

UCHWAŁA NR 107/5058/26
ZARZĄDU WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO

z dnia 19 maja 2026 r.

w sprawie przyjęcia „Programu wzmocnienia dostępu do potencjałów endogenicznych województwa kujawsko-pomorskiego” na lata 2026–2027

Na podstawie art. 41 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2025 r. poz. 581 i 1535 oraz z 2026 r. poz. 252 i 451), uchwała się, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się „Program wzmocnienia dostępu do potencjałów endogenicznych województwa kujawsko-pomorskiego” na lata 2026–2027, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Nadzór nad realizacją Programu, o którym mowa w § 1, powierza się Departamentowi Infrastruktury Drogowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu.

§ 3. Wykonanie uchwały powierza się Marszałkowi Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

PROGRAM WZMACNIANIA DOSTĘPU DO POTENCJAŁÓW ENDOGENICZNYCH WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO

poprzez budowę i rozbudowę ścieżek rowerowych do miejsc o regionalnym potencjale endogenicznym tj. punktów kulturowych, zabytkowych, obszarów uzdrowiskowych oraz obszarów kultu religijnego, w tym wykorzystujących walory krajobrazowe prowadzące do miejsc pracy

www.kujawsko-pomorskie.pl

Spis treści

PROGRAM WZMACNIANIA DOSTĘPU DO POTENCJAŁÓW ENDOGENICZNYCH WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO	1
Wprowadzenie.....	3
Spójność z dokumentami strategicznymi	9
Szczegółowe odniesienie do wybranych dokumentów strategicznych	10
Cele i zadania Programu	15
Zarządzanie i monitorowanie Programu.....	17

Wprowadzenie

Zgodnie z ustawą z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa, samorząd województwa odpowiada za rozwój gospodarczy, społeczny i przestrzenny regionu oraz realizację zadań o charakterze użyteczności publicznej, w tym w szczególności w zakresie transportu, kultury, turystyki, ochrony dziedzictwa kulturowego, ładu przestrzennego oraz zrównoważonego rozwoju.

Strategia Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+ wielokrotnie zwraca uwagę na wartość turystyki rowerowej dla regionu oraz zakłada ciągły rozwój dróg rowerowych o charakterze rekreacyjnym i turystycznym, w tym zwłaszcza zapewniających dostępność i umożliwiających wykorzystanie walorów stanowiących potencjały endogeniczne, jak również rozwój dróg rowerowych jako bezpiecznego dojazdu do placówek usługowych, miejsc pracy i węzłów przesiadkowych oraz niskoemisyjnej alternatywy dla innych rodzajów transportu.

Województwo kujawsko-pomorskie charakteryzuje się znaczącym potencjałem endogenicznym, obejmującym bogate dziedzictwo kulturowe, liczne zabytki architektury, miejsca pamięci historycznej oraz miejsc kultu religijnego o znaczeniu ponadregionalnym. Jednocześnie region posiada korzystne warunki krajobrazowe i przestrzenne dla rozwoju turystyki rowerowej jako formy zrównoważonej mobilności i aktywności rekreacyjnej.

Rozwój infrastruktury rowerowej, w szczególności ścieżek rowerowych zwiększających dostępność miejscowości uzdrowiskowych, terenów parków krajobrazowych, obszarów chronionego krajobrazu i rezerwatów przyrody, obiektów kultu religijnego lub obiektów zabytkowych, stanowi istotne narzędzie wzmacniania potencjałów endogenicznych regionu. Inwestycje tego typu przyczyniają się do zwiększenia dostępności tych obszarów, pobudzania lokalnej przedsiębiorczości, rozwoju turystyki przyrodniczej, kulturowej i religijnej, a także poprawy jakości życia mieszkańców.

Pod pojęciem ścieżki rowerowej rozumiemy także drogi dla rowerów oraz drogi dla pieszych i rowerów, w rozumieniu wynikającym z ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251 z późn. zm.).

Kierunek rozwoju infrastruktury rowerowej dopuszcza również możliwość budowy, przebudowy i modernizacji dróg rowerowych oraz dróg pieszo rowerowych prowadzących do miejsc pracy znajdujących się w odległości do 1 km od potencjału endogenicznego (szlaku turystycznego). Wsparcie może obejmować w szczególności inwestycje poprawiające dostępność terenów zatrudnienia, w tym stref przemysłowych, parków technologicznych, centrów logistycznych, obszarów usługowych oraz innych lokalizacji o istotnej koncentracji miejsc pracy.

Celem tego kierunku jest ułatwienie codziennych dojazdów pracowników do zakładów pracy przy wykorzystaniu roweru jako środka transportu, a także zwiększenie udziału mobilności aktywnej w podróżach do pracy. Połączenie walorów krajobrazowych ze ścieżkami

rowerowymi w drodze do pracy znacząco podnosi jakość życia, wpływając pozytywnie na zdrowie fizyczne, psychiczne oraz samopoczucie. Realizacja tego typu inwestycji powinna przyczyniać się do poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu, skrócenia czasu dojazdu, ograniczenia ruchu samochodowego oraz redukcji emisji zanieczyszczeń i hałasu.

Przez potencjał endogeniczny rozumiemy - wewnętrzne zasoby i unikalne atuty danego miejsca (miasta, gminy, regionu), które można wykorzystać do jego rozwoju, tj. np. walory miejscowości uzdrowiskowych, tereny parków krajobrazowych, obszarów chronionego krajobrazu i rezerwatów przyrody oraz, zasoby dziedzictwa kulturowego w tym obiekty, obszary oraz przedmioty zainteresowania turystów np. szlaki turystyczne lub miejsca sakralne o znaczeniu historycznym, duchowym lub symbolicznym poprzez powiązane z nimi funkcje turystyczne i rekreacyjne, których wykorzystanie i udostępnienie – m.in. poprzez rozwój infrastruktury rowerowej lub pieszo-rowerowej – sprzyja rozwojowi społeczno-gospodarczemu obszaru oraz wzmacnia jego atrakcyjność i jakość życia mieszkańców.

O wsparcie w ramach Programu mogą ubiegać się:

- jednostki samorządu terytorialnego (JST),
- jednostki organizacyjne samorządu terytorialnego,
- związki i stowarzyszenia JST,
- podmioty zarządzające obiektami kulturowymi i sakralnymi we współpracy z JST,
- inne podmioty realizujące zadania publiczne w porozumieniu z samorządem.

Dopuszcza się również partnerstwo ww. podmiotów z innymi podmiotami jak np. przedsiębiorstwa, organizacje pozarządowe lub państwowe osoby prawne.

Okres realizacji Programu: przewiduje się na lata 2026–2027.

Źródłem finansowania wsparcia w ramach programu będą środki finansowe pochodzące z zasobów zwróconych w ramach wdrażania instrumentów finansowych dla Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020.

Wsparcie będzie miało formę pożyczki, która finansować będzie do 100% wydatków kwalifikowanych. Wartość pożyczki niepodlegającej zwrotowi (umorzenia w części dotyczącej pożyczonego kapitału) nie może być większa niż 85% kwoty wydatków kwalifikowanych i nie może stanowić więcej niż 1,7 mln zł. Pozostała część pożyczki, tj. minimum jej 15%, jest to kapitał wymagający spłaty przez podmiot wnioskujący. Warunkiem dokonania umorzenia w ramach pożyczki jest zrealizowanie całego zakresu przedsięwzięcia.

Szacowana ogólna pula środków finansowych przeznaczonych na realizację programu wynosi 10 mln zł.

Maksymalna kwota wsparcia udzielanego w formie pożyczki dla podmiotu wnioskującego może wynosić 2 mln zł.

Wybór inwestycji do realizacji będzie miał charakter otwarty, według ustalonych w niniejszym programie kryteriów wyboru i będzie możliwy do momentu wyczerpania przeznaczonej na ten cel, puli środków finansowych.

Wsparciem objęte mogą być zarówno działania przygotowawcze (niezbędna dokumentacja techniczna/koncepcja projektowa wraz z PFU pozwalająca na osiągnięcie gotowości do realizacji zadania- w tym wnioski o pozwolenie na budowę / Zezwolenie na Realizację Inwestycji Drogowej / zgłoszenie budowy) jak i działania inwestycyjne związane z budową, rozbudową, przebudową, modernizacją lub naprawą dróg dla rowerów albo dróg dla pieszych i rowerów wraz z towarzyszącą infrastrukturą: wiaty, stojaki itp. W przypadku budowy nowych dróg rowerowych oraz dróg pieszo-rowerowych w pierwszej kolejności preferowane będą inwestycje związane z likwidacją luk w istniejącej sieci tego typu infrastruktury w województwie kujawsko-pomorskim. Projekty zakładające dofinansowanie dróg rowerowych oraz dróg pieszo-rowerowych mogą być realizowane pod warunkiem, iż wspierane w ramach projektu drogi prowadzą do/są powiązane z atrakcją turystyczną¹ lub uzdrowiskiem lub zapewniają bezpieczny i ekologiczny dojazd do miejsc pracy. Wszystkie wsparte przedsięwzięcia muszą być:

- poparte odpowiednią analizą popytu i oceną potrzeb;
- oddziaływać w sposób wykraczający poza sam projekt na stymulowanie działalności turystycznej w regionie lub wpływać na polepszenie warunków dojazdu do i z miejsca pracy;
- trwałe i utrzymane w kolejnych latach po ich zakończeniu (warunek nie dotyczy wsparcia dokumentacji technicznej/ koncepcji projektowej wraz z PFU).

Wsparcia nie uzyskają inwestycje, które zostały fizycznie ukończone na moment złożenia wniosku o pożyczkę.

Program będzie finansowany w ramach umowy nr ZW-I.273.8.2024 o powierzeniu zadania publicznego zawartej w dniu 31 stycznia 2024 r. między Województwem Kujawsko-Pomorskim a Kujawsko-Pomorskim Funduszem Rozwoju sp. z o.o. (Wykonawcą tej umowy). Wykonawca jest odpowiedzialny za organizację naboru i oceny wniosków pożyczkowych, podpisanie umów inwestycyjnych, przekazanie środków w formie wsparcia zwrotnego, rozliczenie udzielonego wsparcia oraz monitoring spłat.

Do realizacji Programu mogą być zaangażowani pracownicy merytoryczni Urzędu Marszałkowskiego lub/i jednostek podległych. W celu realizacji programu Departament Infrastruktury Drogowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko Pomorskiego

¹ atrakcja turystyczna – oznacza obszar (miejsce, widok) lub obiekt zarówno już istniejący, jak i będący w budowie stanowiący przedmiot zainteresowania turystów i przyciągający ruch turystyczny. Obszar lub obiekt będący atrakcją turystyczną musi charakteryzować się jedną z następujących cech: przyciągać turystów; posiadać właściwość wyróżniającą spośród innych obszarów lub obiektów; posiadać oznacznik, który informuje o danym miejscu np. tablice informacyjne, opis w przewodniku.

zobowiązany jest do wydawania opinii dotyczącej umiejscowienia przedmiotu inwestycji zgodnie ze schematem wsparcia nr 1 w oparciu o załączniki nr 2 i 3 do dokumentu *Kierunkowe zasady przygotowania inwestycji związanych z infrastrukturą rowerową w województwie Kujawsko-Pomorskim z dnia 3 listopada 2025 r.* Program stanowi uzupełnienie i instrument komplementarny wobec naborów realizowanych w ramach Programu Regionalnego Fundusze Europejskie dla Kujaw i Pomorza na lata 2021-2027 (z uwagi na wyczerpanie alokacji i brak planowanych naborów w 2026 r.) w zakresie budowy i rozbudowy infrastruktury rowerowej oraz wcześniejszych programów Regionalny Program Operacyjny na lata 2007-2013 oraz Regionalny Program Operacyjny na lata 2014-2020. Wsparcie w ramach programu kierowane jest w szczególności do przedsięwzięć, które nie uzyskały dofinansowania z ww. naborów lub nie kwalifikują się do wsparcia w ramach programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Kujaw i Pomorza na lata 2021-2027, a jednocześnie pozostają zgodne z celami rozwoju zrównoważonej mobilności, turystyki i wykorzystania potencjałów endogenicznych regionu wynikającymi z dokumentów strategicznych tj. Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego- Strategia Przyspieszenia 2030+.

Program umożliwia finansowanie inwestycji w szczególności uzupełniających istniejącą lub planowaną sieć tras rowerowych lub pieszo-rowerowych, w tym odcinków o charakterze lokalnym, turystycznym i rekreacyjnym, zapewniając spójność interwencji publicznych oraz ciągłość realizacji polityki rozwoju infrastruktury tego rodzaju w województwie kujawsko-pomorskim.

Realizowane przedsięwzięcia muszą spełniać odpowiednie warunki techniczne zgodne z:

1. Stanowiskiem Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 3 listopada 2025r., dotyczącymi dróg dla rowerów i dróg dla pieszych i rowerów tj.:
 - nawierzchnia drogi powinna być:

a) bitumiczna,

b) inna w szczególnych przypadkach:

na podstawie warunków wydanych przez zarządcę terenu np. PGL Lasy Państwowe (z uwagi na specyfikę terenów leśnych PGL Lasy Państwowe mogą wyrazić zgodę na przejście infrastrukturą rowerową przez tereny leśne tylko przy użyciu materiałów naturalnych użytych do jej budowy), lub

na podstawie warunków wydanych przez gestorów sieci (np. z uwagi na skumulowanie infrastruktury technicznej w gruncie dopuszcza się użycie do budowy infrastruktury rowerowej kostki betonowej z uwagi na łatwość jej zdjęcia i ponownego ułożenia podczas napraw awarii urządzeń znajdujących się pod drogą dla rowerów, drogą dla pieszych i rowerów), lub zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach;

2. Wzorcami i standardami rekomendowanymi przez Ministra właściwego ds. transportu tj. Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów Część 1: Planowanie tras dla rowerów oraz Wytyczne projektowania infrastruktury dla

rowerów². Część 2: Projektowanie dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów oraz pasów i kontrapasów ruchu dla rowerów³.

3. Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518 z późn. zm.).

Ponadto w ramach Programu (kryteriów oceny projektów inwestycyjnych dotyczących infrastruktury rowerowej) wyróżnia się następujące schematy wsparcia:

1. Droga dla rowerów, czy droga dla pieszych i rowerów umiejscowiona jest w wyznaczonych korytarzach⁴ (Załącznik nr 2), tj. mapa korytarzy „Kierunkowych zasad przygotowania inwestycji związanych z infrastrukturą rowerową w województwie kujawsko-pomorskim oraz (Załącznik nr 3), tj. Wykaz korytarzy wyznaczonych dla inwestycji w zakresie infrastruktury rowerowej. (Stan aktualny na dzień 31 grudnia 2024 rok) i łączy się z powstałymi wcześniej drogami dla rowerów, (tzw. „wypełnianie luk”), lub w przypadku etapowania inwestycji, jeśli nie tworzą fizycznych powiązań z istniejącymi już drogami dla rowerów - wpisuje się w powstałe „luki” lub,
2. Droga umiejscowiona jest w granicach miasta lub,
3. Droga doprowadza ruch rowerowy do miejscowości w następujący sposób:
 - Znajduje się w odległości do 8 km od granicy miasta (licząc od granicy, zgodnie z lokalizacją znaków drogowych E-17a/E-18a). Ocena oznakowania zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu dla danego terenu miejskiego.
 - Znajduje się w odległości do 8 km od budynku siedziby gminy wiejskiej, pod warunkiem, że powiązana jest już z istniejącą drogą dla rowerów lub planowaną do realizacji drogą dla rowerów, drogą dla pieszych i rowerów lub w przypadku braku powiązania - łączy się bezpośrednio z siedzibą gminy.

Nabór wniosków o udzielenie pożyczki będzie przebiegać w jednym etapie:

Wnioskodawca składa wniosek o pożyczkę wraz z wymaganymi załącznikami, na podstawie którego Wykonawca programu przeprowadza szczegółową weryfikację:

1. Formalną – w zakresie poprawności i kompletności złożonej dokumentacji aplikacyjnej.
2. Merytoryczną – w zakresie spełnienia warunków wynikających z kryteriów weryfikacji odnoszących się m.in. do kwalifikowalności wnioskodawcy, zgodności przedsięwzięcia z dokumentami strategicznymi, stopnia wykonalności formalno-prawnej przedsięwzięcia, wykonalności finansowej przedsięwzięcia.

² <https://www.gov.pl/attachment/f9fcd496-d071-4909-b9c8-91cf6dea1da1>

³ <https://www.gov.pl/attachment/2a5fc4ea-6b73-483f-b150-5f9923a62062>

⁴ od tych wyznaczonych korytarzy dopuszcza się również wsparcie budowy dochodzących dróg rowerowych lub dróg pieszo-rowerowych w odległości do 1 km w sytuacji, jeśli:

- prowadzą do potencjałów endogenicznych (np. dziedzictwo kulturowe) lub
- prowadzą od potencjału endogenicznego (szlaku turystycznego) do miejsc pracy

Ogólne kryteria weryfikacji wniosku o pożyczkę:

1. Poprawność i kompletność dokumentacji aplikacyjnej – wniosku o pożyczkę wraz z załącznikami.
2. Wnioskodawca jest podmiotem uprawnionym do ubiegania się o wsparcie w ramach programu wzmocnienia dostępu do potencjałów endogenicznych województwa kujawsko-pomorskiego i złożenia wniosku o pożyczki.
3. Maksymalna kwota wnioskowanego wsparcia w formie pożyczki wynosi 2 mln zł.
4. Maksymalna wnioskowana kwota podlegająca umorzeniu wynosi 1,7 mln zł.
5. Wnioskodawca wskazuje zgodność przedsięwzięcia ze Strategią Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+.
6. Wnioskodawca wskazuje zgodność przedsięwzięcia z programem wzmocnienia dostępu do potencjałów endogenicznych województwa kujawsko-pomorskiego.
7. Dopuszczone do wsparcia będą inwestycje, które nie uzyskały dofinansowania na drogę rowerową lub drogę pieszo-rowerową oraz nie były realizowane z wykorzystaniem środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2007–2013 ani 2014–2020, jak również w ramach programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Kujaw i Pomorza na lata 2021-2027. Nie będą mogły uzyskać wsparcia inwestycje, które kwalifikują się do wsparcia z programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Kujaw i Pomorza na lata 2021-2027.
8. Zgodność zakresu przedsięwzięcia z typami działań kwalifikowanymi w ramach programu wzmocnienia potencjałów endogenicznych województwa kujawsko-pomorskiego.
9. Zgodność planowanych do poniesienia wydatków z założeniami programu wzmocnienia potencjałów endogenicznych województwa kujawsko-pomorskiego.
10. Wnioskodawca zapewni wykonalność techniczną, technologiczną i instytucjonalną przedsięwzięcia.
11. Na moment składania wniosku o pożyczkę należy posiadać pełną gotowość techniczną wraz z PFU pozwalającą na realizację inwestycji (wszystkie wymagane prawem pozwolenia na budowę, ZRID lub zgłoszenia budowlane). W przypadku projektów, które nie posiadają gotowości technicznej do realizacji inwestycji dopuszcza się możliwość finansowania działań przygotowawczych (niezbędna dokumentacja techniczna/koncepcja projektowa wraz z PFU).
12. Wnioskodawca zapewni trwałość przedsięwzięcia przez okres 5 lat od zakończenia jego realizacji, rozumianej jako utrzymanie drogi rowerowej lub drogi pieszo-rowerowej w ciągach komunikacyjnych wnioskodawcy – warunek nie dotyczy wytworzenia dokumentacji technicznej/ koncepcji projektowej wraz z PFU.
13. Dla schematu wsparcia nr 1 warunkiem udzielenia wsparcia zwrotnego jest uzyskanie opinii Departamentu Infrastruktury Drogowej, Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu dot. umiejscowienia przedmiotu inwestycji w oparciu o załączniki nr 2 i 3 do dokumentu *Kierunkowe zasady przygotowania inwestycji związanych z infrastrukturą rowerową w województwie Kujawsko-Pomorskim z dnia 3 listopada 2025 r.*

14. Warunkiem udzielenia wsparcia zwrotnego jest chroniące interes Województwa Kujawsko-Pomorskiego zabezpieczenie oraz posiadanie zdolności pożyczkobiorcy do jego spłaty wraz z należnymi odsetkami w umownych terminach spłaty.
15. Wykonawca programu na podstawie przeprowadzonej weryfikacji podejmuje decyzję o przyznaniu pożyczki lub odmowie przyznania pożyczki.
16. Realizowane przedsięwzięcia muszą spełniać odpowiednie warunki techniczne zgodne z:
 1. Stanowiskiem Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 3 listopada 2025 r., dotyczącymi dróg dla rowerów i dróg dla pieszych i rowerów tj.: nawierzchnia drogi powinna być:
 - a) bitumiczna,
 - b) inna w szczególnych przypadkach:
 - na podstawie warunków wydanych przez zarządcę terenu np. PGL Lasy Państwowe (z uwagi na specyfikę terenów leśnych PGL Lasy Państwowe mogą wyrazić zgodę na przejście infrastrukturą rowerową przez tereny leśne tylko przy użyciu materiałów naturalnych użytych do jej budowy), lub
 - na podstawie warunków wydanych przez gestorów sieci (np. z uwagi na skumulowanie infrastruktury technicznej w gruncie dopuszcza się użycie do budowy infrastruktury rowerowej kostki betonowej z uwagi na łatwość jej zdjęcia i ponownego ułożenia podczas napraw awarii urządzeń znajdujących się pod drogą dla rowerów, drogą dla pieszych i rowerów), lub
 - zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach.
 2. Wzorcami i standardami rekomendowanymi przez Ministra właściwego ds. transportu tj. Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów Część 1: Planowanie tras dla rowerów oraz Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów⁵. Część 2: Projektowanie dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów oraz pasów i kontrapasów ruchu dla rowerów⁶.
 3. Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518 z późn. zm.).

Szczegółowe kryteria weryfikacji wniosków zostaną opracowane przez Wykonawcę programu.

Spójność z dokumentami strategicznymi

Program jest spójny i komplementarny z obowiązującymi dokumentami strategicznymi na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w szczególności ze:

- Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku,

⁵ Patrz przypis nr 2

⁶ Patrz przypis nr 3

- Strategią Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+,
- Program Rozwoju Gospodarczego Województwa Kujawsko-Pomorskiego,
- Analizą kierunków wydatkowania środków wycofanych w ramach polityki wyjścia z instrumentów finansowych wdrażanych w perspektywie finansowej 2014-2020, instrumentów inżynierii finansowej wdrażanych w perspektywie finansowej 2007-2013 oraz pomocy zwrotnej realizowanej w perspektywie 2014-2020, w tym celami ujętymi w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Kujawsko-Pomorskiego 2014–2020 oraz dokumentami dotyczącymi wykorzystania środków zwróconych z instrumentów finansowych,
- Regionalnym Planem Transportowym Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2021-2027 (RPT), który jest dokumentem operacyjnym z zakresu inwestycji transportowych przewidzianych do realizacji w oparciu o fundusze europejskie przyznane Samorządowi Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2021-2027,
- Kierunkowymi zasadami przygotowania inwestycji związanych z infrastrukturą rowerową w województwie Kujawsko-Pomorskim przyjęte stanowiskiem Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 3 listopada 2025 r.,
- Strategią rozwoju gminy.

Szczegółowe odniesienie do wybranych dokumentów strategicznych

Niniejszy program realizuje w szczególności następujące kierunki interwencji:

- rozwój niskoemisyjnych form transportu,
- poprawę dostępności transportowej obszarów o znaczeniu kulturowym i turystycznym,
- wzmacnianie tożsamości regionalnej i ochronę dziedzictwa kulturowego,
- rozwój zrównoważonej turystyki i rekreacji,
- aktywizację społeczno-gospodarczą obszarów lokalnych.

Inwestycje w infrastrukturę rowerową lub pieszo-rowerową traktowane są jako element uzupełniający i integrujący istniejące systemy transportowe oraz sieci turystyczne i kulturowe regionu.

1. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku Strategia została przyjęta Uchwałą 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r.

Powyższy dokument zakłada upowszechnianie nowych form mobilności społeczeństwa poprzez:

- wydzielanie obszarów zamieszkania oraz stref centralnych bez dostępu /z ograniczonym dostępem dla samochodów, promocja rozwiązań związanych ze wspólnym podróżowaniem;

- sformułowanie nowoczesnej i proekologicznej polityki parkingowej, premiującej zakup, posiadanie i użytkowanie pojazdów charakteryzujących się mniejszą presją na środowisko naturalne;
- **promowanie ruchu rowerowego i pieszego**, m.in. jako część spójnego systemu transportu miejskiego występującego łącznie z innymi gałęziami transportu;
- promowanie rozwiązań ograniczających popyt na transport, np. poprzez planowanie i zagospodarowanie przestrzenne zapobiegające rozpraszaniu zabudowy i kształtujące wielofunkcyjne dostępne struktury, rozwój systemu telepracy, szersze korzystanie z wideokonferencji;
- promowanie koncepcji „mobility as a service”, a także systemów współdzielenia pojazdów

2. Strategia Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+

Strategia została przyjęta uchwałą nr XXVIII/399/20 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 21 grudnia 2020 r., która zakłada realizację cel nr 4. Dostępna przestrzeń i czyste środowisko. Interwencja wspiera realizację następujących kierunków rozwoju województwa:

- 4804. Tworzenie nowych i rozwój istniejących tras rowerowych o znaczeniu turystycznym i rekreacyjnym
Kierunek dotyczy ogółu działań mających na celu tworzenie i rozwój tras rowerowych oraz towarzyszącej im infrastruktury, istotnych dla udostępniania walorów środowiskowych i kulturowych (potencjałów endogenicznych), stanowiących infrastrukturę wzmacniającą atrakcyjność turystyczną danego obszaru, jak też istotnych dla zaspokajania potrzeb rekreacyjnych lokalnej społeczności.

- 4516. Rozwój sieci oraz infrastruktury dróg rowerowych o znaczeniu transportowym. W przypadku gdy dany odcinek drogi rowerowej pełni zarówno funkcje transportowe, jak i turystyczne lub rekreacyjne, jako priorytetowe powinno być uznane wykorzystanie transportowe.

Ponadto program wspomaga realizację projektów kluczowych dla rozwój województwa ujętych pod nr 449 pn. Rozbudowa systemu dróg rowerowych oraz pod nr 465 Budowa turystycznych dróg rowerowych.

3. Program Rozwoju Gospodarczego Województwa Kujawsko-Pomorskiego

Przyjęty uchwałą nr 6/202/22 Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 16 lutego 2022 roku stanowi dokument operacyjny dla Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Wybór modelu horyzontalnego dla przedsięwzięć proponowanych w Programie rozwoju gospodarczego dotyczy także ujęcia sektorowego. Podstawowym założeniem jest wskazanie sektorów, w stosunku do których działania mogą być podejmowane priorytetowo, jednak nie może to oznaczać działania wykluczającego inne sektory gospodarki. Pośród dokumentów strategicznych, programowych oraz analitycznych, które mają wpływ na kształt polityki rozwoju gospodarczego województwa kujawsko-pomorskiego, należy uwzględnić trzy opracowania wskazujące na potencjalne priorytety inwestycyjne:

- Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego - Strategia Przyspieszenia 2030+;
- Strategia Regionalnej Inteligentnej Specjalizacji;
- Analiza sytuacji eksportowej (część diagnostyczna opracowana na potrzeby Programu rozwoju gospodarczego).

Strategia Przyspieszenia 2030+ wskazuje na dwa obszary gospodarki województwa o strategicznym znaczeniu, tj. sektor turystyki zdrowotnej i sektor turystyki uzdrowiskowej. Identyfikacja tych obszarów jako priorytetowych opierała się o uwzględnienie potencjału endogenicznego regionu oraz największy potencjał przewag konkurencyjnych względem innych województw.

4. Analiza kierunków wydatkowania środków wycofanych w ramach polityki wyjścia z instrumentów finansowych wdrażanych w perspektywie finansowej 2014-2020, instrumentów inżynierii finansowej wdrażanych w perspektywie finansowej 2007-2013 oraz pomocy zwrotnej realizowanej w perspektywie 2014-2020

Dokument przyjęty uchwałą Nr 3/123/24 Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 17 stycznia 2024 r. z późn. zm. zakłada lukę w dostępie do finansowania jak i możliwość powtórnego przeznaczenia odzyskanych środków z instrumentów finansowych z RPO WK-P na lata 2014-2020 m.in. na inwestycje w zakresie infrastruktury drogowej, w tym ścieżek rowerowych. Wskazuje także, że ważnym aspektem jest także zapewnienie ciągłości ścieżek rowerowych. Wpływa to na wzrost atrakcyjności potencjałów endogenicznych regionu. Wytyczone i ciągłe szlaki rowerowe pozwalają na podziwianie bogactwa krajobrazów, panoramy wielu punktów widokowych, perełek architektonicznych i ciekawostek leżących na trasie, tym samym przyczyniają się do zwiększenia ruchu turystycznego w regionie i rozwoju branży HoReCa (hotele, restauracje, catering). Podobne inwestycje były już wspierane w ramach powtórnego wykorzystania środków zwróconych z instrumentów finansowych RPO WK-P na lata 2014-2020 zgodnie z zapisami sekcji 4.1.1 *Wsparcie projektów z tzw. „list rezerwowych” w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020*. Zgodnie z którą wsparciem zostały objęte inwestycje związane z budową i przebudową ścieżek rowerowych.

Powyższa analiza wykazuje zgodność z celami Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014–2020, w tym z celem tematycznym 8 pn. Promowanie trwałego i wysokiej jakości zatrudnienia oraz wsparcie mobilności pracowników. Priorytet inwestycyjny 8b pn. Wspieranie rozwoju przyjaznego dla zatrudnienia poprzez rozwój potencjałów endogenicznych jako elementu strategii terytorialnej dla obszarów ze specyficznymi potrzebami, łącznie z przekształceniem upadających regionów przemysłowych oraz działaniami na rzecz zwiększenia dostępności i rozwoju zasobów naturalnych i kulturowych zakłada wspieranie następujących typów przedsięwzięć:

- wykorzystanie i rozwój lokalnych zasobów dziedzictwa kulturowego, zasobów przyrodniczych lub krajobrazowych – budowa i rozbudowa infrastruktury turystycznej, rekreacyjnej, wraz z zakupem wyposażenia i sprzętu (np. zagospodarowywanie turystyczne otoczenia zbiorników i cieków wodnych);
- adaptacja obiektów do pełnienia funkcji turystycznych;
- wykorzystanie i rozwój charakterystycznych walorów miejscowości uzdrowiskowych – inwestycje w obiekty i infrastrukturę uzdrowiskową oraz budowa i rozbudowa infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej.

Ponadto interwencja jest zgodna z Priorytetem Inwestycyjnym 4e Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu. W jego ramach wspierana jest priorytetyzacja ruchu pieszego i rowerowego.

Program zakłada zatem ponowne wykorzystanie środków zwróconych z instrumentów finansowych dla RPO WK-P na lata 2014-2020 zgodnie z art. 29 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz. U. z 2020 r. poz. 818 oraz z 2019 r. poz. 2020).

5. REGIONALNY PLAN TRANSPORTOWY WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO NA LATA 2021-2027

4.12 Infrastruktura i transport rowerowy

W ostatnich latach zauważalnie wzrasta ruch rowerowy. Zjawisko to jest najwyraźniej widoczne na obszarach miejskich, szczególnie w dużych aglomeracjach (co potwierdzają informacje zawarte w rozdziale 4.10 Mobilność miejska i aglomeracyjna). Zasadniczo w transporcie rowerowym wyróżnić można trzy grupy użytkowników – takich, którzy wykorzystują rower do codziennych podróży a dystanse jakie pokonują są stosunkowo krótkie, rowerzyści rekreacyjni wykorzystujący rower jako sposób na spędzanie wolnego czasu (najczęściej w najbliższej okolicy swojego miejsca zamieszkania) oraz sportowcy (zawodowcy lub amatorzy) i rowerzyści uprawiający turystykę rowerową.

Według danych z lat 2020 i 2021 w województwie kujawsko-pomorskim sieć dróg rowerowych (wraz z odcinkami będącymi w budowie) wynosiła 843,3 km i skoncentrowana jest w obszarach aglomeracji głównych ośrodków miejskich (Bydgoszcz, Toruń, Włocławek). Należy zaznaczyć, iż przebieg dróg rowerowych znajdujących się poza granicami miast najczęściej jest zbieżny z ciągami dróg krajowych i wojewódzkich. Niestety nadal widoczne rozdrobnienie sieci ogranicza możliwości komfortowego przemieszczania się, co jest szczególnie istotne w przypadku codziennych przejazdów. Korytarze głównych dróg to najczęściej wykorzystywane trasy w drodze do szkoły czy też pracy, a dla lokalnych społeczności obecność drogi rowerowej w praktyce oznacza, że przejazd rowerem jest w ogóle możliwy. Zważywszy na zakres odpowiedzialności Samorządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego kluczowym zagadnieniem w zakresie upowszechniania transportu rowerowego jako alternatywy względem podróży samochodem wśród mieszkańców regionu, jest tworzenie spójnej sieci dróg rowerowych w ciągach dróg wojewódzkich a także zachęcanie do ich aktywnego wykorzystywania

Osobnym tematem, który znajduje się w obszarze zainteresowania władz regionalnych jest tworzenie i promocja marki województwa w kontekście budowy potencjału turystycznego. Niewątpliwymi atutami regionu są różnorodny krajobraz oraz licznie występujące atrakcje lokalne co w połączeniu z upowszechnianiem się zdrowego trybu życia oraz niewątpliwiej mody na rowery predestynuje region do rozwoju turystyki rowerowej. Elementem niezbędnym do uprawiania tej formy aktywności, która często wiąże się z podróżami, podczas których pokonuje się dziennie kilkadziesiąt a nawet i ponad sto kilometrów, są odpowiednio utrzymywane i oznaczone szlaki rowerowe. Co ważne, nie muszą one przebiegać po istniejących drogach rowerowych – na potrzeby turystyki kwalifikowanej wręcz preferuje się prowadzenie szlaków duktami leśnymi lub drogami lokalnymi o niewielkim natężeniu ruchu, przy czym dla poprawy komfortu i bezpieczeństwa obecność dedykowanej infrastruktury (w tym m.in. miejsc do odpoczynku czy też terenowych punktów naprawczych) jest atutem danego szlaku.

6. Kierunkowe zasady przygotowania inwestycji związanych z infrastrukturą rowerową w województwie Kujawsko-Pomorskim przyjęte stanowiskiem Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 3 listopada 2025r.

Planując działania w tym zakresie, Samorząd Województwa Kujawsko Pomorskiego zawiera zasady kierunkowe, dotyczące przebiegu dróg rowerowych, wsparcia ich realizacji przez Samorząd Województwa:

- Połączenie w jednolitych ciągach komunikacyjnych w wyznaczonych korytarzach już istniejących dróg rowerowych, zgodnie z załącznikiem nr 3 do dokumentu „Kierunkowe zasady przygotowania instalacji obejmujące z infrastrukturą rowerową w województwie kujawsko-pomorskim”,
- Tworzenie pojedynczych ciągów komunikacyjnych dla zwierząt pod kątem bezpieczeństwa uczestników ruchu,

- Połączenie dróg rowerowych najbardziej atrakcyjnych miejscowości turystycznych i rekreacyjnych oraz miejsc zabytkowych z miastami,
- Równomierne planowanie inwestycji w infrastrukturę rowerową, by zapewnić bezpieczną komunikację rowerową z północy na południe i z zachodu na wschód województwa,
- Mając na uwadze trendy europejskie w obszarze ochrony środowiska naturalnego rozbudową sieci dróg rowerowych należy objąć tereny, gdzie znajdują się tereny parków krajobrazowych i rezerwatów przyrody,
- Rozbudowa sieci dróg rowerowych w obrębach aglomeracji miejskich celem ograniczenia emisji spalin do środowiska (w ramach gospodarki niskoemisyjnej i bezemisyjnej),
- Planowanie i budowa infrastruktury rowerowej w ciągach, Wiślanej Trasy Rowerowej, EuroVelo 2 i 9" oraz szlaków turystycznych, tj. „Szlak Piastowski”, „Szlak Kopernikowski”, „Droga św. Jakuba (Camino Polaco)”,
- **Wspieraniem objęte będą działania związane z rozbudową infrastruktury rowerowej, przyczyniające się do rozwoju oferty turystycznej województwa, bazującej na lokalnych potencjałach turystycznych oraz walorach kulturowych i przyrodniczych.**

Szansą na przyspieszenie inwestycji w zakresie budowy infrastruktury rowerowej ma być właściwe planowanie i wykorzystanie wszystkich możliwych, dostępnych źródeł finansowania budowy dróg rowerowych, co ma przełożenie na źródła finansowania niniejszego programu.

W przypadku, gdy nastąpi potrzeba współpracy finansowej pomiędzy Zarządem Województwa Kujawsko-Pomorskiego a jednostkami samorządu terytorialnego, czy też Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad przy budowie, przebudowie infrastruktury rowerowej zastosowanie będą miały zapisy zawarte w opracowanym i przyjętym przez Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego dokumencie pn. „Procedura Współpracy Województwa z jednostkami samorządu terytorialnego przy rozwoju sieci dróg dla rowerów/ dróg dla pieszych i rowerów na terenie Województwa Kujawsko-Pomorskiego”.

Wspieranie projektów nowych inwestycji rowerowych, powinno tworzyć spójne ciągi komunikacyjne, poprzez łączenie z sobą już istniejących odcinków dróg dla rowerów, a także planować nowe drogi rowerowe w tych rejonach województwa kujawsko-pomorskiego, gdzie dostęp do nich jest ograniczony lub nie ma w ogóle do nich dostępu.

Cele i zadania Programu

Cel główny

Celem głównym Programu jest wzmocnienie dostępu do potencjałów endogenicznych województwa kujawsko-pomorskiego poprzez rozwój infrastruktury rowerowej

zwiększającej dostępność punktów kulturowych, zabytkowych, obszarów uzdrowiskowych oraz obszarów kultu religijnego, sprzyjającej rozwojowi turystyki, lokalnej gospodarki oraz wykorzystanie walorów krajobrazowych prowadzących do miejsc pracy.

Program ma charakter pilotażowy celem weryfikacji potencjału związanego z możliwością wykorzystania wsparcia zwrotnego jako formy finansowania tego typu inwestycji w regionie. Program ma charakter komplementarny względem działań podejmowanych w celu szczegółowych 2(viii) i 5(i) FEdKP 2021-2027 z uwagi na ograniczoną alokację na realizację działań w jego ramach w momencie przyjęcia niniejszego programu.

Cele szczegółowe

Cel operacyjny nr 1 Poprawa dostępności komunikacyjnej obiektów dziedzictwa kulturowego i religijnego,

Cel operacyjny nr 2 Rozwój spójnej i bezpiecznej sieci ścieżek rowerowych,

Cel operacyjny nr 3 Zwiększenie atrakcyjności turystycznej regionu oraz pobudzenie lokalnej przedsiębiorczości i usług okołoturystycznych,

Cel operacyjny nr 4 Zwiększenie dostępności miejsc pracy poprzez rozwój bezpiecznej i spójnej infrastruktury rowerowej lub pieszo-rowerowej umożliwiającej codzienne dojazdy do zakładów pracy.

Propozycja wskaźników

Wskaźniki produktu:

- długość wybudowanych dróg rowerowych lub dróg pieszo-rowerowych (km),
- liczba wspartych w dostępie obiektów turystycznych lub kulturowych (szt.),
- liczba wspartych w dostępie parków krajobrazowych, obszarów chronionego krajobrazu lub rezerwatów przyrody (szt.),
- liczba miejsc pracy z ułatwionym dostępem - dzięki infrastrukturze rowerowej (szt.),
- liczba opracowanych dokumentacji technicznych/ koncepcji projektowych wraz z PFU dla inwestycji w zakresie dróg rowerowych oraz dróg pieszo-rowerowych (szt.).

Zakres oddziaływania inwestycji:

- wzrost ruchu rowerowego,
- poprawa dostępności komunikacyjnej,
- wzrost liczby odwiedzin,
- rozwój turystyki,
- ograniczenie emisji zanieczyszczeń transportowych.

Zadania Programu

- budowa nowych odcinków dróg rowerowych i pieszo-rowerowych,
- rozbudowa i modernizacja istniejących ciągów infrastruktury rowerowej i pieszo-rowerowej,
- tworzenie połączeń rowerowych oraz pieszo-rowerowych z obiektami kultury, zabytkami i miejscami kultu religijnego, parkami krajobrazowymi, obszarami chronionego krajobrazu i rezerwatami przyrody,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu rowerowego w szczególności dotyczy to połączeń pomiędzy obszarami zamieszkania a miejscami pracy,
- integracja dróg rowerowych oraz dróg pieszo-rowerowych z innymi formami transportu i infrastrukturą turystyczną,
- planowanie i wsparcie działań projektowych w powyższym zakresie.

Zarządzanie i monitorowanie Programu

Za koordynację Programu odpowiada Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego, który może powierzyć realizację zadań operacyjnych wyspecjalizowanemu podmiotowi finansującemu.

Program stanowi bezpośrednią podstawę do uruchomienia otwartego naboru wniosków o udzielenie pożyczek inwestycyjnych, który prowadzony będzie do końca dnia roboczego w którym wpłyną wnioski wyczerpujące 120% alokacji przewidzianej na nabór.

Monitorowanie realizacji Programu obejmować będzie ocenę postępu rzeczowego i finansowego przedsięwzięć, weryfikację osiągnięcia wskaźników oraz analizę wpływu Programu na rozwój turystyki, kultury i dostępności transportowej w województwie kujawsko-pomorskim.

Uzasadnienie

1. Przedmiot regulacji

Niniejszą uchwałą przyjmuje się „Program wzmacniania dostępu do potencjałów endogenicznych województwa kujawsko-pomorskiego” na lata 2026–2027.

2. Omówienie podstawy prawnej:

Zgodnie z art. 41 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2025 r. poz. 581, z późn. zm.) zarząd województwa wykonuje zadania należące do samorządu województwa, niezastrzeżone na rzecz sejmiku województwa i wojewódzkich samorządowych jednostek organizacyjnych.

3. Konsultacje wymagane przepisami prawa (łącznie z przepisami wewnętrznymi):

Projekt uchwały nie podlega procedurze uzgodnień.

4. Uzasadnienie merytoryczne:

Zgodnie z zapisami ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa, samorząd województwa jest odpowiedzialny za rozwój gospodarczy, społeczny i przestrzenny regionu oraz realizację zadań o charakterze użyteczności publicznej, w tym w szczególności w zakresie transportu, kultury, turystyki, ochrony dziedzictwa kulturowego, ładu przestrzennego oraz zrównoważonego rozwoju.

Ponadto, do samorządu województwa należy również opracowywanie planów wojewódzkich oraz wieloletnich planów inwestycyjnych, a także programów rozwoju regionalnego i przestrzennego.

W opracowywanej przez Samorząd Województwa Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+ zawarte są zagadnienia związane z wartościami turystyki rowerowej dla regionu oraz rozwojem dróg rowerowych o charakterze rekreacyjnym i turystycznym, w tym zwłaszcza zapewniających dostępność i umożliwiających wykorzystanie walorów stanowiących potencjały endogeniczne, jak również rozwój dróg rowerowych jako bezpiecznego dojazdu do placówek usługowych, miejsc pracy i węzłów przesiadkowych oraz niskoemisyjnej alternatywy dla innych rodzajów transportu.

Województwo kujawsko-pomorskie charakteryzuje się znaczącym potencjałem endogenicznym, obejmującym bogate dziedzictwo kulturowe, liczne zabytki architektury, miejsca pamięci historycznej oraz miejsc kultu religijnego o znaczeniu ponadregionalnym.

Jednocześnie region posiada korzystne warunki krajobrazowe i przestrzenne dla rozwoju turystyki rowerowej jako formy zrównoważonej mobilności i aktywności rekreacyjnej.

Rozwój infrastruktury rowerowej, w szczególności ścieżek rowerowych zwiększających dostępność miejscowości uzdrowiskowych, terenów parków krajobrazowych, obszarów chronionego krajobrazu i rezerwatów przyrody, obiektów kultu religijnego lub obiektów zabytkowych, stanowi istotne narzędzie wzmacniania potencjałów endogenicznych regionu. Inwestycje tego typu przyczyniają się do zwiększenia dostępności tych obszarów, pobudzania lokalnej przedsiębiorczości, rozwoju turystyki przyrodniczej, kulturowej i religijnej, a także poprawy jakości życia mieszkańców.

Pod pojęciem ścieżki rowerowej rozumiemy także drogi dla rowerów oraz drogi dla pieszych i rowerów, w rozumieniu wynikającym z ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.).

Kierunek rozwoju infrastruktury rowerowej dopuszcza również możliwość budowy, przebudowy i modernizacji dróg rowerowych oraz dróg pieszo-rowerowych prowadzących do miejsc pracy znajdujących się w odległości do 1 km od potencjału endogenicznego (szlaku turystycznego). Wsparcie może obejmować w szczególności inwestycje poprawiające dostępność terenów zatrudnienia, w tym stref przemysłowych, parków technologicznych, centrów logistycznych, obszarów usługowych oraz innych lokalizacji o istotnej koncentracji miejsc pracy.

Ponadto w ramach Programu pilotażowego (kryteriów oceny projektów inwestycyjnych dotyczących infrastruktury rowerowej) w pierwszej kolejności preferowane będą inwestycje związane z likwidacją luk w istniejącej sieci tego typu infrastruktury w województwie kujawsko-pomorskim. Stąd na początku realizowany będzie schemat 1 wskazany poniżej:

Droga dla rowerów, czy droga dla pieszych i rowerów umiejscowiona jest w wyznaczonych korytarzach (Załącznik nr 2), tj. mapa korytarzy „Kierunkowych zasad przygotowania inwestycji związanych z infrastrukturą rowerową w województwie kujawsko-pomorskim oraz (Załącznik nr 3), tj. Wykaz korytarzy wyznaczonych dla inwestycji w zakresie infrastruktury rowerowej (Stan aktualny na dzień 31 grudnia 2024 rok) i łączy się z powstałymi wcześniej drogami dla rowerów, (tzw. „wypełnianie luk”), lub w przypadku etapowania inwestycji, jeśli nie tworzą fizycznych powiązań z istniejącymi już drogami dla rowerów – wpisuje się w powstałe „luki”.

Celem tego kierunku jest ułatwienie codziennych dojazdów pracowników do zakładów pracy przy wykorzystaniu roweru jako środka transportu, a także zwiększenie udziału mobilności aktywnej w podróżach do pracy. Połączenie walorów krajobrazowych ze ścieżkami rowerowymi w drodze do pracy znacząco podnosi jakość życia, wpływając pozytywnie na zdrowie fizyczne, psychiczne oraz samopoczucie. Realizacja tego typu inwestycji powinna przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu, skrócenia czasu dojazdu, ograniczenia ruchu samochodowego oraz redukcji emisji zanieczyszczeń i hałasu.

Przez potencjał endogeniczny rozumiemy – wewnętrzne zasoby i unikalne atuty danego miejsca (miasta, gminy, regionu), które można wykorzystać do jego rozwoju, tj. np. walory miejscowości uzdrowiskowych, tereny parków krajobrazowych, obszarów chronionego krajobrazu i rezerwatów przyrody oraz, zasoby dziedzictwa kulturowego w tym obiekty, obszary oraz przedmioty zainteresowania turystów np. szlaki turystyczne lub miejsca sakralne o znaczeniu historycznym, duchowym lub symbolicznym poprzez powiązane z nimi funkcje turystyczne i rekreacyjne, których wykorzystanie i udostępnienie – m.in. poprzez rozwój infrastruktury rowerowej lub pieszo-rowerowej – sprzyja rozwojowi społeczno-gospodarczemu obszaru oraz wzmacnia jego atrakcyjność i jakość życia mieszkańców.

W związku z tym opracowany został Program wzmacniania dostępu do potencjałów endogenicznych województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2026–2027 poprzez budowę i rozbudowę ścieżek rowerowych do miejsc o regionalnym potencjale endogenicznym, tj. punktów kulturowych, zabytkowych, obszarów uzdrowiskowych oraz obszarów kultu religijnego, w tym wykorzystujących walory krajobrazowe prowadzące do miejsc pracy.

Podmiotem odpowiedzialnym za realizację Programu jest Kujawsko-Pomorski Fundusz Rozwoju sp. z o.o.

Źródłem finansowania wsparcia w ramach programu będą środki finansowe pochodzące z zasobów zwróconych w ramach wdrażania instrumentów finansowych dla Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014–2020.

Wsparcie pozostaje w zgodzie z zapisami dokumentu „Analiza kierunków wydatkowania środków wycofanych w ramach polityki wyjścia z instrumentów finansowych wdrażanych w perspektywie finansowej 2014–2020, instrumentów inżynierii finansowej wdrażanych w perspektywie finansowej 2007–2013 oraz pomocy zwrotnej realizowanej w perspektywie 2014–2020”, przyjętego uchwałą Zarządu Województwa Nr 3/123/24 z dnia 17 stycznia 2024 r.¹⁾

Wsparcie będzie miało formę pożyczki, która finansować będzie do 100% wydatków kwalifikowanych. Wartość pożyczki niepodlegającej zwrotowi (umorzenia w części dotyczącej pożyczonego kapitału) nie może być większa niż 85% kwoty wydatków kwalifikowanych i nie może stanowić więcej niż 1,7 mln zł. Pozostała część pożyczki, tj. minimum jej 15%, jest to kapitał wymagający spłaty przez podmiot wnioskujący. Warunkiem dokonania umorzenia w ramach pożyczki jest zrealizowanie całego zakresu przedsięwzięcia.

Szacowana ogólna pula środków finansowych przeznaczonych na realizację programu wynosi 10 mln zł.

Maksymalna kwota wsparcia udzielanego w formie pożyczki dla podmiotu wnioskującego może wynosić 2 mln zł.

Program stanowiący załącznik do niniejszej uchwały stanowi uzupełnienie i instrument komplementarny wobec naborów realizowanych w ramach Programu Regionalnego Fundusze Europejskie dla Kujaw i Pomorza na lata 2021–2027 (z uwagi na wyczerpanie alokacji i brak planowanych naborów w 2026 r.) w zakresie budowy i rozbudowy infrastruktury rowerowej oraz wcześniejszych programów Regionalny Program

¹⁾Zmienionej następującymi uchwałami Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego: Nr 12/604/24 z dnia 20 marca 2024 r., Nr 7/384/24 z dnia 26 czerwca 2024 r., Nr 23/1172/24 z dnia 23 października 2024 r., Nr 46/2155/25 z dnia 17 marca 2025 r., Nr 58/2716/25 z dnia 9 czerwca 2025 r., Nr 71/3317/25 z dnia 8 września 2025 r., Nr 84/3927/25 z dnia 8 grudnia 2025 r., Nr 90/4188/26 z dnia 21 stycznia 2026 r. oraz Nr 99/4606/26 z dnia 25 marca 2026 r.

Operacyjny na lata 2007–2013 oraz Regionalny Program Operacyjny na lata 2014–2020. Wsparcie w ramach programu kierowane jest w szczególności do przedsięwzięć, które nie uzyskały dofinansowania z ww. naborów lub nie kwalifikują się do wsparcia w ramach programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Kujaw i Pomorza na lata 2021–2027, a jednocześnie pozostają zgodne z celami rozwoju zrównoważonej mobilności, turystyki i wykorzystania potencjałów endogenicznych regionu wynikającymi z dokumentów strategicznych, tj. Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego – Strategia Przyspieszenia 2030+.

Program umożliwia finansowanie inwestycji w szczególności uzupełniających istniejącą lub planowaną sieć tras rowerowych lub pieszo-rowerowych, w tym odcinków o charakterze lokalnym, turystycznym i rekreacyjnym, zapewniając spójność interwencji publicznych oraz ciągłość realizacji polityki rozwoju infrastruktury tego rodzaju w województwie kujawsko-pomorskim.

5. Ocena skutków regulacji:

Uchwała nie powoduje skutków finansowych dla budżetu województwa kujawsko-pomorskiego.