

– przejazdy rowerowe.

Bardzo ważnym jest także powiązanie sieci dróg rowerowych z siecią linii komunikacji miejskiej.

W miastach stołecznych Bydgoszczy i Toruniu sieć dróg rowerowych niestety jest niepełna i niespójna. Najczęściej inwestycje dotyczące rozbudowy układu dróg rowerowych prowadzone są przy okazji budowy, przebudowy, czy remontu elementów infrastruktury drogowej. Niestety, bardzo rzadko dochodzi do realizacji niezależnych inwestycji dróg rowerowych lub modernizacji istniejących odcinków dróg rowerowych (np. wymiana nawierzchni z fazowanej kostki brukowej na nawierzchnię asfaltową).

Udział podróży rowerowych w dobie w stosunku do wszystkich podróży wykonywanych na terenie miast Bydgoszczy i Torunia jest niewielki, przy czym w Toruniu jest on nieco większy. Największe natężenia ruchu rowerowego występują w strefie centralnej tych miast. Duży poziom natężenia ruchu rowerowego można zauważać także na odcinkach głównych dróg rowerowych łączących duże osiedla mieszkaniowe. W Bydgoszczy w porze wiosenno-letniej bardzo duży ruch natomiast obserwuje się również w Leśnym Parku Kultury i Wypoczynku. Ruch ten jednak ma charakter czysto rekreacyjny.

Ruch rowerowy na terenie miast jest znikomy w porównaniu do pozostałych gałęzi transportu. Podobnie, jak w przypadku ruchu pieszego, największe natężenie ruchu rowerowego notuje się w obszarach centrów miast, na co duży wpływ ma przede wszystkim ich atrakcyjność. Do najważniejszych obiektów mogących generować ruch rowerowy zalicza się przede wszystkim:

- szkoły różnych szczebli kształcenia,
- uczelnie wyższe (publiczne i niepubliczne),
- urzędy publiczne,
- zakłady pracy,
- obiekty usług medycznych,
- obiekty handlowe, w szczególności obiekty wielkopowierzchniowe,
- obszary atrakcyjne krajobrazowo,
- obszary rekreacyjne,
- obszary o ograniczonym ruchu samochodowym,
- pętle końcowe publicznego transportu zbiorowego,
- zintegrowane węzły przesiadkowe publicznego transportu zbiorowego,
- obszary mieszkalne o różnym stopniu intensywności zabudowy.

Rozproszenie tych obiektów względem sieci dróg rowerowych w obu miastach jest znaczące, tylko w niewielkim stopniu obiekty te są podłączone do sieci dróg rowerowych. Wynika to przede wszystkim ze zbyt małego pokrycia sieci dróg samochodowych drogami rowerowymi. Główne szlaki rowerowe przebiegają poza strefą największej liczby obiektów generujących ruch rowerowy. Największe skupisko potencjału ruchu rowerowego znajduje się głównie w centralnej części tych miast. Sieć dróg rowerowych Bydgoszczy i w Toruniu charakteryzuje się też słabym powiązaniem z głównymi węzłami publicznego transportu zbiorowego, zarówno w układzie transportu wewnętrznego, jak i zewnętrznego.

Systemy roweru miejskiego

Systemy roweru miejskiego, polegające na odpłatnym korzystaniu z tych środków transportowych w ramach podróży miejskich, są coraz częściej wdrażane w dużych i średnich