



**Analiza wykonalności  
przedsięwzięcia strategicznego  
Pomorskie Trasy Rowerowe – etap 2**  
wraz ze strukturą połączeń z regionalnym systemem tras rowerowych

Gdańsk, listopad 2022



Fundusze  
Europejskie  
Pomoc Techniczna



URZĄD MARSZAŁKOWSKI  
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Unia Europejska  
Fundusz Spójności



## SPIS TREŚCI

<b>1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia.....</b>	<b>4</b>
1.1. Geneza przedsięwzięcia .....	4
1.2. Potrzeba realizacji przedsięwzięcia.....	6
1.3. Założenia i cele przedsięwzięcia .....	6
1.4. Zgodność Projektu z krajowymi i regionalnymi dokumentami strategicznymi.....	7
1.5. Zgodność Projektu z wytycznymi rowerowymi – projektowanie i utrzymywanie turystycznych tras rowerowych w województwie pomorskim.....	10
1.6. Projekty komplementarne .....	13
<b>2. Wykonalność techniczno-technologiczna .....</b>	<b>16</b>
2.1. Analiza stanu istniejącego wybranych odcinków będących przedmiotem analizy.....	16
2.1.1. Wiślana Trasa Rowerowa - EuroVelo 9.....	16
2.1.2. Trasa EuroVelo 10/13 .....	43
2.2. Analiza stanu docelowego wybranych odcinków będących przedmiotem analizy .....	80
2.2.1. EuroVelo 9 (Wiślana Trasa Rowerowa) .....	81
2.2.1. Trasa EuroVelo 10/13 .....	112
2.3. Analiza powiązań przebiegu tras z regionalnym systemem tras rowerowych.....	155
<b>3. Analiza prawna .....</b>	<b>160</b>
3.1. Opis beneficjentów.....	160
3.2. Analiza własnościowa terenów przeznaczonych na przedmiotowe trasy rowerowe.....	162
3.2.1. ZRID .....	162
3.2.2. Zasiedzenie terenów .....	164
3.2.3. Niezbędne uzgodnienia .....	165
3.3. Zgodność Projektu z zapisami studiów uwarunkowania przestrzennego i uwzględnienie ich w przebiegu trasy .....	169
3.4. Zgodność Projektu z zapisami PZPWP 2030 pod kątem realizacji inwestycji .....	169
3.5. Analiza zrealizowanych, aktualnych i planowanych inwestycji zarządców terenów .....	171
<b>4. Ustalenie hierarchizacji poszczególnych odcinków .....</b>	<b>174</b>
4.1. Przyjęte kryteria analizy.....	174
4.2. Analiza wielokryterialna – hierarchizacja odcinków .....	178
<b>5. Analiza finansowa przedsięwzięcia .....</b>	<b>179</b>
5.1. Nakłady inwestycyjne .....	179
5.2. Analiza dotycząca podatku VAT.....	182

<b>6. Wpływ projektu na środowisko .....</b>	<b>184</b>
<b>6.1. Problematyka oceny oddziaływania na środowisko .....</b>	<b>184</b>
<b>6.2. Podstawowe uwarunkowania środowiskowe realizacji Przedsięwzięcia .....</b>	<b>186</b>
6.2.1. Wpływ realizacji projektu na środowisko w trakcie realizacji robót budowlanych ....	187
6.2.2. Wpływ inwestycji na środowisko po zakończeniu realizacji robót budowlanych .....	189
6.2.3. Wpływ na siedliska i gatunki zamieszkujące tereny Natura 2000 i inne o znaczeniu krajowym .....	189
6.2.4. Uwarunkowania minimalizacji negatywnego wpływ na środowisko przyrodnicze na etapie budowy i funkcjonowania .....	190
<b>6.3. Analiza przebiegu tras po wałach przeciwpowodziowych .....</b>	<b>192</b>
<b>Spis tabel i wykresów .....</b>	<b>194</b>

## 1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

### 1.1. Geneza przedsięwzięcia

Przedmiotowe przedsięwzięcie tj. Pomorskie Trasy Rowerowe – etap 2 jest bezpośrednią kontynuacją realizowanego od lutego 2017 roku projektu Pomorskie Trasy Rowerowe o znaczeniu międzynarodowym R10 i Wiślana Trasa Rowerowa R9, którego założeniem było stworzenie szlaku R-10 (docelowo EuroVelo 10/13) oraz Wiślanej Trasy Rowerowej biegnącej wzdłuż rzeki Wisły (docelowo EuroVelo 9).

**Międzynarodowy szlak R-10** (Euro Velo 10) jest częścią europejskiej trasy wiodącej przez kraje basenu Morza Bałtyckiego o całkowitej długości ok. 7 930 km. W województwie pomorskim szlak rowerowy określony także jako „Pierścień Hanzeatycki” lub „Szlak Morza Bałtyckiego” prowadzi od Ustki do Krynicy Morskiej oraz do Kępek na granicy z województwem warmińsko-mazurskim.

Geneza prowadzonej przez województwo pomorskie trasy R-10 sięga 1996 roku i związana jest z powstałym wówczas Stowarzyszeniem Hanzeatyckich Tras Rowerowych. 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.

Rekomendowany w 2007 roku przebieg trasy o łącznej długości 325 km został zamieszczony w sporządzonym przez Pomorską Regionalną Organizację Turystyczną dokumencie pt. „Ścieżka rowerowa R-10 szansą rozwoju turystyki aktywnej w województwie pomorskim – przewodnik dla beneficjentów”.

Kolejnym dokumentem dotyczącym trasy R-10 było opracowanie pt. „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 zawierało liczne rekomendacje dotyczące docelowego przebiegu trasy R10 na terenie gminy Smołdzino oraz gminy i miasta Ustka.

Zakres realizacji większości odcinków wchodzących w skład pomorskiej trasy R-10 o łącznej długości 448,3 km został określony w opracowanym w 2015 roku dokumencie pt. Analiza Wykonalności Przedsięwzięcia Pomorskie Trasy Rowerowe o znaczeniu międzynarodowym R-10 I Wiślana Trasa Rowerowa (R-9).

Rycina 1: Sieć tras rowerowych w ramach Pomorskich Tras Rowerowych



Źródło: materiały Samorządu Województwa Pomorskiego

We wspomnianej Analizie Wykonalności zaplanowano także wykonanie odcinków trasy przebiegającej wzdłuż Wisły do granicy z województwem kujawsko-pomorskim Wiślanej Trasy Rowerowej (R-9) o łącznej długości 242,9 km prowadzącej korytarzami europejskiej sieci Euro Velo.

Za pomysłodawcę niniejszej trasy uznają 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. Wytyczenie szlaku rowerowego przebiegającego częściowo m.in. po koronie wałów przeciwpowodziowych po obu stronach Wisły miało umożliwić zarówno bezpieczne przemieszczanie się wzdłuż najdłuższej rzeki w kraju, jak i promocję turystyczną poszczególnych regionów.

Pomimo licznych działań promujących ideę powstania Wiślanej Trasy Rowerowej do 2022 roku zrealizowano tylko część z pierwotnie planowanych odcinków o łącznej długości 1200 km. Dotychczas wybudowano odcinki przebiegające przez województwo śląskie, małopolskie, kujawsko-pomorskie oraz pomorskie. Realizację inwestycji w województwie pomorskim zainicjowała powstała w 2015 roku Analiza Wykonalności Przedsięwzięcia Pomorskie Trasy Rowerowe. Jednakże należy zaznaczyć, iż **dotychczas nie udało się zapewnić pełnej ciągłości**

**trasy**, przebiegającej z dala od ruchu samochodowego i na terenie województwa pomorskiego zdiagnozowano liczne odcinki, w przypadku których istnieje konieczność rozważenia modernizacji obecnej trasy lub wytyczenie nowych ścieżek rowerowych wzdłuż obecnie wykorzystywanych odcinków.

### 1.2. Potrzeba realizacji przedsięwzięcia

Głównym zidentyfikowanym problemem, do którego rozwiązania dąży niniejsze przedsięwzięcie jest **brak ciągłości wysokiej jakości szlaków rowerowych, w części odseparowanych od ruchu samochodowego, które spełniałyby międzynarodowe standardy na terenie województwa**. Pomimo licznych inwestycji zrealizowanych w latach 2017-2022 na trasie EuroVelo 10 (R-10) oraz EuroVelo 9 (R-9, Wiślana Trasa Rowerowa) w dalszym ciągu występują punktowo miejsca, które mają charakter „wąskich gardeł” i wpływają na atrakcyjność i dostępność całej trasy. Do niniejszych odcinków należy zaliczyć m.in. **drogi o zwiększonym natężeniu ruchu i wysokiej prędkości pojazdów silnikowych, drogi o niskiej jakości nawierzchni** czy też **niebezpieczne przejazdy przez drogi o znacznym natężeniu ruchu**. Stanowią one niewielki % wszystkich odcinków analizowanych tras międzynarodowych, ale wpływają na ich całkowity odbiór (atrakcyjność wśród rowerzystów). Obecnie zaplanowanie przejazdu dłuższym fragmentem jednej z międzynarodowych fragmentów tras rowerowych w województwie pomorskim dla całej rodziny jest utrudnione z powodu konieczności skorzystania w danym miejscu z odcinków drogi, na których odbywa się ruch samochodowy czy występuje niedostateczna jakość nawierzchni - poszczególne odcinki tras często charakteryzują się gruntową nawierzchnią, która wymaga wyrównania i utwardzenia, a w przypadku negatywnego oddziaływania warunków atmosferycznych (np. obfitych opadów deszczu) występuje negatywny wpływ na komfort i bezpieczeństwo podróży rowerzystów.

Potrzeba realizacji Przedsięwzięcia Pomorskie Trasy Rowerowe – Etap II wynika także z konieczności dalszej **poprawy wizerunku województwa pomorskiego, jako miejsca atrakcyjnego pod względem turystycznym**.

### 1.3. Założenia i cele przedsięwzięcia

Założeniem przedsięwzięcia Strategicznego Pomorskie Trasy Rowerowe – Etap II jest **budowa i modernizacja odcinków tras EuroVelo 10/13 oraz EuroVelo 9 (Wiślanej Trasy Rowerowej), które nie zostały ujęte w etapie I lub też z uwagi na znaczny stan wyeksploatowania wymagają przebudowy**. Dodatkowo zakwalifikowane do przedsięwzięcia odcinki międzynarodowych tras rowerowych zostaną oznakowane zgodnie z obowiązującymi przepisami określonymi m.in. w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (t.j. Dz.

U. z 2019 r. poz. 2311 z późn. zm.) czy w opublikowanym przez ECF „Europejskim Standardzie Certyfikacji dla europejskiej sieci szlaków rowerowych”.

**Omawiane szlaki powinny charakteryzować się wysokiej jakości utwardzoną, o ile to możliwe, asfaltową lub betonową nawierzchnią.** W miejscach, w których tego typu rozwiązanie będzie niemożliwe do zastosowania (np. Słowiński Park Narodowy czy inne obszary chronione) wskazane jest utwardzenie istniejącej nawierzchni i jej dostosowanie do międzynarodowych wymogów. **Szlaki przebiegające przez całe województwo pomorskie powinny charakteryzować się jak największą 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.

W związku z powyższym budowa i modernizacja poszczególnych odcinków międzynarodowych tras rowerowych ma służyć realizacji takich celów jak:

- poprawa bezpieczeństwa i komfortu rowerzystów korzystających z pomorskich tras rowerowych,
- zwiększenie ciągłości wysokiej jakości tras rowerowych, odseparowanych od ruchu samochodowego,
- poprawa atrakcyjności istniejących tras rowerowych m.in. za sprawą realizacji odcinków na wałach przeciwpowodziowych zlokalizowanych wzdłuż rzeki Wisły,
- promocja województwa pomorskiego jako regionu atrakcyjnego dla rowerzystów.

#### 1.4. 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:

- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030,
- Umowa Partnerska.

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

- Projekt programu Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027,
- Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030,
- Regionalny Program Strategiczny w zakresie gospodarki, rynku pracy, oferty turystycznej i czasu wolnego.

### Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego jest podstawowym dokumentem strategicznym polityki regionalnej kraju w perspektywie do 2030 r. Dokument ten przedstawia cele polityki regionalnej oraz działania i zadania, jakie do ich osiągnięcia powinien podjąć rząd, samorządy oraz pozostałe podmioty uczestniczące w realizacji tej polityki w perspektywie roku 2030.

Niniejsze przedsięwzięcie poprzez planowaną budowę nowych odcinków dróg rowerowych wpisuje się w politykę regionalną w zakresie wspierania infrastruktury transportowej, która zakłada m.in. realizację na obszarach wiejskich działań w zakresie budowy i modernizacji podstawowej infrastruktury transportowej (w tym ścieżek rowerowych).

### Umowa Partnerska

Umowa Partnerstwa to dokument określający strategię wykorzystania funduszy europejskich w ramach polityk unijnych: polityki spójności i wspólnej polityki rybołówstwa w Polsce w latach 2021-2027. Niniejsze przedsięwzięcie wpisuje się w następujące wskazane w projekcie Umowy Partnerskiej cele polityki spójności:

- 1.2. Cel „Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa” (CP2); obszar: transport niskoemisyjny i mobilność miejska; zakres wsparcia: rozwój infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego (np. drogi i pasy rowerowe, spójne sieci tras rowerowych z infrastrukturą towarzyszącą, likwidacja utrudnień i zagrożeń w ruchu pieszym i rowerowym) - wśród wskazanych wyzwań w dziedzinie zrównoważonej mobilności miejskiej znalazło się m.in. podwojenie liczby bezpiecznych ścieżek rowerowych do 5000 km. W ramach niniejszego celu priorytetem będzie również wsparcie wszystkich form aktywnej mobilności indywidualnej, w tym ruchu pieszego i rowerowego z zachowaniem wysokich standardów bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów w ruchu drogowym;
- 1.3. Cel „Lepiej połączona Europa” (CP3); obszar: Poprawa dostępności transportowej regionów i subregionów; zakres wsparcia: działania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego mające na celu ochronę niezmotoryzowanych uczestników ruchu, np. poprzez tworzenie ciągów pieszo-rowerowych oraz uzupełnianie braków w infrastrukturze dla niezmotoryzowanych wzdłuż dróg, a także dróg rowerowych w śladzie zlikwidowanych linii kolejowych – niniejsze działania mają na celu doprowadzenie do ogólnej poprawy bezpieczeństwa m.in. niechronionych uczestników ruchu drogowego czyli pieszych i rowerzystów.

### Projekt Programu Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027

Program Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027 jest jednym z narzędzi realizacji Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030 i skupia się na takich obszarach jak: bezpieczeństwa środowiskowego i energetycznego, bezpieczeństwa zdrowotnego i



wrażliwości społecznej, edukacji i kapitału społecznego, gospodarki, rynku pracy, oferty turystycznej i czasu wolnego oraz mobilności i komunikacji. Niniejsze przedsięwzięcie wpisuje się w:

- 3. Mobilne Pomorze; (viii) wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej – w obszarze interwencji przewiduje się m.in. taki rodzaj działań jak rozwój infrastruktury dla transportu niemotoryzowanego obejmujący inwestycję w drogi rowerowe, ciągi piesze i pieszo-rowerowe, rozwój systemów bike-sharingowych;
- 6. Pomorze o silniejszym wymiarze społecznym (EFRR); (vi) Wzmacnianie roli kultury i zrównoważonej turystyki w rozwoju gospodarczym, włączeniu społecznym i innowacjach społecznych - w obszarze infrastruktury turystyki realizowane będą przedsięwzięcia m.in. dotyczące rozwoju infrastruktury szlaków turystyki aktywnej (w tym rowerowej).

W obszarze infrastruktury turystyki działania realizowane będą w ramach wybranych przedsięwzięć strategicznych zdefiniowanych w RPS w zakresie gospodarki, rynku pracy, oferty turystycznej i czasu wolnego. Do przedsięwzięć strategicznych zaliczono także przedmiotowe przedsięwzięcie – Pomorskie Trasy Rowerowe – Etap II, dotyczące tras rowerowych o znaczeniu międzynarodowym Euro Velo (9/WTR, 10/13), w tym: modernizacja istniejących odcinków tras rowerowych i ciągów transportowych, budowa nowych odcinków tras rowerowych (i uzupełnienie brakujących odcinków), miejsca postojowe, oznakowanie.

### Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030

Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego do roku 2030 wskazuje m.in. iż pomimo realizacji szeregu projektów inwestycyjnych wciąż **istnieje rezerwa do poprawy systemu tras rowerowych (m.in. w zakresie spójności sieci)** i infrastruktury towarzyszącej, a jednym ze zdiagnozowanych w Strategii wyzwań jest **poprawa warunków do bezpiecznej komunikacji pieszej i rowerowej**. Przedmiotowe przedsięwzięcie wpisuje się w następujące cele określone w Strategii:

- Cel operacyjny 2.4. Mobilność; ukierunkowanie tematyczne: poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego; wskaźnik: ścieżki rowerowe na 10 tys. ludności;
- Cel operacyjny 3.3. Oferta turystyczna i czasu wolnego; ukierunkowanie tematyczne: Poprawa jakości, kompleksowości i dostępności oferty czasu wolnego, w tym turystycznej, sportowej i kulturalnej dla mieszkańców i turystów; wskaźnik: Liczba przyjazdów turystów krajowych i zagranicznych do miejscowości na terenie województwa pomorskiego.

Planowana w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia budowa nowych dróg rowerowych czy też modernizacja istniejących ścieżek rowerowych bezpośrednio przełoży się na poprawę

bezpieczeństwa ruchu drogowego. Natomiast wpływ na poprawę jakości oferty turystycznej w województwie pomorskim będzie miało zrealizowanie inwestycji na odcinkach uznawanych za niezwykle atrakcyjne turystyczne (zlokalizowane na wałach przeciwpowodziowych wzdłuż rzeki Wisły czy prowadzące wzdłuż Zatoki Gdańskiej).

### Regionalny Program Strategiczny w zakresie gospodarki, rynku pracy, oferty turystycznej i czasu wolnego

Niniejszy dokument jest jednym z zasadniczych narzędzi realizacji Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030 i służy konkretyzacji i realizacji działań Samorządu Województwa Pomorskiego w takich obszarach jak gospodarka, rynek pracy, **oferta turystyczna i czasu wolnego**.

Zakres tematyczny obejmuje trzy cele strategiczne SRWP 2030 i czternaście ukierunkowań tematycznych. Niniejsze przedsięwzięcie wpisuje się w cel szczegółowy 3. Inspirująca oferta turystyczna i czasu wolnego; priorytet 3.1 Markowa oferta turystyczna i czasu wolnego; działanie 3.1.1 Systemowe wsparcie infrastruktury – w ramach niniejszego działania wskazano zakres interwencji dotyczący **wsparcia rozwoju tras Euro Velo 9/Wiślanej Trasy Rowerowej oraz Euro Velo 10/13**.

**Przedsięwzięcie Pomorskie Trasy Rowerowe – etap 2 uznano za przedsięwzięcie strategiczne do realizacji w ramach działania 3.1.1.**

#### 1.5. Zgodność Projektu z wytycznymi rowerowymi – projektowanie i utrzymywanie turystycznych tras rowerowych w województwie pomorskim

Standardy projektowanych odcinków międzynarodowych ścieżek rowerowych powinny uwzględniać przede wszystkim wytyczne ECF oraz standardy C.R.O.W.

Pierwsze z cytowanych standardów zostały opracowane przez ECF (Europejską Federację Cyklistów) dla tras sieci EuroVelo. Projektując trasę, należy mieć na uwadze wymagania różnych rodzajów rowerzystów, użytkujących różne rodzaje rowerów. Są to (wg ECF):

- rowerzyści na kilkudniowych wyjazdach rowerowych;
- osoby uprawiające jazdę rowerem w czasie wypoczynku urlopowego;
- rowerzyści na jednodniowych wycieczkach rekreacyjnych;
- codzienni użytkownicy roweru;
- osoby uprawiające kolarstwo i jazdę wyczynową oraz sportową.

W szczególności konieczność w tym zakresie uwzględniania kryteriów tras EuroVelo (za "Europejski Standard Certyfikacji dla europejskiej sieci szlaków rowerowych", ECF 2017). Poniżej przedstawiono kryteria zasadnicze opublikowane w dokumencie:

- Ciągłość - trasa nie powinna zawierać żadnych fizycznych przeszkód uniemożliwiających podróżowanie po niej;
- Elementy trasy - trasa nie powinna zawierać żadnych odcinków o bardzo dużym ruchu. Co najwyżej 50% długości odcinka dziennego może zostać zaliczone do kategorii dużego ruchu;
- Nawierzchnia i szerokość - nawierzchnia powinna być odpowiednia dla rowerzystów poruszających się na dowolnym rowerze trekkingowym albo turystycznym w normalnych warunkach pogodowych podczas lokalnego sezonu rowerowego. Powinna być wystarczająco gładka i twarda, aby można było po niej jechać, dlatego powinna być asfaltowa, albo utwardzona innym wytrzymałym materiałem. W wyjątkowych okolicznościach można stosować nawierzchnię nieutwardzoną, ale należy ją ulepszyć;
- Nachylenie terenu - łączna suma wzniesień lub spadków wysokości na odcinku dziennym nie przekracza 1000 m;
- Atrakcyjność - na odcinku dziennym znajduje się co najmniej jedna znacząca atrakcja kulturowa albo przyrodnicza. Kryterium to mogą również spełniać bardzo atrakcyjne krajobrazy;
- Oznakowanie - trasa powinna być oznakowana zgodnie z odpowiednimi normami krajowymi (jeśli takie istnieją) i wytycznymi EuroVelo (zawsze);
- Transport publiczny - przewóz rowerów w transporcie publicznym w celu uzyskania dostępu do trasy jest prawnie i fizycznie możliwy co najmniej co 150 km. W trakcie lokalnego sezonu turystyki rowerowej powinny być dostępne co najmniej dwa niezawodne połączenia dziennie, z których każde jest w stanie przewieźć co najmniej dwa zmontowane rowery turystyczne albo trekkingowe;
- Zakwaterowanie - każdy odcinek dzienny powinien mieć zakwaterowanie na podstawowym albo przeciętnym poziomie;
- Strefy gastronomiczne i odpoczynku - jedzenie (np. sklep, kawiarnia, restauracja, automat) i woda pitna na każdym odcinku dziennym;
- Usługi rowerowe - warsztat naprawy rowerów, sklep rowerowy, automat z częściami zamiennymi albo stacja samoobsługowa na każdym odcinku dziennym.

Najwyższy poziom zadowolenia użytkowników zapewniają trasy wolne od ruchu samochodowego, prowadzone przez ciekawe, różnorodne tereny, raczej poza obszarami zurbanizowanymi. Z tego powodu dużą atrakcyjność posiadają trasy prowadzone po dawnych liniach kolejowych oraz poprowadzone po wałach przeciwpowodziowych w dolinach rzek, a także dobre drogi asfaltowe o małym ruchu pojazdów - leśne, polne, podmiejskie.

Zaś **standardy C.R.O.W** ([www.crow.nl](http://www.crow.nl)), opublikowane w podręczniku projektowania przyjaznej dla roweru infrastruktury *Design manual for bicycle traffic, 2016* określają pięć kryteriów infrastruktury przyjaznej użytkownikom:

- **Spójność:** całość źródeł i celów podróży powinno być dostępnych dla rowerzysty. Oznacza to, że trasa powinna zapewniać wygodne połączenie potencjalnego miejsca

wyjazdu (jak miejsce stałego lub turystycznego zamieszkania rowerzysty, punkt startowy wyjazdu - parking samochodowy, węzeł komunikacji publicznej, wypożyczalnia rowerów) oraz punktu docelowego wyjazdu;

- **Bezpośredniość:** trasy rowerowe powinny oferować jak najkrótsze (w ujęciu czasowym i przestrzennym) połączenia pomiędzy punktami etapowymi, kluczowymi atrakcjami, bez niepotrzebnych objazdów i nadkładania drogi. Współczynnik wydłużenia takiej trasy nie powinien przekraczać 1,2- 1,4 (czyli maksymalnie 20%-40% więcej, niż wynosi rzeczywista odległość w linii prostej między kolejnymi punktami trasy);
- **Bezpieczeństwo:** infrastruktura rowerowa powinna minimalizować liczbę potencjalnych punktów kolizyjnych, zapewniać dobrą widoczność oraz separować lub integrować ruch rowerowy z ruchem pojazdów mechanicznych w zależności od prędkości i natężenia. Ponadto trasa nie powinna mieć ostrych łuków i zakrętów, odcinki mniej bezpieczne powinny być oświetlone;
- **Wygoda:** infrastruktura rowerowa powinna ograniczać straty energii związane z jazdą na rowerze, minimalizować liczbę zatrzymań i podjazdów oraz zapewniać równą nawierzchnię. "Dobra" trasa rowerowa pozwala na jazdę z prędkością rowerzysty min. 20 km/h, a postoje (na światłach, przekraczanie ulic, przeszkód itp.) nie powinny przekraczać ok. 30 sekund na każdy kilometr trasy. Na trasach rowerowych co ok. 50 km powinny znajdować się miejscowości, posiadające bazę noclegową i usługową;
- **Atrakcyjność:** trasa rowerowa musi być czytelna oraz bezpieczna w odczuciu osobistym i społecznym i prowadzić przez obszary atrakcyjne turystycznie, ciekawe i różnorodne, bez odcinków z hałasem itp.

O funkcjonalności trasy decyduje spełnienie jednoczesne wszystkich pięciu wymogów. Brak nawet jednego z nich może skutkować ograniczoną funkcjonalnością danej trasy, a co za tym idzie, jej mniejszą popularnością i negatywnym odbiorem przez użytkowników. Oczywiście nie dotyczy to tras specjalnych, dedykowanych np. rowerzystom wyczynowym lub miłośnikom jazdy MTB.

Dodatkowo, przy planowaniu nowych ścieżek rowerowych należy uwzględnić także wymogi wynikające z przepisów krajowych. Szczególną uwagę należy zwrócić na Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. 2022 r., poz. 1518), wprowadzające nowe wymogi w zakresie projektowania dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów oraz jezdni (na których dopuszczone jest prowadzenie ruchu rowerów).

## 1.6. Projekty komplementarne

Przedmiotowe przedsięwzięcie jest komplementarne z innymi projektami dotyczącymi tras rowerowych realizowanymi na terenie województwa pomorskiego. Powiązanie przedsięwzięć wynika z realizacji wspólnych celów, takich jak: poprawa bezpieczeństwa rowerzystów, zwiększenie ciągłości tras rowerowych czy rozwój produktu turystycznego - sieci pomorskich ścieżek rowerowych. Do przykładowych projektów, które przyczyniają się do osiągnięcia powyższych celów można zaliczyć następujące przedsięwzięcia realizowane w ostatnich latach na terenie województwa pomorskiego:

### Pomorskie Trasy Rowerowe o znaczeniu międzynarodowym R-10 i Wiślana Trasa Rowerowa R-9

Realizowane od 2017 roku przedsięwzięcie zakłada wybudowanie dwóch tras rowerowych EuroVelo 10/13 oraz EuroVelo 9 (Wiślana Trasa Rowerowa), na które składać się będzie ponad 600 km tras turystycznych wraz z dedykowaną infrastrukturą i spójnym oznakowaniem. Realizacja niniejszego przedsięwzięcia pozwoliła stworzyć unikalny w skali regionu produkt turystyczny, który łączy turystykę aktywną z turystyką kulturową i przyrodniczą.

Założeniem realizowanego od 2017 roku 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 (łącznie ponad 600 km tras turystycznych). 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.

Niniejszy projekt był jednym z trzech przedsięwzięć strategicznych wskazanych w opracowaniu pt. „Regionalny Program Strategiczny w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej Pomorska Podróż”.

### Ochrona i zabezpieczenie obszarów chronionych poprzez rozbudowę infrastruktury ukierunkowującej ruch turystyczny w drodze wyznaczenia i budowy szlaków turystycznych na wybranych odcinkach leśnych od Mikoszewa do Granicy Państwa w Krynicy Morskiej

Zakres przedmiotowego projektu obejmował m.in. ukierunkowanie ruchu turystycznego poprzez wyznaczenie i budowę ścieżek rowerowych na odcinkach:

- Mikoszewo – Stegna: 14,82 km,
- Sztutowo – Kąty Rybackie: 2,086 km,
- Kąty Rybackie – Przebrno: 7,75 km,
- Przebrno – Krynica Morska: 1,1 km,
- Krynica Morska – Piaski: 15,4 km.

Przedmiotowy projekt przyczynił się m.in. do zabezpieczenia obszarów chronionych przed nadmierną i niekontrolowaną presją turystów oraz wpłynął na spójność systemu ścieżek rowerowych zlokalizowanego na terenie oddziaływania projektu z międzynarodową siecią ścieżek rowerowych.

#### Poprawa dostępności do przystanków transportu zbiorowego poprzez rozbudowę bazy infrastrukturalnej transportu rowerowego stanowiącego dojazd do węzłów i przystanków integracyjnych

Przedmiotem projektu była przebudowa chodników, ścieżek rowerowych, ciągów pieszo-rowerowych oraz budowa elementów uspokojenia ruchu wraz z budową infrastruktury dla rowerów na terenie miasta Malborka. W ramach przedsięwzięcia zrealizowano ciąg pieszo-rowerowy na trasie Malbork – Tragamin oraz ciąg pieszo-rowerowy na odcinku Kościelec – Tralewo – Nowy Staw. Realizacja przedsięwzięcia przyczyniła się do zwiększenia bezpieczeństwa przemieszczających się w obszarze oddziaływania projektu pieszych i rowerzystów oraz umożliwiła stworzenie spójnego układu, który będzie zapewniać dojazd do węzła integracyjnego w Malborku oraz przystanku zintegrowanego Malbork – Kałdowo.

#### Budowa węzła integracyjnego w Kościerzynie połączona z rewitalizacją i adaptacją dworca kolejowego oraz utworzeniem komunikacji zbiorowej w Powiecie Kościerskim

Głównym celem realizowanego od 2017 roku projektu jest poprawa systemu transportowego Kościerzyny poprzez utworzenie węzła komunikacyjnego integrującego transport indywidualny (rower, samochód) i zbiorowy (autobus, kolej). III etap przedsięwzięcia polega na budowie łącznie 15,23 km ścieżek rowerowych, które połączą dworzec w Kościerzynie z czterema miejscowościami: Skorzewo, Dobrogoszcz, Mały Podleś oraz Wielki Klincz. Niniejsza inwestycja przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów w powiecie kościerskim oraz jednocześnie będzie stanowić alternatywny sposób dojazdu do węzła integracyjnego.

#### CBC Cycle Polska Rosja

Przedmiotowy projekt polegał na opracowaniu do Katalogu transgranicznych tras rowerowych w północno-wschodniej Polsce i obwodzie kaliningradzkim listy 100 najbardziej atrakcyjnych obiektów dziedzictwa naturalnego, kulturalnego i historycznego, zlokalizowanych wzdłuż przebiegu trasy EuroVelo 10/13 w województwie pomorskim. W tym celu wykorzystano analizę wielokryterialną, która opierała się na następujących założeniach:

- dostępność infrastruktury rowerowej – w ramach tego kryterium oceniane były możliwości dojazdu oraz pozostawienia roweru przy atrakcji,
- ranking w serwisie TripAdvisor z lutego 2021 roku.

Przeprowadzona analiza wykazała, iż na terenie zdecydowanej większości gmin, na terenie których przebiega pomorska część trasy EuroVelo 10/13 znajdują się atrakcje o znaczących walorach turystycznych.

### Kajakiem przez Pomorze

Założeniem realizowanego od 2017 roku przedsięwzięcia jest zagospodarowanie ok. 1500 km istniejących i potencjalnych pomorskich szlaków kajakowych i wyposażenie 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, zautomatyzowany system informacji kajakowej oraz działania informacyjno – promocyjne. Realizacja Przedsięwzięcia przyczyni się 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.

Niniejszy projekt był jednym z trzech przedsięwzięć strategicznych wskazanych w opracowaniu pt. „Regionalny Program Strategiczny w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej Pomorska Podróż”.

### Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej

Kontynuacja projektu „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I” dotyczy wybudowania i przebudowania m.in. 750 miejsc cumowniczych w nowych i zmodernizowanych obecnie funkcjonujących portach i przystaniach Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej i prowadzi do rozwoju żeglarstwa, wzmocnienia standardu usług turystycznych i poprawy bezpieczeństwa żeglugi. Celem przedsięwzięcia jest stworzenie sieci portów i przystani żeglarskich mogących współtworzyć spójną ofertę turystyczną.

Niniejszy projekt był jednym z trzech przedsięwzięć strategicznych wskazanych w opracowaniu pt. „Regionalny Program Strategiczny w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej Pomorska Podróż”.

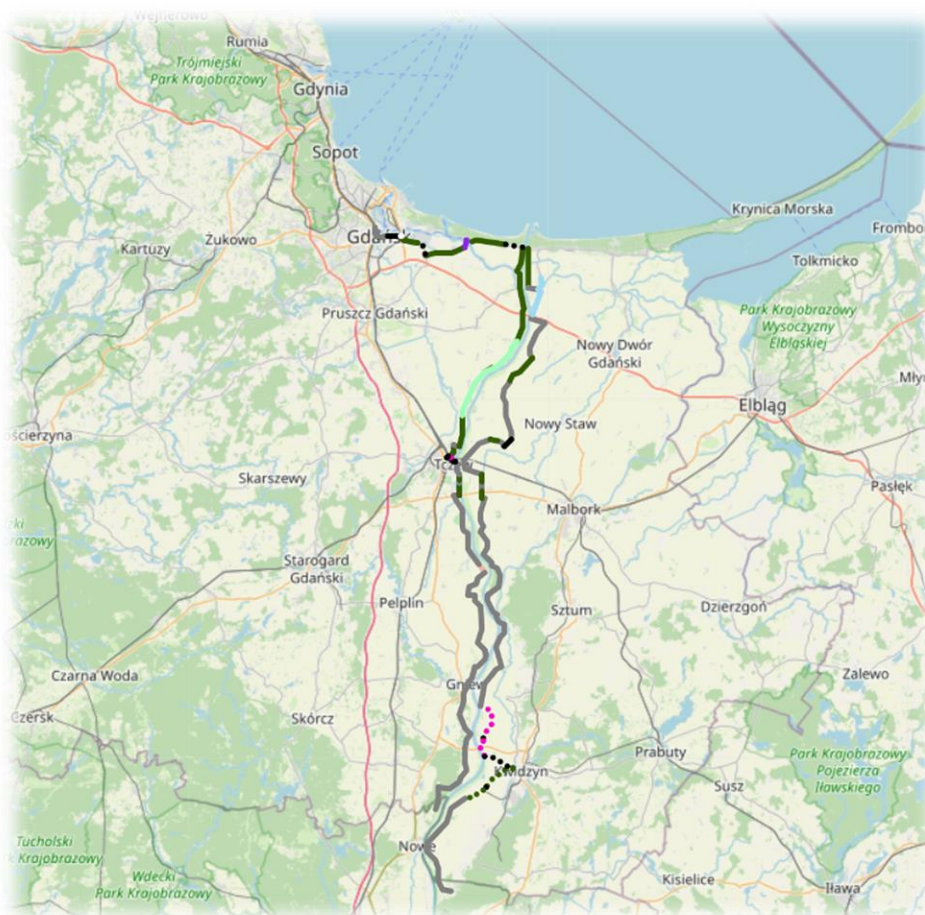
## 2. Wykonalność techniczno-technologiczna

### 2.1. Analiza stanu istniejącego wybranych odcinków będących przedmiotem analizy

#### 2.1.1. Wiślana Trasa Rowerowa - EuroVelo 9

Wiślana Trasa Rowerowa w województwie pomorskim przebiega w części korytarza trasy EuroVelo 9 (Bałtyk – Adriatyk). Do 2015 roku istniała ona jedynie w formie koncepcji, ale w wyniku realizacji projektu Pomorskie Trasy Rowerowe znaczna część trasy została zrealizowana. Jednakże w dalszym ciągu jej część przebiega asfaltowymi lub gruntowymi drogami publicznymi. Drogi te charakteryzują się różnym stanem technicznym, w przeważającej większości stanem średnim z punktowymi miejscami napraw ubytków asfaltu oraz nierównościami.

**Rycina 2: Przebieg trasy EuroVelo 9 w województwie pomorskim**



Źródło: <https://ptr.pomorskie.eu/>.

Większość z niezrealizowanych wcześniej odcinków (uznanych w 2015 roku za bezinwestycyjne) zostało zakwalifikowanych do analizy wykonalności w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia Pomorskie Trasy Rowerowe - etap II.



**Gmina Gniew****Tabela 1: Odcinek EV9\_WTR\_1-2**

Wnioskodawca	Gmina Gniew	Numeracja PTR I	R9_1-2
Początek odcinka:	Granica gminy Gniew i Województwa pomorskiego	Koniec odcinka:	Skrzyżowanie drogi leśnej z ul. Polną - na południe od miejscowości Dębiny
Rodzaj dróg i gruntów	Droga leśna	Długość odcinka	ok. 2,7 km
Przebieg::	odcinek nie prowadzi przez żadne miejscowości		
Powiązanie z innymi odcinkami	Jest to pierwszy odcinek lewobrzeżnej WTR w województwie pomorskim. Jego kontynuacją jest bezinwestycyjny odcinek R9_2-3 prowadzący gminną drogą asfaltową		
Istotne uwarunkowania	Jest to odcinek drogi leśnej, charakteryzującej się licznymi koleinami, która miejscami jest bardzo trudno przejezdna dla rowerzystów. Odcinek ten przebiega przez tereny należące do Lasów Państwowych.		



Źródło: Opracowanie własne.

**Tabela 2: Odcinek EV9\_WTR\_3-4**

Wnioskodawca	Gmina Gniew	Numeracja PTR I	R9_3-4
Początek odcinka:	Skrzyżowanie ul. Polnej z Jabłoniową - na południe od miejscowości Widlice oraz na północ od Miejsca Postojowego "Wiosło Małe"	Koniec odcinka:	Skrzyżowanie ul. Polnej z DW 588 - na południe od miejscowości Opalenie
Rodzaj dróg i gruntów	Droga gminna	Długość odcinka	ok. 1,7 km
Przebieg::	Odcinek przebiega przez miejscowość Opalenie i Widlice		
Powiązanie z innymi odcinkami	Odcinek ten jest kontynuacją bezinwestycyjnego odcinka R9_2-3 prowadzącego gminną drogą asfaltową. W ramach PTR I niniejszy odcinek był przedłużony aż do miejscowości Opalenie.		
Istotne uwarunkowania	Odcinek przebiega bardzo wąską drogą asfaltową o średniej jakości nawierzchni, która charakteryzuje się znikomym natężeniem ruchu.		



Źródło: Opracowanie własne.

**Tabela 3: Odcinek EV9\_WTR\_4a-5**

Wnioskodawca	Gmina Gniew	Numeracja PTR I	Fragment końcowy odcinka R9_4-5
Początek odcinka:	Przed skrzyżowaniem ul. Czyżewskiego z DK 90 (na północ od miejscowości Aplinki)	Koniec odcinka:	Za skrzyżowaniem z drogą krajową 90
Rodzaj dróg i gruntów	Skrzyżowanie drogi powiatowej z drogą krajową	Długość odcinka	ok. 0,1 km
Przebieg::	Odcinek przebiega na granicy miejscowości Jaźwiska i Opalenie		
Powiązanie z innymi odcinkami	Odcinek ten jest fragmentem końcowym bezinwestycyjnego odcinka R9_4-5 prowadzącego asfaltową drogą powiatową. Jego kontynuacją jest poddawany przedmiotowej analizie odcinek R9_5-6		
Istotne uwarunkowania	Z uwagi na znaczące natężenie ruchu na niniejszym skrzyżowaniu wymagane jest zwiększenie bezpieczeństwa rowerzystów poprzez poprawę istniejącego przejazdu, który charakteryzuje się brakiem należytego zjazdu z przejścia dla pieszych poprowadzonego przez drogę krajową		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 4: Odcinek EV9\_WTR\_5-6**

Wnioskodawca	Gmina Gniew	Numeracja PTR I	R9_5-6
Początek odcinka:	Za skrzyżowaniem ul. Józefa Czyżewskiego z drogą krajową 90 (na północ od miejscowości Aplinki)	Koniec odcinka:	w miejscowości Nicponia przed drogą gruntową prowadzącą do Gniewu
Rodzaj dróg i gruntów	Droga powiatowa, droga gminna	Długość odcinka	ok. 8 km
Przebieg::	Odcinek przebiega przez miejscowości Jażwiska, Betlejem, Tymawa i kończy się w miejscowości Nicponia.		
Powiązanie z innymi odcinkami	Odcinek ten bezpośrednią kontynuacją bezinwestycyjnego odcinka R9_4-5 prowadzącego asfaltową drogą powiatową. Przedłużeniem niniejszego odcinka będzie rozpatrywany w ramach przedmiotowej analizy odcinek R9_6-7.		
Istotne uwarunkowania	Jest to odcinek w przeważającej części przebiegający drogą asfaltową (dobra jakość nawierzchni – z nielicznymi miejscami naprawy ubytków w asfalcie) do miejscowości Nicponia. Prowadzi on drogą powiatową i pomiędzy poszczególnymi miejscowościami charakteryzuje się on brakiem pobocza, które mogłoby zwiększyć komfort i bezpieczeństwo jazdy rowerzystów. Odcinek ten prowadzi przez kilka miejscowości, w których obecnie nie poprowadzono ścieżek rowerowych. W miejscowości Jażwiska wykonano nowy chodnik, który jest zbyt wąski, żeby dostosować go do warunków ciągu pieszo-rowerowego. Natomiast na wyjeździe z miejscowości Betlejem po obu stronach drogi znajdują się drzewa, które utrudniają poprowadzenie ścieżki rowerowej wzdłuż drogi. Z uwagi na szerokość obecnego chodnika w miejscowości Nicponia istnieje możliwość jego modernizacji na ciąg pieszo-rowerowy. Ostatni fragment analizowanego odcinka przebiega drogą gruntową, którą charakteryzuje bardzo zły stan nawierzchni na zjeździe z drogi asfaltowej. Pozostała część drogi gruntowej charakteryzuje się średnią jakością nawierzchni.		



Źródło: Opracowanie własne.

**Tabela 5: Odcinek EV9\_WTR\_6-7**

Wnioskodawca	Gmina Gniew	Numeracja PTR I	R9_6-7
Początek odcinka:	w miejscowości Nicponia przed drogą gruntową prowadzącą do Gniewu	Koniec odcinka:	Za skrzyżowaniem z drogą gruntową (skrzyżowanie T) na drodze gruntowej prowadzącej z Nicponia do Gniewu
Rodzaj dróg i gruntów	Droga gminna	Długość odcinka	ok. 0,4 km
Przebieg::	Odcinek znajduje się w miejscowości Nicponia		
Powiązanie z innymi odcinkami	Odcinek ten jest bezpośrednią kontynuacją analizowanego w ramach przedmiotowego opracowania odcinka LR9_5GNI. Przedłużeniem niniejszego odcinka będzie rozpatrywany odcinek LR9_7GNI (R9_7-8 w PTR I)		
Istotne uwarunkowania	Jest to wyboista droga wykonana z kruszywa (średnia jakość nawierzchni).		



Źródło: Opracowanie własne.

**Tabela 6: Odcinek EV9\_WTR\_7-8**

Wnioskodawca	Gmina Gniew	Numeracja PTR I	R9_7-8
Początek odcinka:	Na drodze gruntowej prowadzącej z Nicponia do Gniewu - tuż za skrzyżowaniem z inną drogą gruntową (skrzyżowanie T)	Koniec odcinka:	Skrzyżowanie ul. Szlak Turystyczny i ul. Promowej (droga 518) w Gniewie
Rodzaj dróg i gruntów	Droga gminna	Długość odcinka	ok. 0,8 km
Przebieg::	Odcinek prowadzi z miejscowości Nicponia do Gniewu.		
Powiązanie z innymi odcinkami	Odcinek ten jest bezpośrednią kontynuacją analizowanego w ramach przedmiotowego opracowania odcinka LR9_6GNI. Przedłużeniem niniejszego odcinka jest bezinwestycyjny odcinek R9_8-9, który prowadzi przez centrum Gniewu.		
Istotne uwarunkowania	Jest to bardzo wyboista droga polna znajdująca się na terenie zalewowym (średnia jakość nawierzchni). Na niniejszym odcinku znajduje się most drewniany nad rzeką Wierzycą.		



Źródło: Opracowanie własne.

**Tabela 7: Odcinek EV9\_WTR\_8-10**

Wnioskodawca	Gmina Gniew	Numeracja PTR I	R9_8-9 oraz częściowo R9_9-10
Początek odcinka:	Skrzyżowanie ul. Jana III Sobieskiego i ul. 27 stycznia w Gniewie	Koniec odcinka:	W miejscowości Ciepłe przed kapliczką z krzyżem
Rodzaj dróg i gruntów	Droga powiatowa	Długość odcinka	ok. 2.3 km
Przebieg::	Odcinek prowadzi z miejscowości Gniew do miejscowości Ciepłe		
Powiązanie z innymi odcinkami	Odcinek ten jest bezpośrednią kontynuacją bezinwestycyjnego odcinka R9_8-9, który prowadzi przez centrum Gniewu. Przedłużeniem niniejszego odcinka jest dalsza część bezinwestycyjnego odcinka R9_9-10, która prowadzi asfaltową drogą powiatową do miejscowości Wielkie Walichnowy		
Istotne uwarunkowania	Wykorzystywana obecnie przez rowerzystów droga asfaltowa w Gniewie charakteryzuje się średnią jakością (liczne miejsca, gdzie naprawiano ubytki w asfalcie i liczne nierówności na trasie), jednakże na trasie pomiędzy Gniewem a miejscowością Ciepłe (zasadnicza część odcinka) znajduje się dobrej jakości nawierzchnia asfaltowa. W Gniewie wzdłuż drogi po obu stronach znajduje się chodnik z kostki brukowej, który umożliwia zlokalizowanie tam ciągu pieszo-rowerowego. Natomiast w miejscowości Ciepłe chodnik znajduje się tylko z jednej strony drogi i charakteryzuje się znaczącym zdegradowaniem.		

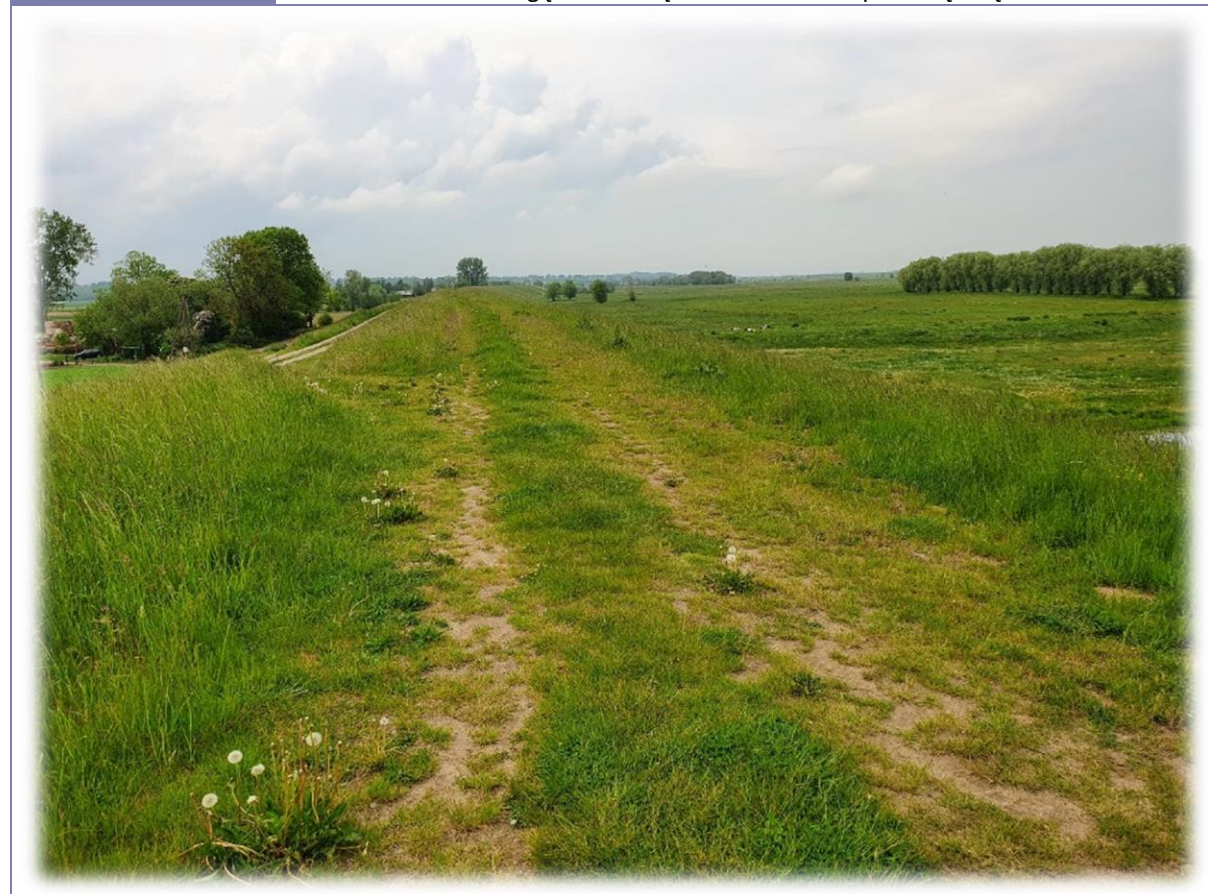


Źródło: Opracowanie własne.

**Gmina Subkowy**

**Tabela 8: Odcinek EV9\_WTR\_14-15**

Wnioskodawca	Gmina Subkowy	Numeracja PTR I	R9_14-15
Początek odcinka:	Wał przeciwpowodziowy przy ul. Wałowej w miejscowości Stary Międzyłęż	Koniec odcinka:	Zabytkowa Śluza w Rybakach
Rodzaj dróg i gruntów	Wał przeciwpowodziowy	Długość odcinka	ok. 2.2 km
Przebieg::	Odcinek prowadzi z miejscowości Stary Międzyłęż do miejscowości Rybaki		
Powiązanie z innymi odcinkami	Odcinek ten poprzedza planowany do realizacji w ramach PTR I prowadzący wałem przeciwpowodziowym odcinek R9_13-14. Kontynuacją niniejszego odcinka jest bezinwestycyjny odcinek R9_15-16, który prowadzi powiatową drogą asfaltową w kierunku Tczewa		
Istotne uwarunkowania	Obecnie WTR na niniejszym terenie prowadzi gruntową ul. Wałową, przebiegającą wzdłuż wału przeciwpowodziowego. Przedmiotowy odcinek miałby natomiast poprowadzić koroną nieużytkowanego wału przeciwpowodziowego. Wał w okolicy śluzy wykończony jest płytami YOMB, które z uwagi na zabytkowy charakter miejsca nie mogą zostać włączone do zakresu przedsięwzięcia.		



Źródło: Opracowanie własne.



**Gmina Sadlinki****Tabela 9: Odcinek EV9\_WTR\_67-68**

Wnioskodawca	Gmina Sadlinki	Numeracja PTR I	R9_67-68
Początek odcinka:	Skrzyżowanie ul. Szkolnej z ul. Nadwiślańską w Nieborowie Wielkim	Koniec odcinka:	Skrzyżowanie przed przystankiem autobusowym na trasie z miejscowości Grabowo do Grabówko
Rodzaj dróg i gruntów	Droga powiatowa	Długość odcinka	ok. 7,9 km
Przebieg::	Odcinek przebiega przez Nieborowo Wielkie i prowadzi przez takie miejscowości jak Wiśliny, Kaniczki i Grabowo		
Powiązanie z innymi odcinkami	Odcinek ten stanowi fragment odcinka R9_67-68, który jest pierwszym odcinkiem WTR w województwie pomorskim po prawej stronie Wisły. Przedłużeniem niniejszego odcinka jest odcinek R9_68-69a – ok. 2,7 km ciągu pieszo rowerowego wykonanego z kostki betonowej prowadzącej do miejscowości Grabówko.		
Istotne uwarunkowania	Pomimo, iż niniejszy odcinek przebiega przez kilka miejscowości, to charakteryzuje się brakiem chodników na terenach zabudowanych. Obecnie wykorzystywana przez rowerzystów asfaltowa droga powiatowa charakteryzuje się średnią jakością nawierzchni (liczne miejsca, gdzie naprawiano ubytki w asfalcie i liczne nierówności na trasie)		



Źródło: Opracowanie własne.

**Gmina Kwidzyn****Tabela 10: Odcinek EV9\_WTR\_72-73**

Wnioskodawca	Gmina Kwidzyn	Numeracja PTR I	R9_72-73
Początek odcinka:	Skrzyżowanie ul. Długiej z ul. Korzeniewską w Marezie	Koniec odcinka:	Skrzyżowanie ul. Kwidzyńskiej z ul. Łąkową w Korzeniewie
Rodzaj dróg i gruntów	Ciąg pieszo-rowerowy	Długość odcinka	ok. 4 km
Przebieg::	Odcinek przebiega od miejscowości Mareza do miejscowości Korzeniewo		
Powiązanie z innymi odcinkami	Odcinek ten jest kontynuacją ciągu pieszo-rowerowego wykonanego z kostki brukowej prowadzącego do Kwidzyna (R9_70-71). Jego bezpośrednią kontynuację stanowi realizowany w ramach PTR I odcinek ciągu pieszo-rowerowego wykonanego z kostki brukowej prowadzącego w kierunku miejscowości Lipianki.		
Istotne uwarunkowania	Ciąg pieszo-rowerowy charakteryzuje się średnią jakością nawierzchni. Punktowo występują miejsca znaczącego wyeksploatowania kostki betonowej.		



Źródło: Opracowanie własne.

**Tabela 11: Odcinek EV9\_WTR\_75-76a**

Wnioskodawca	Gmina Kwidzyn	Numeracja PTR I	Część odcinka R9_75-76
Początek odcinka:	Za zjazdem z Wału Przepiępowodzkiego na drodze do Janowa (za przystankiem autobusowym Janowo południe)	Koniec odcinka:	Skrzyżowanie drogi wojewódzkiej nr 525 z drogą wojewódzką nr 518 w miejscowości Janowo
Rodzaj dróg i gruntów	Droga powiatowa	Długość odcinka	ok. 1,1 km
Przebieg::	Odcinek przebiega przez miejscowość Janowo		
Powiązanie z innymi odcinkami	Odcinek ten stanowi kontynuację realizowanego w ramach PTR I ciągu pieszo-rowerowego z kostki betonowej (R9_74b-75). Sam odcinek stanowi natomiast część bezinwestycyjnego odcinka R9_75-76, prowadzącego drogą asfaltową do miejscowości Szatwinek		
Istotne uwarunkowania	Wzdłuż odcinka wytyczono chodnik z kostki brukowej, który po poszerzeniu mógłby zostać zaadaptowany na ciąg pieszo-rowerowy. Obecnie rowerzyści korzystają z drogi asfaltowej, charakteryzującej się dobrą jakością nawierzchni – z nielicznymi miejscami naprawy ubytków w asfalcie.		



Źródło: Opracowanie własne.

**Tabela 12: Odcinek EV9\_WTR\_76a-76**

Wnioskodawca	Gmina Kwidzyn	Numeracja PTR I	Część odcinka R9_75-76
Początek odcinka:	Skrzyżowanie drogi wojewódzkiej nr 525 z drogą wojewódzką nr 518 w miejscowości Janowo	Koniec odcinka:	Do zatoki autobusowej na drodze wojewódzkiej nr 525 w miejscowości Szałwinek
Rodzaj dróg i gruntów	Droga wojewódzka	Długość odcinka	ok. 3,1 km
Przebieg::	Odcinek częściowo przebiega przez miejscowość Janowo oraz częściowo przez miejscowość Szałwinek		
Powiązanie z innymi odcinkami	Odcinek stanowi część bezinwestycyjnego odcinka R9_75-76, który rozpoczyna się przed miejscowością Janowo. Bezpośrednią kontynuacją niniejszego odcinka jest natomiast bezinwestycyjny odcinek R9_76-77 prowadzący asfaltową drogą wojewódzką do miejscowości Biała Góra		
Istotne uwarunkowania	Pomimo, iż odcinek ten częściowo przebiega przez dwie miejscowości, to wzdłuż jego przebiegu nie znajdują się żadne chodniki. Droga asfaltowa obecnie wykorzystywana przez rowerzystów charakteryzuje się natomiast złą jakością nawierzchni.		



Źródło: Opracowanie własne.

**Gmina Ryjewo****Tabela 13: Odcinek EV9\_WTR\_76-77a**

Wnioskodawca	Gmina Ryjewo	Numeracja PTR I	Część odcinka R9_76-77
Początek odcinka:	Za zatoczką autobusową na drodze nr 525 i przed wjazdem na wał przeciwpowodziowy w miejscowości Szałwinek	Koniec odcinka:	Przed skrzyżowaniem drogi wojewódzkiej 525 z drogą 605 w miejscowości Jarzębina
Rodzaj dróg i gruntów	Droga wojewódzka	Długość odcinka	ok. 1,8 km
Przebieg::	Odcinek częściowo przebiega przez miejscowość Szałwinek oraz częściowo przez miejscowość Jarzębina		
Powiązanie z innymi odcinkami	Odcinek jest bezpośrednią kontynuacją bezinwestycyjnego odcinka R9_75-76, rozpoczynającego się przed miejscowością Janowo i prowadzącego drogą asfaltową. Sam odcinek stanowi natomiast część bezinwestycyjnego odcinka R9_76-77 prowadzącego asfaltową drogą wojewódzką do miejscowości Biała Góra		
Istotne uwarunkowania	Niniejszy odcinek charakteryzuje się średnią jakością nawierzchni (liczne miejsca napraw ubytków asfaltu) oraz brakiem chodników zlokalizowanych wzdłuż drogi.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 14: Odcinek EV9\_WTR\_77a-77**

Wnioskodawca	Gmina Ryjewo	Numeracja PTR I	Część odcinka R9_76-77
Początek odcinka:	Przy wjeździe na wał przeciwpowodziowy na drodze wojewódzkiej nr 605 w kierunku Białej Góry	Koniec odcinka:	Za zjazdem z wału przeciwpowodziowego na drogę wojewódzką 605 (przy Obelisku upamiętniającym 90 rocznicę odzyskania niepodległości w Białej Górze)
Rodzaj dróg i gruntów	Wał przeciwpowodziowy	Długość odcinka	ok. 1,3 km
Przebieg::	Odcinek prowadzi do miejscowości Biała Góra		
Powiązanie z innymi odcinkami	Odcinek jest końcowym etapem odcinka R9_76-77, który obecnie prowadzi asfaltową drogą wojewódzką do miejscowości Biała Góra. Kontynuacją niniejszego odcinka jest bezinwestycyjny odcinek R9_77-78 prowadzący asfaltową drogą wojewódzką w kierunku miejscowości Piekło.		
Istotne uwarunkowania	Niniejszy odcinek dotyczy niezagospodarowanego wału przeciwpowodziowego przebiegającego wzdłuż obecnie wykorzystywanej przez rowerzystów asfaltowej drogi wojewódzkiej charakteryzuje się złą jakością nawierzchni (bardzo liczne miejsca napraw ubytków asfaltu oraz nierówności). Na początku odcinka wjazd na wał wykonany jest z płyt yomb, które to nie będą wchodzić w zakres przedsięwzięcia.		



Źródło: Opracowanie własne

**Gmina Sztum****Tabela 15: Odcinek EV9\_WTR\_77-78**

Wnioskodawca	Gmina Sztum	Numeracja PTR I	Część odcinka R9_77-78
Początek odcinka:	Za zespołem śluz w Białej Górze - na wjeździe z drogi wojewódzkiej nr 605 na wał przeciwpowodziowy	Koniec odcinka:	Za miejscowością Piekło (na wysokości odpływu rzeki Nogat)
Rodzaj dróg i gruntów	Wał przeciwpowodziowy	Długość odcinka	ok. 2,9 km
Przebieg::	Odcinek przebiega częściowo wzdłuż miejscowości Piekło		
Powiązanie z innymi odcinkami	Odcinek stanowi bezpośrednią kontynuację odcinka R9_76-77, który obecnie prowadzi asfaltową drogą wojewódzką do miejscowości Biała Góra. Przedmiotowy odcinek stanowi natomiast część bezinwestycyjnego odcinka R9_77-78, który w pierwszej części prowadzi asfaltową drogą wojewódzką, a za miejscowością Piekło asfaltową drogą powiatową.		
Istotne uwarunkowania	Niniejszy odcinek dotyczy niezagospodarowanego wału przeciwpowodziowego przebiegającego wzdłuż obecnie wykorzystywanej przez rowerzystów asfaltowej drogi wojewódzkiej charakteryzuje się złą jakością nawierzchni (bardzo liczne miejsca napraw ubytków asfaltu oraz nierówności).		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 16: Odcinek EV9\_WTR\_78a-78**

Wnioskodawca	Gmina Sztum	Numeracja PTR I	Część odcinka R9_77-78
Początek odcinka:	Za miejscowością Piekło (na wysokości odpływu rzeki Nogat)	Koniec odcinka:	Granica Gminy Sztum z Gminą Miłoradz (na wysokości ruin mostu na rzece Nogat)
Rodzaj dróg i gruntów	Wał przeciwpowodziowy	Długość odcinka	ok. 1,1 km
Przebieg::	Odcinek nie przebiega przez żadne miejscowości		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek stanowi część bezinwestycyjnego odcinka R9_77-78, który w pierwszej części prowadzi asfaltową drogą wojewódzką, a za miejscowością Piekło asfaltową drogą powiatową. Kontynuacją niniejszego odcinka jest bezinwestycyjny odcinek R9_78-79 prowadzący asfaltową drogą powiatową do miejscowości Mątowy Wielkie.		
Istotne uwarunkowania	Niniejszy odcinek dotyczy niezagospodarowanego wału przeciwpowodziowego przebiegającego wzdłuż obecnie wykorzystywanej przez rowerzystów asfaltowej drogi powiatowej charakteryzuje się złą jakością nawierzchni (bardzo liczne miejsca napraw ubytków asfaltu oraz nierówności).		



Źródło: Opracowanie własne



**Gmina Miłoradz****Tabela 17: Odcinek EV9\_WTR\_78-79a**

Wnioskodawca	Gmina Miłoradz	Numeracja PTR I	Część odcinka R9_78-79
Początek odcinka:	Granica Gminy Sztum z Gminą Miłoradz (na wysokości ruin mostu na rzece Nogat)	Koniec odcinka:	Przy zjeździe z wału przeciwpowodziowego - przy przystanku autobusowym znajdującym się za miejscowością Kłosowo
Rodzaj dróg i gruntów	Wał przeciwpowodziowy	Długość odcinka	ok 3,5 km
Przebieg::	Odcinek przebiega częściowo wzdłuż miejscowości Kłosowo		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek jest kontynuacją odcinka R9_77-78, który w pierwszej części prowadzi asfaltową drogą wojewódzką, a za miejscowością Piekło asfaltową drogą powiatową. Przedmiotowy odcinek stanowi część bezinwestycyjny odcinek R9_78-79 prowadzący asfaltową drogą powiatową do miejscowości Mątowy Wielkie.		
Istotne uwarunkowania	Niniejszy odcinek dotyczy niezagospodarowanego wału przeciwpowodziowego przebiegającego wzdłuż obecnie wykorzystywanej przez rowerzystów asfaltowej drogi powiatowej charakteryzuje się złą jakością nawierzchni (bardzo liczne miejsca napraw ubytków asfaltu oraz nierówności).		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 18: Odcinek EV9\_WTR\_79a-79**

Wnioskodawca	Gmina Miłoradz	Numeracja PTR I	Część odcinka R9_78-79
Początek odcinka:	Przy zjeździe z wału przeciwpowodziowego - przy przystanku autobusowym znajdującym się za miejscowością Kłosowo	Koniec odcinka:	Przy zjeździe z wału w Mątowach Wielkich za sanktuarium bł. Doroty
Rodzaj dróg i gruntów	Wał przeciwpowodziowy	Długość odcinka	ok 4,7 km
Przebieg::	Odcinek przebiega wzdłuż miejscowości Cygany i Mątowo Małe		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek stanowi środkową część bezinwestycyjnego odcinka R9_78-79, prowadzącego od granicy gminy Sztum z gminą Miłoradz asfaltową drogą powiatową do miejscowości Mątowy Wielkie		
Istotne uwarunkowania	Niniejszy odcinek dotyczy wału przeciwpowodziowego, przebiegającego wzdłuż obecnie wykorzystywanej przez rowerzystów drogi powiatowej w części z nawierzchni asfaltowej i częściowo z płyt yomb, charakteryzuje się złą jakością nawierzchni (bardzo liczne miejsca napraw ubytków asfaltu oraz nierówności). Droga jest wąska, bez utwardzonych poboczy.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 19: Odcinek EV9\_WTR\_81a-81**

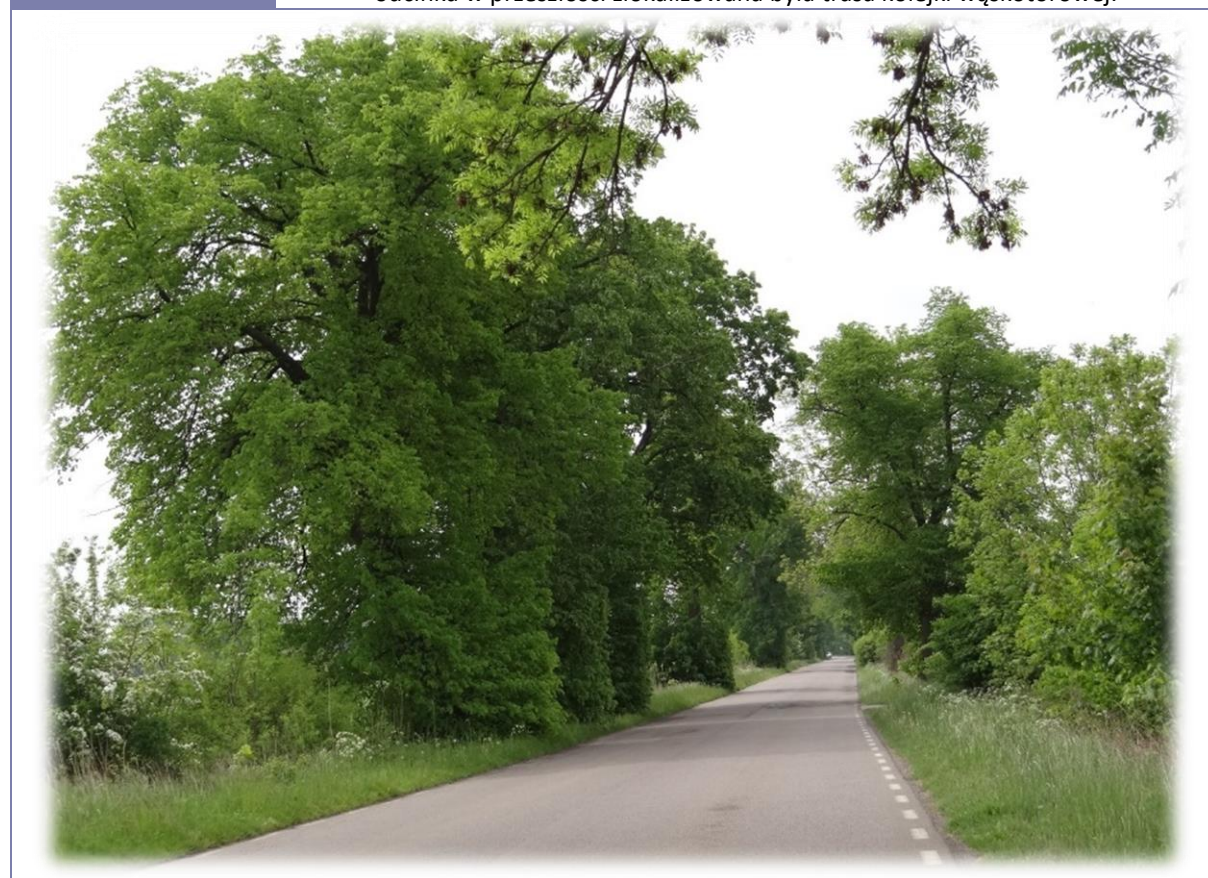
Wnioskodawca	Gmina Miłoradz	Numeracja PTR I	R9_81a-81
Początek odcinka:	Przy kaplicy przydrożnej zlokalizowanej za miejscowością Bystrze	Koniec odcinka:	Przy pierwszym skrzyżowaniu dróg gruntowych - przy istniejącym odcinku drogi rowerowej
Rodzaj dróg i gruntów	Droga gminna	Długość odcinka	ok. 0,33 km
Przebieg::	Odcinek nie przebiega przez żadną miejscowość		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek stanowi kontynuację bezinwestycyjnego odcinka R9_80-81, prowadzącego asfaltową drogą powiatową. Bezpośrednią kontynuacją niniejszego odcinka jest natomiast zrealizowany ciąg pieszo-rowerowy prowadzący do miejscowości Kończewice.		
Istotne uwarunkowania	Niniejszy odcinek dotyczy polnej drogi, wykorzystywanej przez miejscowych rolników jako dojazd do pól, przez co charakteryzuje się ona złą jakością nawierzchni - jest bardzo nierówna i wymaga ubicia.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 20: Odcinek EV9\_WTR\_82-99**

Wnioskodawca	Gmina Miłoradz	Numeracja PTR I	R9_82-99
Początek odcinka:	Przed wjazdem do miejscowości Kończewice od strony miejscowości Bystrze	Koniec odcinka:	Przed wjazdem do miejscowości Stara Wisła
Rodzaj dróg i gruntów	Droga powiatowa	Długość odcinka	ok 1,35 km
Przebieg::	Odcinek przebiega przez miejscowość Kończewice		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek stanowi kontynuację zrealizowanego ciągu pieszo-rowerowy prowadzący do miejscowości Kończewice. Bezpośrednią kontynuacją niniejszego odcinka jest zrealizowany w ramach PTR I ciąg pieszo-rowerowy w miejscowości Stara Wisła.		
Istotne uwarunkowania	Wykorzystywana przez rowerzystów powiatowa droga asfaltowa charakteryzuje się średniej jakości nawierzchnią (punktowe miejsca napraw ubytków asfaltu oraz nierówności). Na trasie odcinka wzdłuż drogi nie ma chodników. Wzdłuż niniejszego odcinka w przeszłości zlokalizowana była trasa kolejki wąskotorowej.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 21: Odcinek EV9\_WTR\_83-84**

Wnioskodawca	Gmina Miłoradz	Numeracja PTR I	R9_83-84
Początek odcinka:	Wyjazd z miejscowości Stara Wisła – w miejscu, gdzie kończy się istniejący ciąg pieszo-rowerowy	Koniec odcinka:	granica Gminy Miłoradz z Gminą Lichnowy
Rodzaj dróg i gruntów	Droga powiatowa	Długość odcinka	ok 1,3 km
Przebieg::	Odcinek nie przebiega przez żadną miejscowość		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek stanowi kontynuację zrealizowanego ciągu pieszo-rowerowy w miejscowości Stara Wisła. Bezpośrednią kontynuacją przedmiotowego odcinka jest bezinwestycyjny odcinek R9_83-84, prowadzący asfaltową drogą powiatową w kierunku miejscowości Lisewo Malborskie.		
Istotne uwarunkowania	Wykorzystywana przez rowerzystów powiatowa droga asfaltowa charakteryzuje się średniej jakości nawierzchnią (punktowe miejsca napraw ubytków asfaltu oraz nierówności). Na trasie odcinka wzdłuż drogi nie ma chodników. Wzdłuż niniejszego odcinka w przeszłości zlokalizowana była trasa kolejki wąskotorowej.		



Źródło: Opracowanie własne

**Gmina Lichnowy****Tabela 22: Odcinek EV9\_WTR\_84-85a**

Wnioskodawca	Gmina Lichnowy	Numeracja PTR I	R9_84-85a
Początek odcinka:	Ul. Kolejowa na granicy Gminy Miłoradz i Lichnowy	Koniec odcinka:	W miejscowości Dąbrowa - początek ścieżki rowerowej
Rodzaj dróg i gruntów	Droga powiatowa	Długość odcinka	ok 6,5 km
Przebieg::	Odcinek prowadzi z miejscowości Stara Wiśła do miejscowości Dąbrowa i przebiega przez Lisewo Malborskie.		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek stanowi kontynuację odcinka R9_83-84, który obecnie prowadzi powiatową drogą asfaltową do granicy Gminy Miłoradz i Gminy Lichnowy. Bezpośrednią kontynuacją niniejszego odcinka jest droga rowerowa (R9_85a-85b) prowadząca przez miejscowość Dąbrowa.		
Istotne uwarunkowania	Wykorzystywana przez rowerzystów powiatowa droga asfaltowa charakteryzuje się średniej jakości nawierzchnią (punktowe miejsca napraw ubytków asfaltu oraz nierówności). Na trasie odcinka w miejscowości Lisewo Malborskie wzdłuż drogi poprowadzony jest chodnik, który można zaadaptować pod ciąg pieszo-rowerowy. Chodnik, który można zaadaptować pod ciąg pieszo-rowerowy znajduje się także w miejscowości Dąbrowa. Wzdłuż niniejszego odcinka w przeszłości zlokalizowana była trasa kolejki wąskotorowej.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 23: Odcinek EV9\_WTR\_85b-86**

Wnioskodawca	Gmina Lichnowy	Numeracja PTR I	R9_85b-86
Początek odcinka:	Wyjazd z miejscowości Dąbrowa (w miejscu zakończenia istniejącego odcinka trasy rowerowej)	Koniec odcinka:	Wjazd do miejscowości Lichnowki - przy istniejącej ścieżce rowerowej
Rodzaj dróg i gruntów	Droga powiatowa	Długość odcinka	ok 1,2 km
Przebieg::	Odcinek prowadzi z miejscowości Dąbrowa do miejscowości Lichnowki		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek stanowi kontynuację odcinka R9_85a-85b – ścieżki rowerowej prowadzącej przez miejscowość Dąbrowa. Bezpośrednią kontynuacją niniejszego odcinka jest ciąg pieszo-rowerowy (R9_86-87) prowadzący z Lichnowki do Lichnowy.		
Istotne uwarunkowania	Wykorzystywana obecnie przez rowerzystów powiatowa droga asfaltowa charakteryzuje się średniej jakości nawierzchnią (punktowe miejsca napraw ubytków asfaltu oraz nierówności). Wzdłuż niniejszego odcinka w przeszłości zlokalizowana była trasa kolejki wąskotorowej.		



Źródło: Opracowanie własne

**Gmina Ostaszewo****Tabela 24: Odcinek EV9\_WTR\_88-89**

Wnioskodawca	Gmina Ostaszewo	Numeracja PTR I	R9_88-89
Początek odcinka:	Wjazd do miejscowości Nowa Cerkiew (przy znaku teren zabudowany) - w miejscu, gdzie zaczyna się ścieżka wyłożona kostką	Koniec odcinka:	Wyjazd z miejscowości Nowa Cerkiew - przy wjeździe na zrealizowany odcinek trasy rowerowej
Rodzaj dróg i gruntów	Droga powiatowa	Długość odcinka	ok 1,5 km
Przebieg::	Odcinek przebiega przez miejscowość Nowa Cerkiew		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek stanowi część odcinka R9_88-89, prowadzącego asfaltową drogą powiatową. Bezpośrednią kontynuacją przedmiotowego odcinka jest zrealizowana droga rowerowa prowadząca przez miejscowość Gniazdowo (R9_89-90).		
Istotne uwarunkowania	Wykorzystywana przez rowerzystów powiatowa droga asfaltowa w miejscowości Nowa Cerkiew charakteryzuje się średniej jakości nawierzchnią (punktowe miejsca napraw ubytków asfaltu oraz nierówności). Wzdłuż drogi poprowadzony jest chodnik z kostki, który można zaadaptować pod budowę ciągu pieszko-rowerowego		



Źródło: Opracowanie własne



**Tabela 25: Odcinek EV9\_WTR\_90-91**

Wnioskodawca	Gmina Ostaszewo	Numeracja PTR I	R9_90-91
Początek odcinka:	Skrzyżowanie ulicy Słonecznej z ulicą Gdańską w miejscowości Ostaszewo	Koniec odcinka:	Miejscowość Nowa Kościelnica do granicy Gminy Ostaszewo
Rodzaj dróg i gruntów	Droga powiatowa	Długość odcinka	ok 3,8 km
Przebieg::	Odcinek prowadzi z miejscowości Ostaszewo do Nowej Kościelnicy		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek stanowi środkową część odcinka R9_90-91, prowadzącego asfaltową drogą powiatową z Ostaszewa do miejscowości Dworek.		
Istotne uwarunkowania	Wykorzystywana przez rowerzystów powiatowa droga asfaltowa charakteryzuje się średniej jakości nawierzchnią (punktowe miejsca napraw ubytków asfaltu oraz nierówności). W Nowej Kościelnicy znajduje się mocno zdegradowany chodnik. Wzdłuż niniejszego odcinka w przeszłości zlokalizowana była trasa kolejki wąskotorowej.		



Źródło: Opracowanie własne

**Gmina Stegna****Tabela 26: Odcinek EV9\_WTR\_93-94a**

Wnioskodawca	Gmina Stegna	Numeracja PTR I	R9_93-94a
Początek odcinka:	Wał przeciwpowodziowy rz. Wisły na wysokości zjazdu na ulicą Wiślaną w miejscowości Drewnica (kontynuacja wykonanego odcinka drogi rowerowej)	Koniec odcinka:	Zjazd/wjazd na wał przeciwpowodziowy w miejscowości Dworek (przed mostem przez Wisłę drogi ekspresowej nr 7)
Rodzaj dróg i gruntów	Wał przeciwpowodziowy	Długość odcinka	ok 3,5 km
Przebieg::	Odcinek przebiega wzdłuż miejscowości Drewnica, Żuławki, łąkę Gdańsk Głowa		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek poprzedza bezinwestycyjny odcinek R9_91-93, prowadzący asfaltową drogą powiatową. Bezpośrednią kontynuacją niniejszego odcinka będzie istniejąca droga rowerowa prowadząca do Mikoszewa (R9_100-101).		
Istotne uwarunkowania	Wyznaczony odcinek prowadzi niezagospodarowanym wałem przeciwpowodziowym od zakątku lipowego w miejscowości Drewnica, gdzie kończy się zrealizowany już odcinek ścieżki rowerowej. Pomiedzy zjazdem z wału przeciwpowodziowego, a istniejącym odcinkiem ścieżki rowerowej znajduje się nawierzchnia brukowa ułożona z nieociosanych kamieni. Na trasie znajduje się łąka Gdańska Głowa, nad którą jest przygotowana dostępna dla rowerzystów kładka. Obecnie Wiślana Trasa Rowerowa prowadzi alternatywnymi odcinkami (R9_93-94, R9_94-100, R9_94a-100) po średniej jakości asfaltowej drodze publicznej		

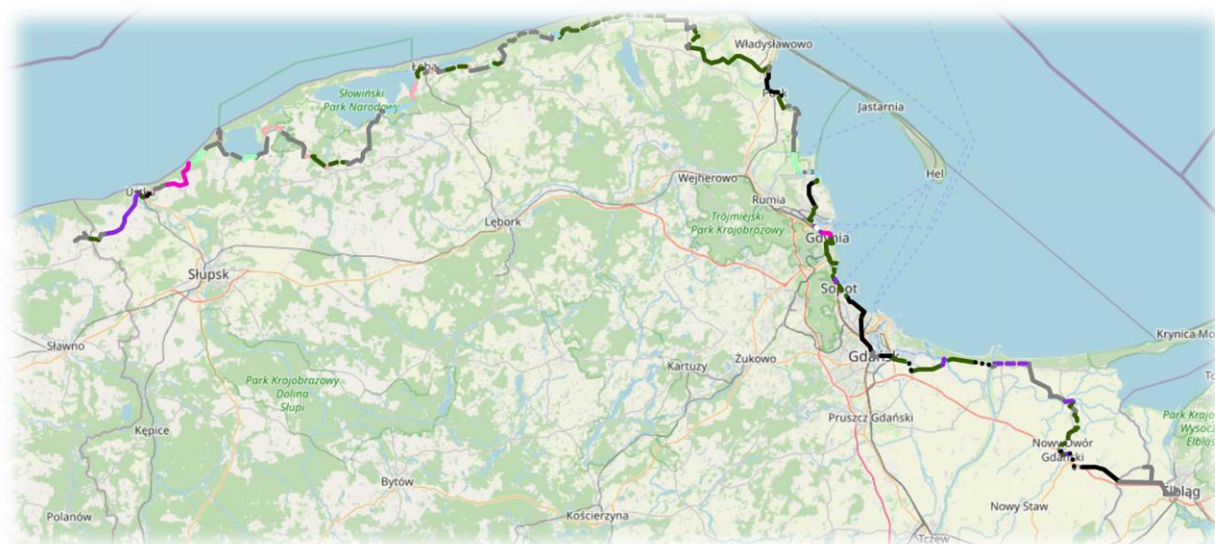


Źródło: Opracowanie własne

### 2.1.2. Trasa EuroVelo 10/13

Prowadzący przez kraje basenu Morza Bałtyckiego międzynarodowy szlak rowerowy EuroVelo 10 w województwie pomorskim prowadzi wzdłuż Bałtyku i przebiega od Ustki, przez m.in. Łebę, Puck, Trójmiasto, Nowy Dwór Gdański i prowadzi aż do wschodniej granicy województwa pomorskiego, skąd można kontynuować przejazd drogą rowerową do Elbląga. Trasa EuroVelo 10/13 charakteryzuje się także łącznikami umożliwiającymi dojazd do kluczowych miejscowości turystycznych czy miast w województwie pomorskim – m.in. do Helu, Krynicy Morskiej, Pruszcza Gdańskiego czy Słupska. Pomimo znacznych inwestycji realizowanych w latach 2015-2022 trasa EuroVelo 10/13 w dalszym ciągu nie jest ukończona w całości i wymaga podjęcia zarówno prac inwestycyjnych na wcześniej niezrealizowanych odcinkach, jak i modernizacji zrealizowanych w przeszłości odcinków, które z uwagi na znaczny poziom wyeksploatowania nadają się do modernizacji.

#### Rycina 3: Przebieg trasy EuroVelo 10 w województwie pomorskim



Źródło: <https://ptr.pomorskie.eu/>.

Poniżej przedstawiono analizę stanu obecnego odcinków, które zostały zakwalifikowane do analizy wykonalności w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia Pomorskie Trasy Rowerowe - etap II.

**Gmina Ustka**

**Tabela 27: Odcinek EV10\_13\_22-23**

Wnioskodawca	Gmina Ustka	Numeracja PTR I	R10_22-23
Początek odcinka:	Skrzyżowanie trasy EuroVelo 10/13 z ul. Morską w Przewłocie	Koniec odcinka:	Skrzyżowanie drogi gminnej z drogą leśną prowadzącą z Ustki do miejscowości Zapadle
Rodzaj dróg i gruntów	Droga gminna	Długość odcinka	ok. 0,4 km
Przebieg::	Odcinek prowadzi z Przewłoki w kierunku miejscowości Zapadle		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek poprzedza odcinek R10_21-22, który prowadzi drogą gminną w miejscowości Ustka Bezpośrednią kontynuacją niniejszego odcinka jest odcinek R10_23-24, przebiegający drogą leśną w kierunku miejscowości Zapadle.		
Istotne uwarunkowania	Jest to droga gruntowa charakteryzująca się złym stanem nawierzchni, na której występują liczne nierówności oraz wystające korzenie, utrudniające płynną jazdę.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 28: Odcinek EV10\_13\_23-24**

Wnioskodawca	Gmina Ustka	Numeracja PTR I	R10_23-24
Początek odcinka:	Skrzyżowanie drogi gruntowej z drogą leśną prowadzącą z Ustki do miejscowości Zapadłe	Koniec odcinka:	Skrzyżowanie drogi leśnej z ul. Leśną przed miejscowością Zapadłe
Rodzaj dróg i gruntów	Droga leśna	Długość odcinka	ok. 0,7 km
Przebieg::	Odcinek prowadzi z Ustki w kierunku miejscowości Zapadłe		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek poprzedza odcinek R10_22-23, który prowadzi drogą gminną w miejscowości Ustka Bezpośrednią kontynuacją niniejszego odcinka jest odcinek R10_24a-24, przebiegający drogą powiatową na zasadach ogólnych.		
Istotne uwarunkowania	Jest to droga gruntowa charakteryzująca się dobrym stanem nawierzchni. Punktowo występują miejsca z większą ilością luźnego piasku.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 29: Odcinek EV10\_13\_24a-24b**

Wnioskodawca	Gmina Ustka	Numeracja PTR I	R10_24a-24b
Początek odcinka:	Skrzyżowanie drogi gminnej z drogą leśną w miejscowości Zapadłe	Koniec odcinka:	Przy szlabanie za leśną ścieżką dydaktyczną Orzechowska Wydma
Rodzaj dróg i gruntów	Droga leśna	Długość odcinka	ok. 0,8 km
Przebieg::	Odcinek prowadzi z miejscowości Zapadłe w kierunku miejscowości Wytowno		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek poprzedza odcinek R10_24a-24, przebiegający drogą powiatową na zasadach ogólnych. Bezpośrednią kontynuacją niniejszego odcinka jest odcinek R10_24b-25, prowadzący na zasadach ogólnych drogą gminną.		
Istotne uwarunkowania	Jest to umocniona droga gruntowa charakteryzująca się dobrym stanem nawierzchni.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 30: Odcinek EV10\_13\_26-212**

Wnioskodawca	Gmina Ustka	Numeracja PTR I	R10_26-212
Początek odcinka:	Skrzyżowanie ul Kapitańskiej z ul. Jeziorną w miejscowości Rowy	Koniec odcinka:	Zjazd z ulicy Łąkowej na drogę prowadzącą wzdłuż Jeziora Gardno w kierunku wieży widokowej
Rodzaj dróg i gruntów	Droga gminna	Długość odcinka	ok. 2 km
Przebieg::	Odcinek prowadzi z miejscowości Rowy w kierunku miejscowości Łódki		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek poprzedza odcinek R10_25g-26, przebiegający drogą gminną na zasadach ogólnych. Bezpośrednią kontynuacją niniejszego odcinka jest odcinek R10_29-212, prowadzący płytami YOMB wzdłuż Jeziora Gardno		
Istotne uwarunkowania	Odcinek ten składa się z kilku części: rozpoczyna go fragment kostki betonowej, który nie wymaga prac remontowych, następnie trasa prowadzi bardzo nierówno ułożonymi płytami MON, a następnie gruntową drogą publiczną prowadzi do szlabanu, który rozpoczyna strefę z ograniczonym ruchem samochodowym. Za szlabanem rozpoczyna się droga leśna, charakteryzująca się znaczącymi nierównościami, a ostatni fragment niniejszego odcinka stanowią bardzo nierówno ułożone płyty yomb.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 31: Odcinek EV10\_13\_29-212**

Wnioskodawca	Gmina Ustka	Numeracja PTR I	R10_29-212
Początek odcinka:	Zjazd z ulicy Łąkowej na drogę prowadzącą wzdłuż Jeziora Gardno w kierunku wieży widokowej	Koniec odcinka:	Mostek - Granica Gminy Ustka z Gminą Smołdzino
Rodzaj dróg i gruntów	Droga gminna/SPN/KOWR	Długość odcinka	ok. 3 km
Przebieg::	Odcinek prowadzi wzdłuż Jeziora Gardno		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek poprzedza odcinek R10_26-212, prowadzący różnymi rodzajami nawierzchni z miejscowości Rowy. Bezpośrednią kontynuacją niniejszego odcinka jest odcinek R10_29-30, prowadzący płytami YOMB wzdłuż Jeziora Gardno		
Istotne uwarunkowania	Odcinek ten charakteryzuje się złą jakością nawierzchni – przez większość czasu prowadzi nierówno ułożonymi płytami yomb, a na krótkim fragmencie wyłożone zostały płyty betonowe. Na trasie odcinka grunt jest niestabilny (zniszczenia podłoża przez bobry).		



Źródło: Opracowanie własne



**Gmina Smołdzino****Tabela 32: Odcinek EV10\_13\_29-30**

Wnioskodawca	Gmina Smołdzino	Numeracja PTR I	R10_29-30
Początek odcinka:	Mostek na granicy Gminy Ustka z Gminą Smołdzino	Koniec odcinka:	Skrzyżowanie dróg w miejscowości Łódki
Rodzaj dróg i gruntów	Droga gminna, SPN	Długość odcinka	ok. 2,1 km
Przebieg::	Odcinek prowadzi wzdłuż Jeziora Gardno do miejscowości Łódki		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek poprzedza wyłożony głównie płytami YOMB odcinek R10_29-212. Bezpośrednią kontynuacją niniejszego odcinka jest odcinek R10_30-31, prowadzący asfaltową drogą powiatową na zasadach ogólnych.		
Istotne uwarunkowania	Odcinek ten charakteryzuje się złą jakością nawierzchni – na całej długości odcinka znajdują się bardzo nierówno ułożone płyty YOMB. Szczególnie niebezpieczne są miejsca występowania punktowego zapadnięcia się płyt w wyniku działalności bobrów.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 33: Odcinek EV10\_13\_33-34**

Wnioskodawca	Powiat Słupski	Numeracja PTR I	R10_33-34
Początek odcinka:	ul. Bałtycka w miejscowości Gardno Wielkie	Koniec odcinka:	Skrzyżowanie przy Kanale Gardno-Łebsko
Rodzaj dróg i gruntów	Droga powiatowa	Długość odcinka	ok. 3,5 km
Przebieg::	Odcinek prowadzi z miejscowości Gardna Wielka w kierunku Smołdzina.		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek poprzedza odcinek asfaltowej drogi powiatowej R10_32-33. Bezpośrednią kontynuacją niniejszego odcinka jest odcinek R10_34-35, prowadzący płytami YOMB do miejscowości Smołdzino.		
Istotne uwarunkowania	Odcinek ten charakteryzuje się złą jakością nawierzchni – na całej długości odcinka znajdują się nierówno ułożone i wyeksploatowane płyty YOMB.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 34: Odcinek EV10\_13\_34-35**

Wnioskodawca	Gmina Smołdzino	Numeracja PTR I	R10_34-35
Początek odcinka:	Most na rzece Łupawa	Koniec odcinka:	Wyjazd z lasu na drodze do Smołdzina
Rodzaj dróg i gruntów	Droga gminna	Długość odcinka	ok. 2,9 km
Przebieg::	Odcinek nie przebiega przez żadną miejscowość		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek poprzedza odcinek wyłożonej wyeksplantowanymi płytami YOMB drogi powiatowej (R10_33-34). Bezpośrednią kontynuacją niniejszego odcinka jest odcinek R10_36-37, prowadzący drogą powiatową do miejscowości Smołdzino.		
Istotne uwarunkowania	Odcinek ten charakteryzuje się złą jakością nawierzchni – na prawie całej długości odcinka znajdują się bardzo nierówno ułożone i wyeksplantowane płyty YOMB. Ostatni fragment odcinka stanowi droga gruntowa.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 35: Odcinek EV10\_13\_38-37**

Wnioskodawca	Gmina Smołdzino	Numeracja PTR I	R10_38-37
Początek odcinka:	Skrzyżowanie za mostkiem dróg w miejscowości Wierzchocino	Koniec odcinka:	Koniec zabudowań w miejscowości Wierzchocino (w kierunku miejscowości Rumsko)
Rodzaj dróg i gruntów	Droga gminna	Długość odcinka	ok. 0.6 km
Przebieg::	Odcinek przebiega przez miejscowość Wierzchocino		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek poprzedza odcinek R10_36-37, prowadzący asfaltową drogą powiatową. Bezpośrednią kontynuacją niniejszego odcinka jest odcinek R10_39-38, prowadzący gruntową drogą gminną w kierunku miejscowości Główny.		
Istotne uwarunkowania	Odcinek ten charakteryzuje się złą jakością nawierzchni i dzieli się na trzy zasadnicze części. Odcinek rozpoczyna się od dziurawej nawierzchni asfaltowej, która przechodzi w nierówną nawierzchnie brukową, która następnie zamienia się w nawierzchnię gruntową.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 36: Odcinek EV10\_13\_39-38**

Wnioskodawca	Gmina Smołdzino	Numeracja PTR I	R10_39-38
Początek odcinka:	Koniec zabudowań w miejscowości Wierzchocino (w kierunku miejscowości Rumsko)	Koniec odcinka:	Początek płyt rowerowych zlokalizowanych w pobliżu jeziora na drodze do miejscowości Rumsko
Rodzaj dróg i gruntów	Droga gminna	Długość odcinka	ok. 0.9 km
Przebieg::	Odcinek nie przebiega przez żadną miejscowość.		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek poprzedza bezinwestycyjny odcinek R10_38-37. Bezpośrednią kontynuacją niniejszego odcinka jest odcinek R10_39-40, prowadzący płytami rowerowymi w kierunku miejscowości Rumsko.		
Istotne uwarunkowania	Odcinek ten charakteryzuje się złą jakością nawierzchni – jest to bardzo nierówna droga gruntowa, na której występują liczne koleiny i miejsca występowania luźnego piachu		



Źródło: Opracowanie własne

## Gmina Główny

**Tabela 37: Odcinek EV10\_13\_41a-42**

Wnioskodawca	Powiat Słupski	Numeracja PTR I	Część odcinka R10_41a-42
Początek odcinka:	Wyjazd z miejscowości Główny w kierunku miejscowości Izbica	Koniec odcinka:	Wyjazd z Izbicy w kierunku miejscowości Gać
Rodzaj dróg i gruntów	Droga powiatowa	Długość odcinka	ok. 11,4 km
Przebieg::	Odcinek prowadzi z Główny w kierunku miejscowości Gać i przebiega przez miejscowość Ciemino oraz Izbicę		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek jest częścią bezinwestycyjny odcinek R10_41a-42, prowadzącego asfaltową drogą powiatową do Izbicy. Bezpośrednią kontynuacją niniejszego odcinka jest odcinek R10_42-43, który prowadzi bardzo nierówną drogą gruntową do miejscowości Gać.		
Istotne uwarunkowania	Odcinek ten na prawie całej długości charakteryzuje się szerokim i dość nierównym poboczem wzdłuż wąskiej drogi asfaltowej (swobodne mijanie się aut wymaga zjazdu na pobocze). Droga rozszerza się po wjeździe do miejscowości Izbica – tam też kończy się wspomniane szerokie pobocze ciągnące się wzdłuż trasy. Na niniejszym odcinku dobra nawierzchnia przeplatana jest nawierzchnią asfaltową charakteryzującą się złym stanem technicznym i w związku z powyższym ogólny stan nawierzchni analizowanego odcinka należy uznać za średni.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 38: Odcinek EV10\_13\_42-43**

Wnioskodawca	Gmina Główny	Numeracja PTR I	R10_42-43
Początek odcinka:	Wyjazd z Izbicy w kierunku miejscowości Gać	Koniec odcinka:	Wjazd do miejscowości Gać
Rodzaj dróg i gruntów	Droga powiatowa	Długość odcinka	ok. 2,1 km
Przebieg::	Odcinek prowadzi z Izbicy do miejscowości Gać		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek jest kontynuacją bezinwestycyjny odcinek R10_41a-42, prowadzącego asfaltową drogą powiatową do Izbicy. Bezpośrednią kontynuacją niniejszego odcinka jest odcinek R10_43-44, który prowadzi bardzo nierówną drogą brukową przez miejscowość Gać.		
Istotne uwarunkowania	Prawie na całej długości odcinek charakteryzuje się złą jakością nawierzchni. Występuje na nim tzw. „tarka”, która uniemożliwia płynną jazdę. Na trasie odcinka znajduje się most nad rzeką Łeba.		



Źródło: Opracowanie własne

**Gmina Głównyce/Gmina Wicko**

**Tabela 39: Odcinek EV10\_13\_44-45**

Wnioskodawca	Słowiński Park Narodowy	Numeracja PTR I	R10_44-45 oraz R10_45a-45
Początek odcinka:	Wyjazd z miejscowości Gać w kierunku Słowińskiego Parku Narodowego	Koniec odcinka:	Przed miejscowością Żarnowska
Rodzaj dróg i gruntów	Droga leśna	Długość odcinka	ok. 5,5 km
Przebieg::	Odcinek nie prowadzi przez żadną miejscowość		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek jest kontynuacją odcinek R10_42-43, który prowadzi bardzo nierówną drogą gruntową do miejscowości Gać. Bezpośrednią kontynuacją niniejszego odcinka jest ciąg pieszo-rowerowy (R10_45a-46), prowadzący do miejscowości Żarnowska		
Istotne uwarunkowania	Odcinek ten charakteryzuje się złą jakością nawierzchni. Jest to droga leśna z licznymi nierównościami, która punktowo jest bardzo trudno przejezdna z powodu występowania znaczących pokładów luźnego piachu.		



Źródło: Opracowanie własne



**Gmina Choczewo**

**Tabela 40: Odcinek EV10\_13\_63-64**

Wnioskodawca	Nadleśnictwo Choczewo	Numeracja PTR I	R10_63-64
Początek odcinka:	Osetnik (na wysokości campingu Stilo)	Koniec odcinka:	Skrzyżowanie ulicy Bukowej i ulicy Bałtyckiej w Lubiatowie
Rodzaj dróg i gruntów	Droga leśna	Długość odcinka	ok. 9 km
Przebieg::	Odcinek prowadzi z miejscowości Osetnik do miejscowości Lubiatowo		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek poprzedza odcinek R10_62a-63, który prowadzi na zasadach ogólnych drogą powiatową. Bezpośrednią kontynuacją niniejszego odcinka jest odcinek R10_64-65, przebiegający na zasadach ogólnych drogą gminną.		
Istotne uwarunkowania	Przez większość odcinka jest to droga leśna z wyłączonym ruchem samochodów. Na około 1614 m odcinka od strony Lubiatowa trasa prowadzi przez krótki odcinek z kostki z zaznaczonym przejazdem rowerowym. Odcinek charakteryzuje się średnim stanem nawierzchni - pomimo licznych dziur, punktowych kolein i punktowych miejsc naprawy nawierzchni nasypanym żwirem trasa z uwagi na swoją szerokość (3,5 m) umożliwi płynną jazdę. Najgorszą częścią odcinka jest jego początek w Osetniku, gdzie występują znaczne koleiny i osuwająca się z jednej strony drogi skarpa. Na trasie odcinka występują dwa miejsca, gdzie punktowa naprawa nawierzchni dotyczy całej szerokości drogi.		



Źródło: Opracowanie własne

**Gmina Krokowa**

**Tabela 41: Odcinek EV10\_13\_72-73a**

Wnioskodawca	Gmina Krokowa	Numeracja PTR I	R10_72-73
Początek odcinka:	Ulica Bałtycka przed miejscowością Dębki	Koniec odcinka:	Most na Pańnicy w Dębkach
Rodzaj dróg i gruntów	Droga gminna	Długość odcinka	ok 0,07 km
Przebieg::	Odcinek nie przebiega przez żadną miejscowość		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek stanowi część środkową odcinka R10_72-73, który prowadzi gminną drogą gruntową do Dębek.		
Istotne uwarunkowania	Jest to utwardzona droga gruntowa charakteryzująca się dobrym stanem nawierzchni, z punktowymi widocznymi wystającymi elementami wyłożonych w przeszłości płyt yomb. Odcinek rozpoczyna płaska wydma - fragment nieutwardzony i węższy od pozostałego (ok 1,8 m), gdzie znajduje się bardziej piaszczyste podłoże, co sprawia, że jest to fragment nieprzejezdny odcinka.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 42: Odcinek EV10\_13\_73a-73**

Wnioskodawca	Gmina Krokowa	Numeracja PTR I	R10_72-73
Początek odcinka:	Most na Pańnicy w Dębkach	Koniec odcinka:	Skrzyżowanie ulicy Adama Wrzoska z ulicą Spacerowa w Dębkach
Rodzaj dróg i gruntów	Droga gminna	Długość odcinka	ok 0,59 km
Przebieg::	Odcinek znajduje się w miejscowości Dębki		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek stanowi część środkową odcinka R10_72-73, który prowadzi gminną drogą gruntową do Dębek.		
Istotne uwarunkowania	Odcinek charakteryzuje się złym stanem nawierzchni - na prawie całej długości gruntowej drogi znajdują się ułożone bardzo nierówno, zdegradowane i niewypoziomowane płyty yomb.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 43: Odcinek EV10\_13\_76-77**

Wnioskodawca	Gmina Krokowa	Numeracja PTR I	R10_76-77
Początek odcinka:	Skrzyżowanie ulicy Pomorskiej z ulicą Plażową w Karwieńskich Błotach	Koniec odcinka:	Skrzyżowanie ul. Myśliwskiej z Bielawską w Sławoszynku
Rodzaj dróg i gruntów	Droga wojewódzka/droga powiatowa	Długość odcinka	ok 1,05 km
Przebieg::	Odcinek przebiega przez miejscowość Karwieńskie Błota Pierwsze		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek poprzedza odcinek R10_75-76, który prowadzi powiatową drogą do miejscowości Karwieńskie Błota Drugie. Kontynuacją niniejszego odcinka jest trasa prowadząca drogą gminną do Sławoszyna (odcinek R10_77-78).		
Istotne uwarunkowania	Odcinek charakteryzuje się dobrym stanem nawierzchni – obecnie trasa R10 prowadzi świeżo wyremontowaną drogą asfaltową. Na prawie całej długości wzdłuż drogi znajduje się chodnik o szerokości 2 m (na końcu i początku odcinka chodnik ma maksymalnie 1,5 m). Chodnik na odcinku drogi powiatowej jest w trakcie wymiany, natomiast chodnik wzdłuż drogi wojewódzkiej charakteryzuje się znacznym stopniem wyeksploatowania.		



Źródło: Opracowanie własne

**Miasto Puck****Tabela 44: Odcinek EV10\_13\_88-89**

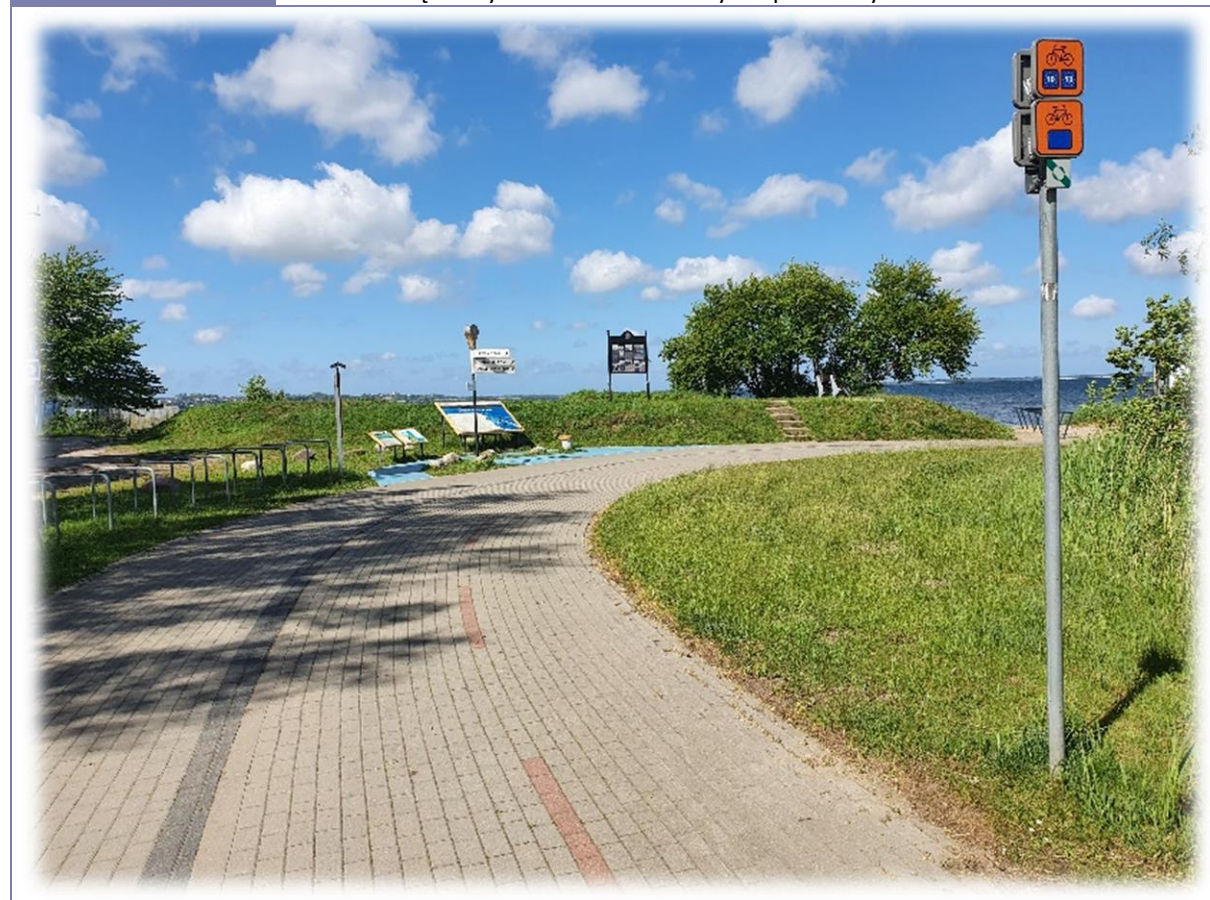
Wnioskodawca	Miasto Puck	Numeracja PTR I	R10_88-89
Początek odcinka:	Za mostem nad Płutnicą - granica Gminy Puck i Miasta Puck	Koniec odcinka:	Skrzyżowanie ścieżki rowerowej z ulicą Komandora Edwarda Szystowskiego
Rodzaj dróg i gruntów	Droga rowerowa	Długość odcinka	ok. 1,2 km
Przebieg::	Odcinek znajduje się na terenie miasta Puck		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek poprzedza droga rowerowa (R10_87-88), prowadząca do Pucka ze Swarzewa. Bezpośrednią kontynuacją niniejszego odcinka będzie istniejąca ścieżka rowerowa (R10_89-90), rozpoczynająca się po drugiej stronie ul. Szystowskiego, prowadząca do Portu Rybackiego w Pucku		
Istotne uwarunkowania	Jest to ścieżka rowerowa (2,5-metra szerokości) z kostki betonowej, charakteryzująca się średnim stanem technicznym		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 45: Odcinek EV10\_13\_89-90**

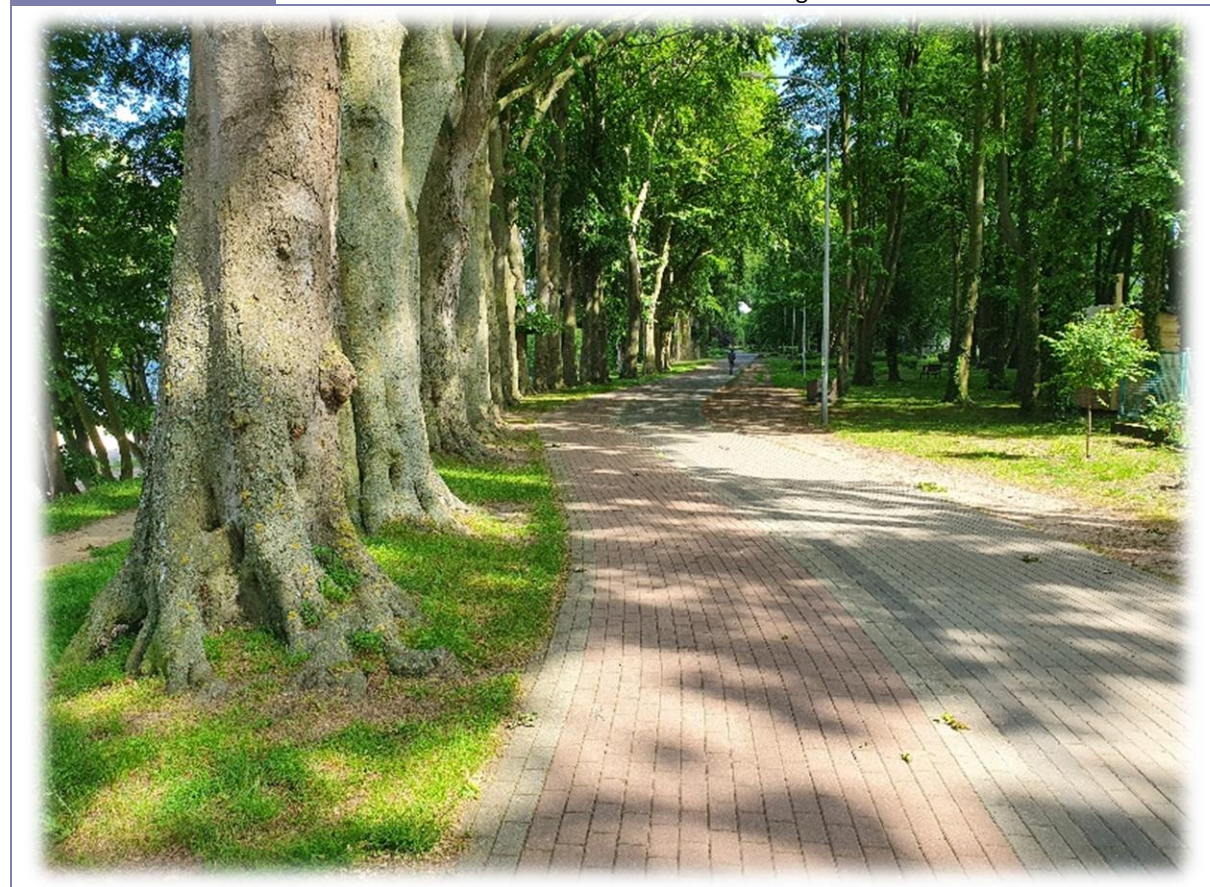
Wnioskodawca	Miasto Puck	Numeracja PTR I	R10_89-90
Początek odcinka:	Zjazd z ulicy Komandora Edwarda Szystowskiego na ścieżkę rowerową	Koniec odcinka:	Przed skrzyżowaniem ul. Żeglarzy z Marynarską (na wysokości portu rybackiego w Pucku)
Rodzaj dróg i gruntów	Droga rowerowa	Długość odcinka	ok. 1 km
Przebieg::	Odcinek znajduje się na terenie miasta Puck		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek poprzedza ścieżka rowerowa (R10_88-89), a jego bezpośrednią kontynuacją jest kolejny odcinek ścieżki rowerowej (R10_90-91), przebiegającej przez Puck.		
Istotne uwarunkowania	Jest to ścieżka rowerowa (2,5-metra szerokości) z kostki betonowej, charakteryzująca się dobrym stanem technicznym z punktowymi nierównościami.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 46: Odcinek EV10\_13\_92-93**

Wnioskodawca	Miasto Puck	Numeracja PTR I	R10_92-93
Początek odcinka:	ul. Żeglarzy w Pucku	Koniec odcinka:	Skrzyżowanie ścieżki rowerowej z ulicą Nowy Świat
Rodzaj dróg i gruntów	Droga rowerowa	Długość odcinka	ok. 1 km
Przebieg::	Odcinek znajduje się na terenie miasta Puck		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek poprzedza ścieżka rowerowa (R10_91-92), a jego bezpośrednią kontynuacją jest kolejny odcinek ścieżki rowerowej (R10_93-94), przebiegającej przez Puck.		
Istotne uwarunkowania	Jest to ścieżka rowerowa (2,5-metra szerokości) z kostki betonowej, charakteryzująca się dobrym stanem technicznym. Miejscowo występują znaczne nierówności wynikające ze zlokalizowania wzdłuż ścieżki licznych drzew i rozrostu ich systemu korzeniowego		



Źródło: Opracowanie własne

**Gmina Puck****Tabela 47: Odcinek EV10\_13\_96-97**

Wnioskodawca	Gmina Puck	Numeracja PTR I	R10_96-97
Początek odcinka:	Skrzyżowanie ul. Morskiej z ul. Do Zatoki w Błędzikowie	Koniec odcinka:	Osada Łowców Fok w Rzucewie
Rodzaj dróg i gruntów	Droga gminna/droga leśna	Długość odcinka	ok. 3,2 km
Przebieg::	Odcinek prowadzi z miejscowości Błędzikowo do Rzucewa		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek poprzedza ciąg pieszo-rowerowy (R10_95-96) prowadzący z Pucka do Błędzikowa. Bezpośrednią kontynuacją przedmiotowego odcinka jest natomiast wykonany z kruszywa i płyt meba/yomb bezinwestycyjny odcinek prowadzący do centrum Rzucewa (R10_97-98)		
Istotne uwarunkowania	Odcinek składa się z trzech części - pierwsza to utwardzona droga gruntowa, charakteryzująca się średnim stanem nawierzchni (liczne dziury i nierówności), drugi odcinek to odcinek leśny, charakteryzujący się zasadniczo dobrym stanem nawierzchni (występują miejsca trudno przejezdne, na trasie odcinka znajduje się mostek z dość niebezpiecznymi słupkami). Trzecia część odcinka (od strony osady łowców fok) to ponownie droga gruntowa w strefie ograniczonego ruchu samochodowego, charakteryzująca się dobrym stanem nawierzchni. Na niniejszym odcinku znajdują się dwa szlabany ograniczające możliwość wjazdu samochodem do lasu.		



Źródło: Opracowanie własne



**Tabela 48: Odcinek EV10\_13\_97-98**

Wnioskodawca	Gmina Puck	Numeracja PTR I	R10_97-98
Początek odcinka:	Przy zakręcie na ul. Nad Zatoką odbijającym od Zatoki Puckiej	Koniec odcinka:	Skrzyżowanie ulicy Nad Zatoką z ulicą Kasztanową w Rzucewie
Rodzaj dróg i gruntów	Droga gminna	Długość odcinka	ok. 0,15 km
Przebieg::	Odcinek znajduje się w miejscowości Rzucewo		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy stanowi część bezinwestycyjnego odcinka prowadzącego z Osady Łowców Fok do centrum Rzucewa (R10_97-98). Bezpośrednią kontynuacją przedmiotowego odcinka jest bezinwestycyjny odcinek R9_98-99, prowadzący drogą asfaltową w kierunku Osłonina.		
Istotne uwarunkowania	Odcinek prowadzi gminną drogą, której część znajduje się w strefie o ograniczonym ruchu. Charakteryzuje się on złym stanem nawierzchni – są to płyty meba/yomb, cechujące się dużymi nierównościami.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 49: Odcinek EV10\_13\_101-102**

Wnioskodawca	Gmina Puck	Numeracja PTR I	R10_101-102
Początek odcinka:	Skrzyżowanie ul. Leśnej z Morską w miejscowości Ostonino	Koniec odcinka:	Zjazd z ulicy Morskiej na drogę prowadzącą przez rezerwat Beka
Rodzaj dróg i gruntów	Droga gminna	Długość odcinka	ok. 1,2 km
Przebieg::	Odcinek prowadzi z miejscowości Ostonino do rezerwatu Beka		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek poprzedza bezinwestycyjny odcinek (R10_100-101) prowadzący drogą asfaltową w miejscowości Ostonino. Bezpośrednią kontynuacją przedmiotowego odcinka jest bezinwestycyjny odcinek R9_102-103, prowadzący płytami betonowymi i płytami yomb wzdłuż rezerwatu Beka		
Istotne uwarunkowania	Jest to gruntowa droga, charakteryzująca złą nawierzchnią, z uwagi na występujące koleiny i znaczący ruch samochodów ciężarowych wpływających na jakość drogi.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 50: Odcinek EV10\_13\_102-103**

Wnioskodawca	Gmina Puck	Numeracja PTR I	R10_102-103
Początek odcinka:	Zjazd z ulicy Morskiej na drogę prowadzącą przez rezerwat Beka	Koniec odcinka:	Za mostkiem prowadzącym nad Kanałem Łyskim (granica z gminą Kosakowo)
Rodzaj dróg i gruntów	Droga gminna	Długość odcinka	ok. 2,5 km
Przebieg::	Odcinek prowadzi wzdłuż rezerwatu Beka		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek poprzedza bezinwestycyjny odcinek (R10_102-103 prowadzący drogą gruntową z miejscowości Osłonino. Bezpośrednią kontynuacją przedmiotowego odcinka jest odcinek R10_103a-104-B2, prowadzący asfaltową drogą w kierunku miejscowości Mosty		
Istotne uwarunkowania	Niniejszy odcinek znajduje się w strefie ograniczonego ruchu samochodowego oraz przebiega przez tereny zalewowe. Charakteryzuje się on także złym stanem nawierzchni - płyty betonowe i płyty yomb z licznymi nierównościami		



Źródło: Opracowanie własne

**Gmina Kosakowo****Tabela 51: Odcinek EV10\_13\_108-316b**

Wnioskodawca	Gmina Kosakowo	Numeracja PTR I	R10_108-316b; R10_316a-316 oraz R10_316a-316b
Początek odcinka:	Skrzyżowanie ul. Klifowej z ul. Do Morza w Mechelinkach	Koniec odcinka:	Po rozwidleniu z drogą gruntową prowadzącą do punktu widokowego Mechelinki Klif
Rodzaj dróg i gruntów	Droga Skarbu Państwa	Długość odcinka	ok. 0,9 km
Przebieg::	Odcinek znajduje się w miejscowości Mechelinki		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek poprzedza bezinwestycyjny odcinek (R10_107a-108) prowadzący drogą asfaltową z miejscowości Mosty do Mechelinek. Bezpośrednią kontynuacją przedmiotowego odcinka jest natomiast planowany do realizacji odcinek R10_315-316b, który zakłada poprawę nawierzchni: wyrównanie i utwardzenie oraz wykonanie nawierzchni ziemnej ulepszonej.		
Istotne uwarunkowania	Odcinek rozpoczyna się od nawierzchni asfaltowej, która zmienia się w bardzo dziurawą drogę gruntową (bardzo zły stan nawierzchni). Niniejszy odcinek jest bardzo wąski i w związku z powyższym występują znaczne utrudnienia podczas mijania się samochodów.		



Źródło: Opracowanie własne

**Gmina Stegna**

**Tabela 52: Odcinek EV10\_13\_190-191**

Wnioskodawca	Gmina Stegna	Numeracja PTR I	R10_190-191
Początek odcinka:	Skrzyżowanie drogi gminnej z drogą wojewódzką nr 502 w miejscowości Rybina	Koniec odcinka:	wjazd na wał przeciwpowodziowy na rzece Szarpawa
Rodzaj dróg i gruntów	Droga wojewódzka	Długość odcinka	ok. 0,5 km
Przebieg::	Odcinek znajduje się w miejscowości Rybina		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek poprzedza bezinwestycyjny odcinek (R10_189-190) prowadzący drogą asfaltową z miejscowości Jantar do Rybiny. Bezpośrednią kontynuacją przedmiotowego odcinka jest natomiast odcinek R10_191a-191, prowadzący drogą gminną wzdłuż rzeki Szarpawa.		
Istotne uwarunkowania	Na trasie przedmiotowego odcinka znajdują się dwa zabytkowe mosty, wzdłuż których znajdują się bardzo wąskie chodniki (brak możliwości ich zaadaptowania pod ścieżkę rowerową). Pomiedzy mostami i na odcinku przed i za mostem znajdują się wąskie chodniki, wzdłuż których poprowadzone są barierki ochronne. Obecnie rowerzyści wykorzystujący niniejszy odcinek poruszają się drogą asfaltową, charakteryzującą się dobrym stanem nawierzchni. Wyjątek stanowi wjazd na pierwszy most od strony miejscowości Rybina, który po jednej stronie ma znaczące ubytki w asfalcie.		



Źródło: Opracowanie własne

## Gmina Nowy Dwór Gdański

**Tabela 53: Odcinek EV10\_13\_198-199**

Wnioskodawca	Powiat Nowy Dwór Gdański	Numeracja PTR I	R10_198-199
Początek odcinka:	Skrzyżowanie ul. Warszawskiej z ul. Starościńską w Nowym Dworze Gdańskim	Koniec odcinka:	Przy skrzyżowaniu ul. Żuławskiej z Kwiatową w miejscowości Kmiecín
Rodzaj dróg i gruntów	Droga powiatowa	Długość odcinka	ok. 2,5 km
Przebieg::	Odcinek prowadzi z Nowego Dworu Gdańskiego do miejscowości Kmiecín.		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek poprzedza ciąg pieszo rowerowy znajdujący się w Nowym Dworze Gdańskim (R10_197g-198). Bezpośrednią kontynuacją przedmiotowego odcinka jest natomiast odcinek R10_199-200, prowadzący zabytkową kostką przez miejscowość Kmiecín.		
Istotne uwarunkowania	Niniejszy odcinek prowadzi drogą asfaltową, charakteryzującą się dobrą jakością nawierzchni. Wzdłuż drogi zlokalizowany jest chodnik z kostki brukowej (wyznaczony w śladzie dawnej kolei wąskotorowej), który po poszerzeniu mógłby pełnić rolę drogi rowerowej.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 54: Odcinek EV10\_13\_199-200**

Wnioskodawca	Powiat Nowy Dwór Gdański	Numeracja PTR I	R10_199-200
Początek odcinka:	Przy skrzyżowaniu ul. Żuławskiej z Kwiatową w miejscowości Kmiecin	Koniec odcinka:	Wyjazd z miejscowości Kmiecin
Rodzaj dróg i gruntów	Droga powiatowa	Długość odcinka	ok. 1,3 km
Przebieg::	Odcinek przebiega przez miejscowość Kmiecin		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek poprzedza bezinwestycyjny odcinek R10_198-199 prowadzący drogą asfaltową z Nowego Dworu Gdańskiego do miejscowości Kmiecin. Bezpośrednią kontynuacją przedmiotowego odcinka jest natomiast droga rowerowa (R10_200-201, prowadząca do granicy województwa pomorskiego).		
Istotne uwarunkowania	Odcinek prowadzi zabytkową kostką przez miejscowość Kmiecin. Wzdłuż drogi znajduje się wąski chodnik, charakteryzujący się dobrym stanem technicznym i występowaniem licznych drzew		



Źródło: Opracowanie własne

**Gmina Władysławowo****Tabela 55: Odcinek EV10\_13\_216-217**

Wnioskodawca	Gmina Władysławowo	Numeracja PTR I	R10_216-217
Początek odcinka:	Granica Gminy Władysławowo z Gminą Puck - miejsce rozwidlenia ul. Bohaterów Kaszubskich z prowadzoną wzdłuż drogi ścieżką rowerową	Koniec odcinka:	Skrzyżowanie ul. Bohaterów Kaszubskich i ul. Łąkowej we Władysławowie
Rodzaj dróg i gruntów	Droga rowerowa	Długość odcinka	ok. 2,4 km
Przebieg::	Odcinek prowadzi z Władysławowa w kierunku Swarzewa		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek jest częścią odcinka R10_216-217, który w pierwszej części przebiega asfaltową drogą publiczną. Bezpośrednią kontynuacją przedmiotowego odcinka jest prowadząca do Swarzewa droga rowerowa (R10_215-216).		
Istotne uwarunkowania	Jest to ścieżka z kostki betonowej (2,5-metra szerokości) charakteryzująca się średnim stanem nawierzchni i znaczącym wyeksploatowaniem. Najgorszym fragmentem pod kątem technicznym jest początek niniejszego odcinka – gdzie występują liczne miejsca zapadnięcia się kostki.		



Źródło: Opracowanie własne



**Tabela 56: Odcinek EV10\_13\_217-218**

Wnioskodawca	Gmina Władysławowo	Numeracja PTR I	Część odcinka R10_217-218
Początek odcinka:	Skrzyżowanie ulicy Starowiejskiej z Portową we Władysławowie	Koniec odcinka:	Zjazd z drogi wojewódzkiej nr 216 na ulicę prowadzącą do mola w Chałupach
Rodzaj dróg i gruntów	Droga rowerowa	Długość odcinka	ok. 6,9 km
Przebieg::	Odcinek prowadzi z Władysławowa do Chałup.		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek poprzedza odcinek R10_216-217, którego krańcowa część jest ścieżką rowerową. Bezpośrednią kontynuacją niniejszego odcinka jest ciąg pieszo-rowerowy prowadzący przez Chałupy (R10_218-219).		
Istotne uwarunkowania	W znacznej części niniejszy odcinek jest to ścieżka z kostki betonowej, charakteryzująca się średnim stanem nawierzchni (wyeksplotowana kostka, z licznymi punktowymi nierównościami, 2,5-metra szerokości). Na początku odcinka we Władysławowie znajduje się ciąg pieszo-rowerowy, który charakteryzuje się złym stanem nawierzchni (liczne wybrzuszenia i zapadnięcia kostki).		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 57: Odcinek EV10\_13\_221-222**

Wnioskodawca	Gmina Władystawowo	Numeracja PTR I	Część odcinka R10_221-222
Początek odcinka:	Zjazd z drogi wojewódzkiej nr 216 na ścieżkę pieszo-rowerową prowadzącą do przystani rybackiej w Chałupach	Koniec odcinka:	Granica Gminy Władystawowo z Gminą Miejską Jastarnia (przy Krzyżu Uroczysko Każa)
Rodzaj dróg i gruntów	Droga rowerowa	Długość odcinka	ok. 0,9 km
Przebieg::	Odcinek prowadzi z miejscowości Chałupy w kierunku Kuźnicy		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek poprzedza ciąg pieszo-rowerowy prowadzący przez Chałupy (R10_218-219). Bezpośrednią kontynuacją niniejszego odcinka jest droga rowerowa (R10_222-223) prowadząca do Jastarni		
Istotne uwarunkowania	Jest to ścieżka z kostki betonowej (2,5 m szerokości), charakteryzująca się średnim stanem nawierzchni. z punktowymi wybrzuszeniami.		



Źródło: Opracowanie własne

**Gmina Jastarnia**

**Tabela 58: Odcinek EV10\_13\_222-223a**

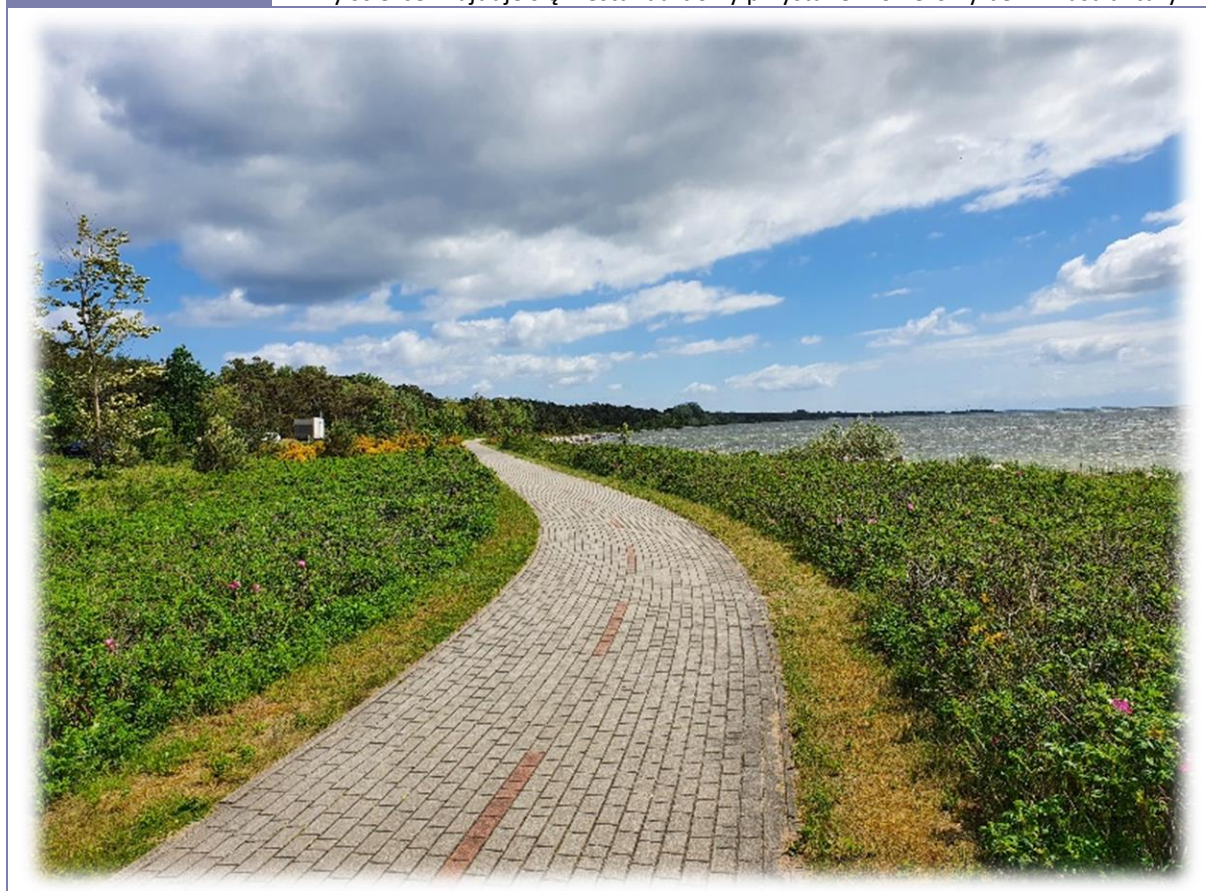
Wnioskodawca	Gmina Jastarnia	Numeracja PTR I	Część odcinka R10_222-223
Początek odcinka:	Przy Krzyżu Uroczysko Każa (granica Gminy Władysławowo z Gminą Miejską Jastarnia)	Koniec odcinka:	Na wysokości parkingu przy wejściu na plażę nr 26 Kuźnica)
Rodzaj dróg i gruntów	Droga rowerowa	Długość odcinka	ok. 1,54 km
Przebieg::	Odcinek nie prowadzi przez żadną miejscowość		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek poprzedza droga rowerowa R10_221-222. Natomiast sam odcinek stanowi początkową część odcinka R10_222-223 – ścieżki rowerowej prowadzącej do Jastarni.		
Istotne uwarunkowania	Jest to odcinek ścieżki rowerowej szerokości 2,5 m o nawierzchni z wyeksploatowanej kostki betonowej ujętej w obrzeża chodnikowe, charakteryzująca się średnim stanem nawierzchni z licznymi punktowymi wybrzuszeniami, punktowymi wystającymi fragmentami kostki lub zapadnięciami kostki, lokalnie z poszerzającymi się szczelinami w nawierzchni.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 59: Odcinek EV10\_13\_223a-223b**

Wnioskodawca	Gmina Jastarnia	Numeracja PTR I	Część odcinka R10_222-223
Początek odcinka:	Przystanek autobusowy w rejonie skrzyżowania ul. Helskiej (dw. 216) z ul. Morską w Kuźnicy.	Koniec odcinka:	Wjazd na kemping Maszoperia (obecnie Sun4Hel) w Jastarni
Rodzaj dróg i gruntów	Droga rowerowa	Długość odcinka	ok. 2,75 km
Przebieg::	Odcinek przebiega przez Kuźnicę i Jastarnię		
Powiązanie z innymi odcinkami	Odcinek stanowi część odcinka R10_222-223 – ścieżki rowerowej prowadzącej do Jastarni.		
Istotne uwarunkowania	Jest to ścieżka rowerowa z kostki betonowej, charakteryzująca się średnim stanem nawierzchni z punktowymi wybrzuszeniami, zapadliskami i odcinkowymi rozjazdami. Przy ścieżce znajduje się niestandardowy przystanek rowerowy bez infrastruktury.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 60: Odcinek EV10\_13\_223b-223c**

Wnioskodawca	Gmina Jastarnia	Numeracja PTR I	Część odcinka R10_222-223
Początek odcinka:	Wjazd na kemping Maszoperia (obecnie Sun4Hel) w Jastarni.	Koniec odcinka:	Zjazd do stacji paliw w Jastarni
Rodzaj dróg i gruntów	Droga rowerowa	Długość odcinka	ok. 1,4 km
Przebieg::	Odcinek przebiega przez Jastarnię		
Powiązanie z innymi odcinkami	Odcinek stanowi część odcinka R10_222-223 – ścieżki rowerowej prowadzącej do Jastarni.		
Istotne uwarunkowania	Jest to ścieżka rowerowa z kostki betonowej, charakteryzująca się średnim stanem nawierzchni z punktowymi wybrzuszeniami.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 61: Odcinek EV10\_13\_224-225**

Wnioskodawca	Gmina Jastarnia	Numeracja PTR I	R10_224-225
Początek odcinka:	Jastarnia (na wysokości budynku ul. Mickiewicza 7)	Koniec odcinka:	Jurata (skrzyżowanie ul. Wojska Polskiego i ul. Kasztanowej)
Rodzaj dróg i gruntów	Droga rowerowa	Długość odcinka	ok. 1,8 km
Przebieg::	Odcinek ten prowadzi z Jastarni do centrum Juraty		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek poprzedza droga rowerowa (R10_223-224) w Jastarni. Bezpośrednią kontynuacją niniejszego odcinka jest droga rowerowa (R10_225-226) w Juracie.		
Istotne uwarunkowania	<p>Obecnie odcinek ścieżki rowerowej dzieli się na cztery zasadnicze części. Pierwsza w Jastarni do granicy lasu w Juracie długości ok. 0,24 km, szerokości ok. 2,5 m o nawierzchni asfaltowej miejscami zniszczonej, przecinanej zjazdami do przyległych budynków o nawierzchni z płyt betonowych lub trylinki. Druga w Juracie od granicy lasu do obiektów oczyszczalni ścieków długości ok. 0,25 km, szerokości ok. 2,0 m wyłożona wyeksploatowanymi betonowymi płytami otworowymi, przebiega częściowo poza pasem dw. 216 przez teren leśny. Trzecia część od parkingu na wysokości oczyszczalni ścieków do zjazdu do przepompowni ścieków przebiega nad kolektorem ściekowym i sieciami uzbrojenia technicznego, długości ok. 0,75 km, szerokości 1,9 m (odcinkami 1,5 m), nawierzchnia betonowa. Wzdłuż tego odcinka ścieżki rowerowej od strony jezdni dw. 216 przebiega drogowa bariera energochłonna stanowiąca zagrożenie dla rowerzystów. Czwarta część od zjazdu do przepompowni do ul. ks. Gołębiewskiego przebiega nad kolektorem ściekowym i sieciami uzbrojenia technicznego, długości ok. 0,18 km, szerokości ok. 2,5 m, nawierzchnia betonowa wykonana w 2021 r. Obecnie trasa na dalszym odcinku przebiega ulicami: ks. Gołębiewskiego, Ratibora, Kasztanową do brzegu Zatoki Gdańskiej. Odcinek charakteryzuje się dużym ruchem rowerowym. Część użytkowników trasy nie kieruje się oznakowaniem trasy, lecz udaje się w kierunku Helu ulicą Wojska Polskiego. Wzdłuż ul. Wojska Polskiego od ul. ks. Gołębiewskiego do ul. Kasztanowej na odcinku długości ok. 0,31 km przebiega chodnik o nawierzchni z płytek betonowych z pasem zieleni o łącznej szerokości ok. 5,0 m, z przewężeniem na wysokości przystanku autobusowego.</p>		



Źródło: Opracowanie własne

**Pruszcz Gdański****Tabela 62: Odcinek EV10\_13\_311-312**

Wnioskodawca	Gmina Pruszcz Gdański	Numeracja PTR I	Częściowo R10_311-312
Początek odcinka:	Skrzyżowanie drogi wojewódzkiej nr 226 z ul. Słoneczną w Wiślinie	Koniec odcinka:	Około 20 m od skrzyżowania z ulicą Droga Słowackiego w Rokitnicy w kierunku Ronda wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 226, znajdujący się po wjeździe do Pruszcza Gdańskiego z Rokitnicy
Rodzaj dróg i gruntów	Droga wojewódzka	Długość odcinka	ok. 4,2 km
Przebieg::	Odcinek prowadzi z miejscowości Wiślina, przez Mokry Dwór i Rokitnicę do Pruszcza Gdańskiego		
Powiązanie z innymi odcinkami	Przedmiotowy odcinek poprzedza ciąg pieszo-rowerowy (R10_179-311) prowadzący z Przejazdowa do Wiśliny. Bezpośrednią kontynuacją przedmiotowego odcinka jest natomiast ciąg pieszo-rowerowy (R10_312-313) w Pruszczu Gdańskim.		
Istotne uwarunkowania	Odcinek prowadzi drogą asfaltową (średni stan nawierzchni na większości długości trasy, punktowo miejsca napraw ubytków asfaltu i nierówności) z Wiśliny do Pruszcza Gdańskiego. W miejscowości Wiślina i Mokry Dwór po stronie zachodniej drogi znajduje się mocno zdegradowany chodnik. Pomiędzy miejscowością Mokry Dwór a Rokitnica znajduje się szerokie pobocze, a bezpośrednio przy drodze zlokalizowane są lampy oświetleniowe. W miejscowości Rokitnica rozpoczyna się szeroki chodnik z kostki betonowej. Po wjeździe do Pruszcza zaczyna się natomiast ciąg pieszo-rowerowy z kostki betonowej.		



Źródło: Opracowanie własne

## 2.2. Analiza stanu docelowego wybranych odcinków będących przedmiotem analizy

Po realizacji w okresie maj – lipiec 2022 r. wizji lokalnych wszystkich zakwalifikowanych do przedmiotowej Analizy Wykonalności odcinków międzynarodowych tras rowerowych kolejnym etapem prac było przygotowanie Kart Zadań. W tym celu do potencjalnych beneficjentów wysłano prośbę o weryfikację zaproponowanych zapisów, dotyczących stanu istniejącego odcinków oraz wypełnienie niezbędnych informacji, dotyczących planowanego zakresu docelowego. Kluczową kwestią była weryfikacja przebiegów zaproponowanych odcinków w odniesieniu do mapy PTR II przygotowanej przez Departament Turystyki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego i wskazanie potencjalnych zmian w tym zakresie. Potencjalni beneficjenci zostali także poproszeni o zwrócenie uwagi czy nie występuje konieczność podzielenia poszczególnych odcinków na krótsze, odrębne odcinki. Taka konieczność wystąpiłaby m.in. w przypadku, gdy na trasie planowanego odcinka przewidziano realizację większej liczby rodzajów nawierzchni (jeden odcinek = jeden rodzaj nawierzchni). Na podstawie nadesłanych Kart Zadań opracowana została analiza stanu docelowego wybranych odcinków.

**Rycina 4: Odcinki tras rowerowych PTR – etap II na tle województwa pomorskiego**



Źródło: opracowanie własne.



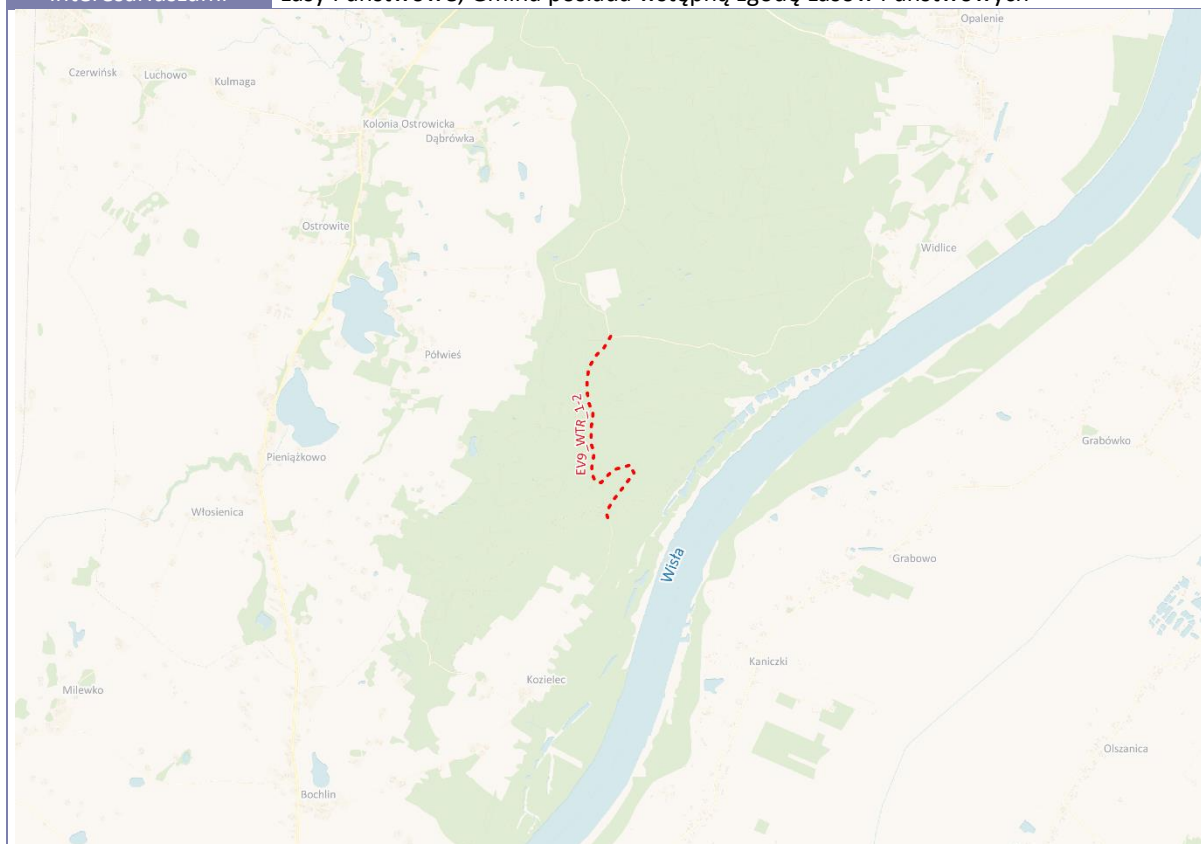
### 2.2.1. EuroVelo 9 (Wiślana Trasa Rowerowa)

#### Gmina Gniew

Z uwagi na wystąpienie zmiany rodzaju drogi i/lub zmiany nawierzchni Gmina Gniew podzieliła dwa odcinki zakwalifikowane do Analizy Wykonalności – każdy na dwie części. W przypadku pozostałych pięciu odcinków nie wystąpiła konieczność dzielenia odcinków.

**Tabela 63: Odcinek EV9\_WTR\_1-2**

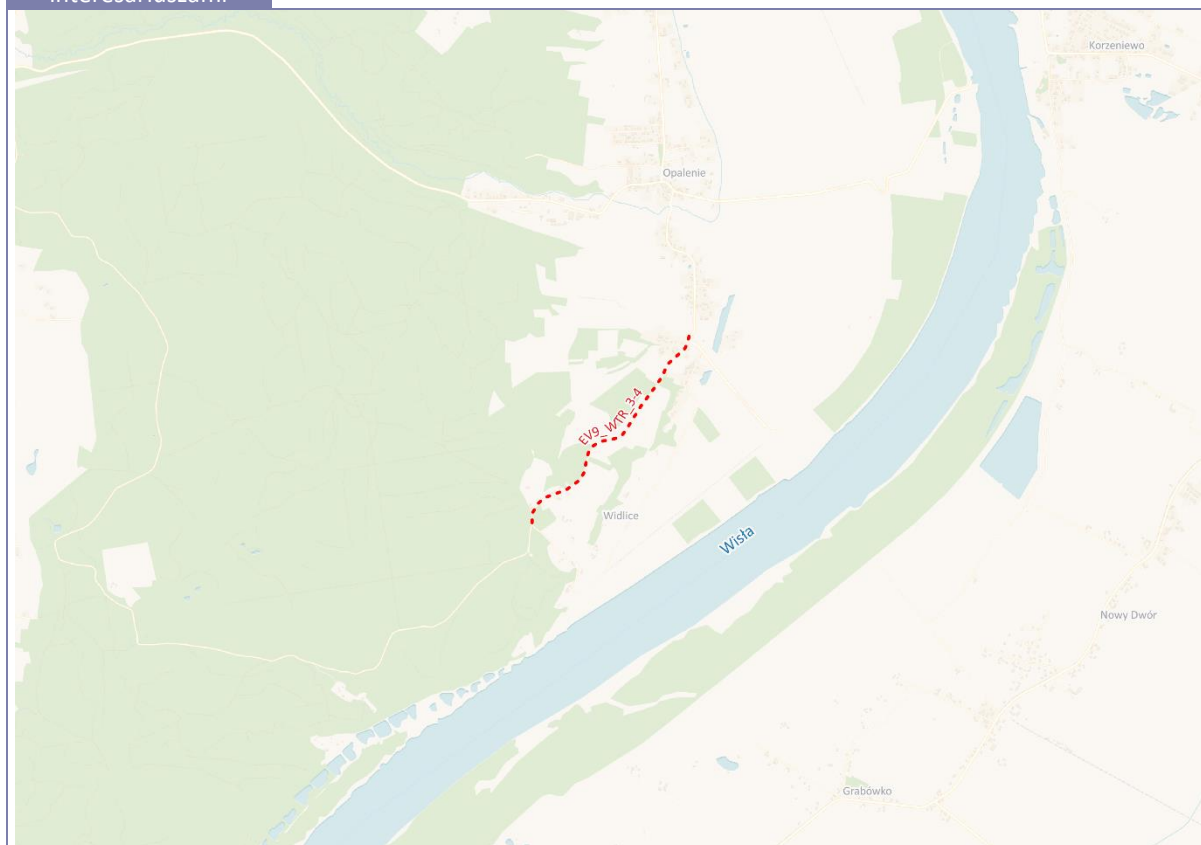
Wnioskodawca	Gmina Gniew	Numeracja PTR II	EV9_WTR_1-2
Początek odcinka:	Granica gminy Gniew i Województwa Pomorskiego	Koniec odcinka:	Skrzyżowanie drogi leśnej z ul. Polną - na południe od miejscowości Dębiny
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg komunikacyjny	Długość odcinka	ok. 2,7 km
Rodzaj nawierzchni	Kruszywo	Szerokość drogi	2 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Nie
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	3 000 000 zł	Termin gotowości	II-III kw. 2024 roku
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Modernizacja drogi		
Uzgodnienia z interesariuszami	Inwestycja wymaga uzyskania uzgodnienia z Państwowym Gospodarstwem Leśnym Lasy Państwowe; Gmina posiada wstępną zgodę Lasów Państwowych		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 64: Odcinek EV9\_WTR\_3-4**

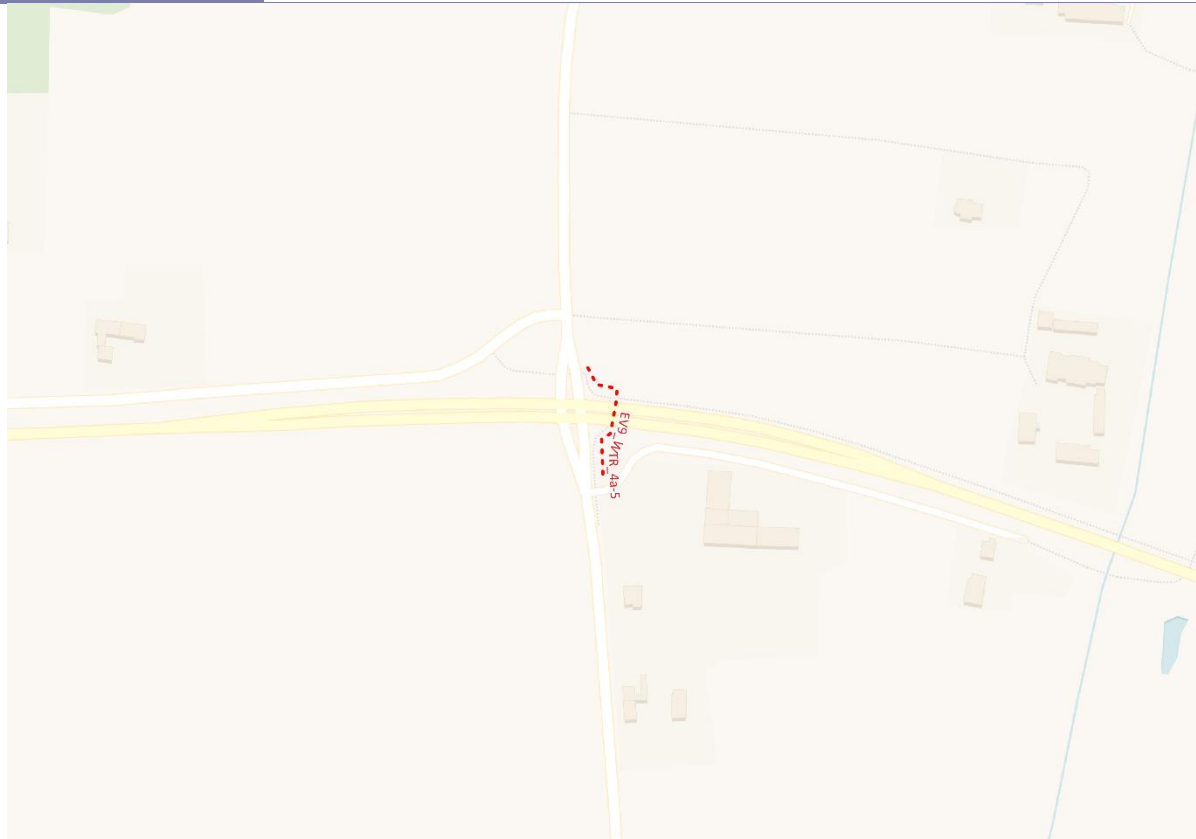
Wnioskodawca	Gmina Gniew	Numeracja PTR II	EV9_WTR_3-4
Początek odcinka:	Skrzyżowanie ul. Polnej z Jabłoniową - na południe od miejscowości Widlice oraz na północ od Miejsca Postojowego "Wiosło Małe"	Koniec odcinka:	Skrzyżowanie ul. Polnej z DW 588 - na południe od miejscowości Opalenie
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg komunikacyjny	Długość odcinka	ok. 1,7 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt	Szerokość drogi	Powyżej 3 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Nie
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	4 700 000 zł	Termin gotowości	II-III kw. 2024 roku
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Modernizacja drogi – wymiana nawierzchni		
Uzgodnienia z interesariuszami	Nie wymaga uzgodnień		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 65: Odcinek EV9\_WTR\_4a-5**

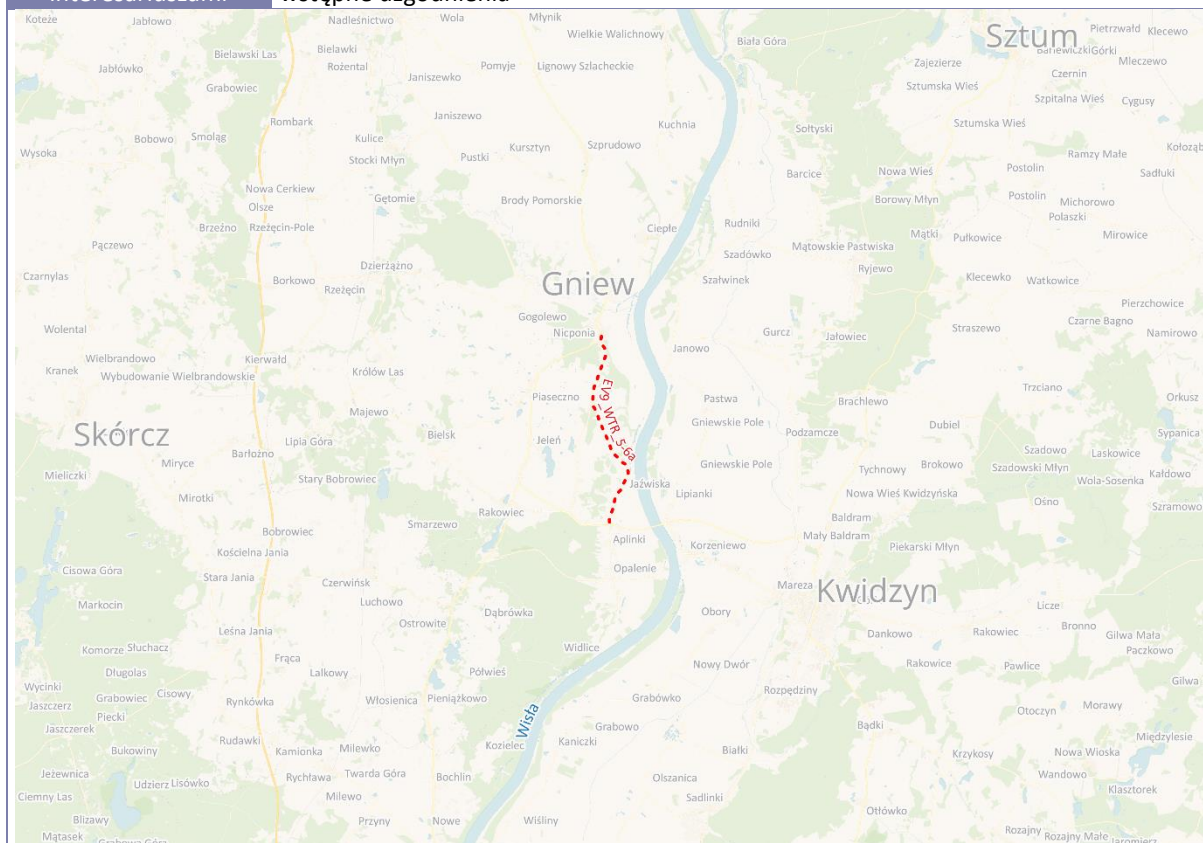
Wnioskodawca	Gmina Gniew	Numeracja PTR II	EV9_WTR_4a-5
Początek odcinka:	Przed skrzyżowaniem ul. Czyżewskiego z DK 90 (na północ od miejscowości Aplinki)	Koniec odcinka:	Za skrzyżowaniem z drogą krajową 90
Rodzaj drogi rowerowej	Przejazd rowerowy przez drogę krajową	Długość odcinka	ok. 0,1 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt	Szerokość drogi	3 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	500 000 zł	Termin gotowości	II-III kw. 2024 roku
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Budowa przejazdu rowerowego przez drogę krajową		
Uzgodnienia z interesariuszami	Wymagane uzyskanie uzgodnienia z GDDKiA – dokonano wstępnych uzgodnień		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 66: Odcinek EV9\_WTR\_5-6a**

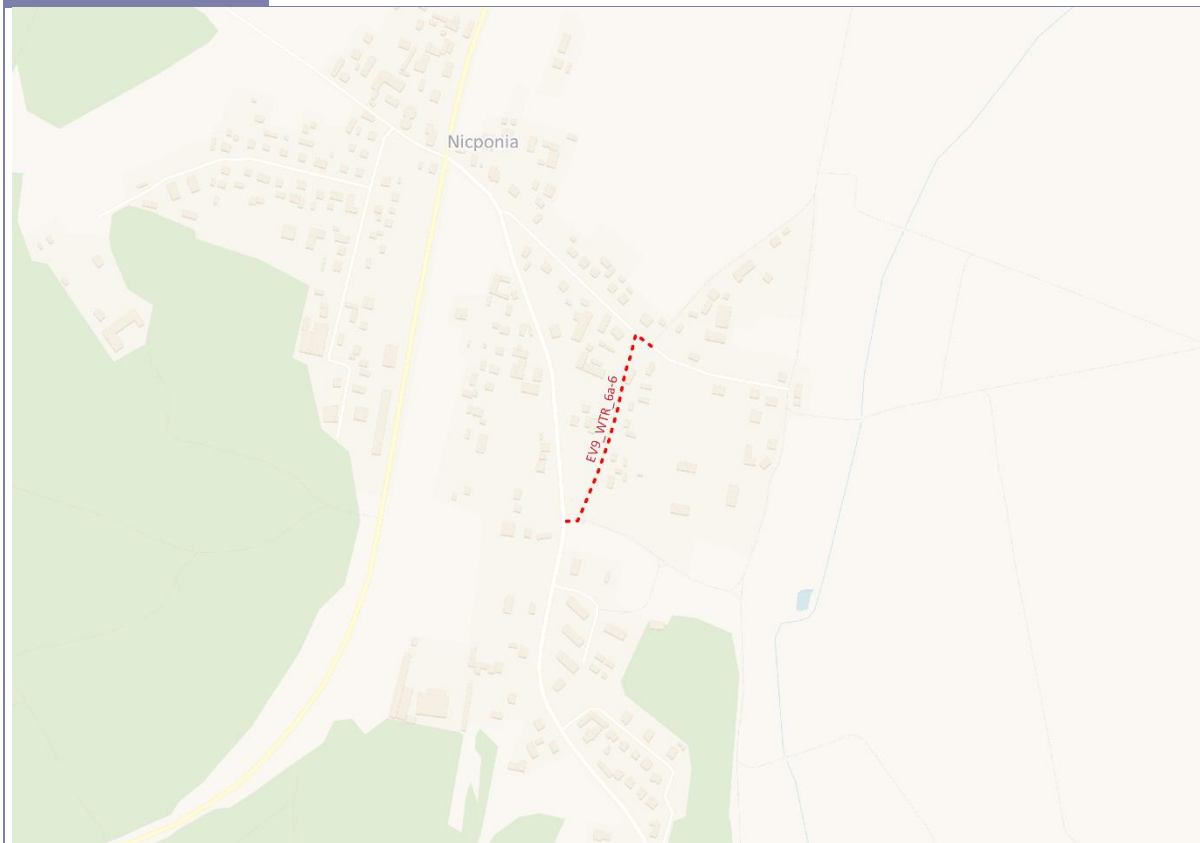
Wnioskodawca	Gmina Gniew	Numeracja PTR II	EV9_WTR_5-6a
Początek odcinka:	Za skrzyżowaniem ul. Józefa Czyżewskiego z drogą krajową 90 (na północ od miejscowości Aplingi)	Koniec odcinka:	W miejscowości Nicponia w miejscu skrzyżowania drogi powiatowej z drogą gminną gruntową
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg pieszo-rowerowy	Długość odcinka	Ok. 7,5 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt	Szerokość drogi	3 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	29 000 000 zł	Termin gotowości	II-III kw. 2024 roku
Zmiany w przebiegu	Odcinek stanowi część odcinka przedstawionego na mapie PTR II. Sumarycznie nie doszło do zmiany przebiegu.		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Budowa ciągu pieszo-rowerowego		
Uzgodnienia z interesariuszami	Wymagane uzyskanie uzgodnienia z Powiatem tczewskim – przeprowadzono wstępne uzgodnienia		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 67: Odcinek EV9\_WTR\_6a-6**


Wnioskodawca	Gmina Gniew	Numeracja PTR II	EV9_WTR_6a-6
Początek odcinka:	W miejscowości Nicponia w miejscu skrzyżowania drogi powiatowej z drogą gminną gruntową	Koniec odcinka:	W miejscowości Nicponia przed drogą gruntową prowadzącą do Gniewu
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg komunikacyjny	Długość odcinka	Ok. 0,3 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt	Szerokość drogi	3 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	1 000 000 zł	Termin gotowości	II-III kw. 2024 roku
Zmiany w przebiegu	Odcinek stanowi część odcinka przedstawionego na mapie PTR II. Sumarycznie nie doszło do zmiany przebiegu.		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Modernizacja drogi i budowa ciągu komunikacyjnego		
Uzgodnienia z interesariuszami	Nie wymaga uzgodnień		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 68: Odcinek EV9\_WTR\_6-7**

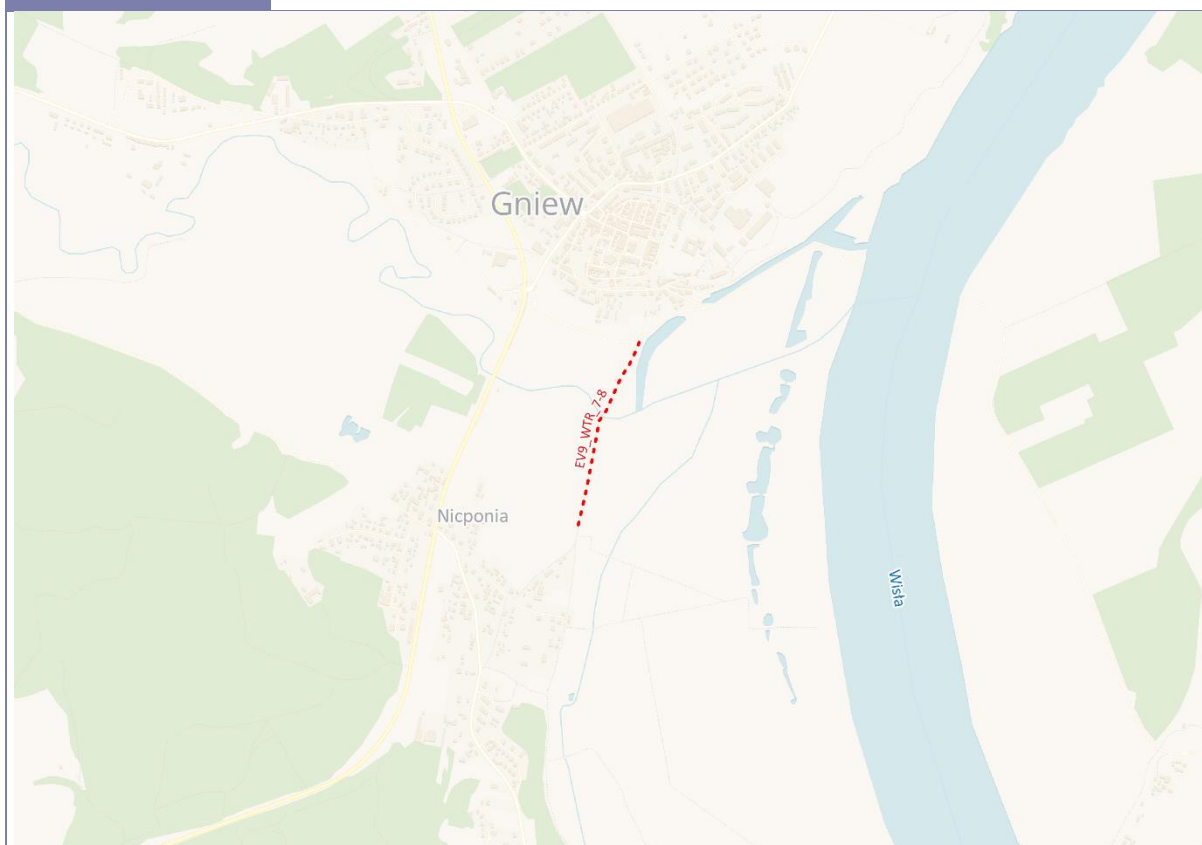
Wnioskodawca	Gmina Gniew	Numeracja PTR II	EV9_WTR_6-7
Początek odcinka:	W miejscowości Nicponia przed drogą gruntową prowadzącą do Gniewu	Koniec odcinka:	Za skrzyżowaniem z drogą gruntową (skrzyżowanie T) na drodze gruntowej prowadzącej z Nicponia do Gniewu
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg komunikacyjny	Długość odcinka	ok. 0,4 km
Rodzaj nawierzchni	Kostka niefazowana	Szerokość drogi	Powyżej 3 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	1 100 000 zł	Termin gotowości	II-III kw. 2024 roku
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Modernizacja drogi		
Uzgodnienia z interesariuszami	Nie wymaga uzgodnień		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 69: Odcinek EV9\_WTR\_7-8**

Wnioskodawca	Gmina Gniew	Numeracja PTR II	EV9_WTR_7-8
Początek odcinka:	Na drodze gruntowej prowadzącej z Nicponia do Gniewu - tuż za skrzyżowaniem z inną drogą gruntową (skrzyżowanie T)	Koniec odcinka:	Skrzyżowanie ul. Szlak Turystyczny i ul. Promowej (droga 518) w Gniewie
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg komunikacyjny	Długość odcinka	ok. 0,8 km
Rodzaj nawierzchni	Kruszywo	Szerokość drogi	3 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Nie
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	2 200 000 zł	Termin gotowości	II-III kw. 2024 roku
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Modernizacja drogi		
Uzgodnienia z interesariuszami	Nie są wymagane uzgodnienia w zakresie nawierzchni drogi (droga gminna), Gmina posiada na obszar należący do Wód Polskich (rzeka Wierzyca) projekt przebudowy mostku oraz stosowne pozwolenia i uzgodnienia		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 70: Odcinek EV9\_WTR\_8-10a**

Wnioskodawca	Gmina Gniew	Numeracja PTR II	EV9_WTR_8-10a
Początek odcinka:	Skrzyżowanie ul. Jana III Sobieskiego i ul. 27 stycznia w Gniewie	Koniec odcinka:	Granica miasta Gniew - skrzyżowanie drogi powiatowej z drogą gminną prowadzącą do oczyszczalni ścieków
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg komunikacyjny	Długość odcinka	ok. 0.95 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt	Szerokość drogi	Powyżej 3 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	3 000 000 zł	Termin gotowości	II-III kw. 2024 roku
Zmiany w przebiegu	Odcinek stanowi część podzielonego odcinka przedstawionego na mapie PTR II. Sumarycznie nie doszło do zmiany przebiegu		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Modernizacja drogi-poprawa nawierzchni		
Uzgodnienia z interesariuszami	Wymagane uzyskanie uzgodnienia z Powiatem tczewskim – przeprowadzono wstępne uzgodnienia		



Źródło: Opracowanie własne



**Tabela 71: Odcinek EV9\_WTR\_10a-10**

Wnioskodawca	Gmina Gniew	Numeracja PTR II	EV9_WTR_10a-10
Początek odcinka:	Granica miasta Gniew - skrzyżowanie drogi powiatowej z drogą gminną prowadzącą do oczyszczalni ścieków	Koniec odcinka:	W miejscowości Ciepłe przed kapliczką z krzyżem
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg pieszo-rowerowy	Długość odcinka	ok. 1,4 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt	Szerokość drogi	3 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Nie
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	7 500 000 zł	Termin gotowości	II-III kw. 2024 roku
Zmiany w przebiegu	Odcinek stanowi część podzielonego odcinka przedstawionego na mapie PTR II. Sumarycznie nie doszło do zmiany przebiegu		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Budowa ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż jezdni poza pasem drogi		
Uzgodnienia z interesariuszami	Wymagane uzyskanie uzgodnienia z Powiatem tczewskim, Skarbem Państwa oraz osobami prywatnymi – przeprowadzono wstępne uzgodnienia		



Źródło: Opracowanie własne

## Gmina Subkowy

Gmina Subkowy nie wyraziła zainteresowania uczestnictwem w projekcie Pomorskie Trasy Rowerowe – etap II. Jednakże z uwagi na fakt, iż realizacja odcinka EV9\_WTR\_14-15 w znaczący sposób poprawi ciągłość międzynarodowej trasy EuroVelo 9, to został on poddany dalszym analizom.

**Tabela 72: Odcinek EV9\_WTR\_14-15**

Wnioskodawca	Gmina Subkowy	Numeracja PTR II	EV9_WTR_14-15
Początek odcinka:	Wał przeciwpowodziowy przy ul. Wałowej w miejscowości Stary Międzyłęż	Koniec odcinka:	Zabytkowa Śluza w Rybakach
Rodzaj drogi rowerowej	Droga dla rowerów	Długość odcinka	ok. 2,2 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt	Szerokość drogi	2,5 m
Dokumentacja techniczna	b.d.	Obszar zabudowany	b.d.
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	b.d.	Termin gotowości	b.d.
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Budowa drogi rowerowej		
Uzgodnienia z interesariuszami	b.d.		

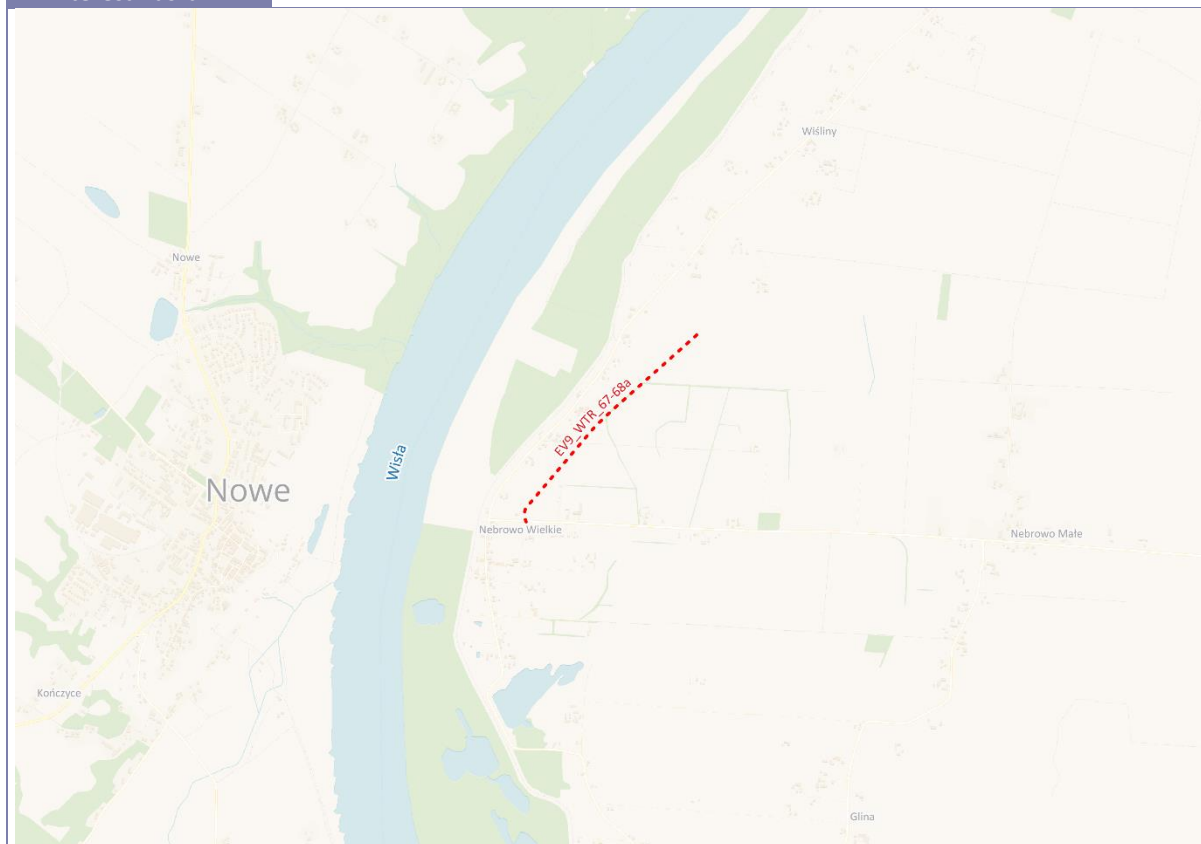
Źródło: Opracowanie własne

## Gmina Sadlinki

Gmina Sadlinki zdecydowała się podzielić zakwalifikowany do przedmiotowej Analizy Wykonalności odcinek na cztery części i w związku z powyższym przygotowała cztery Karty Zadań.

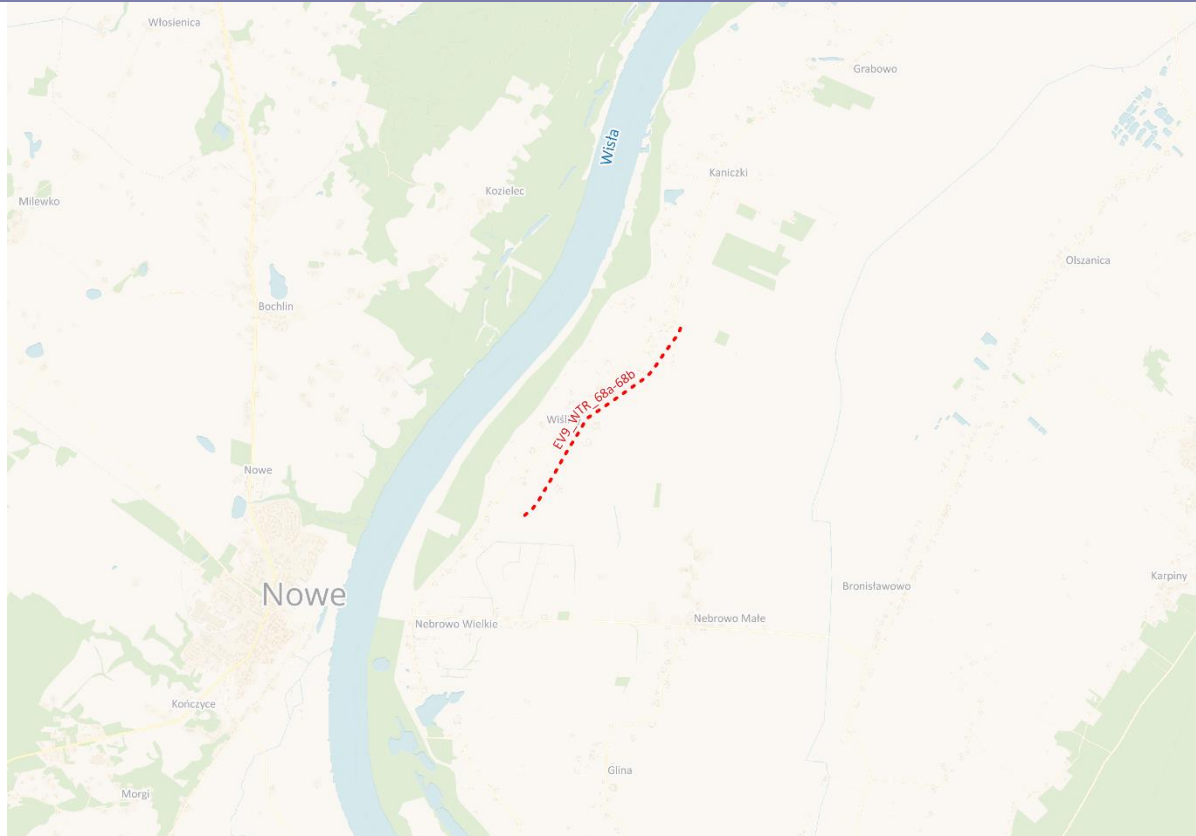
**Tabela 73: Odcinek EV9\_WTR\_67-68a**

Wnioskodawca	Gmina Sadlinki	Numeracja PTR II	EV9_WTR_67-68a
Początek odcinka:	Działka nr 135, obręb Nebrowo Wielkie, droga powiatowa nr 3236G	Koniec odcinka:	Działka nr 42, obręb Nebrowo Wielkie
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg pieszo-rowerowy	Długość odcinka	ok. 1,35 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt	Szerokość drogi	3 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Nie
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	3 000 000 zł	Termin gotowości	2027 r.
Zmiany w przebiegu	Zakwalifikowany do przedmiotowej Analizy Wykonalności odcinek został podzielony na cztery części i odsunięty od drogi w stosunku do przebiegu zaproponowanego na mapie PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Budowa ciągu pieszo -rowerowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą		
Uzgodnienia z interesariuszami	Wstępne uzgodnienia z zarządcą gruntów Skarbu Państwa (powiat kwidzyński).		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 74: Odcinek EV9\_WTR\_68a-68b**

Wnioskodawca	Gmina Sadlinki	Numeracja PTR II	EV9_WTR_68a-68b
Początek odcinka:	Działka nr 42, obręb Nebrowo Wielkie	Koniec odcinka:	Działka nr 74/12, obręb Wiśliny
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg pieszo-rowerowy	Długość odcinka	ok. 2,41 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt	Szerokość drogi	3 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Nie
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	5 400 000 zł	Termin gotowości	2026 r.
Zmiany w przebiegu	Zakwalifikowany do przedmiotowej Analizy Wykonalności odcinek został podzielony na cztery części i odsunięty od drogi w stosunku do przebiegu zaproponowanego na mapie PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Budowa ciągu pieszo -rowerowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą		
Uzgodnienia z interesariuszami	Wstępne uzgodnienia z właścicielami prywatnymi, z zarządcą nieruchomości Skarbu Państwa (powiat kwidzyński) i Krajowym Ośrodkiem Wsparcia Rolnictwa.		
			

Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 75: Odcinek EV9\_WTR\_68b-68c**

Wnioskodawca	Gmina Sadlinki	Numeracja PTR II	EV9_WTR_68b-68c
Początek odcinka:	Działka nr 74/12, obręb Wiśliny	Koniec odcinka:	Działka 268, obręb Kaniczki
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg pieszo-rowerowy	Długość odcinka	ok. 2,58 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt	Szerokość drogi	3 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Nie
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	5 800 000 zł	Termin gotowości	2025 r.
Zmiany w przebiegu	Zakwalifikowany do przedmiotowej Analizy Wykonalności odcinek został podzielony na cztery części i odsunięty od drogi w stosunku do przebiegu zaproponowanego na mapie PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Budowa ciągu pieszo -rowerowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą		
Uzgodnienia z interesariuszami	Działki gminne nie wymagają uzgodnień		

Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 76: Odcinek EV9\_WTR\_68c-68**

Wnioskodawca	Gmina Sadlinki	Numeracja PTR II	EV9_WTR_68c-68
Początek odcinka:	Działka nr 268, obręb Kaniczki	Koniec odcinka:	Granica gminy Sadlinki
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg pieszo-rowerowy	Długość odcinka	ok. 1,48 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt	Szerokość drogi	3 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	3 300 000 zł	Termin gotowości	2024 r.
Zmiany w przebiegu	Zakwalifikowany do przedmiotowej Analizy Wykonalności odcinek został podzielony na cztery części i odsunięty od drogi w stosunku do przebiegu zaproponowanego na mapie PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Budowa ciągu pieszo -rowerowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą		
Uzgodnienia z interesariuszami	Wstępne uzgodnienia z właścicielami prywatnymi i powiatem kwidzyńskim		

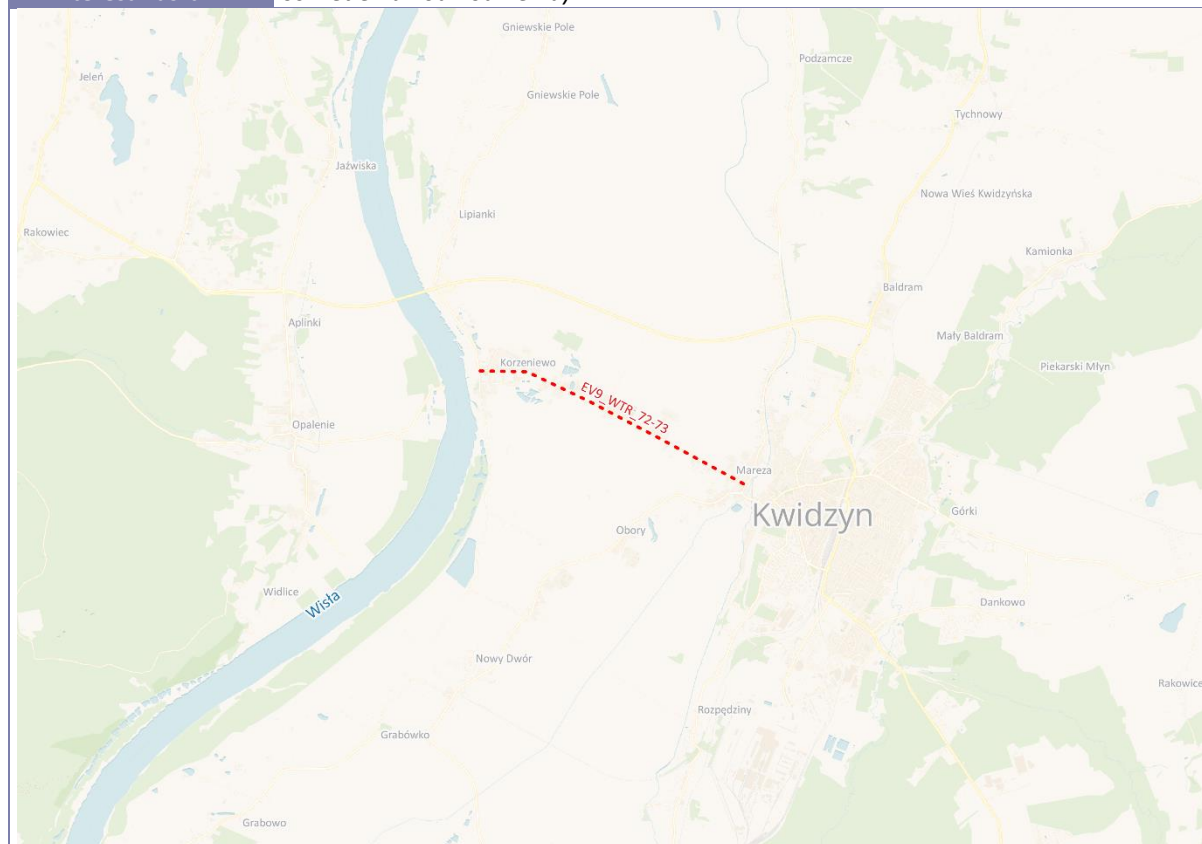
Źródło: Opracowanie własne

## Gmina Kwidzyn

Gmina Kwidzyn z uwagi na brak możliwości zlokalizowania odpowiednio szerokiej drogi rowerowej zrezygnowała z możliwości przygotowania Karty Zadania dla odcinka EV9\_WTR\_75-76a. Opracowane zostały natomiast Karty Zadań dla dwóch pozostałych odcinków zakwalifikowanych do Analizy Wykonalności.

**Tabela 77: Odcinek EV9\_WTR\_72-73**

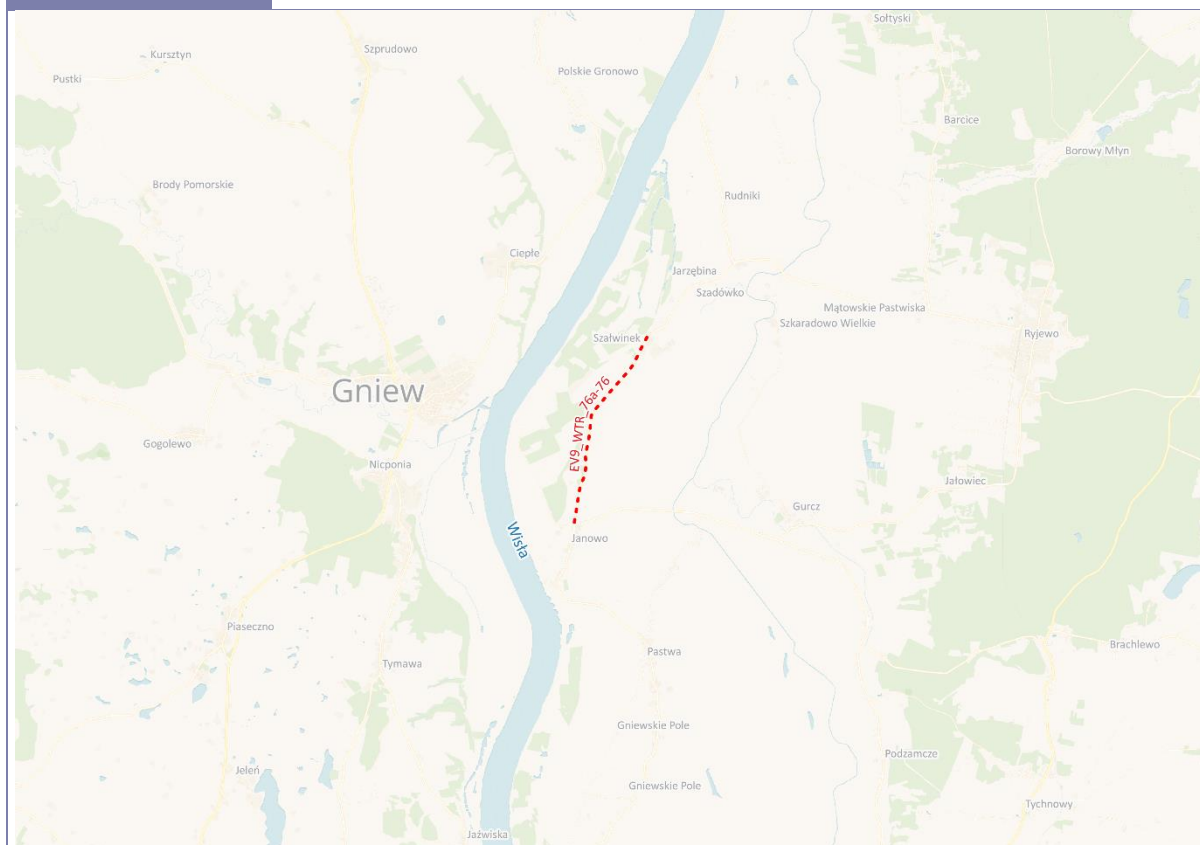
Wnioskodawca	Gmina Kwidzyn	Numeracja PTR II	EV9_WTR_72-73
Początek odcinka:	Skrzyżowanie ul. Długiej z ul. Korzeniewską w Marezie	Koniec odcinka:	Skrzyżowanie ul. Kwidzyńskiej z ul. Łąkową w Korzeniewie
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg pieszo-rowerowy	Długość odcinka	ok. 4 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt	Szerokość drogi	3 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Częściowo tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	3 500 000 zł	Termin gotowości	IV kwartał 2023 r.
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	<i>Wymiana nawierzchni istniejącej ścieżki na masę bitumiczną, wymiana/regulacja obrzeży i krawężników, wymiana/regulacja nawierzchni zjazdów, stała organizacja ruchu, oświetlenie, odwodnienie</i>		
Uzgodnienia z interesariuszami	<i>Konserwator zabytków (układ ruralistyczny wsi), uzgodnienia branżowe (w przypadku oświetlenia i odwodnienia)</i>		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 78: Odcinek EV9\_WTR\_76a-76**

Wnioskodawca	Gmina Kwidzyn	Numeracja PTR II	EV9_WTR_76a-76
Początek odcinka:	Skrzyżowanie drogi wojewódzkiej nr 525 z drogą wojewódzką nr 518 w miejscowości Janowo	Koniec odcinka:	Do zatoki autobusowej na drodze wojewódzkiej nr 525 w miejscowości Szatwinek
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg pieszo-rowerowy	Długość odcinka	ok. 3,1 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt	Szerokość drogi	3 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Częściowo tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	6 000 000 zł	Termin gotowości	IV kwartał 2023
Zmiany w przebiegu	Dla niniejszego odcinka zaproponowano dwa warianty przebiegu ścieżki – poprowadzenie ciągu pieszo-rowerowego po prawej stronie jezdni lub po lewej stronie jezdni. Optymalny do realizacji wariant zostanie przedstawiony w przygotowanej w późniejszym czasie dokumentacji projektowej. W porównaniu do mapy PTR II przebieg odcinka został zmieniony – z jednej strony został wydłużony, żeby zaczynał się od skrzyżowania DW 525 z DW 518, a z drugiej (w miejscowości Szatwinek) skrócony do granicy Gminy		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	<i>Budowa ścieżki pieszo-rowerowej wraz z zjazdami, odwodnienie, oświetlenie w msc. Szatwinek, miejsce postojowe w msc. Szatwinek</i>		
Uzgodnienia z interesariuszami	<i>Wymagane: uzgodnienie z ZDW, powiatowy konserwator zabytków (układ ruralistyczny), gestorzy sieci, decyzja środowiskowa, Wody Polskie (odstępstwo od zakazu – bliskość wału w msc. Szatwinek), stała organizacja ruchu. Wstępne uzgodnienia - ZDW nie widzi przeciwwskazań do projektowania i realizacji ścieżki, udostępni pas drogowy na potrzeby budowy ścieżki, udzieli pełnomocnictwa do uzyskania decyzji ZRID – ścieżka w wielu miejscach nie zmieści się w pasie drogowym</i>		



Źródło: Opracowanie własne

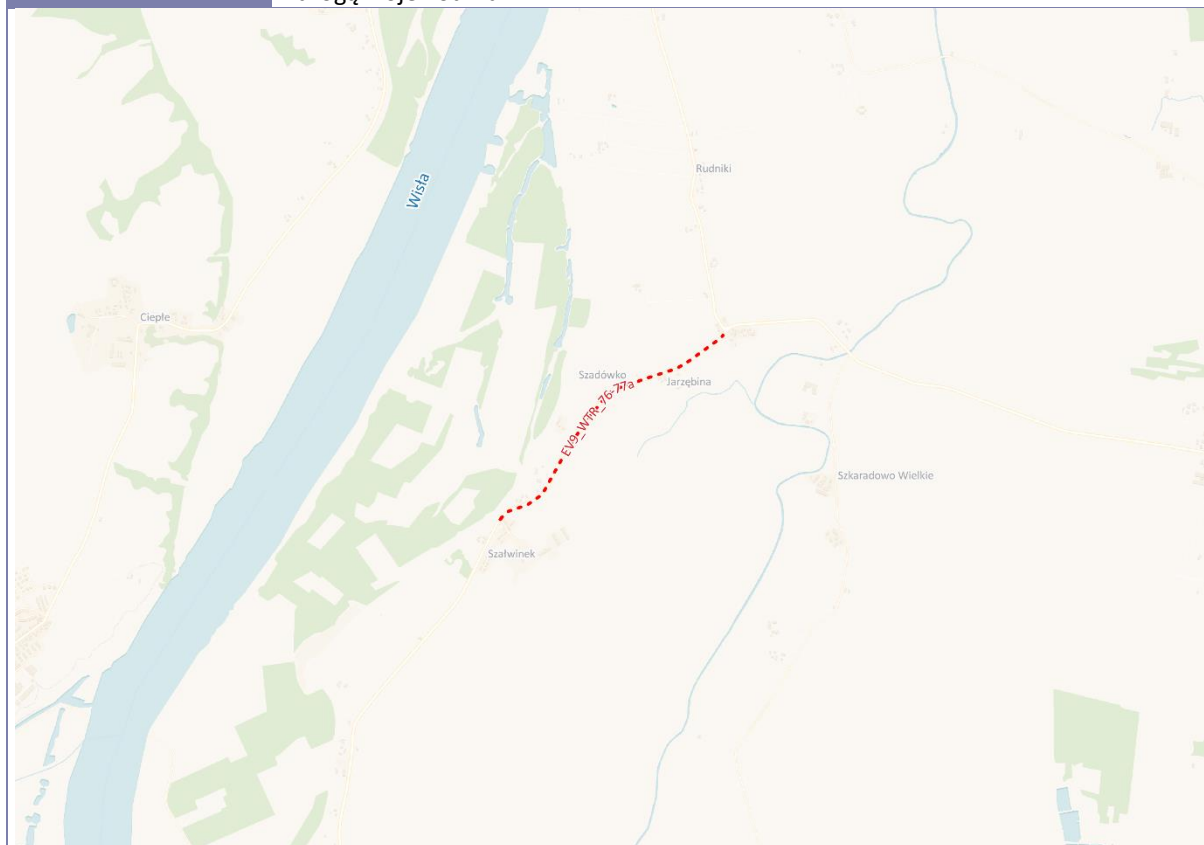


## Gmina Ryjewo

Planowany w ramach odcinka EV9\_WTR\_77a-77 ciąg pieszo-rowerowy przebiega po koronie wału i w związku z tym Gmina Ryjewo będzie występowała o dopuszczenie zwężenia do 2,50 m. Wskazany odcinek wału nie pozwala na zlokalizowanie ścieżki o szerokości 3 metrów, ponieważ w wielu miejscach korona wału jest zbyt wąska co stwarzałoby niebezpieczeństwo dla użytkowników takiej trasy.

**Tabela 79: Odcinek EV9\_WTR\_76-77a**

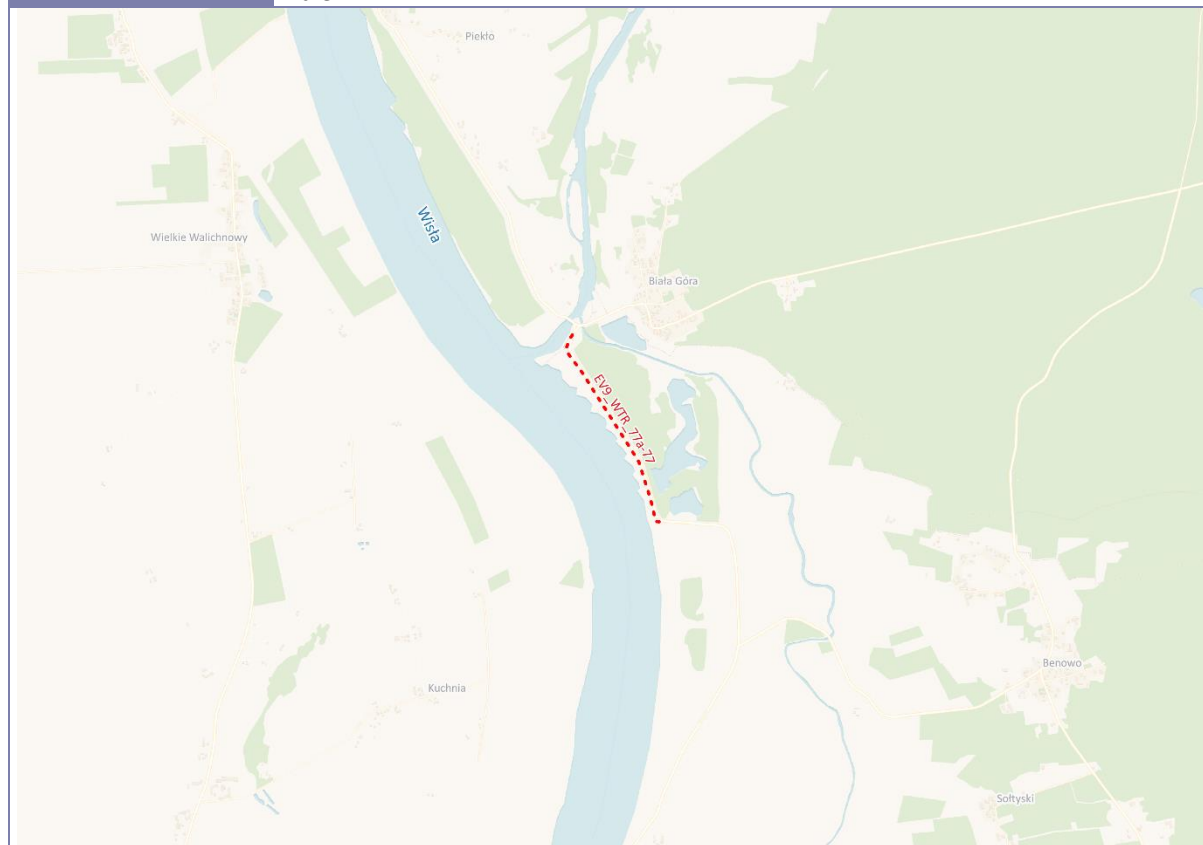
Wnioskodawca	Gmina Ryjewo	Numeracja PTR II	EV9_WTR_76-77a
Początek odcinka:	Za zatoczką autobusową na drodze nr 525 i przed wjazdem na wał przeciwpowodziowy w miejscowości Szwałwinek	Koniec odcinka:	Przed skrzyżowaniem drogi wojewódzkiej 525 z drogą 605 w miejscowości Jarzębina
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg pieszo-rowerowy	Długość odcinka	ok. 1,8 km
Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna	Szerokość drogi	3 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	1 500 000 zł	Termin gotowości	2024 r.
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Budowa Ściażki pieszo rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej		
Uzgodnienia z interesariuszami	Wizyta w ZDW w Gdańsku zaowocowała zgodą na realizację zadania, jednak pas drogowy jest zbyt wąski i będzie konieczne wywłaszczenie części działek graniczących z drogą wojewódzka		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 80: Odcinek EV9\_WTR\_77a-77**

Wnioskodawca	Gmina Ryjewo	Numeracja PTR II	EV9_WTR_77a-77
Początek odcinka:	Przy wjeździe na wał przeciwpowodziowy na drodze wojewódzkiej nr 605 w kierunku Białej Góry	Koniec odcinka:	Za zjazdem z wału przeciwpowodziowego na drogę wojewódzką 605 (przy Obelisku upamiętniającym 90 rocznicę odzyskania niepodległości w Białej Górze)
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg pieszo-rowerowy	Długość odcinka	ok. 1,3 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt	Szerokość drogi	2,5 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Nie
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	1 300 000 zł	Termin gotowości	2024 r.
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Budowa Ścieżki pieszo rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej na koronie wału		
Uzgodnienia z interesariuszami	Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Tczewie wstępnie wyraża zgodę na realizację inwestycji polegającej na budowie ścieżki rowerowej na wale		



Źródło: Opracowanie własne

## Gmina Sztum

**Tabela 81: Odcinek EV9\_WTR\_77-78**

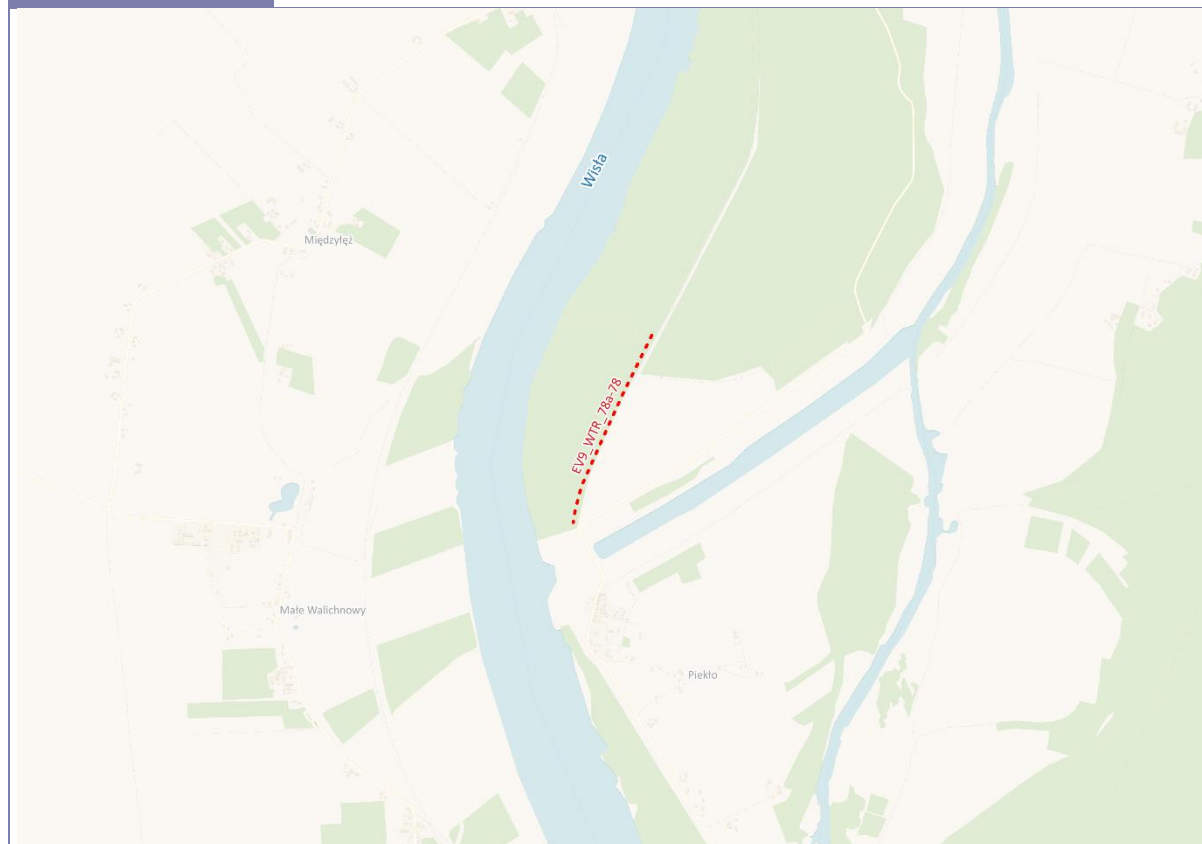
Wnioskodawca	Gmina Sztum	Numeracja PTR II	EV9_WTR_77-78
Początek odcinka:	Za zespołem śluz w Białej Górze - na wjeździe z drogi wojewódzkiej nr 605 na wał przeciwpowodziowy	Koniec odcinka:	Za miejscowością Piekto (na wysokości odpływu rzeki Nogat)
Rodzaj drogi rowerowej	Droga dla rowerów	Długość odcinka	ok. 2,9 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt	Szerokość drogi	2,5 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Częściowo tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	3 800 000 zł	Termin gotowości	2024 r.
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Zakres prac inwestycyjnych obejmować będzie w szczególności: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Wykonanie nawierzchni drogi w tym roboty przygotowawcze, rozbiórkowe, ziemne, podbudowy, nawierzchnie, elementy ulic, oznakowanie drogowe, roboty wykończeniowe w tym humusowanie i obsianie trawą,</li> <li>2) Przestrzeganie warunków uzgodnień branżowych i ponoszenie kosztów.</li> </ol> Szczegółowy zakres rzeczowy przedmiotu zamówienia określać będzie dokumentacja projektowa, uzgodnienia branżowe i specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót budowlanych (STWiORB).		
Uzgodnienia z interesariuszami	Ingerencja w wały przeciwpowodziowe wymaga szeregu uzgodnień z Wodami Polskimi.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 82: Odcinek EV9\_WTR\_78a-78**

Wnioskodawca	Gmina Sztum	Numeracja PTR II	EV9_WTR_78a-78
Początek odcinka:	Za miejscowością Piekło (na wysokości odpływu rzeki Nogat)	Koniec odcinka:	Granica Gminy Sztum z Gminą Miłoradz (na wysokości ruin mostu na rzece Nogat)
Rodzaj drogi rowerowej	Droga dla rowerów	Długość odcinka	ok. 1,1 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt	Szerokość drogi	2,5 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Nie
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	1 500 000 zł	Termin gotowości	2024 r.
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Zakres prac inwestycyjnych obejmować będzie w szczególności: <ul style="list-style-type: none"> <li>1) Wykonanie nawierzchni drogi w tym roboty przygotowawcze, rozbiórkowe, ziemne, podbudowy, nawierzchnie, elementy ulic, oznakowanie drogowe, roboty wykończeniowe w tym humusowanie i obsianie trawą,</li> <li>2) Przestrzeganie warunków uzgodnień branżowych i ponoszenie kosztów,</li> </ul> Szczegółowy zakres rzeczowy przedmiotu zamówienia określać będzie dokumentacja projektowa, uzgodnienia branżowe i specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót budowlanych (STWiORB)		
Uzgodnienia z interesariuszami	Ingerencja w wały przeciwpowodziowe wymaga szeregu uzgodnień z Wodami Polskimi.		

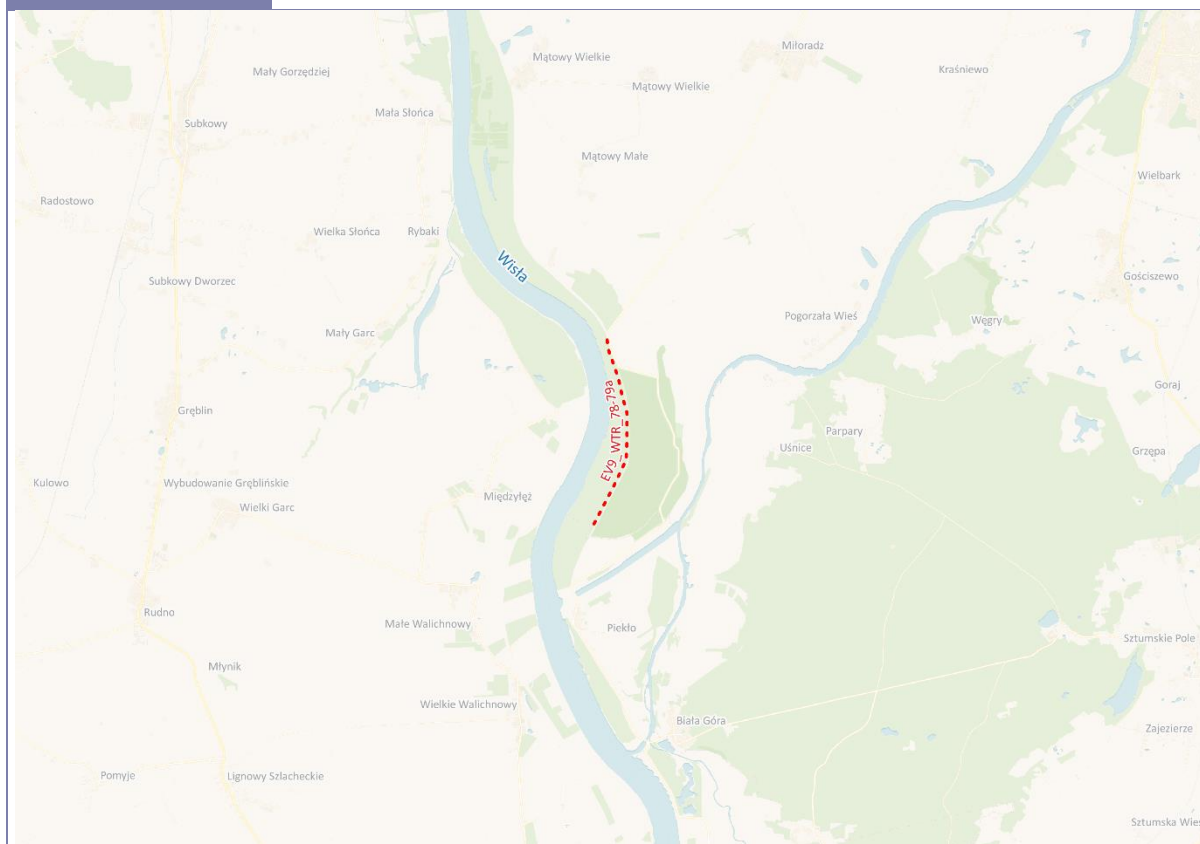


Źródło: Opracowanie własne

**Gmina Miłoradz**

**Tabela 83: Odcinek EV9\_WTR\_78-79a**

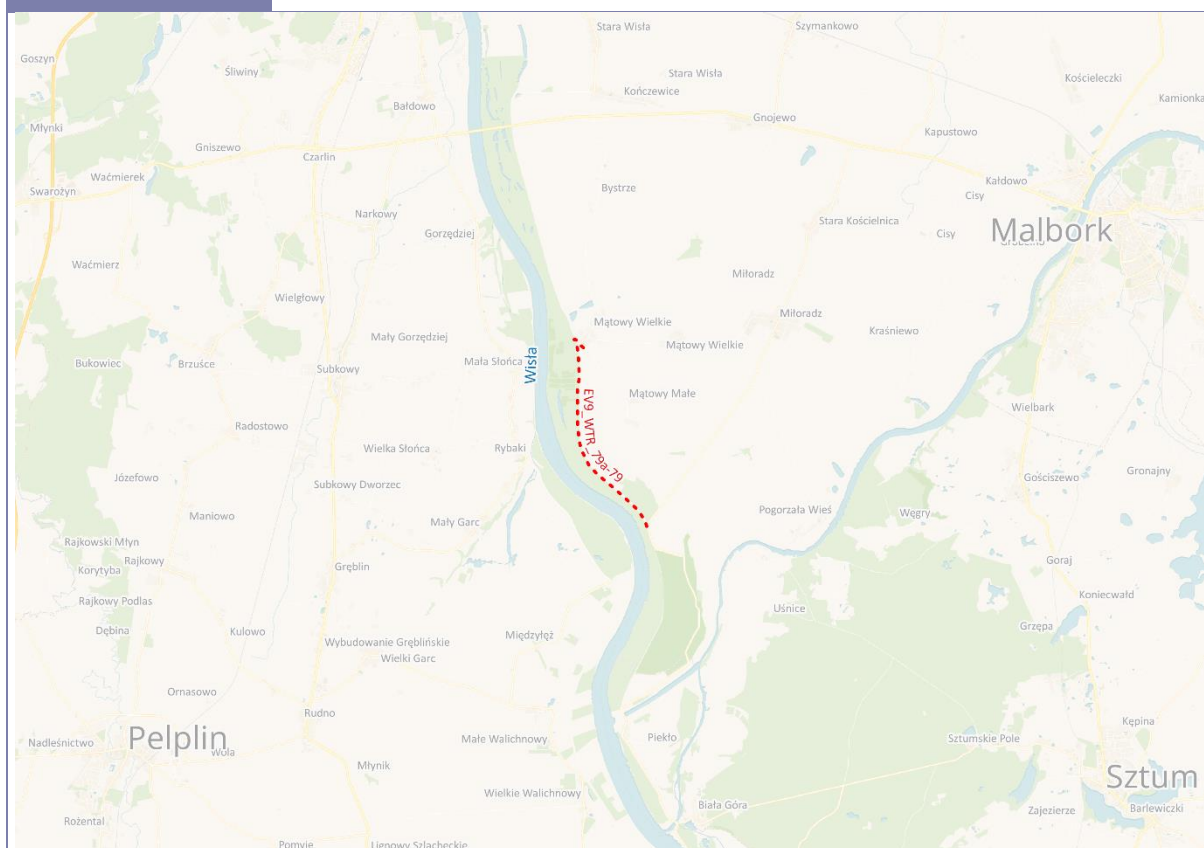
Wnioskodawca	Gmina Miłoradz	Numeracja PTR II	EV9_WTR_78-79a
Początek odcinka:	Granica Gminy Sztum z Gminą Miłoradz (na wysokości ruin mostu na rzece Nogat)	Koniec odcinka:	Przy zjeździe z wału przeciwpowodziowego - przy przystanku autobusowym znajdującym się za miejscowością Kłosowo
Rodzaj drogi rowerowej	Droga dla rowerów	Długość odcinka	ok 3,5 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt lub beton	Szerokość drogi	2,5 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Nie
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	3 150 000 zł	Termin gotowości	II kw. 2024 r.
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Wykonanie nowej drogi rowerowej wraz z wykonaniem kompletnej konstrukcji drogi i oznakowaniem		
Uzgodnienia z interesariuszami	Gmina uzgodniła możliwość wykonania przedmiotowego odcinka z przedstawicielami Wód Polskich bez uwag co do przebiegu drogi. Wymagane będzie uzgodnienie warunków technicznych, co odbędzie się na późniejszym etapie, tj. w momencie projektowania drogi.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 84: Odcinek EV9\_WTR\_79a-79**

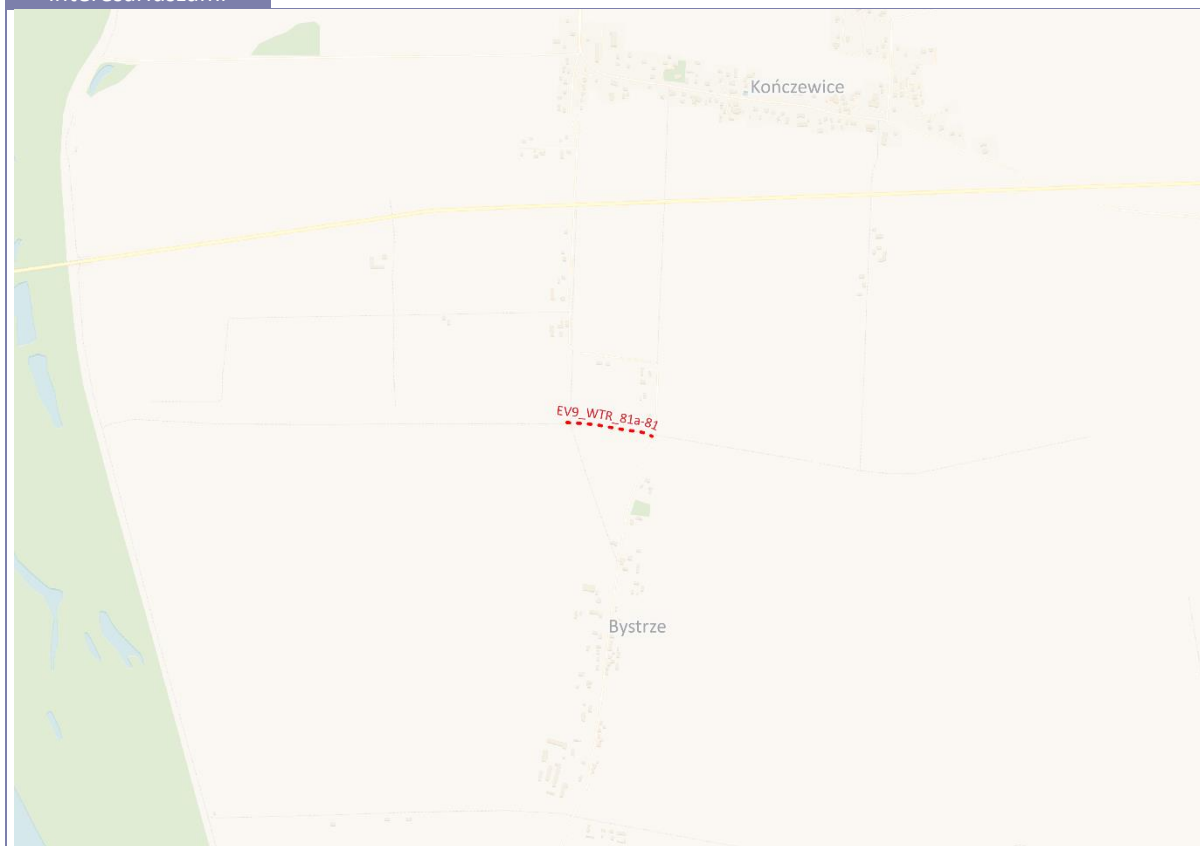
Wnioskodawca	Gmina Miłoradz	Numeracja PTR II	EV9_WTR_79a-79
Początek odcinka:	Przy zjeździe z wału przeciwpowodziowego - przy przystanku autobusowym znajdującym się za miejscowością Kłosowo	Koniec odcinka:	Przy zjeździe z wału w Mątowach Wielkich za sanktuarium bł. Doroty
Rodzaj drogi rowerowej	Droga dla rowerów	Długość odcinka	ok 4,7 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt lub beton	Szerokość drogi	2,5 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Nie
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	4 230 000 zł	Termin gotowości	II kw. 2024 r.
Zmiany w przebiegu	Odcinek w Karcie Zadań został zaproponowany alternatywnym przebiegiem – w całości po wałe przeciwpowodziowym ciągnącym się wzdłuż Wisły aż do miejscowości Mątowy Wielkie		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Wykonanie nowej drogi rowerowej wraz z wykonaniem kompletnej konstrukcji drogi i oznakowaniem		
Uzgodnienia z interesariuszami	Gmina uzgodniła możliwość wykonania przedmiotowego odcinka z przedstawicielami Wód Polskich bez uwag co do przebiegu drogi. Wymagane będzie uzgodnienie warunków technicznych, co odbędzie się na późniejszym etapie, tj. w momencie projektowania drogi.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 85: Odcinek EV9\_WTR\_81a-81**

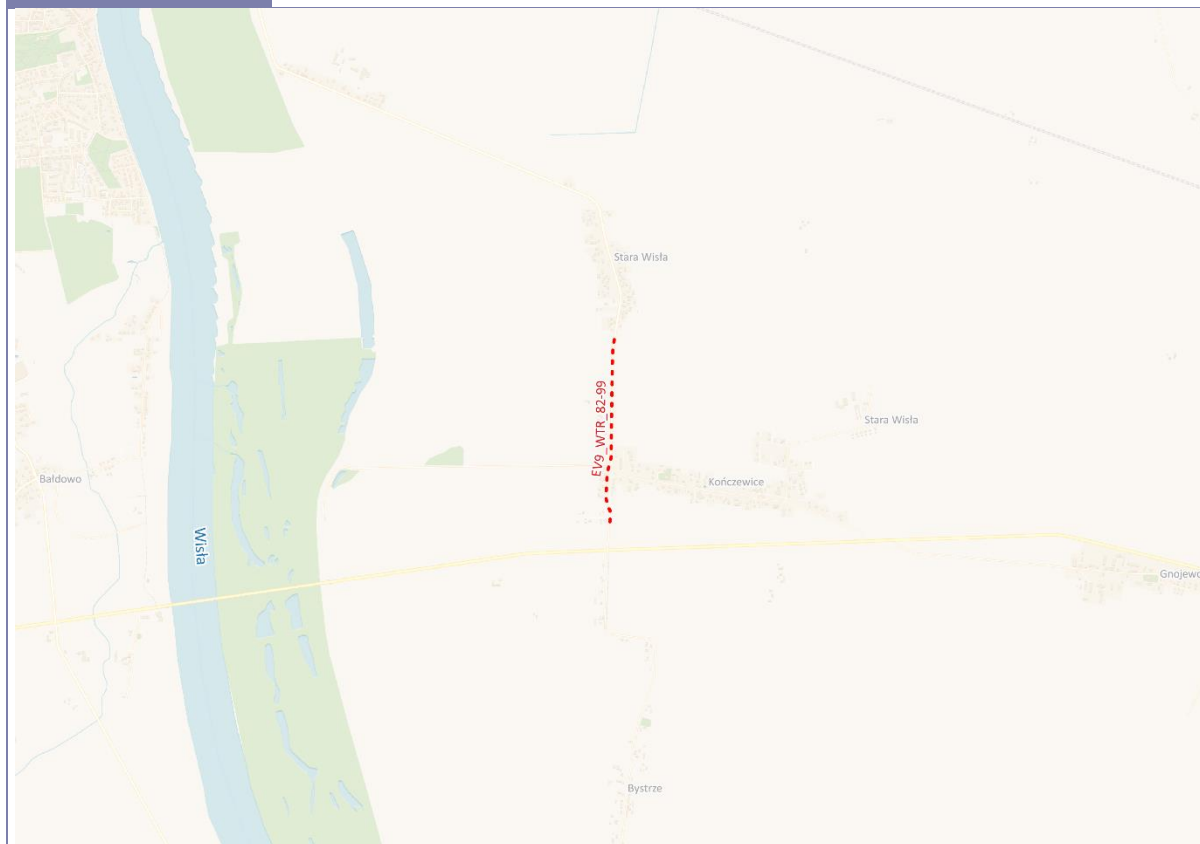
Wnioskodawca	Gmina Miłoradz	Numeracja PTR II	EV9_WTR_81a-81
Początek odcinka:	Przy kaplicy przydrożnej zlokalizowanej za miejscowością Bystrze	Koniec odcinka:	Przy pierwszym skrzyżowaniu dróg gruntowych - przy istniejącym odcinku drogi rowerowej
Rodzaj drogi rowerowej	Droga dla rowerów	Długość odcinka	ok 0,33 km
Rodzaj nawierzchni	Płyty yomb rowerowe lub beton walcowany	Szerokość drogi	3 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Nie
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	264 000 zł	Termin gotowości	III kw. 2023 r.
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Wykonanie nowej drogi rowerowej wraz z wykonaniem kompletnej konstrukcji drogi wraz z oznakowaniem		
Uzgodnienia z interesariuszami	Odcinek nie wymaga uzgodnień.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 86: Odcinek EV9\_WTR\_82-99**

Wnioskodawca	Gmina Miłoradz	Numeracja PTR II	EV9_WTR_82-99
Początek odcinka:	Przed wjazdem do miejscowości Kończewice od strony miejscowości Bystrze	Koniec odcinka:	Po wjeździe do miejscowości Stara Wisła
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg pieszo-rowerowy	Długość odcinka	ok 1,35 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt	Szerokość drogi	3 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Częściowo tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	1 410 000 zł	Termin gotowości	III kw. 2023 r.
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Wykonanie nowego ciągu pieszo-rowerowego wraz z wykonaniem kompletnej konstrukcji i oznakowaniem, . Wykonanie oświetlenia na fragmencie o dł. 220 m.		
Uzgodnienia z interesariuszami	<p>Droga będzie biegła w pasie drogowym drogi powiatowej 2916G, podobnie jak istniejący odcinek ścieżki, której kontynuację przewiduje przedmiotowa karta, Gmina i Powiat uzgodniły, że na ten cel Powiat przekaze Gminie działkę nieodpłatnie w użytkowanie.</p> <p>Dla działki nr 67/3 będącej w użytkowaniu PKP SA Gmina Miłoradz uzyskała zgodę na przekazanie jej przez PKP Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku, oczekujemy na finalizację przekazania po uzyskaniu przez Oddział w Gdańsku niezbędnych formalności z Oddziału Głównego w Warszawie.</p>		

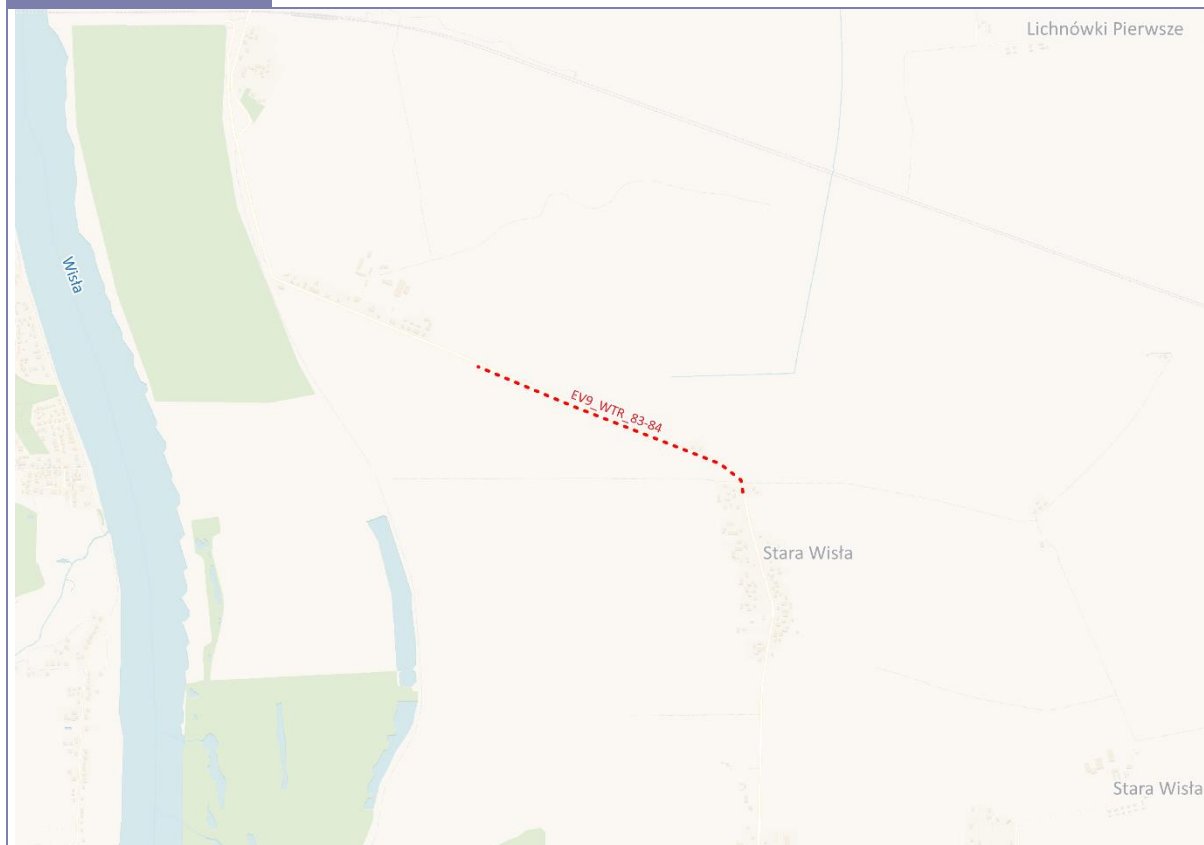


Źródło: Opracowanie własne



**Tabela 87: Odcinek EV9\_WTR\_83-84**

Wnioskodawca	Gmina Miłoradz	Numeracja PTR II	EV9_WTR_83-84
Początek odcinka:	Wyjazd z miejscowości Stara Wisła – w miejscu, gdzie kończy się istniejący ciąg pieszo-rowerowy	Koniec odcinka:	Granica Gminy Miłoradz z Gminą Lichnowy
Rodzaj drogi rowerowej	Droga dla rowerów	Długość odcinka	ok 1,28 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt	Szerokość drogi	2,5 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Częściowo tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	1 216 000 zł	Termin gotowości	II kw. 2024 r.
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Wykonanie nowej drogi rowerowej wraz z wykonaniem kompletnej konstrukcji drogi i oznakowaniem.		
Uzgodnienia z interesariuszami	Droga będzie biegła w pasie drogowym drogi powiatowej 2916G, podobnie jak istniejący odcinek ścieżki, której kontynuację przewiduje przedmiotowa karta. Gmina i Powiat uzgodniły, że na ten cel Powiat przekaze Gminie działkę nieodpłatnie w użytkowanie.		



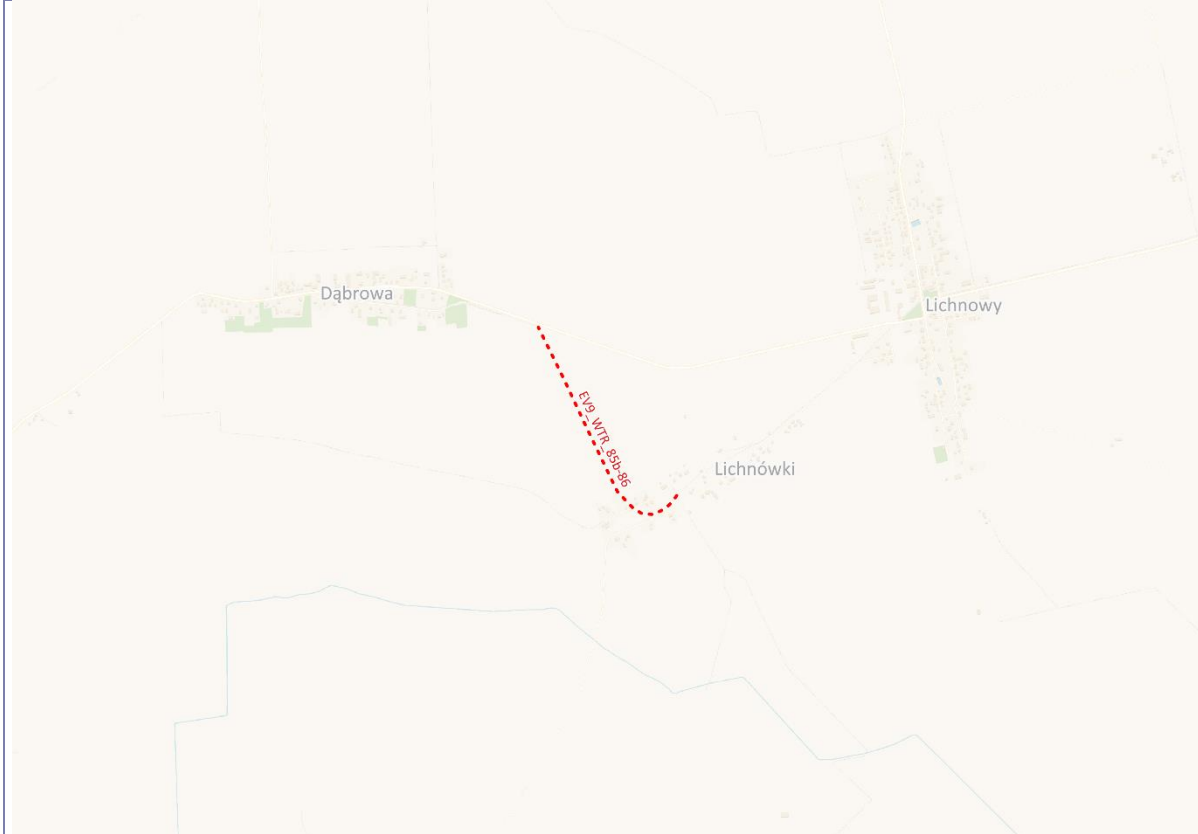
Źródło: Opracowanie własne

## Gmina Lichnowy

Gmina Lichnowy wskazała, iż przewiduje wykonanie ciągów pieszo-rowerowych o szerokości zaledwie 2,5 m, ponieważ planowany przebieg odcinków położony jest na terenie położonej między polami byłej kolei wąskotorowej. Wał na którym znajdowały się tory jest wąski i nie ma technicznej możliwości umieszczenia na nim drogi o szerokości 3 m. Ponadto nasyp kolejowy jest posadowiony wyżej niż grunty orne, co również utrudnia wybudowanie ciągu w pełnej szerokości, gdyż skraj drogi będzie kończył się stromym urwiskiem. W związku z istniejącymi trudnymi warunkami zaplanowano ciągi pieszo-rowerowe o szerokości 2,5 m.

**Tabela 88: Odcinek EV9\_WTR\_85b-86**

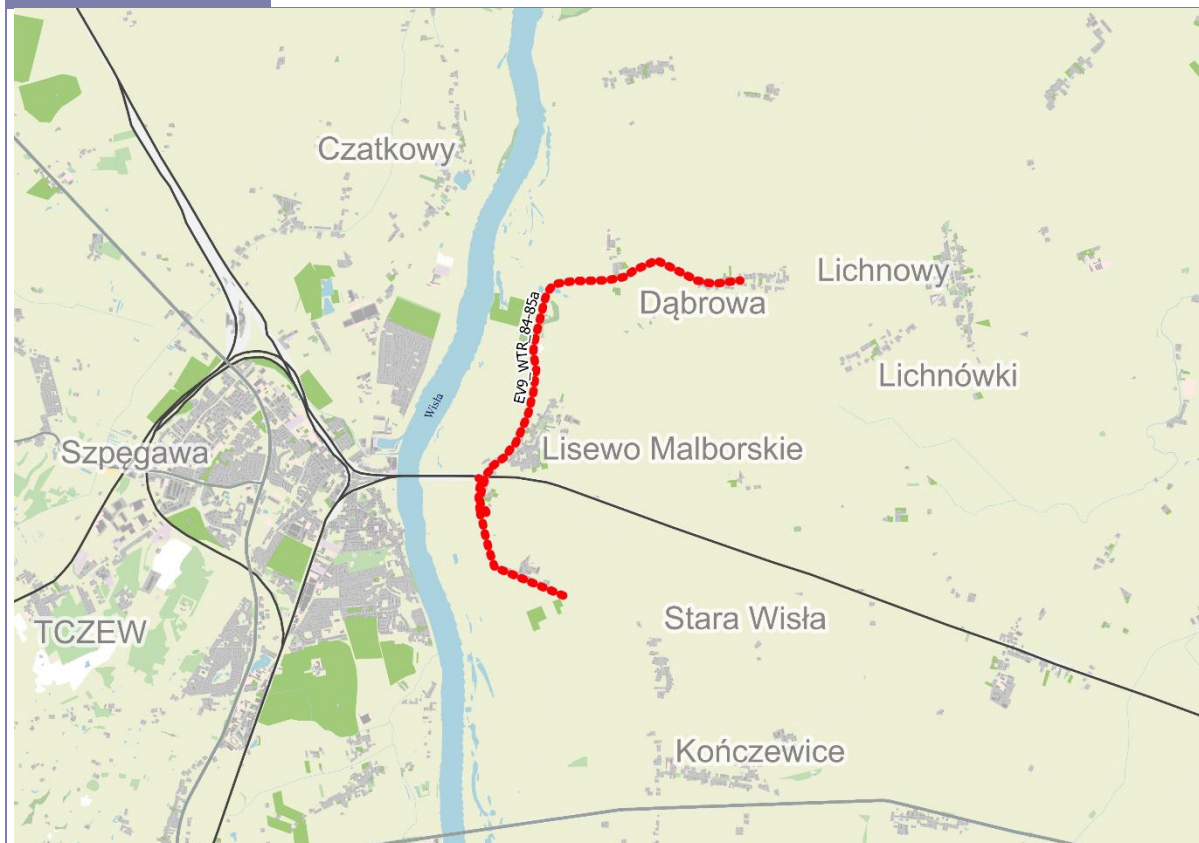
Wnioskodawca	Gmina Lichnowy	Numeracja PTR II	EV9_WTR_85a-86
Początek odcinka:	Wyjazd z miejscowości Dąbrowa	Koniec odcinka:	Wjazd do miejscowości Lichnowki
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg pieszo-rowerowy	Długość odcinka	ok 1,2 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt	Szerokość drogi	2,5 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Nie
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	5 000 000 zł	Termin gotowości	2024 r.
Zmiany w przebiegu	Dla niniejszego odcinka przyjęto alternatywny przebieg w stosunku do mapy PTR II – ścieżka będzie biegła dawną wąskotorówką zamiast wzdłuż drogi powiatowej,		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Budowa ścieżki pieszo-rowerowej o szerokości 2,5 m na byłej linii kolei wąskotorowej wraz z 1 przystankiem rowerowym.		
Uzgodnienia z interesariuszami	Brak		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 89: Odcinek EV9\_WTR\_84-85a**

Wnioskodawca	Gmina Lichnowy	Numeracja PTR II	EV9_WTR_84-85a
Początek odcinka:	Ul. Kolejowa na granicy Gminy Miłoradz i Lichnowy	Koniec odcinka:	W miejscowości Dąbrowa
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg pieszo-rowerowy	Długość odcinka	ok 7,4 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt	Szerokość drogi	2,5 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	19 847 000 zł	Termin gotowości	2025 r.
Zmiany w przebiegu	Dla niniejszego odcinka przyjęto alternatywny przebieg w stosunku do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wytyczenie trasy ścieżki pieszo –rowerowej.</li> <li>2. Wycięcie drzew znajdujących się na trasie ścieżki pieszo-rowerowej z usunięciem korzeni.</li> <li>3. Demontaż części chodnika w miejscowości Dąbrowa.</li> <li>4. Wykorygowanie całości odcinka ścieżki pieszo-rowerowej z zastosowaniem podbudowy i montażem obrzeży w ławie betonowej.</li> <li>5. Ułożenie masy asfaltowej o minimalnej grubości 6 cm. na całej jej długości.</li> <li>6. Wykonanie przejazdów przez drogi powiatowe i gminne.</li> <li>7. Montaż barierek ochronnych w miejscach zagrożenia z godnie z obowiązującymi przepisami bezpieczeństwa dla ruchu pieszo rowerowego.</li> <li>8. Oznakowanie trasy zgodnie z obowiązującymi przepisami.</li> <li>9. Wykonanie miejsca postojowego z małą architekturą.</li> </ol>		
Uzgodnienia z interesariuszami	wymaga uzgodnienia z PKP i Powiatem Malbork (jest zgoda ustna Powiatu) – zgoda na wycinkę drzew znajdujących się w pasie drogi powiatowej		

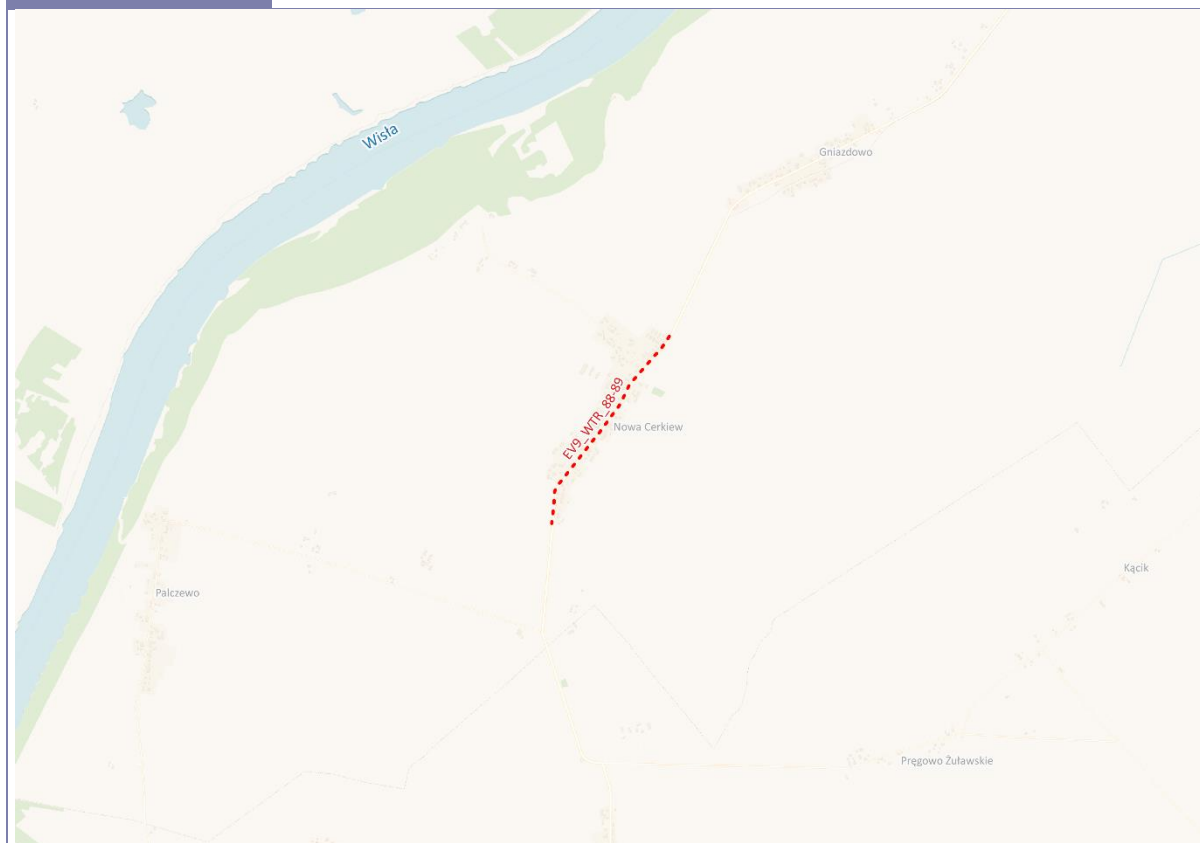


Źródło: Opracowanie własne

**Gmina Ostaszewo**

**Tabela 90: Odcinek EV9\_WTR\_88-89**

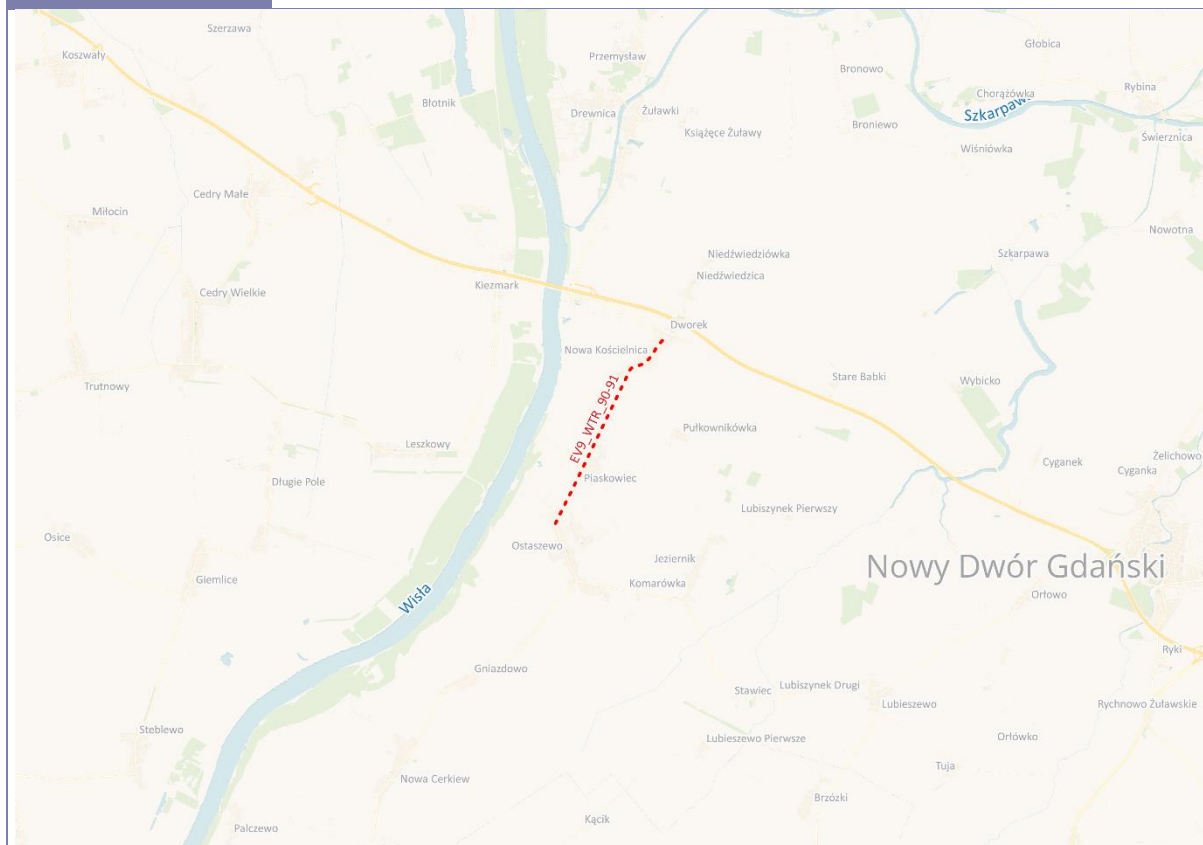
Wnioskodawca	Gmina Ostaszewo	Numeracja PTR II	EV9_WTR_88-89
Początek odcinka:	Wjazd do miejscowości Nowa Cerkiew (przy znaku teren zabudowany) - w miejscu, gdzie zaczyna się ścieżka wyłożona kostką	Koniec odcinka:	Wyjazd z miejscowości Nowa Cerkiew - przy wjeździe w stronę Palczewa
Rodzaj drogi rowerowej	Droga dla rowerów	Długość odcinka	ok 1,5 km
Rodzaj nawierzchni	Kostka niefazowana	Szerokość drogi	2,5 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Częściowo tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	2 400 000 zł	Termin gotowości	III kw. 2023 r.
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Budowa drogi rowerowej o nawierzchni z kostki niefazowanej oraz rozbiórka dotychczasowych chodników, zasypanie części rowów, budowa przepustów, wzmocnienie skarp, wycinka drzew.		
Uzgodnienia z interesariuszami	Inwestycja wymaga uzgodnień z innymi instytucjami m.in. Wody Polskie, Powiat Nowodworski, Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków w Gdańsku. W wyniku rozmów i konsultacji, zarządca gruntów – Powiat Nowodworski nie widzi przeciwwskazań i nie wnosi uwag do planowanej inwestycji na tym terenie.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 91: Odcinek EV9\_WTR\_90-91**

Wnioskodawca	Gmina Ostaszewo	Numeracja PTR II	EV9_WTR_90-91
Początek odcinka:	Od skrzyżowania ulicy Kościuszki z ulicą Gdańską w miejscowości Ostaszewo.	Koniec odcinka:	Miejscowość Nowa Kościelnica do granicy Gminy Ostaszewo (za świetlicą – do skrzyżowania dróg)
Rodzaj drogi rowerowej	Droga dla rowerów	Długość odcinka	ok 4 km
Rodzaj nawierzchni	Kostka niefazowana	Szerokość drogi	2,5 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Częściowo tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	4 800 000 zł	Termin gotowości	III kw. 2023 r.
Zmiany w przebiegu	W porównaniu do mapy PTR II nastąpiła zmiana planowanej trasy rowerowej - rozpocznie się ona od skrzyżowania ul. Gdańskiej z ul. Słoneczną w Ostaszewie, a nie jak zaznaczono na mapie – od centrum m. Ostaszewo. Planowane zakończenie - miejscowość Nowa Kościelnica do granicy Gminy Ostaszewo (za świetlicą – do skrzyżowania dróg).		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Budowa drogi rowerowej o nawierzchni z kostki niefazowanej, rozbiórka dotychczasowych chodników, zasypianie części rowów, budowa przepustów, wzmocnienie skarp, wycinka drzew.		
Uzgodnienia z interesariuszami	Inwestycja wymaga uzgodnień z innymi instytucjami m.in. Wody Polskie, Powiat Nowodworski, Starosta Nowodworski (Skarb Państwa), Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków w Gdańsku. W wyniku rozmów i konsultacji, zarządcy gruntów (zarówno Powiat Nowodworski, jak i Skarb Państwa – Starosta Nowodworski) nie widzą przeciwwskazań i nie wnoszą uwag do planowanej inwestycji na tym terenie.		

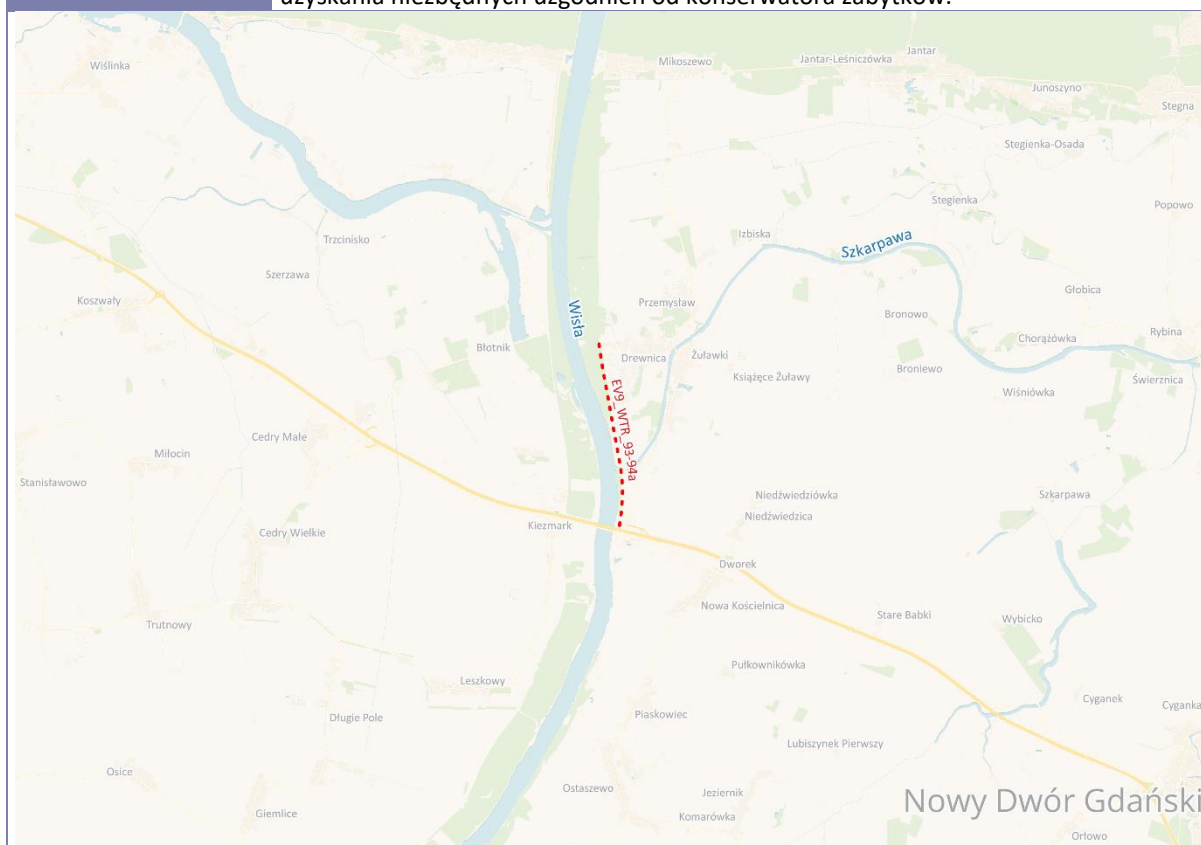


Źródło: Opracowanie własne

## Gmina Stegna

**Tabela 92: Odcinek EV9\_WTR\_93-94a**

Wnioskodawca	Gmina Stegna	Numeracja PTR II	EV9_WTR_93-94a
Początek odcinka:	Wał przeciwpowodziowy rz. Wisły na wysokości zjazdu na ulicą Wiślaną w miejscowości Drewnica	Koniec odcinka:	Zjazd/wjazd na wał przeciwpowodziowy w miejscowości Dworek
Rodzaj drogi rowerowej	Droga dla rowerów	Długość odcinka	ok 3,5 km
Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna	Szerokość drogi	3 m
Dokumentacja techniczna	Dla niniejszego odcinka opracowywana jest dokumentacja projektowa z terminem do końca 2022 roku	Obszar zabudowany	Nie
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	3 000 000 zł	Termin gotowości	II kw. 2023 r.
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	roboty rozbiórkowe. odtworzenie i uporządkowanie terenu po budowie, roboty ziemne, budowa konstrukcji jezdni, montaż oznakowania		
Uzgodnienia z interesariuszami	Gmina Stegna uzyskała wstępną zgodę na realizację inwestycji od właścicieli gruntów, przez które ma zostać poprowadzony odcinek. Przedsięwzięcie wymaga jeszcze uzyskania niezbędnych uzgodnień od konserwatora zabytków.		

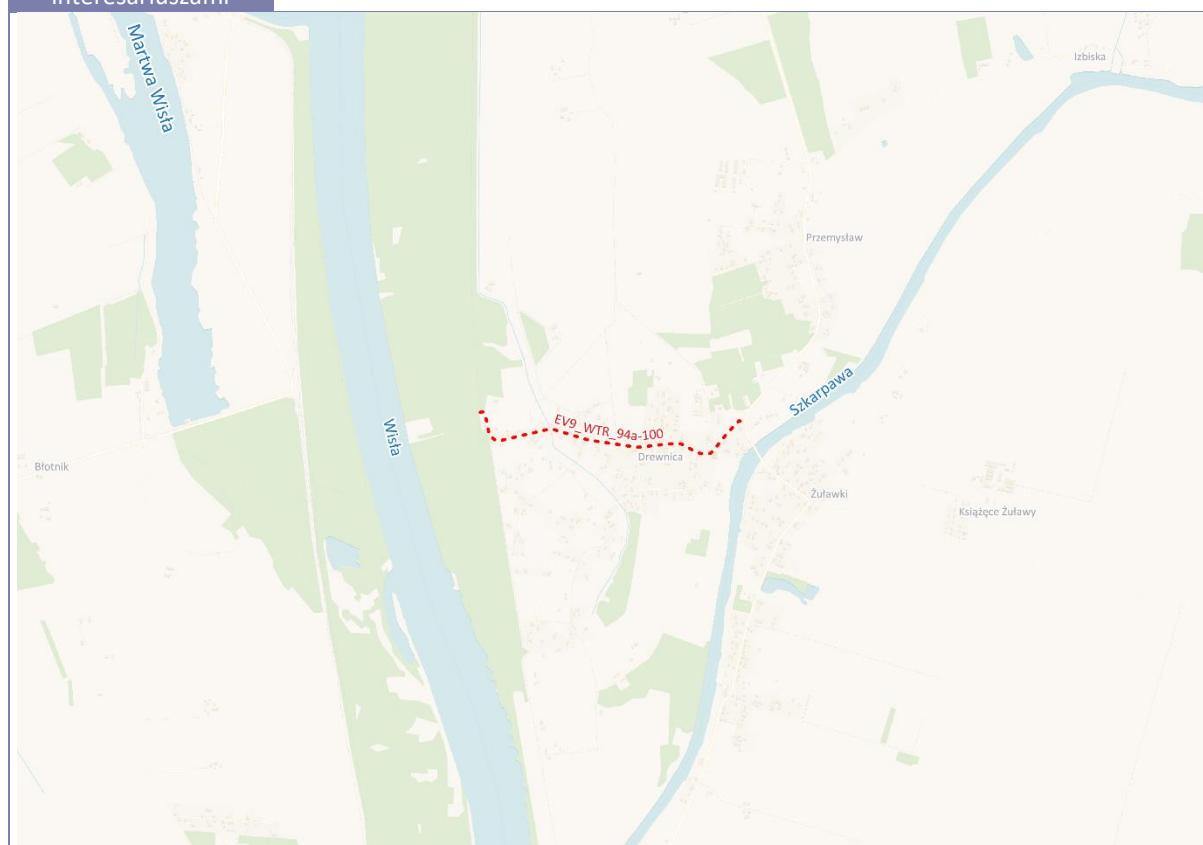


Źródło: Opracowanie własne

Dodatkową Kartę Zadania dla odcinka zlokalizowanego na terenie Gminy Stegna, który pierwotnie nie został objęty przedmiotowym opracowaniem przygotował Powiat Nowodworski.

**Tabela 93: Odcinek EV9\_WTR\_94a-100**

Wnioskodawca	Powiat Nowodworski	Numeracja PTR II	EV9_WTR_94a-100
Początek odcinka:	Od wału rzeki Wisła w miejscu zakończenia drogi rowerowej (odcinek R9_100-101) w m. Drewnica	Koniec odcinka:	Skrzyżowanie dróg powiatowych nr 2332G i 2328G w m. Drewnica
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg pieszo-rowerowy	Długość odcinka	ok 1,5 km
Rodzaj nawierzchni	Kostka niefazowana	Szerokość drogi	3 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	1 500 000 zł	Termin gotowości	II kw. 2024 r.
Zmiany w przebiegu	Pierwotnie odcinek ten nie został zakwalifikowany do Analizy Wykonalności – został zgłoszony dodatkowo przez Powiat Nowodworski		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Budowa ciągu pieszo-rowerowego o szerokości 3 m na odcinku ok. 1,5 km.		
Uzgodnienia z interesariuszami	Uzyskano wstępną zgodę Wód Polskich oraz Gminy Stegna		



Źródło: Opracowanie własne

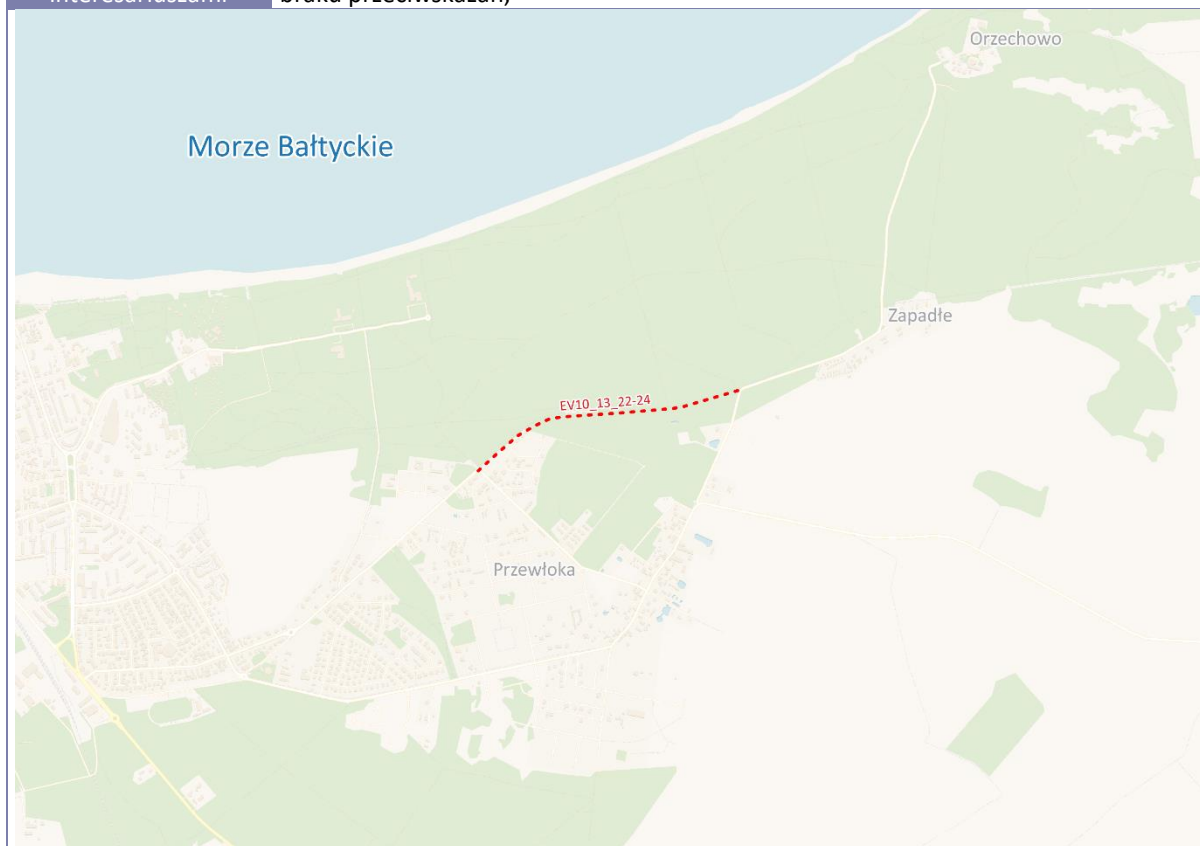
### 2.2.1. Trasa EuroVelo 10/13

#### Gmina Ustka

Gmina Ustka podjęła decyzję o połączeniu dwóch odcinków (EV10\_13\_22-23 oraz EV10\_13\_23-24) w jeden odcinek (EV10\_13\_22-24) i jednocześnie podzieliła odcinek EV10\_13\_26-212 na dwa niezależne odcinki (EV10\_13\_26a-26 oraz EV10\_13\_26-212).

**Tabela 94: Odcinek EV10\_13\_22-24**

Wnioskodawca	Gmina Ustka	Numeracja PTR II	EV10_13_22-24
Początek odcinka:	Skrzyżowanie trasy EuroVelo 10/13 z ul. Morską w Przewłocie	Koniec odcinka:	Skrzyżowanie drogi gminnej z drogą leśną prowadzącą z Ustki do miejscowości Zapadłe
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg komunikacyjny	Długość odcinka	ok. 1,1 km
Rodzaj nawierzchni	Beton	Szerokość drogi	3 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Nie
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	1 200 000 zł	Termin gotowości	2025 r.
Zmiany w przebiegu	Przedmiotowy odcinek stanowi połączenie dwóch odcinków przewidzianych w PTR II (EV10_13_22-23 oraz EV10_13_23-24). Sumarycznie brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Modernizacja drogi gruntowej		
Uzgodnienia z interesariuszami	inwestycja wymaga uzgodnień z innymi instytucjami PGL LP – wstępna informacja o braku przeciwwskazań,		



Źródło: Opracowanie własne



**Tabela 95: Odcinek EV10\_13\_24a-24b**

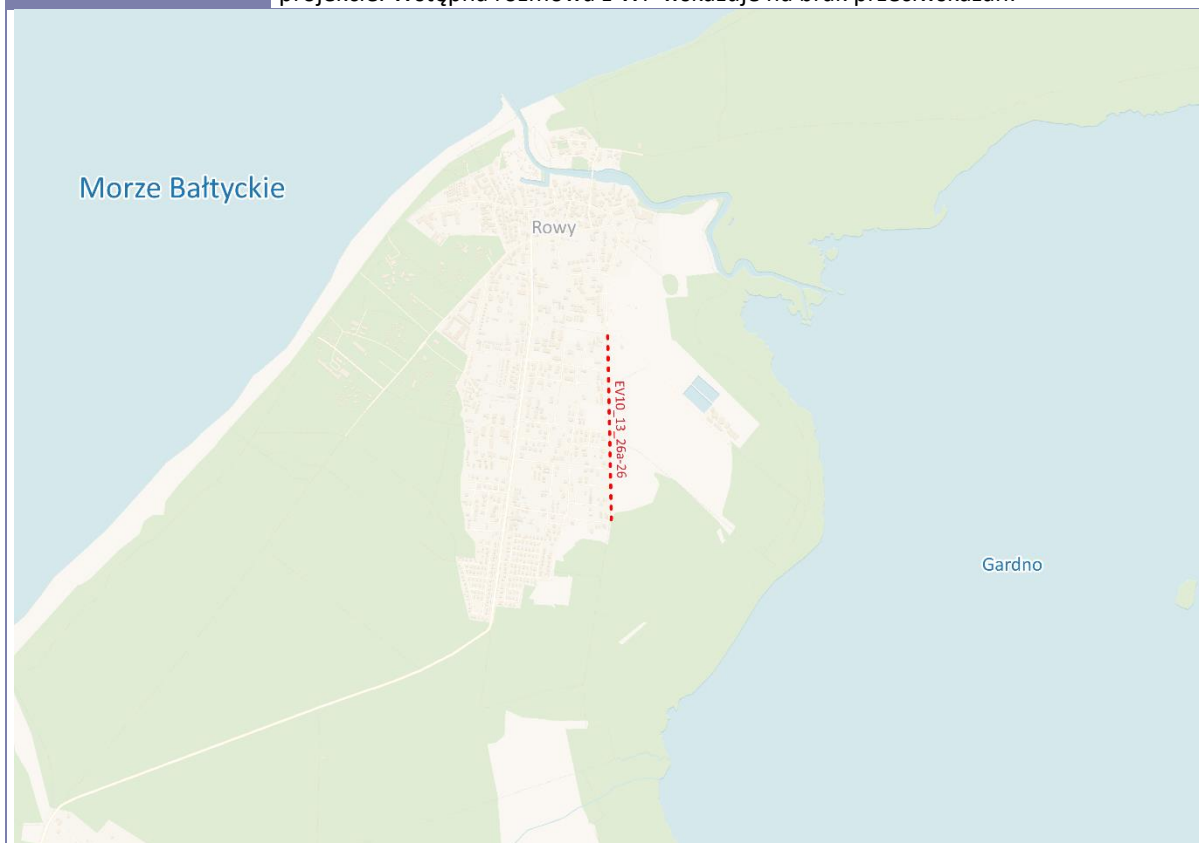
Wnioskodawca	Gmina Ustka	Numeracja PTR II	EV10_13_24a-24b
Początek odcinka:	Skrzyżowanie drogi gminnej z drogą leśną w miejscowości Zapadłe	Koniec odcinka:	Przy szlabanie za leśną ścieżką dydaktyczną Orzechowska Wydma
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg komunikacyjny	Długość odcinka	ok. 0,8 km
Rodzaj nawierzchni	Beton	Szerokość drogi	3 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Nie
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	1 200 000 zł	Termin gotowości	2025 r.
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Modernizacja drogi gruntowej		
Uzgodnienia z interesariuszami	inwestycja wymaga uzgodnień z innymi instytucjami PGL LP – wstępna informacja o braku przeciwwskazań, ze względu na to, że Gmina Ustka realizuje podobne przedsięwzięcia z PGL LP jako „przedsięwzięcia wspólne”. Wstępna rozmowa z WP wskazuje na brak przeciwwskazań.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 96: Odcinek EV10\_13\_26a-26**

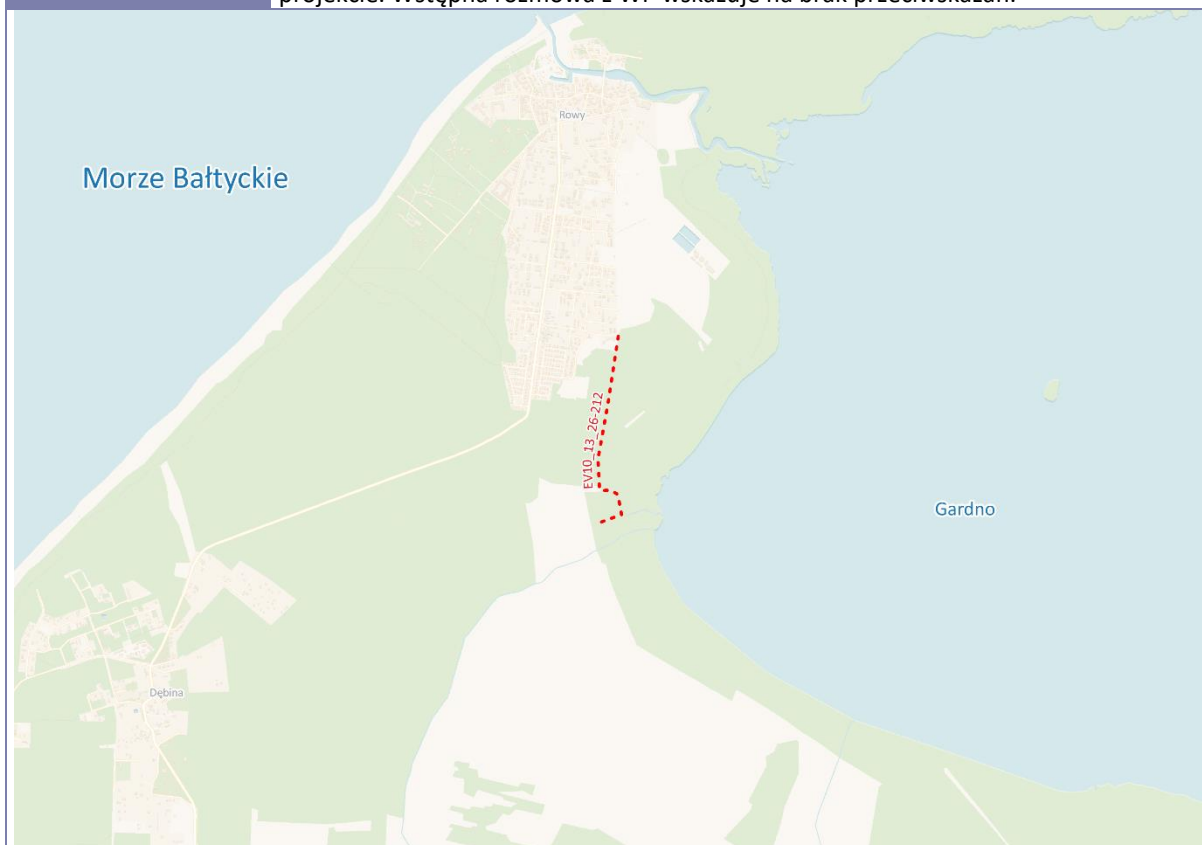
Wnioskodawca	Gmina Ustka	Numeracja PTR II	EV10_13_26a-26
Początek odcinka:	Skrzyżowanie ul. Kapitańskiej z ul. Jeziorną w miejscowości Rowy	Koniec odcinka:	Szlaban położony na ul. Łąkowej w Rowach
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg komunikacyjny	Długość odcinka	ok. 0,95 km
Rodzaj nawierzchni	Beton	Szerokość drogi	3 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Nie
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	900 000 zł	Termin gotowości	2025 r.
Zmiany w przebiegu	Zmiana początku odcinka w porównaniu do przebiegu zaznaczonego na PTR II – początek na skrzyżowaniu ul. Kapitańskiej z ul. Jeziorną zamiast na skrzyżowaniu ul. Kapitańskiej z Kościelną. Dodatkowo odcinek stanowi część pierwotnego odcinka EV10_13_26-212.		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Modernizacja drogi gruntowej		
Uzgodnienia z interesariuszami	inwestycja wymaga uzgodnień z innymi instytucjami Wody Polskie, SPN – z SPN planowane jest spotkanie konsultacyjne, wstępnie zainteresowani są współpracą w projekcie. Wstępna rozmowa z WP wskazuje na brak przeciwwskazań.		



Źródło: Opracowanie własne

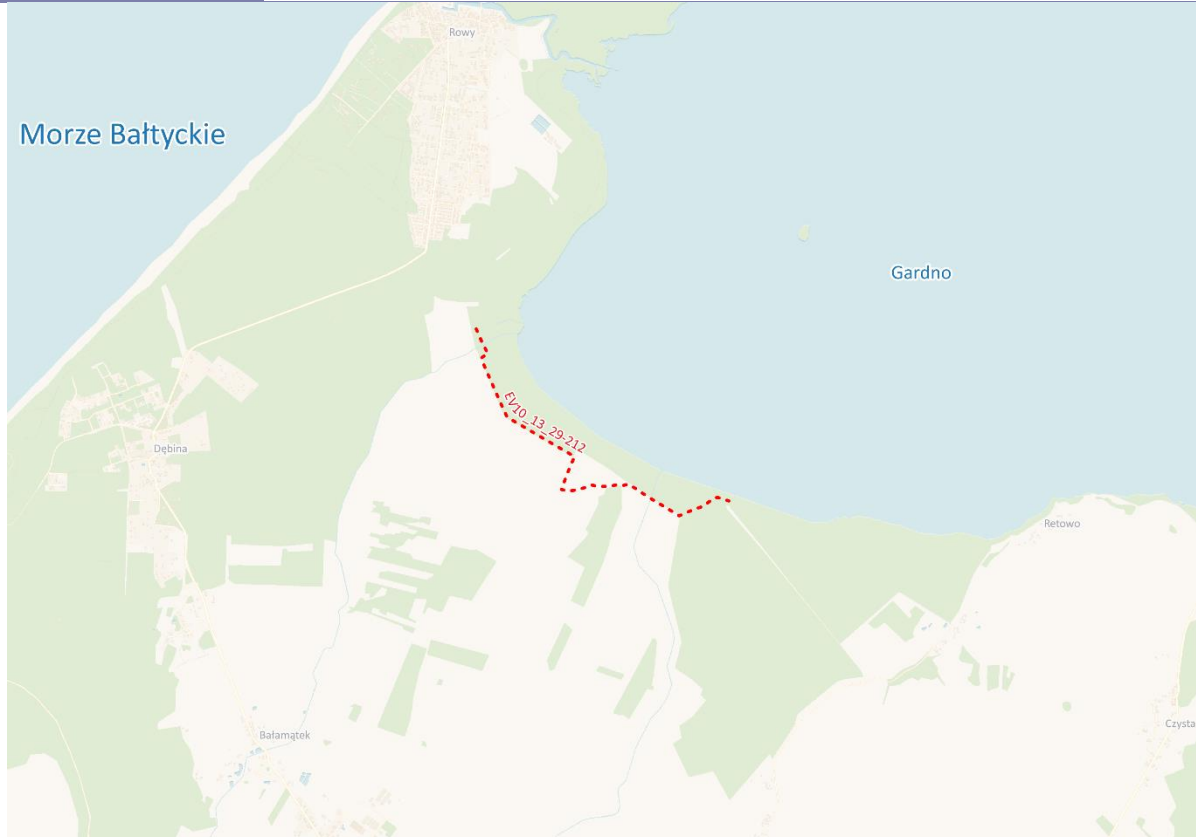
**Tabela 97: Odcinek EV10\_13\_26-212**

Wnioskodawca	Gmina Ustka	Numeracja PTR II	EV10_13_26-212
Początek odcinka:	Szlaban położony na ul. Łąkowej w Rowach	Koniec odcinka:	Zjazd z ulicy Łąkowej na drogę prowadzącą wzdłuż Jeziora Gardno w kierunku wieży widokowej
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg komunikacyjny	Długość odcinka	ok. 0,95 km
Rodzaj nawierzchni	Beton	Szerokość drogi	3 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Nie
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	900 000 zł	Termin gotowości	2025 r.
Zmiany w przebiegu	Odcinek stanowi część pierwotnego odcinka EV10_13_26-212.		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Modernizacja drogi gruntowej		
Uzgodnienia z interesariuszami	inwestycja wymaga uzgodnień z innymi instytucjami Wody Polskie, SPN – z SPN planowane jest spotkanie konsultacyjne, wstępnie zainteresowani są współpracą w projekcie. Wstępna rozmowa z WP wskazuje na brak przeciwwskazań.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 98: Odcinek EV10\_13\_29-212**

Wnioskodawca	Gmina Ustka	Numeracja PTR II	EV10_13_29-212
Początek odcinka:	Zjazd z ulicy Łąkowej na drogę prowadzącą wzdłuż Jeziora Gardno w kierunku wieży widokowej	Koniec odcinka:	Mostek - Granica Gminy Ustka z Gminą Smołdzino
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg komunikacyjny	Długość odcinka	ok. 3,0 km
Rodzaj nawierzchni	Beton	Szerokość drogi	3 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Nie
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	4 320 000 zł	Termin gotowości	2025 r.
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Modernizacja drogi gruntowej		
Uzgodnienia z interesariuszami	inwestycja wymaga uzgodnień z innymi instytucjami: SPN, KOWR. Z SPN planowane jest spotkanie konsultacyjne, są wstępnie zainteresowani współpracą w projekcie. KOWR analizuje działania na wskazanych działkach. Wstępna rozmowa wskazuje na przychylność wobec planowanego aplikowania o środki zewnętrzne na planowane przedsięwzięcie		
			

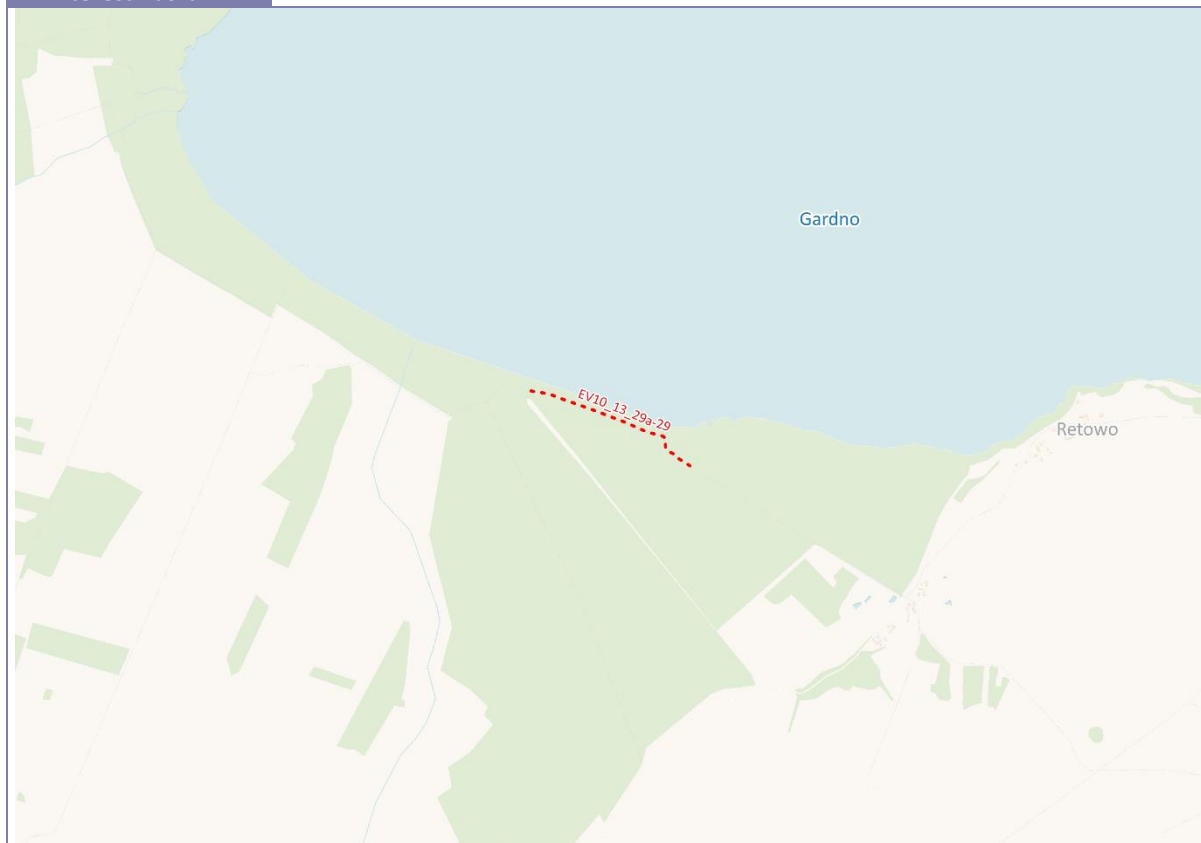
Źródło: Opracowanie własne

## Gmina Smołdzino

W ramach prac nad analizą podzielone zostały odcinki EV10\_13\_29-30 oraz EV10\_13\_34-35. Każdy z tych odcinków został podzielony na dwie części i dwóch wnioskodawców: Gminę Smołdzino i Słowiński Park Narodowy. Odcinek EV10\_13\_29-30 został podzielony na EV10\_13\_29a-29 oraz EV10\_13\_29-30, a odcinek EV10\_13\_34-35 został podzielony na EV10\_13\_34-35a oraz EV10\_13\_35a-35.

**Tabela 99: Odcinek EV10\_13\_29a-29**

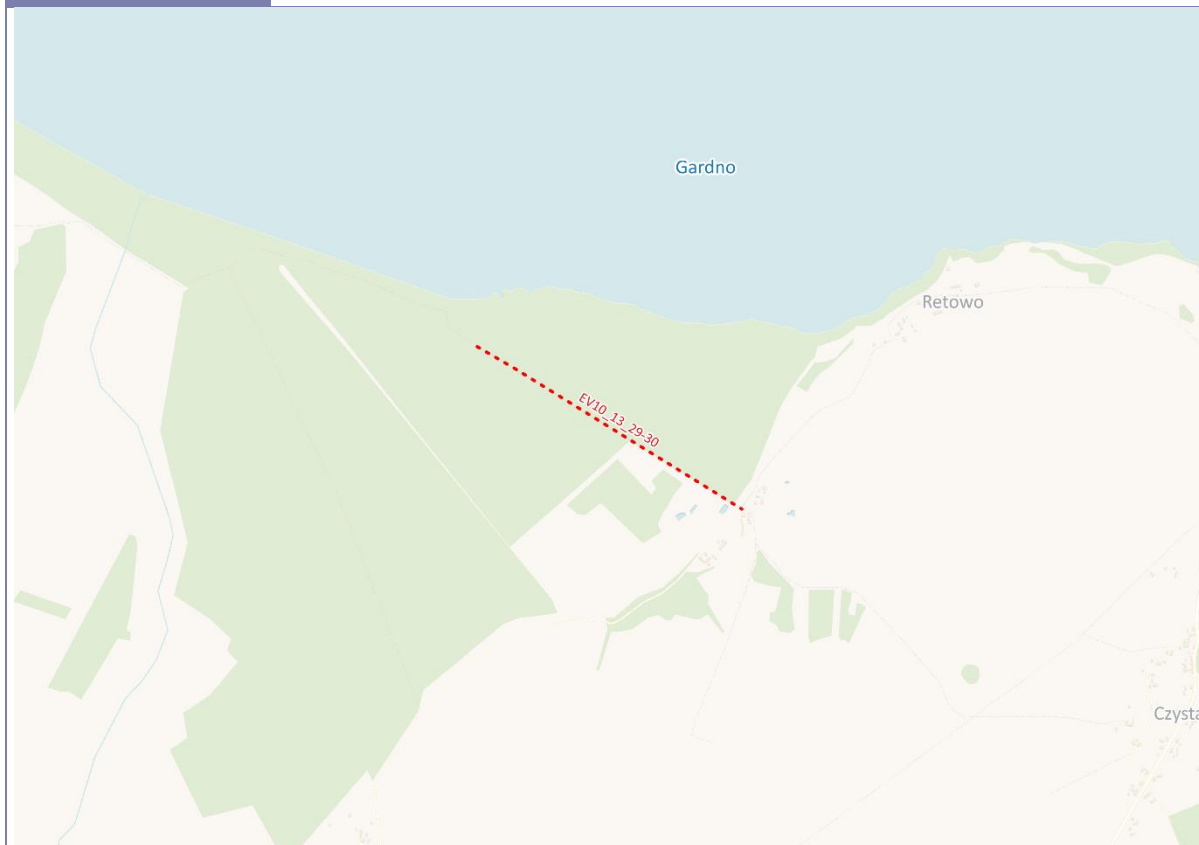
Wnioskodawca	SPN	Numeracja PTR II	EV10_13_29a-29
Początek odcinka:	Mostek na granicy Gminy Ustka z Gminą Smołdzino przez rzekę Broda (początek - działka 1/3 obr. Gardna Wielka)	Koniec odcinka:	Zjazd za stacją pomp zlokalizowaną na dz. 73/2 obr. Retowo (koniec cz. dz. 71 Retowo)
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg komunikacyjny	Długość odcinka	ok. 0,9 km
Rodzaj nawierzchni	Płyty yomb rowerowe	Szerokość drogi	3 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Nie
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	1 500 000	Termin gotowości	2026
Zmiany w przebiegu	Odcinek został skrócony w porównaniu do planowanego przebiegu na mapie PTR II. Odcinek ograniczono do terenów SPN.		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Modernizacja drogi, docelowo ułożenie nowych płyt rowerowych, remont, wymiana nawierzchni mostu na rzece Broda.		
Uzgodnienia z interesariuszami	Wstępne uzgodnienia z Wodami Polskimi		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 100: Odcinek EV10\_13\_29-30**

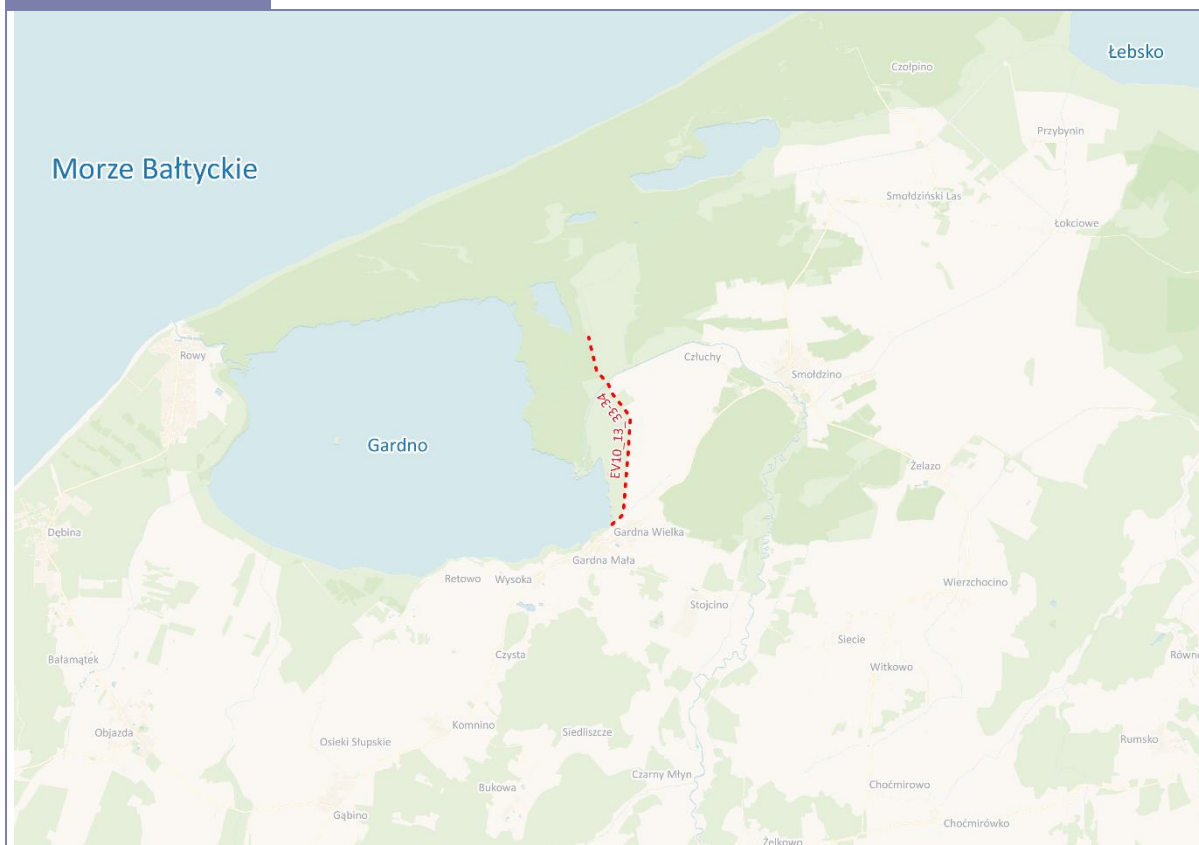
Wnioskodawca	Gmina Smołdzino	Numeracja PTR II	EV10_13_29-30
Początek odcinka:	Od zjazdu przy przepompowni	Koniec odcinka:	Skrzyżowanie z drogą powiatową do działki 161/1
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg komunikacyjny	Długość odcinka	ok. 1,2 km
Rodzaj nawierzchni	Płyty yomb rowerowe	Szerokość drogi	3 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Nie
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	1 000 000	Termin gotowości	2023
Zmiany w przebiegu	Odcinek został skrócony w porównaniu do planowanego przebiegu na mapie PTR II. Odcinek ograniczono do działek Gminy Smołdzino		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Modernizacja drogi – ułożenie płyty yomb rowerowych		
Uzgodnienia z interesariuszami	Wstępne uzgodnienia ze Słowińskim Parkiem Narodowym		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 101: Odcinek EV10\_13\_33-34**

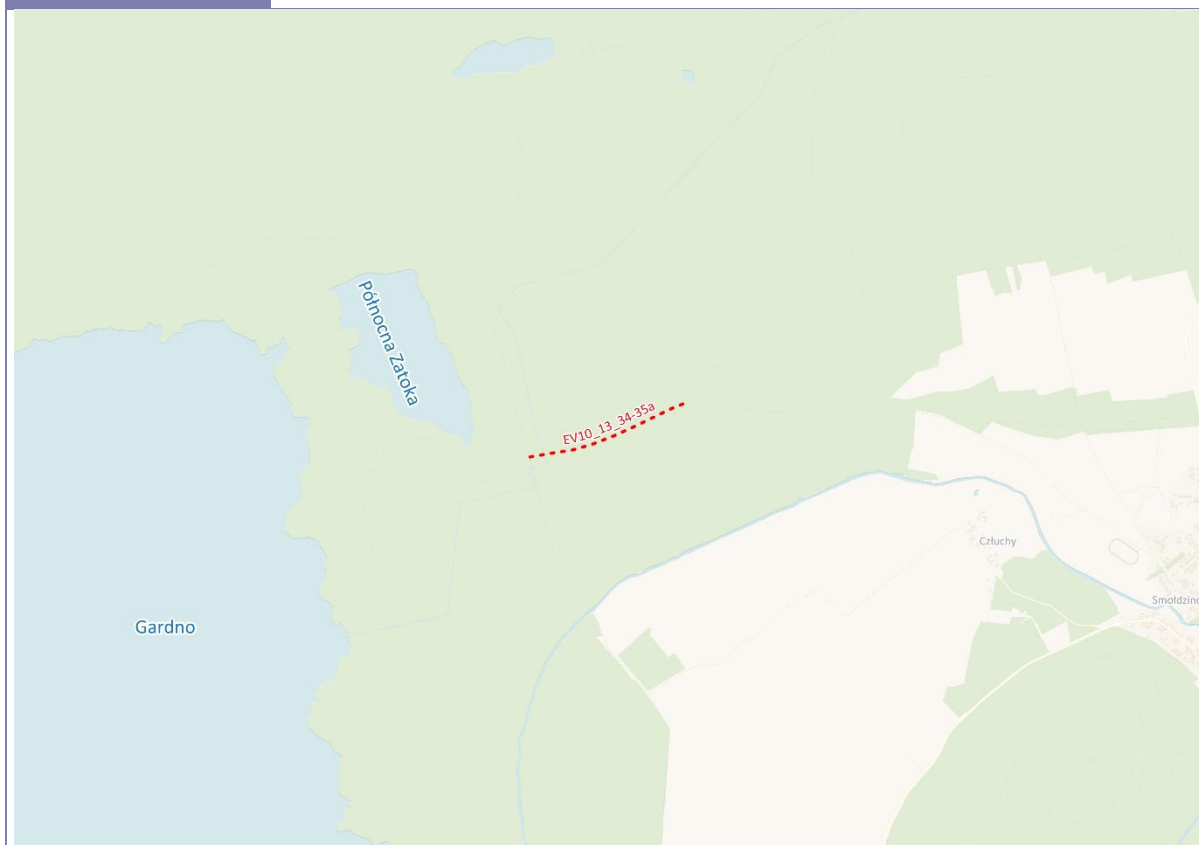
Wnioskodawca	Powiat Słupski	Numeracja PTR II	EV10_13_33-34
Początek odcinka:	ul. Bałtycka w miejscowości Gardno Wielkie km 4+ 580	Koniec odcinka:	Skrzyżowanie przy Kanale Gardno-Łebsko km 1+080
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg komunikacyjny	Długość odcinka	ok. 3,5 km
Rodzaj nawierzchni	Beton	Szerokość drogi	3,5 m
Dokumentacja techniczna	Projekt wykonawczy	Obszar zabudowany	Nie
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	3 000 000 zł	Termin gotowości	III kwartał 2022
Zmiany w przebiegu	W porównaniu do przebiegu na mapie PTR II odcinek ten został wydłużony do skrzyżowania przy Kanale Gardno-Łebsko km 1+080 (wydłużony fragment stanowił pierwotnie część odcinka R10_34-35).		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Droga betonowa klasy D, jezdnia o szerokości 3,5 m, 3 mijanki o długości 20 m, obustronne pobocza o szerokości 0,75 m		
Uzgodnienia z interesariuszami	Inwestycja wymaga uzgodnień m.in. ze Słowińskim Parkiem Narodowym, Gminą Smołdzino czy właścicielami prywatnymi. Wstępne uzgodnienie z Gminą Smołdzino.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 102: Odcinek EV10\_13\_34-35a**

Wnioskodawca	Gmina Smołdzino	Numeracja PTR II	EV10_13_34-35a
Początek odcinka:	Skrzyżowanie przy Kanale Gardno-Łebsko km 1+080	Koniec odcinka:	Wyjazd z lasu na drodze do Smołdzina
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg komunikacyjny	Długość odcinka	ok. 0,87 km
Rodzaj nawierzchni	Kruszywo	Szerokość drogi	3 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Nie
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	700 000 zł	Termin gotowości	II kw. 2023 r.
Zmiany w przebiegu	Odcinek został skrócony w porównaniu do planowanego przebiegu na mapie PTR II. Odcinek ograniczono do działek Gminy Smołdzino		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Wykonanie nawierzchni z kruszywa		
Uzgodnienia z interesariuszami	Inwestycja wymaga uzgodnień z Słowińskim Parkiem Narodowym i Zarządem Dróg Powiatowych		

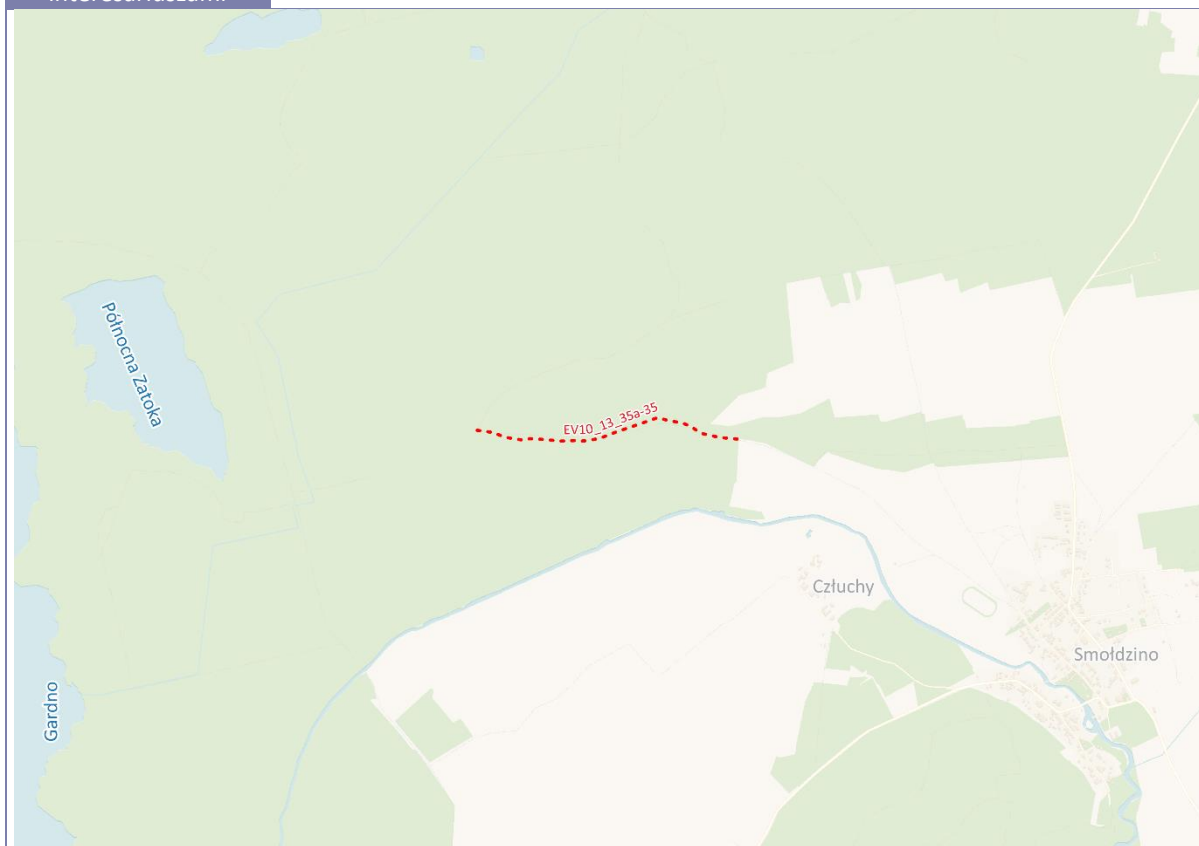


Źródło: Opracowanie własne



**Tabela 103: Odcinek EV10\_13\_35a-35**

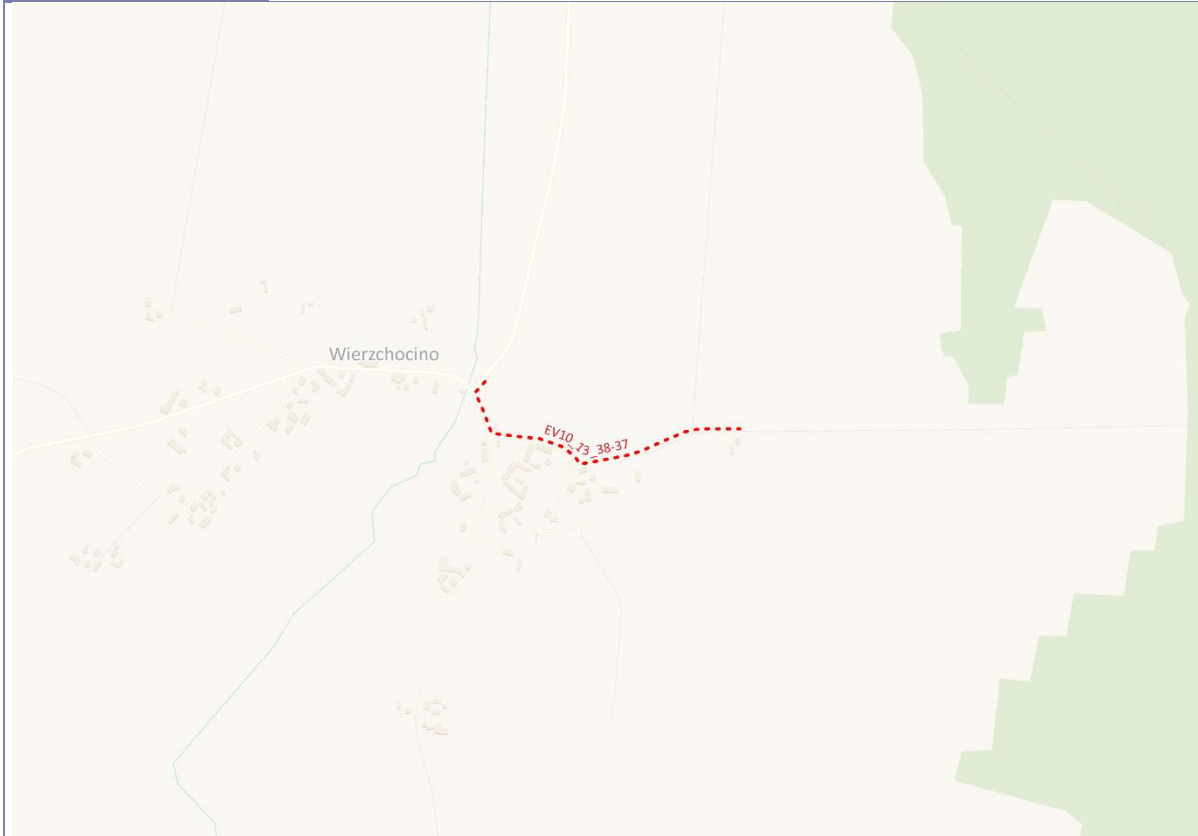
Wnioskodawca	SPN	Numeracja PTR II	EV10_13_35a-35
Początek odcinka:	Skraj lasu, na przedłużeniu drogi gminnej na dz. nr 33 obr. Gardna Wielka (od działki 105/1 obr. Smołdzino Wydmy)	Koniec odcinka:	Wyjazd z lasu do Smołdzina, tj. do drogi gminnej na dz. 347 obr. Smołdzino (koniec – dz. 212 obr. Smołdzino)
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg komunikacyjny	Długość odcinka	ok. 1,2 km
Rodzaj nawierzchni	Płyty yomb rowerowe	Szerokość drogi	3 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Nie
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	1 200 000 zł	Termin gotowości	2026
Zmiany w przebiegu	Odcinek został skrócony w porównaniu do planowanego przebiegu na mapie PTR II. Odcinek ograniczono do terenów SPN.		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Modernizacja drogi, docelowo ułożenie nowych płyt rowerowych, ewentualnie utwardzenie z zastosowaniem kruszywa, elementy małej architektury.		
Uzgodnienia z interesariuszami	Odcinek nie wymaga uzgodnień		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 104: Odcinek EV10\_13\_38-37**

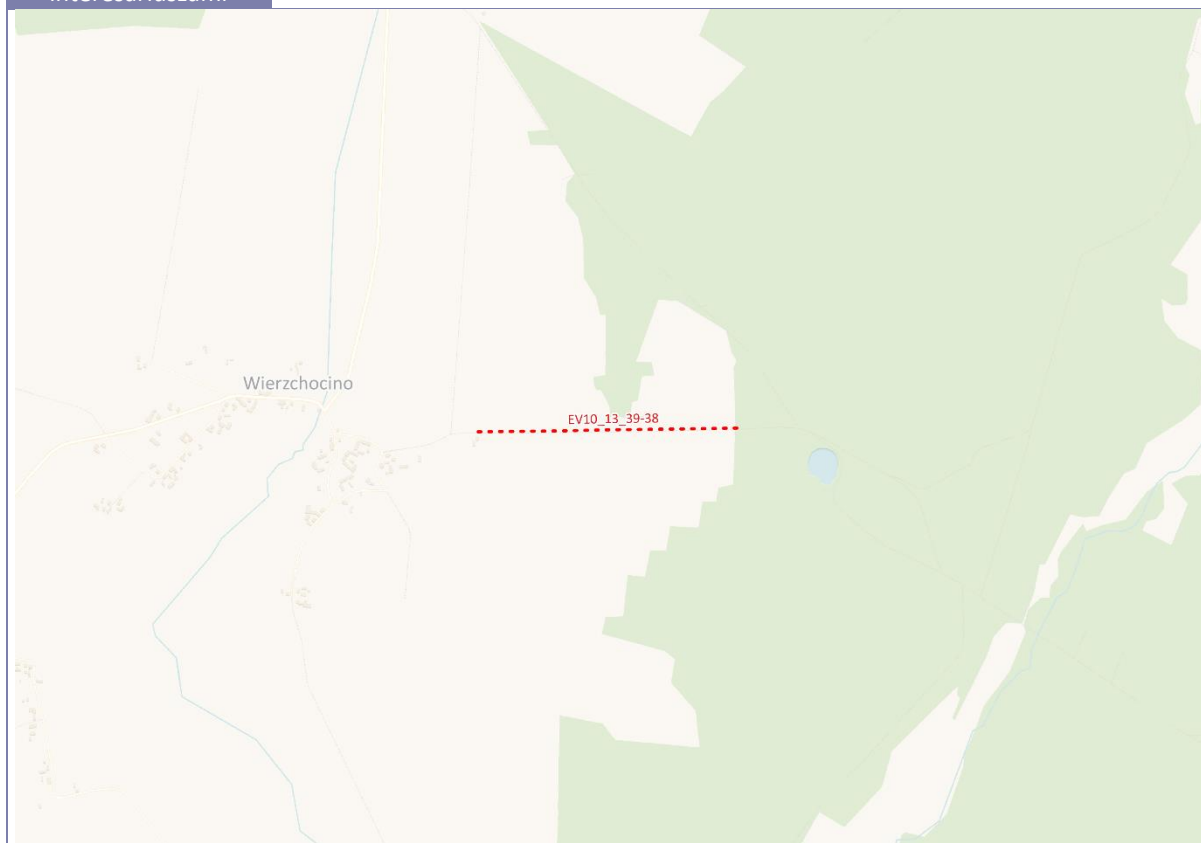
Wnioskodawca	Gmina Smołdzino	Numeracja PTR II	EV10_13_38-37
Początek odcinka:	Skrzyżowanie za mostkiem dróg w miejscowości Wierzchocino	Koniec odcinka:	Koniec zabudowań w miejscowości Wierzchocino (w kierunku miejscowości Rumsko)
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg komunikacyjny	Długość odcinka	ok. 0,6 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt	Szerokość drogi	3 m
Dokumentacja techniczna	Kosztorys	Obszar zabudowany	Tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	600 000 zł	Termin gotowości	III kw. 2023 r.
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Modernizacja drogi – położenie asfaltu		
Uzgodnienia z interesariuszami	Odcinek nie wymaga uzgodnień		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 105: Odcinek EV10\_13\_39-38**

Wnioskodawca	Gmina Smołdzino	Numeracja PTR II	EV10_13_39-38
Początek odcinka:	Koniec zabudowań w miejscowości Wierzchocino (w kierunku miejscowości Rumsko)	Koniec odcinka:	Początek płyt rowerowych zlokalizowanych w pobliżu jeziora na drodze do miejscowości Rumsko
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg komunikacyjny	Długość odcinka	ok. 0,9 km
Rodzaj nawierzchni	Kruszywo	Szerokość drogi	3 m
Dokumentacja techniczna	Kosztorys	Obszar zabudowany	Nie
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	600 000 zł	Termin gotowości	III kw. 2023 r.
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Modernizacja drogi – wykonanie drogi z kruszywa		
Uzgodnienia z interesariuszami	Odcinek nie wymaga uzgodnień		

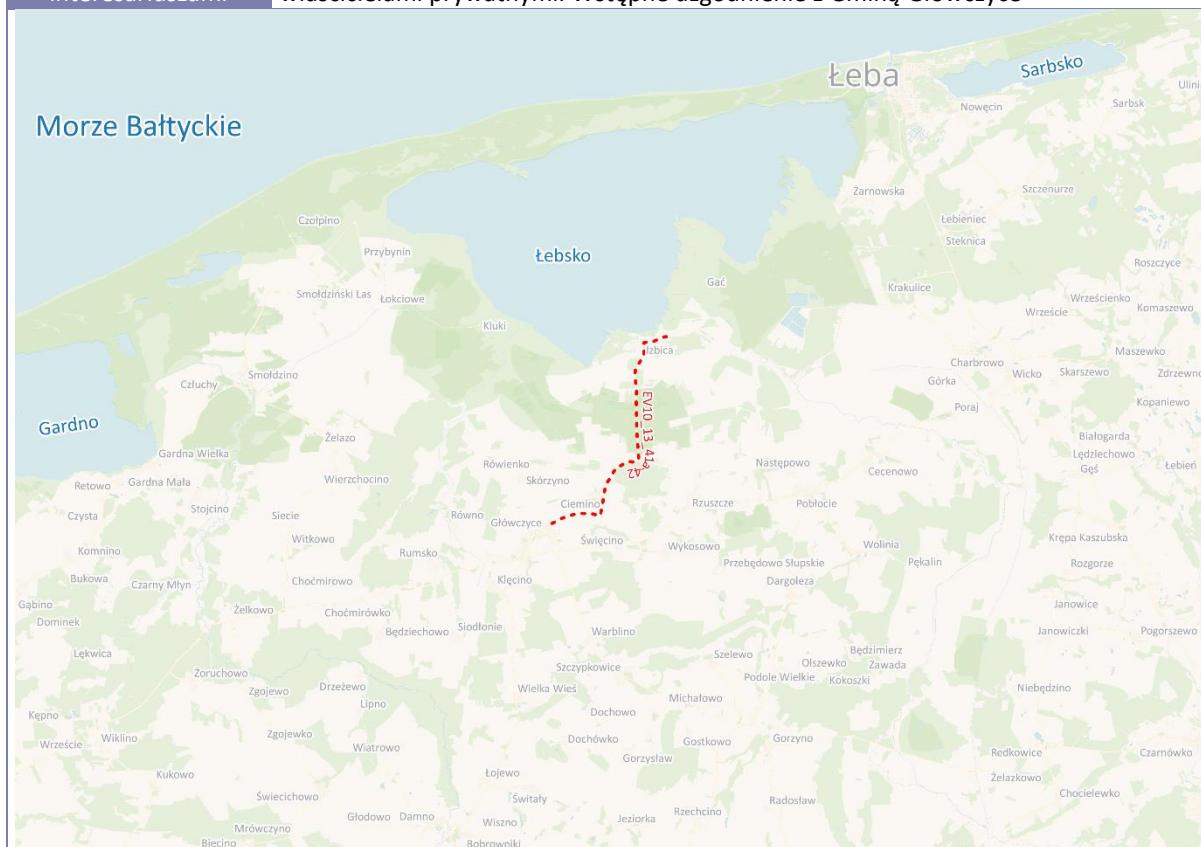


Źródło: Opracowanie własne

## Gmina Głównyzyce

**Tabela 106: Odcinek EV10\_13\_41a-42**

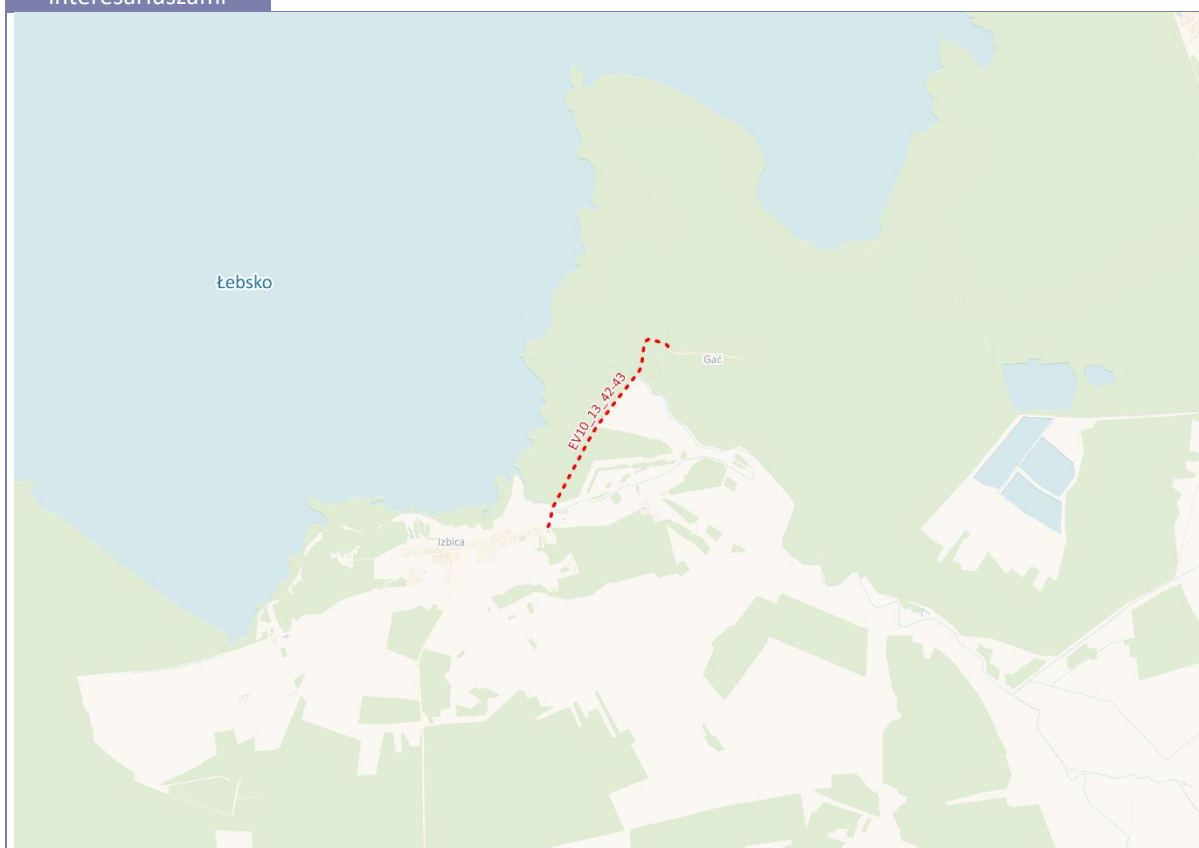
Wnioskodawca	Powiat Słupski	Numeracja PTR II	EV10_13_41a-42
Początek odcinka:	Wyjazd z miejscowości Głównyzyce w kierunku miejscowości Izbica km 8+450 DP1128G	Koniec odcinka:	Wyjazd z Izbicy w kierunku miejscowości Gać km 2+950 DP 1127G
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg pieszo-rowerowy	Długość odcinka	ok. 11,4 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt	Szerokość drogi	3 m
Dokumentacja techniczna	Koncepcja zagospodarowania terenu	Obszar zabudowany	Częściowo tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	15 000 000 zł	Termin gotowości	2023
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż drogi powiatowej nr 1128G		
Uzgodnienia z interesariuszami	Inwestycja wymaga uzgodnień m.in. ze Wodami Polskimi, Gminą Głównyzyce czy właścicielami prywatnymi. Wstępne uzgodnienie z Gminą Głównyzyce		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 107: Odcinek EV10\_13\_42-43**

Wnioskodawca	Powiat Słupski	Numeracja PTR II	EV10_13_42-43
Początek odcinka:	Wyjazd z Izbicy w kierunku miejscowości Gać	Koniec odcinka:	Wjazd do miejscowości Gać
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg komunikacyjny	Długość odcinka	ok. 2,1 km
Rodzaj nawierzchni	Beton	Szerokość drogi	3,5 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Nie
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	3 500 000 zł	Termin gotowości	III kw. 2023 r.
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Droga betonowa klasy L, jezdnia o szerokości 3,5 m, 3 mijanki o długości 20 m, obustronne pobocza o szerokości 0,75m.		
Uzgodnienia z interesariuszami	Inwestycja wymaga uzgodnień z Zarządem Melioracji - brak uzgodnień		



Źródło: Opracowanie własne

**Gmina Główny/Gmina Wicko****Tabela 108: Odcinek EV10\_13\_44-45**

Wnioskodawca	Słowiński Park Narodowy	Numeracja PTR II	EV10_13_44-45
Początek odcinka:	Wyjazd z miejscowości Gać w kierunku miejscowości Żarnowska (obszar Słowińskiego Parku Narodowego)	Koniec odcinka:	Przed miejscowością Żarnowska
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg komunikacyjny	Długość odcinka	ok. 5,5 km
Rodzaj nawierzchni	Kruszywo	Szerokość drogi	Minimum 3 m
Dokumentacja techniczna	Dokumentacja projektowo - kosztorysowa wraz z uzyskaniem decyzji o pozwoleniu na przebudowę w trakcie realizacji. Termin realizacji umowy z wykonawcą dokumentacji technicznej - październik 2022 r.	Obszar zabudowany	Nie
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	4 650 000 zł	Termin gotowości	2023 r.
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Przebudowa drogi pożarowej na odcinku ok. 5 km, pełniącej funkcję trasy rowerowej oraz remont szlaku turystycznego na długości ok. 0,5 km, pełniącego funkcję trasy rowerowej.		
Uzgodnienia z interesariuszami	Dotychczasowe ustalenia z Gminą Wicko oraz Gminą Główny		

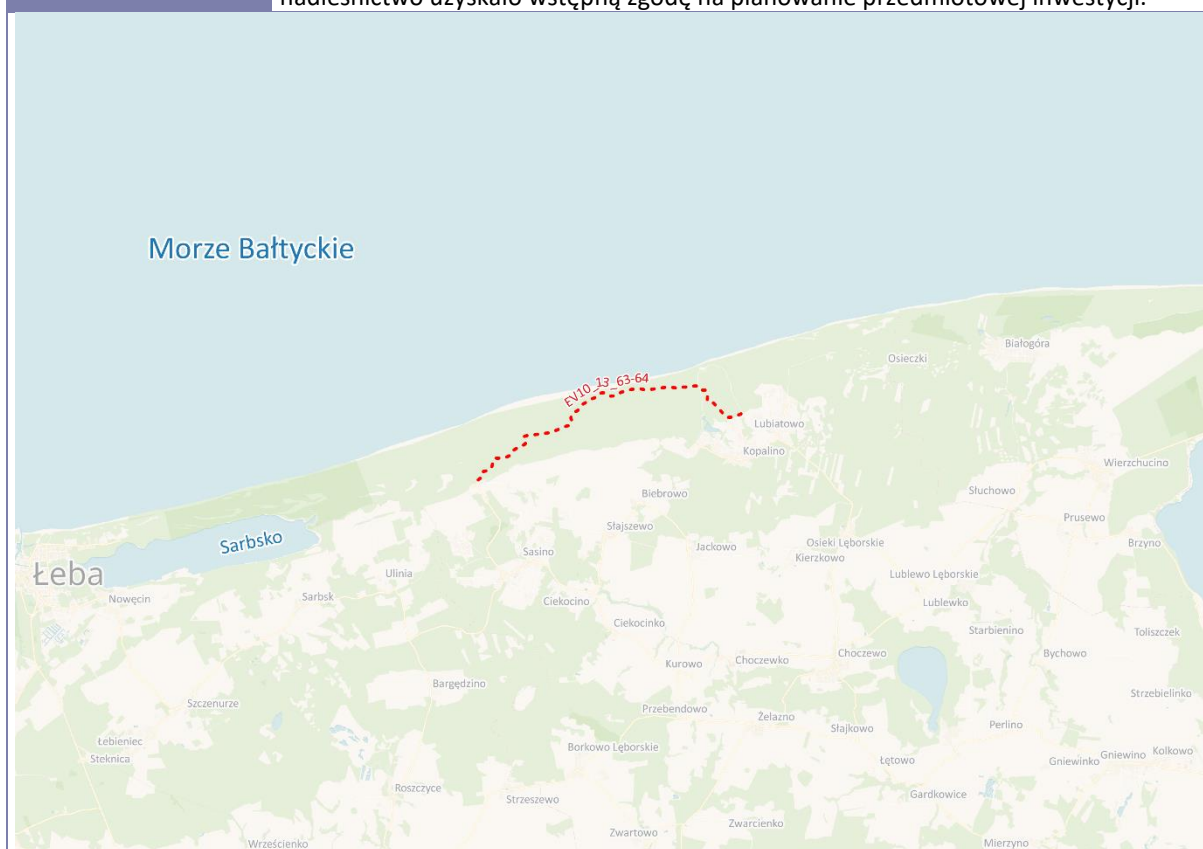


Źródło: Opracowanie własne

**Gmina Choczewo**

**Tabela 109: Odcinek EV10\_13\_63-64**

Wnioskodawca	Nadleśnictwo Choczewo	Numeracja PTR II	EV10_13_63-64
Początek odcinka:	Osetnik (na wysokości campingu Stilo)	Koniec odcinka:	Skrzyżowanie ulicy Bukowej i ulicy Bałtyckiej w Lubiatowie
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg komunikacyjny	Długość odcinka	ok. 9 km
Rodzaj nawierzchni	Kruszywo	Szerokość drogi	Powyżej 3 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Nie
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	2 500 000 zł	Termin gotowości	II kw. 2023 r.
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Wykonanie nowej nawierzchni z kruszywa naturalnego na całym wskazanym odcinku z częściową wymianą istniejącej podbudowy.		
Uzgodnienia z interesariuszami	Konieczne uzgodnienie z Polskie Elektrownie Jądrowe sp. z o. o. – część odcinka przebiega przez Obszar Realizacji Przedsięwzięcia, przewidzianego do budowy pierwszej w Polsce elektrowni jądrowej. Wskutek przeprowadzonych uzgodnień, nadleśnictwo uzyskało wstępną zgodę na planowanie przedmiotowej inwestycji.		



Źródło: Opracowanie własne

## Gmina Krokowa

Gmina Krokowa podjęła decyzję o poprowadzeniu odcinka EV10\_13\_76-77 alternatywną trasą i z uwagi na zaplanowanie dwóch rodzajów drogi rowerowej (ciągu pieszo-rowerowego oraz ciągu komunikacyjnego) dodatkowo podzieliła ten odcinek na dwie części (EV10\_13\_76-77a oraz EV10\_13\_77a-77). W związku z powyższym łącznie przygotowała Karty Zadań dla czterech odcinków.

**Tabela 110: Odcinek EV10\_13\_72-73a**

Wnioskodawca	Gmina Krokowa	Numeracja PTR II	EV10_13_72-73a
Początek odcinka:	Ulica Bałtycka przed miejscowością Dębki	Koniec odcinka:	Most na Paśnicy w Dębkach
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg komunikacyjny	Długość odcinka	ok. 0,07 km
Rodzaj nawierzchni	Kostka niefazowana/Kompozyt	Szerokość drogi	Powyżej 3 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Nie
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	600 000 zł	Termin gotowości	IV kw. 2023 r.
Zmiany w przebiegu	W porównaniu do pierwotnie zaplanowanego przebiegu wnioskodawca zdecydował o skróceniu odcinka jedynie do terenu bezpośrednio przed mostem na Paśnicy w Dębkach		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Wykonanie ciągu komunikacyjnego na przedłużeniu mostu przez wydmy, planowana nawierzchnia w zależności od uzgodnień projektowych (kompozyt / kostka). Ponadto z uwagi na charakter miejsca planuje się wykonanie małej architektury/miejsca odpoczynku oraz wyeksponowanie miejsca		
Uzgodnienia z interesariuszami	Konieczność uzgodnienia z Lasami Państwowymi		

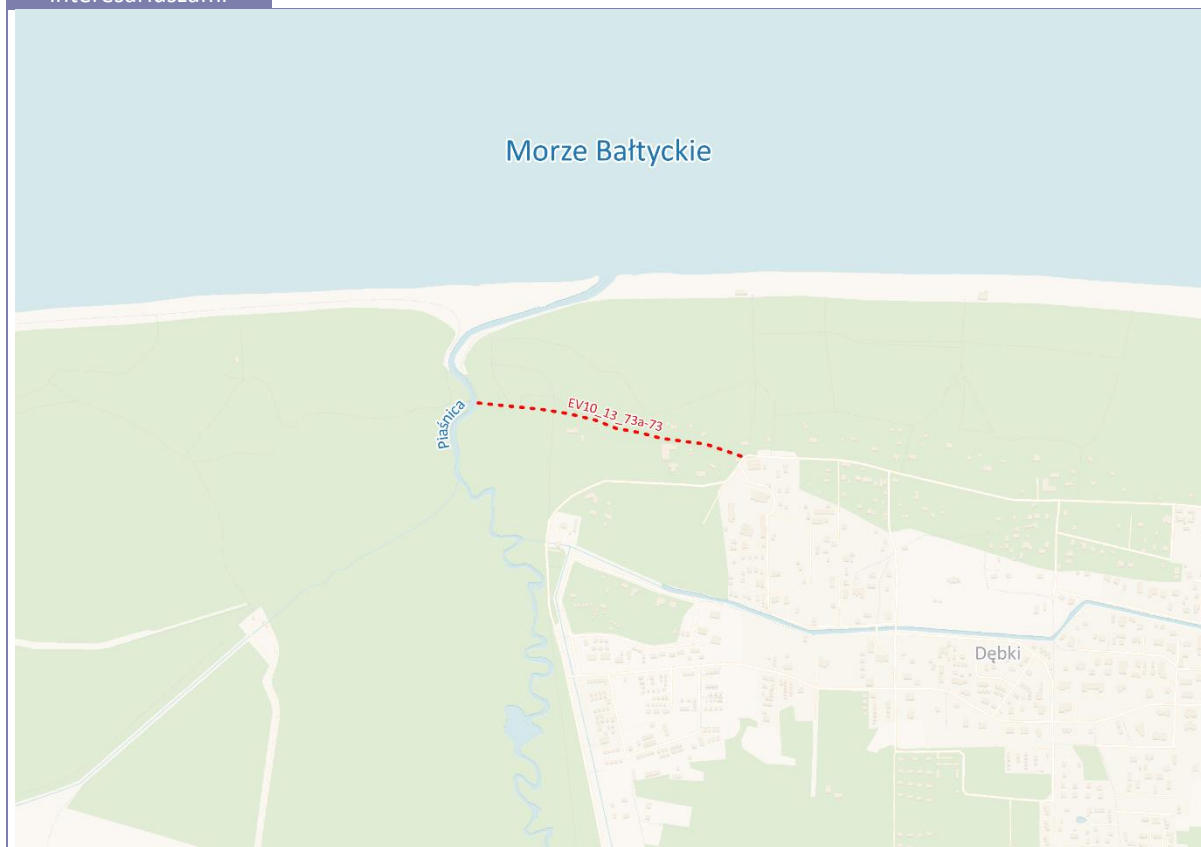


Źródło: Opracowanie własne



**Tabela 111: Odcinek EV10\_13\_73a-73**

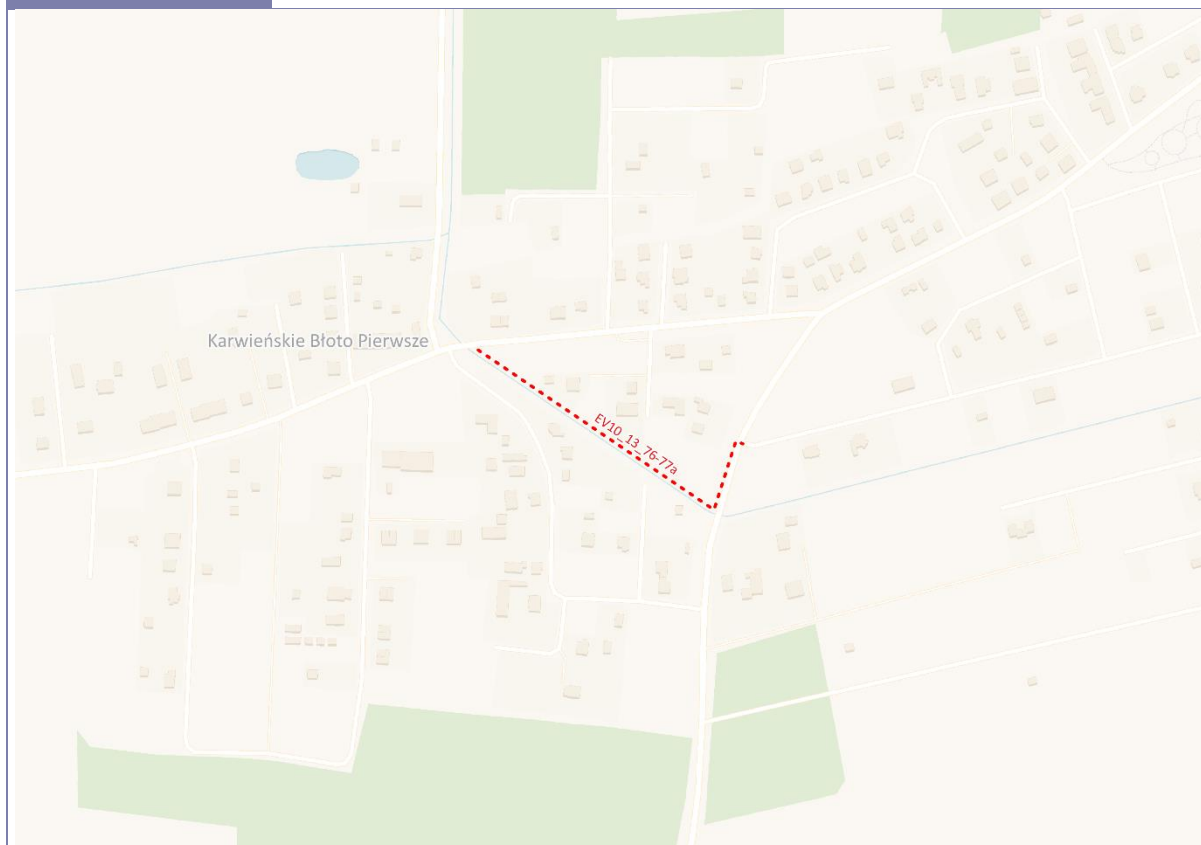
Wnioskodawca	Gmina Krokowa	Numeracja PTR II	EV10_13_73a-73
Początek odcinka:	Most na Paśnicy w Dębkach	Koniec odcinka:	Skrzyżowanie ulicy Adama Wrzoska z ulicą Spacerowa w Dębkach
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg komunikacyjny	Długość odcinka	ok. 0,59 km
Rodzaj nawierzchni	Kostka niefazowana	Szerokość drogi	Powyżej 3 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	1 000 000 zł	Termin gotowości	IV kw. 2023 r.
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Wykonanie ciągu komunikacyjnego, który będzie wkomponowywał się w otaczającą naturę wrz z odwodnieniem i oświetleniem trasy		
Uzgodnienia z interesariuszami	Uzgodnienia nie są wymagane – grunty należą do Gminy Krokowa		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 112: Odcinek EV10\_13\_76-77a**

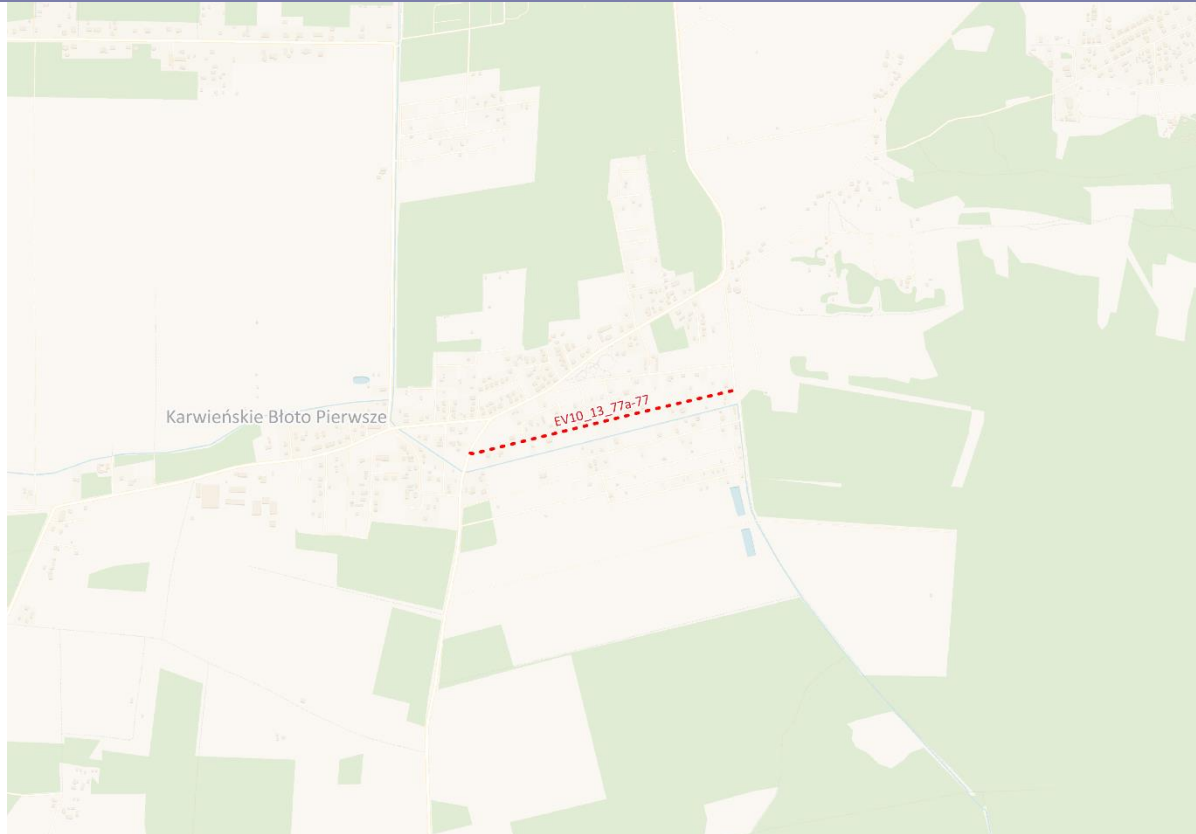
Wnioskodawca	Gmina Krokowa	Numeracja PTR II	EV10_13_76-77a
Początek odcinka:	Skrzyżowanie ulicy Pomorskiej z Plażową	Koniec odcinka:	Zjazd z drogi wojewódzkiej nr 215 na ulicę Myśliwską
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg pieszo-rowerowy	Długość odcinka	ok. 0,35 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt	Szerokość drogi	3 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	500 000 zł	Termin gotowości	IV kw. 2023 r.
Zmiany w przebiegu	Odcinek poprowadzony alternatywną trasą w stosunku do zaznaczonego na mapie PTR II. Od skrzyżowania ulicy Pomorskiej z ul. Plażową do zjazdu z drogi wojewódzkiej nr 215 poprowadzi pasem przy rowie melioracyjnym.		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Wykonanie odcinka pomiędzy drogą wojewódzką a powiatową z kostki bezfazowej, wraz z oświetleniem i oznakowaniem.		
Uzgodnienia z interesariuszami	Konieczność uzgodnień w zakresie przejazdów przez jezdnię z Zarządem Dróg Powiatowym oraz Zarządem Dróg Wojewódzkich.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 113: Odcinek EV10\_13\_77a-77**

Wnioskodawca	Gmina Krokowa	Numeracja PTR II	EV10_13_77a-77
Początek odcinka:	Zjazd z drogi wojewódzkiej nr 215 na ulicę Myśliwską	Koniec odcinka:	Skrzyżowanie ulicy Myśliwskiej z Bielawską w Sławoszynku
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg komunikacyjny	Długość odcinka	ok. 1,05 km
Rodzaj nawierzchni	Kostka niefazowana	Szerokość drogi	Powyżej 3 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	1 500 000 zł	Termin gotowości	IV kw. 2023 r.
Zmiany w przebiegu	Odcinek przebiegający alternatywną trasą w stosunku do zaznaczonego na mapie PTR II, Będzie to ciąg komunikacyjny prowadzony ul. Myśliwską.		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Wykonanie odcinka w ciągu drogi Myśliwskiej z kostki bezfazowej, wraz z oświetlaniem, oznakowaniem i odwodnieniem		
Uzgodnienia z interesariuszami	Uzgodnienia nie są wymagane – grunty należą do Gminy Krokowa		

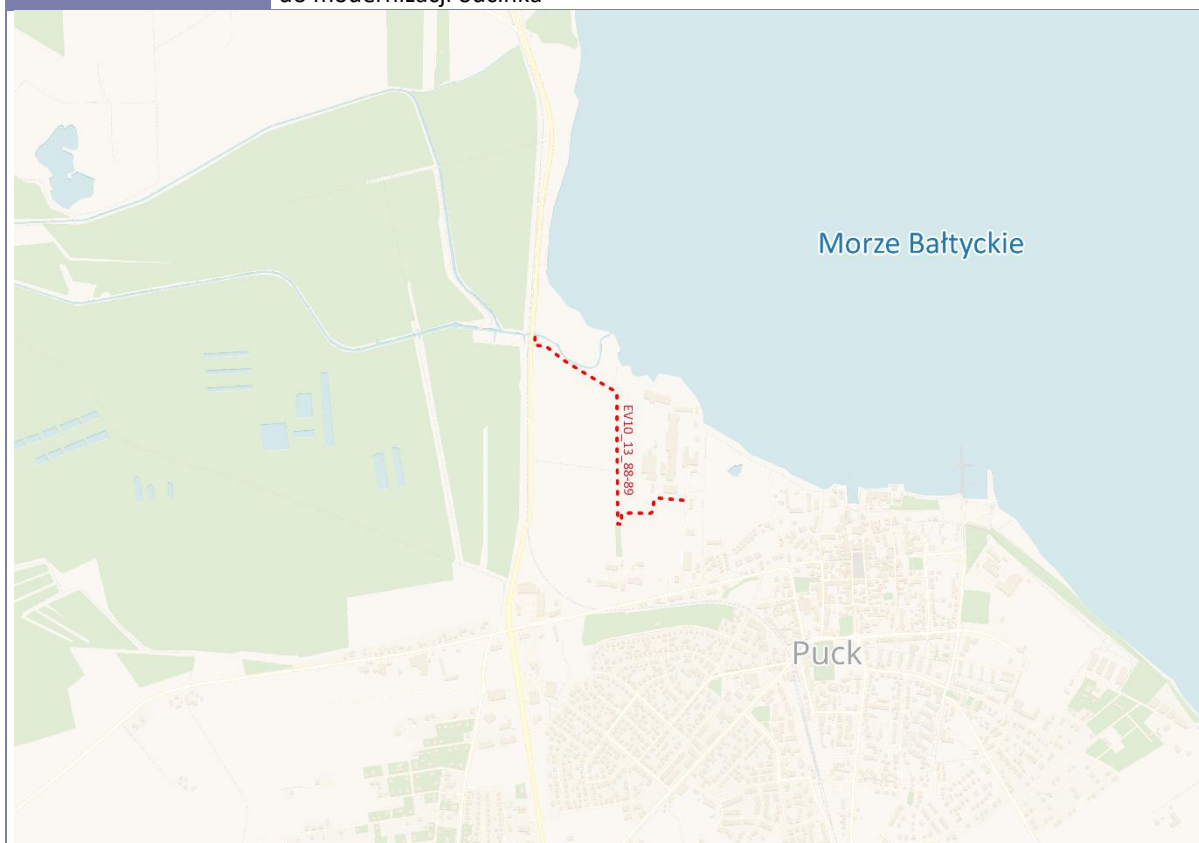


Źródło: Opracowanie własne

**Gmina Puck Miasto**

**Tabela 114: Odcinek EV10\_13\_88-89**

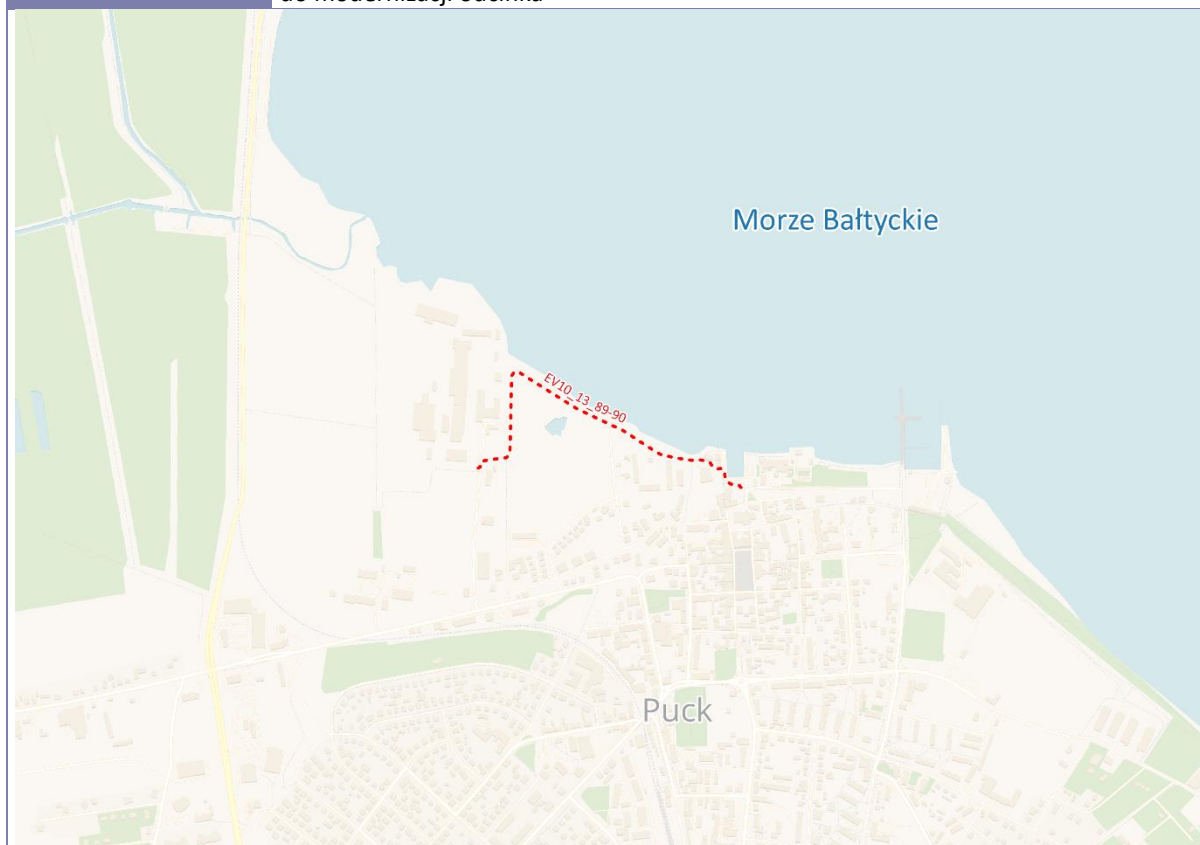
Wnioskodawca	Miasto Puck	Numeracja PTR II	EV10_13_88-89
Początek odcinka:	Za mostem nad Płutnicą - granica Gminy Puck i Miasta Puck	Koniec odcinka:	Skrzyżowanie ścieżki rowerowej z ulicą Komandora Edwarda Szystowskiego
Rodzaj drogi rowerowej	Droga dla rowerów	Długość odcinka	ok. 1,2 km
Rodzaj nawierzchni	Beton asfaltowy w kolorze czerwonym	Szerokość drogi	2,5 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Częściowo tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	1 914 000 zł	Termin gotowości	I kw. 2024 r.
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Rozebranie istniejącej nawierzchni z kostki betonowej wraz z podbudową i obrzeżami, wykonanie koryta pod podbudowę, wykonanie podbudowy pod drogę rowerową, wykonanie nawierzchni z betonu asfaltowego w kolorze czerwonym, wykonanie wykopu pod instalacje elektryczną i teletechniczną, wykonanie oświetlenia, montaż monitoringu, montaż licznika rowerowego.		
Uzgodnienia z interesariuszami	W przypadku działek znajdujących się w posiadaniu podmiotów innych niż Gmina Miasta Puck, uzyskano wstępną zgodę na realizację inwestycji. Nie ma przeciwskażeń do modernizacji odcinka		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 115: Odcinek EV10\_13\_89-90**

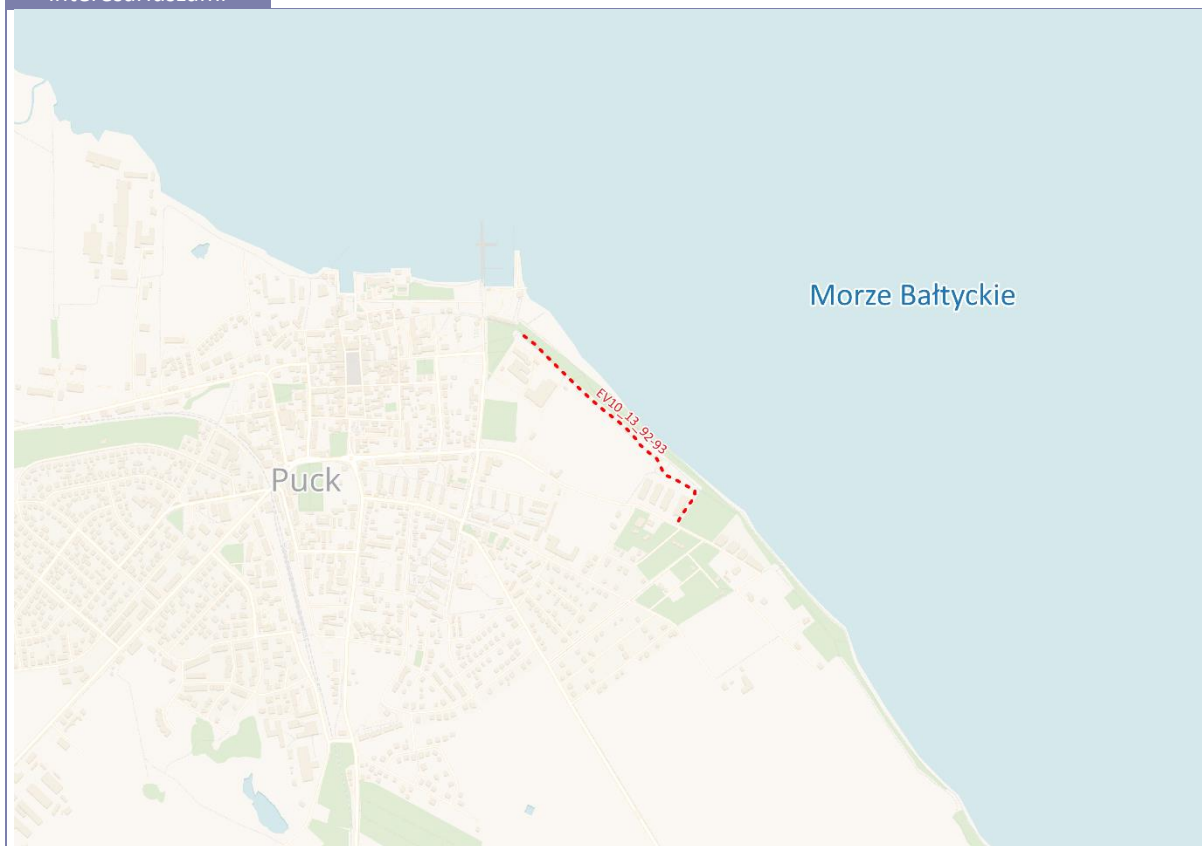
Wnioskodawca	Miasto Puck	Numeracja PTR II	EV10_13_89-90
Początek odcinka:	Zjazd z ulicy Komandora Edwarda Szystowskiego na ścieżkę rowerową	Koniec odcinka:	Przed skrzyżowaniem ul. Żeglarzy z Marynarską (na wysokości portu rybackiego w Pucku)
Rodzaj drogi rowerowej	Droga dla rowerów	Długość odcinka	ok. 1 km
Rodzaj nawierzchni	Beton asfaltowy w kolorze czerwonym	Szerokość drogi	2,5 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Częściowo tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	1 396 000 zł	Termin gotowości	I kw. 2024 r.
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Rozebranie istniejącej nawierzchni z kostki betonowej wraz z podbudową i obrzeżami, wykonanie koryta pod podbudowę, wykonanie podbudowy pod drogę rowerową, wykonanie nawierzchni z betonu asfaltowego w kolorze czerwonym, wykonanie wykopu pod instalacje elektryczną i teletechniczną, wykonanie oświetlenia, montaż monitoringu		
Uzgodnienia z interesariuszami	W przypadku działek znajdujących się w posiadaniu podmiotów innych niż Gmina Miasta Puck, uzyskano wstępną zgodę na realizację inwestycji. Nie ma przeciwskażeń do modernizacji odcinka		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 116: Odcinek EV10\_13\_92-93**

Wnioskodawca	Miasto Puck	Numeracja PTR II	EV10_13_92-93
Początek odcinka:	Ul. Żeglarzy w Pucku	Koniec odcinka:	Skrzyżowanie ścieżki rowerowej z ulicą Nowy Świat
Rodzaj drogi rowerowej	Droga dla rowerów	Długość odcinka	ok. 1 km
Rodzaj nawierzchni	Beton asfaltowy w kolorze czerwonym	Szerokość drogi	2,5 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Częściowo tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	1 190 000 zł	Termin gotowości	I kw. 2024 r.
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Rozebranie istniejącej nawierzchni z kostki betonowej wraz z podbudową i obrzeżami, wykonanie koryta pod podbudowę, wykonanie podbudowy pod drogę rowerową, wykonanie nawierzchni z betonu asfaltowego w kolorze czerwonym, wykonanie wykopu pod instalację teletechniczną, montaż monitoringu		
Uzgodnienia z interesariuszami	Nie wymaga uzgodnień – wszystkie działki należą do wnioskodawcy		



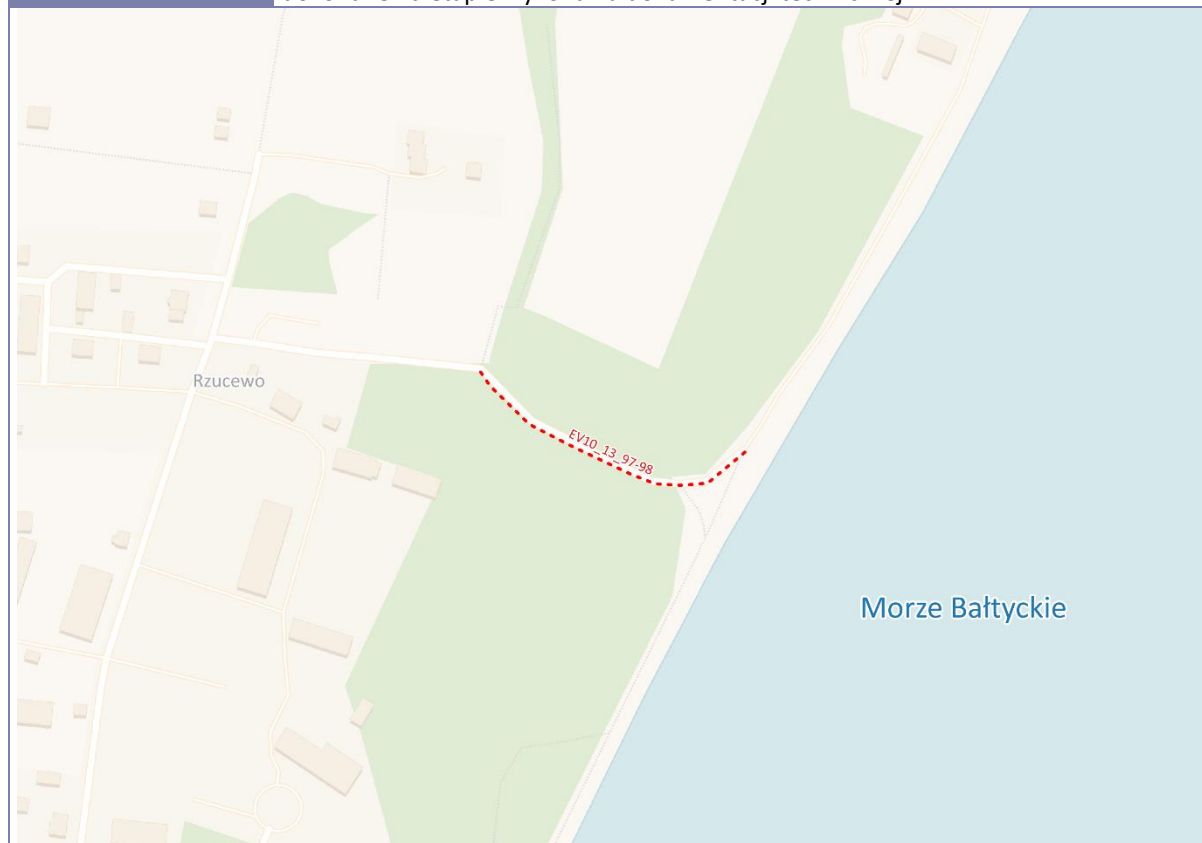
Źródło: Opracowanie własne

## Gmina Puck

Gmina Puck zrezygnowała z zakwalifikowanego do Analizy Wykonalności odcinka R10\_96-97. Przygotowała natomiast Karty Zadań dla trzech pozostałych odcinków. W przypadku odcinka R10\_101-102 poza planowanym wykonaniem ciągu pieszo-rowerowego niezbędna będzie także równoległa modernizacja drogi (zmiana nawierzchni na asfalt) – niniejsza inwestycja będzie stanowić projekt komplementarny dla planowanego odcinka ścieżki rowerowej.

**Tabela 117: Odcinek EV10\_13\_97-98**

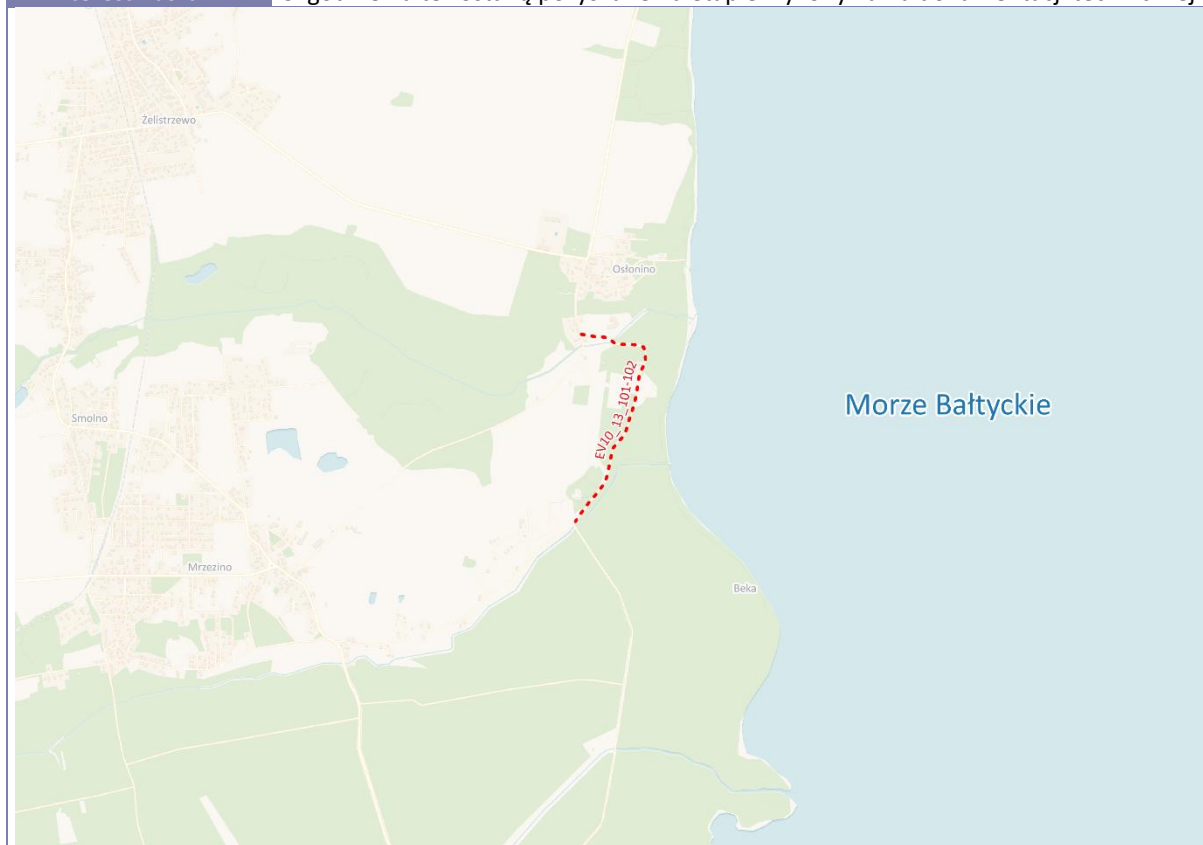
Wnioskodawca	Gmina Puck	Numeracja PTR II	EV10_13_97-98
Początek odcinka:	Przy zakręcie na ul. Nad Zatoką odbijającym od Zatoki Puckiej	Koniec odcinka:	Parking przy ulicy Nad Zatoką.
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg komunikacyjny	Długość odcinka	ok. 0,15 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt	Szerokość drogi	Powyżej 3 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	2 000 000 zł	Termin gotowości	2024 r.
Zmiany w przebiegu	Przebieg odcinka skrócony w porównaniu do mapy PTR II – koniec odcinka zamiast przy skrzyżowaniu ulicy nad zatoką z ulicą Kasztanową, to na wysokości parkingu zlokalizowanego przy drodze.		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Budowa drogi o nawierzchni asfaltowej wraz z odwodnieniem i oznakowaniem		
Uzgodnienia z interesariuszami	Prawdopodobnie planowana inwestycja będzie wymagała uzgodnienia z konserwatorem zabytków, RDOŚ, Urząd Morski, Wody Polskie. Uzgodnienia te zostaną dokonane na etapie wykonania dokumentacji technicznej.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 118: Odcinek EV10\_13\_101-102**

Wnioskodawca	Gmina Puck	Numeracja PTR II	EV10_13_101-102
Początek odcinka:	Skrzyżowanie ul. Leśnej z Morską w miejscowości Ostonino	Koniec odcinka:	Zjazd z ulicy Morskiej na drogę prowadzącą przez rezerwat Beka
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg pieszo-rowerowy	Długość odcinka	ok. 1,2 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt	Szerokość drogi	3 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Nie
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	3 000 000 zł	Termin gotowości	2025 r.
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Budowa ciągu pieszo-rowerowego wraz z oznakowaniem dla rowerzystów		
Uzgodnienia z interesariuszami	Prawdopodobnie inwestycja będzie wymagała uzgodnienia z: Wodami Polskimi, RDOŚ. Uzgodnienia te zostaną pozyskane na etapie wykonywania dokumentacji technicznej.		

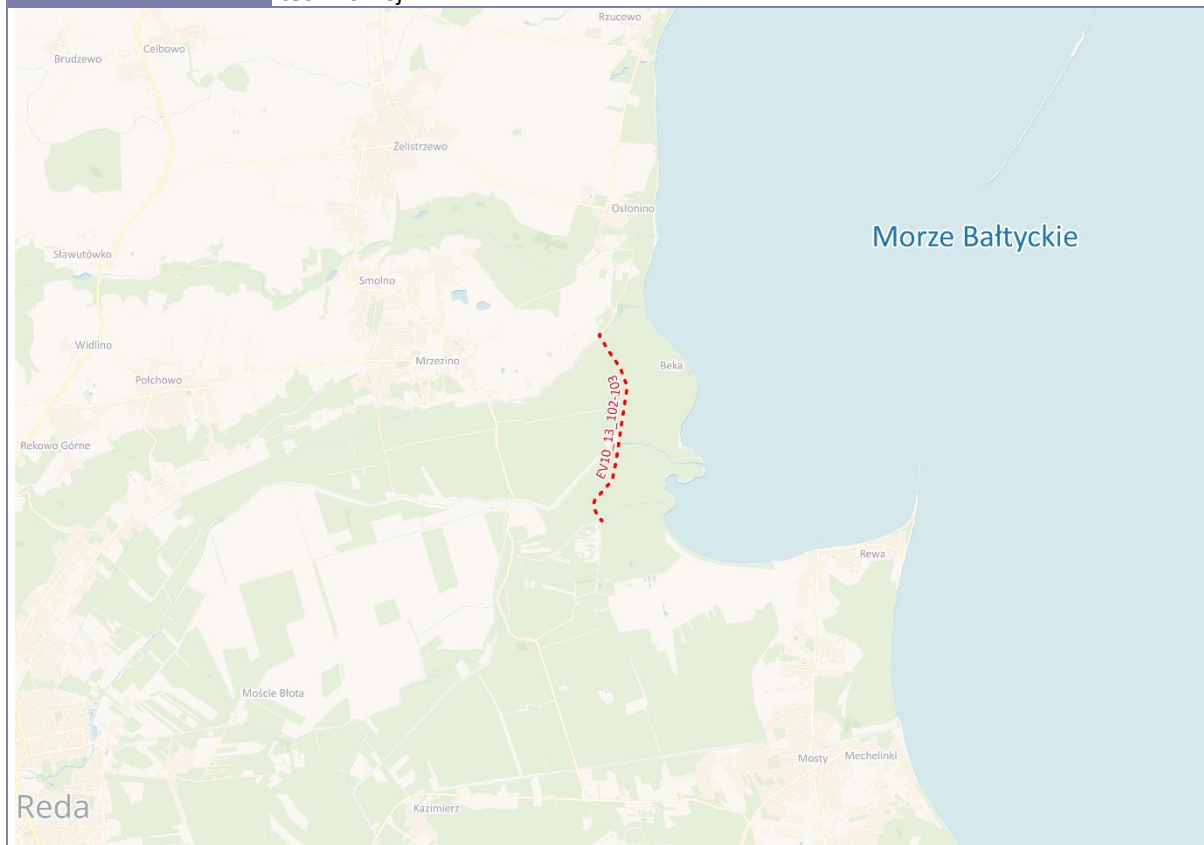


Źródło: Opracowanie własne



**Tabela 119: Odcinek EV10\_13\_102-103**

Wnioskodawca	Gmina Puck	Numeracja PTR II	EV10_13_102-103
Początek odcinka:	Zjazd z ulicy Morskiej na drogę prowadzącą przez rezerwat Beka	Koniec odcinka:	Za mostkiem prowadzącym nad Kanałem Łyskim (granica z gminą Kosakowo)
Rodzaj drogi rowerowej	Droga dla rowerów	Długość odcinka	ok. 2,5 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt	Szerokość drogi	2,5 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Nie
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	3 000 000 zł	Termin gotowości	2025 r.
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Budowa drogi rowerowej o nawierzchni asfaltowej.		
Uzgodnienia z interesariuszami	Inwestycja wymaga uzgodnienia z: Wodami Polskimi, RDOŚ, Wojewódzki Konserwator Zabytków. Zarządcy terenu nie mają uwag co do planowanego zakresu prac. Szczegółowe uzgodnienia pozyskane będą na etapie wykonania dokumentacji technicznej.		



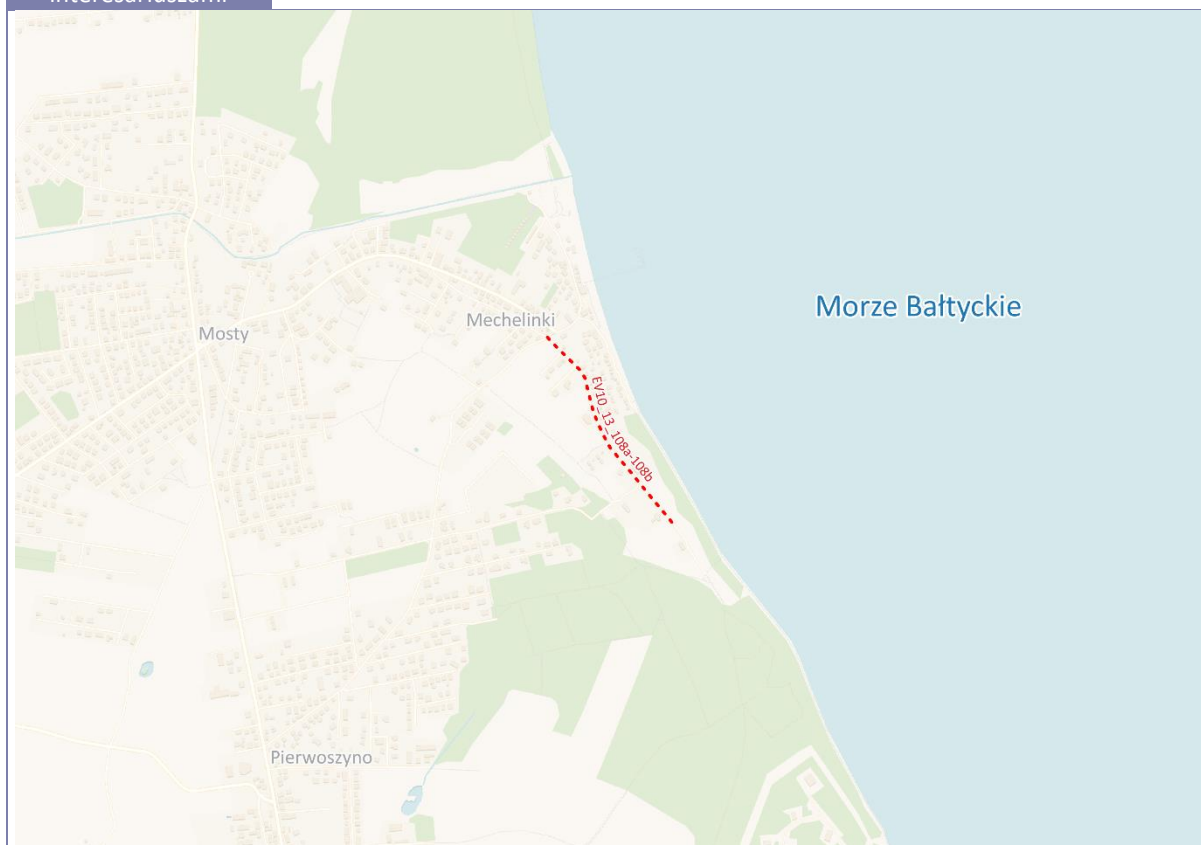
Źródło: Opracowanie własne

### Gmina Kosakowo

Gmina Kosakowo podjęła decyzję o podzieleniu odcinka EV10\_13\_108-316b na trzy niezależne odcinki (EV10\_13\_108a-108b, EV10\_13\_108b-108 oraz EV10\_13\_108-316b) i tym samym przygotowała trzy Karty Zadań. W przypadku odcinka 108a-108b z uwagi na trudne warunki Gmina Kosakowo przewidziała budowę drogi dla rowerów o szerokości 2 m.

**Tabela 120: Odcinek EV10\_13\_108a-108b**

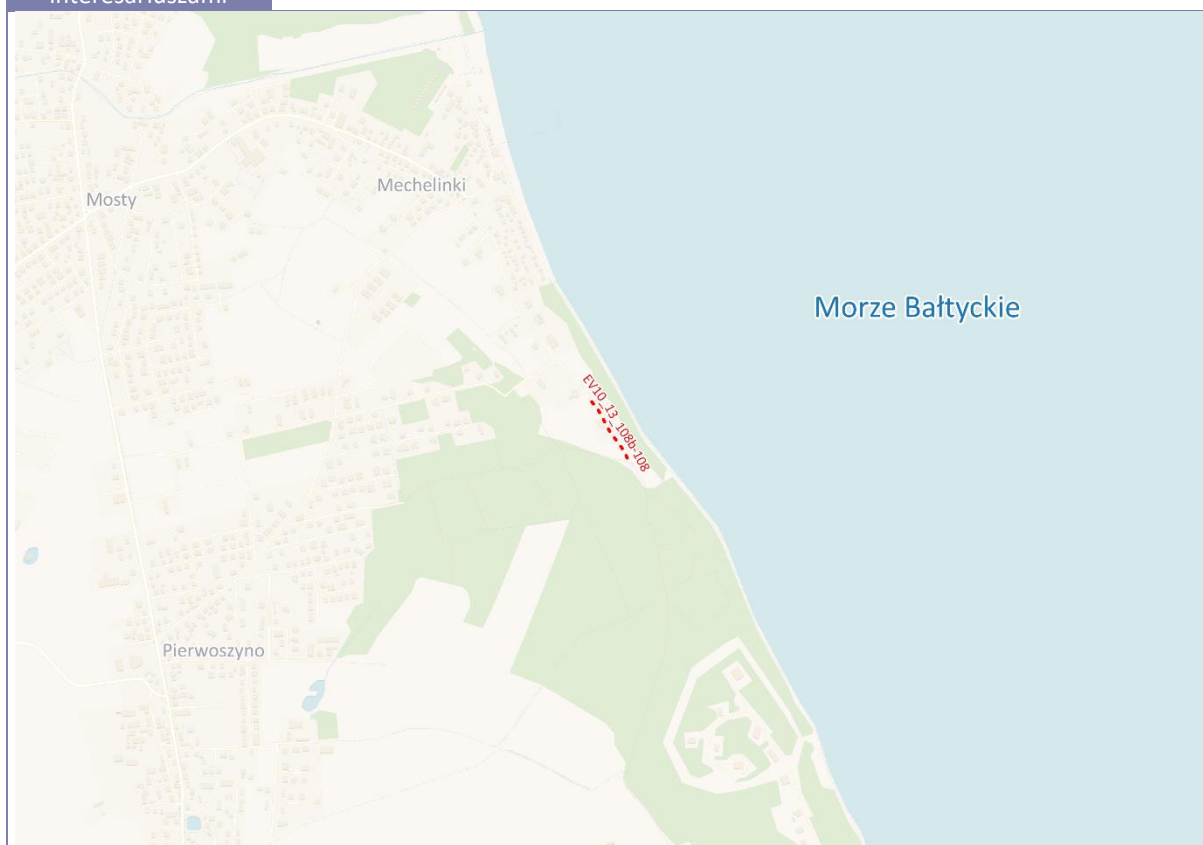
Wnioskodawca	Gmina Kosakowo	Numeracja PTR II	EV10_13_108a-108b
Początek odcinka:	Skrzyżowanie ul. Klifowej z ul. Do Morza w Mechelinkach	Koniec odcinka:	Na wysokości działki 193/101
Rodzaj drogi rowerowej	Droga dla rowerów	Długość odcinka	ok. 0,65 km
Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna	Szerokość drogi	2 m
Dokumentacja techniczna	Zostało przygotowane „opracowanie i złożenie w imieniu Zarządcy drogi wniosku wraz z załącznikami o wydanie decyzji ZRiD dla budowy ulicy Klifowej w miejscowości Mechcelinki wraz z uzyskaniem ostatecznej decyzji ZRiD”.	Obszar zabudowany	Tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	715 000 zł	Termin gotowości	2024 r.
Zmiany w przebiegu	Odcinek stanowi część pierwotnego odcinka EV10_13_108-316b.		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Budowa ścieżki rowerowej z nawierzchni bitumicznej		
Uzgodnienia z interesariuszami	Pozostały jeszcze uzgodnienia z Energią, Gazownictwem, firmą telekomunikacyjną		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 121: Odcinek EV10\_13\_108b-108**

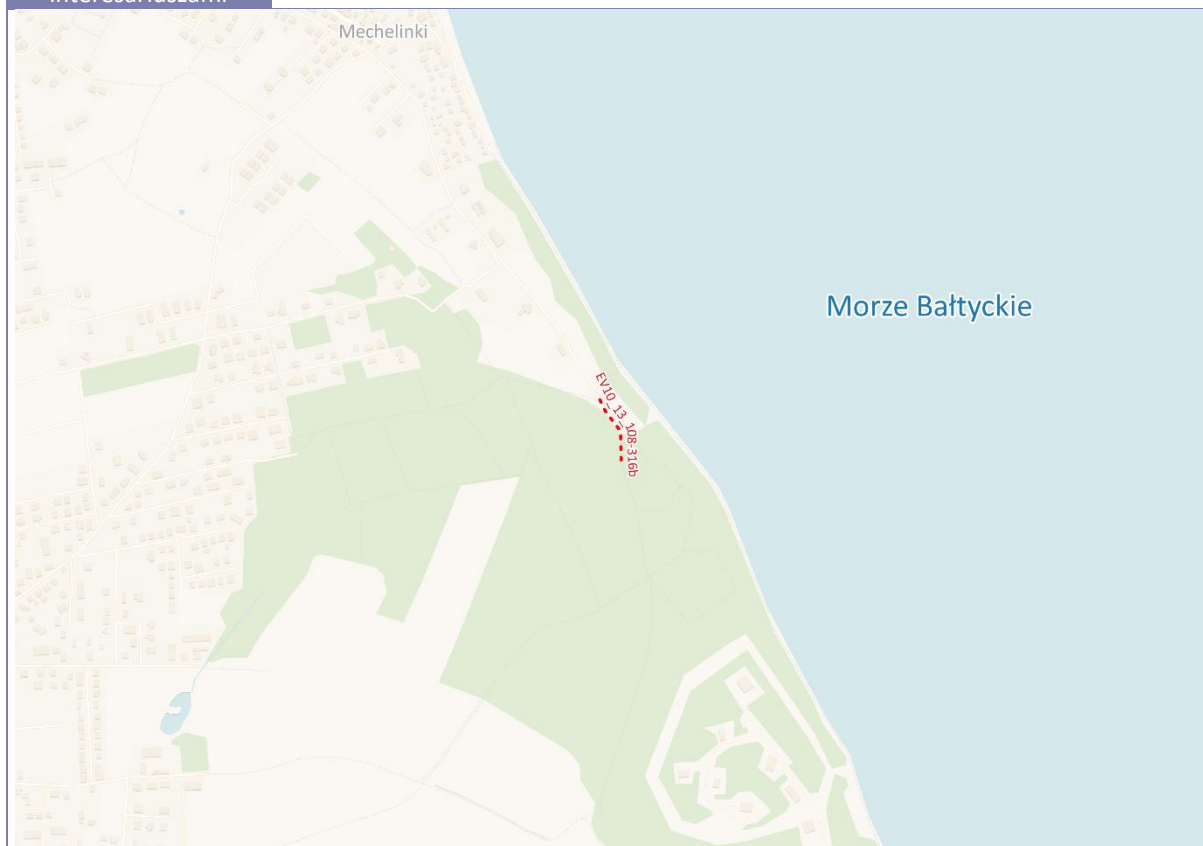
Wnioskodawca	Gmina Kosakowo	Numeracja PTR II	EV10_13_108b-108
Początek odcinka:	ul. Klifowej od ok. 650 m	Koniec odcinka:	Do zakrętu drogi na ul. Sobótki w Mechelinkach (ul. Klifowa ok.830m)
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg komunikacyjny	Długość odcinka	ok. 0,18 km
Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna	Szerokość drogi	5 m
Dokumentacja techniczna	Zostało przygotowane „opracowanie i złożenie w imieniu Zarządcy drogi wniosku wraz z załącznikami o wydanie decyzji ZRiD dla budowy ulicy Klifowej w miejscowości Mechcelinki wraz z uzyskaniem ostatecznej decyzji ZRiD”.	Obszar zabudowany	Tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	198 000 zł	Termin gotowości	2024 r.
Zmiany w przebiegu	Odcinek stanowi część pierwotnego odcinka EV10_13_108-316b.		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Budowa pasa pieszo-jezdnego z nawierzchni bitumicznej		
Uzgodnienia z interesariuszami	Pozostały jeszcze uzgodnienia z Energią, Gazownictwem, firmą telekomunikacyjną		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 122: Odcinek EV10\_13\_108-316b**

Wnioskodawca	Gmina Kosakowo	Numeracja PTR II	EV10_13_108-316b
Początek odcinka:	Od zakrętu drogi na ul. Sobótki w Mechelinkach (ul. Klifowa ok. 830 m)	Koniec odcinka:	Po rozwidleniu z drogą gruntową prowadzącą do punktu widokowego Mechelinki Klif łącząc się z nowobudowaną śieżką rowerową
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg komunikacyjny	Długość odcinka	ok. 0,103 km
Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna	Szerokość drogi	3,5 m
Dokumentacja techniczna	Zostało przygotowane „opracowanie i złożenie w imieniu Zarządcy drogi wniosku wraz z załącznikami o wydanie decyzji ZRiD dla budowy ulicy Klifowej w miejscowości Mechcelinki wraz z uzyskaniem ostatecznej decyzji ZRiD”.	Obszar zabudowany	Tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	113 300 zł	Termin gotowości	2024 r.
Zmiany w przebiegu	Odcinek stanowi część pierwotnego odcinka EV10_13_108-316b.		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Budowa pasa pieszo-jezdnego z nawierzchni bitumicznej		
Uzgodnienia z interesariuszami	Pozostały jeszcze uzgodnienia z Energią, Gazownictwem, firmą telekomunikacyjną		

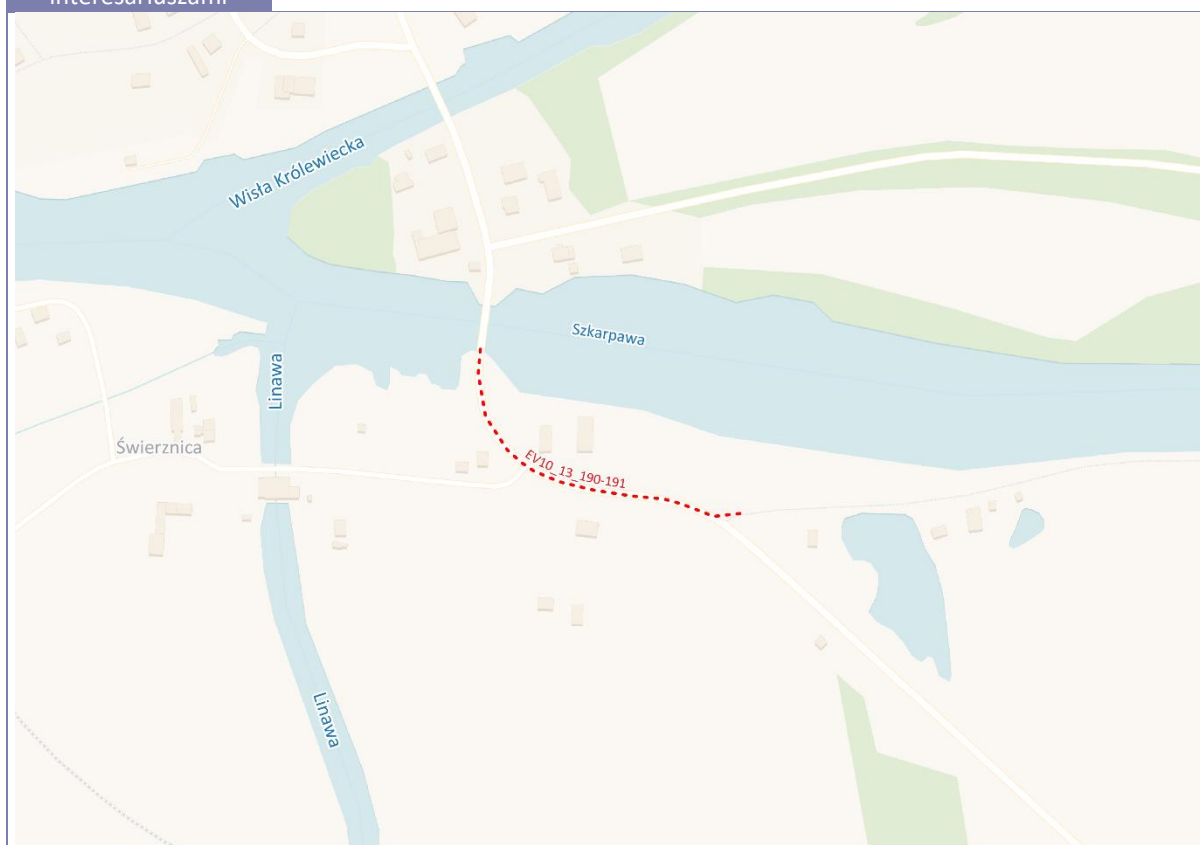


Źródło: Opracowanie własne

## Gmina Stegna

**Tabela 123: Odcinek EV10\_13\_190-191**

Wnioskodawca	Gmina Stegna	Numeracja PTR II	EV10_13_190-191
Początek odcinka:	Zjazd z mostu zwodzonego nad rzeką Szarpawa	Koniec odcinka:	Wjazd na wał przeciwpowodziowy na rzece Szarpawa
Rodzaj drogi rowerowej	Droga rowerowa	Długość odcinka	ok. 0,23 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt	Szerokość drogi	3 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	800 000 zł	Termin gotowości	III kw. 2023 r.
Zmiany w przebiegu	Odcinek skrócono w porównaniu do przebiegu zaproponowanego na mapie PTR II. Odcinek ten rozpocznie się po zjeździe z mostu zwodzonego, zamiast przed mostami zwodzonymi.		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Budowa drogi rowerowej wraz z przejazdem rowerowym		
Uzgodnienia z interesariuszami	Wymaga uzgodnień z ZDW – brak uzgodnień		



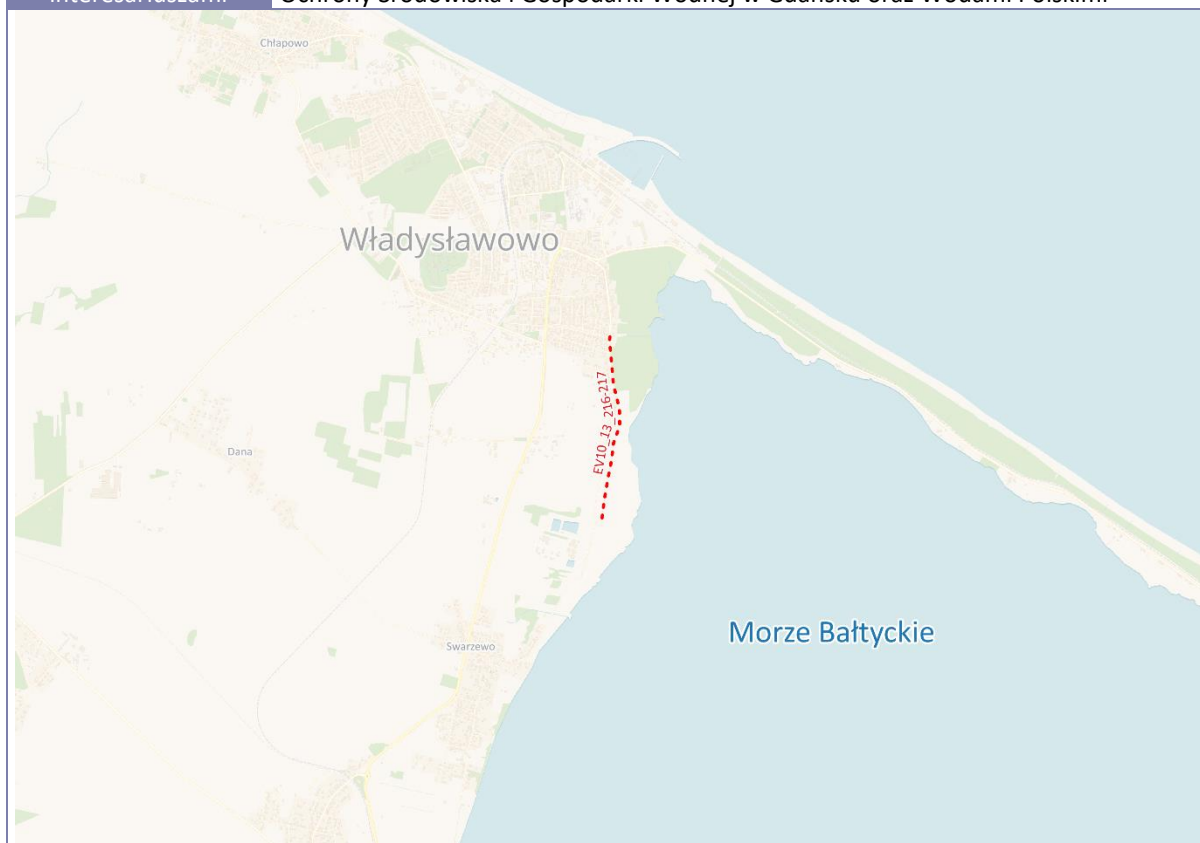
Źródło: Opracowanie własne

## Gmina Władysławowo

Gmina Władysławowo przygotowała trzy Karty Zadań dla odcinków zakwalifikowanych do niniejszej Analizy Wykonalności oraz opracowała Kartę Zadania dla odcinka EV10\_13\_217-218a, który pierwotnie nie został objęty przedmiotowym opracowaniem.

**Tabela 124: Odcinek EV10\_13\_216-217**

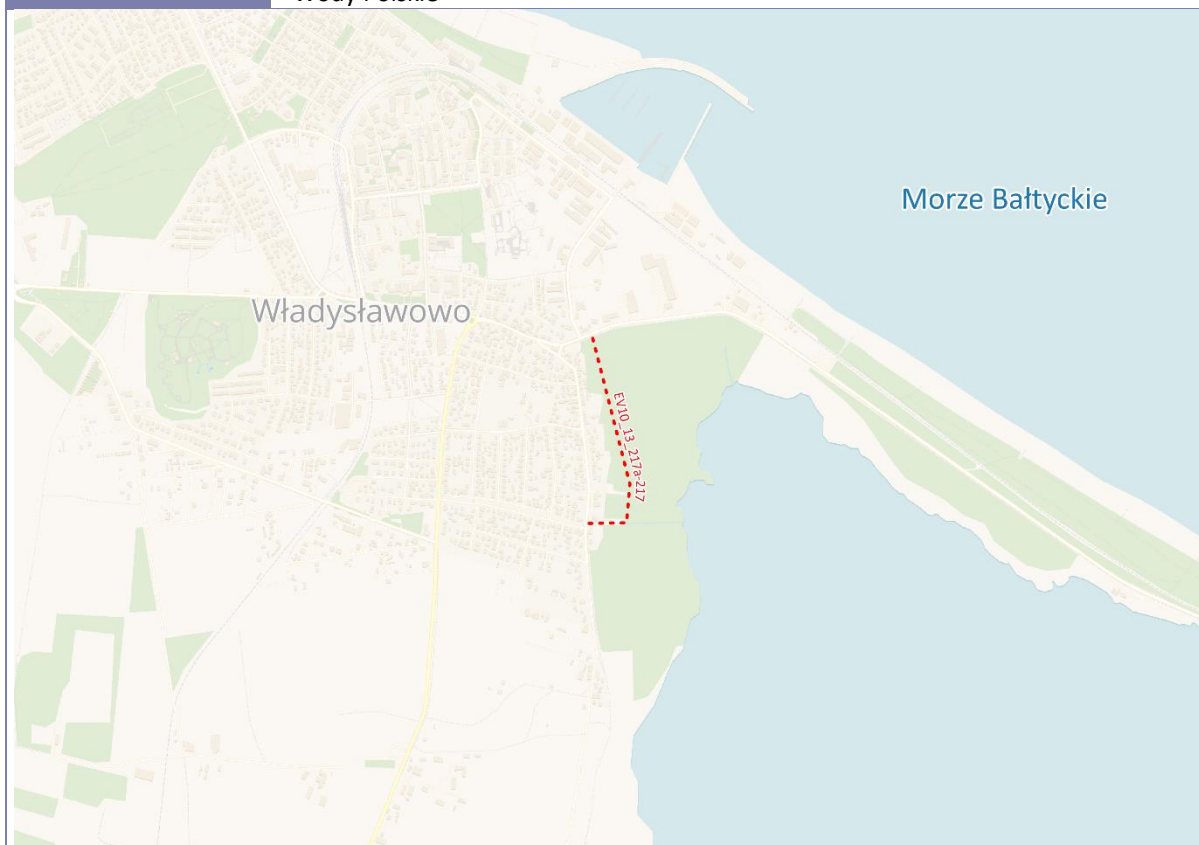
Wnioskodawca	Gmina Władysławowo	Numeracja PTR II	EV10_13_216-217
Początek odcinka:	Granica Gminy Władysławowo z Gminą Puck	Koniec odcinka:	Skrzyżowanie ul. Bohaterów Kaszubskich i ul. Łąkowej we Władysławowie
Rodzaj drogi rowerowej	Droga dla rowerów	Długość odcinka	ok. 2,4 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt	Szerokość drogi	2,5 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	4 500 000 zł	Termin gotowości	2026 r.
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Wykonanie robót budowlanych w zakresie przebudowy drogi rowerowej wraz z oznakowaniem na odcinku od granicy gminy Władysławowo z gminą Puck do skrzyżowania ul. Bohaterów Kaszubskich i ul. Łąkowej we Władysławowie		
Uzgodnienia z interesariuszami	Inwestycja wymaga uzgodnień Urzędem Morskim w Gdyni, Regionalną Dyрекcją Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Gdańsku oraz Wodami Polskimi		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 125: Odcinek EV10\_13\_217a-217**

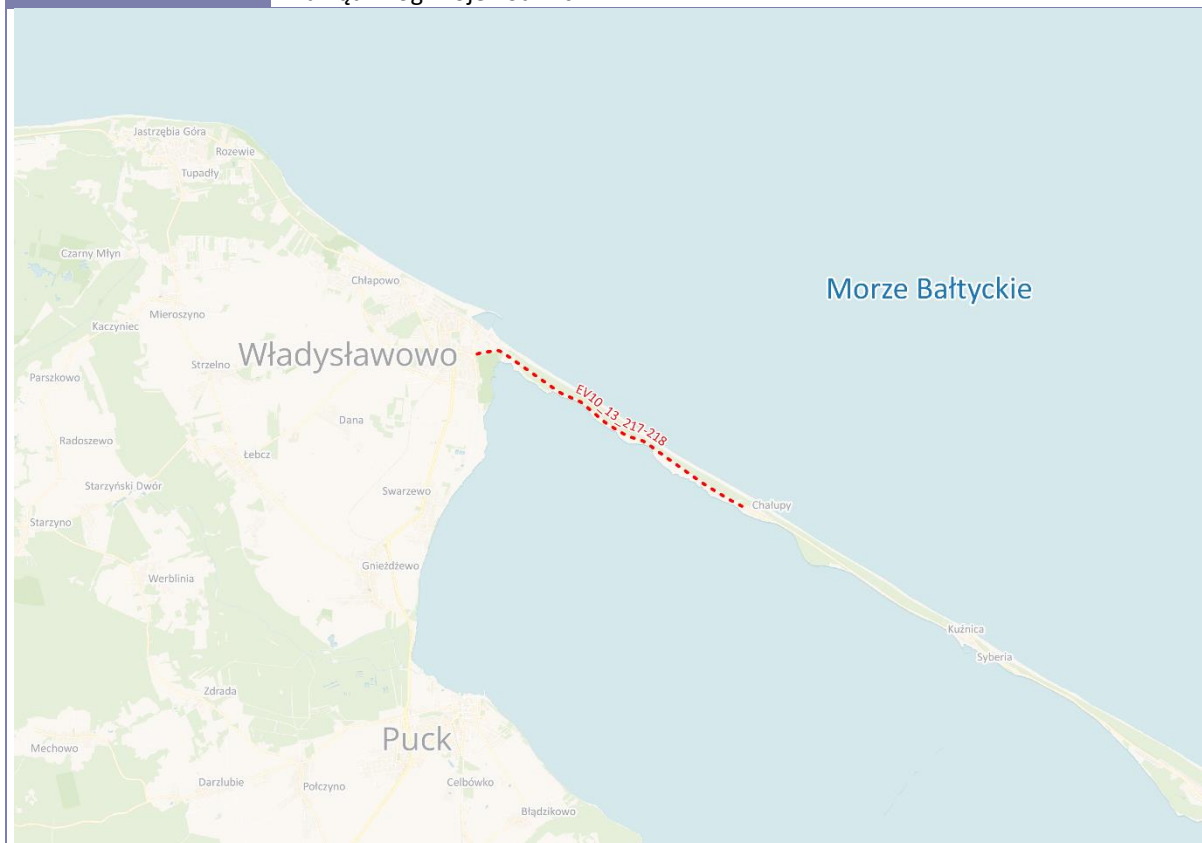
Wnioskodawca	Gmina Władysławowo	Numeracja PTR II	EV10_13_217a-217
Początek odcinka:	Skrzyżowanie ul. Bohaterów Kaszubskich i ul. Łąkowej we Władysławowie	Koniec odcinka:	Skrzyżowanie ulicy Starowiejskiej z Portową we Władysławowie
Rodzaj drogi rowerowej	Droga dla rowerów	Długość odcinka	ok. 0,8 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt	Szerokość drogi	2,5 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	5 000 000 zł	Termin gotowości	2028 r.
Zmiany w przebiegu	Pierwotnie odcinek ten nie został zakwalifikowany do Analizy Wykonalności – został zgłoszony dodatkowo przez Gminę Władysławowo		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Wykonanie robót budowlanych w zakresie budowy drogi rowerowej wraz z oznakowaniem na odcinku od skrzyżowanie ul. Bohaterów Kaszubskich i ul. Łąkowej we Władysławowie do skrzyżowanie ulicy Starowiejskiej z Portową we Władysławowie		
Uzgodnienia z interesariuszami	Inwestycja wymaga uzgodnień z: - Urząd Morski w Gdyni - Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Gdańsku - Wody Polskie		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 126: Odcinek EV10\_13\_217-218**

Wnioskodawca	Gmina Władysławowo	Numeracja PTR II	EV10_13_217-218
Początek odcinka:	Skrzyżowanie ulicy Starowiejskiej z Portową we Władysławowie	Koniec odcinka:	Zjazd z drogi wojewódzkiej nr 216 na ulicę prowadzącą do moła w Chałupach
Rodzaj drogi rowerowej	Droga dla rowerów	Długość odcinka	ok. 6,9 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt	Szerokość drogi	2,5 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	15 000 000 zł	Termin gotowości	2026 r.
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Wykonanie robót budowlanych w zakresie przebudowy dróg rowerowych, ciągów pieszo-rowerowych wraz z oznakowaniem na odcinku od skrzyżowania ulicy Starowiejskiej z ulicą Portową we Władysławowie do Chałup		
Uzgodnienia z interesariuszami	Inwestycja wymaga uzgodnień z: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Urząd Morski w Gdyni</li> <li>- Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Gdańsku</li> <li>- Wody Polskie</li> <li>- Zarząd Dróg Wojewódzkich</li> </ul>		

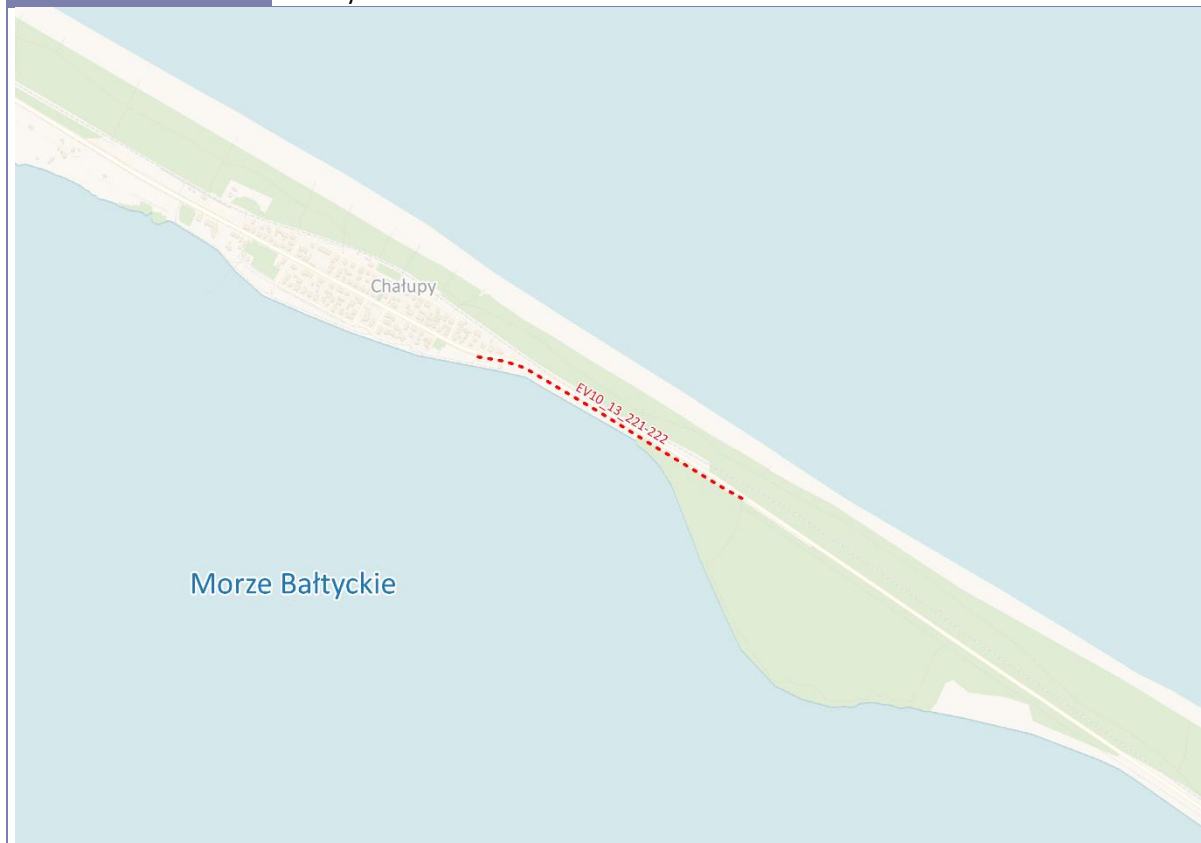


Źródło: Opracowanie własne



**Tabela 127: Odcinek EV10\_13\_221-222**

Wnioskodawca	Gmina Władysławowo	Numeracja PTR II	EV10_13_221-222
Początek odcinka:	Zjazd z drogi wojewódzkiej nr 216 na ścieżkę pieszo-rowerową prowadzącą do przystani rybackiej w Chałupach	Koniec odcinka:	Granica Gminy Władysławowo z Gminą Miejską Jastarnia (przy Krzyżu Uroczysko Każa)
Rodzaj drogi rowerowej	Droga dla rowerów	Długość odcinka	ok. 0,9 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt	Szerokość drogi	2,5 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	2 000 000 zł	Termin gotowości	2026 r.
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Wykonanie robót budowlanych w zakresie przebudowy drogi rowerowej wraz z oznakowaniem na odcinku od zjazd z drogi wojewódzkiej nr 216 na ścieżkę pieszo-rowerową prowadzącą do przystani rybackiej w Chałupach do granica gminy Władysławowo z gminą miejską Jastarnia (przy krzyżu uroczysko każa)		
Uzgodnienia z interesariuszami	Inwestycja wymaga uzgodnień z: - Urząd Morski w Gdyni - Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Gdańsku - Wody Polskie		



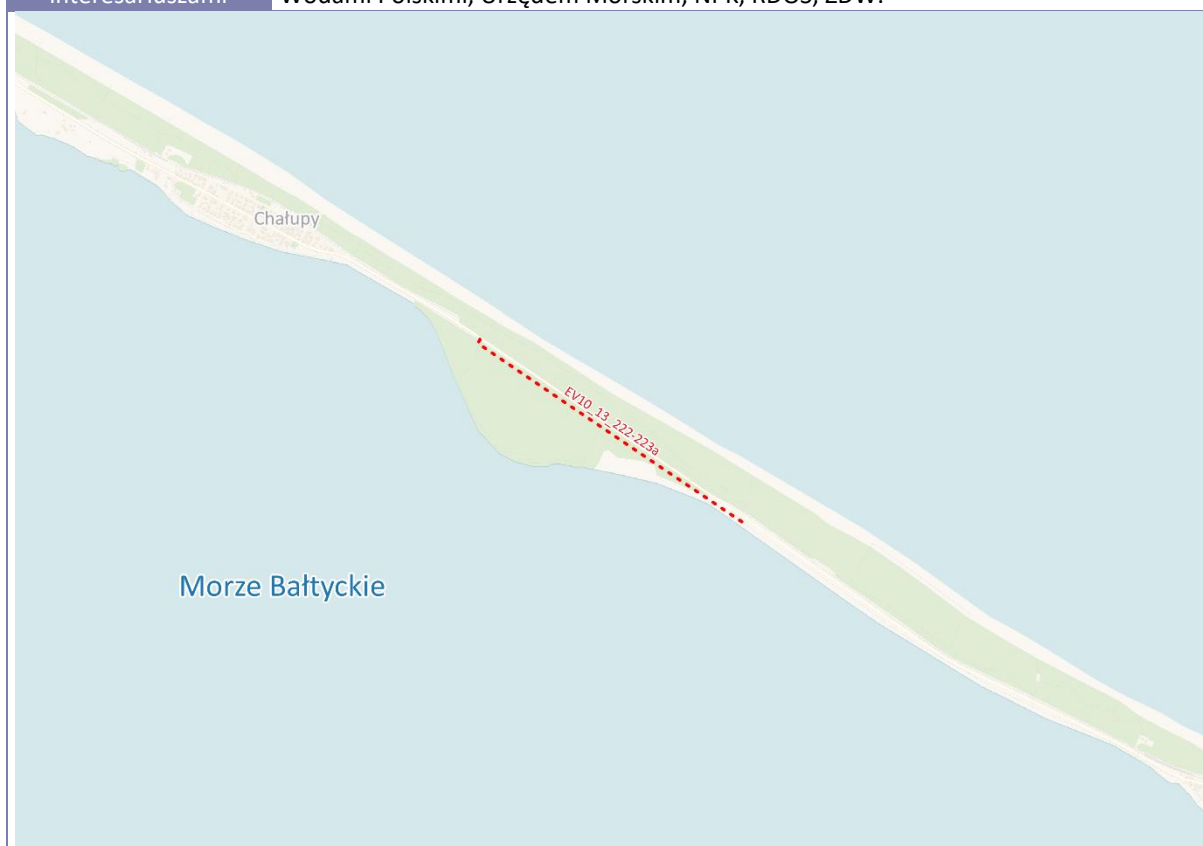
Źródło: Opracowanie własne

### Gmina Jastarnia

Gmina Jastarnia z uwagi na występowanie większej liczby rodzajów nawierzchni oraz rodzajów drogi rowerowej podzieliła zakwalifikowany do przedmiotowej Analizy odcinek EV10\_13\_224-225 na cztery niezależne części. W przypadku pozostałych trzech zakwalifikowanych odcinków nie wystąpiła konieczność podzielenia ich na krótsze odcinki.

**Tabela 128: Odcinek EV10\_13\_222-223a**

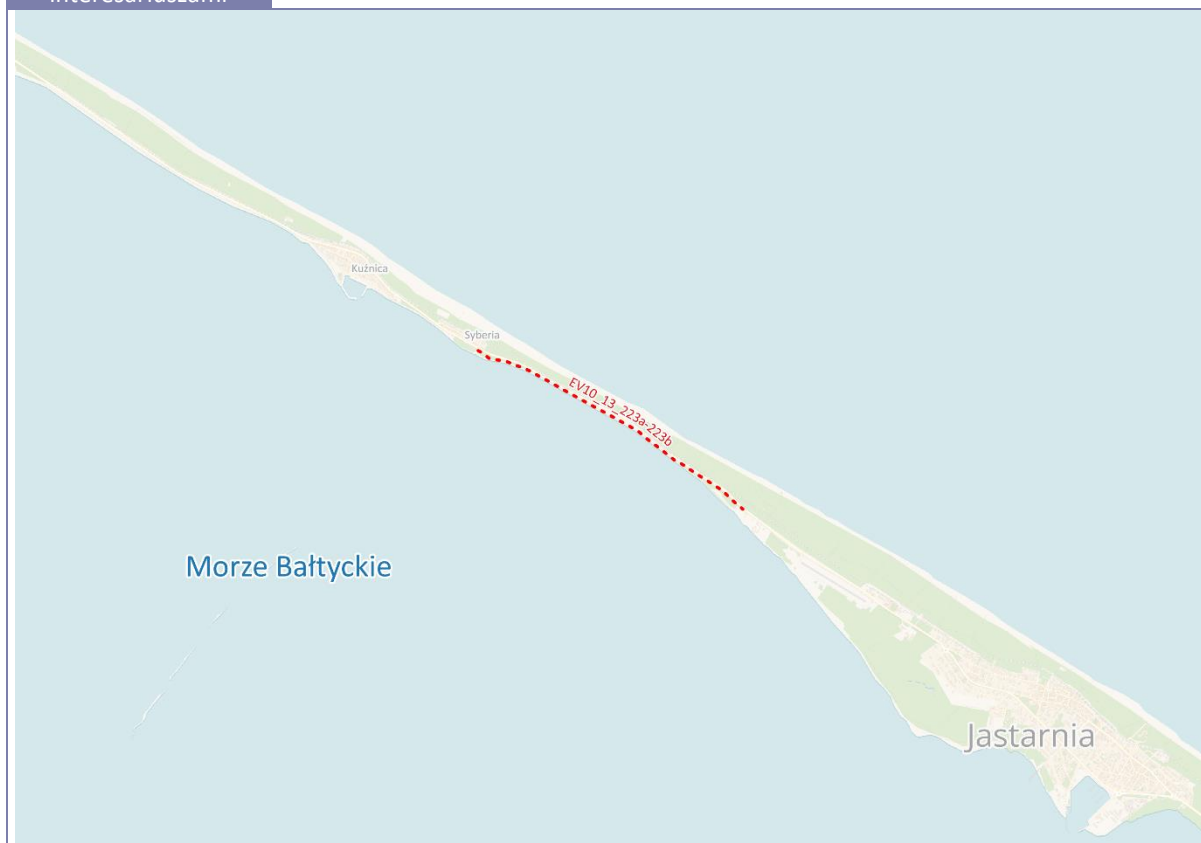
Wnioskodawca	Gmina Jastarnia	Numeracja PTR II	EV10_13_222-223a
Początek odcinka:	Granica Gminy Władysławowo z Gminą Jastarnia, przy krzyżu na uroczysku <i>Każa</i> .	Koniec odcinka:	Na wysokości parkingu przy wejściu na plażę nr 26 Kuźnica.
Rodzaj drogi rowerowej	Droga dla rowerów	Długość odcinka	ok. 1,54 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt	Szerokość drogi	2,5 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Nie
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	1 940 000 zł	Termin gotowości	II kw. 2024 r.
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Rozebranie istniejącej nawierzchni, wzmocnienie konstrukcji podbudowy, podniesienie rzednej drogi, ujęcie nawierzchni w krawężniki drogowe, wykonanie nowej nawierzchni, oznakowanie pionowe i poziome trasy turystycznej, na odcinku pieszo – rowerowym również oznakowanie drogowe.		
Uzgodnienia z interesariuszami	Dokonano wstępnych uzgodnień z zarządcami nieruchomości. Wymaga uzgodnień z Wodami Polskimi, Urzędem Morskim, NPK, RDOŚ, ZDW.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 129: Odcinek EV10\_13\_223a-223b**


Wnioskodawca	Gmina Jastarnia	Numeracja PTR II	EV10_13_223a-223b
Początek odcinka:	Przystanek autobusowy w rejonie skrzyżowania ul. Helskiej (dw. 216) z ul. Morską w Kuźnicy.	Koniec odcinka:	Wjazd na kemping Maszoperia (obecnie Sun4Hel) w Jastarni.
Rodzaj drogi rowerowej	Droga dla rowerów	Długość odcinka	ok. 2,75 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt	Szerokość drogi	2,5 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Częściowo tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	5 170 000 zł	Termin gotowości	II kw. 2024 r.
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Rozebranie istniejącej nawierzchni, wzmocnienie konstrukcji podbudowy, podniesienie rzędnej drogi, ujęcie nawierzchni w krawężniki drogowe, wymiana nawierzchni, oznakowanie pionowe i poziome trasy turystycznej, oznakowanie drogowe.		
Uzgodnienia z interesariuszami	Wymaga uzgodnień z Wodami Polskimi, NPK, RDOŚ.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 130: Odcinek EV10\_13\_223b-223c**

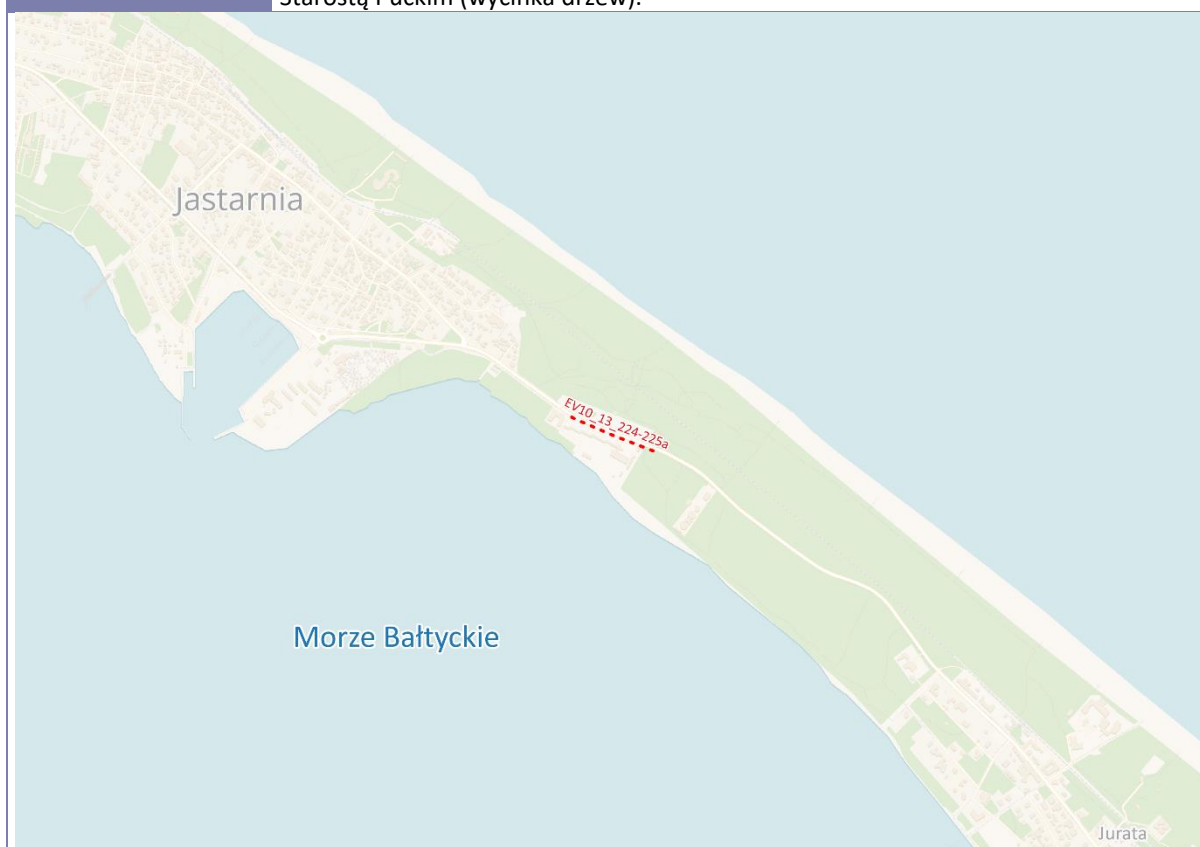
Wnioskodawca	Gmina Jastarnia	Numeracja PTR II	EV10_13_223b-223c
Początek odcinka:	Wjazd na kemping Maszoperia (obecnie Sun4Hel) w Jastarni	Koniec odcinka:	Zjazd do stacji paliw w Jastarni
Rodzaj drogi rowerowej	Droga dla rowerów	Długość odcinka	ok. 1,4 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt	Szerokość drogi	2,5 m
Dokumentacja techniczna	Brak	Obszar zabudowany	Tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	1 660 000 zł	Termin gotowości	II kw. 2024 r.
Zmiany w przebiegu	Brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Droga rowerowa: rozebranie istniejącej nawierzchni, wzmocnienie konstrukcji podbudowy, podniesienie rzednej drogi, ujęcie nawierzchni w krawężniki drogowe, wykonanie nowej nawierzchni, oznakowanie pionowe i poziome trasy turystycznej, budowa oświetlenia drogowego.		
Uzgodnienia z interesariuszami	Dokonano wstępnych uzgodnień z zarządcami nieruchomości .Wymaga uzgodnień z Wodami Polskimi, NPK, RDOŚ. Dotychczas nie przystąpiono do uzgodnień.		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 131: Odcinek EV10\_13\_224-225a**

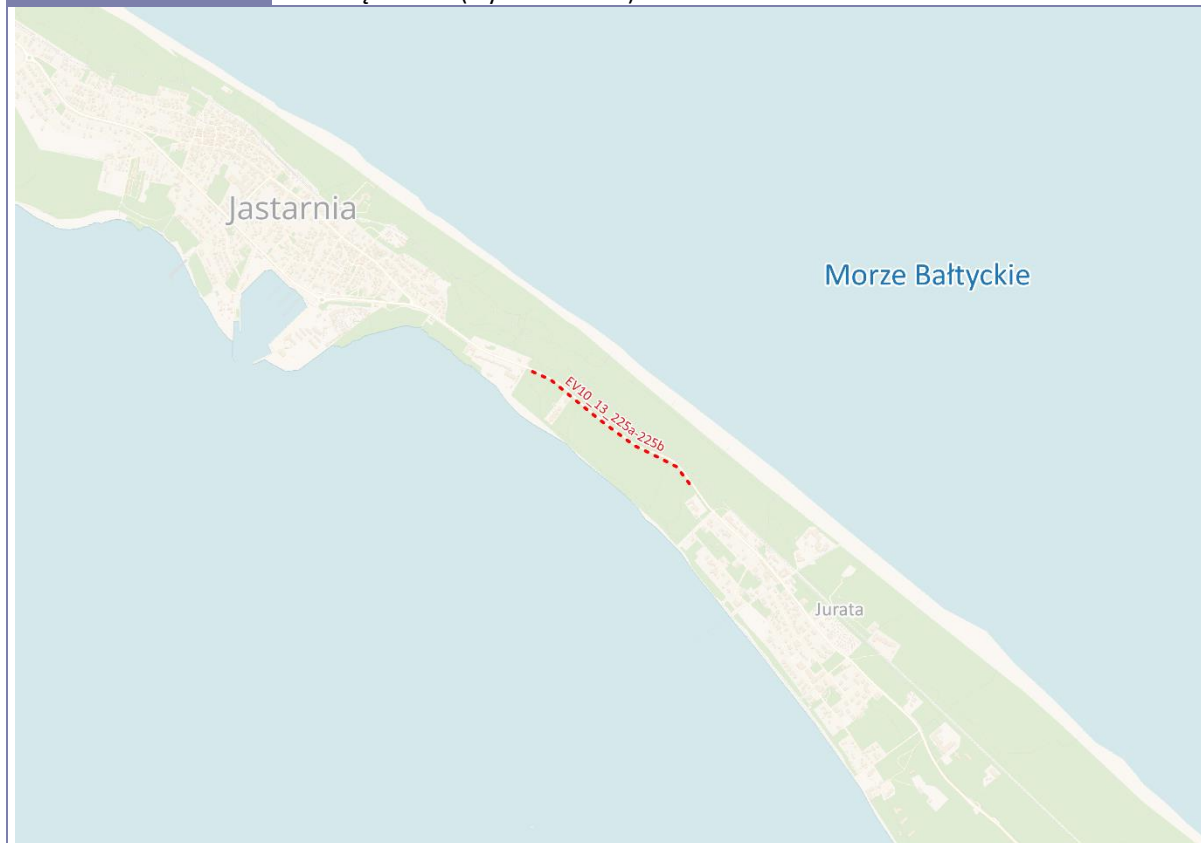
Wnioskodawca	Gmina Jastarnia	Numeracja PTR II	EV10_13_224-225a
Początek odcinka:	Jastarnia (na wysokości budynku ul. Mickiewicza 7)	Koniec odcinka:	Jastarnia (na wysokości przystanku PKS Jastarnia Posejdon)
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg pieszo-rowerowy	Długość odcinka	ok. 0,3 km
Rodzaj nawierzchni	Asfalt	Szerokość drogi	3 m
Dokumentacja techniczna	Zlecono opracowanie projektu budowlanego z terminem realizacji styczeń 2023 r.	Obszar zabudowany	Tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	555 230 zł	Termin gotowości	III kw. 2023 r.
Zmiany w przebiegu	Zakwalifikowany do przedmiotowej Analizy Wykonalności odcinek został podzielony na cztery części – sumarycznie brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Częściowa rozbiórka istniejących nawierzchni, roboty ziemne, wycinka drzew, nasadzenia zastępcze, wykonanie konstrukcji drogi rowerowej i chodników, regulacja wysokościowa studni kanalizacyjnych, usunięcie kolizji z sieciami energetycznymi, teletechnicznymi, wodociągowymi, kanalizacyjnymi, budowa teletechnicznego kanału technologicznego, urządzenie zielni, oznakowanie drogowe pionowe i poziome, oznakowanie trasy rowerowej.		
Uzgodnienia z interesariuszami	Inwestycja przebiega w pasie drogi wojewódzkiej nr 216. Opracowano koncepcję przebudowy dw. 216 w zakresie drogi rowerowej. Uzgodnienia z Urzędem Marszałkowski Województwa Pomorskiego (DI) oraz Zarządem Dróg Wojewódzkich w Gdańsku w toku. W dalszym etapie inwestycja będzie wymagała uzgodnień z Wodami Polskimi (obszar zagrożenia powodziowego), RDOŚ (wpływ na obszar Natura 2000), Starostą Puckim (wycinka drzew).		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 132: Odcinek EV10\_13\_225a-225b**

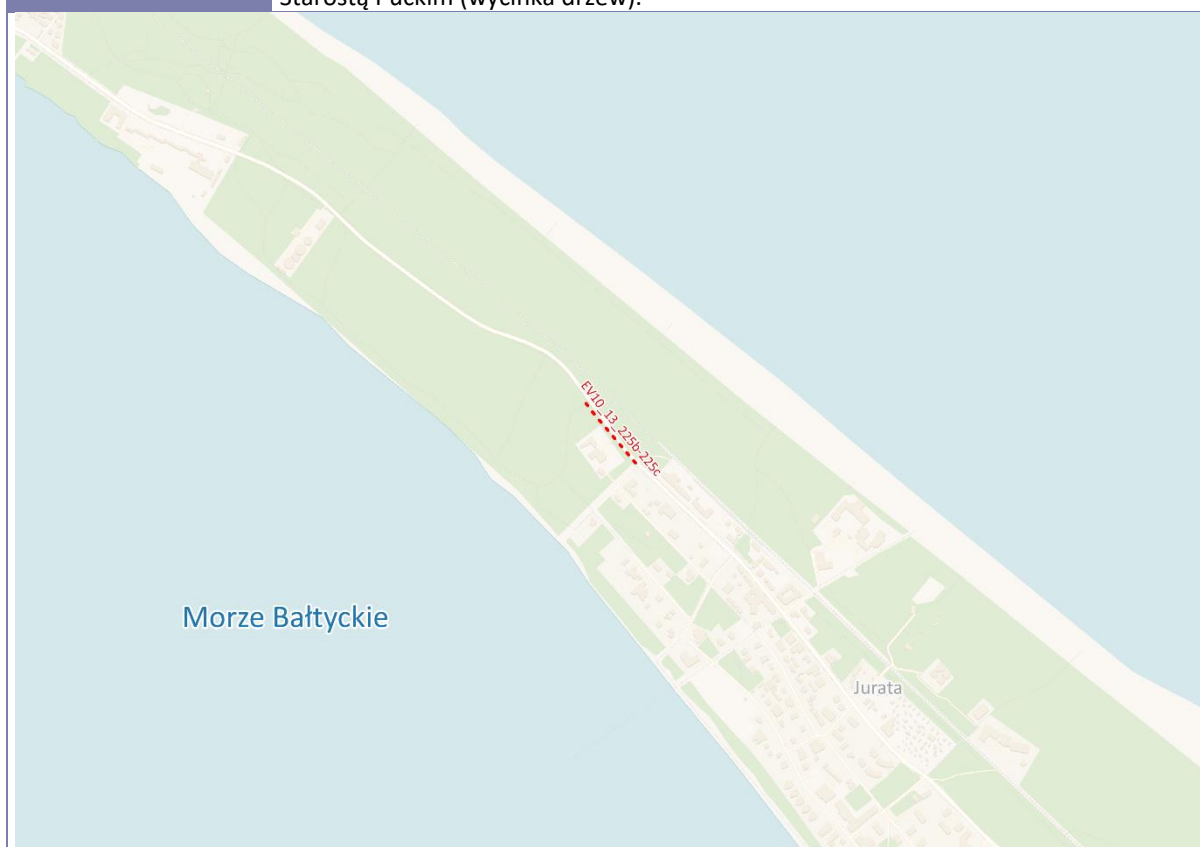
Wnioskodawca	Gmina Jastarnia	Numeracja PTR II	EV10_13_225a-225b
Początek odcinka:	Jastarnia (na wysokości przystanku PKS Jastarnia Posejdon)	Koniec odcinka:	Jurata (na wysokości zjazdu do przepompowni ścieków przed kościołem)
Rodzaj drogi rowerowej	Droga dla rowerów	Długość odcinka	ok. 0,95 km
Rodzaj nawierzchni	Beton lub kostka betonowa niefazowana	Szerokość drogi	3 m
Dokumentacja techniczna	Zlecono opracowanie projektu budowlanego z terminem realizacji styczeń 2023 r.	Obszar zabudowany	Nie
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	1 758 240 zł	Termin gotowości	III kw. 2023 r.
Zmiany w przebiegu	Zakwalifikowany do przedmiotowej Analizy Wykonalności odcinek został podzielony na cztery części – sumarycznie brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Częściowa rozbiórka istniejących nawierzchni, roboty ziemne, wycinka drzew, nasadzenia zastępcze, wykonanie konstrukcji drogi rowerowej i chodników, regulacja wysokościowa studni kanalizacyjnych, usunięcie kolizji z sieciami energetycznymi, teletechnicznymi, wodociągowymi, kanalizacyjnymi, budowa teletechnicznego kanału technologicznego, urządzenie zielni, oznakowanie drogowe pionowe i poziome, oznakowanie trasy rowerowej.		
Uzgodnienia z interesariuszami	Inwestycja przebiega w pasie drogi wojewódzkiej nr 216. Opracowano koncepcję przebudowy dw. 216 w zakresie drogi rowerowej. Uzgodnienia z Urzędem Marszałkowskim Województwa Pomorskiego (DI) oraz Zarządem Dróg Wojewódzkich w Gdańsku w toku. W dalszym etapie inwestycja będzie wymagała uzgodnień z Wodami Polskimi (obszar zagrożenia powodziowego), RDOŚ (wpływ na obszar Natura 2000), Starostą Puckim (wycinka drzew).		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 133: Odcinek EV10\_13\_225b-225c**

Wnioskodawca	Gmina Jastarnia	Numeracja PTR II	EV10_13_225b-225c
Początek odcinka:	Jurata (na wysokości zjazdu do przepompowni ścieków przed kościołem)	Koniec odcinka:	Jurata (skrzyżowanie ul. Wojska Polskiego i ul. Ks. Gołębińskiego)
Rodzaj drogi rowerowej	Droga dla rowerów	Długość odcinka	ok. 0,18 km
Rodzaj nawierzchni	Beton	Szerokość drogi	2,5 m
Dokumentacja techniczna	Zlecono opracowanie projektu budowlanego z terminem realizacji styczeń 2023 r.	Obszar zabudowany	Nie
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	333 140 zł	Termin gotowości	III kw. 2023 r.
Zmiany w przebiegu	Zakwalifikowany do przedmiotowej Analizy Wykonalności odcinek został podzielony na cztery części – sumarycznie brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Częściowa rozbiórka istniejących nawierzchni, roboty ziemne, wycinka drzew, nasadzenia zastępcze, wykonanie konstrukcji drogi rowerowej i chodników, regulacja wysokościowa studni kanalizacyjnych, usunięcie kolizji z sieciami energetycznymi, teletechnicznymi, wodociągowymi, kanalizacyjnymi, budowa teletechnicznego kanału technologicznego, urządzenie zielni, oznakowanie drogowe pionowe i poziome, oznakowanie trasy rowerowej.		
Uzgodnienia z interesariuszami	Inwestycja przebiega w pasie drogi wojewódzkiej nr 216. Opracowano koncepcję przebudowy dw. 216 w zakresie drogi rowerowej. Uzgodnienia z Urzędem Marszałkowskim Województwa Pomorskiego (DI) oraz Zarządem Dróg Wojewódzkich w Gdańsku w toku. W dalszym etapie inwestycja będzie wymagała uzgodnień z Wodami Polskimi (obszar zagrożenia powodziowego), RDOŚ (wpływ na obszar Natura 2000), Starostą Puckim (wycinka drzew).		



Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 134: Odcinek EV10\_13\_225c-225**

Wnioskodawca	Gmina Jastarnia	Numeracja PTR II	EV10_13_225c-225
Początek odcinka:	Jurata (skrzyżowanie ul. Wojska Polskiego i ul. Ks. Gołębiowskiego)	Koniec odcinka:	Jurata (skrzyżowanie ul. Wojska Polskiego i ul. Kasztanowej)
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg pieszo-rowerowy	Długość odcinka	ok. 0,31 km
Rodzaj nawierzchni	Kostka betonowa niefazowana	Szerokość drogi	4,5 m
Dokumentacja techniczna	Zlecono opracowanie projektu budowlanego	Obszar zabudowany	Tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	573 740 zł	Termin gotowości	III kw. 2023 r.
Zmiany w przebiegu	Zakwalifikowany do przedmiotowej Analizy Wykonalności odcinek został podzielony na cztery części – sumarycznie brak zmian w przebiegu w porównaniu do mapy PTR II. Należy jednak zaznaczyć, iż odcinek trasy EuroVelo 10/13 prowadzi alternatywną trasą - od skrzyżowania ul. Wojska Polskiego i ul. Ks. Gołębiowskiego przebiega ulicami: ks. Gołębiowskiego, Ratibora, Kasztanową do brzegu Zatoki Gdańskiej.		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Częściowa rozbiórka istniejących nawierzchni, roboty ziemne, wycinka drzew, nasadzenia zastępcze, wykonanie konstrukcji drogi rowerowej i chodników, regulacja wysokościowa studni kanalizacyjnych, usunięcie kolizji z sieciami energetycznymi, teletechnicznymi, wodociągowymi, kanalizacyjnymi, budowa teletechnicznego kanału technologicznego, urządzenie zielni, oznakowanie drogowe pionowe i poziome, oznakowanie trasy rowerowej.		
Uzgodnienia z interesariuszami	Inwestycja przebiega w pasie drogi wojewódzkiej nr 216. Opracowano koncepcję przebudowy dw. 216 w zakresie drogi rowerowej. Uzgodnienia z Urzędem Marszałkowskim Województwa Pomorskiego (DI) oraz Zarządkiem Dróg Wojewódzkich w Gdańsku w toku. W dalszym etapie inwestycja będzie wymagała uzgodnień z Wodami Polskimi (obszar zagrożenia powodziowego), RDOŚ (wpływ na obszar Natura 2000), Starostą Puckim (wycinka drzew).		

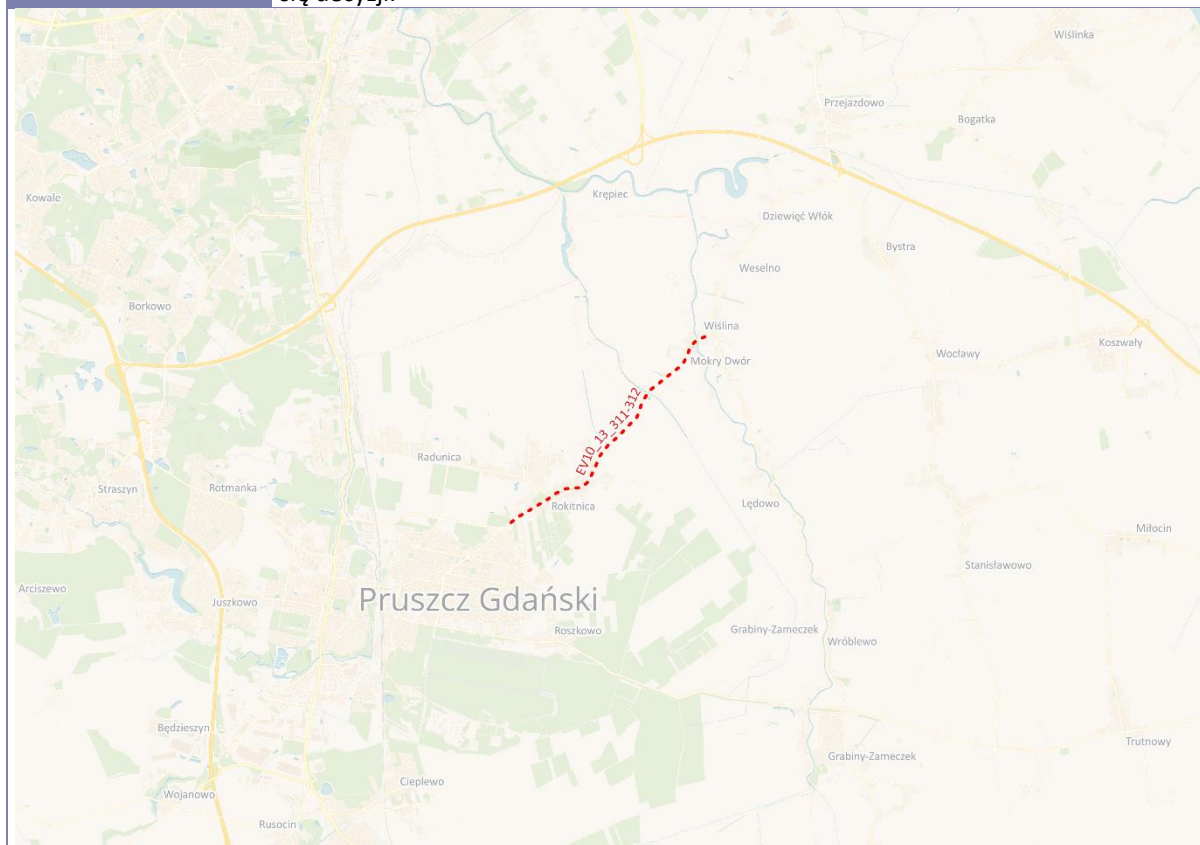
Źródło: Opracowanie własne



### Gmina Pruszcz Gdański

**Tabela 135: Odcinek EV10\_13\_311-312**

Wnioskodawca	Gmina Pruszcz Gdański	Numeracja PTR II	EV10_13_311-312
Początek odcinka:	Skrzyżowanie drogi wojewódzkiej nr 226 z ul. Słoneczną w Wiślinie	Koniec odcinka:	Około 20 m od skrzyżowania z ulicą Droga Słowackiego w Rokitnicy w kierunku Ronda wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 226,
Rodzaj drogi rowerowej	Ciąg pieszo-rowerowy	Długość odcinka	ok. 4,275 km
Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna	Szerokość drogi	od około 2,5 m do około 3,5 m z miejscowymi przewężeniami
Dokumentacja techniczna	Dokumentacja techniczna na etapie wykonywania	Obszar zabudowany	Częściowo tak
Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych	15 799 179,27 zł	Termin gotowości	I kw. 2023 r.
Zmiany w przebiegu	Przebieg niniejszego odcinka został skrócony w porównaniu do mapy PTR II do granicy miasta Pruszcz Gdański		
Planowany zakres prac inwestycyjnych	Budowa ciągu pieszo-rowerowego, obiektów mostowych nad rzeką Czarna Łacha, rzeką Motława, budowa przepustów.		
Uzgodnienia z interesariuszami	Posiadane wstępne uzgodnienia z Orange Polska SA, Zarządem Dróg Wojewódzkich w Gdańsku, Państwowym Gospodarstwem Wodne Wody Polskie, W zakresie własności prywatnej powierzchnia niezbędna do realizacji inwestycji będzie wydzielana i przejmowana na własność zarządcy drogi w oparciu o wydaną decyzję o realizacji inwestycji drogowej ZRID. Przejęcie nastąpi po uprawomocnieniu się decyzji.		



Źródło: Opracowanie własne

**Gmina Nowy Dwór Gdański**

Powiat Nowodworski nie zdecydował się na przygotowanie Kart Zadań dla dwóch zakwalifikowanych do niniejszej Analizy Wykonalności odcinków zlokalizowanych na terenie Gminy Nowy Dwór Gdański (EV10\_13\_198-199 oraz EV10\_13\_199-200).

### 2.3. Analiza powiązań przebiegu tras z regionalnym systemem tras rowerowych

Proponowana struktura regionalnych rowerowych tras turystycznych w województwie pomorskim przedstawiona została w „Koncepcji struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego Miejskich Obszarów funkcjonalnych w województwie pomorskim”<sup>1</sup>. Zgodnie z dokumentem dla regionalnej rowerowej trasy turystycznej przyjęto definicję określoną w *Stanowisku nr 7/2019 Konwentu Marszałków Województw RP z dnia 7 czerwca 2019 roku w sprawie systemu numeracji i zasad oznakowania krajowych i regionalnych tras rowerowych, tj.:*

#### **Regionalna rowerowa trasa turystyczna**

*Trasa rowerowa o długości minimum 30 km (nie dotyczy tras łączących dwie trasy krajowe), łącząca się z co najmniej jedną trasą krajową lub z co najmniej dwoma innymi trasami regionalnymi lub z co najmniej jedną inną trasą regionalną jednocześnie z granicą państwa (gdzie za granicą jest kontynuowana), ewentualnie mająca początek i koniec na styku z trasą krajową lub inną trasą regionalną lub z granicą państwa; dopuszczalny jest początek i koniec na stacji kolejowej z regularnymi połączeniami kolejowymi. Podczas projektowania nowych odcinków tras regionalnych stosuje się warunki techniczne określone przez GDDKiA.*

Wyznaczone w ramach „Koncepcji” trasy regionalne charakteryzuje przede wszystkim ujęcie korytarzowe. Z uwagi na złożoną strukturę własnościową terenów, wytyczenie tras rowerowych w ujęciu korytarzowym, daje możliwość na etapie trasowania wskazania optymalnego przebiegu każdej trasy, uwzględniając zarówno jej główny kierunek, inwestycje już zrealizowane, jak i charakterystykę danego obszaru. W „Koncepcji” przyjęto szerokość korytarza na poziomie 300 m i założenie, że trasa musi się mieścić w granicach gmin, przez które przebiega. Oznacza to, że korytarz wskazuje pas rekomendowany dla wytyczenia i budowy turystycznej trasy rowerowej, wskazujący kierunki i przestrzeń w obrębie której powinna ona zostać wyznaczona i zbudowana.



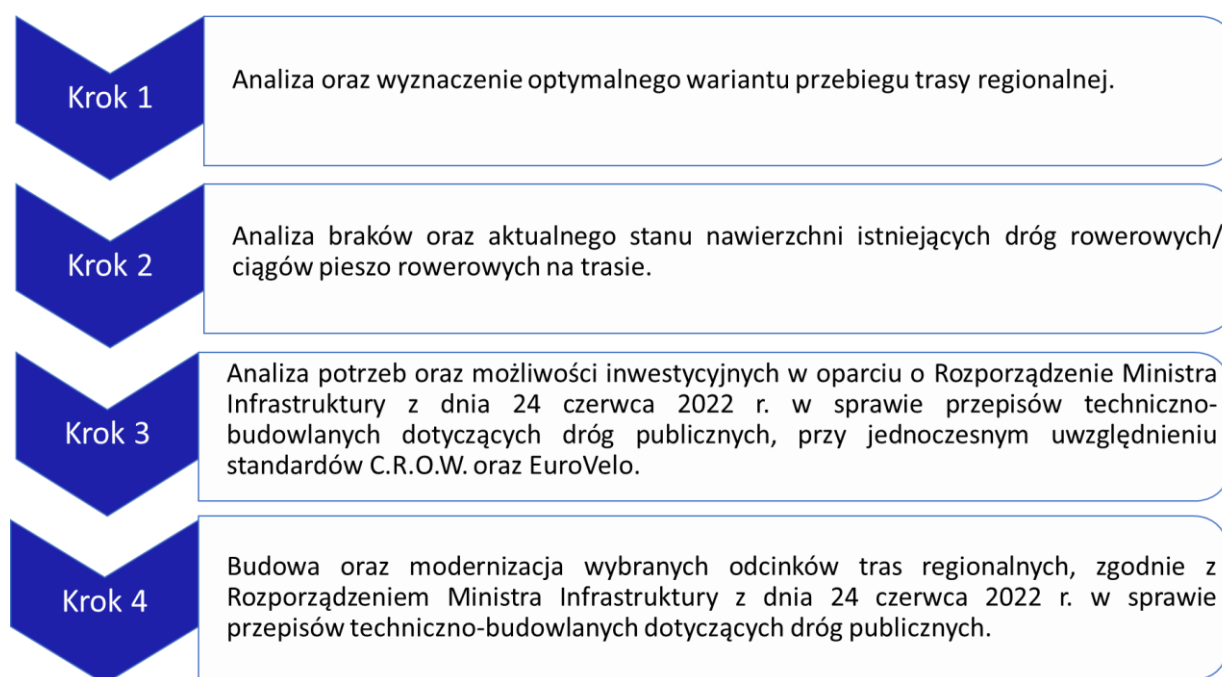
Zgodnie ze Stanowiskiem nr 7/2019 Konwentu Marszałków Województw RP z 7.06.2019 r. każdy nowoprojektowany odcinek trasy regionalnej powinien uwzględniać warunki techniczne określone w Wytycznych dla infrastruktury pieszej i rowerowej GDDKiA. Takie podejście umożliwi również realizację zasad lokalizacji i standardów urządzeń dla rowerzystów zawartych w Planie rozwoju sieci dróg wojewódzkich województwa pomorskiego na lata 2021-2030+. Dodatkowo zaleca się uwzględnienie „Wytycznych rowerowych: Projektowanie i utrzymywanie turystycznych tras rowerowych w województwie pomorskim”, Samorząd Województwa Pomorskiego, 2019 oraz „Wytycznych i rekomendacji w zakresie struktury

<sup>1</sup><https://pbpr.pomorskie.pl/books/koncepcja-struktury-przestrzennej-rowerowych-turystycznych-tras-krajowych-i-regionalnych-oraz-systemu-transportu-rowerowego-miejskich-obszarow-funkcjonalnych-w-wojewodztwie-pomorskim/>

standardów budowy infrastruktury rowerowej dla samorządów i zarządców dróg Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot”, OMGGG, 2019.



Przystąpienie do prac inwestycyjnych w ramach poszczególnych tras regionalnych powinno zostać poprzedzone wykonaniem szeregu prac koncepcyjno-analitycznych, które ostatecznie zdeterminują ostateczny zakres prac inwestycyjnych na poszczególnych odcinkach rowerowych tras turystycznych. Z tego względu prace należy wykonywać wg. następujących kroków<sup>2</sup>:



W „Koncepcji(...)” wyznaczonych zostało 31 tras rowerowych o charakterze turystycznym lub turystyczno-transportowym. Piętnaście z nich posiada bezpośredni punkt styku z trasami EV10/13 lub EV9/WTR. Zostały one scharakteryzowane w tabeli poniżej, która uwzględnia również rekomendowany zakres prac inwestycyjnych na trasie.

Opis każdej turystycznej trasy regionalnej uwzględnia: przebieg trasy; charakterystykę trasy (turystyczna – służąca głównie turystom oraz mieszkańcom w celach rekreacyjnych; transportowo – turystyczna - służąca mieszkańcom (w celach codziennego transportu) jak i turystom); orientacyjną długość trasy (km); możliwość połączeń z innymi trasami, miastami i subregionami; kluczowe miasta/regiony w kontekście krajowych tras rowerowych; rekomendowany zakres prac inwestycyjnych/odtworzeniowych na trasie.

<sup>2</sup> Zgodnie z założeniami Europejskiego Standardu Certyfikacji EuroVelo dla europejskiej sieci szlaków rowerowych trasa europejska czy krajowa powinna spełniać, m.in. kryterium zasadnicze (na 100% długości trasy) dotyczące braku na trasie odcinków o bardzo dużym natężeniu ruchu, co najwyżej 50% długości odcinka dziennego może zostać zaliczona do kategorii dużego ruchu. Z tego względu trasy rowerowe o znaczeniu europejskim i krajowym powinny przebiegać w okolicy drogi publicznej, a nie w obrębie jej jezdni. Dobra praktyka nakazuje stosowanie tych samych zasad w przypadku tras regionalnych.

**Tabela 136: Wybrane regionalne trasy rowerowe w województwie pomorskim**

Nr	Przebieg	Charakter trasy	Szacunkowa długość (km)	Możliwość połączeń z innymi trasami, najbliższe miasta w kontekście krajowych tras rowerowych	Rekomendowany minimalny zakres prac inwestycyjnych <sup>3,4</sup>
850	Gmina miejska Kwidzyn – Gmina wiejska Kwidzyn – Gmina wiejsko-miejska Prabuty (miejscowość Prabuty)	transportowo-turystyczna	47	Połączenie dwóch kluczowych miejscowości na Powiślu i możliwość połączenia z województwem warmińsko-mazurskim. Połączenie z EV9/WTR w Kwidzynie	Uzupełnienie braków oraz wykonanie prac modernizacyjnych infrastruktury rowerowej wydłuż DW 521.
852	Gmina wiejska Lubichowo (miejscowość Ocypel) – Gmina wiejska Skórcz – Gmina miejska Skórcz – Gmina wiejska Skórcz – Gmina wiejska Morzeszczyn – Gmina wiejsko-miejska Gniew (miejscowość Gniew)	turystyczna	85	Połączenie turystycznej części Kociewia (Ocypel i okolice) z EV9/ WTR	Uzupełnienie infrastruktury rowerowej w okolicy miejscowości turystycznych tj. Ocypel, Skórcz
854	Gmina wiejska Kaliska (miejscowość Iwiczno) – Gmina wiejska Zblewo – Gmina wiejska Starogard Gdański – Gmina wiejska Bobowo – Gmina wiejsko-miejska Pelplin	turystyczna	93	Połączenie Starogardu Gdańskiego i Pelplina z EV9/WTR	Budowa drogi rowerowej wzdłuż DW 229 na odcinku od m. Małe Walichnowy do m. Pelplin Budowa drogi rowerowej na przy drodze gminnej od m. Jabłowo do skrzyżowania z ul. Wschodnią (Starogard Gdański) Budowa drogi rowerowej wzdłuż drogi powiatowej 2712G w oraz w okolicy m. Korteze.
860 A	Gmina miejsko-wiejska Żukowo (miejscowość Borcz) – Gmina wiejska Kolbudy – Gmina miejska Gdańsk	turystyczna	58	Połączenie Kaszub z Gdańskiem (EV9/WTR, EV 10/13)	Budowa brakujących odcinków trasy regionalnej w gm. Kolbudy, w szczególności w okolicy węzła Kowale (DW 221) Budowa drogi rowerowej przy drodze powiatowej 1929G na odcinku Łapino Kartuskie-Kolbudy

<sup>3</sup> Wykonanie poszczególnych odcinków dróg rowerowych możliwe będzie po wykonaniu odpowiednich dokumentów koncepcyjnych i analitycznych

<sup>4</sup> Szczegółowo określone odcinki priorytetowe wskazane zostały w oparciu o Załącznik nr 4 do Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji, przyjęty dnia 30 sierpnia 2022 r. przez Zarząd Województwa Pomorskiego, stanowiący jedno z zasadniczych narzędzi realizacji Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030 (SRWP 2030) uchwalonej przez Sejmik Województwa Pomorskiego w dniu 12 kwietnia 2021 r.,

<https://strategia2030.pomorskie.eu/2022/08/31/regionalny-program-strategiczny-w-zakresie-mobilnosci-i-komunikacji-przyjety/>

Nr	Przebieg	Charakter trasy	Szacunkowa długość (km)	Możliwość połączeń z innymi trasami, najbliższe miasta w kontekście krajowych tras rowerowych	Rekomendowany minimalny zakres prac inwestycyjnych <sup>3,4</sup>
860 B	Gmina wiejska Kolbudy (miejscowość Skrzyszewo Żukowskie) – Gmina miejska Gdańsk – Gmina miejsko-wiejska Żukowo	transportowo-turystyczna	33	Połączenie Kaszub z Gdańskiem (EV9/WTR, EV 10/13)	Budowa infrastruktury rowerowej wzdłuż ul. Jabłoniowa, Gdańsk- ul. Konna, ul. Słoneczna, Trakt Gdański, ul. Raduńska, - skrzyżowanie ul. Lipowa i ul. Żukowska, Przyjaźń
862	Gmina wiejska Stegna (miejscowość Jantar) – Gmina wiejska Sztutowo – Gmina miejska Krynica Morska	transportowo-turystyczna	42	Połączenie z EV10/13 jako główna ośc turystyczna o szczególnych walorach przyrodniczo krajobrazowych.	Trasa gotowa, wykonywanie bieżących robót związanych z utrzymaniem trasy
868	Gmina wiejska Szemud (miejscowość Kamień) – Gmina wiejsko-miejska Żukowo – Gmina miejska Gdynia	transportowo-turystyczna	48	Połączenie Trójmiasta (Gdynia EV10/13) i Kaszub	Uzupełnienie infrastruktury rowerowej wzdłuż DW 474 w m. Gdynia Budowa infrastruktury rowerowej między m. Kielno i m. Karczemki
872	Gmina miejska Lębork – Gmina wiejska Nowa Wieś Lęborska – Gmina wiejska Łęczyce – Gmina wiejska Luzino – Gmina wiejska Wejherowo – Gmina miejska Wejherowo – Gmina miejska Reda – Gmina wiejska Puck – Gmina wiejska Kosakowo (miejscowość Rewa)	turystyczna	121	Połączenie Lęborka z Wejherowem i strefą nadmorską oraz EV 10/13	Uzupełnienie infrastruktury rowerowej w obrębie Pradoliny Łęby (powiat lęborski i pucki)
874	Gmina miejsko-wiejska Władysławowo – Gmina miejsko-wiejska Jastarnia – Gmina miejska Hel	transportowo-turystyczna	106	Kluczowy łącznik EV 10/13 z Mierzeją Helską	Modernizacja infrastruktury rowerowej w gm. Władysławowo oraz w gm. Jastarnia
853	Gmina miejsko-wiejska Miastko – Gmina miejsko-wiejska Kępice – Gmina wiejska Kobylnica – Gmina wiejska Słupsk – Gmina wiejska Ustka	transportowo-turystyczna	161	Połączenie Miastka (Trasa Pojezierzy nr 20 - docelowo EV 20) ze strefą nadmorską oraz EV 10/13	Budowa infrastruktury rowerowej wzdłuż drogi gminnej łączącej m. Gołęcino i m. Starkowo Budowa infrastruktury rowerowej wzdłuż DP 1105G między m. Starkowo i DK6
857	Gmina miejsko-wiejska Bytów – Gmina wiejska Borzytuchom – Gmina wiejska Kołczygłowy – Gmina wiejska Dębica Kaszubska – Gmina wiejska Kobylnica – Gmina wiejska Słupsk – Gmina miejska Słupsk – Gmina wiejska Słupsk – Gmina wiejska Ustka – Gmina miejska Ustka	turystyczna	157	Połączenie Kaszub i Trasy Pojezierzy nr 20 (docelowo EV 20) z EV 10 w strefie nadmorskiej oraz ze Słupskiem	Budowa infrastruktury rowerowej na wybranych odcinkach trasy, w szczególności na terenie m. i gm. Słupsk oraz m. i gm. Ustka
859	Gmina miejsko-wiejska Bytów – Gmina wiejska Czarna Dąbrówka – Gmina wiejska Cewice – Gmina wiejska Nowa Wieś Lęborska – Gmina miejska Lębork –	turystyczna	173	Połączenie Trasy Pojezierzy nr 20 (docelowo EV 20) z Lęborkiem i EV 10/13 w Łebie	Modernizacja i wymiana nawierzchni drogi rowerowej na odcinku Lębork – m. Białogarda Uzupełnienie brakujących odcinków infrastruktury rowerowej w m. Lębork

Nr	Przebieg	Charakter trasy	Szacunkowa długość (km)	Możliwość połączeń z innymi trasami, najbliższe miasta w kontekście krajowych tras rowerowych	Rekomendowany minimalny zakres prac inwestycyjnych <sup>3,4</sup>
	Gmina wiejska Nowa Wieś Lęborska – Gmina wiejska Wicko – Gmina miejska Łeba				Przedłużenie trasy Jezior Iobeliowych w okolicach m. Bytów
869	Gmina miejska Wejherowo – Gmina wiejska Wejherowo – Gmina wiejska Puck – Gmina wiejska Krokowa	turystyczna	53	Połączenie Wejherowa z EV 10/13	Uzupełnienie infrastruktury rowerowej w okolicach m. Wielka Piaśnica
875	Gmina miejska Tczew – Gmina wiejska Tczew – Gmina wiejska Pszczółki – Gmina wiejska Pruszcz Gdański – Gmina miejska Pruszcz Gdański - Gmina miejska Gdańsk	transportowo-turystyczna	74	Połączenie Tczewa z EV 10/13 w Gdańsku	Uzupełnienie infrastruktury rowerowej wzdłuż DK 91
877	Gmina miejska Pruszcz Gdański – Gmina wiejska Pruszcz Gdański (miejscowość Przejazdowo)	transportowo-turystyczna	26	połączenie EV 10/13 z węzłem komunikacyjnym w Pruszczu Gdańskim	Uzupełnienie brakujących odcinków trasy ze szczególnym uwzględnieniem budowy wydzielonej drogi rowerowej wzdłuż DW 226 między m. Pruszcz Gdański i m. Wiślina
881	Gmina miejsko-wiejska Nowy Staw – Gmina miejsko-wiejska Nowy Dwór Gdański	transportowo-turystyczna	27	połączenie EV 10/13 z Trasą Pojezierzy nr 20 (docelowo EV 20) i EV9 (WTR)	Budowa infrastruktury rowerowej umożliwiającej bezpieczne połączenie między m. Nowy Staw i m. Nowy Dwór Gdański

Źródło: Opracowanie własne.

## 3. Analiza prawna

### 3.1. Opis beneficjentów

**Powiat**, zgodnie z art. 2 § 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 1526; dalej: u.s.p.) wykonuje określone ustawami zadania publiczne w imieniu własnym i na własną odpowiedzialność.

Wśród zadań publicznych o charakterze ponadgminnym, znajdujących się we właściwości powiatu, wskazać można m.in. zadania w zakresie kultury fizycznej i turystyki (art. 4 ust. 1 pkt 7 u.s.p.), w ramach których plasują się inwestycje związane z budową i modernizacją tras rowerowych na terenie powiatu.

Organami powiatu są rada powiatu, będąca organem stanowiącym i kontrolnym oraz zarząd powiatu, będący organem wykonawczym. Na czele zarządu stoi starosta, a swoje zadania zarząd wykonuje przy pomocy starostwa powiatowego oraz jednostek organizacyjnych powiatu.

Rekomenduje się realizację Przedsięwzięcia przez następujące powiaty:

- powiat słupski,
- powiat nowodworski.

**Gmina**, analogicznie jak powiat, wykonuje zadania publiczne w imieniu własnym i na własną odpowiedzialność, w myśl art. 2 § 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 559; dalej: u.s.g.). Gminy realizują działania publiczne o znaczeniu lokalnym, niezastrzeżone ustawami na rzecz innych podmiotów (art. 6 § 1 u.s.g.). 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 istotnym jest obszar właściwości gmin w zakresie kultury fizycznej i turystyki, w tym terenów rekreacyjnych i urządzeń sportowych.

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

Rekomenduje się realizację Przedsięwzięcia przez następujące gminy:

- Gmina Gniew,
- Gmina Sadlinki,
- Gmina Kwidzyn,
- Gmina Ryjewo,
- Gmina Sztum,
- Gmina Miłoradz,
- Gmina Lichnowy,
- Gmina Ostaszewo,



- Gmina Stegna,
- Gmina Ustka,
- Gmina Smołdzino,
- Gmina Krokowa,
- Gmina Miasto Puck,
- Gmina Puck,
- Gmina Kosakowo,
- Gmina Władysławowo,
- Gmina Jastarnia,
- Gmina Pruszcz Gdański.

**Nadleśnictwo** jest podstawową, samodzielną jednostką organizacyjną Lasów Państwowych działającą na podstawie ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 672; dalej: u.l.). Podlega Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych, która prowadzi nadzór i koordynuje działania na swoim terenie.

Na czele nadleśnictwa stoi nadleśniczy, który prowadzi samodzielnie gospodarkę leśną w nadleśnictwie na podstawie planu urządzenia lasu oraz odpowiada za stan lasu (art. 35 § 1 u.l.). Jednym z zadań nadleśniczego jest bezpośredni zarząd lasami gruntami i innymi nieruchomościami Skarbu Państwa, pozostającymi w zarządzie Lasów Państwowych.

Rekomenduje się udział Nadleśnictwa Choczewo w realizację Przedsięwzięcia.

**Park narodowy** stanowi jedną z form ochrony przyrody, zgodnie z art. 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 916; dalej: u.o.p.). W myśl art. 8, park narodowy obejmuje obszar wyróżniający się szczególnymi wartościami przyrodniczymi, naukowymi, społecznymi, kulturowymi i edukacyjnymi, o powierzchni nie mniejszej niż 1000 ha, na którym ochronie podlega cała przyroda oraz walory krajobrazowe. Celem utworzenia parku narodowego jest zachowania różnorodności biologicznej, zasobów, tworów i składników przyrody nieożywionej i walorów krajobrazowych, przywrócenia właściwego stanu zasobów i składników przyrody oraz odtworzenia zniekształconych siedlisk przyrodniczych, siedlisk roślin, siedlisk zwierząt lub siedlisk grzybów.

Park narodowy jest państwową osobą prawną, a na jego czele stoi dyrektor parku narodowego.

Rekomenduje się udział Słowińskiego Parku Narodowego w realizację Przedsięwzięcia.

### **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 także inne podmioty – jako właściciele bądź zarządcy terenów, na których zrealizowane będzie niniejsze Przedsięwzięcie.

Poniżej została przedstawiona lista podmiotów, które będą miały wpływ na Przedsięwzięcie w okresie przygotowania, realizacji i eksploatacji:

- jednostki LPG Lasy Państwowe (Regionalne Dyrekcje Lasów Państwowych, nadleśnictwa),
- instytucje ochrony przyrody (m.in. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, 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.

### 3.2. Analiza własnościowa terenów przeznaczonych na przedmiotowe trasy rowerowe

Przedsięwzięcie będzie realizowane na nieruchomościach położonych w granicach Województwa Pomorskiego. Beneficjenci, przedkładając karty zadań, określili kwestie własnościowe w zakresie terenów przeznaczonych na przedmiotowe trasy rowerowe. Beneficjenci wskazali także na jakim etapie znajduje się proces uzgadniania i pozyskiwania tych nieruchomości, które są niezbędne do realizacji niniejszego przedsięwzięcia.

Zestawienie nieruchomości, na jakich przebiegać będą trasy rowerowe zawarte jest w Załączniku nr 1 do Analizy Wykonalności.

#### 3.2.1. ZRID

Część z beneficjentów planuje uzyskać prawo do dysponowania nieruchomościami pod planowane przedsięwzięcie na mocy ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 176; dalej: specustawa drogowa).

Specustawa drogowa określa zasady i warunki przygotowania inwestycji w zakresie dróg publicznych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376; dalej: u.d.p.), w ramach której wydaje się decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (decyzja ZRID).

W odniesieniu do planowanego przedsięwzięcia, należy zwrócić uwagę na fakt, iż droga rowerowa co do zasady nie jest drogą publiczną w rozumieniu u.d.p. – chociaż może nią być w określonych przypadkach.

Drogą rowerową jest, zgodnie z art. 4 pkt 11a u.d.p., droga przeznaczona do ruchu rowerów albo rowerów i pieszych, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem. Drogi

rowerowe, niezaliczone do żadnej z kategorii dróg publicznych i niezlokalizowane w pasie drogowym tych dróg są drogami wewnętrznymi (art. 8 ust. 1 u.p.d.). Droga wewnętrzna stanowi zatem kategorię drogi przeciwstawną do drogi publicznej.

Kategorie dróg publicznych zostały określone w art. 2 ust. 1 u.p.d. i są to:

- 1) Drogi krajowe,
- 2) Drogi wojewódzkie,
- 3) Drogi powiatowe,
- 4) Drogi gminne.

Mając powyższe na uwadze należy stwierdzić, iż droga rowerowa, która nie przebiega w pasie drogowym dróg zaliczonych do jednej z powyższych kategorii dróg publicznych stanowi drogę wewnętrzną. Natomiast w przypadku, gdy przebieg drogi rowerowej jest zlokalizowany w pasie drogi (dróg) publicznych, droga rowerowa stanowi drogę publiczną. Droga rowerowa może być zatem elementem drogi publicznej przeznaczonym dla ruchu rowerów, ale może też być odrębną, samodzielna, nie stanowiącą części innej drogi - drogą przeznaczoną do ruchu rowerów, czy też drogą rowerową stanowiącą drogę wewnętrzną (tak: Wyrok NSA z 13.03.2018 r., sygn. II OSK 3337/17).

Tym samym, możliwość objęcia danej drogi rowerowej decyzją ZRID wymaga każdorazowo indywidualnej oceny, czy w ocenianym przypadku będą występować przesłanki, pozwalające na zakwalifikowanie drogi rowerowej jako drogi publicznej w rozumieniu u.d.p.

Dla przykładu, zaprojektowanie w granicach pasa drogi publicznej - drogi rowerowej w ramach rozbudowy czy przebudowy drogi publicznej w sposób oczywisty mieści się w pojęciu inwestycji drogowej w rozumieniu art. 1 ust. 1 specustawy drogowej (tak: Wyrok NSA z 13.03.2018 r., sygn. II OSK 3337/17).

Z drugiej strony należy zaznaczyć, iż w orzecznictwie kształtuje się stanowisko, w myśl którego nawet w przypadku stwierdzenia, że przedmiotowa droga rowerowa na całym odcinku przebiega poza pasem drogowym drogi wojewódzkiej, to może być ona zaliczona do kategorii dróg publicznych, jeśli istnieją ku temu wykazane przyczyny, związane z celem inwestycji, jej przeznaczeniem i faktyczną realizacją. Konieczne jest zatem zweryfikowanie, czy zamierzona inwestycja prowadzi do powstania drogi publicznej i czy jej dotyczy. Wskazać tu należy, że co do zasady, budowa ciągu pieszo-jezdnego uznawana jest za cel publiczny w rozumieniu art. 6 pkt 1 ustawy z 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (tak: Wyrok WSA w Gorzowie Wielkopolskim z 15.07.2021 r., sygn. II SA/Go 445/21).

Co za tym idzie, ponownie należy podkreślić, że aby mówić o postępowaniu na gruncie specustawy drogowej, niezwykle istotną kwestią jest odpowiednia kwalifikacja danej drogi rowerowej: jako publicznej lub jako wewnętrznej.

### 3.2.2. Zasiedzenie terenów

W odniesieniu do niektórych terenów planowanej inwestycji należy także przeanalizować kwestię ewentualnego zasiedzenia terenów rolnych.

Zgodnie z art. 172 § 1 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 1360; dalej: k.c.) posiadacz nieruchomości niebędący jej właścicielem nabywa własność, jeżeli posiada nieruchomość nieprzerwanie od lat dwudziestu jako posiadacz samoistny, chyba że uzyskał posiadanie w złej wierze. W przypadku posiadania w złej wierze termin ten wynosi trzydzieści lat. Co istotne, dobrą wiarę wyklucza nie tylko wiedza pozytywna o braku tytułu do władania nieruchomością, ale i sytuacja, w której przy dołożeniu tej staranności posiadacz powinien wiedzieć, że prawo własności mu nie przysługuje<sup>5</sup>.

W przypadku nieruchomości rolnych, kluczową kwestią jest wprowadzony w wyniku nowelizacji Kodeksu cywilnego ustawą z 14.04.2016 r. o wstrzymaniu sprzedaży nieruchomości Zasobu Własności Rolnej Skarbu Państwa oraz zmianie niektórych ustaw, art. 172 § 3, w którym określono dodatkową przesłankę **podmiotową i przedmiotową** (obszarową) prowadzącą do nabycia nieruchomości rolnych w drodze zasiedzenia.

Szczególne zasady zasiedzenia dotyczą nieruchomości rolnych w rozumieniu art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 11 kwietnia 2003 r. o kształtowaniu ustroju rolnego (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 461; dalej: u.k.u.r.), tj. nieruchomości, które są lub mogą być wykorzystywane do prowadzenia działalności wytwórczej w rolnictwie w zakresie produkcji roślinnej i zwierzęcej, nie wyłączając produkcji ogrodniczej, sadowniczej i rybnej, z wyłączeniem nieruchomości położonych na obszarach przeznaczonych w planach zagospodarowania przestrzennego na cele inne niż rolne.

I tak, w myśl art. 172 § 3 k.c., nabyć taką nieruchomość rolną przez zasiedzenie może jedynie rolnik indywidualny w rozumieniu przepisów tej ustawy (u.k.u.r.), jeżeli - ustalona zgodnie z przepisami art. 5 ust. 2 i 3 tej ustawy - powierzchnia nabywanej nieruchomości rolnej wraz z nieruchomościami rolnymi stanowiącymi jego własność nie przekroczy 300 ha użytków rolnych.

Co do zasady, za rolnika indywidualnego uważa się osobę fizyczną będącą właścicielem, użytkownikiem wieczystym, samoistnym posiadaczem lub dzierżawcą nieruchomości rolnych, których łączna powierzchnia użytków rolnych nie przekracza 300 ha, posiadającą kwalifikacje rolnicze oraz co najmniej od 5 lat zamieszkałą w gminie, na obszarze której jest położona jedna z nieruchomości rolnych wchodzących w skład gospodarstwa rolnego i prowadzącą przez ten okres osobiście to gospodarstwo (art. 6 § 1 u.k.u.r.).

---

<sup>5</sup> M. Balwicka-Szczyrba, L. Jantowski [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz*, red. A. Sylwestrzak, W-wa 2022, art. 172.

Jak wskazuje się w literaturze przedmiotu, istnieje jednak możliwość nabywania nieruchomości rolnych o powierzchni od 0,3 ha do 0,9999 ha przez osoby niebędące rolnikami indywidualnymi, także w drodze zasiedzenia<sup>6</sup>.

Przesłanka przedmiotowa, tj. wymóg, iż powierzchnia nabywanej nieruchomości rolnej, wraz z nieruchomościami rolnymi stanowiącymi własność nabywcy, nie może przekraczać 300 ha użytków rolnych, ma zasadniczo na celu przeciwdziałanie nadmiernej koncentracji gruntów rolnych. Niewykluczone jest jednak, aby nabyć w drodze zasiedzenia jedynie części nieruchomości o wielkości ustalonej zgodnie z zasadami tam wskazanymi, tj. do 300 ha użytków rolnych<sup>7</sup>.

W sprawie zasiedzenia prowadzone jest postępowanie, którego celem jest uzyskanie prawomocnego orzeczenia sądu, stwierdzającego, że posiadacz nabył własność zasiadywanej nieruchomości. W tym celu, posiadacz przedstawia dowody na potwierdzenie, iż w danej sprawie zostały spełnione przesłanki, umożliwiające zasiedzenie.

Niemniej jednak, procedura zasiedzenia nieruchomości, w tym w szczególności nieruchomości rolnych, jest procesem niezwykle czasochłonnym i wymagającym odpowiednich dowodów, potwierdzających posiadanie przez wymagany okres czasu. Dodatkowo, nabywca nieruchomości przez zasiedzenie, który uzyskał prawomocne postanowienie o stwierdzeniu nabycia, powinna niezwłocznie zgłosić ten fakt do Wydziału Ksiąg Wieczystych, aby nowy tytuł prawny został ujawniony w księdze wieczystej nieruchomości. ostanowienie stwierdzające nabycie własności nieruchomości przez zasiedzenie ma bowiem wyłącznie charakter deklaracyjny<sup>8</sup>.

Mając powyższe rozważania na uwadze, należy wskazać, iż w przypadku omawianego przedsięwzięcia istnieje znikome ryzyko, że nieruchomości, na których ma być realizowana inwestycja, będą lub są przedmiotem zasiedzenia. Natomiast działki, które zostały już skutecznie zasiedzone (t.j. zostało przeprowadzone postępowanie sądowe w tej sprawie), winny mieć ujawnione prawo własności zasiadającego w księgach wieczystych, a zatem możliwe jest ich zidentyfikowanie.

### 3.2.3. Niezbędne uzgodnienia

Mając na uwadze przebieg tras planowanego przedsięwzięcia, należy także zwrócić uwagę na kwestię ewentualnych uzgodnień z zarządcami terenów. Obok właścicieli prywatnych, Beneficjenci najczęściej będą musieli podjąć ustalenia z następującymi podmiotami:

- Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe,
- Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie,

---

<sup>6</sup> M. Balwicka-Szczyrba, L. Jantowski [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz*, red. A. Sylwestrzak, W-wa 2022, art. 172.

<sup>7</sup> *Ibidem*.

<sup>8</sup> M. Balwicka-Szczyrba, L. Jantowski [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz*, red. A. Sylwestrzak, W-wa 2022, art. 172.

- Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku i Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,
- Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska,
- Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków,
- Polskie Koleje Państwowe S.A.,
- Zarządcy terenów Skarbu Państwa.

### **Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe**

Zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (t.j. Dz. U. z 2022, poz. 672; dalej: u.l.), lasami stanowiącymi własność Skarbu Państwa zarządza Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe (dalej: Lasy Państwowe). W ramach sprawowanego zarządu Lasy Państwowe prowadzą gospodarkę leśną, gospodarują gruntami i innymi nieruchomościami oraz ruchomościami związanymi z gospodarką leśną, a także prowadzą ewidencję majątku Skarbu Państwa oraz ustalają jego wartość (ar. 4 ust. 3 u.l.).

Tym samym, w sytuacji, gdy planowane trasy będą przebiegać przez tereny leśne, niezbędne będzie podjęcie uzgodnień z Lasami Państwowymi.

### **Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie**

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie (dalej: Wody Polskie) wykonują szeroko rozumiane zadania związane z utrzymaniem wód oraz pozostałego mienia Skarbu Państwa związanego z gospodarką wodną, a także inwestycjami w gospodarce wodnej. Wody Polskie wykonują prawa właścicielskie w stosunku do wód, które są własnością Skarbu Państwa, a także naliczają i pobierają opłaty za usługi wodne oraz wydają decyzje administracyjne (zgody wodnoprawne).

Zgodnie z art. 179 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2233; dalej: u.p.w.), wykonanie drogi rowerowej oraz wyznaczenie szlaku turystycznego pieszego lub rowerowego na wale przeciwpowodziowym wymaga uzyskania zgody właściciela tego wału.

Co do zasady, w myśl art. 176 u.p.w., w celu zapewnienia szczelności i stabilności wałów przeciwpowodziowych zakazuje się wykonywania robót lub czynności, które mogą wpływać na szczelność lub stabilność wałów przeciwpowodziowych, w tym przejeżdżania przez wały oraz wzdłuż wałów pojazdami czy wykonywania obiektów budowlanych, kopania studni, sadzawek, dołów oraz rowów w odległości mniejszej niż 50 m od stopy wału. Ustawa przewiduje jednak możliwość zwolnienia z ww. zakazu w drodze decyzji Wód Polskich, o ile

nie wpłynie to na szczelność lub stabilność wałów przeciwpowodziowych (art. 176 ust. 4 u.p.w.)<sup>9</sup>.

W związku z powyższym, trasy zlokalizowane na lub w bliskiej odległości wału przeciwpowodziowego wymagają uzyskania zgody właściciela wału i/lub zwolnienia z zakazu wykonywania robót lub czynności, które mogą wpływać na szczelność lub stabilność wałów przeciwpowodziowych.

### **Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku i Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad**

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) jest centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach dróg. GDDKiA wykonuje zadania zarządcy dróg krajowych oraz realizuje budżet państwa w zakresie dróg krajowych

Natomiast Zarząd Dróg Wojewódzkich (ZDW) w Gdańsku jest jednostką budżetową podlegającą Zarządowi Województwa Pomorskiego. ZDW wypełnia funkcję zarządu dróg wojewódzkich w granicach administracyjnych województwa pomorskiego, z zakresie planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony tych dróg.

Trasy zlokalizowane na nieruchomościach, będących w zarządzie GDDKiA czy ZDW, będą wymagały uzyskania zgód zarządcy na przeprowadzenie inwestycji.

### **Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Gdańsku**

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska (RDOŚ) jest państwową jednostką budżetową, przy pomocy której swoje zadania wykonuje Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska (art. 124 ust. 1 ustawy 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, t.j. Dz. U. z 2022, poz. 1029).

RDOŚ jest instytucją, która odpowiada za realizację polityki ochrony środowiska w zakresie zarządzania ochroną przyrody, w tym obszarami Natura 2000 oraz kontroli procesu inwestycyjnego.

W sytuacji, gdy planowana realizacja trasy może spowodować znaczące oddziaływanie na obszar Natura 2000 bądź na środowisko, konieczne będzie zwrócenie się do RDOŚ w celu uzyskania właściwej decyzji.

---

<sup>9</sup> Przykładowe wymagania Wód Polskich (RZGW w Krakowie) w przypadku przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi rowerowej na wałach przeciwpowodziowych - <https://krakow.wody.gov.pl/110-strefa-klienta/628-zgoda-na-wykonanie-drogi-rowerowej-po-wale-przeciwpowodziowym-na-podstawie-art-179-ust-1-ustawy-prawo-wodne>.

### **Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków**

Wojewódzki Konserwator Zabytków jest organem ochrony zabytków, do którego zadań należy m.in. wydawanie, zgodnie z właściwością, decyzji, postanowień i zaświadczeń w sprawach określonych w ustawie oraz w przepisach odrębnych oraz sprawowanie nadzoru nad prawidłowością robót budowlanych i innych działań przy zabytkach (art. 91 ust. 4 pkt 4 i 5 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, t.j. Dz. U. z 2022; poz. 840; dalej: u.o.z.o.z.).

Część odcinków planowanych w ramach niniejszego przedsięwzięcia przebiega przez układ ruralistyczny, będący zabytkiem nieruchomości, podlegającym ochronie bez względu na stan zachowania (art. 6 ust. 1 pkt 1 lit. b). Tym samym, realizacja inwestycji na tych terenach wymagać będzie uzyskania zgody Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

### **Polskie Koleje Państwowe S.A.**

Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna powstała w wyniku przekształcenia przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” i działa przede wszystkim na podstawie ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 1467) oraz ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 146). Założycielem Spółki jest Skarb Państwa.

Polskie Koleje Państwowe S.A. są spółką dominującą w Grupie PKP, która od 2022 roku funkcjonuje na zasadach holdingu. PKP S.A. to również jeden z największych w Polsce zarządców nieruchomości – gruntów, budynków, budowli i lokali mieszkalnych. Majątek PKP S.A. stanowią zarówno obiekty pełniące funkcje związane z obsługą transportu kolejowego, jak i nieruchomości o charakterze typowo komercyjnym.

Szacuje się, że PKP S.A. są właścicielem większości czynnych dworców kolejowych w kraju, w tym także innych terenów kolejowych.

Część odcinków planowanych w ramach niniejszego Przedsięwzięcia znajduje się we własności/zarządzie PKP S.A., toteż wymagane będzie podjęcie niezbędnych ustaleń ze Spółką.

### **Pozostali zarządcy terenów Skarbu Państwa**

Realizacja Przedsięwzięcia, z uwagi na swój złożony charakter i zakres, wymagać będzie wielu uzgodnień z zarządcami terenów Skarbu Państwa. Obok wymienionych powyżej podmiotów, mogących sprawować zarząd nad nieruchomościami Skarbu Państwa, wskazać należy przede wszystkim starostów powiatowych.

Zgodnie z art. 23 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 1899), zasobem nieruchomości Skarbu Państwa gospodarują co do zasady starostowie, wykonujący zadania z zakresu administracji rządowej, a w szczególności



wydzierżawiają, wynajmują, użyczają oraz oddają w użytkowanie nieruchomości wchodzące w skład zasobu.

Tym samym, trasy zlokalizowane na nieruchomościach, będących w zarządzie starostów, wymagać będą podjęcia odpowiednich uzgodnień.

### 3.3. Zgodność Projektu z zapisami studiów uwarunkowania przestrzennego i uwzględnienie ich w przebiegu trasy

Na obszarach, na których mają być zlokalizowane trasy w ramach niniejszego przedsięwzięcia obowiązują studia uwarunkowań i kierunków rozwoju zagospodarowania przestrzennego.

Należy zaznaczyć, iż 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 nr 2 do Analizy Wykonalności.

### 3.4. Zgodność Projektu z zapisami PZPWP 2030 pod kątem realizacji inwestycji

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030 (PZPWP 2030) został uchwalony uchwałą nr 318/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z 29 grudnia 2016 roku. Wizją przedstawioną w dokumencie w zakresie transportu jest zmniejszenie udziału indywidualnego transportu samochodowego w przewozach pasażerskich przez jego redukcję, w szczególności w obszarach wrażliwych (np. centra miast). Konkurencyjna wobec niego oferta transportu w regionie wzmocniana jest przez funkcjonujące węzły integracyjne różnej rangi. Dokument rekomenduje budowę dojazdowych tras rowerowych (2-5 km) w obrębie obszarów funkcjonalnych tych ośrodków i węzłów oraz budowę infrastruktury rowerowej, dowiązującej sieć ponadregionalnych i regionalnych tras rowerowych do węzłów integracyjnych oraz przystanków zintegrowanych transportu zbiorowego. Określa również zalecenia dla planowania i realizacji przebiegu tras rowerowych o charakterze uniwersalnym (służących zarówno podróżom rekreacyjnym, jak i codziennym dojazdom do pracy, miejsc edukacji i usług), w sąsiedztwie głównych źródeł i celów ruchu rowerowego.

Zgodnie z PZPWP 2030 duże znaczenie dla rozwoju turystyki, szczególnie aktywnej, ma ukształtowanie spójnej struktury przestrzennej tras rowerowych o określonych standardach i randze co najmniej regionalnej. W Planie określone zostały trasy międzynarodowe, międzyregionalne oraz regionalne. Jednocześnie zaznaczyć należy, iż Plan nie definiuje sposobu określenia rangi oraz kwalifikacji poszczególnych tras do poszczególnych typów tras, a niniejsza Koncepcja uwzględnia zalecenia z tym związane zgodnie z dokumentem pt. „Stanowisko nr 7/2019 Konwentu Marszałków Województw RP z 7 czerwca 2019 roku w sprawie systemu numeracji i zasad oznakowania krajowych i regionalnych tras rowerowych”, opracowany już po przyjęciu PZPWP 2030. Istotny jest również fakt, że do roku

2017 trasy międzynarodowe nie były oznakowane ani nazywane jako EuroVelo, natomiast stosowano oznaczenie szlaków międzynarodowych jako szlaki R-(n), np. R-1, R-9, R-10 itp. W ramach opracowania przedmiotowej Koncepcji dokonano inwentaryzacji wszystkich uwzględnionych w PZPWP 2030 tras, przeanalizowano ich przebieg wg. części opisowej PZPWP 2030 oraz części graficznej dokumentu dotyczącej środowiska przyrodniczego, kulturowego i turystyki oraz zweryfikowano stan istniejący poszczególnych tras.

I tak, rozwój tras rowerowych wiąże się w szczególności z następującymi kierunkami polityki przestrzennego zagospodarowania województwa:

- **K.1.2. Kształtowanie wysokiej jakości środowiska mieszkaniowego.** Polityka przestrzenna wyznaczona w kierunku 1.2. koncentruje się m.in. na tworzeniu warunków przestrzennych bezpiecznego przemieszczania się i rozwoju mobilności pieszej i rowerowej na terenach mieszkaniowych. Jedną z zasad zagospodarowania przestrzennego, określających sposób realizacji kierunku 1.2. jest zasada tworzenia przestrzennych warunków dla rozwoju mobilności pieszej i rowerowej na terenach mieszkaniowych, w tym: uwzględnienia w planowaniu i realizacji węzłów integracyjnych infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego, powiązanej z infrastrukturą systemu B&R, planowania i realizacji przebiegu tras rowerowych o charakterze uniwersalnym (służących zarówno podróżom rekreacyjnym, jak i codziennym dojazdom do pracy, miejsc edukacji i usług) w sąsiedztwie głównych źródeł i celów ruchu rowerowego oraz planowania i realizacji dojazdowych tras rowerowych o długości od 2 do 5 km wzdłuż dróg wojewódzkich i powiatowych, pozwalających na powiązanie jednostek osadniczych bezpośrednio z celami codziennych dojazdów do szkoły, pracy i usług lub przystanków i węzłów transportu zbiorowego, mogących stanowić jeden z etapów tych podróży.
- **K.2.3. Wzmacnianie całorocznej i atrakcyjnej oferty turystycznej w oparciu o zasoby i walory przyrodniczo-kulturowe, krajobrazowe i funkcje metropolitalne.**

Jedną z zasad zagospodarowania przestrzennego, określających sposób realizacji kierunku 2.3. jest zasada kształtowania ponadregionalnych i regionalnych tras rowerowych, a podstawowym działaniem polityki przestrzennej, służącym realizacji kierunku 2.3. jest wyznaczanie, budowa i modernizacja ponadregionalnych i regionalnych tras rowerowych, w tym:

- budowa międzynarodowej trasy rowerowej R-9 (do 2020 r.) wraz z trasami dojazdowymi:
- nr 2 (Wiślana Trasa Rowerowa Lewobrzeżna/Bursztynowa): Świbno (m. Gdańsk) - Cedry Wielkie - Suchy Dąb - Tczew - Tczew (m.) - Subkowy - Pelplin - Gniew - Gniew (m.) - Wiosło Duże (gm. Gniew) - woj. kujawsko-pomorskie,
- nr 2 (Wiślana Trasa Rowerowa Prawobrzeżna/Bursztynowa): Mikoszewo (gm. Stegna) - Ostaszewo - Lichnowy - Miłoradz - Biała Góra (gm. Sztum) - dalej przebieg tożsamy z trasą nr 1.
- budowa międzynarodowej trasy rowerowej R-10 wraz z trasami dojazdowymi:

- nr 3 (Hanzeatycka Trasa Rowerowa): woj. zachodniopomorskie - Zaleskie (gm. Ustka) - Ustka (m.) - Smołdzino - Główny - Wicko - Łeba - Wicko - Choczewo - Krokowa - Władysławowo - Puck - Puck (m.) - Kosakowo - Gdynia - Sopot - Gdańsk - Stegna - Nowy Dwór Gdański (m.) - Kępki (gm. Nowy Dwór Gdański) - woj. warmińskomazurskie (przebieg zgodny z trasą EV 13 Szlak Żelaznej Kurtyny).

- K.2.4. Kształtowanie racjonalnej struktury przestrzennej sieci transportowej.

Zasada zagospodarowania przestrzennego 2.4.8. określa zasady kształtowania infrastruktury transportowej wspierającej rozwój transportu niezmotoryzowanego i integracji transportu w ośrodkach lokalnych i subregionalnych oraz węzłach integracyjnych poprzez budowę:

- dojazdowych tras rowerowych (2-5 km) w obrębie obszarów funkcjonalnych tych ośrodków i węzłów;
  - parkingów w systemie P+R i B+R przy węzłach integracyjnych, przy czym lokalizacja parkingów P+R powinna znajdować się poza strefami o ograniczonej dostępności dla pojazdów samochodowych;
  - infrastruktury drogowej, w tym przystankowej, dla obsługi linii lokalnego transportu autobusowego.
- K.4.2. Koordynacja polityki przestrzennej na obszarach szczególnych zjawisk w skali makroregionalnej.

Zasada 4.2.14. - Zasada stosowania w stosunku do miast i obszarów intensywnie zabudowanych rozwiązań spowalniających ruch samochodowy i preferujących ruch pieszy i rowerowy. Jednym ze wskazanych działań polityki przestrzennej, wynikającym z wyzwania rozwojowego, jest rozwój spójnego systemu tras rowerowych.

Mając powyższe na uwadze należy stwierdzić, iż realizacja niniejszego Przedsięwzięcia wpisuje się w założenia i cele PZPWP 2030. Przy planowaniu inwestycji wymagane będzie uwzględnienie zasad zagospodarowania przestrzennego, określonych w PZPWP 2030 w celu zapewnienia spójnego rozwoju systemu tras rowerowych.

### 3.5. 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. Wnioskodawcy przedkładając karty zadań przedstawili informacje w zakresie zrealizowanych, realizowanych i planowanych do realizacji inwestycji, które mogłyby mieć wpływ na niniejsze przedsięwzięcie.

W poniższej tabeli przedstawiono szczegółowe informacje w tym zakresie, przekazane od Beneficjentów.

**Tabela 137: Zrealizowane, aktualne i planowane inwestycje zarządców terenów**

L.p.	Wnioskodawca	Informacje w zakresie inwestycji zarządców terenów
1	Gmina Gniew	Brak informacji.
2	Gmina Sadlinki	Na terenach, przez które przebiegać będzie planowana trasa nie były realizowane, nie są realizowane i nie planuje się realizacji inwestycji.
3	Gmina Kwidzyn	DW 525 Ryjewo – Janowo: w ubiegłych latach ZDW wykonało remont drogi poprzez wykonanie nowej nakładki bitumicznej na odcinku Ryjewo – Jarzębina ok. 5,5 km. Informacja ZDW dot. dalszych planów inwestycyjnych – dokończenie remontu drogi wojewódzkiej 525 (łata).
4	Gmina Ryjewo	ZDW w Gdańsku nie planuje żadnych prac inwestycyjnych na ww. odcinku drogi.
5	Gmina Sztum	Na chwilę obecną ustalono, że prawdopodobnie będą miały miejsce pewnego rodzaju inwestycje dotyczące wzmocnienia wałów, ale nie wiadomo na jakim odcinku i w jakim czasie.
6	Gmina Miłoradz	W odniesieniu do odcinków EV9_WTR_78-79a i 79a-79 - Wody Polskie na obecna chwilę nie mają zaplanowanych żadnych prac w zakresie wykonania drogi na przedmiotowym odcinku wału. W odniesieniu do odcinka EV9_WTR_81a-81 - Gmina nie planuje wykonania przebudowy przedmiotowego odcinka drogi kolidującego z planowanym zakresem opisanym w karcie. W odniesieniu do odcinków EV9_WTR_82-99 i 83-84 - Powiat Malborski będący właścicielem drogi powiatowej nie planuje realizacji prac związanych z przebudowa przedmiotowego odcinka drogi powiatowej w żadnym zakresie. Droga jest w dobrym stanie technicznym.
7	Gmina Lichnowy	W obrębie trasy nie są planowane żadne inwestycje.
8	Gmina Ostaszewo	Zarządca gruntów nie realizuje i nie planuje realizować inwestycji, które mogą mieć wpływ na realizację przez Gminę Ostaszewo planowanych odcinków tras rowerowych (dotyczy to także trwałości projektu).
9	Gmina Stegna	W okolicach działek, na których przebiegać będzie inwestycja, nie planuje się wykonania dodatkowej infrastruktury w ramach innego zadania.
10	Gmina Ustka	Zarządcy terenów (PGL Lasy Państwowe i PGW Wody Polskie) nie planują żadnych działań inwestycyjnych na tym obszarze, które mogłyby kolidować z zadaniem.
11	Gmina Smołdzino	Brak informacji.
12	Powiat Słupski	Brak informacji.
13	Słowiński Park Narodowy	Brak informacji.

14	Nadleśnictwo Choczewo	Tereny przez które przebiega planowana do remontu trasa rowerowa, pozostają w zarządzie Lasów Państwowych i Beneficjent nie zrealizował na nich, ani nie planuje do zrealizowania żadnych inwestycji mających wpływ na modernizację wskazanego odcinka trasy rowerowej.
15	Gmina Krokowa	Nie występuje zagrożenie odnośnie trwałości realizowanych projektów. Ścieżki będą przechodziły przez tereny gminne, tylko nastąpi przejazd przez drogi w Sławoszynku i Karwańskich Błotach Pierwszych (odpowiednio droga wojewódzka oraz powiatowa). Drogi były remontowane nie z środków unijnych. Ponadto w okresie trwałości może nastąpić polepszenie, co nie ma wpływu na sama trwałość.
16	Miasto Puck	Nie ma przeciwwskazań do modernizacji odcinków – na działkach nie planuje się innych inwestycji, które miałyby wpływ na przedsięwzięcie w trakcie realizacji i po trwałości projektu.
17	Gmina Puck	W przypadku odcinka R10_101-102 poza planowanym wykonaniem ciągu pieszo-rowerowego niezbędna będzie także równoległa modernizacja drogi (zmiana nawierzchni na asfalt) – niniejsza inwestycja będzie stanowić projekt komplementarny dla planowanego odcinka ścieżki rowerowej.
18	Gmina Kosakowo	Budowa ścieżki rowerowej na odcinku EV10_13_108-316b w ramach niniejszego Przedsięwzięcia stanowi część inwestycji w zakresie budowy ulicy Klifowej w miejscowości Mechcelinki, dla której złożony został w imieniu Zarządcy drogi wniosek o wydanie decyzji ZRID.
19	Powiat nowodworski	Brak informacji.
20	Gmina Władysławowo	Realizacja trasy rowerowej na odcinkach, których własnością jest Województwo Pomorskie, a dokładnie Zarząd Dróg Wojewódzkich będzie powiązana z planowanymi przez województwo działaniami związanymi z przebudową DW nr 216.
21	Gmina Jastarnia	Zarządcy terenów nie zrealizowali, nie realizują i nie planują inwestycji, które mogłyby mieć wpływ na realizację niniejszego przedsięwzięcia.
22	Gmina Pruszcz Gdański	Brak informacji.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji od Wnioskodawców.

## 4. Ustalenie hierarchizacji poszczególnych odcinków

W celu dokonania hierarchizacji poszczególnych odcinków objętych przedmiotową analizą, której celem jest wybór odcinków, które w największym stopniu zniwelują zidentyfikowane braki, problemy i potrzeby przedsięwzięcia, poddano je analizie wielokryterialnej, dotyczącej takich kwestii jak wykonalność instytucjonalna, gotowość do realizacji inwestycji, warunkowość realizacji poszczególnych odcinków, planowana poprawa poziomu bezpieczeństwa rowerzystów, istniejąca jakość nawierzchni, priorytetowość, atrakcyjność czy też zapewnienie ciągłości wysokiej jakości rowerowych tras międzynarodowych.

### 4.1. Przyjęte kryteria analizy

Biorąc pod uwagę zidentyfikowane potrzeby związane z przebiegiem międzynarodowych tras rowerowych przez województwo pomorskie oraz biorąc pod uwagę standardy C.R.O.W w analizie wielokryterialnej przyjęto następujące kryteria umożliwiające hierarchizację poszczególnych odcinków:

- **Ryzyko dostępności gruntów** – kryterium rozumiane jako zdolność organizacyjna wnioskodawcy do realizacji inwestycji z uwzględnieniem form dysponowania terenami, przez które przebiegać mają wyznaczone odcinki, porozumień z obecnymi właścicielami gruntów (m.in. Wody Polskie, Lasy Państwowe czy osoby prywatne). **Kryterium to otrzymało wagę – 5.** Ocenę punktową poszczególnych odcinków ze względu na niniejsze kryterium ustalono w następujący sposób:
  - 0 punktów – wnioskodawca nie jest dysponentem całości gruntów, na których ma być zrealizowany odcinek ścieżki rowerowej oraz do tej pory nie prowadził rozmów w sprawie uzyskania użyczenia niniejszych gruntów;
  - 1 punkt – wnioskodawca nie jest dysponentem całości gruntów, na których ma być zrealizowany odcinek ścieżki rowerowej, ale uzyskał wstępne porozumienie (np. w formie deklaracji ustnej, pisemnej bądź mailowej) w sprawie uzyskania użyczenia niniejszych gruntów lub planuje przeprowadzić wywłaszczenie gruntów na podstawie decyzji ZRID;
  - 2 punkty – wnioskodawca jest dysponentem gruntów (jest właścicielem lub posiada prawo do ich użytkowania), na których ma być zrealizowany odcinek ścieżki rowerowej.
- **Warunkowość odcinka** – kryterium rozumiane jako potencjalny wpływ (zależność) realizacji przedmiotowego odcinka na inny odcinek lub odcinki objęte analizą. **Kryterium to otrzymało wagę – 10.** Niniejsze kryterium jest związane z kryterium infrastruktury przyjaznej użytkownikom wg standardów C.R.O.W –

Bezpośredniość. Ocenę punktową poszczególnych odcinków ze względu na niniejsze kryterium ustalono w następujący sposób:

- 0 punktów – wnioskodawca zamierza zrealizować odcinek, którego wykonanie nie wpływa na potencjalną realizację innych odcinków;
  - 1 punkt – wnioskodawca zamierza zrealizować odcinek, którego wykonanie pośrednio wpływa na potencjalną realizację innego odcinka międzynarodowych tras rowerowych;
  - 2 punkty – wnioskodawca zamierza zrealizować odcinek, którego wykonanie pośrednio wpływa na potencjalną realizację więcej niż jednego odcinka międzynarodowych tras rowerowych.
- 
- **Poprawa poziomu bezpieczeństwa** – kryterium rozumiane jako planowana poprawa poziomu bezpieczeństwa rowerzystów na poszczególnych odcinkach objętych analizą w wyniku realizacji przedsięwzięcia. **Kryterium to otrzymało wagę – 25.** Niniejsze kryterium jest związane z kryterium infrastruktury przyjaznej użytkownikom wg standardów C.R.O.W – Bezpieczeństwo. Ocenę punktową poszczególnych odcinków ze względu na niniejsze kryterium ustalono w następujący sposób:
    - 0 punktów – realizacja inwestycji na danym odcinku nie wpłynie na poprawę poziomu bezpieczeństwa jego użytkowników;
    - 1 punkt – rowerzyści obecnie korzystający z danego odcinka międzynarodowej trasy rowerowej poruszają się drogą publiczną o znikomym natężeniu ruchu, a w wyniku realizacji inwestycji będą całkowicie odseparowani lub w znacznym stopniu (dopuszczalne przejazdy przez drogi publiczne w odpowiednio zaprojektowanych i zaznaczonych miejscach) od ruchu samochodowego. Punkt w ramach niniejszego kryterium otrzymają także odcinki, których realizacja przyczyni się do wyeliminowania niebezpiecznych rejonów występujących na międzynarodowych trasach rowerowych;
    - 2 punkty – rowerzyści obecnie korzystający z danego odcinka międzynarodowej trasy rowerowej poruszają się drogą publiczną o znacznym natężeniu ruchu, a w wyniku realizacji inwestycji będą całkowicie odseparowani lub w znacznym stopniu (dopuszczalne przejazdy przez drogi publiczne w odpowiednio zaprojektowanych i zaznaczonych miejscach) od ruchu samochodowego. Punkty w ramach niniejszego kryterium otrzymają także odcinki, których realizacja przyczyni się do wyeliminowania szczególnie niebezpiecznych rejonów występujących na międzynarodowych trasach rowerowych.
  
  - **Jakość istniejącej nawierzchni** – kryterium rozumiane jako ocena obecnej nawierzchni na poszczególnych odcinkach międzynarodowych tras rowerowych objętych analizą. **Kryterium to otrzymało wagę – 10.** Niniejsze kryterium jest

związane z kryterium infrastruktury przyjaznej użytkownikom wg standardów C.R.O.W – Wygoda. Ocenę punktową poszczególnych odcinków ze względu na niniejsze kryterium ustalono w następujący sposób:

- 0 punktów – niniejszy odcinek międzynarodowej trasy rowerowej (lub jego alternatywnie wykorzystywany obecnie przebieg) charakteryzuje się dobrym stanem technicznym, z co najwyżej nielicznymi punktowymi nierównościami;
  - 1 punkt – niniejszy odcinek międzynarodowej trasy rowerowej (lub jego alternatywnie wykorzystywany obecnie przebieg) charakteryzuje się średnim stanem technicznym z punktowymi nierównościami;
  - 2 punkty – niniejszy odcinek międzynarodowej trasy rowerowej (lub jego alternatywnie wykorzystywany obecnie przebieg) charakteryzuje się złym stanem technicznym, który kwalifikuje się do podjęcia natychmiastowych prac remontowych.
- **Gotowość do realizacji** – kryterium rozumiane jako ocena zaawansowania wnioskodawcy w procesie przygotowawczym do realizacji inwestycji. **Kryterium to otrzymało wagę – 5.** Ocenę punktową poszczególnych odcinków ze względu na niniejsze kryterium ustalono w następujący sposób:
    - 0 punktów – wnioskodawca nie będzie gotowy do realizacji analizowanego odcinka przed końcem 2024 roku;
    - 1 punkt – wnioskodawca będzie gotowy do realizacji analizowanego odcinka w 2024 roku;
    - 2 punkty – wnioskodawca będzie gotowy do realizacji analizowanego odcinka w 2023 roku.
  - **Zapewnienie ciągłości trasy** – kryterium rozumiane jako ocena wpływu realizacji poszczególnych odcinków na zachowanie ciągłości przejazdu po drogach rowerowych lub ciągach pieszo-rowerowych. **Kryterium to otrzymało wagę – 10.** Niniejsze kryterium jest związane z kryterium infrastruktury przyjaznej użytkownikom wg standardów C.R.O.W – Bezpośredniość. Ocenę punktową poszczególnych odcinków ze względu na niniejsze kryterium ustalono w następujący sposób:
    - 0 punktów – analizowany odcinek nie będzie stanowić przedłużenia istniejącej drogi rowerowej lub ciągu pieszo-rowerowego;
    - 1 punkt – analizowany odcinek będzie stanowić jednostronne przedłużenie istniejącej drogi rowerowej/ ciągu pieszo-rowerowego lub innego udogodnienia zwiększającego bezpieczeństwo rowerzystów;
    - 2 punkty – analizowany odcinek znajduje się bezpośrednio pomiędzy dwoma odcinkami drogi rowerowej/ciągów pieszo-rowerowych lub udogodnieniami zwiększającymi bezpieczeństwo rowerzystów.



- **Atrakcyjność odcinka z punktu widzenia Eurovelo** - kryterium rozumiane jako ocena atrakcyjności i walorów turystycznych danego odcinka oraz wpływu realizacji odcinka na poprawę tzw. ciągłości odcinka dziennego (możliwości przejazdu w jednym dniu przez określony odcinek międzynarodowych tras rowerowych). **Kryterium to otrzymało wagę – 15.** Niniejsze kryterium jest związane z kryterium infrastruktury przyjaznej użytkownikom wg standardów C.R.O.W – Atrakcyjność. Ocenę punktową poszczególnych odcinków ze względu na niniejsze kryterium ustalono w następujący sposób:
  - 0 punktów – analizowany odcinek nie charakteryzuje się atrakcyjnością i walorami turystycznymi dostępnymi dla jego użytkowników oraz nie wpływa w znaczącym stopniu na poprawę tzw. ciągłości odcinka dziennego;
  - 1 punkt – analizowany odcinek charakteryzuje się umiarkowaną atrakcyjnością i walorami turystycznymi dostępnymi dla jego użytkowników lub daje możliwość dojazdu do odcinka lub miejsca, które charakteryzuje się szczególną atrakcyjnością i walorami turystycznymi dostępnymi dla jego użytkowników lub/i wpływa na poprawę tzw. ciągłości odcinka dziennego;
  - 2 punkty – analizowany odcinek charakteryzuje się szczególną atrakcyjnością i walorami turystycznymi dostępnymi dla jego użytkowników oraz wpływa na poprawę tzw. ciągłości odcinka dziennego.
  
- **Priorytetowość** - kryterium rozumiane jako ocena czy realizacja odcinka jest kluczowa z całościowego punktu widzenia, obejmującego w szczególności natężenie ruchu rowerowego, potrzeby, ciągłość całej trasy i inne uwarunkowania (m.in. planowany rodzaj nawierzchni). **Kryterium to otrzymało wagę – 20.** Niniejsze kryterium jest związane z kryterium infrastruktury przyjaznej użytkownikom wg standardów C.R.O.W – Spójność. Ocenę punktową poszczególnych odcinków ze względu na niniejsze **kryterium** ustalono w następujący sposób:
  - 0 punktów – odcinek o niskim priorytecie globalnym uwzględniając m.in natężenie ruchu rowerowego, potrzeby, ciągłość całkowitą i inne uwarunkowania, w tym planowany rodzaj nawierzchni;
  - 1 punkt – odcinek o średnim priorytecie globalnym uwzględniając m.in natężenie ruchu rowerowego, potrzeby, ciągłość całkowitą i inne uwarunkowania, w tym planowany rodzaj nawierzchni ;
  - 2 punkty – odcinek o wysokim priorytecie globalnym uwzględniając m.in natężenie ruchu rowerowego, potrzeby, ciągłość całkowitą i inne uwarunkowania, w tym planowany rodzaj nawierzchni .

#### 4.2. Analiza wielokryterialna – hierarchizacja odcinków

W załączniku nr 4 do Analizy Wykonalności przedstawione zostały zbiorcze wyniki analizy wielokryterialnej Przedsięwzięcia Pomorskie Trasy Rowerowe – Etap II. Poszczególne odcinki zostały ocenione z uwzględnieniem zaproponowanych kryteriów na podstawie przeprowadzonych wizji lokalnych, otrzymanych Kart Zadań oraz prowadzonych rozmów z Wnioskodawcami i na podstawie tzw. „burzy mózgów” przeprowadzonej razem z przedstawicielami Departamentu Turystyki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego. Na podstawie przeprowadzonej analizy wielokryterialnej ustalono także hierarchizację odcinków zakwalifikowanych do Analizy Wykonalności Przedsięwzięcia Pomorskie Trasy Rowerowe – Etap II (hierarchizacja została również przedstawiona w załączniku nr 4). Należy jednak zaznaczyć, iż przyznane oceny dotyczą stanu wiedzy z momentu opracowywania przedmiotowej analizy – tj. listopada 2022 roku i mogą one się zmienić w wyniku aktualizacji założeń, dotyczących planowanej realizacji poszczególnych odcinków. Zmiany oceny poszczególnych odcinków będą się jednocześnie wiązać ze zmianą ich hierarchizacji.

## 5. Analiza finansowa przedsięwzięcia

### 5.1. Nakłady inwestycyjne

Z uwagi na brak przyjętego Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych Funduszy dla Pomorza na lata 2021-2027 i tym samym brak katalogu kosztów kwalifikowalnych, w niniejszej Analizie Wykonalności oszacowano jedynie koszty związane bezpośrednio z budową czy też modernizacją ścieżek rowerowych oraz ciągów komunikacyjnych i wykonaniem niezbędnego oznakowania odcinków międzynarodowych tras rowerowych.

Nakłady inwestycyjne poszczególnych odcinków zakwalifikowanych do Analizy Wykonalności Przedsięwzięcia Pomorskie Trasy Rowerowe – etap II zostały oszacowane przy wykorzystaniu następujących założeń:

1. W oparciu o opisy przebiegu trasy zawarte w kartach zadań, odcinki podzielono na następujące kategorie:
  - planowana do wybudowania droga dla rowerów,
  - planowana do modernizacji istniejąca droga dla rowerów,
  - planowany do wybudowania ciąg pieszo – rowerowy,
  - planowany do modernizacji istniejący ciąg pieszo rowerowy,
  - planowany do modernizacji ciąg komunikacyjny.
2. Wskaźnikowe koszty jednostkowe niezbędne do wyceny zostały określone na podstawie danych dostępnych w biuletynie Sekocenbud - BCA BCD BCP - broszura- III kw. 2022.
3. Wyodrębniono następujące kategorie kosztów:
  - Prace przygotowawcze (prace ziemne) – koszty związane z pracami przygotowawczymi (średnia z ceny wykonania wykopów w gruncie kat. III z wywozem urobku na 5 km i utylizacją oraz ceny wykonania nasypu z gruntu kat. II z dowozem z odl. 10 km) określono na poziomie 82 000 zł/km<sup>2</sup>, przy założeniu, że na 1 km budowy czy modernizacji ścieżki rowerowej o szerokości 2,5 m przypada 2500 m<sup>3</sup> prac ziemnych (2,5 m x 1000 m x 1 m),
  - Nawierzchnia – w zależności od planowanej nawierzchni do wyliczeń wykorzystano następujące koszty wskaźnikowe:
    - asfalt/bitumiczna – 211 000 zł/km<sup>2</sup>,
    - beton – 204 500 zł/km<sup>2</sup>,
    - kostka betonowa niefazowana – 282 000 zł/km<sup>2</sup>,
    - gruntowa – 134 000 zł/km<sup>2</sup>,
    - płyty rowerowe YOMB – 351 894,46 zł/km<sup>2</sup>.
  - Krawężniki – w przypadku wszystkich rodzajów nawierzchni poza rowerowymi płytami YOMB założono koszt w wysokości 124 000 zł/km.
  - Oznakowanie – cenę 1 szt. oznakowania pionowego określono na poziomie 610 zł, a średnią odległość między znakami ustalono na 500 m.

Powyższe założenia dotyczące wskaźnikowych kosztów przedstawiono także w poniższej tabeli.

**Tabela 138: Koszty wskaźnikowe dla poszczególnych nawierzchni**

Wyliczenia dla trasy o długości 1 km	Szerokość trasy (m)					
	2	2,5	3	3,5	4	5
Prace ziemne	164 000,00 zł	205 000,00 zł	246 000,00 zł	287 000,00 zł	328 000,00 zł	410 000,00 zł
Oznakowanie	305,00 zł	305,00 zł	305,00 zł	305,00 zł	305,00 zł	305,00 zł
<b>Nawierzchnia</b>						
asfalt/bitumiczna	422 000,00 zł	527 500,00 zł	633 000,00 zł	738 500,00 zł	844 000,00 zł	1 055 000,00 zł
beton	409 000,00 zł	511 250,00 zł	613 500,00 zł	715 750,00 zł	818 000,00 zł	1 022 500,00 zł
kostka betonowa	564 000,00 zł	705 000,00 zł	846 000,00 zł	987 000,00 zł	1 128 000,00 zł	1 410 000,00 zł
gruntowa ulepszona	268 000,00 zł	335 000,00 zł	402 000,00 zł	469 000,00 zł	536 000,00 zł	670 000,00 zł
Płyty rowerowe	703 788,92 zł	879 736,16 zł	1 055 683,39 zł	1 231 630,62 zł	1 407 577,85 zł	1 759 472,31 zł
<b>Krawężniki</b>						
asfalt/bitumiczna	124 000,00 zł	124 000,00 zł	124 000,00 zł	124 000,00 zł	124 000,00 zł	124 000,00 zł
beton	124 000,00 zł	124 000,00 zł	124 000,00 zł	124 000,00 zł	124 000,00 zł	124 000,00 zł
kostka betonowa	124 000,00 zł	124 000,00 zł	124 000,00 zł	124 000,00 zł	124 000,00 zł	124 000,00 zł
gruntowa ulepszona	124 000,00 zł	124 000,00 zł	124 000,00 zł	124 000,00 zł	124 000,00 zł	124 000,00 zł
Płyty rowerowe	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł
<b>Suma całkowita</b>						
asfalt/bitumiczna	710 305,00 zł	856 805,00 zł	1 003 305,00 zł	1 149 805,00 zł	1 296 305,00 zł	1 589 305,00 zł
beton	697 305,00 zł	840 555,00 zł	983 805,00 zł	1 127 055,00 zł	1 270 305,00 zł	1 556 805,00 zł
kostka betonowa	852 305,00 zł	1 034 305,00 zł	1 216 305,00 zł	1 398 305,00 zł	1 580 305,00 zł	1 944 305,00 zł
gruntowa ulepszona	556 305,00 zł	664 305,00 zł	772 305,00 zł	880 305,00 zł	988 305,00 zł	1 204 305,00 zł
Płyty rowerowe	868 093,92 zł	1 085 041,16 zł	1 301 988,39 zł	1 518 935,62 zł	1 735 882,85 zł	2 169 777,31 zł

Źródło: Opracowanie własne.

- Z uwagi na dużą zmienność cen i niepewną sytuację gospodarczą do ostatecznych wyliczeń założono dodatkową rezerwę w wysokości 10% całkowitej sumy kosztów dla poszczególnych odcinków.

Biorąc pod uwagę powyższe założenia określono wskaźnikowe wartości nakładów na poszczególne odcinki. W poniższej tabeli zestawiono je z szacunkową wyceną prac inwestycyjnych zaproponowaną przez wnioskodawców.

Tabela 139: Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych

I.p.	Odcinek	Wnioskodawca	Planowana długość odcinka	Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych przygotowana przez Wnioskodawców	Wskaźnikowa wycena prac inwestycyjnych wykonawcy Analizy
1	EV9_WTR_1-2	Gmina Gniew	2,7	3 000 000,00	1 502 023,50 zł
2	EV9_WTR_3-4	Gmina Gniew	1,7	4 700 000,00	2 203 718,50 zł
3	EV9_WTR_4a-5	Gmina Gniew	0,1	500 000,00	100 330,50 zł
4	EV9_WTR_5-6a	Gmina Gniew	7,5	29 000 000,00	7 524 787,50 zł
5	EV9_WTR_6a-6	Gmina Gniew	0,3	1 000 000,00	300 991,50 zł
6	EV9_WTR_6-7	Gmina Gniew	0,4	1 100 000,00	559 322,00 zł
7	EV9_WTR_7-8	Gmina Gniew	0,8	2 200 000,00	617 844,00 zł
8	EV9_WTR_8-10a	Gmina Gniew	0,95	3 000 000,00	1 509 839,75 zł
9	EV9_WTR_10a-10	Gmina Gniew	1,4	7 500 000,00	1 404 627,00 zł
10	EV9_WTR_14-15	Gmina Subkowy	2,2	-	1 884 971,00 zł
11	EV9_WTR_67-68a	Gmina Sadlinki	1,35	3 000 000,00	1 354 461,75 zł
12	EV9_WTR_68a-68b	Gmina Sadlinki	2,41	5 400 000,00	2 417 965,05 zł
13	EV9_WTR_68b-68c	Gmina Sadlinki	2,58	5 800 000,00	2 588 526,90 zł
14	EV9_WTR_68c-68	Gmina Sadlinki	1,48	3 300 000,00	1 484 891,40 zł
15	EV9_WTR_72-73	Gmina Kwidzyn	4	3 500 000,00	4 013 220,00 zł
16	EV9_WTR_76a-76	Gmina Kwidzyn	3,1	6 000 000,00	3 110 245,50 zł
17	EV9_WTR_76-77a	Gmina Ryjewo	1,8	1 500 000,00	1 805 949,00 zł
18	EV9_WTR_77a-77	Gmina Ryjewo	1,3	1 300 000,00	1 113 846,50 zł
19	EV9_WTR_77-78	Gmina Sztum	2,9	3 800 000,00	2 484 734,50 zł
20	EV9_WTR_78a-78	Gmina Sztum	1,1	1 500 000,00	942 485,50 zł
21	EV9_WTR_78-79a	Gmina Mińoradz	3,5	3 150 000,00	2 941 942,50 zł
22	EV9_WTR_79a-79	Gmina Mińoradz	4,7	4 230 000,00	3 950 608,50 zł
23	EV9_WTR_81a-81	Gmina Mińoradz	0,33	264 000,00	324 655,65 zł
24	EV9_WTR_82-99	Gmina Mińoradz	1,35	1 410 000,00	1 354 461,75 zł
25	EV9_WTR_83-84	Gmina Mińoradz	1,28	1 216 000,00	1 096 710,40 zł
26	EV9_WTR_84-85a	Gmina Lichnowy	7,4	19 847 000,00	6 340 357,00 zł
27	EV9_WTR_85b-86	Gmina Lichnowy	1,2	5 000 000,00	1 028 166,00 zł
28	EV9_WTR_88-89	Gmina Ostaszewo	1,5	2 400 000,00	1 551 457,50 zł
29	EV9_WTR_90-91	Gmina Ostaszewo	4	4 800 000,00	4 137 220,00 zł
30	EV9_WTR_93-94a	Gmina Stegna	3,5	3 000 000,00	3 511 567,50 zł
31	EV9_WTR_94a-100	Powiat NDG	1,5	1 500 000,00	1 824 457,50 zł
32	EV10_13_22-24	Gmina Ustka	1,1	1 200 000,00	1 082 185,50 zł
33	EV10_13_24a-24b	Gmina Ustka	0,8	1 200 000,00	787 044,00 zł
34	EV10_13_26a-26	Gmina Ustka	0,95	900 000,00	934 614,75 zł
35	EV10_13_26-212	Gmina Ustka	0,95	900 000,00	934 614,75 zł
36	EV10_13_29-212	Gmina Ustka	3	4 320 000,00	2 951 415,00 zł
37	EV10_13_29a-29	SPN	0,9	1 500 000,00	1 171 789,55 zł
38	EV10_13_29-30	Gmina Smołdzino	1,2	1 000 000,00	1 562 386,06 zł
39	EV10_13_33-34	Powiat Słupski	3,5	3 000 000,00	3 944 692,50 zł
40	EV10_13_34-35a	Gmina Smołdzino	2,9	700 000,00	2 239 684,50 zł
41	EV10_13_35a-35	SPN	1,2	1 200 000,00	1 562 386,06 zł
42	EV10_13_38-37	Gmina Smołdzino	0,6	600 000,00	601 983,00 zł
43	EV10_13_39-38	Gmina Smołdzino	0,9	600 000,00	695 074,50 zł
44	EV10_13_41a-42	Powiat Słupski	11,4	15 000 000,00	11 437 677,00 zł
45	EV10_13_42-43	Powiat słupski	2,1	3 500 000,00	2 366 815,50 zł
46	EV10_13_44-45	SPN	5,5	4 650 000,00	4 247 677,50 zł
47	EV10_13_63-64	Nadleśnictwo Choczewo	9	2 500 000,00	8 894 745,00 zł
48	EV10_13_72-73a	Gmina Krokowa	0,07	600 000,00	110 621,35 zł
49	EV10_13_73a-73	Gmina Krokowa	0,59	1 000 000,00	932 379,95 zł
50	EV10_13_76-77a	Gmina Krokowa	0,35	500 000,00	351 156,75 zł
51	EV10_13_77a-77	Gmina Krokowa	1,05	1 500 000,00	1 659 320,25 zł
52	EV10_13_88-89	Gmina Puck miasto	1,2	1 914 000,00	1 008 666,00 zł
53	EV10_13_89-90	Gmina Puck miasto	1	1 396 000,00	840 555,00 zł
54	EV10_13_92-93	Gmina Puck miasto	1	1 190 000,00	840 555,00 zł

I.p.	Odcinek	Wnioskodawca	Planowana długość odcinka	Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych przygotowana przez Wnioskodawców	Wskaźnikowa wycena prac inwestycyjnych wykonawcy Analizy
55	EV10_13_97-98	Gmina Puck	0,15	2 000 000,00	194 445,75 zł
56	EV10_13_101-102	Gmina Puck	1,2	3 000 000,00	1 203 966,00 zł
57	EV10_13_102-103	Gmina Puck	2,5	3 000 000,00	2 142 012,50 zł
58	EV10_13_108a-108b	Gmina Kosakowo	0,65	715 000,00	461 698,25 zł
59	EV10_13_108b-108	Gmina Kosakowo	0,18	198 000,00	286 074,90 zł
60	EV10_13_108-316b	Gmina Kosakowo	0,103	113 300,00	118 429,92 zł
61	EV10_13_190-191	Gmina Stegna	0,23	800 000,00	287 340,15 zł
62	EV10_13_216-217	Gmina Władysławowo	2,4	4 500 000,00	2 056 332,00 zł
63	EV10_13_217a-217	Gmina Władysławowo	0,8	5 000 000,00	685 444,00 zł
64	EV10_13_217-218	Gmina Władysławowo	6,9	15 000 000,00	5 911 954,50 zł
65	EV10_13_221-222	Gmina Władysławowo	0,9	2 000 000,00	771 124,50 zł
66	EV10_13_222-223a	Gmina Jastarnia	1,54	1 940 000,00	1 319 479,70 zł
67	EV10_13_223a-223b	Gmina Jastarnia	2,75	5 170 000,00	2 356 213,75 zł
68	EV10_13_223b-223c	Gmina Jastarnia	1,4	1 660 000,00	1 199 527,00 zł
69	EV10_13_224-225a	Gmina Jastarnia	0,3	555 230,00	300 991,50 zł
70	EV10_13_225a-225b	Gmina Jastarnia	0,95	1 758 240,00	934 614,75 zł
71	EV10_13_225b-225c	Gmina Jastarnia	0,18	333 140,00	151 299,90 zł
72	EV10_13_225c-225	Gmina Jastarnia	0,31	573 740,00	546 314,55 zł
73	EV10_13_311-312	Gmina Pruszcz Gdański	4,275	15 799 179,27	4 289 128,88 zł

Źródło: Opracowanie własne.

## 5.2. Analiza dotycząca podatku VAT

W myśl art. 86 ust. 1 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 931; dalej: u.p.t.z.) 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.

Idąc dalej, stosowanie do treści art. 86 ust. 2 pkt 1 lit. a u.p.t.z., kwotę podatku naliczonego stanowi suma kwot podatku określonych w fakturach otrzymanych przez podatnika z tytułu nabycia towarów i usług.

Natomiast zgodnie z art. 87 ust. 1 u.p.t.z., 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.

Tym samym, mając na względzie powyższe rozważania, co do zasady podatek VAT będzie mógł stanowić koszt kwalifikowalny, o ile zostanie uwzględniony w katalogu kosztów kwalifikowalnych.

## 6. Wpływ projektu na środowisko

Rower jest jednym z coraz bardziej rozwijających się środków transportu indywidualnego oraz jest to doskonały sposób na spędzanie wolnego czasu oraz na weekendową rekreację. Idea realizacji ścieżek rowerowych bezpośrednio wiąże się z kreowaniem postaw prośrodowiskowych 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.

W Załączniku nr 3 do niniejszego opracowywania przeanalizowano potencjalne oddziaływanie na środowisko i konieczność przeprowadzenia procedury OOŚ tych odcinków, dla których uwarunkowania środowiskowe nie wskazywały jednoznacznie na brak konieczności uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

### 6.1. Problematyka oceny oddziaływania na środowisko

Art. 59 ustawy 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 (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 1029; dalej: ustawa o OOŚ) 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 ustawy o OOŚ 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. Na tej podstawie podjęte zostało Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839).

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.

W przypadku budowy ścieżek rowerowych nie zachodzą podstawy do przeprowadzenia procedury oceny oddziaływania na środowisko. Według obowiązujących przepisów dotyczących ocen oddziaływania na środowisko oraz przepisów powiązanych i szczegółowych przedsięwzięcie definiowane jako „budowa ścieżki rowerowej” nie znajduje się w katalogu przedsięwzięć, dla których konieczne jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przed uzyskaniem decyzji o pozwoleniu na budowę.

Stanowisko to potwierdza komunikat Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, dotyczący kwalifikacji chodników oraz ścieżek rowerowych w kontekście wymogu uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 06-04-2022 r. (DOOŚ-WAPIS.400.55.2022.MDz), który w podsumowaniu stwierdza, co następuje:

**„Podsumowując, realizacja przedsięwzięcia polegającego na budowie chodnika lub ścieżki rowerowej nie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, gdyż nie stanowi ono przedsięwzięcia, które może znacząco oddziaływać na środowisko, niezależnie od sposobu realizacji (samodzielne przedsięwzięcie czy też przebudowa lub rozbudowa drogi) oraz umiejscowienia (w pasie drogowym, poza pasem drogowym, na obiekcie mostowym). Bez wpływu na kwalifikację pozostaje również kwestia surowca, z którego wykonany zostanie chodnik czy ścieżka rowerowa.”**

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. 96 ustawy o OOŚ).

Dla wnioskodawców planowanych odcinków szlaków rowerowych, 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.

Na podstawie doświadczeń związanych podczas realizacji przedsięwzięcia PTR 1, rekomendujemy jak najwcześniejsze rozpoczęcie procedury środowiskowej dla odcinków wskazanych w Załączniku nr 3 do Analizy.

Według naszej oceny nie wystąpi konieczność wykonania pełnej procedury oceny oddziaływania na środowisko, wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Konieczny czas na uzyskanie ewentualnych decyzji środowiskowych, w tym także decyzji stwierdzających brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, szacuje się na ok. 7-9 miesięcy.

## 6.2. 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 (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 916).

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 funkcjonowania.

Należy przyjąć, iż na etapie inwestycyjnym nastąpi krótkotrwałe oddziaływanie na walory przyrodnicze. Zidentyfikowane 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.

#### 6.2.1. 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.

Mając na uwadze regulacje unijne (m.in. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 305/2011 z dnia 9 marca 2011 r. ustanawiające zharmonizowane warunki wprowadzania do obrotu wyrobów budowlanych i uchylające dyrektywę Rady 89/106/EWG), jak i krajowe (np. art. 5 ust. 1 pkt. 1) lit. c) u.p.b., zawierający odwołanie do przytoczonego Rozporządzenia nr 305/2011), podczas przygotowania projektu inwestycji niezbędne jest przyjmowanie takich rozwiązań, które ograniczać będą lub wyeliminują negatywny wpływ planowanych obiektów

budowlanych na środowisko przyrodnicze. W przypadku tras rowerowych przykładem takich rozwiązań jest przede wszystkim ograniczenie do minimum ingerencji w krajobraz, wycinki drzew oraz dążenie do wkomponowania trasy w otoczenie (np. poprzez stosowanie żywopłotów zamiast barier ochronnych, odpowiednia kolorystyka i wygląd infrastruktury towarzyszącej itp.), zgodnie z zaleceniami określonymi w opracowaniu pn. *Wytyczne rowerowe. Projektowanie i utrzymywanie turystycznych tras rowerowych w województwie pomorskim* (Wytyczne te zostały szczegółowo opisane w rozdziale 1.5. niniejszego opracowania).

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 postępem erozji gleby związane są również zmiany szaty roślinnej, co można ocenić na podstawie tzw. „wydepczyk”. 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. Oczywiście 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.

#### 6.2.2. Wpływ inwestycji na środowisko po zakończeniu realizacji robót budowlanych

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.

#### 6.2.3. 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 dwóch 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 oderwaniem 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.

#### 6.2.4. Uwarunkowania minimalizacji negatywnego wpływ na środowisko przyrodnicze na etapie budowy i funkcjonowania

Budowa ścieżki pieszo-rowerowej jest przedsięwzięciem o charakterze drogowym. Na etapie realizacji wystąpią oddziaływania typowe dla inwestycji drogowej, przy czym będą to oddziaływania w znacznie mniejszej skali z uwagi na ograniczony zakres robót. Przewiduje się, że przy realizacji projektowanego układu dróg rowerowych przekształcenie środowiska dotyczyć będą jedynie zajęcia terenu i usunięcia warstwy gleby z pokrywą roślinną, a także sposobu użytkowania terenu i fizjonomii krajobrazu (pojawią się nowe elementy zagospodarowania). W zakresie oddziaływań okresowo znacząca może być emisja hałasu i spalin od pracujących maszyn i środków transportu. Emisja hałasu może krótkotrwale oddziaływać na środowisko w trakcie wykonywania robót budowlanych. Prace drogowe na terenach oraz w pobliżu zabudowy mieszkalnej odbywać się będą w porze dziennej, tj. od godz. 6.00 do godz. 22.00.

Faza budowy, z punktu widzenia ochrony powietrza, wiązać się będzie z emisją nieorganizowaną spalin z silników pojazdów i maszyn roboczych oraz pyleniem z dróg i powierzchni terenu objętych pracami ziemnymi. W trakcie realizacji budowy ulic emisja zanieczyszczeń posiadać będzie charakter czasowy i lokalny i zmieniać się będzie w zależności od miejsca i fazy budowy. Ze względu na swój krótkotrwały i przemijający charakter emisja ta zniknie od razu wraz z zakończeniem etapu prac budowlanych.

W okresie trwania budowy Wykonawca prowadzić będzie prace zgodnie z przepisami i normami dotyczącymi ochrony środowiska, a na terenie budowy i poza nim będzie zapobiegał

uciążliwościom dla osób trzecich, a wynikających ze skażenia, hałasu lub innych przyczyn powstałych w następstwie prowadzonych prac.

W szczególności wykonawca zapewni:

a) w celu ochrony środowiska przyrodniczego:

- lokalizację zaplecza budowy i sprzętu poza granicami rezerwatu przyrody i obszaru Natura 2000;
- przeprowadzenie niezbędnej wycinki drzew i krzewów (w rejonie projektowanego placu przy ruinach zamku) poza okresem lęgowym ptaków (tj. jesienią lub zimą);
- prowadzenie prac ziemnych w rejonie cieków wodnych poza okresem rozrodczym płazów (tj. z wyłączeniem okresu kwiecień-maj);
- odgradzenia terenu budowy od brzegów wód płynących, z zapewnieniem dostępności do wody zgodnie z prawem wodnym.

b) w celu ochrony środowiska gruntowego i wód:

- stosowanie sprawnego sprzętu budowlanego i środków transportu spełniających odpowiednie normy techniczne;
- prowadzenie prac ze szczególną ostrożnością, aby wykluczyć zanieczyszczenia gruntu np. z powodu wycieków paliwa i olejów ze stosowanych maszyn i urządzeń;
- wyposażenie zaplecza budowy w sorbenty do neutralizacji ewentualnych rozlewów substancji ropopochodnych;
- dowóz surowców i materiałów bezpośrednio na czas budowy, bez składowania na placu;
- organizację zaplecza budowy poza terenem zalewowym;
- składowanie odpadów na terenie utwardzonym poza placem budowy (powstające w trakcie prac budowlanych odpady w będą pierwszej kolejności poddane recyklingowi na miejscu, natomiast pozostałe odpady, których odzysk z przyczyn technologicznych będzie niemożliwy lub nieuzasadniony ekonomicznie, zostaną przekazane do unieszkodliwienia. Zgromadzone odpady odbierane będą przez podmioty posiadające stosowne uprawnienia, co Wykonawca potwierdzi protokołami przekazania-odbioru);
- zachowanie drożności rowu melioracyjnego w trakcie prac przy przebudowie przepustu.

c) W celu ochrony przed hałasem i emisją zanieczyszczeń do powietrza:

- lokalizacja zaplecza budowy w możliwe największym oddaleniu od zabudowań mieszkalnych;
- stosowanie sprawnego sprzętu budowlanego i środków transportu spełniających odpowiednie normy techniczne;
- ograniczenie czasu pracy sprzętu budowlanego wyłącznie do pory dziennej.

### 6.3. 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 mogąącym znacząco oddziaływać na środowisko, o którym mowa w art. 71 ustawy o OoŚ.

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 przepisami ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 2233), 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 jakiemu 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).

## Spis tabel i wykresów

### Spis tabel

Tabela 1: Odcinek EV9_WTR_1-2.....	17
Tabela 2: Odcinek EV9_WTR_3-4.....	18
Tabela 3: Odcinek EV9_WTR_4a-5.....	19
Tabela 4: Odcinek EV9_WTR_5-6.....	20
Tabela 5: Odcinek EV9_WTR_6-7.....	21
Tabela 6: Odcinek EV9_WTR_7-8.....	22
Tabela 7: Odcinek EV9_WTR_8-10.....	23
Tabela 8: Odcinek EV9_WTR_14-15.....	24
Tabela 9: Odcinek EV9_WTR_67-68.....	25
Tabela 10: Odcinek EV9_WTR_72-73.....	26
Tabela 11: Odcinek EV9_WTR_75-76a.....	27
Tabela 12: Odcinek EV9_WTR_76a-76.....	28
Tabela 13: Odcinek EV9_WTR_76-77a.....	29
Tabela 14: Odcinek EV9_WTR_77a-77.....	30
Tabela 15: Odcinek EV9_WTR_77-78.....	31
Tabela 16: Odcinek EV9_WTR_78a-78.....	32
Tabela 17: Odcinek EV9_WTR_78-79a.....	33
Tabela 18: Odcinek EV9_WTR_79a-79.....	34
Tabela 19: Odcinek EV9_WTR_81a-81.....	35
Tabela 20: Odcinek EV9_WTR_82-99.....	36
Tabela 21: Odcinek EV9_WTR_83-84.....	37
Tabela 22: Odcinek EV9_WTR_84-85a.....	38
Tabela 23: Odcinek EV9_WTR_85b-86.....	39
Tabela 24: Odcinek EV9_WTR_88-89.....	40
Tabela 25: Odcinek EV9_WTR_90-91.....	41
Tabela 26: Odcinek EV9_WTR_93-94a.....	42
Tabela 27: Odcinek EV10_13_22-23.....	44
Tabela 28: Odcinek EV10_13_23-24.....	45
Tabela 29: Odcinek EV10_13_24a-24b.....	46
Tabela 30: Odcinek EV10_13_26-212.....	47
Tabela 31: Odcinek EV10_13_29-212.....	48
Tabela 32: Odcinek EV10_13_29-30.....	49
Tabela 33: Odcinek EV10_13_33-34.....	50
Tabela 34: Odcinek EV10_13_34-35.....	51
Tabela 35: Odcinek EV10_13_38-37.....	52
Tabela 36: Odcinek EV10_13_39-38.....	53
Tabela 37: Odcinek EV10_13_41a-42.....	54
Tabela 38: Odcinek EV10_13_42-43.....	55
Tabela 39: Odcinek EV10_13_44-45.....	56
Tabela 40: Odcinek EV10_13_63-64.....	57
Tabela 41: Odcinek EV10_13_72-73a.....	58
Tabela 42: Odcinek EV10_13_73a-73.....	59
Tabela 43: Odcinek EV10_13_76-77.....	60
Tabela 44: Odcinek EV10_13_88-89.....	61

Tabela 45: Odcinek EV10_13_89-90 .....	62
Tabela 46: Odcinek EV10_13_92-93 .....	63
Tabela 47: Odcinek EV10_13_96-97 .....	64
Tabela 48: Odcinek EV10_13_97-98 .....	65
Tabela 49: Odcinek EV10_13_101-102 .....	66
Tabela 50: Odcinek EV10_13_102-103 .....	67
Tabela 51: Odcinek EV10_13_108-316b .....	68
Tabela 52: Odcinek EV10_13_190-191 .....	69
Tabela 53: Odcinek EV10_13_198-199 .....	70
Tabela 54: Odcinek EV10_13_199-200 .....	71
Tabela 55: Odcinek EV10_13_216-217 .....	72
Tabela 56: Odcinek EV10_13_217-218 .....	73
Tabela 57: Odcinek EV10_13_221-222 .....	74
Tabela 58: Odcinek EV10_13_222-223a .....	75
Tabela 59: Odcinek EV10_13_223a-223b .....	76
Tabela 60: Odcinek EV10_13_223b-223c.....	77
Tabela 61: Odcinek EV10_13_224-225 .....	78
Tabela 62: Odcinek EV10_13_311-312 .....	79
Tabela 63: Odcinek EV9_WTR_1-2.....	81
Tabela 64: Odcinek EV9_WTR_3-4.....	82
Tabela 65: Odcinek EV9_WTR_4a-5.....	83
Tabela 66: Odcinek EV9_WTR_5-6a.....	84
Tabela 67: Odcinek EV9_WTR_6a-6.....	85
Tabela 68: Odcinek EV9_WTR_6-7.....	86
Tabela 69: Odcinek EV9_WTR_7-8.....	87
Tabela 70: Odcinek EV9_WTR_8-10a.....	88
Tabela 71: Odcinek EV9_WTR_10a-10.....	89
Tabela 72: Odcinek EV9_WTR_14-15.....	90
Tabela 73: Odcinek EV9_WTR_67-68a.....	91
Tabela 74: Odcinek EV9_WTR_68a-68b.....	92
Tabela 75: Odcinek EV9_WTR_68b-68c.....	93
Tabela 76: Odcinek EV9_WTR_68c-68.....	94
Tabela 77: Odcinek EV9_WTR_72-73.....	95
Tabela 78: Odcinek EV9_WTR_76a-76.....	96
Tabela 79: Odcinek EV9_WTR_76-77a.....	97
Tabela 80: Odcinek EV9_WTR_77a-77.....	98
Tabela 81: Odcinek EV9_WTR_77-78.....	99
Tabela 82: Odcinek EV9_WTR_78a-78.....	100
Tabela 83: Odcinek EV9_WTR_78-79a.....	101
Tabela 84: Odcinek EV9_WTR_79a-79.....	102
Tabela 85: Odcinek EV9_WTR_81a-81.....	103
Tabela 86: Odcinek EV9_WTR_82-99.....	104
Tabela 87: Odcinek EV9_WTR_83-84.....	105
Tabela 88: Odcinek EV9_WTR_85b-86.....	106
Tabela 89: Odcinek EV9_WTR_84-85a.....	107
Tabela 90: Odcinek EV9_WTR_88-89.....	108
Tabela 91: Odcinek EV9_WTR_90-91.....	109
Tabela 92: Odcinek EV9_WTR_93-94a.....	110
Tabela 93: Odcinek EV9_WTR_94a-100.....	111
Tabela 94: Odcinek EV10_13_22-24 .....	112

Tabela 95: Odcinek EV10_13_24a-24b .....	113
Tabela 96: Odcinek EV10_13_26a-26 .....	114
Tabela 97: Odcinek EV10_13_26-212 .....	115
Tabela 98: Odcinek EV10_13_29-212 .....	116
Tabela 99: Odcinek EV10_13_29a-29 .....	117
Tabela 100: Odcinek EV10_13_29-30 .....	118
Tabela 101: Odcinek EV10_13_33-34 .....	119
Tabela 102: Odcinek EV10_13_34-35a .....	120
Tabela 103: Odcinek EV10_13_35a-35 .....	121
Tabela 104: Odcinek EV10_13_38-37 .....	122
Tabela 105: Odcinek EV10_13_39-38 .....	123
Tabela 106: Odcinek EV10_13_41a-42 .....	124
Tabela 107: Odcinek EV10_13_42-43 .....	125
Tabela 108: Odcinek EV10_13_44-45 .....	126
Tabela 109: Odcinek EV10_13_63-64 .....	127
Tabela 110: Odcinek EV10_13_72-73a .....	128
Tabela 111: Odcinek EV10_13_73a-73 .....	129
Tabela 112: Odcinek EV10_13_76-77a .....	130
Tabela 113: Odcinek EV10_13_77a-77 .....	131
Tabela 114: Odcinek EV10_13_88-89 .....	132
Tabela 115: Odcinek EV10_13_89-90 .....	133
Tabela 116: Odcinek EV10_13_92-93 .....	134
Tabela 117: Odcinek EV10_13_97-98 .....	135
Tabela 118: Odcinek EV10_13_101-102 .....	136
Tabela 119: Odcinek EV10_13_102-103 .....	137
Tabela 120: Odcinek EV10_13_108a-108b .....	138
Tabela 121: Odcinek EV10_13_108b-108 .....	139
Tabela 122: Odcinek EV10_13_108-316b .....	140
Tabela 123: Odcinek EV10_13_190-191 .....	141
Tabela 124: Odcinek EV10_13_216-217 .....	142
Tabela 125: Odcinek EV10_13_217a-217 .....	143
Tabela 126: Odcinek EV10_13_217-218 .....	144
Tabela 127: Odcinek EV10_13_221-222 .....	145
Tabela 128: Odcinek EV10_13_222-223a .....	146
Tabela 129: Odcinek EV10_13_223a-223b .....	147
Tabela 130: Odcinek EV10_13_223b-223c.....	148
Tabela 131: Odcinek EV10_13_224-225a .....	149
Tabela 132: Odcinek EV10_13_225a-225b .....	150
Tabela 133: Odcinek EV10_13_225b-225c.....	151
Tabela 134: Odcinek EV10_13_225c-225.....	152
Tabela 135: Odcinek EV10_13_311-312 .....	153
Tabela 136: Wybrane regionalne trasy rowerowe w województwie pomorskim .....	157
Tabela 137: Zrealizowane, aktualne i planowane inwestycje zarządców terenów.....	172
Tabela 138: Koszty wskaźnikowe dla poszczególnych nawierzchni .....	180
Tabela 139: Szacunkowa wycena prac inwestycyjnych .....	181

## Spis rycin

Rycina 1: Sieć tras rowerowych w ramach Pomorskich Tras Rowerowych.....	5
Rycina 2: Przebieg trasy EuroVelo 9 w województwie pomorskim.....	16
Rycina 3: Przebieg trasy EuroVelo 10 w województwie pomorskim.....	43
Rycina 4: Odcinki tras rowerowych PTR – etap II na tle województwa pomorskiego .....	80



Jaškowa Dolina 11 B/3  
80-252 Gdańsk  
T: +48 58 344 44 50  
F: +48 58 344 44 49  
[biuro@dsconsulting.com.pl](mailto:biuro@dsconsulting.com.pl)