Tabela 86: Obecna nawierzchnia odcinków ości kluczowej na terenie Gminy Miasta Krynica Morska

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
22,4	Ul. Drogowców (ośrodek Koszarka) - ul. Marynarzy	niezagospodarowany grunt	grunt
28,9	ul. Marynarzy - bulwar słoneczny	niezagospodarowany grunt	grunt
29,7	przez bulwar słoneczny	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
30,0	Koniec bulwaru słonecznego - ul. Korczaka	niezagospodarowany grunt	grunt
30,6	ul. Korczaka - koniec al. Wojska Polskiego	w pasie drogi	asfalt
31,3	Koniec al. Wojska Polskiego - Piaski	w pasie drogi	grunt
43,2	Piaski (do ul. Piaskowej)	w pasie drogi	grunt
44,1	Piaski ul. Piaskowa - ul. Bursztynowa	w pasie drogi	asfalt
45,1	ul. Bursztynowa - droga prowadząca do ul. Piaskowej	w pasie drogi	grunt

Źródło: opracowanie własne

Tabela 87: Nawierzchnia zaproponowana przez Gminę Miasta Krynica Morską i rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Planowany rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
22,4	Ul. Drogowców (ośrodek Koszarka) - ul. Marynarzy	w pasie drogi	kruszywo naturalne
28,9	ul. Marynarzy - bulwar słoneczny	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Pol-

			bruk" niefazowana
29,7	przez Bulwar Słoneczny	bez zmian	bez zmian
30,0	Koniec bulwaru słonecznego - ul. Korczaka	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
30,6	ul. Korczaka - koniec al. Wojska Polskiego	bez zmian	bez zmian
31,3	Koniec al. Wojska Polskiego - Piaski	w pasie drogi	kruszywo naturalne
43,2	Piaski (do ul. Piaskowej)	w pasie drogi	kruszywo naturalne
44,1	Piaski ul. Piaskowa - ul. Bursztynowa	bez zmian	bez zmian
45,1	ul. Bursztynowa - droga prowadząca do ul. Piaskowej	w pasie drogi	kruszywo naturalne

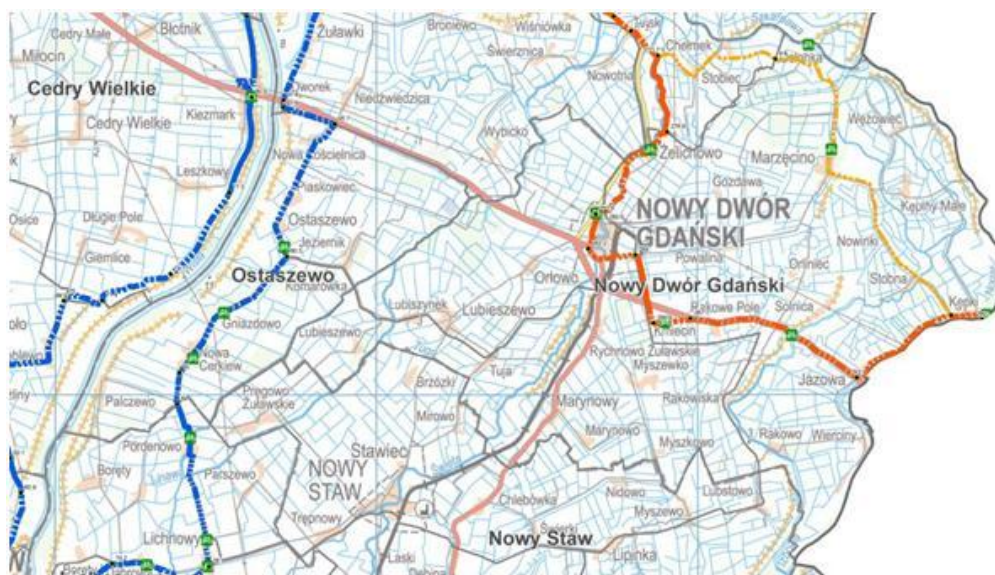
Źródło: opracowanie własne

Rekomendowany rodzaj nawierzchni na poszczególnych fragmentach ostatecznego przebiegu ości kluczowej na terenie Gminy Miasta Krynica Morska jest zbieżny z propozycjami i założeniami przedstawicieli Gminy.

Miasto Nowy Dwór Gdański

Ostatecznie na terenie Gminy Nowy Dwór Gdański warianty trasy głównej oraz trasy wspierającej, rekomendowane do realizacji są zbieżne z wariantami wypracowanymi w trakcie konsultacji, opisanymi w podrozdziale 3.2. Finalna długość odcinka trasy głównej wynosi 22,4 km, a trasy wspierającej 12,4 km. Poniżej przedstawiono mapę z ostatecznym przebiegiem trasy głównej oraz trasy wspierającej.

Rycina 86: Przebieg trasy głównej R-10 oraz ości wspierającej na terenie Miasta Nowy Dwór Gdański



Źródło: opracowanie własne

W poniższych tabelach przedstawiono podział trasy głównej oraz trasy wspierającej w Mieście Nowy Dwór Gdański na odcinki wraz z wyszczególnieniem obecnej, planowanej i rekomendowanej nawierzchni na danym fragmencie.

Tabela 88: Obecna nawierzchnia odcinków ości od głównego przebiegu R-10 oraz trasy wspierającej na terenie Miasta Nowy Dwór Gdański

Km	Odcinek	Rodzaj drogi	Nawierzchnia aktualna
Trasa główna			
276,6	Żelichowo - Nowy Dwór Gdański ul. Portowa	korona wału	grunt
280,6	Nowy Dwór Gdański ul. Portowa - NDG ul. Morska	w pasie drogi	asfalt
280,9	NDG ul. Morska - NDG ul. Warszawska	ciąg pieszo-rowerowy	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
282,2	NDG ul. Warszawska - droga powiatowa do Kmiecina	pobocze drogi	grunt
284,0	Droga powiatowa do Kmiecina - Kmiecin (skrzyżowanie z ul. Żuławską)	droga rowerowa	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
286,4	Kmiecin (skrzyżowanie z ul. Żuławską) - skrzyżowanie z DK nr 7	w pasie drogi	asfalt
287,7	Skrzyżowanie z DK nr 7 - Jazowa	w pasie drogi	asfalt
293,9	Jazowa - Kępki (granica województwa)	w pasie drogi	asfalt
Oś wspierająca			
4,9	Od granicy z gminą Stegna do Kępek	w pasie drogi	asfalt

Źródło: opracowanie własne

Tabela 89: Nawierzchnia zaproponowana przez Miasto Nowy Dwór Gdański i rekomendowana do realizacji

Km	Odcinek	Planowany rodzaj drogi	Nawierzchnia planowana/rekomendowana
Trasa główna			
276,6	Żelichowo - Nowy Dwór Gdański ul. Portowa	droga rowerowa	nawierzchnia typu "Hanse Grand"
280,6	Nowy Dwór Gdański ul. Portowa - NDG ul. Morska	bez zmian	bez zmian
280,9	NDG ul. Morska - NDG ul. Warszawska	bez zmian	bez zmian
282,2	NDG ul. Warszawska - droga powiatowa do Kmiecina	ciąg pieszo-rowerowy	kostka betonowa typu "Polbruk" niefazowana
284,0	Droga powiatowa do Kmiecina - Kmiecin (skrzyżowanie z ul. Żuławską)	bez zmian	bez zmian
286,4	Kmiecin (skrzyżowanie z ul. Żuławską) - skrzyżowanie z DK nr 7	bez zmian	bez zmian
287,7	Skrzyżowanie z DK nr 7 - Jazowa	ciąg pieszo-rowerowy	asfalt
293,9	Jazowa - Kępki (granica województwa)	bez zmian	bez zmian
Oś wspierająca			
4,9	Od granicy z gminą Stegna do Kępek	bez zmian	bez zmian

Źródło: opracowanie własne

Rekomendowany rodzaj nawierzchni na poszczególnych fragmentach ostatecznego przebiegu kluczowej oraz trasy wspierającej na terenie Miasta Nowy Dwór Gdański jest zbieżny z propozycjami i założeniami przedstawicieli Miasta.

3.3.3. Podsumowanie

W poniższych tabelach przestawiono zestawienie długości tras WTR (R-9) i R-10 w podziale na poszczególnych partnerów.

Tabela 90: Długość odcinków trasy WTR (R-9)

Gmina	Długość odcinka (w km)
M. Gdańsk	22,8
Gm. Pruszcz Gdański	17,5
M. Pruszcz Gdański	4,2
Gm. Cedry Wielkie	19,0
Gm. Suchy Dąb	7,8
Gm. Tczew	8,0
M. Tczew	5,4
Gm. Subkowy	9,7
Gm. Pelplin	7,3
Gm. Gniew	31,7
Gm. Stegna	13,7
Gm. Ostaszewo	11,8
Gm. Lichnowy	15,8
Gm. Miłoradz	17,4
Gm. Sztum	3,8
Gm. Ryjewo	9,3
Gm. Kwidzyn	24,3
Gm. Sadlinki	13,4
SUMA	242,9

Źródło: opracowanie własne

Tabela 91: Długość odcinków trasy R-10

Gmina	Długość odcinka (w km)
Gm. Ustka	39,2
M. Ustka	3,7
Gm. Słupsk	8,8
M. Słupsk	3,8
Gm. Smołdzino	22,5
Gm. Główny	21,2
Gm. Wicko	19,6
M. Łeba	2,4

Gm. Choczewo	18,7
Gm. Krokowa	32,7
Gm. Puck	28,6
Gm. Władysławowo	28,4
M. Jastarnia	16,3
M. Hel	9,5
M. Puck	4,1
Gm. Kosakowo	12,6
M. Gdynia	18,2
M. Sopot	4,5
M. Gdańsk	25,3
Gm. Pruszcz Gdański	16,9
M. Pruszcz Gdański	4,2
Gm. Stegna	34,2
Gm. Sztutowo	14,7
Gm. M. Krynica Morska	23,4
Gm. Nowy Dwór Gdański	34,9
SUMA	448,3

Źródło: opracowanie własne

W poniższej tabeli przedstawiono zestawienie gmin, na terenie których trasy WTR (R-9) i R-10 są styeczne z drogami krajowymi i wojewódzkimi.

Tabela 92: Zestawienie gmin, na terenie których trasy WTR (R-9) i R-10 są styeczne z drogami krajowymi i wojewódzkimi

Gmina	Trasa	Nr drogi
Gm. Ustka	R-10	DW nr 203
M. Ustka	R-10	DK nr 21 DW nr 203
Gm. Wicko	R-10	DW nr 214
M. Łeba	R-10	DW nr 214
Gm. Wicko	R-10	DW nr 215
Gm. Władysławowo	R-10	DW nr 215 DW nr 216
Gm. Jastarnia	R-10	DW nr 216
Gm. Puck	R-10	DW nr 216
M. Sopot	R-10	DW nr 468
M. Gdańsk	WTR (R-9) i R-10	DW nr 501
Gm. Pruszcz Gdański	WTR (R-9) i R-10	DW nr 501 DW nr 226
M. Pruszcz Gdański	WTR (R-9) i R-10	DW nr 501 DW nr 226
Gm. Stegna	WTR (R-9) i R-10	DW nr 501 DW nr 502
Gm. Sztutowo	R-10	DW nr 501

M. Nowy Dwór Gdański	R-10	DK nr 7
Gm. Cedry Wielkie	WTR (R-9)	DK nr 7
Gm. Pelplin	WTR (R-9)	DW nr 229
Gm. Gniew	WTR (R-9)	DK nr 90
Gm. Stegna	WTR (R-9)	DK nr 7
Gm. Miłoradz	WTR (R-9)	DK nr 22
Gm. Ryjewo	WTR (R-9)	DW nr 525 DW nr 605
Gm. Kwidzyn	WTR (R-9)	DK nr 90 DW nr 588

Źródło: opracowanie własne

3.4. Analiza powiązań przebiegu tras z lokalnymi rowerowymi szlakami turystycznymi

Wyznaczone trasy, tj. zarówno Wiślana Trasa Rowerowa po obydwóch stronach Wisły, jak i trasa R-10 zostały wyznaczone w taki sposób, aby łatwo można było połączyć je z siecią istniejących szlaków. Niektóre ich odcinki są spójne z wcześniej wyznaczonymi szlakami, w innych miejscach trasy te przecinają się z nimi. Ponadto przedmiotowe trasy w województwie pomorskim zostały wyznaczone tak, aby łączyły się trasami wyznaczonymi przez województwa ościennie i umożliwiały turystyce dalszą podróż.

Planowane trasy poprowadzone zostały w taki sposób, aby powiązane były z lokalnymi szlakami rowerowymi. Z drugiej strony prowadzą one również przez tereny niepokryte do tej pory przez sieć szlaków rowerowych i powinny stać się impulsem do powstawania nowych szlaków lokalnych, a także pętli pozwalających na łatwy zjazd z trasy głównej celem poznania kultury oraz dziedzictwa określonego obszaru.

Wiślana Trasa Rowerowa (R-9) przebiega po obydwóch stronach Wisły, w dużej mierze w pasie asfaltowych dróg publicznych. Szlaki przecinające się i są zbieżne z Wiślaną Trasą Rowerową zostały przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela 93: Powiązania lokalnych szlaków rowerowych z Wiślaną Trasą Rowerową

Nazwa szlaku	Przebieg	Miejsca styczne (Gmina)
Międzynarodowa Trasa Rowerowa R-1	Kostrzyn, Stańsk, Gronów, Ośno Lubuskie, Grabno, Lubień, Brzeźno, Sulęcín, Folsztyn, Nowe Dwory, Jędrzejewo, Gajewo, Runowo, Siedliska, Trzcianka, Łomnica, Kępa, PKP Stobno, Kotuń, Piła, Kaczory, Miasteczko Krajeńskie, Brzostowo, Białośliwie, Krostkowo, Osiek nad Notecią, Dąbki, Ruda, Glesno, Liszkowo, Izabela, Witosław, Orle, Mrocza, Tuskowo, Wtelnó,	Sadlinki, Ryjewo, Kwidzyn

	Morzewiec, Szczutki, Bydgoszcz-Janowo, Bożenkowo, Samociążek, Koronowo, Tuszyny, Nowy Jasiniec, Serock, Małęki, Świekatowo, Parlin, Gruczno, Kosowo, Niedźwiedź, Chełmno, Klamry, Wielkie Łunawy, Gogolin, Sztynwag, Biały Bór, Wielki Welcz, Rusinowo, Głina, Nebrowo Wielkie, Kaniczki, Grabówko, Nowy Dwór, Mareza, Kwidzyn, Korzeniewo, Lipianki, Gniewskie Pole, Pastwa, Janowo, Waplewo Wlk., Ramoty, Poliksy, Dzierzgoń, Stare Dolno, Nowe Dolno, Wiśniewo, Elbląg, Elbląg, Łęcze, Kadyny, Tolkmicko, Pogrodzie, Frombork, Braniewo, Gronowo - przejście graniczne polsko-rosyjskie, przez które Trasa R-1 opuszcza Polskę.	
Szlak Wiślany	Cierpice (Toruń) - Bydgoszcz - Chrystkowo - Świecie - Sartowice - Dragacz - Wielki Komórk - Nowe - Gniew - Gorzędziej - Knybawa - Biała Góra - Kwidzyn - Grudziądz - Chełmno - Zamek Bierzgowski (Toruń)	Gniew; Subkowy Tczew; Sztum;
Szlak Grzymistawa	Tczew - Śliwiny - Gniszewo - Wielgłowy - Leśnictwo Bukowiec - Rajkowy - Pelplin - Bielawki - Rombark - Nowa Cerkiew - Gętomie - Dzierżążno - Gogolewo - Piaseczno - Wielkie Wyręby - Czerwińsk - Bobrowiec - Kościelna Jania - Stara Jania - Leśna Jania - Frąca - Lalkowy - Milewko - Twarda Góra - Nowe	Tczew, Gniew
Szlak Motławski	Gdańsk- Suchy Dąb - Czatkowy - Tczew	Gdańsk; Tczew; Suchy Dąb;
Szlak Mennonitów	Gdańsk - Wróblewo - Miłocin - Trutnowy - Cedry Wielkie - Leszkowy - Żuławki/Drewnica - Mikoszewo - Rybina - Żelichowo- Nowy Dwór Gdański - Orłowo - Ostaszewo- Lichnowy - Nowy Staw - Malbork - Stare Pole - Raczki Elbląskie - Elbląg	Gdańsk; Pruszcz Gdański; Suchy Dąb;
Szlak Tczewski	Tczew - Dalwin - Sobowidz - Mirowo - Skarszewy - Szczodrowo - Głodowo - Pogódki - Palubin - Stare Polaszki - Kościerzyna	Tczew

Źródło: opracowanie własne

Przebieg Wiślanej Trasy Rowerowej jest częściowo tożsamy z oznakowanymi już szlakami „R-1”, „Wiślanym”, „Motławskim”, „Mennonitów” oraz „Grzymistawa”

Poniżej przedstawiono przebiegi przykładowych szlaków powiązanych z Wiślaną Trasą Rowerową.

Rycina 87: Przebieg Szlaku Grzymistawa



Źródło: pomorskie.travel

Rycina 88: Przebieg Szlaku Motławskiego



Źródło: pomorskie.travel

Trasa R-10 przebiega głównie wzdłuż Morza Bałtyckiego. Jej atrakcyjność zwiększa fakt, że przebiega ona przez tereny i miejscowości, w których istnieją wytyczone i oznakowane szlaki rowerowe. Szlaki zbieżne i przecinające się zostały przedstawione w poniższej tabeli:

Tabela 94: Powiązania lokalnych szlaków rowerowych z trasą R-10

Nazwa szlaku	Przebieg	Miejsca styczne (Gmina)
Pierścień Zatoki Puckiej	Hel – Jurata – Jastarnia- Kuźnica – Chałupy – Władysławowo – Swarzewo – Puck – Bładzikowo – Rzucewo – Mechelinki – Pierwoszyño - Gdynia	Szlak na prawie całej długości jest zbieżny z trasą R-10
Szlak Północnych Kaszub	Gdynia - Puck - Swarzewo - Łebcz - Kłanino – Sławoszyño – Krokowa – Dębki – Białogóra – Wierzchucino – Brzyño – Nadole – Czymanowo – Piaśnica – Wejherowo	Miasto Gdynia; Miasto Puck; Puck; Krokowa;
Szlak „Zwiniętych torów”	Ustka – Zapadłe – Wytowno – Machowinko - Rowy	Miasto Ustka; Ustka;
Szlak Wokół Jeziora Sarbsko	Łeba – Nowęcín – Sarbsk – Ulinia – Sasino – Ostnik – Rezerwat Mierzeja Sarbska - Łeba	Miasto Łeba; Wicko; Choczewo
Pierścień Gryfitów	Słupsk – Bierkowo – Bruskowo Wielkie – Swołowo – Gać – Słonowice – Kuleszewo – Łysomiczki – Dębica Kaszubska – Zagórzycza – Karżniczka – Swochowo – Bydlino – Strzelinko – Wielichowo – Swołowo	Miasto Słupsk; Słupsk; Główczyce;
Transgraniczny Szlak Rowerowy R-64: Wokół Zalewu Wiślanego	Piaski – Elbląg – Łęcze – Suchacz – Kadyny – Tolkmicko – Chojnowo - Braniewo	Krynica Morska; Sztutowo;

Źródło: opracowanie własne

Przebieg trasy rowerowej R-10 jest częściowo tożsamy z oznakowane już szlakami „Pierścień Zatoki Puckiej”, „Północnych Kaszub”, „Zwiniętych Torów” oraz „Wokół Jeziora Sarbsko”.

Poniżej przedstawiono przebiegi przykładowych szlaków powiązanych z trasą R-10.

Rycina 89: Przebieg Szlaku Wokół Jeziora Sarbsko



Źródło: pomorskie.travel

Rycina 90: Przebieg szlaku Pierścień Zatoki Puckiej



Źródło: pomorskie.travel

Powyżej przedstawione szlaki rowerowe będą przez cenne środowiskowo, kulturowo i turystycznie obszary województwa i są **dobrze oznakowane**. Razem z planowaną Wiślaną Trasą Rowerową i trasą R-10 stanowią **będą spójną sieć tras rowerowych w regionie**.

3.5. Analiza lokalizacji miejsc postojowych

Podczas wizji lokalnych, które służyły weryfikacji planowanych przebiegów tras, odwiedziono również proponowane lokalizacje miejsc postojowych, istotnych z punktu widzenia kompleksowego rozwoju produktów turystycznych.

Miejsca postojowe zostały zweryfikowane pod kątem istniejącego zagospodarowania oraz możliwości posadowienia elementów małej architektury. Na podstawie przesłanych kart zweryfikowano proponowane koszty, jak również prawo własności do dysponowania gruntem.

Zgodnie z posiadanymi informacjami na luty 2015 roku, na trasie R-10 zlokalizowane zostaną 75 miejsca postojowe, natomiast na trasie WTR (R-9) 42 miejsca postojowe. Co najmniej 48 ze wszystkich planowanych miejsc postojowych nie jest obecnie zagospodarowana, a pozostałe posiadają już elementy małej architektury i infrastruktury rowerowej np. stojaki na rowery, stacje samoobsługowej naprawy rowerów.

W listopadzie 2014 r. na podstawie przekazanego Katalogu rozwiązań modułowej infrastruktury turystycznej szlaków turystycznych w obszarze nadmorskim, korytarzu rzeki Wisły oraz tras kajakowych na terenie Województwa Pomorskiego, dokonano analizy lokalizacji miejsc postojowych pod względem możliwości zaimplementowania elementów w/w katalogu. Wspólnie z partnerami przeanalizowano możliwość zastosowania rozwiązań wskazanych w Katalogu. Zgodnie z posiadanymi informacjami na luty 2015 roku, na trasie WTR (R-9) co najmniej 30 miejsc postojowych zostanie wyposażonych w elementy modułowej zabudowy, natomiast na trasie R-10 miejsc tych będzie co najmniej 38.

Istotną cechą obydwu tras po realizacji Przedsięwzięcia będzie ich spójny wizerunek, a zatem rekomenduje się, aby w każdym miejscu postojowym zastosować element wspólny dla całości tras w postaci np. tablicy informacyjnej Katalogu.

3.5.1. Miejsca postojowe na trasie R-9

W poniższej tabeli przedstawiono zestawienie miejsc postojowych na odcinkach Trasy R-9.

Tabela 95: zestawienie miejsc postojowych na odcinkach Trasy R-9

Lp.	Gmina	Miejsce postojowe	Nr działki	Obecne Zagospodarowanie	Planowane Zagospodarowanie	Modułowa zabudowa
1	Gm. Cedry Wielkie	Błotnik	dz. nr 251/1	Miejsce postojowe przy przystani żeglarskiej w Błotniku. Istnieją już elementy małej infrastruktury - wita, ławki, kosz na śmieci, miejsce na ognisko.	W planach rozbudowa miejsca, która zostanie sfinansowana z przedsięwzięcia "Kajakiem przez Pomorze"	tak
2	Gm. Cedry Wielkie	Kiezmark	dz. nr 285/1	Miejsce postoju na wale wiślanym. Istniejące elementy miejsca to wiata z ławkami oraz kosz na śmieci, które zostały zamontowane w ramach projektu "Szlakiem Menonitów przez Powiat Gdański".	Ze względu na to, że miejsce jest zagospodarowane nie planuje się uzupełnienia infrastruktury.	nie
3	Gm. Suchy Dąb	Krzywe Koło	b/d	Punkt postojowy zlokalizowany przy świetlicy wiejskiej zrealizowany w ramach projektu realizowanego przez LGD.	Ze względu na to, że miejsce jest zagospodarowane nie planuje się uzupełnienia infrastruktury.	nie
4	Gm. Tczew	Knybawa	dz. nr 204	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	miejsce postojowe dla rowerzystów umiejscowione w pasie drogowym ul. Spacerowej w pobliżu historycznego mostu w Knybawie z widokiem na Wisłę wyposażone w: - stojaki na rowery, - kosze na śmieci, - ławki - tablica informacyjna z obszarem Gminy Tczew z zaznaczonymi szlakami rowerowymi i zabytkami - przyborek rowerowy przewidywana powierzchnia zagospodarowania terenu ok. 6m ²	tak
5	M. Tczew	Tczew - rejon Strugi Subkowskiej	dz. nr 47/2 obręb 14	Jest to istniejące miejsce postojowe i rekreacyjne z elementami małej infrastruktury.	Ze względu na to, że miejsce jest zagospodarowane planuje się jedynie umieszczenie tablicy informacyjnej	tak
6	M. Tczew	Tczew - bulwar nad Wisłą	dz. nr 167 obręb 7	Jest to istniejące miejsce postojowe i rekreacyjne z elementami małej infrastruktury.	Ze względu na to, że miejsce jest zagospodarowane planuje się jedynie umieszczenie tablicy informacyjnej	tak

7	M. Tczew	Tczew - rejon przy pomostach cumowniczych	dz. nr 312/2 obręb 9	Jest to istniejące miejsce postojowe i rekreacyjne z elementami małej infrastruktury.	Ze względu na to, że miejsce jest zagospodarowane planuje się jedynie umieszczenie tablicy informacyjnej	tak
8	Gm. Subkowy	Gorzędziej	b/d	b/d	Planowane jest wyposażenie terenu w ławostół, stojak na rowery, śmietnik oraz tablicę informacyjną	nie
9	Gm. Subkowy	Rybaki	b/d	b/d	Planowane jest wyposażenie terenu w ławostół, stojak na rowery, śmietnik oraz tablicę informacyjną	nie
10	Gm. Pelplin	Międzyłęż	dz. nr 104/11	Jest to istniejące miejsce postojowe i rekreacyjne z elementami małej infrastruktury.	Planowane jest doposażenie terenu w elementy modułowej infrastruktury rowerowej.	tak
11	Gm. Pelplin	Małe Walichnowy	dz. nr 81/3	Jest to istniejące miejsce postojowe i rekreacyjne z elementami małej infrastruktury.	Planowane jest doposażenie terenu w elementy modułowe infrastruktury rowerowej jak również zagospodarowanie terenu przy świetlicy.	tak
12	Gm. Gniew	Opalenie	dz. nr 164	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane, jednak znajduje się na terenie zespołu boisk wielofunkcyjnych	Planowane jest wyposażenie terenu w ławostół z zadaszeniem, kosz na śmieci, tablicę informacyjną, stojaki rowerowe oraz toaletę profesjonalną.	tak
13	Gm. Gniew	Jaźwiska	dz. nr 214/3	Punkt postojowy przy świetlicy wiejskiej, na której występują elementy pozwalające na swobodny wypoczynek.	Planowane jest doposażenie terenu w stojak na rowery, przybornik oraz tablicę informacyjną	tak
14	Gm. Gniew	Tymawa	dz. nr 190/1	Punkt postojowy przy świetlicy wiejskiej, na której występują elementy pozwalające na swobodny wypoczynek.	Planowane jest doposażenie terenu w stojak na rowery, przybornik oraz tablicę informacyjną	tak
15	Gm. Gniew	Gniew	dz. nr 13	Lokalizacja połączona z Przedsięwzięciem "Kajakiem przez Pomorze", z którego miejsce zostanie wyposażone w ławostół, stojak na rowery oraz śmietnik i tablicę informacyjną z informacją o projekcie,	Przy realizacji Przedsięwzięcia "Kajakiem przez Pomorze" miejsce zostanie doposażone w ławostół, stojak na rowery, przybornik rowerowy oraz tablicę z trasą.	tak
16	Gm. Gniew	Polskie Gronowo	dz. nr 94,6	Punkt postojowy przy świetlicy wiejskiej, na której występują elementy pozwalające na swobodny wypoczynek.	Planowane jest doposażenie terenu w stojak na rowery, przybornik oraz tablicę informacyjną	tak
17	Gm. Gniew	Wielkie Walichnowy	dz. nr 297/3;	We wskazanej lokalizacji w ramach projektu realizowanego przez CAG w Gniewie wyposażono miejsce w ławeczkę, ławostół, śmietnik, stojak na rowery i miejsce na ognisko.	Planowane jest doposażenie w przybornik, stojak na rowery oraz tablicę z przebiegiem trasy	tak
18	Gm. Stegna	Drewnica	b/d	b/d	b/d	b/d
19	Gm. Ostaszewo	Gniazdowo	dz. nr 183	We wskazanej lokalizacji obecnie zlokalizowana jest wiata biesiadna z ławostółem i zadaszeniem.	Planowane jest doposażenie w przybornik, stojak na rowery oraz tablicę informacyjną z przebiegiem trasy	tak
20	Gm. Ostaszewo	Nowa Cerkiew	dz. nr 198	We wskazanej lokalizacji obecnie zlokalizowana jest wiata biesiadna z ławostółem i zadaszeniem.	Planowane jest doposażenie w przybornik, stojak na rowery oraz tablicę informacyjną z przebiegiem trasy	tak
21	Gm. Ostaszewo	Ostaszewo	dz. nr 459/1	b/d	b/d	b/d

22	Gm. Lichnowy	Pordenowo	dz. nr 11	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	Planowane jest wyposażenie miejsca postojowego w ławostół, kosz na śmieci, tablicę informacyjną oraz stojak rowerowy	nie
23	Gm. Lichnowy	Lichnowy	dz. nr 142	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	Planowane jest wyposażenie miejsca postojowego w ławostół, kosz na śmieci, tablicę informacyjną oraz stojak rowerowy	nie
24	Gm. Lichnowy	Lichnowy	dz. nr 43	Jest to istniejące miejsce postojowe i rekreacyjne z elementami małej infrastruktury.	Planowane jest jedynie uporządkowanie roślinności w już istniejącym miejscu postojowym	nie
25	Gm. Lichnowy	Dąbrowa	dz. nr 220	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	Planowane jest wyposażenie miejsca postojowego w ławki, ławostół, kosz na śmieci, tablicę informacyjną oraz stojak rowerowy	nie
26	Gm. Lichnowy	Lisewo Malborskie	dz. nr 72/8	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	Planowane jest wyposażenie miejsca postojowego w ławki, ławostół, kosz na śmieci, tablicę informacyjną oraz stojak rowerowy	nie
27	Gm. Miłoradz	Mątowy Wielkie	dz. nr 141	Miejsce postojowe znajduje się przy Domu Pielgrzyma w Matowach wielkich, gdzie można skorzystać z noclegu.	Przygotowanie (wyrównanie i utwardzenie) terenu/placu. Zakup ławostółów z zadaszeniem, stojaków rowerowych, tablicy informacyjnej z mapą trasy oraz zbudowanie wieży widokowej.	tak
28	Gm. Miłoradz	Matowy Małe	dz. nr 206/2	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	Przygotowanie (wyrównanie i utwardzenie) terenu/placu. Zakup ławostółów z zadaszeniem, stojaków rowerowych, tablicy informacyjnej z mapą trasy oraz zbudowanie wieży widokowej.	tak
29	Gm. Sztum	Biała Góra	dz. nr 194	Miejsce postojowe przy przystani żeglarskiej w Białej Górze zrealizowanej w ramach Przedsięwzięcia "Pętla Żuławska".	Planowane jest wyposażenie miejsca postojowego w ławki, ławostół, kosz na śmieci, tablicę informacyjną oraz stojak rowerowy	tak
30	Gm. Ryjewo	brak	brak	brak	brak	brak
31	Gm. Kwidzyn	Gniewskie Pole	dz. nr 134/1	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane, jest jedynie ogrodzone.	W ramach Przedsięwzięcia przewiduje się ustawienie tablicy informacyjnej, stojaków na rowery, ławostółu na terenie utwardzonym oraz urządzenie miejsca na ognisko z balami z drewna.	tak
32	Gm. Kwidzyn	Janowo	dz. nr 118/1	Jest to istniejące miejsce postojowe z elementami małej infrastruktury.	W ramach Przedsięwzięcia przewiduje się ustawienie tablicy informacyjnej, stojaków na rowery ławostółów z zadaszeniem na terenie utwardzonym oraz urządzenie miejsca na ognisko.	tak

33	Gm. Kwidzyn	Korzeniewo	dz. nr 177/4	Jest to istniejące miejsce postojowe i rekreacyjne z elementami małej infrastruktury.	W ramach Przedsięwzięcia się doposażenie miejsca w nowe ławki, kosze na śmieci, ławostoly z zadaszeniem na terenie utwardzonym, tablicę informacyjną oraz wykonanie bramy wjazdowej w miejscu istniejącej furtki	tak
34	Gm. Kwidzyn	Lipianki	dz. nr 76;77;78	Jest to istniejące miejsce postojowe i rekreacyjne z elementami małej infrastruktury.	Planowane jest wyposażenie miejsca postojowego w tablicę informacyjną oraz stojaki rowerowe	tak
35	Gm. Kwidzyn	Lipianki	dz. nr 66	Jest to istniejące miejsce postojowe i rekreacyjne z elementami małej infrastruktury.	Planowane jest wyposażenie miejsca postojowego w tablicę informacyjną oraz stojaki rowerowe	tak
36	Gm. Kwidzyn	Mareza	dz. nr 539/12	Jest to istniejące miejsce postojowe i rekreacyjne z elementami małej infrastruktury.	W ramach Przedsięwzięcia "Pomorskie Trasy Rowerowe" zaplanowano wymianę istniejących ławek, stojaka na rowery oraz koszy na śmieci. Dodatkowo przewiduje się doposażenie tego terenu w zadaszenie, tablicę informacyjną i przybornik rowerowy.	tak
37	Gm. Kwidzyn	Mareza	dz. nr 157/65	Jest to istniejące miejsce postojowe i rekreacyjne z elementami małej infrastruktury.	W ramach Przedsięwzięcia "Pomorskie Trasy Rowerowe" planowane jest doposażenie miejsca postojowego w tablicę informacyjną oraz dodatkowe stojaki na rowerowe.	tak
38	Gm. Kwidzyn	Nowy Dwór	dz. nr 79/4; 86; 87	Jest to istniejące miejsce postojowe i rekreacyjne z elementami małej infrastruktury.	W ramach Przedsięwzięcia "Pomorskie Trasy Rowerowe" planowane jest doposażenie miejsca postojowego w tablicę informacyjną oraz dodatkowe stojaki na rowerowe.	tak
39	Gm. Kwidzyn	Obory	dz. nr 73/4	Jest to istniejące miejsce postojowe i rekreacyjne z elementami małej infrastruktury.	W ramach Przedsięwzięcia "Pomorskie Trasy Rowerowe" planowane jest doposażenie miejsca postojowego w dwie tablice informacyjną.	tak
40	Gm. Kwidzyn	Pastwa	dz. nr 160	Jest to istniejące miejsce postojowe i rekreacyjne z elementami małej infrastruktury.	Planowane jest doposażenie miejsca postojowego w tablicę informacyjną i stojaki rowerowe	tak
41	Gm. Kwidzyn	Szałwinek	dz. nr 324/46, 324/10, 324/14	Jest to istniejące miejsce postojowe i rekreacyjne z elementami małej infrastruktury.	Planowane jest wyposażenie miejsca postojowego w tablicę informacyjną oraz stojaki rowerowe	tak
42	Gm. Sadlinki	Glina	dz. nr 5/12	Jest to istniejące miejsce postojowe i rekreacyjne z elementami małej infrastruktury.	Planowane jest wyposażenie miejsca postojowego w tablicę informacyjną oraz stojaki rowerowe	tak

Źródło: opracowanie własne

3.5.2. Miejsca postojowe na trasie R-10

Lp.	Gmina	Miejsce postojowe	Nr działki	Obecne Zagospodarowanie	Planowane Zagospodarowanie	Czy wybrano modułową zabudowę
1	Gm. Ustka	Miejscowość Zaleskie	dz. nr 188	b/d	b/d	b/d
2	Gm. Ustka	Miejscowość Wodnica	dz. nr 285	b/d	b/d	b/d
3	Gm. Ustka	Przewłoka	dz. nr 465/2	b/d	b/d	b/d
4	Gm. Ustka	Miejscowość Zapadłe	dz. nr 74/1	b/d	b/d	b/d
5	Gm. Ustka	Wydma Orzechowska	dz. nr 72	b/d	b/d	b/d
6	Gm. Ustka	W okolicy miejscowości Dębina	dz. nr 103/72	b/d	b/d	b/d
7	Gm. Ustka	Miejscowość Rowy	dz. nr 23/2	b/d	b/d	b/d
8	M. Ustka	Na terenach pokolejowych	dz. nr 538/27	Niezagospodarowane tereny pokolejowe	Planowana inwestycja obejmować będzie: budowę nawierzchni utwardzonej (kostka betonowa) i żwirowej, wiaty, ogrodzenia, miejsca na toaletę przenośną; dostawę i montaż: stolików, ławek, stojaków rowerowych, obudowy pojemników na odpadki (z segregacją odpadów), tablicy informacyjnej, znaku „parking rowerowy”. Elementy zagospodarowania: wiaty, stoły, ławki z oparciami, stojaki na rowery, tablica informacyjna, ogrodzenie, pojemniki na odpady, miejsce na toaletę przenośną, znak "parking rowerowy"	nie
9	M. Ustka	Przy stadionie na ul. Sportowej	dz. nr 271/2	Niezagospodarowany teren obok stadionu	Planowana inwestycja obejmować będzie: budowę nawierzchni utwardzonej (kostka betonowa) i żwirowej, wiaty, ogrodzenia, miejsca na toaletę przenośną; dostawę i montaż: stolików, ławek, stojaków rowerowych, obudowy pojemników na odpadki (z segregacją odpadów)	nie
10	Gm. Słupsk	Boisko sportowe w Bruszkowie Wielkim	dz. nr 104/16	Na terenie wyznaczonego miejsca postojowego znajduje się kompleks sportowy składający się z 3 boisk: typu Orlik z nawierzchni syntetycznej, trawiaste, plac z kostki typu Polbruk, szatnia sanitariaty klubu sportowego, plac zabaw	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 2 ławki z oparciem - kosz na śmieci - tablicę informacyjną	tak

11	M. Słupsk	Obok ścieżki rowerowej prowadzącej do granicy miasta	dz. nr 171/2 ob. 9	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 4 ławostoły - 3 podwójne zadaszone miejsca odpoczynku -10 stojaków rowerowych - tablicę informacyjną - 2 kosze na śmieci	tak
12	Gm. Smołdzino	Plac rekreacyjny w Gardnie Wielkiej	dz. nr 628	Planowane miejsce postojowe znajduje się na terenie placu rekreacyjnego wyposażonego w: - 4 ławki - 19 ławek z oparciem - ławostoły - ławostół z zadaszeniem - 6 koszy na śmieci	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: -20 stojaków na rowery -tablicę informacyjną	tak
13	Gm. Smołdzino	Park rekreacyjny w Smołdzinie631/2	dz. nr 631/2	Planowane miejsce postojowe znajduje się na terenie placu rekreacyjnego wyposażonego w: - 24 ławki - 2 ławostoły - 21 koszy na śmieci	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 5 ławostółów - 20 stojaków na rowery - tablicę informacyjną	tak
14	Gm. Smołdzino	Obok jeziora w Wierzchocinie	dz. nr 300/2	Zagospodarowane miejsce obok jeziora wyposażone w: - 2 zadaszone ławostoły - 10 stojaków na rowery - 2 kosze na śmieci - ogrodzenie	Ze względu na to, że miejsce jest zagospodarowane planuje się jedynie umieszczenie tablicy informacyjnej	tak
15	Gm. Główny	Obok hali sportowej w Głównych	dz. nr 383/5	Ogrodzony teren wokół hali sportowej, wyposażony w toaletę zabudowaną z wodą	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: -1 ławkę z oparciem z funkcją stojaka rowerowego - tablicę informacyjną - przyborek z narzędziami - kosz na śmieci	tak

16	Gm. Głównyzyce	Przy moście na rzece Łeba w miejscowości Gać (miejsce wspólne z Przedsięwzięciem "Kajakiem przez Pomorze")	dz. nr 313	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 1 ławkę z zadaszeniem z funkcją stojaka rowerowego - 1 ławkę z oparciem z funkcją stojaka rowerowego - tablicę informacyjną - zadaszenie pojedyncze - 5 stojaków kajakowych - przybornik z narzędziami - kosz na śmieci	tak
17	Gm. Głównyzyce	Obok przystanku autobusowego w miejscowości Rzuski Las	dz. nr 111	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 1 ławkę z oparciem z funkcją stojaka rowerowego - tablicę informacyjną - przybornik z narzędziami - kosz na śmieci	tak
18	Gm. Wicko	Przy świetlicy wiejskiej w miejscowości Żarnowska	dz. nr 178	Teren wokół świetlicy wiejskiej, na którym znajdują się następujące elementy: - 4 ławki - 4 ławki z oparciem - 2 stoły - kosz na śmieci	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 2 ławostoły z zadaszeniem - tablicę informacyjną - kosz na śmieci	tak
19	Gm. Wicko	W miejscowości Nowęcín	dz. nr 571	Teren zagospodarowany i wyposażony w następujące elementy: - 4 ławki - 5 ławek z oparciem - 5 stołów - kosz na śmieci - tablicę informacyjną	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 2 ławostoły z zadaszeniem - tablicę informacyjną - kosz na śmieci	tak
20	Gm. Wicko	Obok szkoły windsurfingu w miejscowości Sarbsk	dz. nr 77/3	Zagospodarowany teren obok szkoły windsurfingu wyposażony w następujące elementy: 4 ławki - 2 ławki z oparciem - 2 stoły - kosz na śmieci	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 2 ławostoły z zadaszeniem - tablicę informacyjną - kosz na śmieci	tak

21	M. Łeba	Obok punktu informacji turystycznej w Łebie Pozostałe 2 miejsca zgłoszone nie będą realizowane (zmiana trasy i rezygnacja kajaków)	dz. nr 1009/3, 1009/1 obr.1	Miejsce zagospodarowane obok budynku informacji turystycznej, z niezbędnym zapleczem. Teren wokół niego wyposażony jest w następujące elementy: - 3 ławki z oparciem - stojak na rowery - tablicę informacyjną - kosz na śmieci	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 4 ławki pojedyncze - 1 ławkę z zadaszeniem z funkcją stojaka rowerowego - toaletę profesjonalną - tablicę informacyjną - kosz na śmieci	tak
22	Gm. Choczewo	Miejsce postojowe w Stilo (Osetnik)	dz. nr 469	Miejsce obecnie jest zagospodarowane i wyposażone w następujące elementy: - 2 ławostoly z zadaszeniem - 2 kosze na śmieci	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 1 stojak na rowery	nie
23	Gm. Choczewo	Miejsce postojowe w Lubiawie	dz. nr 228	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 1 ławostół - 1 stojak na rowery - 1 kosz na śmieci - tablicę informacyjną	nie
24	Gm. Krokowa	Przy drodze gruntowej Białogóra - Dębki	dz. nr 9/1	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 1 ławostół - 3 stojaki rowerowe - tablicę informacyjną - kosz na śmieci	tak
25	Gm. Krokowa	Przy drodze gruntowej Dębki - Karwieńskie Błota Drugie	dz. nr 476	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 1 ławostół - 1 stojak rowerowy - tablicę informacyjną - kosz na śmieci	tak
26	Gm. Puck	Przy istniejącej ścieżce rowerowej w miejscowości Radoszewo	dz. nr 11	Miejsce obecnie jest zagospodarowane i wyposażone w następujące elementy: - 2 ławki - 1 stół - 1 stojak na rowery - kosz na śmieci	W ramach inwestycji zaplanowano wymianę obecnego wyposażenia na następujące elementy: - 1 ławostół - 1 ławka z funkcją stojaka rowerowego - toaletę profesjonalną	tak

27	Gm. Puck	Przy istniejącej ścieżce rowerowej w miejscowości Starzyński Dwór	dz. nr 169	Miejsce obecnie jest zagospodarowane i wyposażone w następujące elementy: - 2 ławki - 1 stół - 1 stojak na rowery - kosz na śmieci	W ramach inwestycji zaplanowano wymianę obecnego wyposażenia na następujące elementy: - 1 ławostół - 1 ławka z funkcją stojaka rowerowego - 1 podwójne zadaszone miejsce odpoczynku	tak
28	Gm. Puck	Przy istniejącej ścieżce rowerowej w miejscowości Łebcz	dz. nr 230	Miejsce obecnie jest zagospodarowane i wyposażone w następujące elementy: - 2 ławki - 1 stół - 1 stojak na rowery - kosz na śmieci	W ramach inwestycji zaplanowano wymianę obecnego wyposażenia na następujące elementy: - 1 ławostół - 1 ławka z funkcją stojaka rowerowego - 1 podwójne zadaszone miejsce odpoczynku	tak
29	Gm. Puck	Przy istniejącej ścieżce rowerowej w miejscowości Gnieźdźewo	dz. nr 615/21	Miejsce obecnie jest zagospodarowane i wyposażone w następujące elementy: - 2 ławki - 1 stół - 1 stojak na rowery - kosz na śmieci	W ramach inwestycji zaplanowano wymianę obecnego wyposażenia na następujące elementy: - 1 ławostół - 1 ławka z funkcją stojaka rowerowego - toaletę profesjonalną	tak
30	Gm. Władysławowo	Miejsce postojowe na ul. Plażowej w Ostrowie	dz. nr 434	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	W ramach inwestycji zaplanowano wymianę obecnego wyposażenia na następujące elementy: - 1 ławostół - 2 ławki z funkcją stojaka rowerowego - 1 zadaszone miejsce wypoczynkowe - 1 kosz na śmieci - przybornik z narzędziami	tak
31	Gm. Władysławowo	Miejsce postojowe przy początku Półwyspu Helskiego we Władysławowie	dz. nr 361/10	Miejsce obecnie jest zagospodarowane i wyposażone w następujące elementy: - 4 ławki z oparciem - 1 ławostół z zadaszeniem - 1 stojak na rowery - tablicę informacyjną - 2 kosze na śmieci	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 4 ławki z zadaszeniem z funkcją stojaka rowerowego - 2 ławki z oparciem z funkcją stojaka rowerowego - 3 stojaki rowerowe - 1 podwójne zadaszone miejsce odpoczynku - 2 kosze na śmieci - przybornik z narzędziami	tak

32	Gm. Władysławowo	Chałupy	dz. nr 113/4	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 1 ławostół - 2 ławki z oparciem z funkcją stojaka rowerowego - 1 pojedyncze zadaszone miejsce odpoczynku - kosz na śmieci - przybornik z narzędziami	tak
33	M. Jastarnia	Przy porcie w Jastarni	dz. nr 88/27	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - pojedyncze zadaszone miejsce odpoczynku z ławostółem i jedną osłoniętą ścianą - tablicę informacyjną - kosz na śmieci	tak
34	M. Jastarnia	Obok mola w Juracie	dz. nr 116 ark. 33	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: -1 pojedyncza ławka - 6 stojaków rowerowych - tablicę informacyjną - kosz na śmieci	tak
35	M. Hel	brak	brak	brak	brak	brak
36	M. Puck	Miejsce postojowe obok ujścia rzeki Płutnicy	dz. nr 239/8	Miejsce obecnie jest zagospodarowane i wyposażone w następujące elementy: - 1 ławka z oparciem - 1 ławostół - 1 stojak na rowery - 1 kosz na śmieci	Gmina nie zakłada doposażenia miejsca postojowego	nie
37	M. Puck	Miejsce postojowe nad zatoką obok zakładu przemysłowego	dz. nr 69	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: -1pojedyncze zadaszone miejsce wypoczynkowe z ławostółem - 2 stojaki rowerowe - tablicę informacyjną - kosz na śmieci	tak
38	M. Puck	Miejsce postojowe nad zatoką obok ścieżki rowerowej	dz. nr 99/2	Miejsce obecnie jest zagospodarowane i wyposażone w następujące elementy: - 1 ławka z oparciem - 1 ławostół	Gmina nie zakłada doposażenia miejsca postojowego	nie

39	M. Puck	Miejsce postojowe obok Portu	dz. nr 197/4	Miejsce obecnie jest zagospodarowane i wyposażone w następujące elementy: - 5 ławek z oparciem - kosz na śmieci	Gmina nie zakłada doposażenia miejsca postojowego	nie
40	M. Puck	Miejsce postojowe w Parku Nowowiejskiego	224/2	Obecnie miejsce nie jest zagospodarowane	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 1 ławka pojedyncza - 2 stojaki rowerowe - toaletę profesjonalną	tak
41	M. Puck	Miejsce Postojowe na klifie	dz. nr 84/20	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 1 pojedyncze zadane miejsce wypoczynkowe z ławostolem - 2 stojaki rowerowe - tablicę informacyjną - kosz na śmieci - luneta do obserwacji Zatoki Puckiej wraz z budową podestu z barierką	tak
42	Gm. Kosakowo	W miejscowości Mosty	dz. nr 22/1	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 1 pojedyncze zadane miejsce wypoczynkowe z ławostolem - 2 stojaki rowerowe - tablicę informacyjną - kosz na śmieci - luneta do obserwacji Zatoki Puckiej wraz z budową podestu z barierką	nie
43	Gm. Kosakowo	W miejscowości Mechelinki	dz. nr 156/8	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 1 pojedyncze zadane miejsce wypoczynkowe z ławostolem - 1 stojaki rowerowe - tablicę informacyjną - kosz na śmieci	nie

44	M. Gdynia	Ul. Janka Wiśniewskiego, Kanał Portowy	dz. nr 29/1 KM 107	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: -1pojedyncze zadaszone miejsce odpoczynku z ławostolem - 1 podwójne zadaszone miejsce odpoczynku - przybornik na narzędzia - kosz na śmieci	tak
45	M. Gdynia	Plac Ofiar Grudnia '70	dz. nr 38/2 KM 112	Miejsce obecnie jest zagospodarowane i wyposażone w następujące elementy: - 4 ławki z oparciem - 2 śmietniki	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 5 stojaków rowerowych - tablica informacyjna	tak
46	M. Gdynia	Śródmieście - Plaża	dz. nr 190 KM 55	Teren jest zagospodarowany. W pobliżu znajdują się liczne stojaki rowerowe, w tym zadaszone. Jest również wiele ławek, a ponadto wiele lokali gastronomicznych. W tym samym miejscu jest również infomat z informacją turystyczną,	W ramach Przedsięwzięcia Miasto planuje wyposażyć miejsce postojowe w tablicę informacyjną	tak
47	M. Gdynia	Kamienna Góra - Bulwar Nadmorski	dz. nr 1616 /138 KM 60	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: -1pojedyncze zadaszone miejsce odpoczynku z ławostolem - 1 podwójne zadaszone miejsce odpoczynku - przybornik na narzędzia - kosz na śmieci Założono także utwardzenie terenu	tak
48	M. Gdynia	Al.. Piłsudskiego - Pomnik Ofiar Grudnia '70	dz. nr 658 /418 KM 56	Miejsce obecnie jest zagospodarowane i wyposażone w następujące elementy: - 8 ławek z oparciem - 4 kosze na śmieci	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 5 stojaków rowerowych - przybornik na narzędzia - tablica informacyjna	tak
49	M. Gdynia	Przy Centrum Nauki Kopernik	dz. nr 517 /2 KM 69	Obecnie na tym terenie jest 5 stojaków rowerowych	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: -1pojedyncze zadaszone miejsce odpoczynku z ławostolem - 1 podwójne zadaszone miejsce odpoczynku - kosz na śmieci Założono także utwardzenie terenu	tak

50	M. Gdynia	Przy Molo w Orłowie	dz. nr 1099/31 KM 82	Miejsce obecnie jest zagospodarowane i wyposażone w następujące elementy: - 2 ławostoly - tablica informacyjna - kosz na śmieci	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 1 pojedyncze zadaszone miejsce odpoczynku z ławostolem - 1 podwójne zadaszone miejsce odpoczynku - tablica informacyjna - kosz na śmieci Założono także utwardzenie terenu	tak
51	M. Gdynia	Park Kolibki	dz. nr 1000 /181 KM 82	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 2 pojedyncze zadaszone miejsce odpoczynku z ławostolem - 1 podwójne zadaszone miejsce odpoczynku - 2 kosze na śmieci	tak
52	M. Sopot	Miejsce postojowe w Parku Północnym	Obręb 0001, Ark. 4, Działka 4/1 i 4/2. KW:	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	Planowany zakres prac: 1. Budowa 20 miejsc postojowych w formie samodzielnych stojaków rowerowych typu U (10 stojaków) 2. Montaż 2 ławek 3. ustawienie kosza na śmieci	tak
53	M. Sopot	Miejsce postojowe obok Mola	Obręb 0001, Arkusze 25, Działka: 23/1	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	Planowany zakres prac: 1. budowa 40 miejsc parkingowych (20 stojaków) (opcjonalnie część z nich zadaszona) 2. montaż 5 ławek 3. montaż stacji serwisowania roweru (nie wymaga podłączania mediów) 4. ustawienie 2 koszy na śmieci (możliwość dostawienia przenośnych koszy w sezonie letnim w zależności od potrzeb) 5. ustawienie toalety toi-toi (w sezonie letnim - tylko, jeżeli w pobliżu nie będzie innej ogólnodostępnej toalety) 6. zainstalowanie monitoringu 7. Ustawienie tablicy z mapą tras rowerowych	tak

54	M. Gdańsk	Obok przeprawy promowej	230 i 228 obr. 142	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 4 ławki pojedyncze - 3 ławki na punkt widokowy - 2 ławki z oparciem - 2 ławostoły - 4 ławostoły z zadaszaniem - 5 stojaków rowerowych - 1 stojak rowerowy zadaszony - toaleta profesjonalna z wodą - 3 stojaki na kajaki	tak
55	Gm. Pruszcz Gdański	Miejscowość Bogatka	110/2	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 1 ławka pojedyncza - 1 ławostół - 1 pojedyncze zadaszane miejsce odpoczynku - kosz na śmieci	tak
56	Gm. Pruszcz Gdański	Miejscowość Wiślinka	dz. nr 93/1	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 1 ławka pojedyncza - 1 ławostół - 1 pojedyncze zadaszane miejsce odpoczynku - kosz na śmieci	tak
57	Gm. Stegna	Mikoszewo	dz. nr 90	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 3 ławostoły - 4 stojaki rowerowe - 4 tablice informacyjne - kosze na śmieci	nie
58	Gm. Stegna	Junoszyno	dz. nr 165/1 166/1	Planowane miejsce postojowe jest zagospodarowane. Znajdują się na nim ławki, zadaszane ławostoły	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 1 stojak na rowery - tablica informacyjna	nie

59	Gm. Stegna	Stegna	dz. nr 151	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 1 ławostół - 1 stojak na rowery - tablica informacyjna - kosz na śmieci	nie
60	Gm. Stegna	Jantar	dz. nr 515	Obecnie miejsce postojowe jest zagospodarowane	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 1 ławostół - 1 stojak na rowery - tablica informacyjna - kosz na śmieci	nie
61	Gm. Stegna	Rybina	dz. nr 125	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - tablica informacyjna	nie
62	Gm. Sztutowo	Miejsce postojowe na odcinku Sztutowo - Kąty Rybackie	dz. nr 182	Teren zagospodarowany na miejsce wypoczynkowe i wyposażone w stoły, ławy, kosz na śmieci	W ramach inwestycji planowane jest doposażenie miejsca postojowego w: - 2 stojaki rowerowe - tablicę informacyjną	nie
63	Gm. Sztutowo	Miejsce postojowe w okolicach miejscowości Przebrno	dz. nr 131/1	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 1 zadaszone miejsce odpoczynku z ławostółem - 2 stojaki rowerowe - tablicę informacyjną	nie
64	Gm. M. Krynica Morska	W pasie nadbrzeżnym przed Krynica Morską	dz. nr 197/2	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 1 zadaszone miejsce odpoczynku - 1 stojak rowerowy - tablicę informacyjną - kosz na śmieci	nie
65	Gm. Krynica Morska	Miejsce postojowe "Wielbłądzi Garb"	dz. nr 26/2	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 2 ławki z oparciem z funkcją stojaka rowerowego - 1 stojak rowerowy - tablicę informacyjną - kosz na śmieci	nie

66	Gm. M. Krynica Morska	Leśniczówka Piaski	dz. nr 22/1	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: -1 pojedyncze miejsce wypożyczkowe z ławostółem - 2 stojaki rowerowe - tablicę informacyjną - kosz na śmieci	nie
67	Gm. M. Krynica Morska	Nowa Karczma	dz. nr 6/9	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: -1 pojedyncze miejsce wypożyczkowe z ławostółem - 1 stojak rowerowy - tablicę informacyjną - kosz na śmieci	nie
68	Gm. Nowy Dwór Gdański	Żelichowo	dz. nr 43/2	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	Infrastruktura rowerowa (tablica informacyjna, stojak rowerowy 5 stanowiskowy 2 sztuki, box) - finansowane w przedsięwzięciu Kajakiem przez Pomorze	nie
69	Gm. Nowy Dwór Gdański	Nowy Dwór Gdański - ul. Portowa	dz. nr 2/1	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 5 ławek pojedynczych - 2 ławostoły - 2 stojaki rowerowe - tablica informacyjna - 2 kosze na śmieci - palenisko z grillem - ogrodzenie terenu - lampa solarna	nie
70	Gm. Nowy Dwór Gdański	Kmiecin	dz. nr 180/7	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: -2 stojaki rowerowe - tablica informacyjna - lampa solarna	nie
71	Gm. Nowy Dwór Gdański	Solnica	dz. nr 160/3	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 5 ławek pojedynczych - 2 ławostoły - 2 stojaki rowerowe - kosz na śmieci	nie

72	Gm. Nowy Dwór Gdański	Jazowa	dz. nr 180/7	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 5 ławek pojedynczych - 2 ławostoły - 2 stojaki rowerowe - tablica informacyjna - 2 kosze na śmieci - palenisko z grillem - ogrodzenie terenu - lampa solarna	nie
73	Gm. Nowy Dwór Gdański	Kępki	dz. nr 209, 210	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	Infrastruktura rowerowa (tablica informacyjna, stojak rowerowy 5 stanowiskowy 2 sztuki, box) - finansowane w przedsięwzięciu Kajakiem przez Pomorze	nie
74	Gm. Nowy Dwór Gdański	Ostonka	dz. nr 32/4, 32/5	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	Infrastruktura rowerowa (tablica informacyjna, stojak rowerowy 5 stanowiskowy 2 sztuki, przybornik z narzędziami) - finansowane w przedsięwzięciu Kajakiem przez Pomorze	nie
75	Gm. Nowy Dwór Gdański	Marzęcino	dz. nr 406	Obecnie miejsce postojowe nie jest zagospodarowane	W ramach inwestycji zaplanowano wyposażenie miejsca postojowego w następujące elementy: - 5 ławek pojedynczych - 2 ławostoły - 2 stojaki rowerowe - tablica informacyjna - 2 kosze na śmieci - palenisko z grillem - ogrodzenie terenu - lampa solarna	nie

Źródło: opracowanie własne

3.5.3. Wspólne miejsca postojowe z Przedsięwzięciem Kajakiem przez Pomorze

Równoległe z Przedsięwzięciem „Pomorskie Trasy Rowerowe” realizowane jest Przedsięwzięcie „Kajakiem przez Pomorze”. W niektórych lokalizacjach planuje się realizację punktów stycznych, węzłowych, integrujących turystykę kajakową z turystyką rowerową. W trakcie prac nad Analizą Wykonalności zlokalizowanych zostało osiem takich zadań, co zostało przedstawione w poniższej tabeli. Planuje się, że punkty węzłowe realizowane będą ze środków „Kajakiem przez Pomorze”. Szczegółowa specyfikacja zagospodarowania punktów oparta o deklarację potrzeb beneficjentów w ramach obu przedsięwzięć zawarta jest w kartach zadań przesłanych przez poszczególnych beneficjentów.

Tabela 96: Lokalizacja wspólnych miejsc postojowych z projektem „Kajakiem przez Pomorze”

Lp.	Rzeka	Lokalizacja	Nazwa zadania	Gmina
1	Martwa Wisła	Błotnik	Przystań kajakowa przy przystani żeglarskiej w Błotniku	Cedry Wielkie
2	Liwa	Mareza	Przystań kajakowa na punkcie widokowym w Marezie	Kwidzyn (w)
3	Szarpawa	Drewnica	Przystań w Drewnicy	Stegna
4	Szarpawa	O słonka	Przystań w Osłonce	Nowy Dwór Gdański
5	Tuga	Żelichowo	Przystań kajakowa i pole biwakowe na rzece Tudze w Żelichowie	Nowy Dwór Gdański
6	Nogat	Kępki	Przystań kajakowa i pole biwakowe w Kępkach	Nowy Dwór Gdański
7	Łeba	Gać	Przystań kajakowa w miejscowości Gać	Główczyce
8	Słupia	Ustka	Przystań kajakowa w Ustce	Ustka (m)
9	Wierzyca	Gniew	Przystań kajakowa w Gniewie	Gniew

Źródło: opracowanie własne

3.5.4. Katalog rozwiązań modułowej infrastruktury

Katalog rozwiązań modułowej infrastruktury turystycznej szlaków turystycznych w obszarze nadmorskim, korytarzu rzeki Wisły oraz tras kajakowych na terenie Województwa Pomorskiego („Katalog wzornictwa regionalnego” Załącznik 1 niniejszego opracowania) zawiera przykłady małej infrastruktury wraz z opisem wykorzystanych materiałów oraz kosztorysem. Proponowana koncepcja pozwoli na usieciwienie produktów turystycznych o charakterze ponadregionalnym zapewniając przy tym nowoczesny charakter dostępnej przestrzeni publicznej.

Poniżej przedstawiono przykłady elementów małej infrastruktury prezentowanych w Katalogu wzornictwa regionalnego.

Ławka pojedyncza

Ławki są niezwykle popularnym i często spotykanym elementem małej infrastruktury. Stanowią one jeden z najbardziej powszechnych elementów miejsc postojowych na szlaku. W Katalogu zaprezentowano możliwości instalacji wolnostojącej oraz ławki w postaci podestu mocowanego do wzniesień czy też korony wału przeciwpowodziowego, a także elementu wiaty lub ławostołu, łączenie ławki ze stojakami rowerowymi, wiatami czy innymi elementami infrastruktury wpłynie korzystnie na funkcjonalność oraz koszty instalacji.

Rycina 91: Przykład wykonania ławy pojedynczej



Źródło: Katalog wzornictwa regionalnego

Ławostół

Bardzo funkcjonalny mebel łączący w sobie zarówno funkcję ławy, jak i stołu jest niezbędnym elementem nastawionego na konsumpcję posiłku miejsca odpoczynku rowerzystów, zlokalizowanego w miejscu zwiększonego ruchu turystycznego. W Katalogu przedstawiono ławostoły w formie wolnostojącej z zadaszaniem lub bez zadaszania.

Rycina 92: Przykładowy ławostół



Źródło: Katalog wzornictwa regionalnego

Stojak rowerowy

Za stojak rowerowy uznaje się trwale przytwierdzone do podłoża urządzenie techniczne umożliwiające bezpieczne i wygodne oparcie oraz przymocowanie roweru przez użytkownika przy pomocy zapięcia. Na rynku znajduje się wiele różnych stojaków rowerowych. Różnią się one nie tylko kształtem i budową, ale także funkcjonalnością. Przedstawione w Katalogu propozycje odpowiadają na różne potrzeby turysty rowerowego jak również uwarunkowania przestrzenne. Element ten może być montowany w sposób wolnostojący w uzależnionej od potrzeby ilości miejsc postojowych, ale również jako element zintegrowany z zadaszaniem czy pawilonami.

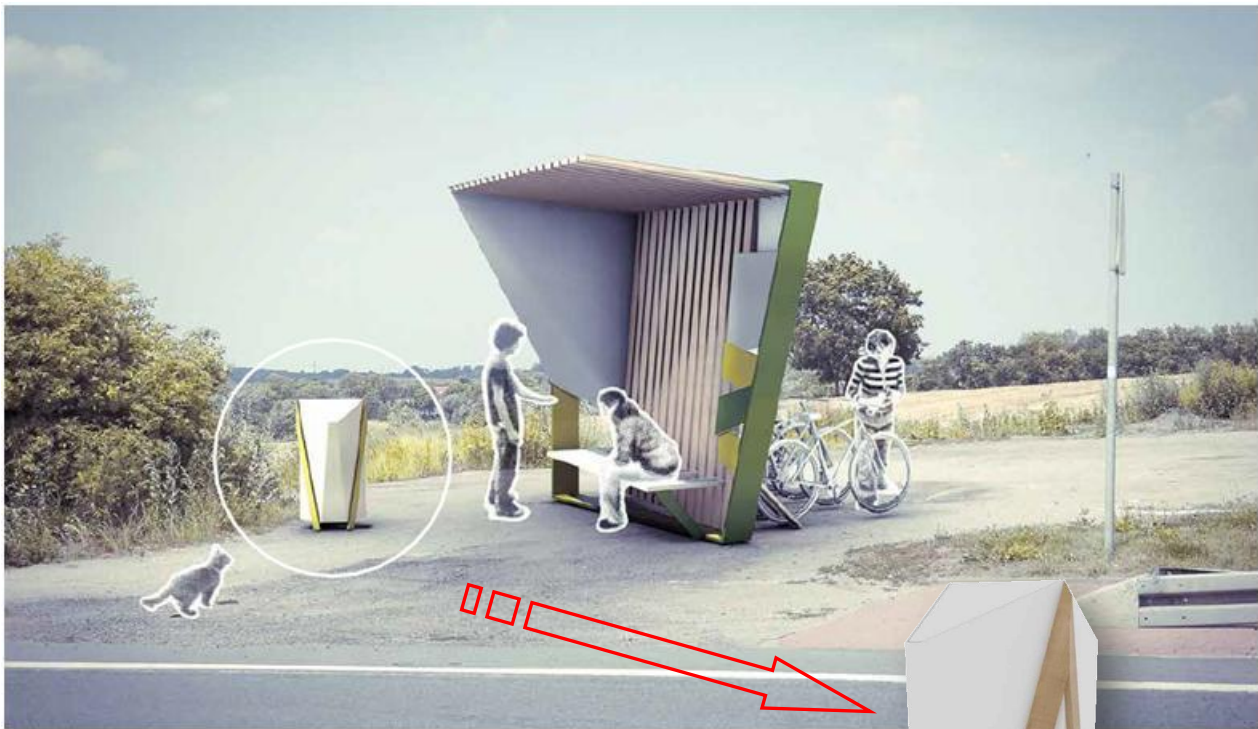
Rycina 93: Przykład zastosowania stojaka rowerowego



Źródło: Katalog wzornictwa regionalnego

Kosz na śmieci

Kosz na śmieci, będący pojemnikiem wykonanym z metalu lub tworzywa sztucznego, używanym do czasowego gromadzenia odpadów, jest nieodzownym elementem każdego miejsca postojowego. Należy mieć na uwadze rozwiązania, procedury i uwarunkowania panujące w danej gminie w zakresie segregacji odpadów. Podczas tworzenia Katalogu przewidziano szereg czynników związanych z tym elementem, tj.: szczelność, wygodę obsługi w tym serwis, wzornictwo nawiązujące do pozostałych elementów infrastruktury. Propozycja została przygotowana tak, aby drobnymi detalami np. kolorem dopasować się do specyfiki danego subregionu przy zachowaniu spójności na całym przebiegu.

Rycina 94: Przykładowy kosz na śmieci jako element miejsca postojowego

Źródło: Katalog wzornictwa regionalnego

**Tablice informacyjne**

Tablice informacyjne, wykorzystywane są w celach informacyjnych i stanowią istotny element identyfikacji wizualnej danego szlaku. W Katalogu przewidziano wariant wolnostojący jak również odwzorowanie formy w konstrukcji wiaty wypoczynkowej. Na tablicy można będzie umieszczać estetyczne, minimalistyczne treści o charakterze informacyjnym, kody QR, a także znaczniki AR (rozszerzonej rzeczywistości).

Rycina 95: Przykład zastosowania tablicy informacyjnej

Źródło: Katalog wzornictwa regionalnego

Wiaty

Zadaszenie lub budowla w postaci przekrycia najczęściej podpartego słupkami pełni miejsce tymczasowego wycoczynku na szlaku. W Katalogu brano pod uwagę różne funkcje tego obiektu. Wiata pojedyncza została zaprojektowana dla zapewnienia funkcji miejsca w pełni dostosowanego do pełnienia funkcji schronienia przed negatywnymi czynnikami pogodowymi (wiatr, deszcz). Wiata stanowić może także kompleks turystyczny w kluczowych miejscach szlaku. Rozwiązanie ma na celu zapewnić komfortowe warunki odpoczynku, relaksu i kontaktu z naturą zarówno w przestrzeni otwartej (okolice wałów wiślanych), jak i zamkniętej (np. las, rzeka).

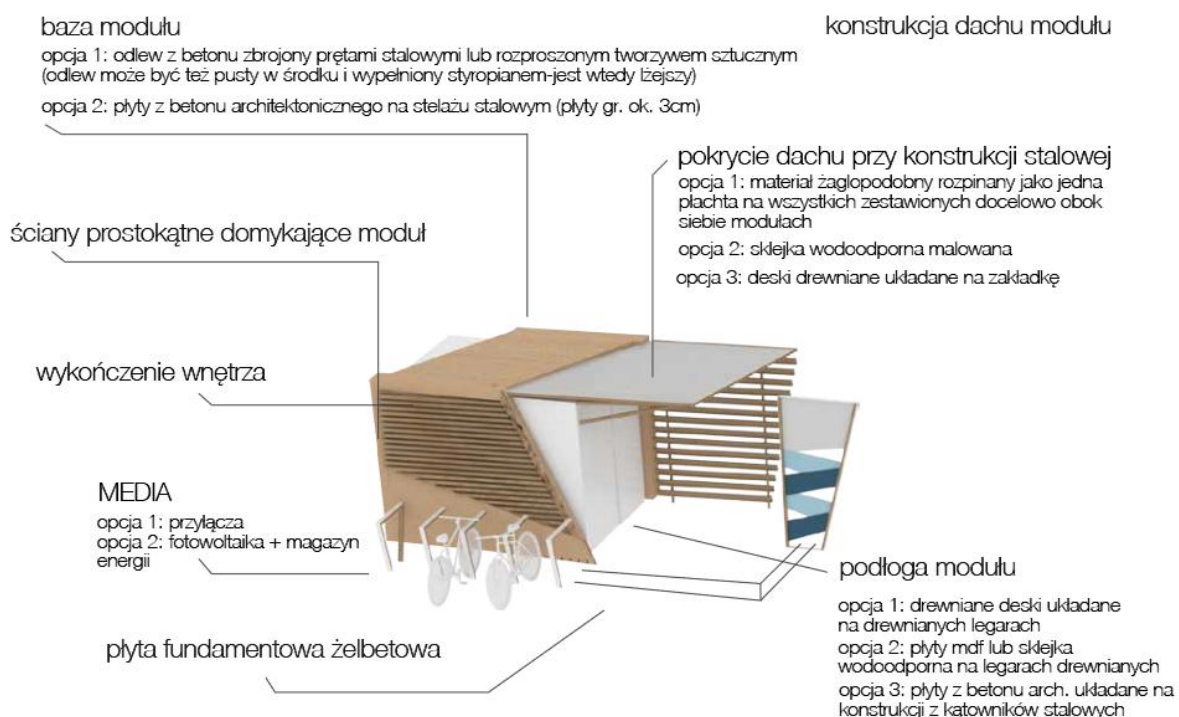
Rycina 96: Przykład posadowienia wiaty

Źródło: Katalog wzornictwa regionalnego

Inteligentne pawilony

Jest to forma pośrednia pomiędzy budynkiem a elementami małej infrastruktury turystycznej takimi jak wiaty czy zadaszania. W trakcie pracy zdefiniowano szereg funkcji takiego obiektu. Prezentacja obiektu stanowić powinna inspirację do rozwoju całkowicie nowych usług w obszarze regionu pomorskiego.

Rycina 97: Elementy inteligentnego pawilonu



Źródło: Katalog wzornictwa regionalnego

3.6. Wskazanie innych potrzeb inwestycyjnych

Zaproponowany w niniejszym opracowaniu zakres Przedsięwzięcia jest adekwatny do zdefiniowanych potrzeb beneficjentów, partnerów i przede wszystkim użytkowników końcowych – rowerzystów. Można rozważyć jeszcze inne elementy infrastruktury rowerowej, które nie zostały zgłoszone przez beneficjentów i nie są objęte w ramach planowanych prac inwestycyjnych, a niewątpliwie poprawią komfort, a co ważniejsze bezpieczeństwo rowerzystów na szlaku.

Niektóre z takich rozwiązań są stosowane przez Lasy Państwowe, czego przykładem mogą być inicjatywy realizowane przez Ośrodek Rozwojowo-Wdrożeniowy Lasów Państwowych w Bedoniu. Na uwagę zasługuje Program „Aktywne udostępnianie lasu” (AUL), który jest realizowany od 2010 roku jako wspólne przedsięwzięcie jednostek organizacyjnych Lasów Państwowych w zakresie tworzenia infrastruktury turystycznej, tj.:

- parkingów leśnych (PL),
- miejsc postoju pojazdów (MPP).

Fotografia 95: Przykład miejsca postojowego w Gminie Wicko zagospodarowanego przez Lasy Państwowe



Źródło: www.otljarocin.lasy.gov.pl/leborg#.VO3e8C496Sp

We wstępnej – pilotażowej fazie programu AUL w latach 2010-2012 powstało 6 parkingów oraz 30 miejsc postoju pojazdów. Po tej fazie oraz po zebraniu opinii dot. funkcjonowania ww. obiektów wprowadzono zmiany do Programu AUL. Opinie i zmiany te zostały uwzględnione przy dalszej realizacji Programu. W 2013 roku powstało 16 parkingów i 221 miejsc postoju pojazdów.

W roku 2014 rozpoczęto prace przy budowie kolejnych 9 parkingów leśnych i 47 miejscach postoju pojazdów.

Przy wyborze elementów małej architektury odnośnie miejsc postojowych, które będą zlokalizowane na terenach należących do Lasów Państwowych, należało będzie przeprowadzić uzgodnienia z odpowiednim organem tej instytucji.

3.6.1. Elementy infrastruktury wpływające na bezpieczeństwo rowerzystów

- Oświetlenie

Po zmierzchu wymagane przepisami oświetlenie roweru nie jest często w stanie skutecznie oświetlić drogi przed rowerem w odległości większej niż 5-10 metrów. W związku z powyższym miejsca newralgiczne na trasach głównych powinny zostać oświetlone w odpowiedni sposób. Można zastosować chociażby słupki doświetlające drogę, wzbudzone przez pętle indukcyjne lub fotokomórkę. Tego typu rozwiązania stosuje się właśnie w takich przypadkach w zachodniej Europie. Zwiększy to przede wszystkim bezpieczeństwo i zapewni większy komfort jazdy na trasie.

- Aktywne kocie oczka do oznaczania ścieżek rowerowych

Zastosowanie aktywnych punktowych elementów odblaskowych do oznaczania ścieżek rowerowych podnosi ich jakość, polepsza bezpieczeństwo i może dodatkowo zachęcać lokalną społeczność oraz turystów do skorzystania z tego środka transportu. Aktywne kocie oczka zasilane energią słoneczną redukcją liczbę wypadków oraz podnoszą bezpieczeństwo użytkowników dróg rowerowych. Elementy, emitujące własne i jasne światło, umożliwiają rowerzystom doskonałe widzenie przebiegu i profilu ścieżki, a ponadto pozwalają dostrzec krawężniki, ogrodzenia, skrzyżowania, nierówności terenu i wiele innych niedogodności zarówno w miejskich, jak i w wiejskich warunkach.

- Farby odbijające światło

Dobrym rozwiązaniem jest stosowanie farby odbijającej światło przeznaczonej do oznaczeń poziomych i pionowych w celu zapewnienia odpowiedniego bezpieczeństwa rowerzystom na drogach. Ciekawym rozwiązaniem są tu farby odblaskowe oraz „mikrokulki refleksyjne” – niewielkich rozmiarów bezbarwne kulki odbijające światło. Działają na zasadzie mikrosoczewek - skupiają skierowane na nie światło i odbijają jego część w przeciwną stronę.

- Bariery ochronne

Co do zasady polskie przepisy nie regulują kwestii zabezpieczenia infrastruktury rowerowej. Należy jednak rozważyć, jak w miejscach niebezpiecznych w odpowiedni sposób chronić rowerzystów. W związku z powyższym trasy rowerowe prowadzone po stromych nasypach lub wałach powinny być wyposażane w bariery, balustrady lub poręcze. Co do zasady pojazdami silnikowymi nie wolno wjeżdżać na wały przeciwpowodziowe, groble i inne obiekty, związane z gospodarką wodną i ochroną przeciwpowodziową. Wyjątkowo przejazd przez wały jest możliwy w miejscach do tego przeznaczonych, które są specjalnie oznakowane. W przypadku, kiedy szlak rowerowy będzie przebiegał przez takie odcinki, należało będzie przygotować dodatkowe znaki ostrzegające.

Na etapie przygotowywania dokumentacji technicznej projektant, analizując każde wątpliwe miejsce powinien podjąć decyzję o zastosowaniu adekwatnych elementów zabezpieczających.

- **Progi spowalniające**

Progi spowalniające, służące uspokojeniu ruchu poprzez ograniczenie prędkości pojazdów poruszających się na drogach, powinny charakteryzować się długością co najmniej 4-5 metrów, kątem najazdu rzędu 12-15 stopni oraz powinny osiągać wysokość około 12 cm ponad powierzchnię jezdni. Zamontowanie progów spowalniających na jezdni skłania kierowców do pokonywania ich ze zmniejszoną prędkością (optymalnie 20-30 km/godz.) i zwiększa tym samym bezpieczeństwo rowerzystów poruszających się po drogach. Wykonane zazwyczaj z gumy lub z kostki brukowej progi nie wpływają w odczuwalny sposób na komfort jazdy rowerzystów (dla prędkości rzędu 30 km/godz.). Przy montażu progów należy jednak pamiętać o ich widocznym odwodnieniu na bokach, w celu wyeliminowania możliwości zaklinowania się w tym miejscu kół.

- **Przechowalnie rowerów**

Atrakcyjna i przemyślana lokalizacja w bezpośredniej bliskości dworców oraz głównych przystanków komunikacji zbiorowej stojaków czy też przechowalni rowerowych może pozytywnie wpłynąć na proces integracji transportu rowerowego oraz zbiorowego. Stojaki rowerowe powinny znajdować się w dobrze widocznym oraz łatwo dostępnym miejscu. W celu zminimalizowania zagrożenia kradzieży pojazdów odradza się montaż stojaków umożliwiających przymocowanie zaledwie jednego koła roweru. W miejscach przeznaczonych do dłuższego postoju należy zwrócić uwagę na wyposażenie miejsc postojowych w osłonę przed złymi warunkami atmosferycznymi. Zaletą przechowalni rowerowych jest możliwość bezpiecznego pozostawienia roweru. Najlepszym rozwiązaniem na usytuowanie przechowalni jest wykorzystanie istniejących parkingów samochodowych.

3.6.2. Przedsięwzięcia komplementarne

Rekomendacje co do innych potrzeb inwestycyjnych dotyczą przedsięwzięć komplementarnych, które mogą wzmocnić zakładany efekt oddziaływania Przedsięwzięcia, w szczególności oddziaływania ponadregionalnego.

- **Budowa ości i tras wspierających**

Realizując strategiczne Przedsięwzięcie Pomorskie Trasy Rowerowe nie można zapomnieć o inwestycji w ości, trasy boczne i szlaki łącznikowe. Rozbudowa infrastruktury prowadzącej do

ważniejszych atrakcji turystycznych, węzłów komunikacyjnych oraz sieci tras rekreacyjnych położonych w pobliżu trasy głównych wpłynie na jej większe oddziaływanie, poprzez stworzenie dodatkowych motywów do podróży turystycznych oraz zwiększenie wykorzystania tras także przez mieszkańców.

- **Rozwój lokalnych szlaków turystycznych**

Tereny wokół miejscowości oraz obszarów atrakcyjnych turystycznie sprzyjają tworzeniu lokalnych szlaków turystycznych, na których koncentruje się większość ruchu rowerowego. Szlaki te są podstawą dla funkcjonowania turystycznego ruchu rowerowego. Z reguły za ich rozwój odpowiadają partnerstwa działające na rzecz turystyki rowerowej. Istotną rolę w rozwoju tych szlaków oraz łączeniu ich z trasą główną Przedsięwzięcia będą miały LOT-y, LGD i LGR.

- **Rozwój węzłów integracyjnych**

Połączenie transportu rowerowego z transportem samochodowym, kolejowym oraz morskim jest możliwe dzięki utworzeniu węzłów integracyjnych takich jak: park&bike, bike&ride, bike&rail, bike&ship. Węzły te powinny zostać zlokalizowane w większych miejscowościach i obejmować między innymi: budowę strzeżonych parkingów rowerowych przy stacjach kolejowych oraz w pobliżu najważniejszych atrakcji turystycznych, utworzenie wypożyczalni rowerowych i dostosowanie wind, pochylni oraz innych urządzeń pozwalających na pokonanie przez rowerzystów schodów czy przejść podziemnych.

Fotografia 96: Przykład parkingu w ramach węzła integracyjnego w Gdańsku



Źródło: www.drmg.gdansk.pl

Parkingi typu bike&ride uznawane są za naturalne uzupełnienie węzła przesiadkowego. Ich celem jest zachęcenie okolicznych mieszkańców do przemieszczania się za sprawą transportu publicznego oraz rozszerzenie zasięgu oddziaływania węzła komunikacji miejskiej i kolejowej.

- **Inwestycje prywatne związane z towarzyszącą ofertą turystyczną, w tym noclegową i agroturystyczną**

Według danych GUS¹⁰, w 2013 w województwie pomorskim zlokalizowanych było 1 437 turystycznych obiektów noclegowych (w tym 229 skategoryzowanych) – najwięcej w Polsce. Województwo charakteryzuje się również relatywnie dużą na tle kraju liczbą miejsc noclegowych (25 207), w tym proponowanych w ramach agroturystyki (1 646 miejsc). Wiąże się to z mocną pozycją regionu na turystycznej mapie Polski. Istnieje jednak duże zróżnicowanie w tym zakresie, ponieważ wiele miejsc noclegowych zlokalizowanych jest w dużych miastach i miejscowościach wypoczynkowych i biznesowych (Gdańsk, Sopot, Gdynia, Władysławowo, Łeba, Hel).

Wykorzystanie turystycznych obiektów noclegowych również kształtuje się na wysokim w porównaniu do innych województw poziomie, osiągając w 2013 roku 6 546 610 noclegów udzielonych dla 1 966 831 turystów. Widoczna jest duża sezonowość. Od kwietnia do września co najmniej 150 tys. turystów skorzystało z oferty noclegowej, w tym w lipcu i sierpniu odpowiednio 352 tys. i 342 tys. osób. Województwo charakteryzuje również wyższe niż średnia krajowa (33,6%) wykorzystanie bazy noclegowej, osiągając w 2013 roku 35,6%.

W ramach turystyki rowerowej rozróżnić można dwie podstawowe formy noclegów:

1. nocleg w namiotach przy szlaku (uczestnicy wiozą ze sobą sprzęt biwakowy);
2. nocleg w kwaterach przy szlaku.

Poszczególne typy noclegów wiążą się z różnicami m.in. w komforcie noclegów oraz koszcie dla rowerzysty.

Planowana Trasa R-10 i Wiślana Trasa Rowerowa (R-9) biegnie przez szereg obszarów wiejskich z dużą bazą gospodarstw agroturystycznych, jak i innych miejsc do odpoczynku. W ramach działań związanych z rozwojem produktów turystycznych istotne będzie zweryfikowanie miejsc noclegowych pod kątem przydatności dla różnego typu rowerzystów oraz stworzenie zintegrowanego systemu rezerwacji tych miejsc.

Planowana w ramach Przedsięwzięcia zabudowa zapewnia co najmniej podstawowe warunki dla noclegu na wszystkich szlakach, głównie poprzez rekomendacje dla lokalizacji uwzględniających możliwość biwakowania. Rekomendowany, podstawowy model zarządzania infrastrukturą

¹⁰ Turystyka w 2013r, GUS, Warszawa 2014

w ramach Przedsięwzięcia zakłada ogólnodostępność i brak odpłatności za korzystanie z infrastruktury rowerowej, co zwiększa atrakcyjność turystyki w regionie.

Należy zakładać, że zwiększony ruch rowerowy w wyniku wdrożenia Przedsięwzięcia wpłynie na wzmocnienie skłonności kapitału prywatnego do inwestycji w zakresie turystycznej infrastruktury towarzyszącej szlakom, w tym w zakresie udostępniania miejsc noclegowych i usług wyższej jakości na zasadach komercyjnych, czyli z założeniem odpłatności.

Rekomenduje się, aby Partnerstwa zrzeszone wokół szlaków rekomendowanych w ramach Przedsięwzięcia propagowały możliwość inwestycji prywatnych, o charakterze komplementarnym.

- **Wypożyczalnie rowerów**

System wypożyczalni rowerów miejskich zyskuje na popularności wśród głównych ośrodków miejskich w kraju. Bezobsługowe wypożyczalnie, funkcjonujące w oparciu o aplikacje mobilne (płatności m.in. przez telefon komórkowy) działają już m.in. w Warszawie, Białymstoku, Rzeszowie czy Krakowie. Stacje rowerowe zlokalizowane w strategicznych częściach miasta, pełnią funkcję parkingów rowerowych, umożliwiają wypożyczenie oraz zwrócenie roweru. Największym atutem systemu jest łatwe wypinanie i oddawanie rowerów do dowolnej stacji. Autoryzacja oraz rozliczenie czasu jazdy możliwej jest dzięki skomputeryzowanemu systemowi, który wraz z możliwością regulowania kaucji oraz opłat za przejazdy za pomocą karty magnetycznej lub aplikacji mobilnej, umożliwia komfort jazdy oraz oszczędność czasu rowerzystów.

Fotografia 97: Przykład wypożyczalni rowerów miejskich



Źródło: <http://wrower.pl>

Tego typu rozwiązanie powinno zostać wprowadzone w całej metropolii trójmiejskiej. Możliwe jest także wypracowanie modelu współpracy wypożyczalni trójmiejskiej z potencjalnymi wypożyczalniami w miejscowościach charakteryzujących się dużym potencjałem sezonowym (m.in. Ustka, Łeba, Władysławowo). Model ten powinien opierać się na partnerstwie publiczno-prywatnym operatorów komercyjnych, samorządów oraz potencjalnych reklamodawców.

- **Miejsca Obsługi Rowerzystów**

Wzrost zainteresowania turystyką rowerową oraz wzrost natężenia ruchu rowerowego wymusza konieczność udostępnienia rowerzystom tzw. Miejsc Obsługi Rowerzystów (MOR). W skład MOR-ów wchodzi m.in. ławki, stojaki rowerowe, wiaty chroniące przed deszczem, kosze do selektywnej zbiórki odpadów, toalety, obiekty gastronomiczne (restauracje, bary, kawiarnie) oraz obiekty noclegowe. W każdym z MOR-ów turyści będą mieli możliwość uzyskania informacji, jak dostać się do najbliższego węzła komunikacyjnego. Rowerzyści oraz turyści rowerowi powinni mieć możliwość zakwaterowania na początku oraz na końcu każdego odcinka codziennej wędrowki turystycznej (obiekty zlokalizowane nie rzadziej niż 90 km).

Fotografia 98: Przykład przechowalni rowerów w ramach Miejsca Obsługi Rowerów



Źródło: <http://nettransportation.org>

Obiekty te powinny umożliwiać bezpieczne przechowywanie rowerów, udostępniać zestawy narzędzi niezbędnych do naprawy pojazdów oraz opcjonalnie świadczyć dodatkowe usługi (np. pranie i suszenie sprzętu). Miejsca Obsługi Rowerzystów na całym szlaku powinny charakteryzować się różnym standardem (zarówno pola biwakowe, jak i hotele o różnym standardzie). W obiektach zakwaterowania rowerzyści powinni mieć dostęp do aktualnej bazy

danych zawierającej wszelkie usługi i atrakcje (muzea, baseny, ciekawostki turystyczne itp.) dostępne w najbliższej okolicy.

- **Punkty informacji turystycznej**

Badania przeprowadzone w 2012 roku¹¹ wskazują, że wykazują, że turyści rowerowi wolą trasy rowerowe z atrakcjami wzdłuż drogi, podstawową infrastrukturą, wraz z toaletami i prostymi elementami wyposażenia, punktami informacji turystycznej. Punkty informacji turystycznej zlokalizowane są zazwyczaj w pobliżu największych atrakcji turystycznych. Istotne jest, aby punkty IT zlokalizowane były również w pobliżu, albo bezpośrednio na szlakach rowerowych (np. w miejscu węzła komunikacyjnego). Ważne jest również, aby punkt taki posiadał aktualne mapy i przewodniki, a także bazę istniejących obiektów turystycznych. Punkt taki powinien dysponować również aktualnymi informacjami odnośnie przejezdności danej trasy dla rowerów, a także o ewentualnych możliwych utrudnieniach w jej pokonywaniu.

Wszystkie opisane wyżej elementy mogą zostać dodatkowo zaimplementowane w trakcie realizacji przedmiotowego Przedsięwzięcia, co z pewnością zwiększy efekt jego oddziaływania i wpłynie na wzrost bezpieczeństwa i aktywności turystów.

3.7. Nowe technologie ICT

Z roku na rok rośnie rola technologii ICT. Aplikacje społecznościowe w znaczący sposób wypierają tradycyjne kanały komunikacji. Coraz bardziej powszechne są formy komunikacji on-line. W międzyczasie powstała społeczność internetowa ze swoją kulturą i nowoczesnymi narzędziami. W powszechnym użyciu są smartfony, które umożliwiają zastosowanie nowych technologii.

3.7.1. Geolokalizacja w turystyce rowerowej

Przez ślad GPS rozumiemy cyfrowy zapis z przebiegu trasy, który można odwzorować na mapie. Oprócz przebiegu trasy może zawierać on także dodatkowe informacje np. lokalizację konkretnych obiektów. Do poszczególnych obiektów można dodatkowo przypisać komentarz bądź zdjęcia.

Tworzenie śladu GPS polega na zapisie wcześniej przebytej trasy bądź ręczne jej wyznaczenie na mapie w odpowiedniej aplikacji. W taki sposób utworzonym śladem można dzielić się z innymi użytkownikami, poprzez ich publikację w Internecie. W Internecie znajdują się liczne bezpłatne aplikacje, za pomocą których można tworzyć, publikować bądź pobierać czyjeś ślady GPS.

¹¹ Turystyka rowerowa w zjednoczonej Europie PTTK 2012 r.

Fotografia 99: Przykładowe urządzenie GPS

Źródło: Turystyka Rowerowa Przewodnik Dobrych Praktyk, Gdańsk 2012

W przypadku turystyki rowerowej posiadanie nawigacji satelitarnej (najlepiej przenośnego i wodoodpornego odbiornika z małym wyświetlaczem) może ułatwić podróżowanie, ponieważ coraz powszechniej używane urządzenia z geolokalizacją mogą również dostarczać takich informacji, jak znajdujące się w pobliżu atrakcje turystyczne, baza noclegowa czy gastronomiczna.

3.7.2. Kamery na szlakach

Kamery on-line zamontowane na szlakach rowerowych umożliwiają bez wychodzenia z domu sprawdzenia jakie warunki panują na trasie. Można również za ich pomocą np. zamówić zdjęcie ze szlaku. Zdjęcie robione jest, gdy turysta wjeżdża na dany obszar (jeśli wcześniej zamówił zdjęcie), lokalizacja z której ma zostać zrobione zdjęcie zostaje odczytana za pomocą geolokalizacji. Dodatkowo za drobną opłatą istnieje możliwość wysłania zdjęcia na urządzenie mobilne.

Jest to dobre rozwiązanie na szlakach rowerowych, ponieważ zwiększa bezpieczeństwo turystów oraz pozwala na sprawdzenie warunków, jakie panują na szlaku.

Fotografia 100: Zrzut z kamery on-line na szlaku rowerowym w Beskidach

Źródło: <http://www.szlaki-beskid.klikklik.pl>

Kamery na szlakach mogą również być narzędziem do monitoringu ruchu turystycznego

3.7.3. Kody QR

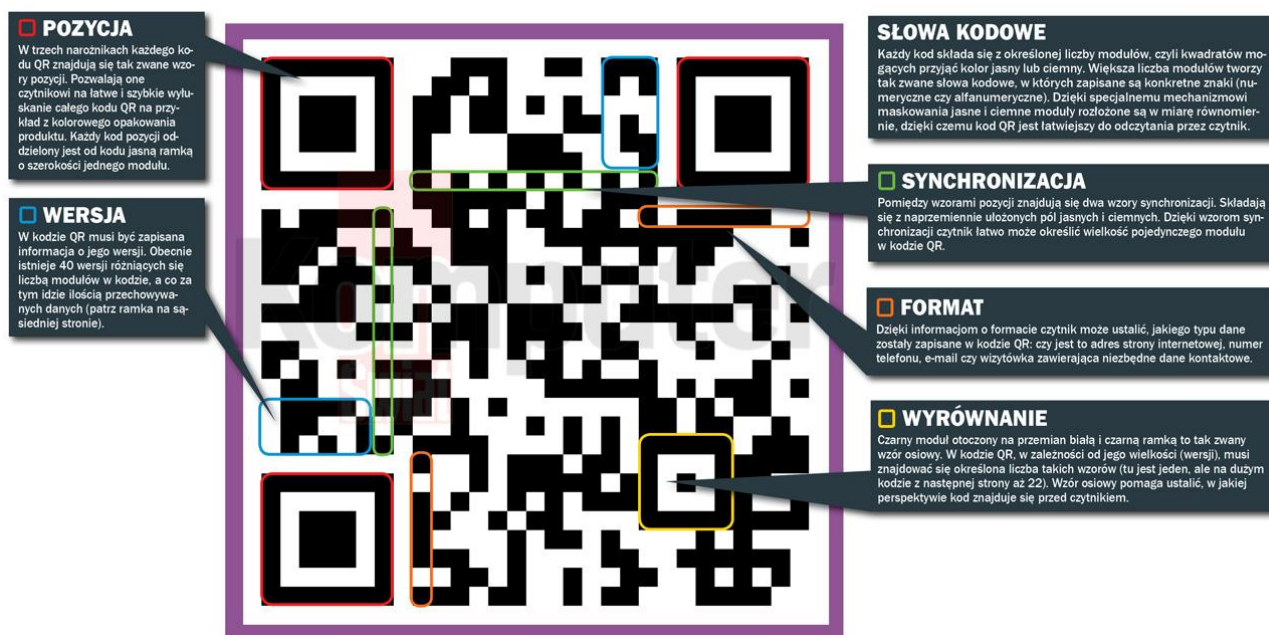
Kody QR są najpopularniejszą formą stosowania nowoczesnych technologii ITC w turystyce. Jest to dwuwymiarowy kod, gdzie nośnikiem danych nie są kreski, ale kwadratowe ciemne i jasne moduły. Służą do kodowania znaków w taki sposób, aby mogły być odczytane przez specjalne czytniki, zainstalowane najczęściej w telefonach komórkowych.

Kody QR pozwalają po sfotografowaniu telefonem komórkowy (smartfonem) lub tabletem, przy użyciu odpowiedniej aplikacji, na przekazanie użytkownikowi treści tekstowych, multimedialnych (zdjęcia, przewodniki, filmy), linków do stron internetowych lub aplikacji.

Kody te stanowią rozwinięcie tradycyjnych kodów kreskowych, stosowanych powszechnie w handlu. Utworzenie kodu jest możliwe bezpłatnie dzięki wykorzystaniu odpowiednich, zwykle bezpłatnych, aplikacji¹². Koszty połączenia z internetem ponosi użytkownik i są one zgodne z obowiązującymi taryfami operatora.

¹² Turystyka Rowerowa Przewodnik Dobrych Praktyk, Gdańsk 2012

Rycina 98: Charakterystyka kodu QR



Źródło: www.komputerswiat.pl

Pierwszym krokiem, który należy wykonać jest włączenie aplikacji na urządzeniu mobilnym, następnie należy skierować obiektyw na wybrany kod QR tak, aby cały kod był widoczny na wyświetlaczu. Po kilku chwilach kod powinien zostać odkodowany, a na wyświetlaczu urządzenia wyświetli się treść kodu, którą może być normalna wiadomość tekstowa albo odnośnik do strony www (np. pomorskie.travel).

Kody QR można z powodzeniem zastosować w działaniach promocyjnych w ramach Przedsięwzięcia. Tabliczki z kodami QR mogą znajdować się bezpośrednio na szlakach rowerowych (miejsca postojowe, elementy modułowej zabudowy, tablice informacji turystycznej), a także w miejscach węzłowych (na dworcach kolejowych, autobusowych, przechowalniach rowerów) oraz bezpośrednio na materiałach promocyjnych. Zakodowane informacje mogą zawierać:

- aktualne mapy,
- szczegółowe wskazówki odnośnie przebiegu trasy,
- opisy najważniejszych atrakcji turystycznych spotykanych na szlaku,
- informacje odnośnie rekomendowanych miejsc odpoczynku, bazy gastronomicznej, miejsc noclegowych,
- informacje odnośnie miejsc obsługi rowerzystów, przechowalni, wypożyczalni sprzętu rowerowego,
- odnośniki do ciekawych stron www,
- inne użyteczne informacje.

Kody QR znalazły zastosowanie w systemie informacji turystycznej w Wielkopolsce. Stosowane na tablicach Wielkopolskiego Systemu Informacji Turystycznej mogą być odczytywane przy pomocy telefonu komórkowego wyposażonego w aparat fotograficzny i specjalną aplikację mobilną do odczytu kodów. Turysta znajdujący się na szlaku turystycznym musi znaleźć tabliczki, na których umieszczone są kody QR. Po zeskanowaniu kodu uzyskuje informację o miejscu, w którym się aktualnie znajduje oraz o atrakcjach turystycznych w pobliżu.

Fotografia 101: Przykład zastosowania kodów QR w Wielkopolsce



Źródło: www.duolook.pl

3.7.4. Beacons

Beacons to niewielkie nadajniki emitujące stały, unikalny sygnał korzystając z energooszczędnych technologii (np. Bluetooth Low Energy).

Fotografia 102: Przykłady Baconów



<http://www.spidersweb.pl>

Urządzenia te mogą komunikować się z urządzeniami mobilnymi i pozwalają na interakcję z przedmiotami lub usługami dostępnymi w danych miejscach. Nie tylko informują telefon o tym, że istnieją i że mają identyfikator (pomagający określić, do czego dokładnie są przyklepione, co "reprezentują"), ale pozwalają im także oszacować dzielący je dystans.

Mogą też wskazywać nam drogę na terenach lub w zamkniętych obiektach, gdzie nie działa nawigacja satelitarna.

Rycina 99: Działanie Beacon-ów



Źródło: www.gazeta.pl

Fotografia 103: Budowa Baconów



Źródło: www.brief.pl

Bacony można zastosować w ramach działań promocyjnych Przedsięwzięcia oraz do oznaczenia tras rowerowych, szczególnie w miejscach, gdzie zasięg sieci komórkowych jest ograniczony.

Podobnie, jak w przypadku QR kodów, bacony mogą znajdować się bezpośrednio na szlakach

rowerowych. Mogą stanowić integralny element modułowej zabudowy (Aplikacja Mobile Gamingowa z Beaconami¹³).

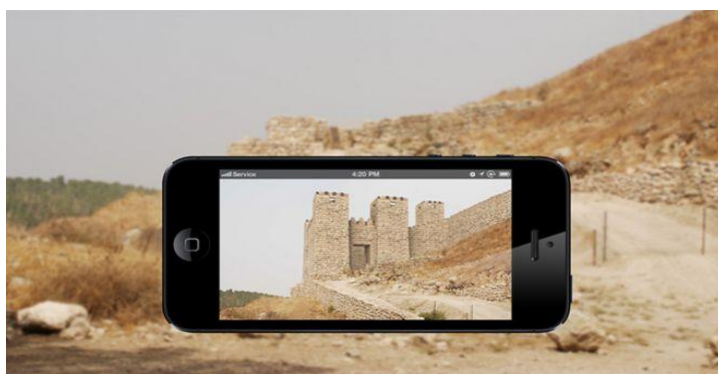
Zakodowane informacje mogą służyć w celach informacyjnych, jak również w celach edukacyjnych i mogą zawierać:

- dostęp do Interaktywnego Systemu Informacji Turystycznej¹⁴,
- wskazówki odnośnie przebiegu trasy,
- opisy atrakcji turystycznych spotykanych na szlaku,
- informacje odnośnie rekomendowanych miejsc odpoczynku, bazy gastronomicznej, miejsc noclegowych,
- informacje odnośnie miejsc obsługi rowerzystów, przechowalni, wypożyczalni sprzętu rowerowego,
- interaktywne gry edukacyjne.

3.7.5. Rozszerzona rzeczywistość

Rozszerzona rzeczywistość (ang. Augmented Reality, AR) to zbiór wszystkich technologii, których celem jest łączenie obrazu świata realnego z elementami wirtualnymi, wytworzonymi przy użyciu komputera. Jest to system łączący świat rzeczywisty z generowanym komputerowo. To technologia polegająca na umieszczeniu na wybranych powierzchniach markerów – znaczników ukrywających wirtualne, animowane ilustracje 3D.

Fotografia 104: Przykład technologii Augmented reality



Źródło: [www. http://cdn.socialmediaexaminer.com](http://cdn.socialmediaexaminer.com)

¹³ Katalog wzornictwa regionalnego

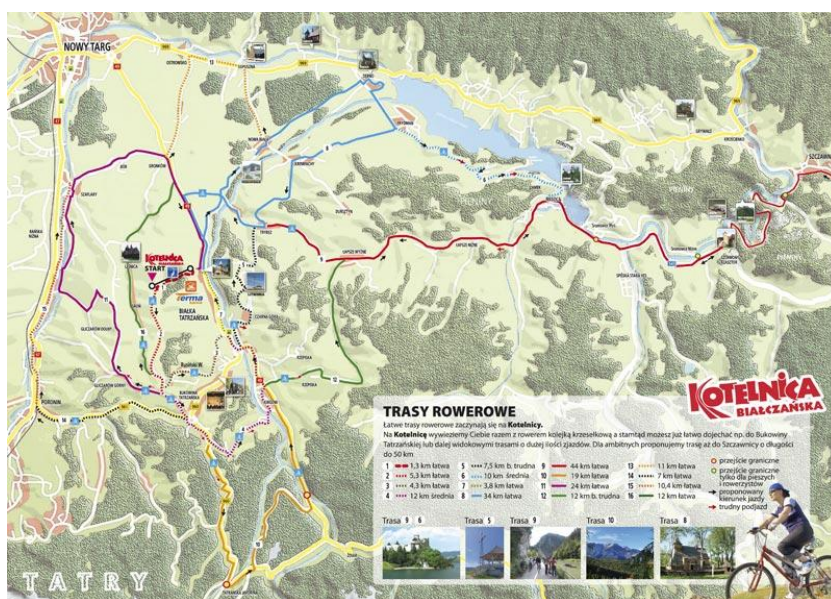
¹⁴ j.w

Przykładem zastosowania rozszerzonej rzeczywistości może być interaktywny przewodnik po mieście, który świetnie sprawdza się w dużych metropoliach, chętnie odwiedzanych przez turystów. Podczas zwiedzania miasta, aplikacja nie tylko udostępnia informacje o pobliskich sklepach i punktach gastronomicznych, ale przede wszystkim, ułatwia zwiedzanie zabytków i innych ważnych obiektów. Gdy tylko nakierujemy na nie obiektyw kamery, odpowiednia aplikacja wyświetli dodatkowe informacje. Widząc daną atrakcję turystyczną program nie tylko wyjaśni co jest obserwowane, ale też wskaże źródła do poszerzenia wiedzy¹⁵.

3.7.6. Przewodniki multimedialne

Multimedialne przewodniki turystyczne na tablety lub smartfony to aplikacje, które w bardzo prosty sposób pomagają turystom dotrzeć do najciekawszych atrakcji turystycznych i kulturowych. Z pomocą aplikacji w prosty sposób można nawigować w terenie oraz szukać drogi pomiędzy kolejnymi punktami na mapie. Dodatkowo takie przewodniki wyposażone są w dostęp do multimediów, które dostarczają wiedzę na temat znajdujących się w pobliżu obiektów kulturowych i historycznych, dzięki czemu turysta może otrzymać kompletną wiedzę na temat danego miejsca. W mobilnych przewodnikach można dodatkowo znaleźć informację na temat znajdujących się w pobliżu miejsc kultury i rozrywki, informację na temat bazy noclegowej oraz gastronomicznej. Obecnie występujące aplikacje stwarzają również możliwość na samodzielne tworzenie plików wideo, audio oraz zdjęć i umieszczanie ich w aplikacji.

Fotografia 105: Element multimedialnego przewodnika dedykowanego trasom rowerowym w Białej Tatrzańskiej



Źródło: www.czasnabialke.pl

¹⁵ www.wikitude.com

Mobilny przewodnik zawierający wszystkie szlaki rowerowe w województwie pomorskim byłby bardzo dużym ułatwieniem dla rowerzystów. Za pomocą takiego przewodnika można byłoby znaleźć interesujące miejsca, bazę noclegową, gastronomiczną oraz atrakcje turystyczne w jednym miejscu, bez konieczności szukania informacji na tabliczkach umieszczonych wzdłuż szlaków.

3.7.7. Rozwiązania typu Bike Friendly

„Bike Friendly” („przyjazny rowerom”) to określenie odnoszące się do obiektów, które są w szczególny sposób dostosowane dla rowerzystów. Określenie to obejmuje zarówno obiekty turystyczne – noclegowe, gastronomiczne, muzea i inne atrakcje, jak i obiekty użyteczności publicznej, edukacyjnej, zdrowotnej, rekreacyjnej. Zazwyczaj kluczowymi elementami tych obiektów jest odległość od trasy, udogodnienia dla rowerzystów i możliwość bezpiecznego zaparkowania roweru. W przypadku obiektów noclegowych wymagane jest zazwyczaj spełnienie konkretnych kryteriów, są one określone dla danego standardu lub sieci współpracy przez instytucję nią zarządzającą. Systemy te w znaczący sposób zwiększają komfort i bezpieczeństwo jazdy rowerem oraz zachęcają do wyjazdów turystycznych nawet mniej doświadczonych rowerzystów¹⁶.

„Bett & Bike”

„Bett & Bike” to marka sieci przyjaznych rowerzystom obiektów turystycznych na terenie Niemiec. Od 1995 roku sieć ta posiada system certyfikacyjny, którego operatorem jest ADFC. Jest to największe i najbardziej znane stowarzyszenie rowerowe w Niemczech, działające od 1971 roku. W ramach systemu opracowano standardy jakie powinny spełniać zarówno hotele pięciogwiazdkowe, jak i młodzieżowe schroniska czy hostele. Kryteria te ustalono biorąc pod uwagę najistotniejsze wymagania podróżujących na rowerach turystów. Wprowadzono także wyszukiwarkę obiektów spełniających wymagania.

Najważniejsze założenia „Bett & Bike”, to:

- możliwość skorzystania przez turystę tylko z jednego noclegu w danym miejscu,
- bezpieczny parking rowerowy,
- możliwość wysuszenia mokrych ubrań i sprzętu,
- udostępnienie narzędzi do podstawowych napraw rowerów,
- dostępność informacji o najbliższym serwisie rowerowym oferującym pomoc w przypadku poważniejszych napraw,
- dostępność do informacji turystycznych tj. rozkłady jazdy autobusów i pociągów,

¹⁶ Turystyka Rowerowa Przewodnik Dobrych Praktyk, Gdańsk 2012

- wartościowe śniadanie serwowane dla gości¹⁷.

Dodatkowe wymagania dla obiektów uczestniczących w programie „Bett & Bike”:

- opcja transferu rowerów i /lub gości,
- opcja wypożyczenia dobrych rowerów,
- organizacja całodziennych wycieczek rowerowych w okolicy obiektu,
- transport bagaży do kolejnego punktu docelowego,
- rezerwacja kolejnej przyjaznej rowerzystom kwatery,
- posiadanie części zamiennych do rowerów,
- przygotowywanie lunch boxów do wzięcia na wynos,
- prowadzenie księgi gości opisującej doświadczenia innych turystów rowerowych.

System ten stanowi wzór dla podobnych sieci w Europie.

W Polsce można się spotkać z marką „Bike&Bed” która jest wynikiem współpracy Pomorskiego Stowarzyszenia Wspólna Europa (PSWE) oraz ADCF (właściciela systemu certyfikującego „Bett&Bike”). Certyfikat „Bike&Bed” otrzymują obiekty spełniające minimalne wymagania określone przez PSWE¹⁸:

- bezpieczne przechowywanie roweru,
- suszarnie na mokre ubrania i sprzęt,
- podstawowe narzędzia do drobnych napraw, a w przypadku większej awarii lista najbliższych warsztatów rowerowych,
- dostęp do informacji turystycznej, map, rozkładów jazdy komunikacji zbiorowej,
- śniadania dla rowerzystów z możliwością zamówienia drugiego śniadania w postaci suchego prowiantu na drogę,
- możliwość zatrzymania się również na jedną noc.

Na stronie internetowej <http://www.bikeandbed.pl> znajdują się m.in. mapy atrakcji, trasy rowerowe, oraz oferty obiektów noclegowych. Każdy z obiektów noclegowych znajdujących się na stronie posiada certyfikat „Bike&Bed”, co stanowi gwarancję przyjemnego i bezpiecznego pobytu, dostosowanego do potrzeb rowerzysty. Liczba obiektów spieniających wymagania certyfikatu

¹⁷ Green Velo wschodni Szlak Rowerowy, Program promocji i rozwoju tras rowerowych w Polsce wschodniej na lata 2013-2020

¹⁸ <http://www.bikeandbed.pl>

sukcesywnie się powiększa o nowe hotele, hostele, pensjonaty oraz inne obiekty noclegowe. „Bike&Bed” to nie tylko system certyfikacji, umożliwia on również za pomocą platformy informacyjnej, przygotowanie trasy wycieczki oraz uzyskanie informacji o znajdujących się w pobliżu atrakcjach. Za pomocą strony internetowej istnieje również możliwość dokonania rezerwacji w obiektach noclegowych objętych certyfikatem.

Certyfikat „Przyjazny Rowerom”

W 2008 roku Fundacja Partnerstwo dla Środowiska wprowadziła polską edycję Certyfikatu „Przyjazny Rowerom”. Podobne systemy funkcjonują już w innych krajach europejskich, m.in. w Niemczech, Austrii, Szwajcarii, Danii czy Chorwacji. Certyfikat ten to krajowy system certyfikacji m.in. obiektów turystycznych, promujących zrównoważony transport uwzględniający specyficzne potrzeby rowerzystów. Głównym celem Certyfikatu „Przyjazny Rowerom” jest polepszenie usług i infrastruktury dla rowerzystów w Polsce. Certyfikaty nadawane są obiektom, należącym do jednej z pięciu kategorii obiektów, zlokalizowanych wzdłuż Zielonych Szlaków – Greenways¹⁹:

1. Obiekty noclegowe;
2. Punkty gastronomiczne;
3. Kempingi i pola kempingowe;
4. Atrakcje turystyczne;
5. Inne obiekty promujące zrównoważony transport.

Uzyskanie certyfikatu jest możliwe po pozytywnym przejściu audytu certyfikującego oraz spełnieniu wszystkich określonych w regulaminie kryteriów.

3.7.8. Urządzenia do monitoringu ruchu rowerowego

Na rynku istnieje kilka rozwiązań dotyczących badania ruchu rowerowego. Są to systemy monitoringu w oparciu o kamery przemysłowe, czujniki pomiaru ruchu czy pętle indukcyjne.

Systemy w oparciu o kamery przemysłowe

Istnieją systemy, które automatycznie określają natężenie ruchu drogowego na podstawie obrazu z kamer przemysłowych rozmieszczonych w strategicznych punktach przebiegu trasy. Każdy zarejestrowany użytkownik ma możliwość otrzymywania powiadomień o aktualnym natężeniu

¹⁹ Turystyka Rowerowa Przewodnik Dobrych Praktyk, Gdańsk 2012

ruchu drogowego za pośrednictwem SMS²⁰.

Systemu w oparciu o pyroelektryczne czujniki ruchu

W niektórych miastach stosowane są urządzenia służące do monitorowania natężenia ruchu rowerowego w wybranych przekrojach ciągów dróg rowerowych w oparciu o czujniki ruchu rowerowego. Systemy te wyposażone są w czujniki, które zliczają każdego przejeżdżającego rowerzystę przez 24 h na dobę.

Rycina 100: Czujniki do pomiaru ruchu rowerowego Eco-Counter



Źródło: targikielce.pl

Czujniki pyroelektryczne działające na zasadzie różnicy temperatur między ludzkim ciałem a otoczeniem są wykorzystywane do zliczania osób w centrach miast i turystów w dużych, otwartych przestrzeniach. Niewielkich rozmiarów soczewki są ukryte przed okiem przechodniów i dostarczają danych o trendach pieszych w miastach, parkach i terenach chronionych.

Systemu w oparciu o pneumatyczne czujniki ruchu

System w oparciu o czujniki w postaci selektywnego przewodu pneumatycznego zaprojektowano do liczenia rowerów na jezdniach oraz pasach dla ruchu rowerowego, bez rejestracji pojazdów motorowych.

²⁰ webkorki.pl

Rycina 101: Czujniki do pomiaru ruchu rowerowego Eco-Counter

Źródło: www.amreco.pl

Specjalna wkładka do przewodów usuwa odbicia sygnałów, które może wytworzyć szybkie auto lub ciężka ciężarówka.

Systemu w oparciu o pętle indukcyjne

Systemy w oparciu o czujniki z pętlą indukcyjną służą do dokładnego liczenia rowerów w ruchu mieszanym (auta i rowery).

Rycina 102: Czujniki do pomiaru ruchu rowerowego Eco-Counter

Źródło: www.amreco.pl

Pętla indukcyjna położona jest 2 do 5 cm (1 do 3 cali) pod powierzchnią drogi lub szlaku. Za każdym przejazdem roweru przez pętlę urządzenie wykrywa dwa elektromagnetyczne sygnały identyfikujące koła oraz rejestruje jedno zliczenie. Pętla ma długość 1,5 m (5 stóp) i do tego samego rejestratora można przyłączyć więcej niż jedną pętlę. Dostarczamy dwie baterie litowe

7,2 V o rocznej trwałości²¹.

Cechy efektywnego systemu pomiarowego

Efektywny system pomiarowy powinien spełniać następujące wymagania:

- system zamontowanych urządzeń powinien umożliwić zliczanie i rejestrowanie danych dla ruchu rowerowego 24h/dobę,
- system powinien być odporny na zmienne warunki pogodowe i niewrażliwy na różne naturalne czynniki zewnętrzne,
- system powinien posiadać modem GSM lub inne urządzenie do automatycznej transmisji danych.

Zastosowanie

Uzyskane informacje z przedstawionych systemów można wykorzystać w przyszłości do stworzenia dynamicznej mapy ruchu rowerowego na danym obszarze, co będzie pomocne przy lokalizacji np. miejsc obsługi rowerzystów, stacji wypożyczalni rowerów miejskich, lokalizacji miejsc postojowych, czy nawet do wytyczenia nowych, bezpiecznych tras dla rowerzystów.

Koszt realizacji systemu uzależnione są od zastosowanych rozwiązań, liczby punktów pomiarowych, powierzchni pokrycia. Koszt jednej pętli indukcyjnej to około 10 – 15 tys. zł.

W poniższej tabeli przedstawiono zestawienie kosztów realizacji systemu do monitorowania ruchu rowerowego w kilku przykładowych miastach.

Tabela 97: Koszty przykładowych systemów monitorowania ruchu rowerowego

Lp.	Miejscowość	Koszt	Zakres
1	Gdańsk	86 100,00 zł	<p>Dostawa i montaż systemu zliczającego rowerzystów:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Czujnik czyli zestaw pętli indukcyjnych zatopionych w nawierzchni drogowej (mastyks grysowy), zapewniających zliczanie przejeżdżających rowerzystów na drodze rowerowej dwukierunkowej o szerokości 2,5 metra, z rozróżnieniem kierunku jazdy. Działanie czujnika powinno polegać na wykorzystaniu zjawiska zmiany indukcyjności pola - w momencie kiedy rower znajdzie się nad pętlą następuje zliczenie. Elementem detekcyjnym będzie umieszczona pod nawierzchnią pętla indukcyjna ułożona w odpowiednim kształcie tak, aby rower nie mógł jej ominąć.

²¹ <http://www.amreco.pl/index.php?action=Oferta&id=7>

			<ul style="list-style-type: none"> • Pylon z wyświetlaczem diodowym, zapewniającym dwustronną wizualizację liczby zliczonych rowerzystów. Wyświetlacz powinien działać bez przerwy zapewniając dobrą widoczność wyświetlanych cyfr zarówno nocą, jak również w słoneczne dni. Wyświetlacz powinien być przystosowany do pracy przez cały rok, niezależnie od warunków pogodowych
2	Szczecin	132 643,20 zł	<p>Dostawa i montaż 2 szt. systemu zliczającego rowerzystów:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Czujnik, czyli zestaw pętli indukcyjnych zatopionych w nawierzchni drogowej, zapewniających zliczanie przejeżdżających rowerzystów na drodze rowerowej dwukierunkowej o szerokości 2,0 metrów, z rozróżnieniem kierunku jazdy. Działanie czujnika powinno polegać na wykorzystaniu zjawiska zmiany indukcyjności pola - w momencie kiedy rower znajdzie się nad pętlą następuje zliczenie. Elementem detekcyjnym będzie umieszczona pod nawierzchnią pętla indukcyjna ułożona w odpowiednim kształcie tak, aby rower nie mógł jej ominąć. • Pylon z wyświetlaczem diodowym, zapewniającym dwustronną wizualizację liczby zliczonych rowerzystów. Wyświetlacz powinien działać bez przerwy zapewniając dobrą widoczność wyświetlanych cyfr zarówno nocą, jak również w słoneczne dni. Wyświetlacz powinien być przystosowany do pracy przez cały rok, niezależnie od warunków pogodowych.
3	Trąbki Wielkie	48 003,20 zł	<p>System zliczania rowerzystów obejmuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zestaw pętli indukcyjnych zatopionych w nawierzchni drogowej, zapewniających zliczanie przejeżdżających rowerzystów; • rejestrator wraz z baterią. Rejestrator działający bez przerwy, przystosowany do pracy przez cały rok, bez względu na panujące warunki pogodowe; • moduł udostępniania danych wyposażony w moduł transmisji pakietowej GPRS, pamięć nieulotną, możliwość wysyłania wiadomości sms w przypadku zaistnienia sytuacji alarmowej, możliwość zdalnego serwisu, zdalnej zmiany całości konfiguracji oraz programu sterownika • prezentacja danych, archiwizacja - dane z wszystkich punktów zliczających powinny być automatycznie pobierane przez serwer oraz zapisywane do bazy danych.
4	Wąbrzeźno	56 410,30 zł	<p>Przedsięwzięcie obejmuje wykonanie urządzenia do zliczania rowerzystów na ścieżkach rowerowych, sześć tablic informacyjno – edukacyjnych i 1000 egzemplarzy ulotek informacyjnych prezentujących przebieg ścieżek pieszo-rowerowych.</p> <p>Urządzenie do zliczania rowerzystów na ścieżce rowerowej składa</p>

			<p>się z następujących elementów: pętli indukcyjnych (4 szt.) i pylonu (Eco-totem).</p> <p>Pętle indukcyjne wraz z pylonami to system do zliczania rowerzystów, umieszczony w ścieżce, zapewniający monitoring ruchu rowerowego w każdych warunkach. Za każdym razem, gdy rower przejeżdża nad pętlą system wykrywa sygnaturę magnetyczną w dwóch kołach i następuje zliczenie.</p>
5	Gdynia	110 013,00 zł	<p>Zakres prac obejmujący:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sporządzenie dokumentacji projektowej dotyczącej montażu systemów do zliczania rowerzystów, • wykonanie montażu systemów do zliczania rowerzystów we wskazanych miejscach na terenie Gdyni, na podstawie sporządzonej dokumentacji projektowej, • zainstalowanie oprogramowania do gromadzenia i analizy danych zebranych z systemów zliczania, • zapewnienie miejsca na zewnętrznym serwerze do gromadzenia danych w okresie 36 miesięcy od daty protokolarnego odbioru zainstalowanych urządzeń, • obsługę systemu informatycznego, a w szczególności: zliczanie, przesył danych na serwer, gromadzenie, analiza i udostępnianie danych w okresie 36 m-cy od daty protokolarnego doboru zainstalowanych urządzeń. <p>2. Przedmiotem zamówienia objęte są następujące drogi na terenie Gdyni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Morska, przy ul. Kcyńskiej (Cisowa), • Janka Wiśniewskiego, przy ul. Gołębiej (Śródmieście), • Kazimierza Górskiego, przy Hali Gdynia Arena, • Al. Zwycięstwa, przy ul. Redłowskiej, • Al. Zwycięstwa, przy ul. Bernadowskiej.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Biuletynu Zamówień Publicznych

Korzystnym byłoby zastosowanie elementów monitoringu ruchu rowerowego w newralgicznych miejscach Wiślanej Trasy Rowerowej oraz Trasy R-10. XXXXXXXX

4. WYKONALNOŚĆ FINANSOWO – EKONOMICZNA



4.1. Nakłady inwestycyjne

4.1.1. Nakłady inwestycyjne w ramach RPO WP na lata 2014-2020

Prognozę kosztów Przedsięwzięcia wykonano na podstawie szacunków przesłanych przez poszczególnych partnerów w kartach zadań oraz w oparciu o własne analizy. Koszty przedstawione przez poszczególnych beneficjentów zostały zweryfikowane, a następnie skorygowane w oparciu o rekomendowany wariant trasy, co zostało szczegółowo przedstawione w Rozdziale 3.3 niniejszego opracowania.

W poniższej tabeli przedstawiono koszty alternatywnych nawierzchni, które mogą zostać zastosowane na wybranych odcinkach.

Tabela 98: Koszty alternatywnych nawierzchni

Lp.	Rodzaj nawierzchni	Koszt (zł/m ²)
1	asfalt	37,54 zł
2	kostka betonowa typu "Pol-bruk" fazowana	66,31 zł
3	kostka betonowa typu "Pol-bruk" niefazowana	102,81 zł
4	kruszywo betonowe (np. kruszbet)	30,00 zł
5	kruszywo naturalne	69,01 zł
6	szuter	26,00 zł
7	nawierzchnia typu "Hanse Grand"	160,00 zł
8	wylewka betonowa	57,20 zł
9	asfalt z podbudową	62,58 zł
10	nawierzchnia żywiczna	150,00 zł
11	nawierzchnia żwirowo-gliniasta	40,00 zł

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Katalogu cen jednostkowych robót i obiektów drogowych

Przy doborze alternatywnych nawierzchni brano pod uwagę następujące źródła:

- Katalog cen jednostkowych robót i obiektów drogowych (IV kwartał 2014 r.)
- Projektowanie i budowa dróg i szlaków rowerowych – Opracowanie Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, Warszawa 2014 r.

oraz

- informacje uzyskane od wykonawców podobnych prac.

Analiza została sporządzona w cenach brutto, ponieważ VAT (23%) jest kosztem kwalifikowanym dla beneficjenta zgodnie z założeniami przyjętymi w analizie instytucjonalnej niniejszego opracowania

W poniższych tabelach przedstawiono zestawienie kosztów na prace przygotowawcze oraz roboty budowlane i promocję dla każdego z beneficjentów.

4.1.1.1. Trasa R-9

Tabela 99: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-9 w Gdańsku

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU			
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	- zł	- zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrysy, opracowanie projektów i kosztorysów)	405 000,00 zł	405 000,00 zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	- zł	120 549,80 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	- zł	- zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU			
6	Koszty robót budowlanych w tym:	11 199 999,99 zł	11 275 834,12 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	- zł	
b	remont drogi lokalnej	- zł	- zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	- zł	- zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	9 799 999,99 zł	9 799 999,99 zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	1 400 000,00 zł	1 400 000,00 zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	- zł	- zł
g	miejsca postojowe	- zł	- zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	- zł	75 834,13 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	- zł	281 895,85 zł
8	Koszty promocji	92 250,00 zł	92 250,00 zł
RAZEM PLANOWANE KOSZTY		11 697 249,99 zł	12 175 529,77 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 100: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-9 w Gminie Cedry Wielkie

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU			
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	- zł	- zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)	- zł	465 524,70 zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	- zł	46 975,67 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	- zł	- zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU			
6	Koszty robót budowlanych w tym:	5 446 440,00 zł	4 082 622,15 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	- zł	- zł
b	remont drogi lokalnej	- zł	- zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	- zł	- zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	1 092 240,00 zł	- zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	4 131 324,00 zł	3 796 415,30 zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	- zł	- zł
g	miejsca postojowe	222 876,00 zł	222 876,00 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	- zł	63 330,85 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	- zł	102 065,55 zł
8	Koszty promocji	- zł	47 355,00 zł
RAZEM PLANOWANE KOSZTY		5 446 440,00 zł	4 744 543,07 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 101: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-9 w Gminie Suchy Dąb

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU			
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	- zł	- zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)	- zł	- zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	- zł	1 000,00 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	- zł	- zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU			
6	Koszty robót budowlanych w tym:	12 300,00 zł	12 300,00 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie,	- zł	- zł

	podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)		
b	remont drogi lokalnej	- zł	- zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	- zł	- zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	- zł	- zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	- zł	- zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	- zł	- zł
g	miejsca postojowe	- zł	- zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	12 300,00 zł	12 300,00 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	- zł	307,50 zł
8	Koszty promocji	2 460,00 zł	2 460,00 zł
	RAZEM PLANOWANE KOSZTY	14 760,00 zł	16 067,50 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 102: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-9 w Gminie Tczew

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
	DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU		
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	- zł	- zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)	22 140,00 zł	22 140,00 zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	- zł	16 366,19 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	- zł	- zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
	WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU		
6	Koszty robót budowlanych w tym:	1 471 141,50 zł	1 546 396,50 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	241 080,00 zł	241 080,00 zł
b	remont drogi lokalnej	738 000,00 zł	738 000,00 zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	- zł	- zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	472 320,00 zł	547 575,00 zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	- zł	- zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	- zł	- zł
g	miejsca postojowe	13 591,50 zł	13 591,50 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	6 150,00 zł	6 150,00 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	36 778,54 zł	38 659,91 zł
8	Koszty promocji	29 422,83 zł	29 422,83 zł
	RAZEM PLANOWANE KOSZTY	1 559 482,87 zł	1 652 985,43 zł

Tabela 103: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-9 w Mieście Tczew

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU			
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	30 000,00 zł	30 000,00 zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)	200 000,00 zł	200 000,00 zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	16 000,00 zł	16 000,00 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	30 000,00 zł	30 000,00 zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU			
6	Koszty robót budowlanych w tym:	4 204 674,00 zł	4 222 636,42 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	1 900 000,00 zł	1 900 000,00 zł
b	remont drogi lokalnej	- zł	- zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	400 000,00 zł	400 000,00 zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	1 800 000,00 zł	1 800 000,00 zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	- zł	- zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	100 000,00 zł	100 000,00 zł
g	miejsca postojowe	4 674,00 zł	4 674,00 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	- zł	17 962,42 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	84 093,48 zł	105 565,91 zł
8	Koszty promocji	20 000,00 zł	20 000,00 zł
RAZEM PLANOWANE KOSZTY		4 584 767,47 zł	4 624 202,32 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 104: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-9 w Gminie Subkowy

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU			
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	4 305,00 zł	4 305,00 zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)	36 900,00 zł	36 900,00 zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	- zł	19 649,87 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	- zł	- zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU			

6	Koszty robót budowlanych w tym:	1 872 060,00 zł	1 872 060,00 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	- zł	- zł
b	remont drogi lokalnej	- zł	- zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	1 845 000,00 zł	1 845 000,00 zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	- zł	- zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	- zł	- zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	1 230,00 zł	1 230,00 zł
g	miejsca postojowe	24 600,00 zł	24 600,00 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	1 230,00 zł	1 230,00 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	46 801,50 zł	46 801,50 zł
8	Koszty promocji	- zł	4 920,00 zł
	RAZEM PLANOWANE KOSZTY	1 960 066,50 zł	1 984 636,37 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 105: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-9 w Gminie Pelplin

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
	DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU		
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	- zł	- zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)	- zł	- zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	- zł	7 490,15 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	- zł	- zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
	WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU		
6	Koszty robót budowlanych w tym:	725 946,00 zł	725 946,00 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	1 230,00 zł	1 230,00 zł
b	remont drogi lokalnej	- zł	- zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	615 000,00 zł	615 000,00 zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	- zł	- zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	- zł	- zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	- zł	- zł
g	miejsca postojowe	98 400,00 zł	98 400,00 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	11 316,00 zł	11 316,00 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	- zł	18 148,65 zł

8	Koszty promocji	- zł	4 920,00 zł
RAZEM PLANOWANE KOSZTY		725 946,00 zł	756 504,80 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 106: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-9 w Gminie Gniew

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU			
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	- zł	- zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)	43 050,00 zł	43 050,00 zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	4 920,00 zł	4 920,00 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	- zł	- zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU			
6	Koszty robót budowlanych w tym:	1 128 587,50 zł	1 128 587,50 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	- zł	- zł
b	remont drogi lokalnej	492 000,00 zł	492 000,00 zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	- zł	- zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	369 000,00 zł	369 000,00 zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	- zł	- zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	100 000,00 zł	100 000,00 zł
g	miejsca postojowe	141 142,50 zł	141 142,50 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	26 445,00 zł	26 445,00 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	43 665,00 zł	28 214,69 zł
8	Koszty promocji	4 920,00 zł	4 920,00 zł
RAZEM PLANOWANE KOSZTY		1 225 142,50 zł	1 209 692,18 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 107: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-9 w Powiecie Nowodworskim

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU			
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	- zł	- zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)	- zł	- zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium	49 999,99 zł	49 999,99 zł

	wykonalności)		
4	Dokumentacja środowiskowa	- zł	- zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU			
6	Koszty robót budowlanych w tym:	7 230 000,00 zł	7 230 000,00 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	1 750 000,00 zł	1 750 000,00 zł
b	remont drogi lokalnej	- zł	- zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	5 460 000,00 zł	5 460 000,00 zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	- zł	- zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	- zł	- zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	- zł	- zł
g	miejsca postojowe	- zł	- zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	20 000,00 zł	20 000,00 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	180 750,00 zł	180 750,00 zł
8	Koszty promocji	50 000,00 zł	50 000,00 zł
RAZEM PLANOWANE KOSZTY		7 510 750,00 zł	7 510 750,00 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 108: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-9 w Gminie Ostaszewo

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU			
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	- zł	- zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)	100 000,00 zł	100 000,00 zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	- zł	7 744,51 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	- zł	- zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU			
6	Koszty robót budowlanych w tym:	2 546 000,01 zł	609 220,00 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	10 000,00 zł	10 000,00 zł
b	remont drogi lokalnej	- zł	- zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	- zł	- zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	2 500 000,01 zł	563 220,00 zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	- zł	- zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna,	- zł	- zł

	przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)		
g	miejsca postojowe	10 500,00 zł	10 500,00 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	25 500,00 zł	25 500,00 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	96 812,50 zł	15 230,50 zł
8	Koszty promocji	50 000,00 zł	50 000,00 zł
	RAZEM PLANOWANE KOSZTY	2 792 812,51 zł	782 195,01 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 109: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-9 w Gminie Lichnowy

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU			
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	- zł	- zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrysy, opracowanie projektów i kosztorysów)	150 000,00 zł	150 000,00 zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	- zł	30 549,86 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	- zł	- zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU			
6	Koszty robót budowlanych w tym:	2 733 165,22 zł	2 785 592,27 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	- zł	- zł
b	remont drogi lokalnej	- zł	- zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	- zł	- zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	2 704 134,42 zł	2 704 134,42 zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	- zł	- zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	- zł	- zł
g	miejsca postojowe	29 030,80 zł	29 030,80 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	- zł	52 427,05 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	54 082,69 zł	69 639,81 zł
8	Koszty promocji	49 754,00 zł	49 754,00 zł
	RAZEM PLANOWANE KOSZTY	2 987 001,92 zł	3 085 535,94 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 110: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-9 w Gminie Miłoradz

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU			
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	5 000,00 zł	5 000,00 zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)	35 000,00 zł	35 000,00 zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	10 000,00 zł	10 000,00 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	- zł	- zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU			
6	Koszty robót budowlanych w tym:	5 096 700,00 zł	5 154 540,09 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	- zł	- zł
b	remont drogi lokalnej	- zł	- zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	140 000,00 zł	140 000,00 zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	1 480 100,00 zł	1 480 100,00 zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	3 386 600,00 zł	3 386 600,00 zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	- zł	- zł
g	miejsca postojowe	90 000,00 zł	90 000,00 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	- zł	57 840,09 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	- zł	128 863,50 zł
8	Koszty promocji	- zł	49 754,00 zł
RAZEM PLANOWANE KOSZTY		5 146 700,00 zł	5 383 157,60 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 111: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-9 w Gminie Sztum

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU			
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	1 230,00 zł	1 230,00 zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)	55 288,50 zł	55 288,50 zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	30 750,00 zł	30 750,00 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	3 690,00 zł	3 690,00 zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł

WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU			
6	Koszty robót budowlanych w tym:	1 768 750,00 zł	1 768 750,00 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	79 950,00 zł	79 950,00 zł
b	remont drogi lokalnej	61 500,00 zł	61 500,00 zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	- zł	- zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	- zł	- zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	1 600 000,00 zł	1 600 000,00 zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	- zł	- zł
g	miejsca postojowe	12 300,00 zł	12 300,00 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	15 000,00 zł	15 000,00 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	20 000,00 zł	44 218,75 zł
8	Koszty promocji	3 690,00 zł	3 690,00 zł
RAZEM PLANOWANE KOSZTY		1 883 398,50 zł	1 907 617,25 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 112: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-9 w Gminie Ryjewo

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU			
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	- zł	- zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)	- zł	- zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	- zł	1 000,00 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	- zł	- zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU			
6	Koszty robót budowlanych w tym:	3 321,00 zł	4 764,04 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	- zł	- zł
b	remont drogi lokalnej	- zł	- zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	- zł	- zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	- zł	- zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	- zł	- zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	- zł	- zł
g	miejsca postojowe	3 321,00 zł	3 321,00 zł

h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	- zł	1 443,04 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	- zł	119,10 zł
8	Koszty promocji	- zł	2 460,00 zł
RAZEM PLANOWANE KOSZTY		3 321,00 zł	8 343,14 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 113: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-9 w Gminie Kwidzyn

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU			
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	- zł	- zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)	- zł	- zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	123 000,00 zł	123 000,00 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	- zł	- zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU			
6	Koszty robót budowlanych w tym:	9 710 850,00 zł	9 710 850,00 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	2 952 000,00 zł	2 952 000,00 zł
b	remont drogi lokalnej	- zł	- zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	- zł	- zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	5 719 500,00 zł	5 719 500,00 zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	356 700,00 zł	356 700,00 zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	590 400,00 zł	590 400,00 zł
g	miejsca postojowe	61 500,00 zł	61 500,00 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	30 750,00 zł	30 750,00 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	242 002,50 zł	242 771,25 zł
8	Koszty promocji	- zł	30 000,00 zł
RAZEM PLANOWANE KOSZTY		10 075 852,50 zł	10 106 621,25 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 114: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-9 w Gminie Sadlinki

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU			
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	- zł	- zł

2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)	- zł	- zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	- zł	1 000,00 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	- zł	- zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU			
6	Koszty robót budowlanych w tym:	45 387,00 zł	45 387,00 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	- zł	- zł
b	remont drogi lokalnej	- zł	- zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	- zł	- zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	- zł	- zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	- zł	- zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	- zł	- zł
g	miejsca postojowe	42 312,00 zł	42 312,00 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	3 075,00 zł	3 075,00 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	- zł	1 134,68 zł
8	Koszty promocji	- zł	2 460,00 zł
RAZEM PLANOWANE KOSZTY		45 387,00 zł	49 981,68 zł

Źródło: Opracowanie własne

4.1.1.2. Trasa R-10

Tabela 115: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-10 w Gminie Ustka

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU			
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	36 900,00 zł	36 900,00 zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)	246 000,00 zł	246 000,00 zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	- zł	43 786,36 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	12 300,00 zł	12 300,00 zł
5	Wywłaszczenie gruntów	837 630,00 zł	837 630,00 zł
WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU			
6	Koszty robót budowlanych w tym:	7 872 000,00 zł	3 154 640,00 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	1 230 000,00 zł	1 230 000,00 zł
b	remont drogi lokalnej	147 600,00 zł	147 600,00 zł

c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	6 396 000,00 zł	1 678 640,00 zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	- zł	- zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	- zł	- zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	24 600,00 zł	24 600,00 zł
g	miejsca postojowe	61 500,00 zł	61 500,00 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	12 300,00 zł	12 300,00 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	196 800,00 zł	78 866,00 zł
8	Koszty promocji	12 300,00 zł	12 300,00 zł
RAZEM PLANOWANE KOSZTY		9 213 930,00 zł	4 422 422,36 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 116: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-10 w Mieście Ustka

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU			
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	10 000,00 zł	10 000,00 zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)	65 000,00 zł	65 000,00 zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	- zł	14 870,82 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	5 000,00 zł	5 000,00 zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU			
6	Koszty robót budowlanych w tym:	1 816 310,02 zł	1 360 762,51 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	- zł	- zł
b	remont drogi lokalnej	57 380,00 zł	128 512,50 zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	- zł	- zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	1 488 930,01 zł	962 250,00 zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	- zł	- zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	50 000,00 zł	50 000,00 zł
g	miejsca postojowe	200 000,00 zł	200 000,00 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	20 000,00 zł	20 000,00 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	45 407,75 zł	34 019,06 zł
8	Koszty promocji	- zł	12 300,00 zł
RAZEM PLANOWANE KOSZTY		1 941 717,77 zł	1 501 952,39 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 117: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-10 w Gminie Słupsk

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU			
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	600,00 zł	600,00 zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)	35 000,00 zł	35 000,00 zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	- zł	24 024,77 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	4 920,00 zł	4 920,00 zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU			
6	Koszty robót budowlanych w tym:	2 292 348,10 zł	2 292 348,10 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	555 203,33 zł	555 203,33 zł
b	remont drogi lokalnej	745 281,60 zł	745 281,60 zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	223 584,48 zł	223 584,48 zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	555 203,33 zł	555 203,33 zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	- zł	- zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	173 656,32 zł	173 656,32 zł
g	miejsca postojowe	8 487,00 zł	8 487,00 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	30 932,04 zł	30 932,04 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	57 308,70 zł	57 308,70 zł
8	Koszty promocji	- zł	12 300,00 zł
RAZEM PLANOWANE KOSZTY		2 390 176,80 zł	2 426 501,57 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 118: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-10 w Mieście Słupsk

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU			
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	- zł	- zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)	9 970,00 zł	9 970,00 zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	- zł	5 718,06 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	- zł	- zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU			
6	Koszty robót budowlanych w tym:	533 498,97 zł	533 498,97 zł

a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	- zł	- zł
b	remont drogi lokalnej	258 300,00 zł	258 300,00 zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	- zł	- zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	172 200,00 zł	172 200,00 zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	- zł	- zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	49 999,50 zł	49 999,50 zł
g	miejsca postojowe	49 999,50 zł	49 999,50 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	2 999,97 zł	2 999,97 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	13 337,47 zł	13 337,47 zł
8	Koszty promocji	15 000,00 zł	15 000,00 zł
	RAZEM PLANOWANE KOSZTY	571 806,44 zł	577 524,50 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 119: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-10 w Gminie Smołdzino

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
	DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU		
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	30 750,00 zł	30 750,00 zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)	270 600,00 zł	270 600,00 zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	18 450,00 zł	18 450,00 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	12 300,00 zł	12 300,00 zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
	WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU		
6	Koszty robót budowlanych w tym:	2 091 738,00 zł	880 358,00 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	- zł	- zł
b	remont drogi lokalnej	1 845 000,00 zł	633 620,00 zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	- zł	- zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	- zł	- zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	- zł	- zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	123 000,00 zł	123 000,00 zł
g	miejsca postojowe	62 238,00 zł	62 238,00 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	61 500,00 zł	61 500,00 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	52 293,45 zł	22 008,95 zł

8	Koszty promocji	12 300,00 zł	12 300,00 zł
RAZEM PLANOWANE KOSZTY		2 488 431,45 zł	1 246 766,95 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 120: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-10 w Gminie Główny

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU			
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	30 750,00 zł	30 750,00 zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)	270 600,00 zł	270 600,00 zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	18 450,00 zł	18 450,00 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	12 300,00 zł	12 300,00 zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU			
6	Koszty robót budowlanych w tym:	1 894 753,50 zł	895 813,50 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	8 610,00 zł	8 610,00 zł
b	remont drogi lokalnej	184 500,00 zł	342 000,00 zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	1 633 440,00 zł	477 000,00 zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	- zł	- zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	- zł	- zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	- zł	- zł
g	miejsca postojowe	43 603,50 zł	43 603,50 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	24 600,00 zł	24 600,00 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	47 368,84 zł	22 395,34 zł
8	Koszty promocji	12 300,00 zł	12 300,00 zł
RAZEM PLANOWANE KOSZTY		2 286 522,34 zł	1 262 608,84 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 121: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-10 w Gminie Wicko

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU			
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	61 500,00 zł	61 500,00 zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)	123 000,00 zł	123 000,00 zł

3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	7 380,00 zł	7 380,00 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	30 750,00 zł	30 750,00 zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU			
6	Koszty robót budowlanych w tym:	5 469 318,00 zł	4 301 301,00 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	2 460 000,00 zł	2 460 000,00 zł
b	remont drogi lokalnej	2 113 017,00 zł	945 000,00 zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	- zł	- zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	738 000,00 zł	738 000,00 zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	- zł	- zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	- zł	- zł
g	miejsca postojowe	121 401,00 zł	121 401,00 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	36 900,00 zł	36 900,00 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	136 732,95 zł	107 532,53 zł
8	Koszty promocji	- zł	12 300,00 zł
RAZEM PLANOWANE KOSZTY		5 828 680,95 zł	4 643 763,53 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 122: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-10 w Gminie Łeba

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU			
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	- zł	- zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)	70 000,00 zł	13 221,58 zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	6 150,00 zł	6 150,00 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	- zł	- zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU			
6	Koszty robót budowlanych w tym:	1 418 191,01 zł	118 191,00 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	- zł	- zł
b	remont drogi lokalnej	350 000,01 zł	- zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	650 000,01 zł	- zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	- zł	- zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	- zł	- zł

f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	300 000,00 zł	- zł
g	miejsca postojowe	108 191,00 zł	108 191,00 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	10 000,00 zł	10 000,00 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	35 454,78 zł	2 954,77 zł
8	Koszty promocji	4 920,00 zł	4 920,00 zł
RAZEM PLANOWANE KOSZTY		1 534 715,79 zł	145 437,35 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 123: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-10 w Gminie Choczewo

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU			
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	- zł	- zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)	- zł	6 835,33 zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	- zł	1 000,00 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	- zł	15 000,00 zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU			
6	Koszty robót budowlanych w tym:	39 360,00 zł	39 750,00 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	- zł	- zł
b	remont drogi lokalnej	8 610,00 zł	9 000,00 zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	- zł	- zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	- zł	- zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	- zł	- zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	- zł	- zł
g	miejsca postojowe	12 300,00 zł	12 300,00 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	18 450,00 zł	18 450,00 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	984,00 zł	993,75 zł
8	Koszty promocji	- zł	12 300,00 zł
RAZEM PLANOWANE KOSZTY		40 344,00 zł	75 879,08 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 124: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-10 w Gminie Krokowa

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU			
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	- zł	- zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)	- zł	78 154,94 zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	- zł	7 738,11 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	- zł	- zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU			
6	Koszty robót budowlanych w tym:	727 582,05 zł	745 181,71 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	339 071,43 zł	339 071,43 zł
b	remont drogi lokalnej	366 400,33 zł	384 000,00 zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	- zł	- zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	- zł	- zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	- zł	- zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	- zł	- zł
g	miejsca postojowe	16 974,00 zł	16 974,00 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	5 136,28 zł	5 136,28 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	18 189,55 zł	18 629,54 zł
8	Koszty promocji	- zł	10 000,00 zł
RAZEM PLANOWANE KOSZTY		745 771,60 zł	859 704,30 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 125: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-10 w Gminie Władysławowo

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU			
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	10 000,00 zł	10 000,00 zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)	40 000,00 zł	40 000,00 zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	2 000,00 zł	2 000,00 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	50 000,00 zł	50 000,00 zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU			

6	Koszty robót budowlanych w tym:	4 901 830,00 zł	4 901 830,00 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	- zł	- zł
b	remont drogi lokalnej	30 000,00 zł	30 000,00 zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	4 563 800,00 zł	4 563 800,00 zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	- zł	- zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	- zł	- zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	150 000,00 zł	150 000,00 zł
g	miejsca postojowe	83 030,00 zł	83 030,00 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	75 000,00 zł	75 000,00 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	122 545,75 zł	122 545,75 zł
8	Koszty promocji	10 000,00 zł	10 000,00 zł
	RAZEM PLANOWANE KOSZTY	5 136 375,74 zł	5 136 375,74 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 126: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-10 w Gminie Jastarnia

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
	DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU		
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	1 845,00 zł	1 845,00 zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)	55 350,00 zł	55 350,00 zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	14 760,00 zł	14 760,00 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	6 150,00 zł	6 150,00 zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
	WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU		
6	Koszty robót budowlanych w tym:	626 070,00 zł	626 070,00 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	184 500,00 zł	184 500,00 zł
b	remont drogi lokalnej	- zł	- zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	- zł	- zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	381 300,00 zł	381 300,00 zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	- zł	- zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	14 760,00 zł	14 760,00 zł
g	miejsca postojowe	33 210,00 zł	33 210,00 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	12 300,00 zł	12 300,00 zł

7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	15 651,75 zł	15 651,75 zł
8	Koszty promocji	6 150,00 zł	6 150,00 zł
RAZEM PLANOWANE KOSZTY		725 976,75 zł	725 976,75 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 127: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-10 w Gminie Hel

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU			
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	- zł	- zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)	43 050,00 zł	43 050,00 zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	18 450,00 zł	18 450,00 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	18 450,00 zł	18 450,00 zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU			
6	Koszty robót budowlanych w tym:	765 675,00 zł	775 675,00 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	27 675,00 zł	27 675,00 zł
b	remont drogi lokalnej	738 000,00 zł	738 000,00 zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	- zł	- zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	- zł	- zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	- zł	- zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	- zł	- zł
g	miejsca postojowe	- zł	- zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	- zł	10 000,00 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	19 141,88 zł	19 391,88 zł
8	Koszty promocji	- zł	6 150,00 zł
RAZEM PLANOWANE KOSZTY		864 766,88 zł	881 166,88 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 128: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-10 w Gminie Puck

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU			
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	10 000,00 zł	10 000,00 zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i	50 000,00 zł	50 000,00 zł

	kosztorysów)		
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	40 000,00 zł	40 000,00 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	- zł	- zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU			
6	Koszty robót budowlanych w tym:	4 946 202,00 zł	4 946 202,00 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	- zł	- zł
b	remont drogi lokalnej	1 000 000,00 zł	1 000 000,00 zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	- zł	- zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	3 728 000,00 zł	3 728 000,00 zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	- zł	- zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	- zł	- zł
g	miejsca postojowe	218 202,00 zł	218 202,00 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	- zł	75 000,00 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	123 655,05 zł	123 655,05 zł
8	Koszty promocji	10 000,00 zł	10 000,00 zł
RAZEM PLANOWANE KOSZTY		5 179 857,05 zł	5 256 732,05 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 129: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-10 w Mieście Puck

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU			
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	- zł	- zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)	50 000,10 zł	50 000,10 zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	- zł	4 345,06 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	- zł	- zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU		- zł	
6	Koszty robót budowlanych w tym:	492 399,98 zł	492 399,98 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	48 000,00 zł	48 000,00 zł
b	remont drogi lokalnej	250 399,99 zł	250 399,99 zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	- zł	- zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	- zł	- zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale	- zł	- zł

	przeciwpowodziowym		
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	4 000,00 zł	4 000,00 zł
g	miejsca postojowe	160 000,00 zł	160 000,00 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	30 000,00 zł	30 000,00 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	12 310,00 zł	12 310,00 zł
8	Koszty promocji	- zł	10 000,00 zł
	RAZEM PLANOWANE KOSZTY	554 710,09 zł	569 055,15 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 130: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-10 w Gminie Kosakowo

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
	DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU		
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	- zł	- zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrysy, opracowanie projektów i kosztorysów)	36 900,00 zł	36 900,00 zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	24 600,00 zł	24 600,00 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	6 150,00 zł	6 150,00 zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
	WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU		
6	Koszty robót budowlanych w tym:	504 300,00 zł	618 000,00 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	- zł	- zł
b	remont drogi lokalnej	- zł	- zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	381 300,00 zł	495 000,00 zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	- zł	- zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	- zł	- zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	- zł	- zł
g	miejsca postojowe	61 500,00 zł	61 500,00 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	61 500,00 zł	61 500,00 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	12 607,50 zł	15 450,00 zł
8	Koszty promocji	6 150,00 zł	6 150,00 zł
	RAZEM PLANOWANE KOSZTY	590 707,50 zł	707 250,00 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 131: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-10 w Gdyni

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU			
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	184 500,00 zł	184 500,00 zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)	1 353 000,00 zł	1 353 000,00 zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	184 500,00 zł	184 500,00 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	49 200,00 zł	49 200,00 zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU			
6	Koszty robót budowlanych w tym:	16 410 450,90 zł	16 410 450,90 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	5 955 955,20 zł	5 955 955,20 zł
b	remont drogi lokalnej	1 353 000,00 zł	1 353 000,00 zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	6 607 178,70 zł	6 607 178,70 zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	- zł	- zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	- zł	- zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	1 739 589,00 zł	1 739 589,00 zł
g	miejsca postojowe	230 748,00 zł	230 748,00 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	523 980,00 zł	523 980,00 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	410 261,27 zł	410 261,27 zł
8	Koszty promocji	36 900,00 zł	36 900,00 zł
RAZEM PLANOWANE KOSZTY		18 628 812,17 zł	18 628 812,17 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 132: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-10 w Sopocie

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU			
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	86 100,00 zł	86 100,00 zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)	641 199,00 zł	641 199,00 zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	- zł	153 735,87 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	110 700,00 zł	110 700,00 zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU			

6	Koszty robót budowlanych w tym:	14 145 061,50 zł	14 145 061,50 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	- zł	- zł
b	remont drogi lokalnej	676 500,00 zł	676 500,00 zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	922 500,00 zł	922 500,00 zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	11 637 030,00 zł	11 637 030,00 zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	- zł	- zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	504 300,00 zł	504 300,00 zł
g	miejsca postojowe	48 031,50 zł	48 031,50 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	356 700,00 zł	356 700,00 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	442 800,00 zł	353 626,54 zł
8	Koszty promocji	- zł	36 900,00 zł
	RAZEM PLANOWANE KOSZTY	15 425 860,50 zł	15 527 322,91 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 133: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-10 w Gdańsku

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
	DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU		
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	- zł	- zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)	120 000,00 zł	120 000,00 zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	- zł	- zł
4	Dokumentacja środowiskowa	- zł	- zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
	WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU		
6	Koszty robót budowlanych w tym:	1 376 136,00 zł	1 426 136,00 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	- zł	- zł
b	remont drogi lokalnej	- zł	- zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	- zł	- zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	1 200 000,00 zł	1 200 000,00 zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	- zł	- zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	- zł	- zł
g	miejsca postojowe	176 136,00 zł	176 136,00 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	- zł	50 000,00 zł

7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	- zł	35 653,40 zł
8	Koszty promocji	92 250,00 zł	92 250,00 zł
	RAZEM PLANOWANE KOSZTY	1 588 386,00 zł	1 674 039,40 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 134: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-10 w Gminie Pruszcz Gdański

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
	DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU		
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	24 600,00 zł	24 600,00 zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)	295 200,00 zł	295 200,00 zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	43 050,00 zł	43 050,00 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	24 600,00 zł	24 600,00 zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
	WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU		
6	Koszty robót budowlanych w tym:	3 518 812,00 zł	3 518 812,00 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	246 000,00 zł	246 000,00 zł
b	remont drogi lokalnej	- zł	- zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	- zł	- zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	2 873 800,00 zł	2 873 800,00 zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	- zł	- zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	307 500,00 zł	307 500,00 zł
g	miejsca postojowe	42 312,00 zł	42 312,00 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	49 200,00 zł	49 200,00 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	87 970,30 zł	87 970,30 zł
8	Koszty promocji	6 150,00 zł	6 150,00 zł
	RAZEM PLANOWANE KOSZTY	4 000 382,30 zł	4 000 382,30 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 135: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-10 w Mieście Pruszcz Gdański

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
	DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU		
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	- zł	- zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i	- zł	13 352,88 zł

	kosztorysów)		
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	- zł	1 335,29 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	- zł	- zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU			
6	Koszty robót budowlanych w tym:	106 272,00 zł	106 272,00 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	12 915,00 zł	12 915,00 zł
b	remont drogi lokalnej	- zł	- zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	- zł	- zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	89 421,00 zł	89 421,00 zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	- zł	- zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	- zł	- zł
g	miejsca postojowe	- zł	- zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	3 936,00 zł	3 936,00 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	2 656,80 zł	2 656,80 zł
8	Koszty promocji	24 600,00 zł	24 600,00 zł
RAZEM PLANOWANE KOSZTY		133 528,80 zł	148 216,97 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 136: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-10 w Gminie Stegna

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU			
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	- zł	- zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrysy, opracowanie projektów i kosztorysów)	486 090,00 zł	486 090,00 zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	59 040,00 zł	59 040,00 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	83 640,00 zł	83 640,00 zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU			
6	Koszty robót budowlanych w tym:	7 488 877,18 zł	7 488 877,18 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	2 734 500,00 zł	2 734 500,00 zł
b	remont drogi lokalnej	350 000,01 zł	350 000,01 zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	2 026 799,90 zł	2 026 799,90 zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	2 038 570,61 zł	2 038 570,61 zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	- zł	- zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna,	22 999,99 zł	22 999,99 zł

	przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)		
g	miejsca postojowe	196 006,68 zł	196 006,68 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	119 999,99 zł	119 999,99 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	186 494,38 zł	187 221,93 zł
8	Koszty promocji	50 000,00 zł	50 000,00 zł
	RAZEM PLANOWANE KOSZTY	8 354 141,57 zł	8 354 869,11 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 137: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-10 w Gminie Sztutowo

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
	DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU		
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	- zł	- zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrysy, opracowanie projektów i kosztorysów)	258 300,00 zł	258 300,00 zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	55 350,00 zł	55 350,00 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	24 600,00 zł	24 600,00 zł
5	Wywłaszczenie gruntów	996 300,00 zł	996 300,00 zł
	WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU		
6	Koszty robót budowlanych w tym:	3 208 278,63 zł	3 208 278,63 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	- zł	- zł
b	remont drogi lokalnej	14 760,00 zł	14 760,00 zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	3 143 618,63 zł	3 143 618,63 zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	- zł	- zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	- zł	- zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	- zł	- zł
g	miejsca postojowe	13 000,00 zł	13 000,00 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	36 900,00 zł	36 900,00 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	80 206,97 zł	80 206,97 zł
8	Koszty promocji	4 920,00 zł	4 920,00 zł
	RAZEM PLANOWANE KOSZTY	4 627 955,59 zł	4 627 955,59 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 138: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-10 w Gminie Miasta Krynica Morska

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
	DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU		
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	- zł	- zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym	200 000,00 zł	200 000,00 zł

	wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)		
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	55 350,00 zł	55 350,00 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	24 600,00 zł	24 600,00 zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU			
6	Koszty robót budowlanych w tym:	8 857 466,71 zł	8 857 466,71 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	100 000,00 zł	100 000,00 zł
b	remont drogi lokalnej	2 383 039,76 zł	2 383 039,76 zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	- zł	- zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	5 889 000,00 zł	5 889 000,00 zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	- zł	- zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	369 626,94 zł	369 626,94 zł
g	miejsca postojowe	91 800,00 zł	91 800,00 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	24 000,01 zł	24 000,01 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	221 436,67 zł	221 436,67 zł
8	Koszty promocji	12 300,00 zł	12 300,00 zł
RAZEM PLANOWANE KOSZTY		9 371 153,38 zł	9 371 153,38 zł

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 139: Nakłady inwestycyjne na realizację trasy R-10 w Gminie Nowy Dwór Gdański

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU			
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	- zł	- zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)	61 000,01 zł	61 000,01 zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	- zł	7 127,76 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	- zł	- zł
5	Wywłaszczenie gruntów	- zł	- zł
WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU			
6	Koszty robót budowlanych w tym:	623 879,16 zł	623 879,16 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	- zł	- zł
b	remont drogi lokalnej	161 000,00 zł	161 000,00 zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	13 460,00 zł	13 460,00 zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	- zł	- zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	- zł	- zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	- zł	- zł

g	miejsca postojowe	344 353,42 zł	344 353,42 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	105 065,74 zł	105 065,74 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	15 596,98 zł	15 596,98 zł
8	Koszty promocji	- zł	12 300,00 zł
	RAZEM PLANOWANE KOSZTY	700 476,15 zł	719 903,91 zł

Źródło: Opracowanie własne

W poniższej tabeli przedstawiono zestawienie zbiorcze nakładów inwestycyjnych dla tras WTR (R-9) oraz R-10 w podziale na poszczególne kategorie wydatków

Tabela 140: Zestawienie zbiorcze nakładów inwestycyjnych dla tras WTR (R-9) i R-10

Lp.	Kategoria wydatku	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
	DOKUMENTACJA I INNE WYDATKI NIEZBĘDNE DO PRZYGOTOWANIA PROJEKTU		
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	528 079,99 zł	528 079,99 zł
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)	5 827 637,61 zł	6 334 727,03 zł
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	782 199,99 zł	1 298 208,14 zł
4	Dokumentacja środowiskowa	509 349,99 zł	524 349,99 zł
5	Wywłaszczenie gruntów	1 833 930,00 zł	1 833 930,00 zł
	WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU		
6	Koszty robót budowlanych w tym:	147 322 132,92 zł	134 717 741,94 zł
a	prace przygotowawcze (np. wyrównanie, utwardzenie, podbudowa, odwodnienie, wycinka drzew, inne)	20 836 689,96 zł	20 836 689,96 zł
b	remont drogi lokalnej	14 324 288,70 zł	11 841 513,86 zł
c	rozbudowa /przebudowa drogi gminnej / powiatowej polegająca na poszerzeniu jezdni w celu utworzenia trasy rowerowej	35 021 681,71 zł	28 611 581,70 zł
d	budowa wydzielonej nowej drogi rowerowej	56 728 749,38 zł	53 248 304,37 zł
e	budowa nowej drogi rowerowej po wale przeciwpowodziowym	10 874 624,00 zł	10 539 715,30 zł
f	infrastruktura drogowa (np. sygnalizacja świetlna, przejście dla rowerzystów, przepusty, elementy zabezpieczające, urządzenia towarzyszące)	4 625 661,75 zł	4 325 661,75 zł
g	miejsca postojowe	3 137 271,40 zł	3 137 271,40 zł
h	oznakowanie trasy (znaki drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami, tablice informacyjne)	1 773 166,02 zł	2 177 003,59 zł
7	Nadzór inwestorski (ok. 2,5 % robót budowlanych)	3 162 198,99 zł	3 367 943,55 zł
8	Koszty promocji	618 736,84 zł	885 155,84 zł
	RAZEM PLANOWANE KOSZTY	160 584 266,34 zł	149 490 136,48 zł

Źródło: Opracowanie własne

W poniższej tabeli zaprezentowano zestawienie zbiorcze nakładów inwestycyjnych w podziale na poszczególnych beneficjentów

Tabela 141: Zestawienie zbiorcze nakładów inwestycyjnych dla tras WTR (R-9) i R-10 w podziale na poszczególnych beneficjentów

Beneficjent	Wartość brutto	Wartość brutto po optymalizacji nawierzchni
Trasa WTR (R-9)		
Gdańsk (WTR R-9)	11 697 249,99 zł	12 175 529,77 zł
Cedry Wielkie	5 446 440,00 zł	4 744 543,07 zł
Suchy Dąb	14 760,00 zł	16 067,50 zł
Gmina Tczew	1 559 482,87 zł	1 652 985,43 zł
Miasto Tczew	4 584 767,47 zł	4 624 202,32 zł
Subkowy	1 960 066,50 zł	1 984 636,37 zł
Pelplin	725 946,00 zł	756 504,80 zł
Gniew	1 225 142,50 zł	1 209 692,18 zł
Powiat Nowodworski	7 510 750,00 zł	7 510 750,00 zł
Ostaszewo	2 792 812,51 zł	782 195,01 zł
Lichnowy	2 987 001,92 zł	3 085 535,94 zł
Mińsk	5 146 700,00 zł	5 383 157,60 zł
Sztum	1 883 398,50 zł	1 907 617,25 zł
Ryjewo	3 321,00 zł	8 343,14 zł
Kwidzyn	10 075 852,50 zł	10 106 621,25 zł
Sadlinki	45 387,00 zł	49 981,68 zł
Trasa R-10		
Gm. Ustka	9 213 930,00 zł	4 422 422,36 zł
M. Ustka	1 941 717,77 zł	1 501 952,39 zł
Gm. Słupsk	2 390 176,80 zł	2 426 501,57 zł
M. Słupsk	571 806,44 zł	577 524,50 zł
Gm. Smołdzino	2 488 431,45 zł	1 246 766,95 zł
Gm. Główny	2 286 522,34 zł	1 262 608,84 zł
Gm. Wiczo	5 828 680,95 zł	4 643 763,53 zł
M. Łeba	1 534 715,79 zł	145 437,35 zł
Gm. Choczewo	40 344,00 zł	75 879,08 zł
Gm. Krokowa	745 771,60 zł	859 704,30 zł
Gm. Władysławowo	5 136 375,74 zł	5 136 375,74 zł
M. Jastarnia	725 976,75 zł	725 976,75 zł
M. Hel	864 766,88 zł	881 166,88 zł
Gm. Puck	5 179 857,05 zł	5 256 732,05 zł
M. Puck	554 710,09 zł	569 055,15 zł
Gm. Kosakowo	590 707,50 zł	707 250,00 zł
M. Gdynia	18 628 812,17 zł	18 628 812,17 zł
M. Sopot	15 425 860,50 zł	15 527 322,91 zł
M. Gdańsk (R-10)	1 588 386,00 zł	1 674 039,40 zł
Gm. Pruszcz Gdański	4 000 382,30 zł	4 000 382,30 zł
M. Pruszcz Gdański	133 528,80 zł	148 216,97 zł
Gm. Stegna	8 354 141,57 zł	8 354 869,11 zł
Gm. Sztutowo	4 627 955,59 zł	4 627 955,59 zł
Gm. M. Krynica Morska	9 371 153,38 zł	9 371 153,38 zł
M. Nowy Dwór Gdański	700 476,15 zł	719 903,91 zł
PLANOWANE KOSZTY WTR (R-9)	57 659 078,75 zł	55 998 363,30 zł
PLANOWANE KOSZTY R-10	102 925 187,60 zł	93 491 773,18 zł
RAZEM PLANOWANE KOSZTY	160 584 266,34 zł	149 490 136,48 zł

Źródło: Opracowanie własne

Zestawienie zbiorcze

Okres przygotowania i realizacji Przedsięwzięcia został przyjęty od roku 2015 do 2020 roku. Realizacja inwestycji (roboty budowlane) będzie miała miejsce od 2017 roku do 2020 roku. W latach 2015 – 2016 zakłada się okres przygotowania dokumentacji projektowo - technicznej, uzgodnień, pozwoleń itp.

Na potrzeby Analizy Wykonalności przyjęto założenia dotyczące rozłożenia w czasie wydatków na prace inwestycyjne oraz dokumentację, które zostały zaprezentowane w poniższej tabeli.

Na całkowite nakłady inwestycyjne Przedsięwzięcia składają się nakłady inwestycyjne dotyczące rzeczowej inwestycji oraz wszelkie prace przygotowawcze.

Tabela 142: Struktura nakładów Przedsięwzięcia

Wyszczególnienie	2015 - 2016	Udział	2017 – 2020	Udział
Prace przygotowawcze	10 519 295,16 zł	7,04%		
Roboty budowlane			138 970 841,33 zł	92,96%

Źródło: Opracowanie własne

Nakłady na dokumentację projektową i uzgodnienia

W analizie finansowej przewidziano nakłady na badania geotechniczne, dokumentację projektową, środowiskową, uzgodnienia, dokumentację aplikacyjną, w wysokości 5,81 % wartości nakładów poniesionych na zagospodarowanie poszczególnych odcinków tras.

Wykupy gruntów

Beneficjenci w kolejnych etapach realizacji Przedsięwzięcia będą musieli uzyskać prawa dysponowania nieruchomościami. Może zaistnieć sytuacja, gdy konieczny będzie wykup gruntu. Zgodnie z zapisami w opracowaniu „Wytyczne w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014-2020” (Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju) kwota wydatków kwalifikowalnych związanych z zakupem nieruchomości nie może przekraczać 10 % całkowitych wydatków kwalifikowalnych projektu.

Kwota przeznaczona w Przedsięwzięciu na wykupy gruntów stanowi 1,23 % wartości nakładów poniesionych na zagospodarowanie poszczególnych odcinków tras.

Roboty budowlane

Największą grupę nakładów inwestycyjnych (86,56 %) stanowią koszty robót budowlanych określone w kartach zadań (są to nakłady inwestycyjne wyznaczone przez poszczególnych beneficjentów).

Miejsca postojowe

Wśród nakładów inwestycyjnych w ramach przedsięwzięcia nakłady na realizację miejsc postojowych stanowią 2,10 % wartości nakładów poniesionych na zagospodarowanie poszczególnych odcinków tras.

Oznakowanie tras

Koszty przewidziane na oznakowanie tras stanowią 1,46 % wartości nakładów poniesionych na zagospodarowanie poszczególnych odcinków tras.

Dokładny zakres oznakowania poszczególnych szlaków oraz ich koszty zostaną opracowane w ramach dokumentu o roboczym tytule „Jak budować, wytyczać i oznakować rowerowe trasy międzynarodowe R-10 i Wiślana Trasa Rowerowa (R-9) w województwie pomorskim oraz inne (lokalne, regionalne i ponadregionalne) szlaki rowerowe”.

Nadzór inwestorski i autorski

W analizie finansowej założono nakłady na nadzór inwestorski i autorski w wysokości ok. 2,25 % od wartości nakładów poniesionych na zagospodarowanie poszczególnych odcinków tras zgłoszonych w kartach zadań wraz z oznakowaniem.

Promocja marki Pomorskie Trasy Rowerowe

Budżet na promocję został założony w wysokości 885 tys. zł brutto (0,59 % wszystkich nakładów).

W analizie finansowej zgodnie z przyjętymi założeniami dotyczącymi promocji opisanymi w niniejszym opracowaniu, podzielono nakłady pomiędzy poszczególnych beneficjentów, a Województwo Pomorskie. Przyjęto, iż w okresie realizacji Przedsięwzięcia (2017-2020) Województwo Pomorskie będzie ponosiło nakłady rzędu 2 mln zł brutto.

Rekomenduje się, aby beneficjenci w miarę swoich finansowych możliwości zwiększyły budżet na promocję w ramach kosztów niekwalifikowanych.

Poza nakładami inwestycyjnymi przedstawionymi w kartach zadań, w ramach Przedsięwzięcia zakłada się poniesienie dodatkowych kosztów związanych z zarządzaniem oraz audytem.

Zarządzanie projektem (koszty osobowe lidera)

W analizie finansowej ze względu na obowiązki, jakie spoczywają na liderze partnerstwa założono koszty osobowe na zarządzanie. Zgodnie z zapisami przedstawionymi w Rozdziale 2 niniejszego opracowania założono maksymalnie 10 partnerstw w ramach całego Przedsięwzięcia.

Przyjęto, iż lider partnerstwa z liczbą zadań inwestycyjnych nieprzekraczających 20 mln zł zatrudnia osobę na 0,5 etatu. W analizie przyjęto przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w gospodarce narodowej (III kw. 2014, GUS) w wysokości 3 781 zł brutto oraz narzuty na

wynagrodzenia w wysokości 19,68 %. Koszty osobowe są założone od 2016 roku, czyli roku przygotowywania dokumentacji.

Może zaistnieć sytuacja, iż wydatki na zarządzanie projektem (koszty osobowe) oraz promocję, na podstawie wytycznych, które będą opublikowane dla RPO WP 2014 – 2020 mogą spotkać się z limitami kwotowymi lub procentowymi, co spowoduje konieczność modyfikacji założeń.

Audyt

Na podstawie art. 9 ust. 2 oraz art. 23 Ustawy o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz.U. 2014.1146) rekomenduje się, aby audyt został przeprowadzony przez Województwo Pomorskie. Założono przeprowadzenie dwóch audytów w 2018 i 2020 roku w wysokości łącznie 60 tys. zł brutto.

Rezerwa

Rezerwę dla Przedsięwzięcia założono na poziomie 10 000 000 zł.

Poniższa tabela przedstawia sumę nakładów inwestycyjnych brutto dla całego Przedsięwzięcia „Pomorskie Trasy Rowerowe” oraz udział poszczególnych kosztów. Wartość całego Przedsięwzięcia została oszacowana na 160,9 mln zł brutto.

Tabela 143: Nakłady inwestycyjne Przedsięwzięcia

Lp.	Nakłady inwestycyjne	Wartość brutto w zł
1	Badania geotechniczne podłoża gruntowego	528 079,99
2	Opracowanie dokumentacji technicznej (w tym wypisy, wyrisy, opracowanie projektów i kosztorysów)	6 334 727,03
3	Dokumentacja aplikacyjna (m.in. studium wykonalności)	1 298 208,14
4	Dokumentacja środowiskowa	524 349,99
5	Wywłaszczenie gruntów	1 833 930,00
6	Koszty robót budowlanych	129 403 466,94
7	Miejsca postojowe	3 137 271,40
8	Oznakowanie tras	2 177 003,59
9	Nadzór inwestorski	3 367 943,55
10	Koszty promocji beneficjentów	885 155,84
11	Zarządzanie projektem	1 357 530,00
12	Audyt	60 000,00
13	Rezerwa	10 000 000,00
	SUMA	160 907 666,48

Źródło: Opracowanie własne na podstawie kart zadań.

Ostateczna wysokość nakładów inwestycyjnych może różnić się od założonej w Analizie Wykonalności. Szczególnie odnosi się to do nakładów inwestycyjnych na zagospodarowanie poszczególnych odcinków trasy zgłoszonych w kartach zadań, które zostaną ostatecznie określone podczas tworzenia dokumentacji projektowo-technicznej w oparciu o Wytyczne projektowe infrastruktury miejsc postojowych, ich koncepcja zagospodarowania w ramach przedsięwzięcia strategicznego Pomorskie Trasy Rowerowe R-10 i Wiślana Trasa Rowerowa (R-9) w województwie pomorskim. Wzrost nakładów może wynikać także z konieczności dostosowania infrastruktury do specyfiki gruntu, warunków geologicznych oraz wymagań dotyczących aspektów środowiskowych.

Ponadto szczegółowe zakresy oraz kosztorysy dotyczące oznakowania powstaną w ramach dokumentacji zleconej przez Województwo Pomorskie, tj. w ramach dokumentu o roboczym tytule „Jak budować, wytyczać i oznakować rowerowe trasy międzynarodowe R-10 i Wiślana Trasa Rowerowa (R-9) w województwie pomorskim oraz inne (lokalne, regionalne i ponadregionalne) szlaki rowerowe”.

4.1.2. Nakłady inwestycyjne w ramach innych źródeł finansowania

Województwo Pomorskie w ramach fazy przedinwestycyjnej zrealizowało szereg działań niezbędnych do ubiegania się o dofinansowanie Przedsięwzięcia z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020.

Poniżej zostały wymienione nakłady inwestycyjne, które zostały poniesione i są planowane do zrealizowania przez Województwo Pomorskie z własnego budżetu lub z dofinansowania z RPO WP 2007-2013 w ramach przygotowania Przedsięwzięcia.

Tabela 144: Pozostałe nakłady finansowe poniesione lub planowane w ramach Przedsięwzięcia

Lp.	Nakłady poniesione przez WP	Wartość brutto	Rok
1	Ścieżka rowerowa R-10 szansą rozwoju turystyki aktywnej w województwie pomorskim – przewodnik dla beneficjentów *	b.d.	2007
2	Audyt turystyczny Wiślanej Trasy Rowerowej w Województwie Pomorskim,	10 000 zł	2009
3	Planu rozwoju produktu turystycznego Wiślana Trasa Rowerowa w Województwie Pomorskim *	b.d.	2009
4	Koncepcja przebiegu i funkcjonowania Wiślanej Trasy Rowerowej w Województwie Pomorskim	39 360 zł	2011
5	Katalog rozwiązań modułowej infrastruktury turystycznej szlaków turystycznych w obszarze nadmorskim, korytarzu rzeki Wisły oraz tras kajakowych na terenie Województwa Pomorskiego	49 000 zł	2014
6	Analiza wykonalności	190 650 zł	2015
7	Promocja UMWP	2 000 000 zł	2015 – 2020

* opracowania realizowane na zlecenie PROT

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych z UMWP

4.2. Koszty zarządzania trasami i infrastrukturą

Zgodnie z Ustawą z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych zadanie utrzymywania tras rowerowych przebiegających w pasie dróg wojewódzkich, powiatowych czy też gminnych pozostaje w gestii właściwego zarządcy drogi. Natomiast w przypadku poprowadzenia trasy po terenach innych niż drogi publiczne wymagane jest porozumienie inwestora i zarządcy terenu, na którym przebiegają trasy (np. drogi polne, wewnętrzne, leśne, wały przeciwpowodziowe, parki narodowe). Powyższe porozumienie wskazuje podmiot odpowiedzialny za utrzymanie tras.

Na podstawie porozumienia zarządcy drogi z inwestorem, zarządca jest odpowiedzialny za pokrycie kosztów eksploatacji oraz utrzymania trasy. W przypadku zlecenia zadania dotyczącego utrzymania oraz eksploatacji trasy innej jednostce, zarządca nadal jest obciążony obowiązkiem zapewnienia środków własnych wymaganych do realizowania powyższych usług.

Koszty utrzymania szlaku wynikają głównie z konieczności znakowania oraz konserwacji istniejącego oznakowania szlaków. Koszt znakowania szlaków malowanych nie przekracza 200 zł za km, natomiast koszt oznakowania tabliczkami R1, R3, R4 i ustawiania słupków nośnych szacowany jest na ponad 1000 zł za km. Żywotność szlaku wynikająca z trwałości oznakowania wynosi średnio od 3 do 5 lat. W związku z negatywnym oddziaływaniem czynników atmosferycznych, aktów wandalizmu, kradzieży czy też uszkodzenia spowodowanego przez ruch pojazdów i wynikającego z tego pogorszenia się stanu oznakowania trasy należy przez cały okres funkcjonowania szlaku ponosić znaczne koszty odtworzeniowe.

Rowerzyści oczekują kompletności i wygody wynikającej z oznakowania trasy. Pogorszenie się stanu oznakowania powoduje szybką degradację szlaku oraz wpływa na negatywną promocję obszaru.

W celu zapewnienia odpowiednich środków na działania odtworzeniowe należy przyjąć stawkę amortyzacji w wysokości 20% rocznie oraz zbliżoną kwotę na działania wynikające z konieczności właściwego utrzymania oznakowania szlaku.

Działania przeprowadzane w celu zapewnienia właściwego utrzymania oznakowania szlaku to:

- stałe monitorowania stanu oznakowania szlaku – wskazane jest przeprowadzenie dwóch audytów oznakowania: w okresie poprzedzającym sezon turystyczny (marzec – kwiecień) oraz pod koniec sezonu (wrzesień),
- bieżące uzupełnianie oraz konserwacja oznakowania podczas audytu – m.in. oczyszczenie znaków, podmalowanie nieczytelnych znaków, dokręcenie śrub mocujących tabliczki,
- okresowe remonty oznakowania wykonywane przez ekipę techniczną – wymagają zamówienia i zakupu brakujących elementów oznakowania.

Roczne koszty eksploatacyjne dla tras rowerowych planowanych do realizacji w ramach Przedsięwzięcia zostały oszacowane jako iloczyn długości trasy w danej gminie i ceny jednostkowej eksploatacji danego rodzaju drogi o konkretnej nawierzchni:

- ciąg rowerowy asfaltowy – 1 500zł netto /km;
- droga gruntowa – 1 650zł netto/km;
- droga szutrowa/kruszywo naturalne/kruszywo betonowe – 2 300zł netto/km;
- ciąg rowerowy z kostki betonowej – 2 250zł netto/km;
- pozostałe – 1 500 zł/km;

Koszt eksploatacji danego rodzaju drogi obejmują odśnieżanie, oczyszczanie nawierzchni, koszenie poboczy, czyszczenie oznakowania i odnawianie jego zniszczonych elementów oraz ewentualne pielenie. Zostały one przyjęte na podstawie rozmów z zarządcami dróg oraz przeprowadzonej analizy rynku.

Długości dróg przyjętych w kalkulacji nie obejmują dróg publicznych o nawierzchni asfaltowej.

Roczne koszty eksploatacyjne dla trasy R-10 oraz Wiślanej Trasy Rowerowej zostały przedstawione w podziale na poszczególne gminy, dla określonych rodzajów dróg i nawierzchni w tabelach poniżej.

Tabela 145: Roczne koszty eksploatacyjne Wiślanej Trasy Rowerowej w podziale na gminy

Nazwa gminy	Droga rowerowa asfaltowy	Droga gruntowa	Droga rowerowa z kostki betonowej	Pozostałe	Suma netto	VAT 23%	Suma brutto
Cedry Wielkie	11 414,97 zł	0,00 zł	0,00 zł	11 143,77 zł	22 558,74 zł	5 188,51 zł	27 747,26 zł
Gniew	0,00 zł	4 557,13 zł	0,00 zł	0,00 zł	4 557,13 zł	1 048,14 zł	5 605,27 zł
Kwidzyn	0,00 zł	0,00 zł	43 540,63 zł	0,00 zł	43 540,63 zł	10 014,34 zł	53 554,97 zł
Lichnowy	3 979,50 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	3 979,50 zł	915,29 zł	4 894,79 zł
M. Gdańsk	20 358,00 zł	0,00 zł	18 378,00 zł	0,00 zł	38 736,00 zł	8 909,28 zł	47 645,28 zł
M. Tczew	5 501,85 zł	0,00 zł	1 441,97 zł	0,00 zł	6 943,82 zł	1 597,08 zł	8 540,90 zł
Mińsk	19 743,15 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	19 743,15 zł	4 540,92 zł	24 284,07 zł
Ostaszewo	8 106,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	8 106,00 zł	1 864,38 zł	9 970,38 zł
Pelplin	1 260,60 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	1 260,60 zł	289,94 zł	1 550,54 zł
Ryjewo	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł
Sadlinki	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł
Stegna	8 904,00 zł	0,00 zł	7 726,97 zł	0,00 zł	16 630,97 zł	3 825,12 zł	20 456,10 zł
Subkowy	3 762,45 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	3 762,45 zł	865,36 zł	4 627,81 zł
Suchy Dąb	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł
Sztum	5 721,24 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	5 721,24 zł	1 315,89 zł	7 037,13 zł
Tczew	0,00 zł	0,00 zł	6 761,66 zł	0,00 zł	6 761,66 zł	1 555,18 zł	8 316,84 zł
SUMA							224 231,32 zł

źródło: opracowanie własne

Szacunkowy roczny koszt eksploatacji Wiślanej Trasy Rowerowej wynosi **224 231,32 zł**.

Tabela 146: Roczne koszty eksploatacyjne R-10 w podziale na gminy

Nazwa gminy	Droga rowerowa asfaltowy	Droga rowerowa z kostki betonowej	Szuter, kruszywo naturalne, kruszywo betonowe	Pozostałe	Suma netto	VAT 23%	Suma brutto
Ustka	0,00	3 343,67	0,00	15 309,96	18 653,63	4 290,34	22 945,97
M. Ustka	2 536,50	1 527,89	1 402,81	1 064,63	6 531,82	1 502,32	8 034,14
Słupsk	10 042,74	0,00	0,00	0,00	10 042,74	2 309,83	12 352,57
M. Słupsk	5 638,95	0,00	0,00	0,00	5 638,95	1 296,96	6 935,91
Smółdzino	0,00	0,00	10 411,30	14 786,32	25 197,62	5 795,45	30 993,07
Główczyce	0,00	0,00	22 639,88	883,12	23 522,99	5 410,29	28 933,28
Wicko	2 031,00	0,00	23 274,31	0,00	25 305,31	5 820,22	31 125,53
M. Łeba	0,00	2 772,07	0,00	0,00	2 772,07	637,58	3 409,65
Choczewo	0,00	0,00	32 415,95	3 444,24	35 860,19	8 247,84	44 108,03
Krokowa	7 885,50	7 039,66	30 525,69	4 934,52	50 385,37	11 588,64	61 974,01
Puck	20 304,00	3 924,53	12 338,79	6 033,63	42 600,95	9 798,22	52 399,17
M. Władysławowo	9 326,87	31 164,31	6 958,31	5 319,63	52 769,12	12 136,90	64 906,01
M. Jastarnia	3 421,65	29 615,33	0,00	629,30	33 666,27	7 743,24	41 409,52
M. Hel	11 985,00	3 326,69	0,00	0,00	15 311,69	3 521,69	18 833,38
M. Puck	0,00	9 229,61	0,00	0,00	9 229,61	2 122,81	11 352,42
Kosakowo	4 938,00	2 452,95	14 006,37	478,14	21 875,46	5 031,36	26 906,82
M. Gdynia	19 126,50	6 834,93	5 016,00	0,00	30 977,43	7 124,81	38 102,24
M. Sopot	1 590,00	7 455,15	0,00	222,61	9 267,76	2 131,59	11 399,35
M. Gdańsk	22 221,00	18 379,24	0,00	1 829,13	42 429,38	9 758,76	52 188,14
Pruszcz Gdański	15 276,48	15 142,63	0,00	0,00	30 419,11	6 996,39	37 415,50
M. Pruszcz Gdański	532,65	8 390,79	0,00	185,39	9 108,83	2 095,03	11 203,86
Stegna	2 268,93	2 185,43	1 719,01	12 211,46	18 384,83	4 228,51	22 613,34
Sztutowo	791,07	2 788,76	20 182,57	4 106,40	27 868,79	6 409,82	34 278,61
M. Krynica Morska	0,00	18 294,27	31 389,04	0,00	49 683,31	11 427,16	61 110,47
Nowy Dwór Gdański	9 358,50	12 251,48	0,00	5 953,38	27 563,36	6 339,57	33 902,93
SUMA							768 831,91 zł

źródło: opracowanie własne

Szacunkowy roczny koszt eksploatacji R-10 wynosi **768 831,91 zł**.

4.3. Trwałość finansowa

Trwałość finansowa Przedsięwzięcia polega na zapewnieniu odpowiedniego poziomu zasobów finansowych, tzn. na sfinansowaniu kosztów Przedsięwzięcia podczas jego realizacji, a następnie eksploatacji. Rekomendowany model instytucjonalny i organizacyjny Przedsięwzięcia zakłada wariant niekomercyjny, czyli nie są przewidziane przychody operacyjne generowane przez inwestycje. Oznacza to, że partnerzy będą musieli zarówno w okresie realizacji, jak i eksploatacji zapewnić trwałość finansową Przedsięwzięcia bazując nie tylko na dofinansowaniu UE, ale również na własnych środkach.

Beneficjenci Przedsięwzięcia na etapie składania wniosku o dofinansowanie (i opracowywania studium wykonalności) będą musieli wykazać zdolność do sfinansowania nakładów inwestycyjnych Przedsięwzięcia i zabezpieczyć środki przeznaczone na zadania inwestycyjne w budżetach. Podobnie w okresie eksploatacji wydatki na utrzymanie powstałego majątku muszą zostać ujęte w planowanych wydatkach operacyjnych danego beneficjenta.

4.4. Analiza finansowa funkcjonowania przykładowego produktu turystycznego związanego z trasami

4.4.1. Kociewskie Trasy Rowerowe



Jako przykładowy model funkcjonowania rowerowego produktu turystycznego wskazać można Kociewskie Trasy Rowerowe.

Lokalna Organizacja Turystyczna Kociewie swoim obszarem obejmuje 33 gminy w 7 powiatach na terenie 2 województw. Na 3 500 km² obszaru oddziaływania Kociewskich Tras Rowerowych zamieszkuje około 340 000 osób. Przedsięwzięcie Kociewskie Trasy Rowerowe, obejmujące swoim działaniem głównie powiaty: starogardzki, tczewski i świecki, związane jest ze stworzeniem sieci znakowanych szlaków rowerowych wraz z niezbędnym systemem. Przedsięwzięcie dotyczy:

- oznakowania i promocji tras za pomocą tablic informacyjnych, map, przewodników oraz strony internetowej,
- stworzenia punktów infrastruktury turystycznej tzw. PIT STOPÓW,
- organizacji imprez i wydarzeń rowerowych (np. rajdy, zloty, zorganizowane wycieczki weekendowe),

- poprowadzenia rowerowych tras spacerowych w bezpośrednich okolicach miast i miejscowości letniskowych oraz poprowadzenie dróg rowerowych w obszarach zabudowanych i miejscach szczególnie niebezpiecznych,
- stworzenia systemu wypożyczalni rowerowych wraz z monitoringiem.

Wg danych Lokalnej Organizacji Turystycznej Kociewie z 2012 roku w sieci Kociewskich Tras Rowerowych znajduje się 637 km szlaków rowerowych. Operatorem szlaków, odpowiedzialnym za zarządzanie, odnawianie oraz promocję, jest mająca swoją siedzibę w Tczewie Lokalna Organizacja Turystyczna Kociewie. Szlaki, prowadzące po drogach publicznych, polnych oraz leśnych, charakteryzują się różnorodną nawierzchnią oraz różnym poziomem trudności. Modelem funkcjonowania Kociewskiej Trasy Rowerowej jest system współpracy pomiędzy samorządami, nadleśnictwami oraz organizacjami turystycznymi, a koordynatorem działań jest Lokalna Organizacja Turystyczna Kociewie. Większość samorządów wchodzących w skład systemu pośrednio finansuje utrzymanie szlaków. Działanie to pozwala na osiągnięcie efektu synergii oraz obniżenie kosztów operacyjnych. Wpływa to na spójność sieci Kociewskich Tras Rowerowych oraz umożliwia ich bieżące utrzymanie, promowanie oraz rozwijanie.
















W ramach projektu pt. „Oznakowanie turystycznych tras rowerowych w powiecie starogardzkim wraz z budową infrastruktury towarzyszącej” w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego 2007 – 2013 oznakowano (tabliczki zgodne ze standardem PTTK oraz znaki kierunkowe wykonane spójnie dla całego projektu) 13 tras rowerowych o łącznej długości 416 km zlokalizowanych w granicach administracyjnych powiatu starogardzkiego oraz zbudowano 68 obiektów rekreacyjnych tzw. PIT STOPÓW, które ze względu na sprawowaną funkcję oraz towarzyszącą im infrastrukturę można podzielić na trzy grupy:

- informacyjne – tablice informacyjne,
- miejsce postojowe – tablice informacyjne, ławki, kosze na śmieci i stojaki na rowery,
- miejsce odpoczynku – wiata, ławki, kosze na śmieci, stojaki na rowery i tablice informacyjne.

Całkowita wartość projektu wyniosła około 930 000 zł oraz została sfinansowana w 84% ze środków uzyskanych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz w 16% ze środków pozyskanych od 12 gmin powiatu starogardzkiego.

Rycina 103: Kociewskie Trasy Rowerowe

szlaki istniejące w systemie KTR::

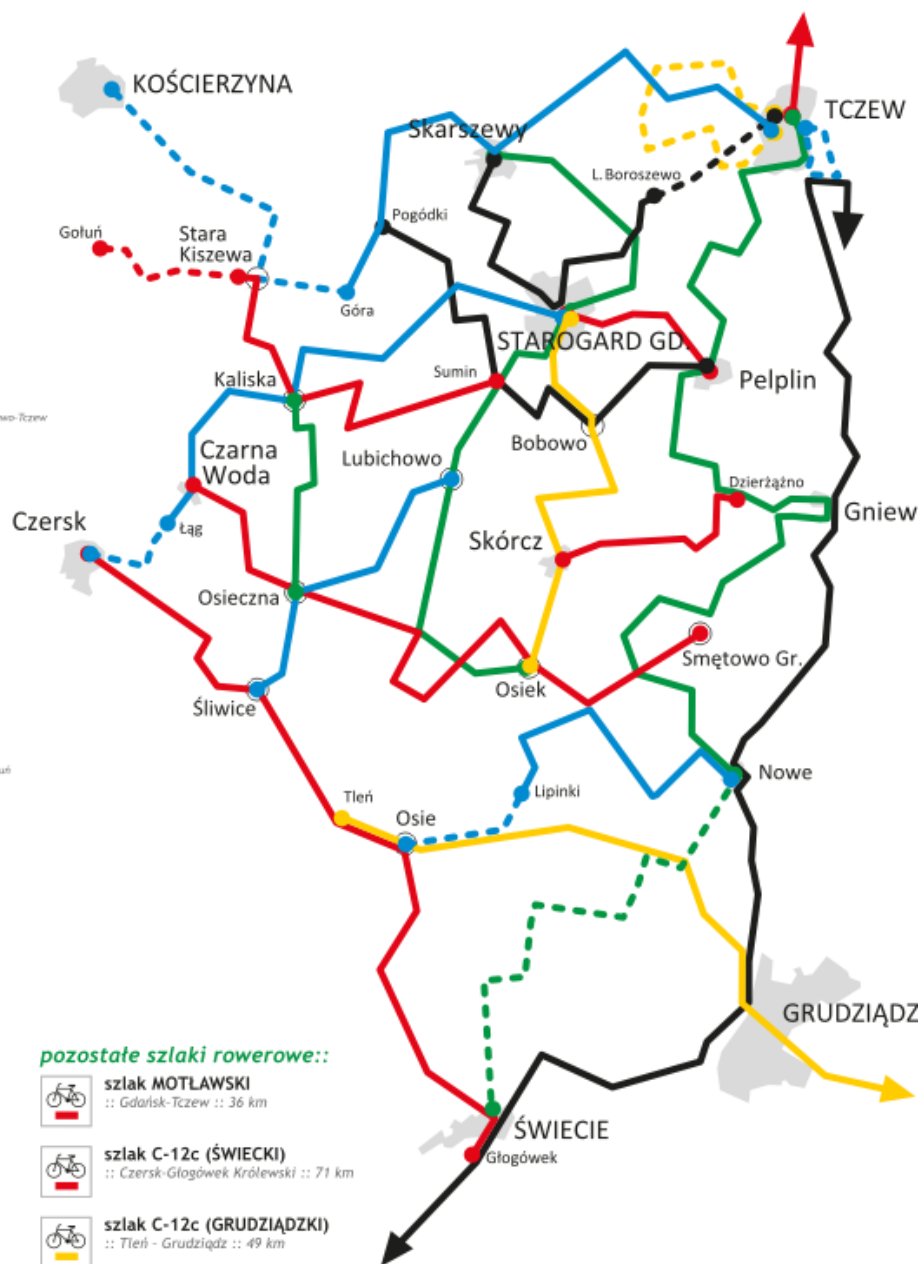
-  **szlak GRZYMSLAWA**
:: Tczew-Nowe :: 100 km
-  **szlak PO DOLINIE DOLNEJ WISŁY**
:: Cierpice-Zamek Bierzgowski :: 476 km
-  **szlak TCZEWSKI**
:: Tczew-Góra :: 58 km
planowane przedłużenie szlaku na odcinku: Góra-Kościierzyna
-  **szlak OPATA WERNERA**
:: Pogódki-Pelplin :: 47 km
-  **szlak RUMIAKOWY**
:: Dzierżążno-Skórcz :: 19 km
-  **szlak JOANNITÓW**
:: Skarszewy-Leśnictwo Boroszewo :: 30 km
planowane przedłużenie szlaku na odcinku: Leśnictwo Boroszewo-Tczew
-  **szlak STAROGARDZKI**
:: Łąg-Starogard Gdański :: 48 km
planowane przedłużenie szlaku na odcinku: Czersk-Łąg
-  **szlak BOROWIACKI**
:: Smętowo-Czarna Woda :: 65 km
-  **szlak ŚWIĘTEGO ROCHA**
:: Osiek-Starogard Gdański :: 38 km
-  **szlak MATERNÓW**
:: Starogard Gdański-Pelplin :: 19 km
-  **szlak STAROŚCIŃSKI**
:: Sumin-Stara Kiszewa :: 46 km
planowane przedłużenie szlaku na odcinku: Stara Kiszewa-Gołuń
-  **szlak JEZIORNY**
:: Skarszewy-Osiek :: 69 km
-  **szlak NAPOLEONA**
:: Nowe-Lipinki :: 34 km
planowane przedłużenie szlaku na odcinku: Lipinki-Osie
-  **szlak KALISKI**
:: Kaliska-Osieczna :: 21 km
-  **szlak DROGA POŁOMSKA**
:: Lubichowo-Słiwice :: 30 km

szlaki planowane w systemie KTR::

-  **szlak WOKÓŁ MOSTÓW TCZEWSKICH**
:: Tczew-Tczew :: ok. 12 km
-  **szlak JABLONIOWY**
:: Tczew-Tczew :: ok. 30 km

pozostałe szlaki rowerowe::

-  **szlak MOTLAWSKI**
:: Gdańsk-Tczew :: 36 km
-  **szlak C-12c (ŚWIECKI)**
:: Czersk-Głogówek Królewski :: 71 km
-  **szlak C-12c (GRUDZIADZKI)**
:: Tleń - Grudziądz :: 49 km



Źródło: <http://rowery.kociewie.eu>

Wyniki dotychczasowej działalności Kociewskich Tras Rowerowych to spójna koncepcja, oznakowanie szlaków, dobra współpraca z administracją leśną, wdrożenie systemu abonamentowego we współpracy z gminami, a także działania promocyjne.

Kociewskie Trasy Rowerowe funkcjonują w oparciu o wpływy z abonamentu przekazywanego przez gminy. Roczny koszt abonamentu ustalono w wysokości 50 zł za km na rok.

W ramach abonamentu finansowane są następujące działania:

- monitoring (15 zł),
- prace znakarskie (25 zł),
- prace koncepcyjne (3 zł),
- nadzór merytoryczny (2 zł),
- promocja (5 zł).

Proces monitorowania tras obejmuje wiosenny objazd wszystkich szlaków wraz ze sporządzeniem raportów do gmin. Wynikiem audytu są prace znakarskie, odmalowanie i uzupełnienie oznakowania, podcinanie krzewów i gałęzi, kompleksowa renowacja szlaku (raz na 4–6 lat).

Prace znakarskie wiążą się z odpowiednim oznakowaniem szlaku, inwentaryzacją, uzupełnianiem zniszczonych oznakowań i ich braków. Szacuje się, że optymalny koszt roczny wynikający z nakładów inwestycyjnych na znakowanie i konserwację oznakowania waha się od 50 000 do 100 000 zł.

Prace koncepcyjne i nadzór merytoryczny realizowane w Kociewiu obejmują m.in.:

- uzupełnienie i aktualizację koncepcji sieci szlaków,
- materiały inwentaryzacyjne dla urzędów,
- materiały kartograficzne dla nadleśnictw,
- konsultacje kartograficzne przebiegu szlaków,
- identyfikację „partyzanckich” szlaków – projektowanie ich likwidacji bądź adaptacji,
- pomoc merytoryczną,

Do działań marketingowych zaliczyć należy m.in. tworzenie spójnego wizerunku Regionu, promocję najważniejszych wydarzeń kulturalnych, sportowych i rekreacyjnych na Kociewiu, organizację targów turystycznych, konferencji i warsztatów.

Do zadań organizacji należy także rozwój sieci informacji turystycznej i prezentacji elektronicznej Kociewia.

4.4.2. Szlaki Turystyczne Woj. Zachodniopomorskiego

Ciekawym przykładem podmiotu komercyjnego zajmującego się po części funkcjonowaniem produktów turystycznych może być firma z woj. zachodniopomorskiego. Firma zajmuje się między

innymi znakowaniem, monitoringiem, odświeżeniem, projektowaniem i promocją szlaków rowerowych woj. zachodniopomorskiego. Wykonuje również prace wydawnicze: przewodniki, informatory, mapy.

Stosownie do informacji uzyskanych z witryny internetowej szlaki-zachodniopomorskie.pl w zakresie funkcjonowania produktu turystycznego związanego z trasami rowerowymi firma oferuje następujące usługi:

- wytyczanie szlaków,
- znakowanie szlaków,
- monitoring, inwentaryzacja szlaków,
- działania promocyjne.

Wytyczanie szlaków

Zakres prac obejmuje:

- przygotowanie koncepcji szlaku w celu określenia szczegółowej oferty,
- określenie przebiegu szlaku działkami geodezyjnymi z obrębami, przygotowanie przebiegu szlaku drogami (numery dróg) i ulicami, przygotowanie dokumentacji dla właścicieli celem wydania ustaleń i zezwoleń na przebieg szlaku,
- wykonanie inwentaryzacji szlaku w terenie (na podstawie koncepcji),
- przygotowanie projektu technicznego szlaku:

Dokumentacja zawiera: ilość i rodzaj oznakowania szlaku, ilość kierunkowskazów turystycznych w punktach węzłowych, rodzaj nawierzchni na szlaku (udział kilometrowy i procentowy), dokumentację fotograficzną, dokumentację GPS szlaku, pliki wektorowe GIS przebiegu. Całość prac wykonana jest w terenie. Zleceniodawca otrzymuje projekt w wersji cyfrowej.

- wykonanie dokumentacji fotograficznej:

W zależności od zlecenia, dokumentacja zawiera miejsca oznakowania szlaku, rodzaj nawierzchni na początku odcinka. Dodatkowo można zlecić umieszczenie obiektów krajoznawczych, bazy noclegowej, miejsc odpoczynku i innych.

- wykonanie dokumentacji GPS,
- wektoryzacja danych,
- promocja internetowa:

W przypadku szlaków w województwie zachodniopomorskim promocja realizowana jest poprzez umieszczenie podstawowych informacji (lub ich aktualizację) o szlaku w spisie na

stronie internetowej www.szlaki-zachodniopomorskie.pl (przekazanie dokumentacji do władz wojewódzkich po zakończeniu zlecenia).

Tabela 147: Cennik wytyczania szlaków

Lp.	Wyszczególnienie	Cena
1	Projekt szlaku	do 100 zł / km*
2	Przygotowanie planu stałej organizacji ruchu drogowego w przypadku szlaków rowerowych, gdy zakładane są znaki drogowe "R" w pasach drogowych dróg publicznych	do 150 zł / km **

* Cena zależna od szerokości działań podczas prac projektowych oraz kilometrażu szlaku

** Cena zależy od ilości znaków drogowych na drodze,

Źródło: <http://szlaki-zachodniopomorskie.pl>

Znakowanie szlaków

Zakres prac obejmuje m.im.:

- oznakowanie nowego lub renowacja istniejącego szlaku:
 - oznakowanie malowane za pomocą profesjonalnie wycinanych na ploterze szablonów w wersji podstawowej - jedno lub dwuwarstwowej,
 - oznakowanie za pomocą naklejek solventowych z nadrukiem odpornym na warunki atmosferyczne i promieniowanie (nadruki są dodatkowo laminowane),
- przygotowanie infrastruktury do umieszczenia znaku,
- wykonanie dokumentacji fotograficznej wykonywanego oznakowania:

Dokumentacja fotograficzna dotyczy miejsc oznakowania, nawierzchni, obiektów na szlaku.

Tabela 148: Cennik znakowania szlaków

Lp.	Wyszczególnienie	Cena
1	Znakowanie szlaków farbą akrylową metodą malowania pędzlem - jedna warstwa	35 zł za znak
2	Znakowanie szlaków farbą w trwałą i estetyczną w formie malowania pędzlem i natryskowej - dwie warstwy	45 zł za znak
3	Wykonanie i umieszczenie naklejek oznakowania turystycznego na istniejącej infrastrukturze	od 8,00 zł
4	Słupek ze stali ocynkowanej	130 zł szt.

5	Słupek drewniany - średnica 100-120mm	45 zł szt.
6	Montaż słupka drewnianego lub stalowego	120 zł szt.

* zgody na umieszczenie oznaczeń zabezpiecza Zleceniodawca

Źródło: <http://szlaki-zachodniopomorskie.pl>

Monitoring, inwentaryzacja szlaków

Wykonywanie działania obejmuje:

- sprawdzenie szlaku (inwentaryzacja) przed lub/i po sezonie turystycznym:

Zakres prac obejmuje także rewitalizację około 1/3 oznaczeń na szlaku, uzupełnienie brakujących i ew. dodatkowych oznaczeń niezbędnych dla prawidłowego ruchu turystycznego, usunięcie zarośli zasłaniających oznaczenie. W przypadku szlaków oznaczonych tabliczkami i kierunkowskazami, sprawdzenie prawidłowości oznaczenia i oczyszczenie znaku oraz zabezpieczenie sprzętu znakarskiego.

- wykonanie dokumentacji fotograficznej,
- wykonanie dokumentacji GPS:

Przebieg szlaku, umiejscowienie drogowskazów, znaków drogowych, w przypadku oznaczeń szlaków rowerowych, miejsc ich ulokowania (oznaczenia) oraz innych punktów POI typu agroturystyka, miejsce odpoczynku, pole biwakowe, zabytek, parking, itp.

Tabela 149: Cennik monitoringu szlaków

Lp.	Wyszczególnienie	Cena
1	Inwentaryzacja szlaku - ocena, braki, uszkodzenia, wycena	25,00 zł/km
2	Monitoring szlaku z renowacją ok. 1/2 znaków malowanych + inwentaryzacja	50,00-95,00 zł/km 25-45 zł za znak

Źródło: <http://szlaki-zachodniopomorskie.pl>

Promocja

W ramach działań promocyjnych zakres prac obejmuje:

- przygotowanie i wydanie przewodnika turystycznego, mapy turystycznej, turystyczno-topograficznej, folderu,
- stworzenie strony internetowej,
- Umieszczenie opisu, schematu (mapy), materiałów promocyjnych gminy, powiatu, instytucji, organizacji NGO w serwisie www.szlaki-zachodniopomorskie.pl z prawem ich

wykorzystania przez Administratora serwisu oraz wykorzystania w przypadku realizacji zamówień szlakowych,

- umieszczenie bazy noclegowo-żywnieniowej umiejscowionej przy szlaku na schematach, opisach, w dziale linki wraz z adresem, telefonem, e-mailem, stroną internetową oraz podstawową informacją na temat obiektu (ilość miejsc, standard, kontakt, zdjęcia itp.), umieszczanie w kolejnych opracowaniach, wydawnictwach, przygotowywanych schematach i mapach na zewnątrz,

W przypadku umowy na stałą administrację szlaku, firma przygotowuje dokumentację GPS oraz wektorową (shapefile) obejmującą: przebieg szlaku, umiejscowienie drogowskazów, znaków drogowych, w przypadku oznaczeń szlaków rowerowych miejsc ich postawienia (oznaczenia) oraz innych punktów POI typu agroturystyka, miejsce odpoczynku, pole biwakowe, zabytek, parking, itp. znajdujących się w bezpośredniej okolicy szlaku.

W przypadku szlaków w województwie zachodniopomorskim Centrum umieszcza informacje o szlaku (schemat i opis techniczno-krajoznawczy) w spisie szlaków na stronie internetowej www.wedrujznami.pl oraz przekazuje dokumentację do serwisów partnerskich. Przy dodatkowym zleceniu istnieje możliwość umieszczenia informacji o szlaku z dokumentacją GSP w serwisie szlaków ogólnopolskich - www.trail.pl.

4.5. Analiza dotycząca podatku VAT

Stosownie do treści art. 86 ust. 1 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (tekst jednolity Dz. U. z 2011 r. Nr 177, poz. 1054 z późn. zm.) w zakresie, w jakim towary i usługi są wykorzystywane do wykonywania czynności opodatkowanych, podatnikowi, o którym mowa w art. 15, przysługuje prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego, z zastrzeżeniem art. 114, art. 119 ust. 4, art. 120 ust. 17 i 19 oraz art. 124.

W myśl art. 86 ust. 2 pkt 1 lit. a ustawy, kwotę podatku naliczonego stanowi suma kwot podatku określonych w fakturach otrzymanych przez podatnika z tytułu nabycia towarów i usług.

Stosownie do treści art. 87 ust. 1 ustawy, w przypadku, gdy kwota podatku naliczonego, o której mowa w art. 86 ust. 2, jest w okresie rozliczeniowym wyższa od kwoty podatku należnego, podatnik ma prawo do obniżenia o tę różnicę kwoty podatku należnego za następne okresy lub do zwrotu różnicy na rachunek bankowy.

Z powyższego wynika, że prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego przysługuje wówczas, gdy zostaną spełnione określone warunki, tzn. odliczenia tego dokonuje podatnik podatku od towarów i usług oraz gdy towary i usługi, z których nabyciem

podatek został naliczony, są wykorzystywane do wykonywania czynności opodatkowanych. Warunkiem umożliwiającym podatnikowi skorzystanie z prawa do odliczenia podatku naliczonego jest związek zakupów z wykonywanymi czynnościami opodatkowanymi.

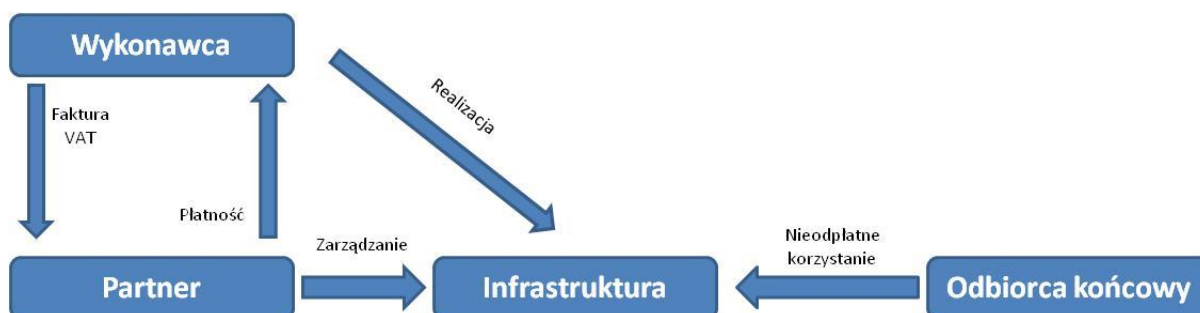
Przedstawiona powyżej zasada wyklucza zatem możliwość dokonania obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego związanego z usługami i towarami, które nie są w ogóle wykorzystywane do czynności opodatkowanych, czyli w przypadku ich wykorzystywania do czynności zwolnionych od podatku VAT oraz niepodlegających temu podatkowi.

W analizowanym przypadku infrastruktura będzie udostępniana odbiorcy końcowemu nieodpłatnie, a zatem nie będzie służyła działalności opodatkowanej.

Nie będzie zatem możliwym obniżenie kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego ponieważ efekty przedsięwzięcia nie będą służyć działalności opodatkowanej.

Należy zatem zakładać, iż podatek VAT będzie miał zatem przymiot kosztu kwalifikowalnego, o ile rzecz jasna znajdzie się w katalogu kosztów kwalifikowalnych.

Schemat 3: Podatek VAT w przedsięwzięciu



Źródło: opracowanie własne

W prezentowanym modelu partner (w przypadku zamówienia wspólnego - lider) wybiera wykonawcę infrastruktury rowerowej. Wykonawca po realizacji przedmiotu zamówienia (infrastruktura) wystawia fakturę VAT i otrzymuje od Partnera należne wynagrodzenie (płatność). Infrastruktura stosownie do przyjętego założenia udostępniana jest odbiorcom końcowym nieodpłatnie. Zarządzanie infrastrukturą, obejmujące zapewne trwałości, pozostaje w gestii partnera.

4.6. Analiza wpływu realizacji przedsięwzięcia na powstawanie nowych miejsc pracy

Jednym z istotniejszych obszarów analiz wykonalności projektów inwestycyjnych (w szczególności realizowanych przez podmioty publiczne) jest ocena ich wpływu na powstanie nowych miejsc pracy. Miejsca pracy generowane w związku z realizacją projektu mogą powstawać na etapie:

- **realizacji** (przygotowania i budowy) np. architekci, inżynierowie, budowlancy,
- **eksploatacji** np. obsługa hotelowa, obsługa gastronomiczna, serwis rowerowy, sklepy ze sprzedażą akcesoriów rowerowych.

W związku z powyższym w niniejszej analizie dokonano oceny wpływu inwestycji na powstawanie miejsc pracy niezależnie dla dwóch etapów projektu. Metodyka analizy i wyliczeń czerpie zasadniczo z dwóch uznanych źródeł:

- *The European Cycle Route Network EuroVelo - aut. Institute of Transport and Tourism, University of Central Lancashire; Centre for Sustainable Transport and Tourism, Breda University - 2009* - na polecenie Komisji Transportu i Turystyki Parlamentu Europejskiego, oraz
- *Cycling Works: Jobs and Job Creation in the Cycling Economy - aut. Thomas Blondiau, Bruno van Zeebroeck, Transport & Mobility Leuven - 2014.*

Pomocniczo do wyliczeń używano również danych statystycznych publikowanych przez Komisję Europejską²².

Liczne opracowania wskazują, iż liczba miejsc pracy jest ściśle uzależniona od wygenerowanych przez projekt nakładów inwestycyjnych oraz obrotów usług turystycznych w okresie eksploatacji infrastruktury. W poniższej tabeli zestawiono zależność dotyczącą nowych miejsc pracy od każdego miliona nakładów (lub obrotów), jakie generuje Projekt²³.

Tabela 150: Założenia dotyczące miejsc pracy

Sektor	Okres	Podstawa naliczenia	Miejsc pracy na 1 mln EUR nakładów/obrotów	Miejsc pracy na 1 mln zł netto nakładów/obrotów*
budowlany	budowa	nakłady inv.	7,29	1,74
obsługi turystycznej	eksploatacja	obroty	12,27	2,93

Przyjęto średni kurs Euro z 2014 r. 4,1845 zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Cycling Works...*

²² European Commission, *Economic and Financial Affairs*, dostęp internetowy: <http://ec.europa.eu>.

²³ Dla przykładu, każdy kolejny milion zł netto obrotów w sektorze usług generuje statystycznie 2,93 miejsca pracy.

Miejsca pracy w okresie realizacji

Przyjęto, zgodnie z powyższym, iż na każdy milion zł netto nakładów inwestycyjnych powstanie średnio 1,74 miejsca pracy w sektorze budowlanym w okresie budowy. Ilość utworzonych miejsc pracy w sektorze budowlanym stanowić będzie zatem iloczyn nakładów inwestycyjnych netto oraz wskaźnika 1,74.

Poniżej zaprezentowano nakłady inwestycyjne netto w zł w podziale na poszczególne gminy biorące udział w Projekcie.

Tabela 151: Wyliczenie liczby miejsc pracy w okresie budowy w podziale na gminy

NUTS 3	Gminy biorące udział w Projekcie	Nakłady inwestycyjne netto (zł)	Liczba miejsc pracy w okresie budowy
Gdański	Choczewo	61 690	0,11
	Krokowa	698 947	1,22
	w.Puck	4 273 766	7,45
	Władysławowo	4 175 915	7,28
	Jastarnia	590 225	1,03
	Hel	716 396	1,25
	m. Puck	462 646	0,81
	Kosakowo	575 000	1,00
	Pruszcz Gdański	3 252 343	5,67
	m. Pruszcz Gdański	120 502	0,21
	Stegna	12 898 877	22,47
	Sztutowo	3 762 566	6,55
	Krynica Morska	7 618 824	13,27
	Nowy Dwór Gdański	585 288	1,02
	Cedry Wielkie	3 857 352	6,72
	Suchy Dąb	13 063	0,02
Ostaszewo	635 931	1,11	
Słupski	w.Ustka	3 595 465	6,26
	m.Ustka	1 221 100	2,13
	w. Słupsk	1 972 766	3,44
	m.Słupsk	469 532	0,82
	Smołdzino	1 013 632	1,77
	Główczyce	1 026 511	1,79
	Łeba	118 242	0,21
	Wicko	3 775 418	6,58
Starogardzki	w. Tczew	1 343 891	2,34
	m. Tczew	3 759 514	6,55
	Subkowy	1 613 526	2,81
	Pelplin	615 045	1,07
	Gniew	983 490	1,71
	Lichnowy	2 508 566	4,37
	Miłoradz	4 376 551	7,62

	Sztum	1 550 908	2,70
	Ryjewo	6 783	0,01
	Kwidzyn	8 216 765	14,31
	Sadlinki	40 636	0,07
Trójmiejski	Gdynia	15 145 376	26,39
	Sopot	12 623 840	21,99
	Gdańsk	11 259 812	19,62
Razem		121 536 696	211,75
Średnioroczne w okresie 4 lat			52

Źródło: opracowanie własne

Z kalkulacji wynika, iż w okresie realizacji inwestycji, której nakłady wyniosą **121 536 696 zł netto** statystycznie utworzonych zostanie łącznie ok. 212 miejsc pracy. Należy jednak zaznaczyć, iż prace będą realizowane w przeciągu kilku lat (z uwagi na brak bliższego harmonogramu przyjęto **4 lata**), stąd średnioroczne zatrudnienie w przyjętym okresie nad realizacją projektu wyniesie ok. **52 osób**.

Miejsca pracy w okresie eksploatacji

W celu wyliczenia liczby nowych miejsc pracy w okresie eksploatacji infrastruktury niezbędne jest określenie jaki strumień przychodów zostanie wygenerowany dla gospodarki regionu (przyjmuje się jak wskazano w początkowej wersji opracowania iż na każdy milion przychodu generowane jest 2,93 miejsca pracy). W tym celu w poniższej części opracowania dokonano kalkulacji prognozowanego popytu na infrastrukturę objętą przedmiotowym projektem oraz dodatkowych wydatków ponoszonych przez jej użytkowników.

Zgodnie z prezentowaną metodologią *The European Cycle Route Network EuroVelo* wzrost popytu w odpowiedzi na inwestycję w infrastrukturę rowerową jest wynikiem różnych czynników. Wśród czynników, które ujęto w metodologii można wyróżnić:

- bazę noclegową całoroczną,
- powierzchnię,
- ludność zamieszkującą,
- długość sieci infrastruktury rowerowej powstałej w ramach projektu.

Wymienione czynniki zostały zaprezentowane w formie tabelarycznej poniżej. Bazą do wyliczeń wg. przyjętej metodyki są czynniki charakteryzujące obszar NUTS 3²⁴.

Tabela 152: Charakterystyka obszarów i gmin wg. NUTS 3

Nazwa obszaru - NUTS 3	Gminy biorące udział w Projekcie	Baza noclegowa całoroczna NUTS 3 (msc)	Baza noclegowa ogółem NUTS 3 (msc)	Powierzchnia NUTS 3 (km ²)	Ludność (os.) NUTS 3	Długość odcinka (km)
Gdański	Choczewo	11 864	38 285	4 444,00	554 144	18,69
	Krokowa					32,75
	w.Puck					28,64
	Władysławowo					28,44
	Jastarnia					16,26
	Hel					9,47
	m. Puck					4,10
	Kosakowo					12,57
	Pruszcz Gdański					16,91
	m. Pruszcz Gdański					4,21
	Stegna					47,87
	Sztutowo					14,68
	Krynica Morska					23,43
	Nowy Dwór Gdański					34,85
	Cedry Wielkie					19,05
Suchy Dąb	7,78					
Ostaszewo	11,76					
Słupski	w.Ustka	8 088	28 626	8 184,00	489 216	39,20
	m.Ustka					3,69
	w. Słupsk					8,77
	m.Słupsk					3,76
	Smołdzino					22,46
	Główczyce					21,22
	Łeba					2,39
	Wicko					19,61
Starogardzki	w. Tczew	4 196	8 168	5 268,00	504 975	8,00
	m. Tczew					5,40
	Subkowy					9,67
	Pelplin					7,34
	Gniew					31,69
	Lichnowy					15,77
	Miłoradz					17,40
	Sztum					3,81

²⁴ Nomenklaturę Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych przyjęto zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 14 listopada 2007 r. w sprawie wprowadzenia Nomenklatury Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (Dz. U. z dnia 16 listopada 2007 r.) wraz z późniejszymi zmianami.

	Ryjewo					9,31
	Kwidzyn					24,29
	Sadlinki					13,38
Trójmiejski	Gdynia	14 333	19 199	414,00	747 476	18,17
	Sopot					4,52
	Gdańsk					33,03
Razem		38 481	94 278	18 310,00	2 295 811	654,33

Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych, GUS

Wyliczenie popytu, który wygeneruje nowa infrastruktura następuje w dwóch kategoriach:

- wycieczki długoterminowe (kilkudniowe) - liczone według wzoru:

$$WD = 29,41 * \frac{bn}{km^2} * dl, \text{ gdzie}$$

WD - wycieczki długoterminowe

bn - baza noclegowa,

km² - powierzchnia,

dl - długość infrastruktury rowerowej w ramach projektu,

- wycieczki krótkoterminowe (1-dno dniowe) - liczone według wzoru:

$$WK = 4,63 * \frac{lm}{km^2} * dl, \text{ gdzie}$$

WK - wycieczki krótkoterminowe (1-dno dniowe)

lm - liczba mieszkańców

km² - powierzchnia,

dl - długość infrastruktury rowerowej w ramach projektu.

Wyliczenie rocznej liczby wycieczek w okresie eksploatacji infrastruktury zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 153: Wyliczenie rocznej liczby wycieczek w okresie eksploatacji infrastruktury

Wyszczególnienie	Baza noclegowa całoroczna NUTS 3 (msc)	Powierzchnia NUTS 3 (km ²)	Dł. odcinków objętych projektem (km)	Popyt (wycieczki długoterminowe) wygenerowane przez projekt	Popyt (wycieczki 1-dno dniowe) wygenerowane przez projekt
Gdański	11 864	4 444,00	331,46	26 025	191 365
Słupski	8 088	8 184,00	121,09	3 519	33 514
Starogardzki	4 196	5 268,00	146,06	3 421	64 823
Trójmiejski	14 333	414,00	55,72	56 738	465 820
Razem	38 481	18 310	654	89 703	755 522

Źródło: opracowanie własne

Zgodnie z wyliczeniem na infrastrukturze objętej projektem corocznie odbędzie się 89 703 wycieczek długoterminowych oraz 755 522 wycieczki jednodniowe.

Poniżej zaprezentowano założenia wydatkowe użytkowników infrastruktury rowerowej na podstawie badań europejskich. Wynika z nich, iż wydatek na każdy dzień wycieczki długoterminowej jest znacznie wyższy niż w przypadku wycieczek krótkich (jednodniowych) i wynosi około 53,48 EUR/dziennie w stosunku do 16,00 EUR/ dziennie dla wycieczek krótkich - co wydaje się być właściwe z uwagi np. na różnice w koszcie żywienia i noclegu.

Tabela 154: Założenia wydatkowe użytkowników infrastruktury

Wyszczególnienie	Długość wycieczki (dni)	Wydatek (EUR)	Wydatek jednostkowy (EUR/dzień)
Wycieczki długoterminowe	6,6	353	53,48
Wycieczki 1-dno dniowe	1	16	16,00

Źródło: opracowanie własne na podstawie The European...

Uwzględnienie tożsamyh wydatków przez użytkowników infrastruktury rowerowej w krajach europejskich nie jest właściwe (np. ze względu na różnice w dochodzie do dyspozycji obywateli Polski i krajów EU 27). W celu wyznaczenia ile statystycznie wydawał będzie użytkownik infrastruktury rowerowej w Polsce wyliczono proporcję wydatków w relacji do dochodu do dyspozycji, wyliczenia te przedstawiono poniżej.

Tabela 155: Relacja wydatków użytkowników infrastruktury do dochodu do dyspozycji

Wyszczególnienie	JM	dochód do dyspozycji (2008 r.)
dochód do dyspozycji EU 27 (2008 r.)	EUR	25 654,50
<i>jedn. koszt. wycieczki długoterm.</i>	%	0,208%
<i>jedn. koszt. wycieczki 1-dno dn.</i>	%	0,062%
dochód do dyspozycji PL (2008 r.)	zł	32 954,66
<i>jedn. koszt. wycieczki długoterm.</i>	zł	68,55
<i>jedn. koszt. wycieczki 1-dno dn.</i>	zł	20,43

Źródło: opracowanie własne na podstawie ec.europa.eu

Do dalszych wyliczeń przyjęto, iż zgodnie z poziomem cen i dochodu do dyspozycji z 2008 r. użytkownik infrastruktury będzie wydawał 68,55 zł brutto na każdy dzień wycieczki długoterminowej oraz 20,43 zł brutto w przypadku wycieczki 1-dno dniowej, zgodnie z poziomem cen i dochodów do dyspozycji w 2014 r. to wydatek odpowiednio 79,60 i 23,72 zł brutto.

W opracowaniach zagranicznych wskazuje się, iż długoterminowe wycieczki rowerowe stanowią około 6,6 dnia - wartość tą na potrzeby analiz dla bezpieczeństwa przyjęto na poziomie 2 dni (wydatek 159,20 zł brutto na wycieczkę). Na podstawie powyższych wyliczeń można skalkulować jaki będzie roczny przychód netto dla regionu z turystyki rowerowej (na infrastrukturze objętej projektem).

Tabela 156: Przychód z turystyki rowerowej

Wyszczególnienie	dni wycieczki	jedn. przych. dla gospodarki regionu	przych. dla gospodarki regionu na wycieczkę (brutto)	przych. dla gospodarki regionu na wycieczkę (netto)**	ilość wycieczek rocznie*	Przychód netto razem
Wycieczki długoterminowe	2	79,60	159,20	139,64	89 703	12 526 573
Wycieczki 1-dno dniowe	1	23,72	23,72	20,81	151 104	3 144 368

*dla ostrożności analiz przyjęto, że 20% wycieczek wyda zakładaną kwotę

**założono na podstawie statystyk, że 60% wydatków objętych jest 8% stawką VAT, a 40% 23% stawką VAT

Źródło: opracowanie własne

W oparciu o zaprezentowane założenia wyliczono, iż coroczny przychód netto gospodarki wzrośnie o ok. 15,7 mln zł z czego, ok. 12,5 mln z wycieczek długoterminowych i 3,1 mln z wycieczek jednodniowych.

Tabela 157: Nowe miejsca pracy w okresie eksploatacji

Wyszczególnienie	JM	Wartość
Dodatkowy przychód gospodarki regionu	mln zł	15,67
Ilość miejsc pracy na mln obrotu	os./mln zł	2,93
Średnioroczne dodatkowe zatrudnienie	os.	46

Źródło: opracowanie własne

Zgodnie z przyjętym wskaźnikiem ilości miejsc pracy wygenerowanych przez każdy mln zł netto obrotu na poziomie 2,93 os. można wnioskować, iż dodatkowy przychód gospodarki regionu wytworzy zapotrzebowanie **46 nowych miejsc pracy w sektorze obsługi turystycznej**.

Podsumowując, przeprowadzone analizy wskazują pozytywny wpływ realizacji inwestycji na zatrudnienie zarówno w okresie budowy, jak i eksploatacji inwestycji (obsługa hotelowa, gastronomia i podobne). Wyniki analiz wskazują, iż w okresie budowy zatrudnienie znajdzie ok. 52 osób zaś w okresie eksploatacji infrastruktury ok. 46 osób w sektorze obsługi turystycznej.

5. WPŁYW PROJEKTU NA ŚRODOWISKO



Rower to doskonały sposób na spędzanie wolnego czasu, na weekendową rekreację i niezwykle popularną w Europie turystykę wakacyjną. Idea realizacji ścieżek rowerowych bezpośrednio wiąże się z kreowaniem postaw pro-środowiskowych oraz tak zwanego zdrowego stylu życia. Jedną ze znaczących form realizacji tych idei jest upowszechnianie turystyki rowerowej i nie chodzi wyłącznie o popularne „rowery górskie na kamienistych szlakach”, ale turystykę długodystansową, uprawianą przez rowerzystów we wszystkich grupach wiekowych.

5.1. Problematyka oceny oddziaływania na środowisko

Ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w art. 59 stanowi, że przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wymaga realizacja następujących planowanych przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko:

- planowanego przedsięwzięcia mogącego zawsze znacząco oddziaływać na środowisko;
- planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, jeżeli obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko został stwierdzony przez organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ponadto realizacja planowanego przedsięwzięcia innego niż określone powyżej wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na obszar Natura 2000, jeżeli:

- przedsięwzięcie to może znacząco oddziaływać na obszar Natura 2000, a nie jest bezpośrednio związane z ochroną tego obszaru lub nie wynika z tej ochrony,
- obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na obszar Natura 2000 został stwierdzony przez organ właściwy do wydania decyzji wymaganej przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia.

Z powyższych postanowień wynika, że przedsięwzięcia, których realizacja musi być poprzedzona przeprowadzeniem oceny oddziaływania na środowisko, mogą być usystematyzowane w dwie podstawowe grupy:

- takie, w których obowiązek ten wynika bezpośrednio z mocy prawa,

- oraz takie, w stosunku do których obowiązek ten został nałożony w formie indywidualnego aktu administracyjnego.

Artykuł 60 przedmiotowej ustawy zawiera delegację ustawową dla Rady Ministrów dla określenia rodzajów przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko oraz rodzajów przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Delegacja została wykonana w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397 z późn. zm.).

Jak już wskazano są to przedsięwzięcia, dla których konieczność przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko uzależniona jest od decyzji organu właściwego w sprawie wydania decyzji środowiskowej.

Należy dodatkowo wskazać, iż konieczność uzyskania pozwolenia na budowę dotyczy jedynie przedsięwzięć, dla których przeprowadza się postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, czyli tych określanych jako mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko albo tych mogących potencjalnie oddziaływać na środowisko, w stosunku do których na podstawie tzw. postępowania kwalifikacyjnego (screeningowego) obowiązek oceny został stwierdzony. Oznacza to, że dla przedsięwzięć, które uzyskały decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach, w której stwierdzono brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, nie jest wymagane pozwolenie na budowę, co wynika wprost z art. 29 ust. 3 u.p.b.

Budowa ścieżek rowerowych nie znajdują podstaw do przeprowadzenia procedury oceny oddziaływania na środowisko. Według obowiązujących przepisów dotyczących ocen oddziaływania na środowisko oraz przepisów powiązanych, szczegółowych przedsięwzięcie definiowane jako „budowa ścieżki rowerowej” nie znajduje się na liście przedsięwzięć, dla których konieczne jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przed uzyskaniem decyzji o pozwoleniu na budowę.

Wyjątkiem, który w tym przypadku ma zastosowanie jest realizacja planowanego przedsięwzięcia „innego niż przedsięwzięcie mogące znacząco oddziaływać na środowisko, które nie jest bezpośrednio związane z ochroną obszaru Natura 2000 lub nie wynika z tej ochrony, jest obowiązany do rozważenia, przed wydaniem tej decyzji, czy przedsięwzięcie może potencjalnie znacząco oddziaływać na obszar Natura 2000.” (Art. 50 i Art. 96 USTAWA z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko).

Dla gmin (inwestorów) odcinków szlaków rowerowych WTR i R-10, których przebieg obejmuje obszary objęte ochroną w postaci obszarów chronionych w ramach sieci obszarów Natura 2000 istnieje w związku z tym konieczność wystąpienia do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z wnioskiem o ustalenie konieczności lub też braku przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszar Natura 2000.

W porozumieniu z RDOŚ w Gdańsku (przeprowadzone zostały konsultacje w trybie roboczym zespołu autorskiego i przedstawicieli Urzędu Marszałkowskiego w RDOŚ Gdańsk) rekomendujemy w trybie zapytania i zgodnie z wymogami ustawy wystąpić w miarę możliwości jak najwcześniej przed złożeniem wniosku o wydanie pozwolenia na budowę odcinków ścieżek rowerowych położonych w obrębie obszarów Natura 2000 z zapytaniem konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Wyprzedzające zapytanie pozwoli właściwie wykorzystać, w przypadku stwierdzenia przez RDOŚ konieczności przeprowadzenia procedury oceny oddziaływania na środowiska, czas na przygotowanie stosownej dokumentacji. Według naszej oceny dla następujących odcinków przebiegu ścieżek rowerowych konieczne będzie wykonanie pełnej procedury oceny oddziaływania na środowisko, wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

- R-10 w rejonie rezerwatu Mierzeja Sarbska w granicach Słowińskiego Parku Narodowego,
- R-10 w ości Półwyspu Helskiego w ramach Nadmorskiego Parku Krajobrazowego oraz w granicach i w sąsiedztwie obszarów Natura 2000 w rejonie Juraty od strony zatoki,
- R-10 w rejonie ości Mierzei Wiślanej na odcinku Sztutowo-Kąty Rybackie i na odcinku Kąty Rybackie – Krynica Morska – Nowa Karczma.

Konieczny czas na uzyskanie ww. decyzji szacujemy na ok. 15 miesięcy.

5.2. Podstawowe uwarunkowania środowiskowe realizacji Przedsięwzięcia

Znaczna część inwestycji planowanych w ramach przedsięwzięcia, zlokalizowana jest na obszarach objętych różnymi formami ochrony przyrody, o których stanowi art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r. poz.627 z późn. zm).

Przedsięwzięcie należy zatem realizować z uwzględnieniem ww. uwarunkowań ze znaczącym uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju.

Koniecznym jest zaznaczenie, że oddziaływanie na środowisko wynikające z realizacji przedsięwzięcia będzie miało charakter dwuetapowy obejmujący etap inwestycyjny oraz etap operacyjny.

Należy przyjąć, iż na etapie inwestycyjnym nastąpi krótkotrwałe oddziaływanie na walory przyrodnicze. Rzeczne oddziaływania będą jednakże ograniczone do miejsc lokalizacji poszczególnych zadań. Ingerencja w walory przyrodnicze będzie wynikać z konieczności przeprowadzenia niezbędnych robót budowlanych, jednakże będą to działania ograniczone do niezbędnego minimum bez potrzeby używania ciężkiego sprzętu. Prace będą polegały w większości przypadków na posadowieniu wcześniej przygotowanych elementów.

Należy przyjąć założenie, iż w fazie prowadzenia inwestycji wpływ robót budowlanych na otoczenie będzie krótkotrwały, ograniczony do miejsca ich prowadzenia i nie powinien skutkować zakłóceniem równowagi całego ekosystemu.

Na etapie operacyjnym wpływ na środowisko naturalne najprawdopodobniej przyjmie następujące postaci:

- nasilenie ruchu turystycznego,
- możliwy większy poziom hałasu na całej długości szlaku.

Pomimo mogących wystąpić zagrożeń dla środowiska naturalnego, realizacja infrastruktury drogowej i towarzyszącej w ramach planowanego przedsięwzięcia wywrze planowany skutek w postaci minimalizacji zjawiska niezorganizowanej i niekontrolowanej turystyki rowerowej i spowoduje ograniczenie antropopresji z tym związanej na obszarach szczególnie cennych przyrodniczo.

Na potrzeby Przedsięwzięcia przewidziano posadowienie infrastruktury towarzyszącej (sanitariaty, kosze na śmieci), która w istotny sposób wpłynie pozytywnie na ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko. Zarówno udostępnienie infrastruktury, jak i planowane oddziaływanie komponentu promocyjnego w ramach Przedsięwzięcia wzmocni również proekologiczne postawy korzystających ze szlaków rowerowych i zachęci do korzystania z nich nowych użytkowników. Bezpośrednim celem ma być np. ograniczenie zaśmiecania (zarówno tras, jak i miejsc odpoczynku), tworzenia i korzystania z „dzikich” obozowisk, w tym na terenach cennych przyrodniczo.

5.2.1. Wpływ realizacji projektu na środowisko w trakcie realizacji robót budowlanych

Określenie potencjalnych efektów lokalnego zwiększenia presji środowiskowej wywoływanych ruchem rowerowym związane jest z zakresem oddziaływania różnych form aktywności rowerowej, które należy rozpatrywać w dwu aspektach krajobrazowym i przyrodniczym. Zmiany krajobrazowe są zwykle trwałe, trudne do pominięcia, przy czym nie są one równoznaczne z negatywnym zakresem oddziaływania. Natomiast reakcje środowiska przyrodniczego wobec projektowanych działań można podzielić na dwa zakresy krótkoterminowe i długofalowe. W pierwszym zakresie dotyczą zmian w strukturze krajobrazu zachodzących obejmujących działania na wstępnym etapie prowadzenia inwestycji, podczas budowy ścieżek oraz towarzyszącej im infrastruktury. Zmiany te są szczególnie widoczne w miejscach gdzie prowadzenie ścieżek dotyczy nowych przebiegów, głównie w krajobrazie otwartym oraz zmian w granicach terenów leśnych (gdzie wymagać może realizacji wycinek drzewostanów). Najbardziej wówczas zaznaczają się układy prostoliniowe obejmujące długie odcinki. Charakterystyczne elementy tego oddziaływania występują

bezpośrednio w miejscach prac budowlanych, ewentualnej wycinki drzew, czy niwelacji terenu. Wpływ tych prac jest generalnie znaczny biorąc pod uwagę długość planowanych tras. Nie mniej biorąc pod uwagę przewidziane parametry trasy należy się spodziewać ograniczonych zmian w lokalnych ekosystemach. Głównie dotyczą one wykonania wycinek (na terenach leśnych) i wymagają prowadzenia działań ochronnych wobec roślinności sąsiadującej bezpośrednio z trasą i rejonem prac budowlanych. Zmiany te, choć gwałtowne w swym charakterze generalnie nie wywierają długotrwałego wpływu na szatę roślinną w otoczeniu, która poza obszarem bezpośredniego przekształcenia pozostaje nienaruszona.

Natomiast wpływy długofalowe związane są wyłącznie z użytkowaniem tras. Jest to przede wszystkim stała presja wynikająca z obciążenie punktów i odcinków o największej koncentracji ruchu turystycznego oraz w otoczeniu miejscowości, dla których trasy będą tworzyć swoiste zworniki komunikacyjne.

Istotne z tego punktu widzenia jest przygotowanie techniczne tych tras, co w efekcie długofalowym, odpowiadającym poziomowi zmian wywołanych realizacją, będzie działaniem neutralnym lub korzystnym. Porównując oddziaływania w odniesieniu do tras rowerowych o nawierzchniach nieutwardzonych, a szczególnie w miejscach gdzie koncentracja ruchu jest znaczna, uwidacznia się przewaga układów zorganizowanych technicznie. Charakter tzw. tras „naturalnych” zaznacza się głównie poprzez znaczne przyspiesza erozji powierzchniowej, w tym struktur gleby, nawet kilkakrotnie szybciej w stosunku do ruchu pieszego. Należy pamiętać, że z postępowaniem erozji gleby związane są również zmiany szaty roślinnej, co można ocenić na podstawie tzw. „wydepczysk”. W miejscach naruszenia powierzchni średni zasięg oddziaływania szlaku rowerowego nie różni się od aktywności pieszej obejmując swym zasięgiem pas od 2 do 5 m. Jest to charakterystyczny zespół degradacji, szczególnie zaznaczający się w obszarach leśnych. Zarówno dla ruchu pieszego, jak i rowerowego w początkowym okresie funkcjonowania takiej ścieżki o powierzchni nieutwardzonej dochodzi do gwałtownego uszkodzenia darni i podglebia, a na odcinkach leśnych runa, wolniej postępuje niszczenie korzeni krzewów i drzew. W tym wypadku mogą zachodzić istotne zmiany spowodowane przede wszystkim procesami erozyjnymi o znacznej dynamice, które powodują niszczenie pojedynczych roślin i stanowisk roślinnych.

Dlatego też przyjęte rozwiązania z punktu widzenia ochrony środowiska można również przyjąć jako zakres działań minimalizujących wpływ systemu tras rowerowych. W tym najważniejsze działania to wytyczenie i budowa tras oraz ochrona przyległych terenów przed powstawaniem „dzikich” przejazdów poprzez integrację projektowanych i istniejących szlaków. Oczywistym i niezbędnym działaniem minimalizującym w trakcie użytkowania tras jest ciągły monitoring stanu technicznego tras oraz bieżąca konserwacja. Zakładając również, że utwardzenie tras wprowadza elementy obcych materiałów do środowiska należy brać pod uwagę, iż takie działanie pozwala na zabezpieczenie systemu korzeniowego drzew przed uszkodzeniami mechanicznymi oraz zapobiega pogłębianiu procesów erozyjnych.

Przeprowadzone analizy przebiegu tras rowerowych wskazują jednoznacznie, że wdrożenie projektowanego systemu nie spowoduje bezpośrednich zagrożeń dla środowiska z szczególnym uwzględnieniem form ochrony przyrody. Obiekty cenne przyrodniczo oraz strefy i ostoje chronionych i rzadkich taksonów znajdują się w bezpiecznych odległościach od miejsc, gdzie będą prowadzone prace inwestycyjne lub modernizacyjne. Żaden z przewidywanych elementów inwestycji nie jest skonfliktowany przestrzennie z obszarami lub obiektami wartościowymi przyrodniczo, co mogło by wykluczać ich realizację. W przypadku ułatwień w dotarciu do terenów cennych siedliskowo w ramach sieci Natura 2000 lub rezerwatów bez trudu można zastosować środki administracyjne zapobiegające ewentualną, zresztą, bardzo mało prawdopodobną penetrację.

5.2.2. Wpływ inwestycji na środowisko po zakończeniu

Nie prognozuje się negatywnego oddziaływania na środowisko po zakończeniu realizacji planowanego przedsięwzięcia. Funkcjonowanie sieci szlaków rowerowych na terenie województwa pomorskiego nie będzie powodowało żadnych zanieczyszczeń i zagrożeń dla środowiska.

5.2.3. Wpływ na siedliska i gatunki zamieszkujące tereny Natura 2000 i inne o znaczeniu krajowym

W prostym ujęciu ścieżki rowerowe to ochrona czystego powietrza, ograniczenie hałasu i podniesienie zdrowego stylu życia. Rower jako pojazd wykorzystywany jest zarówno w celach rekreacyjnych, jak i komunikacyjnych, a co najistotniejsze z punktu widzenia działań pro środowiskowych nie wymaga kosztownej i rozbudowanej przestrzennie infrastruktury, w przeciwieństwie do innych środków czy systemów komunikacji. Dlatego też doskonale nadaje się do realizacji potrzeb wynikających z propagowania aktywnego trybu życia oraz ochrony środowiska. Aspekt infrastrukturalny szczególnie jest istotny na terenach objętych formami ochrony przyrody, gdzie liczy się unikanie znaczących kolizji oraz ograniczenie wpływu na przedmiot ochrony.

Zgodnie z współczesnymi obserwacjami systemy zorganizowanej infrastruktury rowerowej na terenach objętych ochroną pozwalają na skupienie obciążeń turystycznych w wyznaczonych obszarach (preferowanych pod względem komunikacji, bazy turystycznej oraz unikania konfliktów z środowiskiem), przez co umożliwia kontrolę ruchu turystycznego i skuteczniejszą ochronę pozostałych terenów chronionych. Wynika to z kształtowania zachowań obejmujących wskazanie szlaków poruszania się i wyboru miejsc postoju, pobytu.

Rozwój infrastruktury rowerowej wiąże się również z warunkami bezpieczeństwa, wobec których oczywistym działaniem jest wytyczanie wydzielonych szlaków rowerowych.

Realizacja założeń rozwoju projektowanej infrastruktury rowerowej bezpośrednio wiąże się przełamaniem dwu podstawowych problemów:

- braku spójności tras rowerowych wzdłuż wybrzeża,

Największym problemem jest brak współdziałania w wykonywanych przez gminy sposobach realizacji lokalnych sieci tras rowerowych, co odznacza się w oderwaniu od otoczenia i często jest wskaźnikiem obciążenia środowiskowego poprzez niewłaściwe włączenie tych tras w obszary chronione lub ich sąsiedztwo bez możliwości realizacji przyjaznej dla rowerów infrastruktury,

- braku wygody i bezpieczeństwa,

Dużym problemem jest prowadzenie tras rowerowych po drogach, których nawierzchnie zupełnie nie nadają się do jazdy rowerem lub które, mają bardzo luźny związek z potrzebami rowerzystów z punktu widzenia potrzeb turystyki.

Opracowanie koncepcji bezpiecznych sieci dróg rowerowych to odpowiedź na oczekiwania społeczne w zakresie współczesnej komunikacji i rekreacji realizującej postawy proekologiczne i prozdrowotne. Problematyka ta zawarta jest w tzw. turystyce kwalifikowanej, wymagającej od użytkownika specjalistycznego przygotowania, ale równocześnie jest to jedna z najbardziej dostępnych form aktywnego wypoczynku.

5.3. Analiza przebiegu tras po wałach przeciwpowodziowych

Przyjęte wytyczanie szlaków turystycznych rowerowych i pieszych w obszarach szczególnego zagrożenia powodzią, nie będzie miało negatywnego wpływ na ochronę środowiska, jak i na stan i funkcjonowanie wałów przeciwpowodziowych. Proponowane rozwiązania techniczne dotyczące nawierzchni, jak i infrastruktury towarzyszącej nie generują obciążeń, które mogłyby wpływać na stan i charakterystykę wód pod względem zachowania i ochrony występujących warunków biologicznych oraz fizyko-chemicznych. Wynika to zarówno z charakteru technologii realizacji inwestycji, jak i ze sposobu wykorzystywania przez przyszłych użytkowników. Zostało to też opisane i zdiagnozowane w kwalifikacji inwestycji mogących oddziaływać na środowisko, zgodnie z którą budowa drogi rowerowej niezwiązanej z drogą nie jest przedsięwzięciem mogącym znacząco oddziaływać na środowisko, o którym mowa w art. 71 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, z późn. zm.)

Należy również zwrócić uwagę na to, iż turystyka rowerowa doskonale wpisuje się w propagowaną przez Komisję Europejską politykę zrównoważonego rozwoju oraz w nurt turystyki zrównoważonej, której podstawowym celem jest zintegrowanie działalności turystycznej z celami ochrony przyrody, a także kształtowaniem nowych postaw oraz zachowań turystów i organizatorów ruchu turystycznego. Rowerzystom rzadko zarzucić można działanie na szkodę środowiska naturalnego, a uprawiany przez nich sport jest promocją zdrowego stylu życia, aktywnego wypoczynku w harmonii z naturą, a także mniejszej emisji substancji szkodliwych dla środowiska.

Wyznaczenie proponowanych odcinków tras rowerowych jest również zgodne z nowelizacją ustawy – Prawo wodne dopuszczającą poruszanie się na rowerze wzdłuż wałów przeciwpowodziowych oraz budowy dróg rowerowych na wałach przeciwpowodziowych i obszarach szczególnego zagrożenia powodzią zachowane zostały regulacje mające na celu ochronę wody przed zanieczyszczeniem oraz służące ochronie przed powodzią.

Zakres ochronny elementów infrastruktury przeciwpowodziowej w wyniku realizacji ścieżek rowerowych nie będzie powodować istotnego wpływu na utrzymanie funkcji ochronnych. Zasady ochrony w tym zakresie wynikają z szczególnych zasad budowy drogi rowerowej oraz wyznaczania szlaku turystycznego rowerowego i pieszego na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią i wymagają zgłoszenia Dyrektorowi Regionalnemu Zarządu Gospodarki Wodnej oraz dołączenia odpowiednich dokumentów. Pozwala to na dotrzymanie wymogów już na etapie projektowym.

Planowana inwestycja w zakresie przebiegu odcinkami po wałach przeciwpowodziowych będzie korzystała z istniejących obiektów, czyli będzie w sposób synergiczny wykorzystywać istniejące, specyficzne zagospodarowanie i zainwestowanie, przez co stanowić będzie szczególną wartość dodaną do podstawowego celu jakemu mają służyć wały przeciwpowodziowe. W związku z tym wszelkie inwestycje w obrębie wałów ochronnych muszą zostać uzgodnione z zarządzającą jednostką. Z przeprowadzonych dotychczas uzgodnień wynika, że nie ma możliwości wprowadzania jednolitej nawierzchni w obrębie wałów, konieczne jest dostosowanie projektów budowlanych do wymagań technicznych w zakresie nośności i wytrzymałości określonych przez zarządzającego. Na etapie funkcjonowania ścieżek rowerowych konieczne będzie uzgodnienie z zarządzającymi wałami zasad funkcjonowania ruchu rowerowego w okresie prac konserwacyjnych (koszenie roślinności i inne prace konserwacyjne), jak i w związku z poruszaniem się po wałach pojazdów serwisowych, w tym ciężkich. Zupełnie odrębnym zagadnieniem jest wyłączenie z użytkowania wałów przeciwpowodziowych w okresach alarmów przeciwpowodziowych, lub wręcz powodzi (również konieczne uzgodnienie z zarządzającymi).

6. ZARZĄDZANIE PRODUKTEM TURYSTYCZNYM



6.1. Rekomendowany system promocji produktu turystycznego przy użyciu przykładowych narzędzi marketingowych

Celem głównym niniejszego rozdziału jest wskazanie zakresu, sposobów i metod promocji infrastruktury wytworzonej w ramach Przedsięwzięcia Pomorskie Trasy Rowerowe” jako produktu turystycznego.

6.1.1. Tendencje krajowe i międzynarodowe

Trendy globalne, które oddziałują w sposób całościowy na turystykę, wywierają także duży wpływ na turystykę rowerową. Analizą powyższych tendencji zajmuje się Światowa Organizacja Turystyki (UN WTO). Do najważniejszych trendów globalnych, które w istotny sposób wpływają na turystykę rowerową zalicza się:

- zmiany społeczne – demograficzne oraz związane z dbałością o zdrowie,
- zmiany społeczne wynikające ze wzrostu poziomu wykształcenia, rosnącej ilości czasu wolnego oraz zmian trybu życia,
- zmiany wynikające z upowszechnienia nowych technologii,
- zmiany w transporcie,
- zmiany klimatyczne oraz rosnącą świadomość problematyki rozwoju zrównoważonego,
- rosnące oczekiwania względem bezpieczeństwa.

Zmiany społeczne – demograficzne

Starzenie się społeczeństw krajów rozwiniętych, rosnąca przeciętna długość życia, towarzysząca jej zwiększająca świadomość profilaktyki prozdrowotnej oraz powszechne przestrzeganie zasad aktywnego trybu życia spowoduje wzrost liczby osób w wieku 50+, które korzystać będą z usług turystyki rowerowej. Wpłynie to na dostosowanie jakości świadczonych usług do potrzeb klientów, którzy będą przykładać dużą uwagę do komfortu oraz bezpieczeństwa w zakresie bazy noclegowej, gastronomicznej oraz transportu. Światowa Organizacja Turystyki przewiduje, że skutkami

starzenia się społeczeństw będzie m.in. zwiększony popyt na: oferty dotyczące wyjazdów dla turystów indywidualnych, rodzinnych oraz grup zorganizowanych, produkty luksusowe i specjalistyczne oraz produkty turystyki aktywnej, zdrowotnej i SPA/wellness. Osoby w wieku 50+, korzystające z usług turystyki rowerowej przykładają większe znaczenie do atrakcyjności i bezpieczeństwa szlaków rowerowych niż do odległości, jakie będą pokonywać. Jest to potencjalna szansa dla biur turystyki rowerowej oferujących gotowe pakiety wyjazdów zorganizowanych, które charakteryzują się dobrą jakością i odpowiednią ceną.

Według danych Austrian Tourist Board statystyczny turysta rowerowy odwiedzający Austrię ma ponad 50 lat i charakteryzuje się wysokim statusem społecznym, wykształceniem oraz dochodami. Natomiast w Polsce nadal największy udział pośród turystów rowerowych odgrywają osoby w przedziale wiekowym 26 – 35 lat. Widoczny jest za to stale postępujący wzrost przeciętnego wieku rowerzysty²⁵.

Wzrost poziomu wykształcenia, rosnąca ilość czasu wolnego oraz zmiana trybu życia

Wzrostowi poziomu wykształcenia konsumentów towarzyszą zwiększające się oczekiwania wobec produktów turystycznych. Wpływ na to ma także stale rosnąca liczba dostępnych form aktywności oraz spędzania czasu wolnego. Przekłada się to na wysublimowanie gustów turystów oraz na wzrost popytu na produkty związane z kulturą, sztuką, historią czy też na produkty o charakterze indywidualnym, w których niezbędne jest zaangażowanie turysty (np. gry terenowe). Zwiększająca się konkurencja o klienta przekłada się na spadek cen i czasu podróży. Wyjazdy są jednak częstsze i w coraz większym stopniu zaspokajają zarówno potrzeby dotyczące rozrywki, jak i wypoczynku. Zauważalna jest także większa tendencja turystów do różnicowania miejsca podróży. Za cel wyjazdu wybierają oni miejsca, których wcześniej nie dane im było odwiedzić. Większym zainteresowaniem cieszą się także oryginalne oferty: tematyczne wycieczki rowerowe, ekosafari na rowerze czy inne specjalistyczne wyjazdy.

Upowszechnienie nowych technologii

Łatwiejszy dostęp do informacji oraz kampanie marketingowe wpływają na zwiększanie sprzedaży produktów przez Internet. Rozpowszechnienie technologii mobilnej, smartfonów oraz aplikacji społecznościowych wpływa na wypieranie tradycyjnych kanałów komunikacji. Także firmy zajmujące się obsługą turystyki rowerowej musiały dostosować się do istniejących trendów. Internetowe kanały sprzedaży i dystrybucji, zakupy grupowe czy porównywarki ofert stanowią tylko jeden z przykładów wykorzystywania nowych technologii i są one niezbędne w procesie tworzenia oferty zarówno dla turystów krajowych, jak i zagranicznych. Coraz częściej turysta decyduje się nabyć produkt poszerzony, oparty o wspólne kanały sprzedaży (np. sprzedaż biletów lotniczych wraz z możliwością wypożyczenia samochodu oraz zarezerwowania noclegu). Wykorzystanie takich narzędzi jak Youtube, Instagram, Twitter, Pinterest czy Foursquare wpływa

²⁵ Koncepcja rozwoju turystyki rowerowej w województwie pomorskim na lata 2013 - 2020

na postępujący spadek znaczenia wydawnictw drukowanych, targów turystycznych czy reklam prasowych.

Za przykład wpływu nowych technologii na turystykę rowerową może posłużyć portal turystyczny niemieckiej federacji turystyki rowerowej ADFC. Według danych ADFC, w 2012 roku z aplikacji korzystało ponad 350 000 unikalnych użytkowników, którzy dzięki opisom 290 000 kilometrów szlaków rowerowych o różnym stopniu zaawansowania oraz wyszukiwarce ponad 5 000 obiektów mogli mobilnie planować swoje podróże. Z portalu korzystać mogą zarówno planujący krótki wyjazd turyści jednodniowi, jak i turyści wycieczkowi, których celem jest dłuższa wyprawa.

Zmiany w transporcie

Rozwój transportu oraz rosnąca rola tanich linii lotniczych, autobusowych oraz przewozów kolejowych wpływa na skracanie czasu oraz zmniejszanie kosztów podróży. Ciągłe zwiększająca się ilość samochodów na drogach oraz wysokie ceny paliw wpływają na zmniejszenie znaczenia transportu samochodowego wobec transportu zrównoważonego (kolej, statek, rower).

Na atrakcyjność turystyki rowerowej duży wpływ ma możliwość dojazdu komunikacją publiczną do wytyczonych ścieżek rowerowych. Pod tym względem największe znaczenie odgrywiają pociągi posiadające specjalne wagony kolejowe przystosowane do przewozu rowerów. Niezwykle dużym zainteresowaniem cieszą się one w Niemczech, gdzie według ADFC w latach 2005 – 2011 liczba przewożonych rowerów w pociągach Deutsche Bahn wahała się od 249 500 do 272 000 sztuk rocznie. Kolej jest najczęściej wybieranym środkiem transportu dla turystów rowerowych w kraju naszych zachodnich sąsiadów (42%). Rzadziej turyści korzystają z samochodów osobowych (33%).

Zmiany w klimacie

Ocieplanie się klimatu oraz wysoka emisja CO₂ do atmosfery wpływają na intensyfikację działań związanych z ekologicznymi inwestycjami, czystością otoczenia i zrównoważonym rozwojem. Anomalie pogodowe wpływają na mniejsze zainteresowanie turystyką zimową w Polsce oraz Europie. Także niepewność dotycząca warunków atmosferycznych wpływa na mniejszy popyt na wypoczynek w okresie wakacyjnym nad polskim wybrzeżem w stosunku do regionu śródziemnomorskiego. Większym zainteresowaniem cieszy się za to ekoturystyka i podróże do miejsc charakteryzujących się minimalną ingerencją człowieka w naturę. Konsumenci zaczynają także przykładać znaczenie do sposobu wytwarzania produktów. Rośnie popyt na produkty ekologiczne i naturalne. Społeczeństwo także w większym stopniu przykłada się do ekologicznego transportu. Rowerzyści utożsamiani są z proekologiczną postawą oraz uważani są za świadomych „obywateli świata”.

Bezpieczeństwo

Lokalne konflikty, kryzysy oraz stałe zagrożenie atakami terrorystycznymi wpływa na niestabilność popytu, jego dużą wrażliwość oraz zwiększenie roli bezpiecznych destynacji, do których zalicza się większość krajów europejskich. Jednym ze skutków powyższej sytuacji jest zwiększenie dynamiki ruchu turystycznego m.in. w turystyce rowerowej w Europie Środkowej i Zachodniej.

6.1.2. Uwarunkowania regionalne

Rozwój infrastruktury turystycznej oraz usług towarzyszących jest istotnym obszarem działania realizowanej przez województwo pomorskie „Strategii Rozwoju Turystyki w Województwie Pomorskim”. Działania te dotyczą m.in. turystyki rowerowej, która ze względu na duży potencjał turystyczny województwa ma bardzo dobre możliwości rozwoju. W celu wykorzystania powyższego potencjału, podejmowane są działania prowadzące do opracowania spójnej koncepcji wykorzystania szlaków i dróg rowerowych znajdujących się na terenie województwa.

Jak zostało to przedstawione we wcześniejszych rozdziałach, do końca 2013 roku zrealizowano kilka inwestycji (np. przebudowa danych odcinków dróg publicznych), których celem było podniesienie atrakcyjności oraz stworzenie podstaw do rozwoju produktów turystyki rowerowej na terenie województwa pomorskiego. Powyższe inwestycje nie zaspokoły jednak wszystkich potrzeb związanych z infrastrukturą rowerową. Jej niedoinwestowanie oraz **niedostateczne działania promocyjne** stanowią poważną barierę rozwoju wszelkiej turystyki aktywnej i w najbliższym czasie wymagane jest zrealizowanie przedsięwzięć inwestycyjnych na szeroką skalę, wraz z jednoczesnym stworzeniem oferty towarzyszącej dotyczącej zapewnienia odpowiednich kwater i usług, **wypracowanie systemów współpracy poszczególnych partnerów** oraz stworzenie rekomendacji dotyczącej proponowanych produktów turystycznych (**obecnie widoczny jest brak spójnych działań promocyjnych**). W tym celu w regionie stworzono lokalne systemy szlaków rowerowych współfinansowane głównie z funduszy unijnych i rozpoczęto realizację działań dotyczących rozwoju infrastruktury rowerowej ukierunkowanej zarówno na turystykę lokalną, jak i ponadlokalną.

W regionie pomorskim możliwe jest wykreowanie wielu atrakcyjnych produktów turystyki rowerowej skierowanych do turystów krajowych i zagranicznych. Wpływ na to ma gęsta sieć połączeń kolejowych, brak dużych wzniesień oraz występowanie licznych ośrodków koncentracji ruchu turystycznego na obszarze nadmorskim i terenach pojeziernych. **Dotychczas zauważalny był jednak brak wyrazistego produktu turystycznego zaspokajającego potrzeby turystów rowerowych zarówno krajowych, jak i zagranicznych.**

Braki w infrastrukturze, jej degradacja oraz nieefektywne działania z lat poprzednich wynikały przede wszystkim z braku długofalowej strategii oraz konsekwencji. Wpływ na powyższy stan miał

także brak ustalonego modelu współpracy dotyczącego rozwoju, promocji, czy też infrastruktury związanych z turystyką rowerową.

Kolejna bariera rozwoju turystyki rowerowej wynika z braku możliwości przeprowadzenia szacunków dotyczących wielkości ruchu turystycznego w województwie pomorskim. Wynika to z nieprzeprowadzania w latach wcześniejszych badań dotyczących liczby osób korzystających z roweru, zarówno w celach rekreacyjnych, jak i turystycznych. Szacunki te możliwe będą jednak w przyszłości, ponieważ planowane jest ustawienie urządzeń pomiarowych oraz realizacja cyklicznych pomiarów ruchu.

Istotnym zagadnieniem pozostaje także wypracowanie modelu utrzymania oraz finansowania szlaków rowerowym. Brak sprawdzonego i wypracowanego modelu wsparcia wpływa na degradację oraz niespójność sieci szlaków rowerowych. Należy zwrócić także uwagę na brak określonych kwestii związanych z odpowiedzialnością za utrzymanie szlaku oraz dotyczących ustalenia operatorów międzynarodowych szlaków przebiegających przez tereny województwa pomorskiego (szlaki R-9 i R-10).

6.1.3. Dokumenty strategiczne

Poniżej zaprezentowano zapisy, które znalazły się w dokumentach strategicznych odnośnie oferty turystycznych woj. pomorskiego i działań promocyjnych w tym zakresie.

Regionalny Program Strategiczny w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej Pomorska Podróż

Cel szczegółowy 2: Całoroczna, sieciowa, kompleksowa oferta, wzmacniająca wizerunek regionu:

„Podstawą rozwoju oferty turystycznej i kulturalnej będzie rozwijanie i promowanie tego, co unikatowe i niepowtarzalne. Kluczowe jest dostosowanie oferty turystycznej do zmieniających się form spędzania wolnego czasu z biernego wypoczynku na aktywny”.

„(...) Wykorzystanie nowych trendów w turystyce, poprzez nowoczesne rozwiązania infrastrukturalne i przestrzenne, umożliwi przedłużenie sezonu turystycznego”.

Priorytet 2.3 Rozpoznawalny turystyczny wizerunek regionu

„Podjęte działania będą dotyczyły kreowania turystycznej marki województwa pomorskiego przy wykorzystaniu nowoczesnych interaktywnych narzędzi promocji, jak również budowania sieci wymiany i udostępniania informacji o ofercie turystyczno-kulturalnej regionu oraz promocji dziedzictwa materialnego i niematerialnego i jego wykorzystania jako elementu produktów turystycznych identyfikujących poszczególne regiony kulturowe”.

Obszar współpracy ponadregionalnej i międzynarodowej: Wizerunek i marka turystyczna regionu Morza Bałtyckiego.

Działanie 2.3.2 Profesjonalizacja działań promocyjnych

Zakres interwencji: Wypracowanie i wdrożenie nowoczesnych systemów współpracy i zarządzania informacją w zakresie tworzenia spójnej oferty regionu.

Omawiany projekt wpisuje w Regionalny Program Strategiczny w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej. Realizacja przedsięwzięcia polegającego na wybudowaniu szlaku R10 będącego częścią Międzynarodowej Trasy Rowerowej R-10 oraz wybudowanie Wiślanej Trasy Rowerowej biegnącej wzdłuż rzeki Wisły pozwoli rowerzystom oraz turystom rowerowy w aktywny sposób spędzać swój wolny czas. Projekt stanowi przedsięwzięcie strategiczne wskazane w RPS: Pomorskie trasy rowerowe o znaczeniu międzynarodowym i wpływa na realizację celu szczegółowego 2 Całoroczna, sieciowa, kompleksowa oferta, wzmacniająca wizerunek regionu

Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020

I Cel strategiczny: Otwarta Gospodarka

„W strategicznym interesie województwa leży wzmocnienie jego pozycji w skali krajowej, bałtyckiej i europejskiej. Zwiększona otwartość gospodarki warunkuje poprawę konkurencyjności regionu”.

Pożądany kierunek zmian: Osiągnięcie statusu pierwszej w Polsce destynacji turystycznej

Cel operacyjny: 1.3 Unikatowa oferta turystyczna i kulturalna

Wybór strategiczny

„Sieciowe, kompleksowe, rozpoznawalne co najmniej na poziomie krajowym, oparte o walory naturalne oraz zasoby dziedzictwa kulturowego, jak również wykorzystujące potencjał oferty kulturalnej regionu, produkty i pakiety turystyczne; uniezależnienie oferty turystycznej od pory roku, jej różnicowanie w oparciu o potencjał przemysłu czasu wolnego, a także silniejsza specjalizacja regionu w zakresie turystyki prozdrowotnej i biznesowej”.

Oczekiwane efekty:

- Całoroczna, kompleksowa i atrakcyjna oferta turystyczna i kulturalna regionu obejmująca także efektywne wykorzystanie obiektów sportowych o randze krajowej;
- Wzmocniony wizerunek regionu oraz większa rozpoznawalność i spójność kluczowych regionalnych marek turystycznych i kulturalnych;
- Silna współpraca pomiędzy podmiotami branży turystycznej i kulturalnej.

Kierunki działań:

1.3.1 Rozwój sieciowych i kompleksowych produktów turystycznych

Obszar działania:

Obszary o wysokim potencjale turystyczny – rekreacyjnym środowiska przyrodniczego i kulturowego

Warunki sukcesu:

- Utrzymanie wizerunku województwa jako regionu dysponującego atrakcyjną ofertą turystyczną;

Rozwój współpracy między sektorem publicznym, branżą turystyczną i podmiotami działającymi w obszarze kultury w zakresie tworzenia wspólnych, sieciowych, ponadlokalnych produktów turystycznych.

Omawiany projekt wpisuje w Strategię Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020. Realizacja przedsięwzięcia polegającego na wybudowaniu szlaku R10 biegnącego w korytarzu trasy EuroVelo 10 oraz wybudowanie Wiślanej Trasy Rowerowej biegnącej wzdłuż rzeki Wisły pozwoli wykorzystać potencjał oferty kulturalnej regionu oraz stworzyć ofertę turystyki prozdrowotnej dostępnej przez cały rok dla rowerzystów i turystów rowerowych. Pozwoli to osiągnąć oczekiwane w Strategii efekty oraz zrealizować cel operacyjny 1.3 Unikatowa oferta turystyczna oraz kulturalna

Koncepcja Rozwoju Turystyki Rowerowej w Województwie Pomorskim na lata 2013 – 2020

Obszar priorytetowy 3: Wizerunek

Kreowanie pomorskiej marki turystyki rowerowej, jako regionu przyjaznego turystyce rowerowej, wymaga realizacji długofalowej strategii promocji poprzez wykorzystanie odpowiednich narzędzi i kanałów komunikacji marketingowej. Celem Strategii jest wypromowanie marki, która przyciągnie turystów krajowych oraz zagranicznych. Działania w zakresie marketingu turystyki rowerowej, inicjowane i koordynowane przez organizacje rowerowe i turystyczne we współpracy z branżą turystyczną i samorządami to między innymi:

- opracowanie ramowej strategii promocji turystyki rowerowej, wskazującej główne rynki docelowe, kierunki i narzędzia promocji,
- umieszczenie pełnego opisu regionalnych i lokalnych szlaków oraz tras rowerowych na regionalnym portalu turystycznym pomorskie.travel,
- utworzenie dodatkowych funkcjonalności portalu – planner podróży rowerowej oparty o ślady GPS i geolokalizację atrakcji turystycznych, bazę danych / wyszukiwarkę certyfikowanych kwater „przyjaznych rowerzystów”,
- utworzenie aplikacji mobilnej planera podróży,

- uruchomienie dedykowanych kanałów „social media” dla turystyki rowerowej, zintegrowanych z portalem regionalnym (Instagram, Youtube, Foursquare itp.),
- opracowanie pakietu materiałów promocyjnych – map rowerowych, przewodników turystyki rowerowej oraz informatorów,
- utworzenie i dystrybucja regionalnej linii gadżetów rowerowych – bidony, czapeczki, koszulki itp.,
- uruchomienie regionalnych targów turystyki rowerowej,
- wykreowanie sieci imprez promujących turystykę rowerową w poszczególnych subregionach województwa,
- wypracowanie modelu promocji turystyki rowerowej dzieci i młodzieży z wykorzystaniem taniej bazy noclegowej.

Planowane działania promocyjne związane z realizacją projektu wpisują się w przedstawiony powyżej Obszar Priorytetowy 3: Wizerunek, Koncepcji Turystyki Rowerowej w Województwie Pomorskim na lata 2013 – 2020. Promocja szlaków odbywać się będzie m.in. poprzez prasę, radio, Internet oraz inne dostępne kanały promocji. Wypromowanie marki i towarzyszące temu działaniu przyciągnięcie turystów krajowych oraz zagranicznych będzie możliwe poprzez szereg działań w zakresie marketingu turystyki rowerowej. Realizacja przedsięwzięcia oraz jego promocja zostanie zainicjowana za sprawą odpowiednich narzędzi takich jak: reklama prasowa i internetowa, drukowane materiały promocyjne czy reklama ambientowa.

6.1.4. Opis problemów

Na podstawie analizy stanu aktualnego, tendencji w turystyce rowerowej, uwarunkowań lokalnych oraz analizy dokumentów dotyczących turystyki rowerowej w woj. pomorskim można określić następujące problemy w zakresie promocji turystyki rowerowej:

- braku wyrazistego produktu turystycznego zaspokajającego potrzeby turystów rowerowych,
- brak spójnych działań promocyjnych,
- ograniczona współpraca poszczególnych partnerów,
- niedostateczne działania promocyjne.

6.1.5. Cele promocji

Na podstawie przedstawionych analiz, uwarunkowań, zapisów w dokumentach strategicznych, wyznaczone zostały cele działań promocyjnych.

Cel główny

Wzrost zainteresowanie turystyką rowerową w woj. pomorskim szerokiego grona odbiorców zarówno z województwa, kraju, jak i z zagranicy poprzez integrację działań promocyjnych i budowę produktów turystycznych.

Cele szczegółowe

- Zawiązywanie współpracy pomiędzy różnymi partnerami m.in. dla promocji zintegrowanych produktów turystyki rowerowej woj. pomorskiego;
- Budowa produktów turystycznych;
- Promocja tras rowerowych o znaczeniu międzynarodowym R-10 i Wiślana Trasa Rowerowa(R-9).

Należy nadmienić, iż podjęcie działań w ramach przedstawionych powyżej celu głównego i celów szczegółowych będzie prowadziło do realizacji celów Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej Pomorska Podróż oraz Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020.

6.1.6. Beneficjenci działań promocyjnych

Aby promocja odniosła skutek, powinna być skierowana do konkretnych, precyzyjnie zdefiniowanych odbiorców.

Biorąc pod uwagę uwarunkowania, tendencje krajowe i międzynarodowe oraz wyznaczone cele dokonano segmentacji rynku. Segmentacja rynku pozwoli na dobór odpowiednich narzędzi marketingowych do realizacji założonych celów.

- Turyści krajowi,
- Turyści zagraniczni,
- Turyści jednodniowi,

- Turyści wycieczkowi,
- Turyści indywidualni,
- Turyści rodzinni,
- Grupy zorganizowane.

6.1.7. Partnerzy działań promocyjnych

W promocji analizowanego Przedsięwzięcia Strategicznego należałoby się zastanowić nad dwoma podstawowymi typami działań:

- promocja bezpośrednia, prowadzona przez pracowników Urzędu Marszałkowskiego, beneficjentów i partnerów,
- promocja pośrednia, prowadzona przez wyspecjalizowane instytucje lub agencje reklamowe.

Partnerzy (gminy)

- Miasto Pruszcz Gdański,
- Gmina Pruszcz Gdański,
- Gmina Cedry Wielkie,
- Gmina Suchy Dąb,
- Gmina Tczew,
- Miasto Tczew,
- Gmina Subkowy,
- Gmina Pelplin,
- Gmina i Miasto Gniew,
- Gmina Stegna,
- Gmina Sztutowo,
- Miasto Krynica Morska,
- Gmina Nowy Dwór Gdański,
- Gmina Ostaszewo,
- Gmina Lichnowy,
- Gmina Miłoradz,

- Gmina Sztum,
- Gmina Ryjewo,
- Gmina Kwidzyn,
- Gmina Sadlinki,
- Gmina Ustka,
- Miasto Ustka,
- Gmina Słupsk,
- Miasto Słupsk,
- Gmina Smołdzino,
- Gmina Główny,ce,
- Miasto Łeba,
- Gmina Wicko,
- Gmina Choczewo,
- Gmina Krokowa,
- Gmina Władysławowo,
- Miasto Jastarnia,
- Miasto Hel,
- Gmina Puck,
- Miasto Puck,
- Gmina Kosakowo,
- Miasto Gdynia,
- Miasto Sopot,
- Miasto Gdańsk.

Pozostali partnerzy

- PROT,
- LOT-y,
- LGD-y,
- LGR-y,
- Organizacje turystyki rowerowej,
- Prywatni operatorzy turystyki rowerowej,

W poniższej tabeli przedstawiono wykaz potencjalnych partnerów planowanych działań promocyjnych.

Tabela 158: Potencjalni partnerzy działań promocyjnych

Lp.	Nazwa	Forma prawno-organizacyjna	Lokalizacja	Działalność związana z turystyką rowerową
1.	Pomorska Regionalna Organizacja Turystyczna	Stowarzyszenie, regionalna organizacja turystyczna	Wały Jagiellońskie 2a Gdańsk 80-887	Promocja turystyki rowerowej oparta na współpracy z organami administracji oraz regionalnymi i lokalnymi organizacjami turystycznymi.
2.	Gdańska Organizacja Turystyczna	Stowarzyszenie, lokalna organizacja turystyczna	Długi Targ 28/29 80-830 Gdańsku	Prowadzenie rowerowej informacji turystycznej.
3.	Lokalna Organizacja Turystyczna Gminy Sztutowo	Stowarzyszenie, lokalna organizacja turystyczna	ul. Gdańska 55 82-110 Sztutowo	Współorganizacja rajdów rowerowych „Bursztynowa Runda Mierzei Wiślanej”
4.	Lokalna Organizacja Turystyczna "Kaszuby Bytowskie"	Stowarzyszenie, lokalna organizacja turystyczna	ul. Zamkowa 2 77-100 Bytów	Opracowanie pierwszego szlaku samochodowo-rowerowego śladem Kapliczek i Krzyży Przydrożnych, we współpracy z Pomorską Regionalną Organizacją Turystyczną.
5.	Lokalna Organizacja Turystyczna KOCIEWIE	Stowarzyszenie, lokalna organizacja turystyczna	ul. Szkolna 2 83-115 Swarozyn	Zarządzanie „Kociewskimi Trasami Rowerowymi”.
6.	Lokalna Organizacja Turystyczna w Krynicy Morskiej	Stowarzyszenie, lokalna organizacja turystyczna	ul. Górników 15 82-120 Krynica Morska	Współorganizacja rajdów rowerowych „Bursztynowa Runda Mierzei Wiślanej”.
7.	Lokalna Organizacja Turystyczna "Jantarowe Wybrzeże"	Stowarzyszenie, lokalna organizacja turystyczna	ul. Gdańska 60 82-103 Stegna	Współorganizacja rajdów rowerowych „Bursztynowa Runda Mierzei Wiślanej”.
8.	Lokalna Organizacja Turystyczna Łeba-Błękitna Kraina	Stowarzyszenie, lokalna organizacja turystyczna	ul. 11 Listopada 5A 84-360 Łeba	Organizacja rajdów rowerowych, znakowanie tras rowerowych.
9.	Lokalna Organizacja Turystyczna Powiatu Gdańskiego	Stowarzyszenie, lokalna organizacja turystyczna	Wojska Polskiego 16 83-000 Pruszcz Gdański	Promocja turystyki rowerowej.
10.	Lokalna Organizacja Turystyczna „Serce Kaszub”	Stowarzyszenie, lokalna organizacja turystyczna	Biuro LOT "Serce Kaszub" ul. Świętojańska 5E 83-400 Kościerzyna	Promocja ścieżek rowerowych, m.in. ścieżek dydaktycznych: "Płociczno" i "Pętla Tuszkowska Matka", a także Lipuskiej Trasy Rowerowej.

11.	Lokalna Organizacja Turystyczna "Skotawsko"	Stowarzyszenie, lokalna organizacja turystyczna	Skotawsko 1 77-116 Skotawsko	Promocja turystyki rowerowej.
12.	"Szczyt Wieżyca" - Lokalna Organizacja Turystyczna	Stowarzyszenie, lokalna organizacja turystyczna	Szymbarskich Zakładników 12 83-315 Szymbark	Wspieranie i upowszechnianie kultury fizycznej i sportu.
13.	Lokalna Organizacja Turystyczna Ustka i Ziemia Słupska	Stowarzyszenie, lokalna organizacja turystyczna	ul. Marynarki Polskiej 71 76-270 Ustka	Organizacja rajdów rowerowych, m.in. rajdów rowerowych „Dolina Charlotty Doliną Rzeki Słupi.
14.	Lokalna Organizacja Turystyczna "Ziemia Człuchowska"	Stowarzyszenie, lokalna organizacja turystyczna	Wojska Polskiego 1 77-300 Człuchów	Promocja regionu na targach turystycznych.
15.	Lokalna Organizacja Turystyczna Ziemia Lęborska - Łeba	Stowarzyszenie, lokalna organizacja turystyczna	ul. kard. Stefana Wyszyńskiego 3 84-300 Lębork	Organizacja rajdów rowerowych oraz wyścigów rowerowych pn. „Pazur Lęborskiego Lwa”
16.	Powiślańska Organizacja Turystyczna	Stowarzyszenie, lokalna organizacja turystyczna	ul. Mickiewicza 31 82-400 Sztum	Promocja tras rowerowych m.in. Rowerowego Szlaku Zamków Gotyckich na Powiślu.
17.	Stowarzyszenie "Gdynia Turystyczna" - Lokalna Organizacja Turystyczna w Gdyni	Stowarzyszenie, lokalna organizacja turystyczna	ul. Partyzantów 39 81-423 Gdynia	Promocja turystyki rowerowej.
18.	Stowarzyszenie Turystyczne "Kaszuby Północne" Lokalna Organizacja Turystyczna	Stowarzyszenie, lokalna organizacja turystyczna	Plac Wolności 2 84-100 Puck	Promocja tras rowerowych, m.in. Puck - Swarzewo - Władysławowo - Chałupy - Kuźnica - Jastarnia - Jurata – Hel, także ścieżki rowerowej na trasie linii kolejowej Swarzewo – Krokowa.
19.	Lokalna Organizacja Turystyczna – Stowarzyszenie Turystyczne Sopot	Stowarzyszenie, lokalna organizacja turystyczna	ul. Plac Zdrojowy 2 81-720 Sopot	Promocja turystyki rowerowej.
20.	Stowarzyszenie Turystyczne Kaszub	Stowarzyszenie rejestrowe	ul. Klasztorna 1 83-300 Kartuzy	Promocja turystyki rowerowej.
21.	Stowarzyszenie „Instytut Kociewski”	Stowarzyszenie rejestrowe	ul. Gen. W. Sikorskiego 26 83-200 Starogard Gdański	Celem stowarzyszenia jest promocja regionu kociewskiego, tym także w zakresie jego walorów turystyczno-krajoznawczych.
22.	Stowarzyszenie "Żuławy Gdańskie"	Stowarzyszenie rejestrowe, organizacja pożytku publicznego	ul. Podcieniowa 7 83-020 Trutnowy	Celem stowarzyszenia jest ochrona ginącego dziedzictwa kulturowego i chęć promocji regionu.

Źródło: opracowanie własne

6.1.8. Proponowane narzędzia promocji

Wykreowanie pomorskiej marki turystyki rowerowej – regionu przyjaznego turystyce rowerowej, posiadającego atrakcyjną i różnorodną ofertę dla tej grupy odbiorców – jest możliwe przy posiadaniu i realizacji długofalowej strategii promocji, wdrażanej poprzez odpowiednie narzędzia i kanały komunikacji marketingowej. Dążyć należy do stworzenia marki mającej potencjał do przyciągnięcia turystów krajowych i zagranicznych, o wydatkach wyższych niż przeciętne.²⁶

Kanały promocji:

- prasa, radio, telewizja,
- internet (w tym portal turystyczny),
- media drukowane,
- reklama ambientowa,
- reklama zewnętrzna,
- targi, wydarzenia promocyjne,
- pozostałe,

Wybrane narzędzia promocji:

- reklama prasowa,
- spoty reklamowe w radio i w telewizji,
- reklama internetowa
 - portal turystyczny,
 - media społecznościowe,
- drukowane materiały promocyjne:
 - przewodniki turystyczne dla rowerzystów,
 - informatory,
 - mapy turystyczne,
 - katalogi ofert turystycznych,
- reklama ambientowa,

²⁶ Koncepcja Rozwoju Turystyki Rowerowej w Województwie Pomorskim na lata 2013-2020

- reklama zewnętrzna,
- targi, wydarzenia promocyjne,
- gadżety reklamowe.

Reklama prasowa

Środkiem przekazu dla tego typu reklamy jest szeroko rozumiana prasa (zarówno w formie papierowej, jak i w jej multimedialnym odpowiedniku występującym w e-gazetach oraz e-wydaniach). Reklama prasowa jest jednym z najlepszych sposobów przedstawiania swojej oferty potencjalnym klientom. Może mieć charakter wykupionych miejsc reklamowych w gazetach, artykułów sponsorowanych, różnego rodzaju konkursów lub też tematycznych wkładek. Duży wpływ na decyzję o umieszczeniu reklamy w prasie ma rynek docelowy danego czasopisma, nakład i sposób jego dystrybucji. W przypadku przedmiotowego Przedsięwzięcia najkorzystniejsza może okazać się reklama umieszczona w czasopismach branżowych (np. Magazyn Rowerowy, bikeBoard, BikeAction, Sportowy Styl), informująca o rozpoczęciu i zakończeniu poszczególnych etapów prac, zachęcająca do udziału w kampaniach społecznościowych związanych z realizacją Przedsięwzięcia oraz promująca turystykę rowerową w woj. pomorskim.

Spoty reklamowe

Reklama telewizyjna to jedna z najdroższych form promocji. Spoty telewizyjne wyświetlane są w przerwach pomiędzy nadawanymi programami telewizyjnymi oraz podczas przerw reklamowych występujących w trakcie trwania programu. Najczęściej spoty trwają około 30 sekund. Koszt wykonania telewizyjnego spotu reklamowego wynosi od kilku do kilkunastu tysięcy złotych. W przypadku spotu radiowego jest on dużo mniejszy.

Ze względu na wysokie koszty realizacji, rekomenduje się przeprowadzanie kampanii reklamowych w tych środkach przekazu w ograniczonym zakresie. Najkorzystniejsza byłaby tu reklama radiowa skierowana do określonej grupy odbiorców (np. turyści krajowi z woj. pomorskiego) nadawana przed lub po audycji radiowej o tematyce rowerowej (np. audycja Skołowani nadawana cyklicznie w TOK FM).

Reklama internetowa

Dla coraz większej części współczesnych turystów internet jest podstawowym, a często i jedynym, źródłem pozyskiwania informacji wykorzystywanych do planowania podróży turystycznej.

Strony internetowe

Podstawą wszelkich działań promocyjnych on-line powinna być dobrze zaprojektowana i przyjazna użytkownikowi strona internetowa. Z punktu widzenia odwiedzających niezbędne są wyczerpujące i aktualne informacje na temat dostępnych usług (np. gastronomicznych, noclegowych, komunikacyjnych etc.), a także aktualny kalendarz odbywających się na szlaku wydarzeń. Może to umożliwić komponowanie indywidualnych pakietów turystycznych i bezpośrednią rezerwację wybranych usług.

Strona internetowa powinna także umożliwiać bezpośredni kontakt z podmiotem zarządzającym szlakiem w celu uzyskania dokładniejszych informacji, potwierdzenia rezerwacji, próśby o przesłanie (pocztą tradycyjną lub elektroniczną) dodatkowych materiałów promocyjnych.

Pomorskie.travel to interaktywny portal wizerunkowy regionu pomorskiego, który kreatywnie prezentuje przestrzeń regionu pomorskiego w skali globalnej. Portal jest oficjalną stroną turystyczną województwa pomorskiego. Przybliży bogatą kulturę regionu, tradycje kulturalne, monumentalne zabytki oraz prezentuje obszerną ofertę imprez związanych z filmem, muzyką, teatrem, sportem, kulturą czy sztuką.

Na portalu znajduje się także szereg wskazówek dotyczących pobytu w województwie pomorskim. Turyści planowanie wyjazdu na Pomorze powinni zaczynać od odwiedzania *pomorskie.travel*, gdzie mogą m.in. przeczytać szereg porad dotyczących noclegów i jedzenia, poznać oferty przewodników i pilotów oraz zaczerpnąć praktycznych wskazówek czy też informacji turystycznych.

Portal obfituje także w informacje niezbędne rowerzystom oraz turystom rowerowym, dotyczące tras oraz wypożyczalni i serwisów rowerowych.

Rekomenduje się umieszczenie na portalu aktualnych map, szczegółowego opisu wszystkich tras realizowanych w ramach Przedsięwzięcia Pomorskie Trasy Rowerowe wraz z dodatkowymi informacjami odnośnie warunków na poszczególnych odcinkach (np. utrudnienia na drodze), opisem atrakcji turystycznych spotykanych po drodze. Dodatkowo cenne byłoby zamieszczenie informacji odnośnie rekomendowanych miejsc odpoczynku, bazy gastronomicznej, miejsc noclegowych, miejsc obsługi rowerzystów, wypożyczalni sprzętu rowerowego. Cenne byłoby również zamieszczenie informacji o zakończeniu poszczególnych etapów prac i oddaniu ukończonych odcinków do użytkowania.

Ciekawym pomysłem jest także utworzenie dodatkowych funkcji portalu – planner podróży rowerowej opartego o ślady GPS i geolokalizację atrakcji turystycznych, bazę danych / wyszukiwarkę certyfikowanych kwater „przyjaznych rowerzystów”, (docelowo powiązaną z systemem rezerwacyjnym), warsztatów i wypożyczalni rowerowych.

Na stronie Urzędu Marszałkowskiego powinny się pojawiać informacje o rozpoczęciu i zakończeniu poszczególnych etapów prac, zachęcające do udziału w kampaniach społecznościowych

związanych z realizacją Przedsięwzięcia oraz ogólne informacje promujące turystykę rowerową w woj. pomorskim.

Media społecznościowe

Współcześnie istotną wagę przykładą się do odpowiedniego wyświetlania się strony na urządzeniach mobilnych (smartfonach i tabletach) oraz na stosowania wtyczek społecznościowych, które pozwalają dzielić się treścią ze znajomymi na Facebooku, Twitterze, itp.

- Facebook – największy na świecie serwis społecznościowy zrzeszający ponad miliard użytkowników. Jego celem jest tworzenie przez użytkowników grup, utrzymywanie kontaktów ze znajomymi oraz dzielenie się informacjami, zdjęciami, filmami oraz osobistymi przeżyciami. Facebook powstał w 2004 roku i w przeciągu kilku lat zdominował światowy rynek. Serwis umożliwia założenie konta zarówno dla osób prywatnych, jak i firm, instytucji czy osób publicznych. Popularną metodą promocji różnego rodzaju firm i organizacji jest prowadzenie profili tzw. FanPage'ów. Firmy za ich pomocą budują świadomość swojej marki, pozycjonują ją oraz budują wokół niej społeczność poprzez pozyskiwanie fanów. Firmy mogą reklamować swój FanPage i skierować jego posty do określonego segmentu potencjalnych fanów/klientów. Popularne jest także przeprowadzanie konkursów z nagrodami, których celem jest promocja produktu oraz zwiększenie liczby fanów;
- Twitter - serwis społecznościowy, na którym użytkownicy mogą skorzystać z usługi mikroblogowania. Twitter daje możliwość wysyłania i odczytywania tweetów (krótkich wiadomości tekstowych – maksymalnie 140 znaków). Są one wyświetlane zarówno na profilu autora wpisu, jak i na tablicach użytkownikom, którzy obserwują dany profil. Na serwisie możliwe jest także tagowanie treści poprzez użycia znaku #, w celu przypisania treści wpisu do danej tematyki. Za pomocą twittera można w szybki sposób informować o wydarzeniach, ofertach i aktualnościach związanych z działalnością firmy;
- Instagram – fotograficzny serwis społecznościowy służący do hostingu zdjęć. Za pomocą Instagramu użytkownicy mogą dzielić się zdjęciami zrobionymi smartfonem ze swoimi znajomymi. Aplikacja mobilna dostępna jest na urządzeniach działających na takich systemach operacyjnych jak: Windows Phone, iOS oraz Android. Użytkownicy wrzucając zdjęcia mogą je modyfikować za pomocą 17 dostępnych filtrów oraz ramek. Możliwe jest także tagowanie swoich zdjęć oraz komentowanie prac innych użytkowników. Na Instagramie swoje konta mogą mieć także firmy, które poprzez publikacje zdjęć o danej tematyce mogą promować produkt, budować społeczność klientów wobec swojej marki oraz organizować konkursy fotograficzne.
- YouTube – serwis internetowy umożliwiający bezpłatne publikowanie oraz odtwarzanie filmów. Niezarejestrowani użytkownicy mogą oglądać filmy, natomiast funkcja udostępniania dostępna jest jedynie dla zarejestrowanych. Konta na serwisie zakładają

osoby prywatne, organizacje, firmy oraz osoby publiczne. Użytkownicy mogą subskrybować wybrane kanały, dzięki czemu mogą być na bieżąco z materiałami udostępnianymi przez ich ulubionych twórców. Firmy oraz osoby publiczne (zwane vlogerami) poprzez pozyskiwanie subskrypcji promują markę oraz budują społeczność fanów. Serwis stanowi platformę dystrybucji oryginalnych materiałów dla twórców oraz dużych i małych reklamodawców. Miesięcznie YouTube odwiedza ponad miliard unikalnych użytkowników. Użytkownicy serwisu średnio w miesiącu spędzają ponad sześć miliardów godzin na oglądaniu filmów w YouTube.

Rekomenduje się, aby założyć dedykowane konta na najpopularniejszych mediach społecznościowych (np. Facebook i Twister), z aktualnymi informacjami odnośnie przebiegu prac nad realizacją Przedsięwzięcia, o rozpoczęciu i zakończeniu poszczególnych etapów prac, zachęcająca do udziału w kampaniach społecznościowych związanych z realizacją Przedsięwzięcia oraz promująca turystykę rowerową w woj. pomorskim.

Publikacje drukowane

Najważniejszą cechą publikacji drukowanych prezentujących ofertę turystyki rowerowej jest aktualność zweryfikowanych treści. Turyści przykładają także dużą uwagę do poręczności materiałów. Powinny one charakteryzować się niewielką wagą oraz niedużym formatem, który umożliwi ich wygodne transportowanie (np. w kieszeni sakwy lub plecaka). Powinny być także wykonane z wodoodpornego papieru, a w przypadku map ważną cechą jest ich podział na sektory, umożliwiające wygodne składanie mapy. Materiały powinny także jak najdokładniej opisywać poziom trudności tras, a także przedstawiać ich profile hipsometryczne oraz nawierzchnie.

Wszelkie publikacje drukowane powinny być dostępne dla jak najszerszej grupy odbiorców, w tym:

- w punktach informacji turystycznej,
- w urzędach gmin i miast,
- na dworcach kolejowych, autobusowych, pętlach przesiadkowych,
- w wypożyczalniach rowerów,
- w kategoryzowanych miejscach noclegowych,
- w miejscach obsługi rowerzystów.

Przewodniki turystyczne

Cechą dobrego przewodnika jest jego **aktualność**. Często zmieniające się przebiegi szlaków oraz zmiany nawierzchni dróg powodują, że dane opracowanie w dość krótkim czasie po wydaniu może nie oddawać faktycznego stanu trasy. Jednym z celów przewodnika turystyki rowerowej jest

przedstawienie praktycznych wskazówek, które pozwolą kompleksowo przygotować się do wyjazdu. Wzorcowy przewodnik Pomorskich Tras Rowerowych powinien zawierać:

- aktualny przebieg tras,
- wskazanie stopnia trudności tras wraz z ich rodzajem nawierzchni, podanie orientacyjnego czasu przejazdu oraz specyfiki danej trasy,
- opcjonalnie – pionowy przekrój lądu przedstawiający rozkład wysokości lub opisanie występujących na szlaku deniwelacji,

a także

- spis obiektów noclegowych i gastronomicznych posiadających Certyfikat „Przyjazny Rowerzystom”,
- spis warsztatów, przechowalni, wypożyczalni rowerowych, questów rowerowych, szlaków geocachingowych itp. inicjatyw.

Mapy turystyczne

Turyści rowerowi szykując się na wyprawę powinni zadbać o komplet aktualnych map rowerowych, które przedstawiają przebieg oraz kolorystykę wyznaczanych szlaków turystycznych, najważniejsze atrakcje turystyczne wraz z bazą noclegową, obiektami gastronomicznymi oraz sklepami/serwisami rowerowymi i dostępnością do komunikacji publicznej (oznaczone dworce kolejowe oraz przystanki autobusowe).

W przypadku map dla tras R-10 i Wiślanej Trasy Rowerowej (R-9) podstawowa skala powinna być na poziomie 1:50 000.

Oprócz wymienionych wcześniej miejsc dystrybucji publikacji drukowanych, ciekawym rozwiązaniem, stosowanym przez niektóre gminy i organizacje turystyczne mogą być tzw. mapomaty, umieszczane w pobliżu dozorowanych miejsc postojowych.

Katalogi ofert turystycznych

Turyści w katalogach znajdują szereg informacji dotyczących produktu. Do najważniejszych z nich można zaliczyć: krótki opis produktu, jego cena, dostępność, możliwość zakupu oraz dokonania rezerwacji czy też zakres zapewnianych świadczeń. Katalogi turystyczne z reguły opracowuje się na dany sezon turystyczny i co roku dokonuje się ich niezbędnej aktualizacji.

Katalogi ofert turystycznych, zawierające informacje odnośnie Pomorskich Tras Rowerowych, powinny być udostępniane podczas imprez targowych i akcji promujących turystykę rowerową zarówno w województwie, jak i w całym kraju.

Istotne jest, aby Inspirator Przedsięwzięcia był zaangażowany w opracowanie **wzorcowego pakietu materiałów promocyjnych**, który mógłby być wykorzystywany jako wzór przez poszczególnych partnerów działań promocyjnych.

Reklama ambientowa

Reklama ambientowa to wszelkie formy reklamy niestandardowej. Zaliczyć tu można reklamę na środkach komunikacji miejskiej (taksówki, autobusy, trolejbusy, tramwaje), na przystankach, samochód z banerem, oraz reklamę typu indoor (np. reklama w lokalach, reklama w klubach fitness, szkołach). Główną rolę w reklamie ambientowej pełni element zaskoczenia oraz innowacyjność, ma ona silnie działać na emocje oraz szokować. Tworzy się ją pod konkretny produkt i jest przeznaczona dla konkretnej grupy docelowej. Przykłady reklamy ambientowej w turystyce rowerowej:

- ambientowa kampania organizowana przez Polską Organizację Turystyczną promującą 16 imprez w oparciu o kreację bajkową oraz certyfikowane produkty turystyczne,
- reklama ambientowa na rowerach miejskich w Zwierzyńcu,
- kampania promująca jazdę na rowerze w Gdyni.

Fotografia 106: Przykład rowerowej reklamy ambientowej



Źródło: <http://rowerowy.tczew.pl>

Reklama ambientowa może zostać z powodzeniem wykorzystana jako promocja Pomorskich Tras Rowerowych, na zakończenie realizacji całego Przedsięwzięcia. Interesującym może być powiązanie jej z imprezami promującymi turystykę rowerową w poszczególnych subregionach województwa, oraz popularyzacją turystyki rowerowej w całym województwie.

Reklama zewnętrzna (Outdoor)

Outdoor oznacza reklamę eksponowaną na zewnątrz (na ulicy, w miejscach użyteczności publicznej oraz w środkach komunikacji miejskiej), prezentowaną na specjalnie do tego przeznaczonych nośnikach reklamy: tablicach reklamowych, billboardach, citylightach, słupach ogłoszeniowych, nośnikach zamocowanych na wiatach przystankowych czy kioskach, tablicach elektronicznych, telebimach itp. Zaletą reklamy Outdoor jest m.in. jej duża efektywność, bezpośrednie działanie, masowość i szeroki zasięg czy też długotrwałe działanie. W przeciwieństwie do standardowych rodzajów reklam ukazujących się w mediach, celem reklamy Outdoor jest zapewnienie szybkiej identyfikacji produktu, a nie przekazanie jak największej ilości informacji z nim związanych.

Podobnie jak reklama ambientowa, reklama zewnętrzna może zostać wykorzystana do kampanii promującej zakończenie realizacji Przedsięwzięcia Pomorskie Trasy Rowerowe.

Targi, wydarzenia promocyjne

W przypadku tej grupy narzędzi marketingowych można mówić o udziale i organizacji wydarzeń skierowanych zarówno do turystów rowerowych, jak i do organizatorów turystycznych produktów rowerowych. Wśród działań w tym zakresie można wymienić:

- udział w targach turystycznych i wydarzeniach towarzyszących,
- udział w imprezach sportowo-rekreacyjnych,
- obecność na wybranych cyklach maratonów rowerowych,
- wszelkiego rodzaju kampanie edukacyjne,
- spotkania promocyjno-informacyjnych dla mieszkańców, przedsiębiorców i środowisk rowerowych,
- konferencje prasowe.

a także

- wsparcie w organizacji imprez regionalnych,
- wizyty studyjne dziennikarzy krajowych i zagranicznych.

Ważne jest, aby w ramach działań marketingowych Przedsięwzięcia wykreować sieć imprez promujących turystykę rowerową w poszczególnych subregionach województwa.

Targi rowerowe

Imprezy skierowane do rowerzystów oraz turystów rowerowych, na których przedstawiane są nowoczesne technologie, modele, akcesoria oraz profesjonalne stroje rowerowe.

Przykład polskich targów rowerowych, na których można promować realizację Przedsięwzięcia Pomorskie Trasy Rowerowe:

- TARGI ROWERY w Warszawie,
- Międzynarodowe Targi Rowerowe KIELCE BIKEEXPO,
- Międzynarodowe Targi Rowerowe i Skatingowe Bike&Skate EXPO we Wrocławiu.

Przykład międzynarodowych targów rowerowych, na których można promować realizację Przedsięwzięcia Pomorskie Trasy Rowerowe:

- Targi Rowerowe Eurobike w Friedrichshafen w Niemczech,
- Targi Rowerowe Taipei Cycle w Tajpej na Tajwanie,
- Targi Rowerowe Expobici Padova we Włoszech
- Targi Rowerowe International Special Bikes Show (SPEZI) w Gernersheim.

W zależności od dostępnych funduszy, w porozumieniu z regionalną organizacją turystyczną oraz lokalnymi organizacjami rowerowymi oraz partnerami Przedsięwzięcia, do rozważenia pozostaje kwestia organizacji lokalnych imprez targowych, promujących Pomorskie Trasy Rowerowe o znaczeniu międzynarodowym: R-10 i Wiśłana Trasa Rowerowa (R-9).

Pozostałe narzędzia marketingowe

Gadżety reklamowe

Różnego rodzaju upominki z nadrukowanym logiem produktu, takie jak:

- bidony,
- kamizelki,
- bransoletki odblaskowe,
- mapniki,
- kompasy,
- klucze,
- pompki,

- zabezpieczenia do rowerów
- torby, sakwy, koszyki,
- inne.

Istotne jest, aby Inspirator Przedsięwzięcia był zaangażowany w opracowanie **wzorcowej linii gadżetów reklamowych**, która mogłaby być wykorzystywana jako wzór przez poszczególnych partnerów działań promocyjnych. Gadżety powinny być dystrybuowane na imprezach targowych, podczas kampanii promocyjnych i społecznych promujących turystykę rowerową w woj. pomorskim.

Audio i video przewodnik

Są to urządzenia z wykorzystaniem innowacyjnych narzędzi ICT (np. interaktywna mapa ścieżek rowerowych).

Przewodnik audio – to po urządzenie, przy pomocy którego odsłuchuje się nagranie oprowadzające po najciekawszych miejscach na trasie rowerowej. Zainteresowani mogą skorzystać ze specjalnych urządzeń lub dany plik audio zapisać na swoim telefonie lub innym urządzeniu i odtwarzać w czasie zwiedzania danej trasy.

Przewodnik video – to zwykle urządzenia wielofunkcyjne. Najczęściej jest on zaopatrzony w moduł nawigacji satelitarnej. Przewodnik może mieć wgraną nie tylko nawigację, ale również tekst legendy ścieżki rowerowej oraz historie związane z najciekawszymi miejscami na trasie.

Przygotowanie audio przewodników może zostać zrealizowane jako wspólna inicjatywa z lokalnymi organizacjami turystycznymi, w celu promowania turystyki rowerowej w poszczególnych subregionach województwa.

Infomaty, infoboxy, infokioski

Najważniejszym zadaniem urządzeń tego typu jest świadczenie określonych usług informacyjnych, czy reklamowych. Obsługa urządzeń jest zazwyczaj bardzo prosta i intuicyjna - sterowanie pracą polega na tym, że użytkownik dotyka palcem czytelnych piktogramów na ekranie dotykowym i wybiera interesujące go informacje. Istnieje możliwość wyposażenia infomatów w dodatkowe urządzenia peryferyjne.

Interaktywny System Informacji Turystycznej woj. pomorskiego powoli staje się narzędziem do kreowania informacji w przestrzeni publicznej. Proponowane technologie oraz rozwiązania

pozwolą zapewniać potrzeby informacyjne społeczności lokalnej regionu oraz licznie odwiedzającej region pomorski grupie turystów w dowolnym miejscu i czasie.

W regionie Pomorskim funkcjonuje nowoczesny system interaktywnej informacji. W najlepszych lokalizacjach, licznie odwiedzanych przez turystów, jak i mieszkańców zlokalizowanych jest 245 interaktywnych infomatów o przekątnej ekranu od 42 do 46 cali. W oparciu o szczegółową mapę województwa użytkownik ma możliwość zapoznania się z okolicą, w której się znajduje, jak również pozostałymi miejscami w województwie. Wiele interesujących funkcji tj.: prezentacja szlaków z interaktywnymi punktami, wyszukiwanie obiektów, grup obiektów różnych kategorii tematycznych oraz bogato ilustrowane informacje o nich, przewodniki, interaktywny kalendarz wydarzeń czy możliwość generowania i pobierania pdf-ów ułatwiają odnalezienie się zarówno w czasie jak i przestrzeni.

Ważne jest, aby osoba obsługująca infomaty miała dostęp do aktualnej mapy tras rowerowych realizowanych w ramach przedmiotowego Przedsięwzięcia. Ciekawym pomysłem może być także utworzenie dodatkowych funkcji infomatów, tj. rozbudowa o bazę danych / wyszukiwarke certyfikowanych kwater „przyjaznych rowerzystów”, (docelowo powiązaną z systemem rezerwacyjnym), przechowalni, warsztatów i wypożyczalni rowerowych.

6.1.9. Rekomendacje

Wykreowanie pomorskiej marki turystyki rowerowej będzie możliwe przy posiadaniu i realizacji długofalowej strategii promocji, wdrażanej poprzez odpowiednie narzędzia i kanały komunikacji marketingowej.

Aby zrealizować założone cele przedstawione na początku niniejszego Rozdziału, działania marketingowe powinny zostać poprzedzone przygotowaniem odpowiedniej infrastruktury bazując na przyjętych standardach oraz stworzeniem atrakcyjnych produktów turystyki rowerowej w oparciu o wybudowaną infrastrukturę.

Podstawą tych działań będzie zawiązywanie współpracy pomiędzy różnymi partnerami, co zostało przedstawione poniżej.

Nazwa działania: Zawiązywanie współpracy pomiędzy różnymi partnerami m.in. dla promocji zintegrowanych produktów turystyki rowerowej woj. pomorskiego
Uzasadnienie: Efektywna realizacja działania pierwszego i drugiego wymaga wypracowania odpowiedniego modelu współpracy oraz zdefiniowania procedur działania oraz standardów podejmowanych inicjatyw.
Główne zadania: <ul style="list-style-type: none"> • współpraca z samorządami,

- współpraca z PROT-em, lokalnymi organizacjami turystycznymi, rowerowymi, LGD-ami, LGR-ami, PTTK,
- współpraca z zarządcami dróg (GDDKiA, ZDW, ZDP),
- współpraca z nadleśnictwami, instytucjami ochrony przyrody, itp.

Sposób realizacji:

Proponowany model współpracy opiera się o dwa zasadnicze szczeble: regionalny i lokalny.

Regionalny szczebel współpracy zakłada powołanie stałego, działającego na poziomie województwa pomorskiego zespołu roboczego. W jego skład wchodziłoby reprezentanci poszczególnych struktur lokalnych, jak również przedstawiciele organizacji działających na poziomie województwa: samorządu województwa pomorskiego, Pomorskiej Regionalnej Organizacji Turystycznej, PTTK, zarządców dróg (GDDKiA, ZDW, ZDP).

Na szczeblu lokalnym zakłada się realizację większości działań dotyczących infrastruktury oraz rozwoju produktów turystycznych. W skład zespołów lokalnych wchodzić powinni przedstawiciele lokalnych organizacji turystycznych i rowerowych, LGD, LGR, samorządów gminnych i powiatowych, nadleśnictw i instytucji ochrony przyrody.

Zakres prac:

- opiniowanie i rekomendowanie standardów infrastruktury liniowej i oznakowania, tablic informacyjnych, infrastruktury towarzyszącej,
- opiniowanie i rekomendowanie standardów:
 - kwater „przyjaznych rowerzystom”,
 - wypożyczalni rowerów,
 - punktów serwisowych i stacji naprawy rowerów,
- rekomendowanie i weryfikacja standardów szczegółowych dla szlaków sieci EuroVelo,
- certyfikacja EuroVelo,
- opiniowanie usług i promocji turystyki,
- integracja sieci szlaków turystycznych w województwie,
- wdrażanie innowacyjnych rozwiązań w zakresie turystyki rowerowej,
- rozwijanie kontaktów regionalnych, międzyregionalnych i międzynarodowych,

Oczekiwane rezultaty:

- stworzenie wysokiej jakości infrastruktury tras rowerowych zgodnie z wyznaczonymi standardami,
- wypracowanie modelu zarządzania marką turystyczną „Pomorskie Trasy Rowerowe”

Nazwa działania: Budowa produktów turystycznych

Uzasadnienie:

Dla uzyskania odpowiedniego efektu ekonomicznego turystyki rowerowej niezbędne jest utworzenie interesujących produktów turystyki rowerowej. W tym celu niezbędne są standardy dla usług turystycznych (kwater, serwisu, wypożyczalni, ofert).

Główne zadania:

- stworzenie produktu turystycznego Wiślanej Trasa Rowerowa R-9
- stworzenie produktu turystycznego trasy rowerowej o znaczeniu międzynarodowym R-10

Sposób realizacji:

Fazą wstępną tworzenia produktów turystycznych powinno być stworzenie spójnego systemu identyfikującego Przedsięwzięcie Strategiczne, za co odpowiedzialny będzie Urząd Marszałkowski.

Pozostałe działania będą głównie przedsięwzięciami „miękkimi”, których inicjatorem i koordynatorem będą głównie organizacje rowerowe i turystyczne we współpracy z branżą turystyczną i samorządami.

Zakres prac

- wykreowania wspólnych elementów identyfikujących Przedsięwzięcie
 - stworzenie katalogu rozwiązań modułowej infrastruktury turystycznej szlaków turystycznych w obszarze nadmorskim, korytarzu rzeki Wisły oraz tras kajakowych na terenie Województwa Pomorskiego,
 - stworzenie standardów oznakowania dróg i atrakcji turystycznych,
 - przygotowanie Księgi Identyfikacji Wizualnej zgodnej z systemem identyfikacji wizualnej województwa pomorskiego,
- opracowanie tras wycieczek i wypraw rowerowych, adresowanych do różnych grup odbiorców,
- utworzenie na terenie całego województwa markowej sieci:
 - kwater „przyjaznych rowerzystom”,
 - punktów gastronomicznych „przyjaznych rowerzystom”,
 - wypożyczalni rowerowych i parkingów rowerowych
 - sieci punktów serwisowych i warsztatów rowerowych;

Oczekiwane rezultaty:

- stworzenie atrakcyjnych produktów turystyki rowerowej

Aby szlak rowerowy stał się spójnym, rozpoznawalnym produktem, niezbędne są długotrwałe działania marketingowe.

Mając na uwadze wyznaczony cel główny, promocja turystyki rowerowej powinna odbywać się poprzez prowadzenie **spójnych, zintegrowanych działań promocyjnych** w celu zamierzonego pozycjonowania Przedsięwzięcia Pomorskie Trasy Rowerowe na turystycznej mapie Polski i Europy.

Biorąc pod uwagę uwarunkowania oraz doświadczenia wynikające z promocji podobnych produktów turystycznych, rekomendowany jest wariant promocji bezpośredniej – tj. prowadzonej przez Inicjatora Przedsięwzięcia, beneficjentów i partnerów. Dopuszczyć należy jednak realizację niektórych elementów przez wyspecjalizowane instytucje lub agencje reklamowe.

Poniżej przedstawiono grupę proponowanych działań wraz z uzasadnieniem, listą głównych zadań, sposobem realizacji oraz opisem proponowanych narzędzi marketingowych.

Nazwa działania: Promocja tras rowerowych o znaczeniu międzynarodowym R-10 i Wiślana Trasa Rowerowa(R-9)

Uzasadnienie:

Działania związane z rozwojem infrastruktury i zagospodarowania turystycznego, realizowane wspólnie z opracowaniem oferty produktów turystyki rowerowej, wymagają intensywnego wsparcia działań promocyjnych.

Główne zadania:

- stworzenie systemu spójnego przekazu informacji turystycznej,
- stworzenie standardów działań promocyjnych,
- wykreowanie pomorskiej marki turystyki rowerowej,

Sposób realizacji:

Działania w tym zakresie będą realizowane przez Inicjatora Przedsięwzięcia (Województwo Pomorskie) we współpracy z partnerami (PROT, LOT-y, LGD-y, LGR-y, Organizacje turystyki rowerowej, inni partnerzy). Po przygotowaniu standardów w realizację zadań zostaną zaangażowani beneficjenci przedsięwzięcia.

Zakres prac

- przeprowadzenie badań marketingowych (wizerunkowych) odnośnie turystyki rowerowej w woj. pomorskim,
- opracowanie strategii promocji turystyki rowerowej, wskazującej główne rynki docelowe, kierunki i narzędzia promocji,
- opracowanie pakietu materiałów promocyjnych:
 - przewodnik turystyki rowerowej,
 - mapa rowerowa,
 - Informator – katalog bazy noclegowej „przyjaznej rowerzystom”, warsztatów, wypożyczalni rowerowych, questów rowerowych, szlaków geocachingowych itp.
- umieszczenie pełnego opisu regionalnych i lokalnych szlaków oraz tras rowerowych na regionalnym portalu turystycznym pomorskie.travel,
- utworzenie aplikacji mobilnej – plannera podróży (wykorzystującego zasoby portalu turystycznego),
- uruchomienie dedykowanych kanałów „social media” dla turystyki rowerowej, zintegrowanych z portalem regionalnym,
- utworzenie i dystrybucja regionalnej linii gadżetów rowerowych,
- uruchomienie regionalnych targów turystyki rowerowej,
- wykreowanie sieci imprez promujących turystykę rowerową w poszczególnych subregionach województwa,
- popularyzacja turystyki rowerowej.

Proponowane narzędzia marketingowe

- publikacje drukowane:
 - przewodniki turystyczne,
 - mapy turystyczne,
 - katalogi ofert turystycznych,
- reklama internetowa:
 - pomorskie.travel,
 - branżowe strony internetowe
 - portale regionalne,
 - media społecznościowe
- reklama prasowa,

- reklama zewnętrzna,
- gadżety reklamowe,
- audio i video przewodniki,
- targi wydarzenia promocyjne,
- kampanie społeczne promujące turystykę rowerową w woj. pomorskim,
- imprezy rowerowe z wykorzystaniem przedmiotowych tras rowerowych,

Oczekiwane rezultaty:

- przygotowanie Strategii promocji marki Pomorskie Trasy Rowerowe oraz szczegółowego planu działań marketingowych odnośnie promocji trasy R-9 i R-10
- stworzenie jednolitego systemu przekazu informacji turystycznej (Strategia komunikacji)

Wszystkie formy i narzędzia promocji powinny uwzględniać zasady kwalifikowalności kosztów i ewentualne limity procentowe (w relacji do wartości projektu) lub kwotowe, które będą wynikały z wytycznych do RPO WP na lata 2014-2020.

6.2. Rekomendowany system zarządzania trasami, infrastrukturą oraz przykładowymi produktami

Nie każdy oddany do użytku szlak turystyczny jest od razu produktem. Konieczna jest jego komercjalizacja, czyli opracowanie gotowej do sprzedaży oferty (najczęściej w formie pewnego pakietu dóbr i usług), która będzie skierowana do konkretnego segmentu docelowego i będzie zaspokajać najważniejsze potrzeby tej grupy turystów (dostarczać im określonych korzyści, satysfakcji, emocji itp.). Bez komercjalizacji szlak będzie tylko wyznaczoną trasą, zespołem obiektów, propozycją nie mającą rynkowego znaczenia²⁷.

6.2.1. Przykłady zarządzania produktem – turystyka rowerowa

Szlak rowerowy jest szczególnym przypadkiem produktu turystycznego. Składa się z szeregu „miejsc” lub „obiektów” związanych z pewną nadrzędną ideą, połączonych ze sobą wytyczoną, zwykle oznakowaną, trasą (pieszą, wodną, samochodową etc.) oraz z różnorodnej infrastruktury turystycznej zlokalizowanej wzdłuż szlaku.²⁸

²⁷ Droga szlaku lokalnego do produktu turystycznego, 2006, red. Z. Kruczek

²⁸ Szlaki turystyczne - zagospodarowanie, atrakcja czy produkt turystyczny, 2012, red. dr Andrzej Stasiak

Jako dobre przykłady zarządzania produktem, jakimi są szlaki rowerowe, można wskazać działania Związku Międzygminnego „Puszcza Zielonka” oraz przykład Zagłębia Ruhry.

Puszcza Zielonka

Związek Międzygminny „Puszcza Zielonka” został powołany w 2000 roku przez sześć gmin, których obszar znajduje na terenie Parku Krajobrazowego „Puszcza Zielonka”.

Puszcza Zielonka posiada idealne warunki dla rozwoju turystyki rowerowej. Wpływ na to mają liczne drogi gruntowe zlokalizowane na dużym obszarze leśnym charakteryzujące się bardzo ograniczonym ruchem samochodowym, dogodne połączenia kolejowe dzięki liniom przebiegającym na obrzeżach Puszczy oraz atrakcyjna i zróżnicowana rzeźba terenu.

Działania Związku Międzygminnego, którego jednym ze statutowych zadań jest szeroka działalność w zakresie turystyki, doprowadziły do uchwalenia Strategii rozwoju turystyki Związku Międzygminnego „Puszcza Zielonka”. Celem powyższej Strategii w zakresie turystyki rowerowej jest stworzenie markowego produktu turystycznego zarówno o znaczeniu krajowym, jak i międzynarodowym. Realizację celu umożliwić ma spełnienie założeń opisanych w Strategii takich jak:

- dążenie do zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa tras rowerowych oraz właściwego standardu ich nawierzchni,
- promowanie tworzenia profesjonalnych wypożyczalni rowerów,
- wyposażenie pociągów kolejowych dojeżdżających na tereny Puszczy w wagony rowerowe umożliwiające przewóz większej ilości jednośladów,
- inicjowanie powstawania gospodarstw agroturystycznych, pensjonatów i kempingów obsługujących turystykę rowerową oraz infrastruktury obsługującej ruch rowerowy: obiektów małej gastronomii, sklepów i warsztatów rowerowych,
- certyfikacja miejsc noclegowych przystosowanych dla rowerzystów zgodnie z przyjętymi w Europie standardami,
- zagospodarowanie turystyczne tras rowerowych poprzez budowę placów i miejsc odpoczynkowych, punktów informacyjnych i widokowych,
- organizowanie różnego rodzaju rajdów rowerowych i zawodów kolarskich,
- promocja tras rowerowych oraz walorów puszczy Zielonka i jej okolic w mediach,
- prowadzenie stałego monitoringu funkcjonowania turystyki rowerowej na terenie gmin wchodzących w skład Związku Międzygminnego.

W 2003 roku zakończyła się budowa podstawowej sieci turystycznych tras rowerowych na terenie puszczy Zielonka, natomiast w latach 2004 – 2005 powstała infrastruktura przystosowana do obsługi rowerzystów: miejsca odpoczynkowe dla turystów, kamienne drogowskazy rowerowe ustawione w węzłach szlaków oraz wielkoformatowe mapy tras rowerowych. Wydane zostały także papierowe mapy puszczy, przewodnik turystyczny oraz materiały promocyjne. Powyższe działania znacznie ułatwiły planowanie i organizowanie wycieczek rowerowych po puszczy. Związek Międzygminny, poprzez oznakowanie dodatkowych tras rowerowych obejmujących dwa sąsiednie parki krajobrazowe: Lednicki Park Krajobrazowy oraz Park Krajobrazowy „Promno”, zapewnił także turystom rowerowym dostęp do wielu miejsc kulturowo ważnych dla historii Polski oraz regionu.

Dodatkowo w każdej z sześciu gmin wchodzących w skład Związku Międzygminnego znajdują się obiekty noclegowe i gastronomiczne, które oferują swoje usługi także dla turystów rowerowych oraz w pięciu gminach (poza gminą Kiszkowo) znajdują się sklepy i/lub serwisy rowerowe, w których możliwa jest naprawa, regulacja i przegląd jednoślada.

Zagłębie Ruhry

Za dobry przykład dla rozwoju turystyki rowerowej w Polsce może posłużyć Zagłębie Ruhry, na terenie którego zbudowano 700 km połączonych ze sobą tras rowerowych (m.in. dzięki wykorzystaniu dawnych trasy kolei przemysłowej wraz z nasypami, wiaduktami i mostami). Postindustrialny charakter oraz rozbudowana infrastruktura rowerowa wpływa na niezwykle duże zainteresowanie turystów Rowerową Trasą Kultury Przemysłowej, na którą składają się dwa główne szlaki: Emscher Park Radweg (czerwony szlak główny, od Duisburga do Hamm) i Rundkurs Ruhrgebiet (zielony szlak okalający całe Zagłębie) oraz niebieskie szlaki o charakterze dojazdowym.

Szlaki i ścieżki rowerowe w Zagłębiu mają jednolity sposób informacji składający się z tablic z opisami tras oraz trzech rodzajów drogowskazów. System oznakowania uzupełniają także symbole poszczególnych szlaków regionalnych, narodowych i międzynarodowych. Dodatkowo we wszystkich kioskach zlokalizowanych nieopodal Trasy można nabyć szczegółowe przewodniki oraz mapy. Turyści rowerowi mogą skorzystać także z usług licznie zlokalizowanych punktów serwisowych i wypożyczalni rowerowych. Rowerowa Trasa Kultury Przemysłowej posiada także własny system wypożyczalni: Revier – Rad. Oferują one rowery miejskie, górskie, specjalne (m.in. trójkołowce dla niepełnosprawnych) oraz przeznaczone dla dzieci. W wypożyczalniach turyści mogą także dokonać drobnej naprawy swoich rowerów oraz mogą wypożyczyć rowerową nawigację GPS. Dużą zaletą wypożyczalni jest jej działanie na zasadach One Way Service – dzięki czemu turyści mogą wypożyczyć rower w jednym punkcie i zwrócić go w innej dowolnej wypożyczalni należącej do sieci. Wypożyczalnie oferują także przewóz bagażu na dłuższych dystansach pomiędzy swoimi punktami.

Powyższe przykłady pokazują kompleksowe podejście do zarządzania produktem, jakim jest turystyka rowerowa. Zarówno, w Puszczy Zielonka, jak i w Zagłębiu Ruhry zrealizowano szereg działań mających na celu jak najlepsze przystosowanie szlaków rowerowych do turystyki rowerowej. Działania te wpłynęły także na atrakcyjność oraz dostępność szlaków dla turystów charakteryzujących się różnym finansowym statusem społecznym. Dużą uwagę w Puszczy Zielonka oraz Zagłębiu Ruhry przykładą się do jak najlepszego oznakowania tras, co wpływa na komfort jazdy i zmniejsza ryzyko zgubienia się. Dodatkowo licznie zlokalizowane sklepy oraz serwisy rowerowe do minimum zmniejszają ryzyko zakończenia wyjazdu z powodu problemów ze sprzętem

6.2.2. Dobre praktyki

Do dobrych praktyk związanych z turystyką rowerową zaliczyć można m.in. rozwiązania związane z infrastrukturą, przedsięwzięciami czy też obiektami dostosowanymi do potrzeb rowerzystów.

Rozwiązania związane z infrastrukturą dotyczą wprowadzenia takich rozwiązań jak²⁹:

- wydzielone w jezdni pasy rowerowe,
- śluzy rowerowe – umożliwiające rowerzyście przejazd przez skrzyżowanie przed samochodami, zapewniające jego widoczność oraz zwiększające bezpieczeństwo na skrzyżowaniach,
- kontrpasy – pasy rowerowe wyznaczone w przeciwnym kierunku do kierunku ruchu samochodów,
- możliwość korzystania rowerzystów z bus-pasów,
- gniazda rowerowe – specjalnie wydzielone pasy przed skrzyżowaniami pomagające rowerzyście skręcić w lewo,
- szlaki rowerowe,
- stojaki rowerowe,
- parkingi rowerowe,
- pomieszczenia socjalne dla rowerzystów – udostępniane przez pracodawców pomieszczenia dla pracowników docierających do pracy na rowerze, w których mogą się oni przebrać, odświeżyć i pozostawić swoje rzeczy.

²⁹ <http://www.narowerze.opole.pl/jazda-na-codzien/dobre-praktyki/>

Także przedsięwzięcia rowerowe mogą być zaliczane jako dobre praktyki. Mowa o takich przedsięwzięciach jak: wydarzenia i festiwale rowerowe, których celem jest promocja przemieszczania się na rowerze; projekt społecznościowy OpenCycleMap, który polega na opracowaniu ogólnodostępnej mapy ścieżek rowerowych; prowadzone bazy rowerowe, w których każdy rowerzysta może zarejestrować swój rower (większe szanse na jego odzyskanie w przypadku kradzieży) oraz zgłosić jego kradzież. Do dobrych praktyk zalicza się także przewóz rowerów autobusem oraz koleją, których celem jest promocja oraz ułatwienie dostępu do ścieżek rowerowych, czy też projekt zintegrowanego systemu rowerowego. Celem systemów jest tworzenie infrastruktury rowerowej zgodnie z ustaloną strategią (celowe rozmieszczanie i planowanie tras rowerowych, parkingów rowerowych oraz innych elementów infrastruktury rowerowej).

Obiekty dostosowane do potrzeb rowerzystów określane są terminem „Bike Friendly”. Określenie to dotyczy m.in. turystycznych obiektów noclegowych, gastronomicznych czy muzeów oraz obiektów użyteczności publicznej, edukacyjnej, zdrowotnej czy rekreacyjnej. Obiekty „Bike friendly” muszą się charakteryzować dobrą dostępnością dla rowerzystów oraz powinny być wyposażone w odpowiednie parkingi i stojaki. Obiekty noclegowe dodatkowo muszą spełniać kryteria określane dla danego standardu lub przez instytucję nią zarządzającą (organizacje turystyczne lub pozarządowe). Ich celem jest zwiększenie komfortu oraz bezpieczeństwa jazdy dla niedoświadczonych rowerzystów.

Na terenie Niemiec funkcjonuje sieć ponad 5200 przyjaznych rowerzystom obiektów turystycznych Bett & Bike. Od 1995 roku operatorem sieci jest ADFC, który odpowiada za opracowanie takich samych standardów oraz kryteriów dla wszystkich obiektów (niezależnie od ich klasy). Celem ustalenia i przestrzegania kryteriów jest zaspokojenie najistotniejszych potrzeb turystów rowerowych. Pomoc w tym ma zaprojektowana wyszukiwarka obiektów spełniających określone wymagania, tj.³⁰:

- oferowanie turystom także pojedynczego noclegu,
- bezpieczny parking,
- możliwość wysuszenia mokrych ubrań i sprzętu,
- udostępnienie narzędzi do podstawowych napraw rowerowych,
- biskość serwisu rowerowego,
- udostępnianie informacji turystycznych, rozkładów jazdy autobusów i pociągów,
- serwowanie pełnowartościowych śniadań.

³⁰ Turystyka Rowerowa Przewodnik Dobrych Praktyk, Gdańsk 2012

Obiekty Bett & Bike mogą dodatkowo oferować transfer rowerów oraz gości, wypożyczenie rowerów czy też transport bagaży do kolejnego punktu docelowego.

W 2008 roku ruszyła polska edycja Certyfikatu „Przyjazny Rowerom” przyznawanego obiektom turystycznym i innym, które promują zrównoważony transport uwzględniający specyficzne potrzeby rowerzystów i turystów rowerowych. Głównym celem wprowadzenia Certyfikatu jest długoterminowe polepszenie oferowanych turystom rowerowym usług oraz infrastruktury rowerowej. O Certyfikaty mogą ubiegać się obiekty noclegowe, punkty gastronomiczne, kempingi i pola kempingowe, atrakcje turystyczne oraz inne obiekty promujące zrównoważony transport. Decyzję dotyczącą nadania certyfikatu podejmuje Fundacja Partnerstwo dla Środowiska.

Obiekty posiadające certyfikat „Przyjazny Rowerom” dają możliwość samodzielnej naprawy lub uzyskania specjalistycznej pomocy w serwisie rowerowym w przypadku poważniejszej usterki, pozwalają zaplanować dłuższy wyjazd dzięki możliwości skorzystania z rekomendowanych obiektów noclegowych, zapewniają komfort, bezpieczeństwo podróżowania oraz zazwyczaj (w przypadku kwater agroturystycznych, pensjonatów oraz pokoi gościnnych) dają możliwość wykupienia taniego noclegu na jedną dobę.

Na świecie istnieje wiele nietypowych dobrych praktyk rowerowych, które swoją oryginalnością promują zarówno jazdę na rowerze, jak i miejsce gdzie się one odbywają. Do takich praktyk można zaliczyć m.in.:

- „taxi rodzice” – W Koln rodzice dowożą swoje dzieci do szkoły na tandemie,
- trening dla dzieci dotyczący poruszania się w ruchu po mieście – organizowana w duńskim Odense interaktywna gra dla dzieci, której celem jest nauka poruszania się w ruchu miejskim,
- przedszkolny mobilny program – W Weiz (Austria) zrealizowano w kilkunastu przedszkolach program dotyczący edukacji rowerowej najmłodszych,
- szkoła kolarstwa – W Sialiai (Litwa) powstała szkoła kolarska dla dzieci oferująca bezpłatny dostęp do rowerów i zachęcająca do zdrowego trybu życia,
- rowerowy autobus szkolny – we francuskim Nantes kilkadziesiąt szkół uczestniczyło w projekcie, który polegał na zastąpieniu autobusów szkolnych przez przyjeżdżających po uczniów na rowerze opiekunów,
- rowerowe piątki – gdańscy rowerzyści, w specjalnie wyznaczonych miejscach, w piątki zostają obdarowywani symbolicznymi upominkami.

6.2.3. Elementy systemu zarządzania trasami, infrastrukturą oraz przykładowymi produktami

Zarządzanie infrastrukturą

Na etapie eksploatacyjnym należy uwzględnić rozdzielenie czynności zarządzania efektami projektu, przy uwzględnieniu kryterium rzeczowo-merytorycznego, na zarządzanie:

- wytworzoną infrastrukturą - zadanie powinno być połączone z podejmowaniem działań odtworzeniowych elementów infrastruktury i będzie spoczywało na partnerach. Należy jednakże zastrzec możliwość powierzenia tych zadań operatorowi lub realizacji z wykorzystaniem modelu wypracowanego na etapie inwestycyjnym, gdzie zadanie bieżącego utrzymania i odtwarzania infrastruktury spoczywałoby na liderze, a pozostali partnerzy partycypowaliby w kosztach zgodnie z przyjętymi ustaleniami. Niezależnie od wybranej metody zarządzania infrastrukturą niezbędne jest koordynowanie podejmowanych działań między poszczególnymi partnerami.
- prowadzeniem lokalnych działań marketingowych i promocyjnych (uprzednio uzgodnionych i spójnych zarówno na poziomie lokalnym jak i regionalnym)
- promocja i marketing marki na poziomie regionalnym pozostaje w gestii Województwa Pomorskiego.

Zarządzanie powstałą w ramach przedsięwzięć infrastrukturą rozumiane, jako jej bieżące utrzymanie, dokonywanie napraw, umieszczanie niezbędne oznakowania itp. powinno należeć do zadań poszczególnych partnerów z uwzględnieniem kryterium właściwości terytorialnej.

Zarządzanie produktami turystycznymi

W zakresie dotyczącym marketingu i promocji lokalnego produktu turystycznego w realizację zadań powinny zaangażować się wszystkie podmioty, które w ramach partnerstwa realizowały projekt. Takie rozwiązanie pozwoli na ujednoczenie działań promocyjnych i marketingowych podejmowanych przez partnerów.

Realizacja działań promocyjnych na poziomie lokalnym musi być spójna z zamierzeniami przyjętymi na poziomie regionalnym dla marki, co powinno obejmować obowiązek uzgodnień celem spójnej identyfikacji, wspólnych kampanii promocyjnych i narzędzi marketingowych, tożsamy standardów, polityki promocji itp.

Promocja i marketing na poziomie lokalnym może być powierzona np. podmiotowi, który na etapie inwestycyjnym pełnił funkcję lidera, o ile dysponuje doświadczeniem i odpowiednim zasobem techniczno-kadrowym do prowadzenia spójnej i efektywnej promocji i marketingu.

Jeżeli marketing i promocja lokalnego produktu turystycznego byłaby prowadzona np. przez jst, a pozostałymi partnerami były tylko inne jst, finansowanie wspólnych działań promocyjnych

i marketingowych może opierać się o regulacje ustaw samorządowych dopuszczających udzielanie pomocy finansowej między poszczególnymi jst.

Za zdecydowanie lepsze rozwiązanie w zakresie marketingu i promocji należy uznać przekazanie takich działań organizacji wyspecjalizowanej jaką jest lokalna organizacja turystyczna (dalej LOT). Zasadnym jest aby podmioty, które uprzednio wspólnie realizowały projekt w formule partnerskiej były członkami tego samego LOT. W przypadku podmiotów, które nie mogą być członkami LOT tj. jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej, powinny mieć zagwarantowane prawo głosu doradczego i możliwość udziału w posiedzeniach organów LOT.

Stosownie do treści ustawy z dnia 25 czerwca 1999 r. o Polskiej Organizacji Turystycznej mogą być tworzone lokalne organizacje turystyczne, których zadania polegają na:

- promocji turystycznej obszaru ich działania,
- wspomaganiu funkcjonowania i rozwoju informacji turystycznej,
- inicjowaniu, opiniowaniu i wspieraniu planów rozwoju i modernizacji infrastruktury turystycznej,
- współpracy z Polską Organizacją Turystyczną

Specyfiką LOT jest to, iż:

- członkami tych organizacji mogą być osoby fizyczne i osoby prawne, w szczególności:
 - jednostki samorządu terytorialnego,
 - organizacje zrzeszające przedsiębiorców z dziedziny turystyki, w tym samorządu gospodarczego i zawodowego, oraz stowarzyszenia działające w tej dziedzinie.
- nadzór nad LOT sprawuje minister właściwy do spraw turystyki,
- mogą prowadzić działalność gospodarczą w rozmiarach służących realizacji ich celów i w przedmiocie określonym w ich statutach.

Ze względu na to, że LOT stanowi podmiot zaliczony do tzw. "trzeciego sektora" tj. organizacji pozarządowych, do relacji podmiot publiczny - LOT zastosowanie znajduje ustawa z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie (tekst jednolity Dz. U. z 2014 r. poz. 1118). Organy administracji publicznej prowadzą działalność w sferze działań publicznych we współpracy z organizacjami pozarządowymi prowadzącymi działalność pożytku publicznego w zakresie odpowiadającym zadaniom tych organów. Do sfery zadań publicznych zaliczono zadania w zakresie wspierania i upowszechniania kultury fizycznej (art. 4 ust. 1 pkt 17) oraz turystyki i krajoznawstwa (art. 4 ust. 1 pkt 19).

Współpraca ta może odbywać się m. in. przez zlecenie realizacji zadań publicznych na zasadach określonych we wskazanej ustawie. Ustawodawca wskazuje parametry w oparciu, o które powinna

odbywać się współpraca tj. zasadę pomocniczości, suwerenności stron, partnerstwa, efektywności, uczciwej konkurencji i jawności.

Zlecenie realizacji zadań publicznych, jako zadań zleconych w rozumieniu art. 127 ust. 1 pkt 1 lit e, art. 151 ust. 1 oraz art. 221 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, może mieć formy:

- powierzenia wykonywania zadań publicznych, wraz z udzieleniem dotacji na finansowanie ich realizacji, lub
- wspierania wykonywania zadań publicznych, wraz z udzieleniem dotacji na finansowanie ich realizacji.

Wspieranie, jak i powierzenie odbywa się po przeprowadzeniu otwartego konkursu ofert. Wybór zlecenia realizacji zadań publicznych następuje w sposób zapewniający wysoką jakość wykonania danego zadania (brak jest ustawowych innych przesłanek w tym zakresie).

Powyższe zapisy ustawy wskazują na to, że LOT ze względu na uwarunkowania prawne jest podmiotem uprzywilejowanym do wykonywania zadań publicznych z zakresu promocji i marketingu lokalnych produktów turystycznych.

Zlecenie zadań w zakresie promocji i marketingu Lokalnej Organizacji Turystycznej wymaga przeprowadzenia konkursu ofert.

Należy wskazać również, że art. 19a ustawy o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie umożliwia złożenie przez LOT oferty realizacji zadania publicznego, a organ jednostki samorządu terytorialnego uznając celowość realizacji tego zadania może zlecić LOT, z pominięciem otwartego konkursu ofert, realizację zadania publicznego o charakterze lokalnym, spełniającego łącznie następujące warunki:

- wysokość dofinansowania lub finansowania zadania publicznego nie przekracza kwoty 10 000 zł;
- zadanie publiczne ma być realizowane w okresie nie dłuższym niż 90 dni.

Finansowanie działań LOT z zakresu promocji i marketingu lokalnego produktu turystycznego może przybrać zatem postać:

- dotacji udzielonej w wyniku powierzenia wykonywania zadania publicznego,
- składki członkowskiej - należy z dużą dozą ostrożności przyjąć dopuszczalność różnicowania wysokości składki adekwatnie do kategorii podmiotu, przyjętych zadań etc.

Analogiczne rozwiązanie powinno zostać przyjęte dla działań marketingowych i promocyjnych na poziomie regionalnym, na którym funkcjonuje Pomorska Regionalna Organizacja Turystyczna.

Promocja na poziomie lokalnym powinna oprzeć się o działania lokalnych organizacji turystycznych (ewentualnie lokalnych grup działania).

Tworzenie oferty i produktów turystycznych powinno być inspirowane na poziomie lokalnym tj. gminy lub powiatu (inicjatywa oddolna).

Na szczeblu regionalnym (wojewódzkim) - spójna identyfikacja, kampanie promocyjne, standardy, polityka promocji, wspólne narzędzia marketingowe.

Promocja na poziomie regionalnym powinna być finansowana przez Województwo Pomorskie z zastrzeżeniem możliwości pozyskania środków ze źródeł zewnętrznych.

6.2.4. Rekomendacje

- Dalszy rozwój trasy R-9 i R-10
 - standardy oznakowywania i numerowania tras rowerowych z uwzględnieniem łączenia się różnych rodzajów tras,
 - wskazanie walorów estetycznych i krajobrazowych trasy, atrakcji i zabytków w pobliżu,
 - lokalizacja tablic informacyjnych,
 - wskazanie punktów odpoczynku, bazy gastronomicznej, miejsc noclegowych,
 - lokalizacja Miejsc Obsługi Rowerzystów (MOR),
- Rozwój istniejących produktów turystyki rowerowej
 - włączenie istniejących produktów turystyki rowerowej w spójny system informacji turystycznej,
 - wspólne standardy w zakresie promocji turystycznej oraz produktów turystyki rowerowej,
 - uzupełnianie tras o niezbędne elementy infrastruktury (np. MOR),
 - zalecenia dotyczące rozwoju komercyjnych wypożyczalni rowerów,
- Zawiązywanie współpracy pomiędzy różnymi obszarami dla kreowania zintegrowanych produktów turystyki rowerowej woj. pomorskiego
 - Integracja sieci szlaków turystycznych,

- Rozwijanie kontaktów międzyregionalnych i międzynarodowych,
 - Utworzenie zespołów ds. turystyki rowerowej na poziomie powiatowym i regionalnym (R-9 i R-10),
 - Promowanie urozmaicenia usług turystycznych świadczonych przez podmioty i instytucje,
- Działania edukacyjne i szkoleniowe

7. REKOMENDACJE



7.1. Analiza ryzyka

Analiza ryzyka polega na ocenie prawdopodobieństwa, że dane przedsięwzięcie nie zostanie zrealizowane, lub że jego efekty będą gorsze od zamierzonych lub że wystąpią inne istotne koszty zewnętrzne, które nie były w pełni brane pod uwagę w czasie przygotowania projektu.

Wśród grupy zagrożeń dla realizacji Przedsięwzięcia w kategoriach technicznych, organizacyjnych i finansowych należy można wyróżnić m.in. wskazane w poniższej tabeli. W polu poświęconym na komentarz, wskazano sposoby ograniczenia ryzyka.

Tabela 159: Charakterystyka ryzyk i zagrożeń dla projektu

Ryzyko	Prawdopodobieństwo wystąpienia	Komentarz
1. Zmiana zakresu Przedsięwzięcia	Małe	Zakres Przedsięwzięcia został skonsultowany z wieloma instytucjami. Dokonano wizji lokalnych w terenie. Zakres konfrontowano z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego i studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego. Na etapie przygotowawczym – tj. badań geologicznych i prac projektowych istnieje jednak możliwość, że z przyczyn obiektywnych dla niektórych odcinków trzeba będzie zmienić przebieg lub lokalizację miejsca postojowego.
2. Ryzyko ciągłości szlaku	Średnie	Zmiana pozytywnej decyzji poszczególnych beneficjentów co do możliwości udziału w Przedsięwzięciu może wpłynąć negatywnie na ciągłość trasy, stawiając pod znakiem zapytania realizację innych zadań zaplanowanych na dalszych odcinkach.. Sposobem ograniczenia ryzyka jest stała koordynacja Projektu uwzględniająca przekazywanie kompleksowych informacji beneficjentom przez Inicjatora oraz wsparcie w okresie wdrożeniowym.
3. Terminowość realizacji Przedsięwzięcia	Wysokie	Przedmiotowe Przedsięwzięcie wymaga zaawansowanych prac przygotowawczych o charakterze organizacyjno-instytucjonalnym. Pierwszym etapem prac przygotowawczych powinno być powoływanie partnerstw w celu optymalizacji kosztów i procedur. Należy jednak pamiętać, że równoczesna realizacja wymaganych uzgodnień dla zbyt dużej liczby partnerstw może ograniczyć szybkość reakcji niektórych instytucji zewnętrznych niezbędnych w procedurze. W fazie budowy, Przedsięwzięcie wymaga wiarygodnego wykonawcy robót budowlanych pod względem doświadczenia wykonywania prac w podobnym do zakładanego zakresie. Wpływ na terminowość realizacji Przedsięwzięcia mogą mieć warunki atmosferyczne. W celu ograniczenia ryzyka niezbędny jest stały monitoring i wsparcie Inicjatora (WP) na wszystkich etapach planowania i

		wdrożenia. Zasadniczą kwestią jest również wybranie w ramach partnerstw odpowiedzialnego i aktywnego lidera dla bieżącej koordynacji prac.
4. Wzrost nakładów inwestycyjnych	Średnie	<p>Przedstawione w analizie koszty będą szczegółowo opracowywane na etapie przygotowawczym – tj. podczas sporządzania kosztorysów i dokumentacji projektowej oraz weryfikowane na etapie sporządzania dokumentacji aplikacyjnej.</p> <p>Wzrost cen za usługi budowlane w czasie realizacji Przedsięwzięcia jest możliwy, ze względu na wstępną fazę przygotowania prac (przed fazą projektowania technicznego i uzgodnieniami środowiskowymi, co może powodować konieczność uwzględnienia niemożliwych lub trudnych do przewidzenia na obecnym etapie prac, kosztów).</p> <p>Całkowity budżet Przedsięwzięcia zakłada rezerwę na ewentualne zwiększone wydatki.</p>
5. Brak środków finansowych na realizację projektu	Średnie	<p>Proponowany zakres przebiegu tras na poszczególnych gmin, miast i powiatów był konsultowany z władzami danej jednostki samorządu terytorialnego. W związku z powyższym służby finansowe danej JST są świadome kosztów, jakie w przyszłości będą poniesione. Studium Wykonalności ostatecznie wykaże zarówno poziom kosztów, jak i związany z nim poziom ryzyka oraz finansowe możliwości poszczególnych beneficjentów Przedsięwzięcia.</p>
6. Zagrożenia proceduralne i prawne	Średnie	<p>Ze względu na fakt, iż w momencie zakończenia prac nad Analizą wykonalności nie została uchwalona ostateczna wersja RPO WP 2014 – 2020, ani nie został ogłoszony katalog kosztów kwalifikowanych, istnieje możliwość, że niektóre pozycje wskazywanych kosztów nie będą kwalifikowane. Dodatkowo istnieje ryzyko, iż nastąpi zmiana niektórych przepisów prawnych, co może wpłynąć na wykonalność instytucjonalną i organizacyjną Przedsięwzięcia.</p> <p>Należy jednak zwrócić uwagę, iż w celu minimalizacji przedmiotowego ryzyka, zakres przedsięwzięcia był szeroko konsultowany zarówno ze służbami Urzędu Marszałkowskiego WP, jak i z innymi instytucjami.</p>
7. Ryzyko legislacyjne związane z MPZP	Średnie	<p>Ryzyko problemów formalnych i czasowych związanych ze zmianą miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla lokalizacji, które tego wymagają. Ryzyko nie wpływa zasadniczo na Przedsięwzięcie jako całość, a na poszczególne lokalizacje.</p>
8. Zagrożenia środowiskowe	Średnie	<p>W niektórych przypadkach, efektem formalnej procedury środowiskowej może być wpływ na ostateczny zakres i koszty zadania inwestycyjnego lub brak możliwości realizacji w zakładanym zakresie.</p>
9. Osiągnięcie wskaźników społeczno – ekonomicznych na założonym poziomie	Średnie	<p>Osiągnięcie założonych wskaźników społeczno - ekonomicznych jest uzależnione od czynników zewnętrznych, w tym sytuacji gospodarczej w Polsce i na świecie wpływającej na ruch turystyczny. Dla osiągnięcia wskaźników niezbędne również będzie przeprowadzenie skutecznych działań promocyjnych wzmacniających atrakcyjność szlaków rowerowych przebiegających przez województwo pomorskie w opinii turystów rowerowych oraz rowerzystów.</p>

10. Ryzyko wytycznych w procedurze dofinansowania	Wysokie	Przyjęcie wytycznych i zasad kształtujących procedurę ubiegania się o środki RPO WP 2014-2020 odmiennych od rekomendacji i założeń przyjętych obecnie dla Przedsięwzięcia, może wpłynąć na jego zakres. Ryzyko obejmuje m.in. kwestie poziomu dofinansowania, katalogu potencjalnych beneficjentów, katalogu wydatków kwalifikowanych, wymogów dotyczących stanu przygotowania do wdrożenia zadań inwestycyjnych.
---	---------	---

Źródło: opracowanie własne

7.2. Aspekty prawne

Za najefektywniejszą formę wykorzystania potencjału partnerów przy realizacji Przedsięwzięcia strategicznego "Pomorskie Trasy Rowerowe o znaczeniu międzynarodowym R-10 i Wiślana Trasa Rowerowa (R-9)" oraz jego zgodność z treścią Regionalnego Programu Strategicznego "Pomorska Podróż" (Województwo tylko jako inspirator przedsięwzięcia) należy uznać model, w którym podmioty realizujące przedsięwzięcie wyznaczają spośród siebie lidera oraz zawierają umowę partnerstwa w ramach każdej z poszczególnych tras.

7.3. Aspekty finansowe

Tak jak to zostało szczegółowo opisane w Rozdziale 4 niniejszego opracowania ostateczne koszty przedsięwzięcia będzie można określić na podstawie uchwalonych wytycznych do RPO WP 2014 – 2020, tj. katalogu beneficjentów, katalogu kosztów kwalifikowalności, wysokości dofinansowania oraz dokumentacji projektowej, która będzie opracowywana na poziomie tworzenia dokumentacji aplikacyjnej.

Nie mniej jednak, ze względu na strategiczny charakter przedmiotowego Przedsięwzięcia, poszczególni beneficjenci powinni już na etapie prac przygotowawczych **zabezpieczyć środki przeznaczone na zadania inwestycyjne w planowanych budżetach.**

7.4. Aspekty środowiskowe

Budowa ścieżek rowerowych nie znajdują podstaw do przeprowadzenia procedury oceny oddziaływania na środowisko. Według obowiązujących przepisów dotyczących ocen oddziaływania na środowisko oraz przepisów powiązanych, szczegółowych przedsięwzięcie definiowane jako „budowa ścieżki rowerowej” nie znajduje się na liście przedsięwzięć, dla których konieczne jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przed uzyskaniem decyzji o pozwoleniu na budowę.

Wyjątkiem, który w tym przypadku ma zastosowanie jest realizacja planowanego przedsięwzięcia „innego niż przedsięwzięcie mogące znacząco oddziaływać na środowisko, które nie jest bezpośrednio związane z ochroną obszaru Natura 2000 lub nie wynika z tej ochrony, jest obowiązany do rozważenia, przed wydaniem tej decyzji, czy przedsięwzięcie może potencjalnie znacząco oddziaływać na obszar Natura 2000.” (Art. 50 i Art. 96 USTAWA z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko).

Dla gmin (inwestorów) odcinków szlaków rowerowych WTR i R-10, których przebieg obejmuje obszary objęte ochroną w postaci obszarów chronionych w ramach sieci obszarów Natura 2000 istnieje w związku z tym konieczność wystąpienia do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z wnioskiem o ustalenie konieczności lub też braku przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszar Natura 2000. Do wniosku należy dołączyć:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia;
- poświadczoną przez właściwy organ kopii mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska uwzględniając łącznie uwarunkowania, w odniesieniu do oddziaływania przedsięwzięcia na obszar Natura 2000, w szczególności w odniesieniu do integralności i spójności tych obszarów, oraz biorąc pod uwagę skumulowane oddziaływanie przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami, w drodze postanowienia, obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na obszar Natura 2000. Wtedy wnioskodawca koniecznie będzie musiał uczestniczyć w ocenie oddziaływania na środowisko.

W porozumieniu z RDOŚ w Gdańsku (przeprowadzone zostały konsultacje w trybie roboczym zespołu autorskiego i przedstawicieli Urzędu Marszałkowskiego w RDOŚ Gdańsk) rekomendujemy w trybie zapytania i zgodnie z wymogami ustawy wystąpić w miarę możliwości jak najwcześniej przed złożeniem wniosku o wydanie pozwolenia na budowę odcinków ścieżek rowerowych położonych w obrębie obszarów Natura 2000 z zapytaniem konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Wyprzedzające zapytanie pozwoli właściwie wykorzystać, w przypadku stwierdzenia przez RDOŚ konieczności przeprowadzenia procedury oceny oddziaływania na środowiska, czas na przygotowanie stosownej dokumentacji. Według naszej oceny dla następujących odcinków przebiegu ścieżek rowerowych konieczne będzie wykonanie pełnej procedury oceny oddziaływania na środowisko, wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

- R-10 w rejonie rezerwatu Mierzeja Sarbska w granicach Słowińskiego Parku Narodowego,

- R-10 w ości Półwyspu Helskiego w ramach Nadmorskiego Parku Krajobrazowego oraz w granicach i w sąsiedztwie obszarów Natura 2000 w rejonie Juraty od strony zatoki,
- R-10 w rejonie ości Mierzei Wiślanej na odcinku Sztutowo-Kąty Rybackie i na odcinku Kąty Rybackie – Krynica Morska – Nowa Karczma.

Konieczny czas na uzyskanie ww. decyzji szacujemy na ok. 15 miesięcy.

7.5. Pozostałe aspekty

7.5.1. Rekomendacje w zakresie promocji

Jak wspomiano wcześniej wykreowanie pomorskiej marki turystyki rowerowej będzie możliwe przy posiadaniu i realizacji długofalowej strategii promocji, wdrażanej poprzez odpowiednie narzędzia i kanały komunikacji marketingowej.

Ze względu na specyfikę proponowanych działań promocyjnych, wykraczających znacznie poza funkcję poinformowania społeczeństwa o udziale UE w realizacji i współfinansowaniu projektu, rekomenduje się:

- wyszukanie różnorodnych możliwości współfinansowania komponentu promocyjnego w ramach RPO WP 2014-2020,
- w przypadku braku możliwości wdrożenia pierwszej możliwości – utrzymanie relatywnie wysokiego budżetu promocyjnego (w tym w fazie eksploatacyjnej) bazując na środkach własnych.

Powyższe rekomendacje wynikają ze strategicznej roli promocji w kreowaniu przedstawionych produktów turystycznych. Sama realizacja zakresu rzeczowego, szczególnie na trasach obecnie mało uczęszczanych, nie spowoduje znaczącego przyrostu zainteresowania turystyką rowerową w woj. pomorskim. Dopiero umiejętna kampania promocyjna da możliwość osiągnięcia planowanych rezultatów Przedsięwzięcia.

7.5.2. Certyfikacja EuroVelo

Na podstawie przeprowadzonych analiz można stwierdzić, iż planowane trasy będą spełniały wymogi EuroVelo. Należy pamiętać, iż w przypadku certyfikacji trasy będą musiały być oznakowane zgodnie z wymogami EFC. W związku z powyższym rekomenduje się przygotowanie Koncepcji

oznakowania tras R-10 i WTR (R-9) zgodnie z w/w wytycznymi oraz realizację oznakowania Przedsięwzięcia w taki sposób, aby spełniało wymogi EuroVelo.

7.6. Dalsze kroki

W poniższej tabeli został przedstawiony proponowany harmonogram z wyznaczonymi głównymi zadaniami, terminami ich realizacji oraz podmiotem odpowiedzialnym za to zadanie.

Tabela 160: Proponowany harmonogram realizacji Przedsięwzięcia

Lp.	Główne zadania/etapy	Termin realizacji	Podmiot odpowiedzialny
1	Opracowywanie wspierającej dokumentacji projektowej z zakresu przedsięwzięć strategicznych w ramach RPS „Pomorska Podróż” w ramach RPO WP 2007-2013	Marzec - Październik 2015	Województwo Pomorskie
a)	Koncepcja zagospodarowania miejsc postojowych w ramach przedsięwzięcia Pomorskie Trasy Rowerowe	j.w.	Województwo Pomorskie
b)	Koncepcja oznakowania tras R-10 i WTR (R-9)	j.w.	Województwo Pomorskie
2	Wyłonienie lidera, określenie partnerów	Marzec - Czerwiec 2015	partnerzy
3	Podpisane umów partnerskich	Czerwiec 2015	partnerzy
4	Niezbędne procedury środowiskowe Uzgodnienia z Urzędem Morskim, Regionalną Dyrekcją Ochrony Środowiska, innymi instytucjami	Czerwiec 2015 – Listopad 2016	partnerzy
5	Uzyskanie praw dysponowania nieruchomościami na cele projektu	Czerwiec 2015 – Listopad 2016	partnerzy
6	Przygotowywanie dokumentacji projektowo-technicznej	Październik 2015 – Listopad 2016	partnerzy
7	Przygotowanie dokumentacji aplikacyjnej	Lipiec 2016 – Listopad 2016	partnerzy
8	Uzyskanie pozwoleń na budowę	Listopad 2016	partnerzy
9	Przygotowanie dokumentacji przetargowych	Grudzień 2016	partnerzy
10	Realizacja Przedsięwzięcia	2017 –2020	partnerzy
11	Audyt	2018; 2020	Województwo Pomorskie

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji UMWP

Powyższy harmonogram będzie częściowo uzależniony od daty przyjęcia ostatecznej wersji Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014 – 2020.

ZAŁĄCZNIKI



1. Katalog wzornictwa regionalnego
2. Dokumentacja fotograficzna
3. Załącznik środowiskowy
4. Mapa

SPIS TABEL I WYKRESÓW



SPIS TABEL

TABELA 1: PROJEKTY ZWIĄZANE Z TURYSTYKĄ ROWEROWĄ, DOFINANSOWANE Z RPO WP 2007-2013	25
TABELA 2: INWESTYCJE ZARZĄDCÓW TERENÓW NA PLANOWANEJ TRASIE R-9 I R-10	55
TABELA 3: DZIAŁANIA PODJĘTE W CELU WYZNACZENIA ZAKRESU PRZEDSIĘWZIĘCIA	162
TABELA 4: OBECNA NAWIERZCHNIA NA TRASIE W MIEŚCIE GDAŃSK.....	165
TABELA 5: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ MIASTO I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	166
TABELA 6: OBECNA NAWIERZCHNIA NA TRASIE W GMINIE CEDRY WIELKIE	168
TABELA 7: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ GMINĘ CEDRY WIELKIE	168
TABELA 8: NAWIERZCHNIA REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	168
TABELA 9: OBECNA NAWIERZCHNIA NA TRASIE W GMINIE SUCHY DĄB	169
TABELA 10: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ GMINĘ I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	170
TABELA 11: OBECNA NAWIERZCHNIA NA TRASIE W GMINIE TCZEW	171
TABELA 12: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ GMINĘ TCZEW	171
TABELA 13: NAWIERZCHNIA REKOMENDOWANA DO REALIZACJI GMINIE TCZEW.....	171
TABELA 14: OBECNA NAWIERZCHNIA NA TRASIE W MIEŚCIE TCZEW.....	172
TABELA 15: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ MIASTO I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	173
TABELA 16: OBECNA NAWIERZCHNIA NA TRASIE W GMINIE SUBKOWY	174
TABELA 17: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ GMINĘ I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI.....	174
TABELA 18: OBECNA NAWIERZCHNIA NA TRASIE W GMINIE PELPLIN	175
TABELA 19: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ GMINĘ PELPLIN I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	175
TABELA 20: OBECNA NAWIERZCHNIA NA TRASIE W GMINIE GNIEW	176
TABELA 21: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ GMINĘ GNIEW I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI.....	177
TABELA 22: OBECNA NAWIERZCHNIA NA WIŚLANEJ TRASIE ROWEROWEJ W GMINIE STEGNA.....	178
TABELA 23: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ GMINĘ STEGNA I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	179
TABELA 24: OBECNA NAWIERZCHNIA NA TRASIE W GMINIE OSTASZEWO	180
TABELA 25: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ GMINĘ OSTASZEWO I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	180
TABELA 26: OBECNA NAWIERZCHNIA NA TRASIE W GMINIE LICHNOWY	181
TABELA 27: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ GMINĘ LICHNOWY I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	181
TABELA 28: OBECNA NAWIERZCHNIA NA TRASIE W GMINIE MIŁORADZ	182
TABELA 29: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ GMINĘ MIŁORADZ I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	183
TABELA 30: OBECNA NAWIERZCHNIA NA TRASIE W GMINIE SZTUM	184
TABELA 31: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ GMINĘ SZTUM I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	184
TABELA 32: OBECNA NAWIERZCHNIA NA TRASIE W GMINIE RYJEWO.....	185
TABELA 33: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ GMINĘ RYJEWO I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI.....	185
TABELA 34: OBECNA NAWIERZCHNIA NA TRASIE W GMINIE KWIDZYN	186
TABELA 35: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ GMINIE KWIDZYN I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	187
TABELA 36: OBECNA NAWIERZCHNIA NA TRASIE W GMINIE SADLINKI.....	188
TABELA 37: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ GMINĘ I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI.....	188
TABELA 38: OBECNA NAWIERZCHNIA ODCINKÓW TRASY W GMINIE USTKA	189
TABELA 39: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ GMINĘ USTKA.....	189
TABELA 40: NAWIERZCHNIA REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	190
TABELA 41: OBECNA NAWIERZCHNIA ODCINKÓW TRASY W MIEŚCIE USTKA.....	192
TABELA 42: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ MIASTO USTKA I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	192

TABELA 43: OBECNA NAWIERZCHNIA ODCINKÓW TRASY W GMINIE SŁUPSK	194
TABELA 44: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ GMINĘ SŁUPSK I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	194
TABELA 45: OBECNA NAWIERZCHNIA ODCINKÓW TRASY NA TERENIE MIASTA SŁUPSK	195
TABELA 46: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ MIASTO SŁUPSK I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	195
TABELA 47: OBECNA NAWIERZCHNIA ODCINKÓW TRASY NA TERENIE GMINY SMOŁDZINO	196
TABELA 48: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ GMINĘ SMOŁDZINO I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	197
TABELA 49: OBECNA NAWIERZCHNIA ODCINKÓW TRASY NA TERENIE GMINY GŁÓWCZYCE	198
TABELA 50: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ GMINĘ GŁÓWCZYCE I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	198
TABELA 51: OBECNA NAWIERZCHNIA ODCINKÓW TRASY NA TERENIE GMINY WICKO	200
TABELA 52: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ GMINĘ WICKO I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	200
TABELA 53: OBECNA NAWIERZCHNIA ODCINKÓW TRASY NA TERENIE MIASTA ŁEBA	202
TABELA 54: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ MIASTO ŁEBA I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	202
TABELA 55: OBECNA NAWIERZCHNIA ODCINKÓW TRASY NA TERENIE GMINY CHOCZEWO	203
TABELA 56: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ GMINY CHOCZEWO	203
TABELA 57: NAWIERZCHNIA REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	204
TABELA 58: OBECNA NAWIERZCHNIA ODCINKÓW TRASY NA TERENIE GMINY KROKOWA	205
TABELA 59: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ GMINĘ KROKOWA I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	206
TABELA 60: OBECNA NAWIERZCHNIA ODCINKÓW TRASY GŁÓWNEJ ORAZ OŚCI KLUCZOWEJ NA TERENIE GMINY PUCK	207
TABELA 61: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ GMINĘ PUCK I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	208
TABELA 62: OBECNA NAWIERZCHNIA ODCINKÓW OŚCI KLUCZOWEJ ORAZ OŚCI WSPIERAJĄCEJ NA TERENIE GMINY WŁADYSŁAWOWO	210
TABELA 63: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ GMINĘ WŁADYSŁAWOWO I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	211
TABELA 64: OBECNA NAWIERZCHNIA ODCINKÓW OŚCI KLUCZOWEJ NA TERENIE MIASTA JASTARNIA	213
TABELA 65: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ MIASTO JASTARNIA I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	214
TABELA 66: OBECNA NAWIERZCHNIA ODCINKÓW OŚCI KLUCZOWEJ NA TERENIE MIASTO HEL	215
TABELA 67: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ MIASTO HEL I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	215
TABELA 68: OBECNA NAWIERZCHNIA ODCINKÓW TRASY NA TERENIE MIASTA PUCK	216
TABELA 69: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ MIASTO PUCK I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	217
TABELA 70: OBECNA NAWIERZCHNIA ODCINKÓW TRASY NA TERENIE GMINY KOSAKOWO	218
TABELA 71: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ GMINĘ KOSAKOWO I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	219
TABELA 72: OBECNA NAWIERZCHNIA ODCINKÓW TRASY NA TERENIE MIASTA GDYNIA	221
TABELA 73: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ MIASTO GDYNIA I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	222
TABELA 74: OBECNA NAWIERZCHNIA ODCINKÓW TRASY NA TERENIE MIASTA Sopot	223
TABELA 75: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ MIASTO Sopot I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	224
TABELA 76: OBECNA NAWIERZCHNIA ODCINKÓW TRASY NA TERENIE MIASTA GDAŃSK	225
TABELA 77: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ MIASTO GDAŃSK I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	226
TABELA 78: OBECNA NAWIERZCHNIA ODCINKÓW TRASY GŁÓWNEJ ORAZ OŚCI KLUCZOWEJ NA TERENIE GMINY PRUSZCZ GDAŃSKI	228
TABELA 79: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ GMINĘ PRUSZCZ GDAŃSKI I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	229
TABELA 80: OBECNA NAWIERZCHNIA ODCINKÓW OŚCI KLUCZOWEJ NA TERENIE MIASTA PRUSZCZ GDAŃSKI	230
TABELA 81: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ MIASTO PRUSZCZ GDAŃSKI I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	230
TABELA 82: OBECNA NAWIERZCHNIA ODCINKÓW TRASY GŁÓWNEJ ORAZ OŚCI KLUCZOWEJ NA TERENIE GMINY STEGNA	231
TABELA 83: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ GMINĘ STEGNA I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	232
TABELA 84: OBECNA NAWIERZCHNIA ODCINKÓW OŚCI KLUCZOWEJ NA TERENIE GMINY SZTUTOWO	234
TABELA 85: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ GMINĘ SZTUTOWO I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	235
TABELA 86: OBECNA NAWIERZCHNIA ODCINKÓW OŚCI KLUCZOWEJ NA TERENIE MIASTA KRYNICA MORSKA	236
TABELA 87: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ MIASTO KRYNICĘ MORSKĄ I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	236
TABELA 88: OBECNA NAWIERZCHNIA ODCINKÓW OŚCI OD GŁÓWNEGO PRZEBIEGU R-10 ORAZ TRASY WSPIERAJĄCEJ NA TERENIE MIASTA NOWY DWÓR GDAŃSKI	238
TABELA 89: NAWIERZCHNIA ZAPROPONOWANA PRZEZ MIASTO NOWY DWÓR GDAŃSKI I REKOMENDOWANA DO REALIZACJI	238

TABELA 90: POWIĄZANIA LOKALNYCH SZLAKÓW ROWEROWYCH Z WIŚLANĄ TRASĄ ROWEROWĄ	241
TABELA 91: POWIĄZANIA LOKALNYCH SZLAKÓW ROWEROWYCH Z TRASĄ R-10	244
TABELA 92: ZESTAWIENIE MIEJSC POSTOJOWYCH NA ODCINKACH TRASY R-9	247
TABELA 93: LOKALIZACJA WSPÓLNYCH MIEJSC POSTOJOWYCH Z PROJEKTEM „KAJAKIEM PRZEZ POMORZE”	264
TABELA 94: KOSZTY ALTERNATYWNYCH NAWIERZCHNI	293
TABELA 95: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-9 W GDAŃSKU	294
TABELA 96: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-9 W GMINIE CEDRY WIELKIE	295
TABELA 97: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-9 W GMINIE SUCHY DĄB	295
TABELA 98: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-9 W GMINIE TCZEW	296
TABELA 99: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-9 W MIEŚCIE TCZEW	297
TABELA 100: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-9 W GMINIE SUBKOWY	297
TABELA 101: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-9 W GMINIE PELPLIN	298
TABELA 102: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-9 W GMINIE GNIEW	299
TABELA 103: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-9 W POWIECIE NOWODWORSKIM	299
TABELA 104: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-9 W GMINIE OSTASZEWO	300
TABELA 105: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-9 W GMINIE LICHNOWY	301
TABELA 106: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-9 W GMINIE MIŁORADZ	302
TABELA 107: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-9 W GMINIE SZTUM	302
TABELA 108: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-9 W GMINIE RYJEWO	303
TABELA 109: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-9 W GMINIE KWIDZYN	304
TABELA 110: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-9 W GMINIE SADLINKI	304
TABELA 111: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-10 W GMINIE USTKA	305
TABELA 112: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-10 W MIEŚCIE USTKA	306
TABELA 113: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-10 W GMINIE SŁUPSK	307
TABELA 114: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-10 W MIEŚCIE SŁUPSK	307
TABELA 115: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-10 W GMINIE SMOŁDZINO	308
TABELA 116: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-10 W GMINIE GŁÓWCZYCE	309
TABELA 117: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-10 W GMINIE WICKO	309
TABELA 118: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-10 W GMINIE ŁĘBA	310
TABELA 119: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-10 W GMINIE CHOCZEWO	311
TABELA 120: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-10 W GMINIE KROKOWA	312
TABELA 121: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-10 W GMINIE WŁADYSŁAWOWO	312
TABELA 122: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-10 W GMINIE JASTARNIA	313
TABELA 123: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-10 W GMINIE HEL	314
TABELA 124: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-10 W GMINIE PUCK	314
TABELA 125: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-10 W MIEŚCIE PUCK	315
TABELA 126: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-10 W GMINIE KOSAKOWO	316
TABELA 127: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-10 W GDYNI	317
TABELA 128: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-10 W SOPOCIE	317
TABELA 129: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-10 W GDAŃSKU	318
TABELA 130: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-10 W GMINIE PRUSZCZ GDAŃSKI	319
TABELA 131: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-10 W GMINIE STEGNA	320
TABELA 132: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-10 W GMINIE SZTUTOWO	321
TABELA 133: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-10 W GMINIE KRYNICA MORSKA	321
TABELA 134: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-10 W GMINIE NOWY DWÓR GDAŃSKI	322
TABELA 135: NAKŁADY INWESTYCYJNE NA REALIZACJE TRASY R-10 W MIEŚCIE PRUSZCZ GDAŃSKI	BŁĄD! NIE ZDEFINIOWANO ZAKŁADKI.
TABELA 136: STRUKTURA NAKŁADÓW PRZEDSIĘWZIĘCIA	325
TABELA 137: NAKŁADY INWESTYCYJNE PRZEDSIĘWZIĘCIA	327

TABELA 138: NAKŁADY INWESTYCYJNE PONIESIONE LUB PLANOWANE PRZEZ WOJEWÓDZTWO POMORSKIE	328
TABELA 139: ROCZNE KOSZTY EKSPLOATACYJNE WIŚLANEJ TRASY ROWEROWEJ W PODZIALE NA GMINY	330
TABELA 140: ROCZNE KOSZTY EKSPLOATACYJNE R-10 W PODZIALE NA GMINY	331
TABELA 141: CENNIK WYTYCZANIA SZLAKÓW	337
TABELA 142: CENNIK ZNAKOWANIA SZLAKÓW	337
TABELA 143: CENNIK MONITORINGU SZLAKÓW	338
TABELA 144: ZAŁOŻENIA DOTYCZĄCE MIEJSC PRACY	341
TABELA 145: WYLICZENIE LICZBY MIEJSC PRACY W OKRESIE BUDOWY W PODZIALE NA GMINY	342
TABELA 146: CHARAKTERYSTYKA OBSZARÓW I GMIN WG. NUTS 3	344
TABELA 147: WYLICZENIE ROCZNEJ LICZBY WYCIĘZEK W OKRESIE EKSPLOATACJI INFRASTRUKTURY.....	345
TABELA 148: ZAŁOŻENIA WYDATKOWE UŻYTKOWNIKÓW INFRASTRUKTURY.....	346
TABELA 149: RELACJA WYDATKÓW UŻYTKOWNIKÓW INFRASTRUKTURY DO DOCHODU DO DYSPOZYCJI.....	346
TABELA 150: PRZYCHÓD Z TURYSTYKI ROWEROWEJ.....	347
TABELA 151: NOWE MIEJSCA PRACY W OKRESIE EKSPLOATACJI	347
TABELA 152: POTENCJALNI PARTNERZY DZIAŁAŃ PROMOCYJNYCH.....	367
TABELA 153: CHARAKTERYSTYKA RYZYK I ZAGROŻEŃ DLA PROJEKTU	394
TABELA 154: PROPONOWANY HARMONOGRAM REALIZACJI PRZEDSIĘWZIĘCIA.....	399

SPIS WYKRESÓW

WYKRES 1: PROCENTOWY UDZIAŁ POSZCZEGÓLNYCH RODZAJÓW DRÓG O KONKRETNICH NAWIERZCHNIACH NA WIŚLANEJ TRASIE ROWEROWEJ	9
WYKRES 2: PROCENTOWY UDZIAŁ POSZCZEGÓLNYCH RODZAJÓW DRÓG O KONKRETNICH NAWIERZCHNIACH NA TRASIE R-10.....	9

SPIS RYCIN

RYCINA 1: PRZEBIEG KORYTARZA TRASY R-10	13
RYCINA 2: PRZEBIEG KORYTARZA WIŚLANEJ TRASY ROWEROWEJ	14
RYCINA 3: PRZEBIEG TRAS EUROVELO W EUROPIE	28
RYCINA 4: TERENY ROZWOJU TURYSTYKI ROWEROWEJ W WOJ. POMORSKIM.....	38
RYCINA 5: OBSZARY PROBLEMOWE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO.....	51
RYCINA 6: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE MIASTA GDAŃSKA.....	73
RYCINA 7: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE GMINY CEDRY WIELKIE	76
RYCINA 8: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE GMINY CEDRY WIELKIE	76
RYCINA 9: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE GMINY TCZEW.....	79
RYCINA 10: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE MIASTA TCZEW	81
RYCINA 11: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE GMINY SUBKOWY	81
RYCINA 12: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE GMINY PELPLIN	83
RYCINA 13: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE GMINY GNIEW	85
RYCINA 14: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE GMINY STEGNA	86
RYCINA 15: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE GMINY OSTASZEWÓ	86
RYCINA 16: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE GMINY LICHNOWY	90
RYCINA 17: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE GMINY MIŁORADZ	92
RYCINA 18: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE GMINY SZTUM	92
RYCINA 19: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE GMINY RYJEWÓ	94
RYCINA 20: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE GMINY KWIDZYN	95
RYCINA 21: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE GMINY SADLINKI.....	96

RYCINA 22: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE GMINY USTKA	97
RYCINA 23: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE MIASTA USTKA.....	104
RYCINA 24: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE MIASTA SŁUPSK.....	108
RYCINA 25: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE GMINY SŁUPSK	111
RYCINA 26: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE GMINY SMOŁDZINO.....	113
RYCINA 27: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE GMINY GŁÓWCZYCE	119
RYCINA 28: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE GMINY WICKO	122
RYCINA 29: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE ŁEBY.....	124
RYCINA 30: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE GMINY CHOCZEWO	126
RYCINA 31: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE GMINY KROKOWA.....	128
RYCINA 32: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE GMINY PUCK.....	131
RYCINA 33: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE GMINY WŁADYSŁAWOWO	134
RYCINA 34: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE GMINY JASTARNIA.....	136
RYCINA 35: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE GMINY HEL.....	138
RYCINA 36: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE MIASTA PUCK	139
RYCINA 37: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE GMINY KOSAKOWO	140
RYCINA 38: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE GDYNI.....	145
RYCINA 39: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE SOPOTU	148
RYCINA 40: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE GDAŃSKA	150
RYCINA 41: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE GMINY PRUSZCZ GDAŃSKI	153
RYCINA 42: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE MIASTA PRUSZCZ GDAŃSKI	155
RYCINA 43: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE GMINY STEGNA	156
RYCINA 44: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE GMINY SZTUTOWO.....	158
RYCINA 45: PRZEBIEG ROZWAŻANYCH WARIANTÓW TRASY NA TERENIE GMINY NOWY DWÓR GDAŃSKI	161
RYCINA 46: PRZEBIEG WTR W MIEŚCIE GDAŃSK REKOMENDOWANY DO REALIZACJI.....	164
RYCINA 47: PRZEBIEG WTR W GMINIE CEDRY WIELKIE REKOMENDOWANY DO REALIZACJI	167
RYCINA 48: PRZEBIEG WTR W GMINIE SUCHY DĄB REKOMENDOWANY DO REALIZACJI	169
RYCINA 49: PRZEBIEG WTR W GMINIE TCZEW REKOMENDOWANY DO REALIZACJI	170
RYCINA 50: PRZEBIEG WTR W MIEŚCIE TCZEW REKOMENDOWANY DO REALIZACJI.....	172
RYCINA 51: PRZEBIEG WTR W GMINIE SUBKOWY REKOMENDOWANY DO REALIZACJI	174
RYCINA 52: PRZEBIEG WTR W GMINIE PELPLIN REKOMENDOWANY DO REALIZACJI	175
RYCINA 53: PRZEBIEG WTR W GMINIE GNIEW REKOMENDOWANY DO REALIZACJI	176
RYCINA 54: PRZEBIEG WTR W GMINIE STEGNA REKOMENDOWANY DO REALIZACJI	178
RYCINA 55: PRZEBIEG WTR W GMINIE OSTASZEWO REKOMENDOWANY DO REALIZACJI	179
RYCINA 56: PRZEBIEG WTR W GMINIE LICHNOWY REKOMENDOWANY DO REALIZACJI	181
RYCINA 57: PRZEBIEG WTR W GMINIE MIŁORADZ REKOMENDOWANY DO REALIZACJI	182
RYCINA 58: PRZEBIEG WTR W GMINIE SZTUM REKOMENDOWANY DO REALIZACJI	184
RYCINA 59: PRZEBIEG WTR W GMINIE RYJEWO REKOMENDOWANY DO REALIZACJI.....	185
RYCINA 60: PRZEBIEG WTR W GMINIE KWIDZYN REKOMENDOWANY DO REALIZACJI	186
RYCINA 61: PRZEBIEG WTR W GMINIE SADLINKI REKOMENDOWANY DO REALIZACJI.....	187
RYCINA 62: PRZEBIEG TRASY R-10 NA TERENIE GMINY USTKA	188
RYCINA 63: PRZEBIEG TRASY R-10 NA TERENIE MIASTA USTKA	192
RYCINA 64: PRZEBIEG OŚCI KLUCZOWEJ NA TERENIE GMINY SŁUPSK	193
RYCINA 65: PRZEBIEG OŚCI KLUCZOWEJ NA TERENIE MIASTA SŁUPSK	194
RYCINA 66: PRZEBIEG TRASY R-10 NA TERENIE GMINY SMOŁDZINO	196
RYCINA 67: PRZEBIEG TRASY R-10 NA TERENIE GMINY GŁÓWCZYCE.....	198
RYCINA 68: PRZEBIEG TRASY R-10 NA TERENIE GMINY WICKO.....	200
RYCINA 69: PRZEBIEG TRASY R-10 NA TERENIE MIASTA ŁEBA	201

RYCINA 70: PRZEBIEG TRASY R-10 NA TERENIE GMINY CHOZEWÓ	203
RYCINA 71: PRZEBIEG TRASY R-10 NA TERENIE GMINY KROKOWA	205
RYCINA 72: PRZEBIEG TRASY R-10 NA TERENIE GMINY PUCK	207
RYCINA 73: PRZEBIEG OŚCI OD TRASY GŁÓWNEJ R-10 ORAZ TRASY WSPIERAJĄCEJ NA TERENIE GMINY WŁADYSŁAWOWO	210
RYCINA 74: PRZEBIEG OŚCI KLUCZOWEJ NA TERENIE MIASTA JASTARNIA	213
RYCINA 75: PRZEBIEG OŚCI KLUCZOWEJ NA TERENIE MIASTA HEL	215
RYCINA 76: PRZEBIEG TRASY R-10 NA TERENIE MIASTA PUCK	216
RYCINA 77: PRZEBIEG TRASY R-10 NA TERENIE GMINY KOSAKOWO	218
RYCINA 78: PRZEBIEG TRASY R-10 NA TERENIE MIASTA GDYNIA	220
RYCINA 79: PRZEBIEG TRASY R-10 NA TERENIE MIASTA SOPOT	223
RYCINA 80: PRZEBIEG TRASY R-10 NA TERENIE MIASTA GDAŃSK	225
RYCINA 81: PRZEBIEG TRASY GŁÓWNEJ ORAZ OŚCI OD GŁÓWNEGO PRZEBIEGU R-10 NA TERENIE GMINY PRUSZCZ GDAŃSKI	228
RYCINA 82: PRZEBIEG OŚCI KLUCZOWEJ NA TERENIE MIASTA PRUSZCZ GDAŃSKI	230
RYCINA 83: PRZEBIEG TRASY GŁÓWNEJ, OŚCI KLUCZOWEJ PRZEBIEGU R-10 ORAZ TRASY WSPIERAJĄCEJ NA TERENIE GMINY STEGNA	231
RYCINA 84: PRZEBIEG OŚCI KLUCZOWEJ NA TERENIE GMINY SZTUTOWO	234
RYCINA 85: PRZEBIEG OŚCI KLUCZOWEJ NA TERENIE MIASTA KRYNICA MORSKA	236
RYCINA 86: PRZEBIEG TRASY GŁÓWNEJ R-10 ORAZ OŚCI WSPIERAJĄCEJ NA TERENIE MIASTA NOWY DWÓR GDAŃSKI	237
RYCINA 87: PRZEBIEG SZLAKU GRZYMISŁAWA	243
RYCINA 88: PRZEBIEG SZLAKU MOTŁAWSKIEGO	243
RYCINA 89: PRZEBIEG SZLAKU WOKÓŁ JEZIORA SARBSKO	245
RYCINA 90: PRZEBIEG SZLAKU PIERŚCIEŃ ZATOKI PUCKIEJ	245
RYCINA 91: PRZYKŁAD WYKONANIA ŁAWY POJEDYNCZEJ	265
RYCINA 92: PRZYKŁADOWY ŁAWOSTÓŁ	265
RYCINA 93: PRZYKŁAD ZASTOSOWANIA STOJAKA ROWEROWEGO	266
RYCINA 94: PRZYKŁADOWY KOSZ NA ŚMIECI JAKO ELEMENT MIEJSCA POSTOJOWEGO	267
RYCINA 95: PRZYKŁAD ZASTOSOWANIA TABLICY INFORMACYJNEJ	268
RYCINA 96: PRZYKŁAD POSADOWIENIA WIATY	268
RYCINA 97: ELEMENTY INTELIGENTNEGO PAWILONU	269
RYCINA 98: CHARAKTERYSTYKA KODU QR	280
RYCINA 99: DZIAŁANIE BEACON-ÓW	282
RYCINA 100: CZUJNIKI DO POMIARU RUCHU ROWEROWEGO ECO-COUNTER	288
RYCINA 101: CZUJNIKI DO POMIARU RUCHU ROWEROWEGO ECO-COUNTER	289
RYCINA 102: CZUJNIKI DO POMIARU RUCHU ROWEROWEGO ECO-COUNTER	289
RYCINA 103: KOCIEWSKIE TRASY ROWEROWE	334

SPIS FOTOGRAFII

FOTOGRAFIA 1: PRZYKŁAD ZŁEGO STANU NAWIERZCHNI NA SZLAKU ROWEROWYM W WOJ. POMORSKIM	16
FOTOGRAFIA 2: PRZYKŁAD NIEWŁAŚCIWEGO OZNAKOWANIA TRASY ROWEROWEJ	17
FOTOGRAFIA 3: PRZYKŁAD NIEWŁAŚCIWEGO ZAGOSPODAROWANIA MIEJSCA POSTOJOWEGO	18
FOTOGRAFIA 4: WAŁ PRZECIWPOWODZIOWY W SADLINKACH	19
FOTOGRAFIA 5: WERYFIKACJA PRZEBIEGU ISTNIEJĄCEJ TRASY NA TERENIE GMINY CHOZEWÓ	70
FOTOGRAFIA 6: WIŚLANE WAŁY PRZECIWPOWODZIOWE W CEDRACH WIELKICH	74
FOTOGRAFIA 7: UL. PIONIERÓW ŻUŁAW W CEDRACH WIELKICH	75
FOTOGRAFIA 8: DROGA POWIATOWA W GMINIE SUCHY DĄB	77
FOTOGRAFIA 9: ŚCIEŻKA POMIĘDZY KŁADKĄ NAD STRUGĄ SUBKOWSKĄ, A UL. SPACEROWĄ	78
FOTOGRAFIA 10: UL. SPACEROWA W GMINIE TCZEW	79

FOTOGRAFIA 11: NAWIERZCHNIA CIĄGU NA BULWARZE NADWIŚLAŃSKIM W TCZEWIE.....	80
FOTOGRAFIA 12: WYGLĄD DROGI POWIATOWEJ PRZY STOPIE WAŁU W GMINIE SUBKOWY.....	82
FOTOGRAFIA 13: STAN NAWIERZCHNI NA DRODZE POWIATOWEJ W GMINIE PELPLIN	83
FOTOGRAFIA 14: DROGA GRUNTOWA W GMINIE GNIEW	84
FOTOGRAFIA 15: NASYP PO KOLEI WĄSKOTOROWEJ W GMINIE OSTASZEWO	87
FOTOGRAFIA 16: ISTNIEJĄCA DROGA ROWEROWA PO NASYPIE KOLEI WĄSKOTOROWEJ W GMINIE LICHNOWY	89
FOTOGRAFIA 17: SKRZYŻOWANIE Z DK 22 W KOŃCZEWICACH	91
FOTOGRAFIA 18: KORONA WAŁU PRZECIWPOWODZIOWEGO W GMINIE SZTUM.....	93
FOTOGRAFIA 19: STAN NAWIERZCHNI NA DW 605 W GMINIE RYJEWO	94
FOTOGRAFIA 20: ISTNIEJĄCY CIĄG PIESZO – ROWEROWY W GMINIE KWIDZYN	95
FOTOGRAFIA 21: STAN NAWIERZCHNI NA DRODZE POWIATOWEJ W GMINIE SADLINKI.....	96
FOTOGRAFIA 22: DROGA POWIATOWA ŻŁAKOWO – ZALESKIE	98
FOTOGRAFIA 23: DROGA GMINNA ZALESKIE – STARKOWO	98
FOTOGRAFIA 24: ODCINEK STARKOWO – PĘPLINO (DO DUNINÓWKA)	99
FOTOGRAFIA 25: ODCINEK STARKOWO – PĘPLINO (ODCINEK PRZEZ DUNINÓWEK)	99
FOTOGRAFIA 26: DROGA PĘPLINO - WODNICA	100
FOTOGRAFIA 27 "SZLAK ZWINIĘTYCH TORÓW" OD MIEJSCOWOŚCI ŻAPADŁE DO ORZECHOWA	101
FOTOGRAFIA 28 "SZLAK ZWINIĘTYCH TORÓW" W OKOLICACH WYTOWA	101
FOTOGRAFIA 29 "SZLAK ZWINIĘTYCH TORÓW" W OKOLICACH MIEJSCOWOŚCI MACHOWINKO	102
FOTOGRAFIA 30 "SZLAK ZWINIĘTYCH TORÓW" W OKOLICACH MIEJSCOWOŚCI DĘBINA.....	102
FOTOGRAFIA 31: ODCINEK DĘBINA - GRANICA GMINY USTKA	103
FOTOGRAFIA 32: ODCINEK NA UL. POLNEJ	104
FOTOGRAFIA 33: SKRZYŻOWANIE Z DK NR 21.....	105
FOTOGRAFIA 34: OBECNE ZAGOSPODAROWANIE TERENÓW POKOLEJOWYCH.....	106
FOTOGRAFIA 35: ODCINEK UL. OGRODOWA	106
FOTOGRAFIA 36: ODCINEK OD UL. OGRODOWEJ DO RONDA NA DK 21.....	107
FOTOGRAFIA 37: ODCINEK NA UL. SPORTOWEJ	107
FOTOGRAFIA 38: ŚCIEŻKA ROWEROWA NA UL. KOŁĄTAJA.....	109
FOTOGRAFIA 39: OBECNA INFRASTRUKTURA ROWEROWA WZDŁUŻ UL. 3 MAJA OD SKRZYŻOWANIA Z UL. SOBIESKIEGO DO UL. CHROBREGO.....	109
FOTOGRAFIA 40: ŚCIEŻKA ROWEROWA WZDŁUŻ UL. 3 MAJA (OD SKRZYŻOWANIA Z UL. CHROBREGO) PROWADZĄCEJ DO GRANICY MIASTA ..	110
FOTOGRAFIA 41: ŚCIEŻKA ROWEROWA DO BRUSKOWA WIELKIEGO.....	111
FOTOGRAFIA 42: ŚCIEŻKA BRUSKOWO WIELKIE – WIELICHOWO.....	112
FOTOGRAFIA 43: DROGA POWIATOWA WIELICHOWO – PĘPLINO.....	112
FOTOGRAFIA 44: ODCINEK OD GRANICY GMINY DO MIEJSCOWOŚCI ŁÓDKI.....	113
FOTOGRAFIA 45: DROGA GRUNTOWA ŁÓDKI – RETOWO.....	114
FOTOGRAFIA 46: DROGA GRUNTOWA RETOWO DROGA POWIATOWA DO MIEJSCOWOŚCI GARDNA WIELKA	114
FOTOGRAFIA 47: ODCINEK W PASIE JEZDNI DROGI POWIATOWEJ DO GARDNY WIELKIEJ.....	115
FOTOGRAFIA 48: GARDNA WIELKA – KONIEC TERENU SPN	115
FOTOGRAFIA 49: KONIEC TERENU SPN - SMOŁDZINO.....	116
FOTOGRAFIA 50: ODCINEK SMOŁDZINO - ŻELAZO – WIERZCHOCINO	116
FOTOGRAFIA 51: ODCINEK SMOŁDZINO – SIECIE	117
FOTOGRAFIA 52: ODCINEK SIECIE – WIERZCHOCINO	117
FOTOGRAFIA 53: DROGA PROWADZĄCA OD WIERZCHOCINA DO GRANICY GMINY	118
FOTOGRAFIA 54: DROGA PROWADZĄCA OD MIEJSCOWOŚCI KLUKI DO GRANICY GMINY SMOŁDZINO.....	118
FOTOGRAFIA 55: OBECNY STAN DROGI PROWADZĄCEJ DO MIEJSCOWOŚCI GŁÓWCZYCE.....	119
FOTOGRAFIA 56: ODCINEK DROGI POWIATOWEJ GŁÓWCZYCE – IZBICA	120
FOTOGRAFIA 57: DROGA GMINNA IZBICA – GAĆ	121
FOTOGRAFIA 58: ODCINEK PROWADZĄCY DO GRANICY GMINY GŁÓWCZYCE (TEREN W ZARZĄDZANIU SPN)	121

FOTOGRAFIA 59: UL. LIPOWA W NOWĘCINIE.....	123
FOTOGRAFIA 60: DROGA GRUNTOWA DO MIEJSCOWOŚCI SARBSK.....	123
FOTOGRAFIA 61: ODCINEK OD ULINI DO GRANICY Z GMINĄ CHOCZEWO	124
FOTOGRAFIA 62: CIĄG ROWEROWY NA AL. ŚW. JAKUBA I UL. NOWĘCIŃSKIEJ	125
FOTOGRAFIA 63: DROGA POŻAROWA NR 6.....	126
FOTOGRAFIA 64: ODCINEK OD LEŚNICZÓWKI "CHABAZIÓWKA" DO GRANICY GMINY.....	127
FOTOGRAFIA 65: ODCINKI TRASY OD GRANICY Z GMINĄ CHOCZEWO DO KOŃCA MIEJSCOWOŚCI BIAŁOGÓRA	128
FOTOGRAFIA 66: ODCINEK BIAŁOGÓRA – DĘBKI.....	129
FOTOGRAFIA 67: ODCINEK DĘBKI - KARWIEŃSKIE BŁOTO DRUGIE.....	129
FOTOGRAFIA 68: DROGA GMINNA KARWIEŃSKIE BŁOTO PIERWSZE - SŁAWOSZYNO.....	130
FOTOGRAFIA 69: FRAGMENT ŚCIEŻKI ROWEROWEJ KROKOWA – GNIEZDŹEWO	131
FOTOGRAFIA 70: ŚCIEŻKA ROWEROWA DO MIASTA PUCK.....	132
FOTOGRAFIA 71: ODCINEK BŁĄDZIKOWO – RZUCEWO.....	133
FOTOGRAFIA 72: DROGA RZUCEWO – OSŁONINO.....	133
FOTOGRAFIA 73: PROMENADA NADMORSKA W JURACIE	137
FOTOGRAFIA 74: ŚCIEŻKA ROWEROWA JURATA – HEL	138
FOTOGRAFIA 75: ISTNIEJĄCA ŚCIEŻKA ROWEROWA NA TERENIE MIASTA PUCK.....	140
FOTOGRAFIA 76 UL. ŻŁOTE PIASKI I UL. OGRODOWA	141
FOTOGRAFIA 77: STAN NAWIERZCHNI NA UL. WIŚNIOWEJ	142
FOTOGRAFIA 78: STAN NAWIERZCHNI NA UL. ORZECHOWEJ.....	142
FOTOGRAFIA 79: STAN NAWIERZCHNI NA UL. RENKŁODOWEJ.....	143
FOTOGRAFIA 80: STAN NAWIERZCHNI NA UL. MORELOWEJ.....	143
FOTOGRAFIA 81: STAN NAWIERZCHNI NA UL. PÓŁNOCNEJ	144
FOTOGRAFIA 82: STAN NAWIERZCHNI NA UL. TRUSKAWKOWEJ.....	144
FOTOGRAFIA 83: ISTNIEJĄCY CIĄG PIESZO - ROWEROWY ORAZ ŚCIEŻKA ROWEROWA OBOK GALERII HANDLOWEJ	145
FOTOGRAFIA 84: ŚCIEŻKI ROWEROWE OD UL. PRZEBENDOWSKICH DO GRANICY MIASTA GDYNIA.....	148
FOTOGRAFIA 85: ŚCIEŻKA ROWEROWA NA AL. FRANCISZKA MAMUSZKI DO MOLA	149
FOTOGRAFIA 86: ŚCIEŻKA ROWEROWA OD MOLA DO GRANICY Z GDAŃSKIEM	150
FOTOGRAFIA 87: ŚCIEŻKA ROWEROWA WZDŁUŻ UL. HALLERA I AL. ŻWYCIEŚTWA	151
FOTOGRAFIA 88: TUNEL PIESZO-ROWEROWY ORAZ FRAGMENT ŚCIEŻKI ROWEROWEJ NA UL. MIAŁKI SZLAK	152
FOTOGRAFIA 89: ODCINEK WZDŁUŻ DW 501 (PRZEJAZDOWO - SOBIESZEWO)	153
FOTOGRAFIA 90: DROGA WZDŁUŻ RZEKI TUGA DO MIEJSCOWOŚCI ŻELICHOWO	157
FOTOGRAFIA 91: DROGA NAD ZALEWEM WIŚLANYM	159
FOTOGRAFIA 92: BULWAR SŁONECZNY W KRYNICY MORSKIEJ	160
FOTOGRAFIA 93: WIZJA LOKALNA W TERENIE.....	163
FOTOGRAFIA 94: PRZYKŁAD PARKINGU W RAMACH WĘZŁA INTEGRACYJNEGO W GDAŃSKU.....	273
FOTOGRAFIA 95: PRZYKŁAD WYPOŻYCZALNI ROWERÓW MIEJSKICH.....	275
FOTOGRAFIA 96: PRZYKŁAD PRZECHOWALNI ROWERÓW W RAMACH MIEJSCA OBSŁUGI ROWERÓW	276
FOTOGRAFIA 97: PRZYKŁADOWE URZĄDZENIE GPS.....	278
FOTOGRAFIA 98: ZRZUT Z KAMERY ON-LINE NA SZLAKU ROWEROWYM W BESKIDACH.....	279
FOTOGRAFIA 99: PRZYKŁAD ZASTOSOWANIA KODÓW QR W WILEKOPOLSCIE.....	281
FOTOGRAFIA 100: PRZYKŁADY BACONÓW.....	281
FOTOGRAFIA 101: BUDOWA BACONÓW	282
FOTOGRAFIA 102: PRZYKŁAD TECHNOLOGII AUGMENTED REALITY.....	283
FOTOGRAFIA 103: ELEMENT MULTIMEDIALNEGO PRZEWODNIKA DEDYKOWANEGO TRASOM ROWEROWYM W BIAŁCE TATRZAŃSKIEJ	284