

Warto zaznaczyć, że drogi śródlądowe o znaczeniu międzynarodowym muszą mieć parametry co najmniej IV klasy. Wymagania te zawarte są w konwencji AGN (Umowa o głównych śródlądowych drogach wodnych znaczenia międzynarodowego z 1966 roku), której Polska jako jedyny kraj w Europie nie podpisała.

### **Infrastruktura rowerowa**

Sieć dróg rowerowych w województwie nie spełnia potrzeb społecznych, jest ona bowiem fragmentaryczna. W niewielu przypadkach zrealizowane drogi rowerowe są doprowadzone do granic miasta. Podobnie drogi rowerowe wykonywane są w miastach, w powiatach i gminach. Zauważa się też, że główny nacisk przy realizacji nowej infrastruktury rowerowej kładziony jest raczej na wspieranie turystyki rowerowej. Natomiast przy okazji próbuje się spełniać codzienne potrzeby mieszkańców do obligatoryjnych podróży rowerem (do szkoły, do pracy, po zakupy itp.).

Jak już zaznaczono, utwardzone drogi rowerowe realizowane wg projektów powiatowych i gminnych zazwyczaj lokalizowane są przy drogach powiatowych, w powiązaniu ewentualnie z wyznaczonymi szlakami turystycznymi przebiegającymi przez obszar poszczególnych gmin. W bardzo niewielkim stopniu natomiast realizowane jest powiązanie tej sieci dróg rowerowych z zewnętrznym układem. Przykładem inwestycji która realizuje postulat łączenia terenów miejskich z obszarami gmin ościennych jest droga rowerowa poprowadzona wzdłuż drogi powiatowej 1910C Wojnowo – Sicienko – Bydgoszcz (Osowa Góra).

Pomimo skromnej sieci wydzielonych dróg rowerowych w województwie kujawsko-pomorskim, należy podkreślić, że drogi te są znacznie bezpieczniejsze niż podróż rowerem poboczem jezdni. Jednakże pod względem jakości na wielu odcinkach pozostawiają one wiele do życzenia. Duży wpływ na ten fakt ma brak wytycznych do projektowania infrastruktury rowerowej. Należy wskazać, iż drogi te są w bardzo różny sposób projektowane, często o odmiennych szerokościach, różnej geometrii w planie, o niedostatecznym odsunięciu od jezdni itp. Wiele z istniejących odcinków dróg rowerowych ma błędnie zaprojektowane odwodnienie jezdni. Również oznakowanie tych dróg nie jest ujednolicone i nie zawsze do końca zrozumiałe dla użytkowników.

Najsłabszą częścią infrastruktury rowerowej województwa kujawsko-pomorskiego jest bez wątpienia tzw. „infrastruktura towarzysząca”, której zadaniem jest poprawa bezpieczeństwa i komfortu podróży rowerowych. Najczęściej stosowanym elementem tej infrastruktury są bariery wygradzające. Brakuje natomiast wielu innych urządzeń, np. wiat przy których rowerzyści mogli by odpocząć lub się schronić w czasie deszczu, czy parkingów rowerowych. Słabym punktem jest również stan oznakowania szlaków turystycznych, które jest często dewastowane lub nieprawidłowo umieszczone, zasłonięte, zbyt małe i niewidoczne o zmroku.

Wyraźnie zaznacza się również brak powiązania istniejącej sieci dróg rowerowych i szlaków rowerowych w układzie zewnętrznym z komunikacją dalekobieżną autobusową i kolejową. Brak wyraźnie rozwiązań promujących ruch rowerowy na dalsze odległości, poprzez tworzenie na przykład węzłów przesiadkowych łączących linie publicznego transportu zbiorowego realizującego szczególnie wojewódzkie przewozy pasażerskie z siecią dróg rowerowych.