

Stowarzyszenie „Sekcja Rowerzystów Miejskich”

Os. Jana III Sobieskiego 5/32, 60-688 Poznań, poczta@srm.eco.pl,
www.srm.eco.pl



Koncepcja oznakowania szlaku rowerowego M14 Przez Zielone Serce Pomorza (Ustka – Słupsk – Bytów - Sominy)

wersja druga, zmieniona

Autorzy aktualizacji:

Cezary Brudka
Jan Leszczyński

Autorzy wersji oryginalnej:

Leszek Dobrowolski
Ryszard Rakower

Zlecniodawca:



Fundacja Partnerstwo Dorzecze Słupi
al. Zjednoczenia 16 A, 76-248 Dębica Kaszubska

adres do korespondencji:
Biuro Fundacji Dorzecze Słupi
Krzynia 16, 76-248 Dębica Kaszubska
www.pds.org.pl

Poznań, listopad 2014 r.

1. Wprowadzenie

Przedmiotem koncepcji jest kompleksowa propozycja oznakowania planowanego szlaku rowerowego M14 Przez Zielone Serce Pomorza (Ustka – Słupsk – Bytów – Sominy), stanowiącego fragment międzyregionalnej trasy rowerowej nr 14 przebiegający przez obszar Partnerstwa Dorzecze Słupi (dalej: szlak USBS).

Niniejsza koncepcja bazuje na dokumencie przygotowanym dla Fundacji Partnerstwo Dorzecze Słupi w roku 2008, autorstwa Leszka Dobrowolskiego i Ryszarda Rakowera. Dokument, w stosunku do wersji z roku 2008 wprowadza zmiany przebiegu szlaku, zgodnie z wcześniejszymi decyzjami Fundacji, proponuje lokalizację oznakowania dla nowych odcinków szlaku oraz zalecane prace inwestycyjne.

Uzupełnienie koncepcji stanowią ślad GPS projektowanego szlaku, wykonany za pomocą urządzenia Garmin GPSMAP 60CSx, którego dokładność w otwartym terenie wynosi ok. 2 metrów, a w gęstych lasach ok. 10 metrów.

2. Założenia projektowe w zakresie oznakowania

2.1. Kategoria szlaku

Po nowelizacji Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. 2002 nr 170 poz. 1393 z późn.zm.) z sierpnia 2013, istnieją dwa sposoby oznaczania szlaków rowerowych w Polsce – dotychczasowe oznakowanie za pomocą tabliczek R-1, R-1a, R-1b i R-3 (symbol roweru wraz z kolorowym paskiem na białym tle) stosuje się tylko do szlaków lokalnych, a do znakowania szlaków krajowych i międzynarodowych przeznaczone są tabliczki R-4, R-4a, R-4b, R-4c, R-4d, R-4e (w kolorze pomarańczowym) – zob. „Standardy turystycznych szlaków rowerowych”.

Mimo wyróżnienia dwóch kategorii szlaków – krajowych i lokalnych – prawodawca nie wskazał kto decyduje o przyznaniu rangi szlaku krajowego – należy więc domniemywać, że aby szlak zaliczyć do kategorii szlaków krajowych powinien on pełnić istotną funkcję w komunikacji ponadlokalnej (międzyregionalnej) i oferować turystyce lepszy standard podróży niż szlaki lokalne.

Mając na uwadze wpisanie szlaku do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego jako trasy o charakterze międzyregionalnym oraz planowane działania o charakterze inwestycyjnym, rekomenduje się zastosowanie oznakowania właściwego dla krajowych szlaków rowerowych (zob. „Standardy turystycznych szlaków rowerowych”) na głównym szlaku oraz pozostawienie oznakowania przewidzianego dla szlaków lokalnych na łącznikach i odgałęzieniach szlaku. Decyzja ta jest podyktowana tzw. regułą „kręgosłupa i ości”, przyjętą od początku prac projektowych dla szlaku USBS – tj. czytelnego oznakowania głównego szlaku tranzytowego oraz ewentualnego umieszczania tablic kierunkowych prowadzących do atrakcji turystycznych leżących poza szlakiem.

Należy zaznaczyć, że proponowana kategoryzacja szlaku jako szlaku krajowego powoduje, że infrastruktura powstająca w jego ciągu powinna spełniać najwyższe standardy jakości – należy zatem uzależnić finansowanie inwestycji infrastrukturalnych ze środków samorządowych od spełniania standardów dla infrastruktury wskazanych w dokumencie „Standardy techniczne systemu rowerowego”.



Znak R-4 - „informacja o szlaku rowerowym”



Znak R-4b „zmiana kierunku szlaku rowerowego”

Wybrane znaki służące do oznaczania krajowych szlaków rowerowych – sugerowane do użycia na szlaku USBS (inne wersje oznakowania - zob. Standardy Turystycznych Szlaków Rowerowych)

2.2. Forma oznakowania

Planowane oznakowanie szlaku obejmuje zarówno znaki w postaci tabliczek i drogowskazów, jak i znaki malowane na drzewach, słupach i w innych odpowiednich miejscach.

Ze względu na dużo większy koszt oznakowania w postaci tabliczek (zwłaszcza w przypadku konieczności ustawienia w tym celu słupków) oraz większe ryzyko dewastacji, jako podstawową formę oznakowania szlaku przyjęto znaki malowane. Realizacji oznakowania w tej formie sprzyja okoliczność, że na znacznej długości szlak biegnie przez tereny leśne bądź też alejami. W miarę możliwości, poza terenem zabudowanym, zaleca się też stosowanie znaków kamiennych ze względu na ich trwałość i widoczność w terenie.

Należy jednak zaznaczyć, że taka forma znakowania szlaków niesie za sobą konieczność regularnego kontrolowania ich widoczności dla rowerzystów – znaki umieszczone wśród zieleni (drzewa, krzewy) mogą być zasłonięte przez gałęzie znacznie częściej niż tabliczki umieszczane w pasie drogowym. Kontrola widoczności powinna odbywać się przy prędkościach rozwijanych przez przeciętnego rowerzystę (do 30 km/h), przy założeniu, że jego uwaga może być zajęta np. warunkami ruchu drogowego (dotyczy to szczególnie oznakowania na skrzyżowaniach). Należy wyznaczyć jednostki odpowiedzialne za kontrolę porządku, stanu technicznego i oznakowania poszczególnych odcinków tras lub zabezpieczyć środki na regularną kontrolę całego przebiegu szlaku przez wybranego podwykonawcę.

Proponowane lokalizacje tabliczek obejmują przede wszystkim miejsca, w których wymalowanie znaków byłoby niemożliwe lub utrudnione (np. z uwagi na brak drzew), bądź też wymalowane znaki byłyby słabo widoczne. Umieszczenie tabliczek ma zatem na celu zarówno zapewnienie ciągłości oznakowania w wyjątkowych przypadkach, gdy brak jest możliwości wymalowania znaków, jak i poprawę jego jakości.

Powyższe założenia przesądziły o lokalizacji tabliczek przede wszystkim na obszarze zabudowanym, głównie w miastach (Ustka, Słupsk, Bytów). Na odcinkach pomiędzy miejscowościami w większości przypadków za całkowicie wystarczające uznać należy natomiast oznakowanie szlaku znakami malowanymi np. na drzewach. Planując lokalizacje tabliczek przyjęto założenie, że tam, gdzie to tylko możliwe, powinny one być umieszczane na słupkach istniejących znaków drogowych. Rozwiązanie takie ma na celu minimalizację kosztów oraz uniknięcie utrudnień związanych z ewentualnym umieszczeniem dodatkowych słupków w pasie drogowym – np. utrudnień dla pieszych. Tabliczki z oznakowaniem szlaku mogą być w wyjątkowych przypadkach montowane także na istniejących konstrukcjach

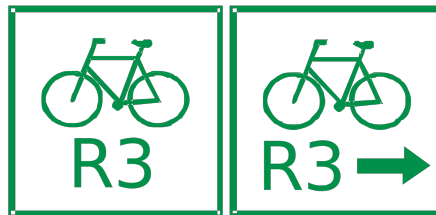
wsporczych, innych niż słupki znaków drogowych. Mogą to być, przykładowo, słupki tabliczek z nazwami ulic.

Odmienne założenia przyjęto przy określeniu miejsc, w których należałoby ustawić drogowaskazy. Z uwagi na ich informacyjny charakter oraz aspekt promocyjny (zachęta do korzystania ze szlaku) przewidziano ich lokalizację w szczególności w pobliżu atrakcji turystycznych oraz u zbiegu z innymi istniejącymi lub planowanymi szlakami rowerowymi (m.in. z planowaną rowerową pętlą wokół Bytowa). Celem zapewnienia należytej czytelności drogowaskazów powinny one co do zasady posiadać własne konstrukcje wsporcze – najlepiej złożone z dwóch słupków. Zastosowanie konstrukcji złożonych z dwóch słupków może w wielu przypadkach ograniczyć ryzyko dewastacji polegającej np. na odwróceniu drogowaskazu.

2.3. Identyfikacja szlaku

W opracowaniu spójnej identyfikacji szlaku istotną przeszkodą jest fakt, że żadne akty prawne nie definiują zasad prowadzenia numeracji szlaków rowerowych lub zasad oznaczania ich kolorami czy innymi symbolami. Ponieważ szlak USBS występuje w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego pod numerem porządkowym „14”, oraz część szlaku została już oznaczona za pomocą tego numeru, należy konsekwentnie stosować to oznakowanie.

2.4. Skrzyżowania ze szlakami międzynarodowymi



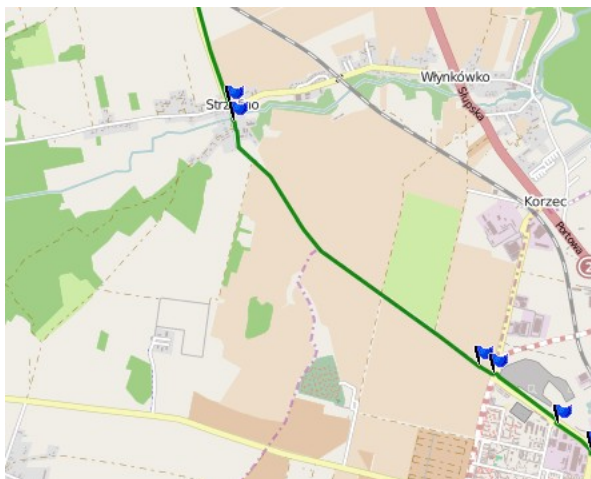
wycofane z użycia
znaki R-2 i R-2a

Ponieważ znaki R-2 i R-2a zostały wycofane z użytku, należy zaprzestać ich używania przy znakowaniu szlaku międzynarodowego R-10 przecinającego szlak USBS – ma to głównie zastosowanie w mieście Ustce i okolicach.

3. Korekta przebiegu szlaku - omówienie

W związku z korektami przebiegu dokonanymi w latach 2008-2014 przez Fundację Partnerstwo Dorzecze Słupii, niniejsze opracowanie dotyczy już skorygowanego przebiegu. Zasadniczą zmianą jest poprowadzenie Szlaku przez centrum Słupska (całkowicie nowy odcinek od Strzelina do Krępy Słupskiej), a mniejszymi zmianami są korekty w okolicy Skarszowa Dolnego, Krzyni oraz Osiek. Proponuje się też przedłużenie szlaku w Ustce do latarni morskiej.

3.1. Strzelino – Słupsk – Krępa Słupska

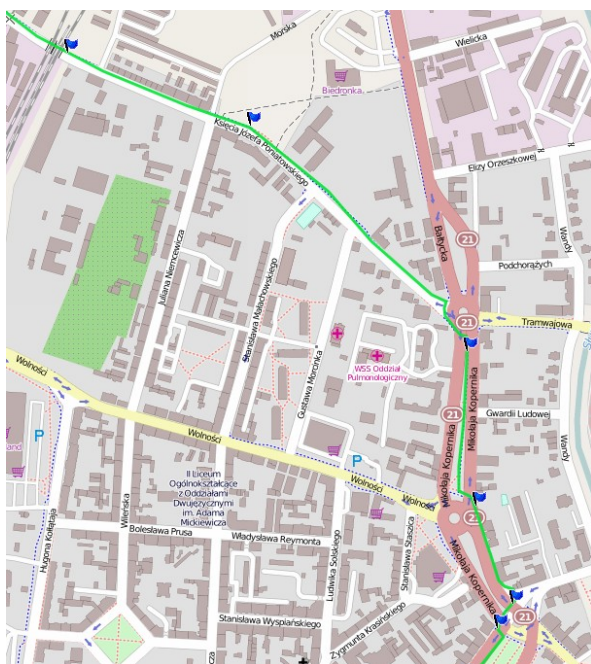


Nowy przebieg szlaku prowadzi od Strzelina do Krępy Słupskiej przez centrum Słupska. W Strzelinie przebiega prosto z kierunku Ustki w długą aleję pomiędzy polami uprawnymi wyłożoną ażurowymi płytami betonowymi. Aleja ta kończy się na rondzie u zbiegu ulic Grunwaldzkiej i Braci Staniuków w Słupsku.

Obowiązujący do momentu aktualizacji przebieg szlaku ze Strzelina przez Bruskowo Wielkie, Bierkowo do Słupska staje się łącznikiem szlaku USBS.

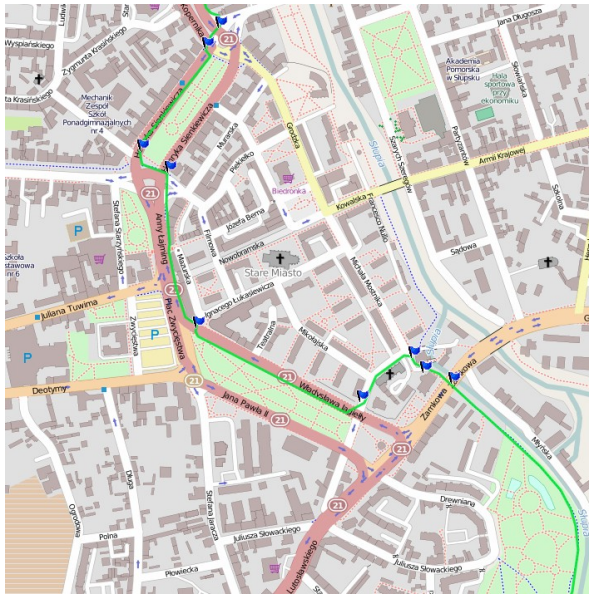


Następnie szlak jest kierowany istniejącą infrastrukturą rowerową w Słupsku ulicami: ulica Grunwaldzka – ulica Księcia Józefa Poniatowskiego (do wiaduktu kolejowego)

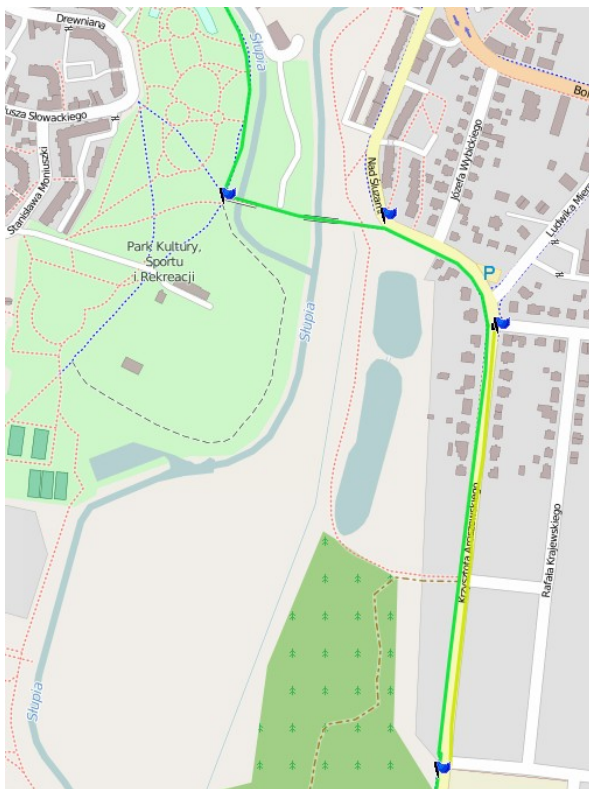


ulica Księcia Józefa Poniatowskiego (od wiaduktu kolejowego) – rondo Jacka Kuronia – ulica Mikołaja Kopernika – rondo Inwalidów Wojennych RP – ulica Mikołaja Kopernika – Rondo Staromiejskie

Koncepcja oznakowania szlaku USBS



Rondo Staromiejskie – aleja Henryka Sienkiewicza – skraj Placu Zwycięstwa – ulica Władysława Jagiełły – ulica Dominikańska do Zamku Książąt Pomorskich – przejazd przez ulicę Zamkową – Park Kultury i Wypoczynku



W Parku Kultury i Wypoczynku szlak prowadzi wzdłuż kanału do mostu na Słupi, a potem ulicą Nad Śluzami do ulicy Krzysztofa Arciszewskiego.



Następnie szlak prowadzi wydzieloną drogą dla rowerów po zachodniej stronie ulicy Arciszewskiego do wiaduktu obwodnicy Słupska (grafika na nast. stronie)



Za granicami miasta szlak prowadzi ulicą Słupską aż do zmiany jej kierunku, gdzie będzie przebiegała drogą gruntową w stronę mostku na Glaznej.

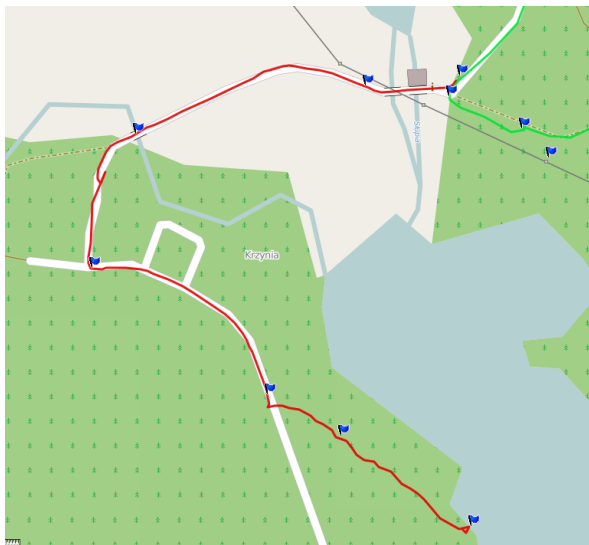
3.2. Okolice Skarszowa Dolnego



Korekta szlaku w okolicach Skarszowa Dolnego polega na skierowaniu go przed miejscowością w brukowaną aleję prowadzącą na południe, a następnie przeprowadzeniem fragmentem dawnego nasypu kolejowego na wschód w kierunku Dębnicy Kaszubskiej.

Odcinek ten jest już częściowo oznakowany, ale prowadzenie szlaku dawnym nasypem kolejowym należy uzależnić od remontu mostu na Skotawie, który w dzisiejszym kształcie nie zapewnia bezpieczeństwa rowerzyście. Prace w wariantach minimum to wymiana barier mostu na takie, które w razie poślizgnięcia się rowerzysty (co jest prawdopodobne na metalowej konstrukcji umieszczonej w bezpośredniej bliskości rzeki) uniemożliwią jego wpadnięcie do rzeki – dzisiejsza prowizoryczna konstrukcja nie nadaje się do bezpiecznego prowadzenia ruchu rowerowego.

3.3. Okolice Krzyni



W okolicach Krzyni, zgodnie z sugestią Partnerstwa Dorzecze Słupi, wytyczono trasę prowadzącą od elektrowni wodnej na Słupi do tzw. „plaży harcerskiej”.

Trasa prowadzi od elektrowni przez most na starorzeczu Słupi, a następnie przez długi podjazd o znaczącym przewyższeniu do miejscowości Krzynia. Dalej należy skręcić w lewo i za istniejącym miejscem wypoczynku z tablicą informacyjną skręcić w lewo.

Ten odcinek jest zalecany do oznakowania jako odgałęzienie – tj. za pomocą tablic kierunkowych szlaku lokalnego. Proponowanym kolorem dla szlaku jest kolor czarny. Jest to tym samym łącznik między szlakami USBS oraz elektrowni wodnych.

3.4. Krosnowo - Osieki



Korekta przebiegu polega na ominięciu miejscowości Krosnowo poprzez zjazd w drogę leśną prowadzącą na północ od zbiornika wodnego bezpośrednio do miejscowości Osieki.

3.5. Ustka

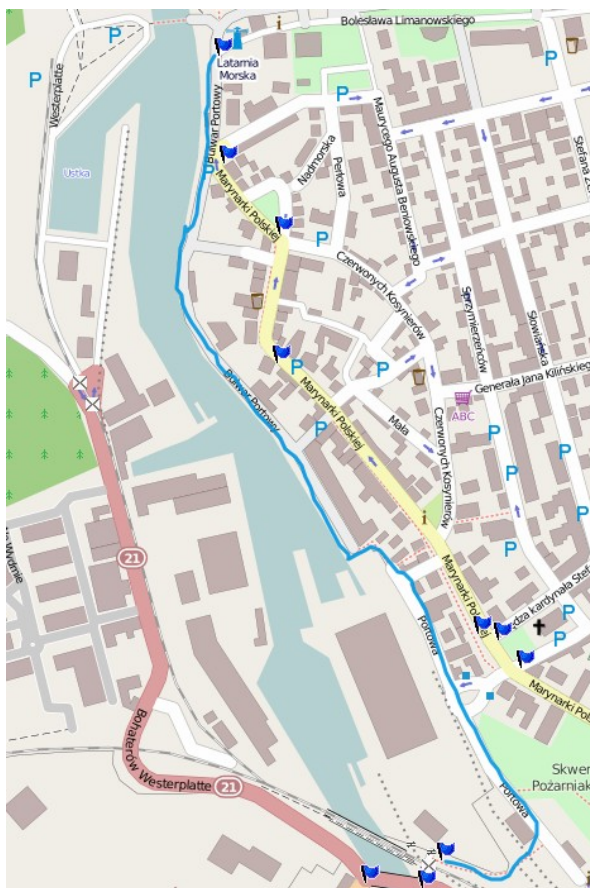
W Ustce proponuje się przedłużenie szlaku do latarni morskiej, której okolice są jednym z ważniejszych skupisk atrakcji turystycznych w mieście.



Wersja A:

Patrząc od strony południowej szlak w okolicy kościoła, zamiast skręcać w prawo do budynku Urzędu Miasta, prowadzi dalej prosto ulicą Marynarki Polskiej aż do portu na Słupi.

W tej wersji należy dopuścić tabliczkami T-22 ruch rowerów w obu kierunkach na ul. Marynarki Polskiej.



Wersja B:

Ponieważ jedną z głównych trudności dla rowerzystów w Ustce jest pokonywanie wiaduktu nad linią kolejową w ciągu DK nr 21, proponuje się przebieg alternatywny szlaku, z pominięciem wiaduktu.

Patrząc od południa, bezpośrednio za mostem na Słupi szlak skręca w lewo, pokonuje przejazd kolejowy, a następnie skręca w prawo i objeżdżając zabudowania portu dociera do ulicy Portowej.

Wersję B przebiegu szlaku w Ustce proponuje się jako docelowe rozwiązanie – jest to związane z faktem, że przebiega ona Bulwarem Portowym, który jest ciekawszy dla turysty, a także mniej zatłoczony ruchem pieszym niż ulica Marynarki Polskiej (co wpływa nie tylko na komfort jazdy, ale też na widoczność oznakowania). Ponadto nie wymaga on od rowerzysty pokonywania nieprzyjemnego wiaduktu w ciągu DK nr 21 oraz łączy się z planowanym przebiegiem międzynarodowej drogi R10 wokół Morza Bałtyckiego.

Aby możliwe było przeprowadzenie szlaku tą trasą, wymagane są jednak poważne inwestycje w infrastrukturę – przede wszystkim powstanie separowanej drogi dla rowerów wokół zabudowań portowych oraz remont nawierzchni ulicy Portowej. Do czasu wykonania tych prac, należy oznakować szlak według wersji A.

Podobnie, wraz z wykonaniem drogi dla rowerów w ciągu DW nr 203, rekomenduje się docelowe przeniesienie szlaku na nowy ciąg z ulicy Polnej.

4. Szczegółowa koncepcja oznakowania nowych odcinków

Poniżej znajdują się propozycje oznakowania nowowyznaczonych odcinków szlaków w formie tabelarycznej dla każdego z pięciu nowych odcinków. Odcinki głównego szlaku (wszystkie oprócz okolic Krzyni) są opisane jest w kolejności punktów w kierunku z Ustki do Somin – szlak łącznikowy w Krzyni jest opisany w kierunku od skrzyżowania ze szlakiem głównym do plaży w Krzyni. Początki i końce nowych odcinków są określone przez punkt GPS wraz z podaniem kilometra starego przebiegu trasy w celach orientacyjnych. Szczegółowy ślad GPS odcinków wraz z punktami śladu oraz ujednolicony ślad jest dołączony do niniejszego opracowania.

W poniższej tabeli wymieniono wszystkie stosowane w dalszej części opracowania oznaczenia. Litery L i P po symbolu oznaczają odpowiednio lewy (strzałka w lewo) i prawy (strzałka w prawo) wariant znaku. Znaki z początkową literą „R” oznaczają znaki malowane, znaki z początkową literą „V” oznaczają odpowiedniki poszczególnych znaków z literą „R” w postaci tabliczek.

Symbol	Wygląd	Opis
R-1	biały kwadrat z symbolem roweru oraz paskiem w kolorze szlaku (patrz SSR, ryc. 1, pierwszy od lewej)	szlak lokalny przebiega bez zmiany kierunku
R-1b (R-1b-L i R-1b-P)	biały kwadrat z symbolem roweru oraz strzałką w lewo bądź prawo w kolorze szlaku	zmiana kierunku szlaku lokalnego w kierunku zbliżonym do prostopadłego
R-4	Pomarańczowy kwadrat z symbolem roweru oraz oznaczeniem szlaku (numer lub piktogram)	szlak krajowy przebiega bez zmiany kierunku
R-4b (R-4b-L i R-4b-P)	Pomarańczowa strzała z symbolem roweru oraz oznaczeniem szlaku	zmiana kierunku szlaku krajowego w kierunku zbliżonym do prostopadłego
R-4a	Pomarańczowy kwadrat z odwzorowaniem rzeczywistego przebiegu szlaku na skrzyżowaniu	Tabliczkę umieszcza się pod innymi znakami w celu uściślenia przebiegu szlaku na skrzyżowaniu

4.1. Strzelino – Słupsk – Krępa Słupska

Km	Punkt śladu	Zdjęcia	Miejsce	Opis oznakowania	Podkład znaków do nast. pkt.	Uwagi
Kierunek: Ustka - Sominy						
0	300		Początek odcinka	//kilometr starego przebiegu: 16,00//		
0	300		Strzelino, skrzyżowanie dróg	2xV-4 obustronnie przed i za skrzyżowaniem (NW i SE narożniki) + V-4a (z odwzorowaniem rzeczywistego kształtu skrzyżowania)	Mur stodoły	
0,13	301		Strzelino, skrzyżowanie dróg	2xV-4 obustronnie przed i za skrzyżowaniem na południe od rzeki Strzałki	Drzewa obustronnie po właściwej stronie	Na odcinku do Słupska należy poprawić jakość nawierzchni pomiędzy płytami
3,03	267	6091, 6092, 6093	Koniec alei	R-4 na drzewie przed rozdzieleniem się dróg + V-4 na słupku po prawej strony wschodniej drogi == w przeciwnym kierunku: R-4 po prawej stronie na drzewie	---	W odcinku do ronda należy wykonać asfaltową dwukierunkową drogę dla rowerów w alei
3,17	266	6090, 6094, 6095	Rondo na skrzyżowaniu ulic Grunwaldzkiej i Braci Staniluków	Przed rondem V-4 (dla obu kierunków) na własnym słupku po prawej stronie przejazdu przez wschodni wlot ronda + V-4b-P na słupku znaku D-6b == w przeciwnym kierunku: V-4b-L na słupku znaku D-6b		
3,87	264	6096, 6097	Rondo na skrzyżowaniu ulic Leszczyńskiego i Grunwaldzkiej – przejazd przez ul. Grunwaldzką	V-4b-P na słupku znaku C-13 na osi drogi rowerowej przed przejazdem + V-4b-L na latarni bezpośrednio przed przejazdem == w przeciwną stronę: V-4b-P bezpośrednio przed przejazdem na słupku znaku D-6b dla osób zjeżdżających południowym wylotem z ronda + V-4b-L na słupku znaku C-13 znajdującego się bezpośrednio za przejazdem		Należy dążyć do prowadzenia szlaku po wschodniej stronie ulicy Grunwaldzkiej poprzez budowę wydzielonej drogi dla rowerów
4,23	263	6088, 6089,	Rondo na skrzyżowaniu ulic Sobieskiego i Grunwaldzkiej – przejazd przez ul. Sobieskiego	V-4b-L na latarni za przejazdem a przed zatoczką autobusową na ulicy Sobieskiego == w przeciwną stronę: V-4b-P bezpośrednio za przejazdem na słupku znaku D-6b + V-4 na latarni w okolicach przejścia dla pieszych przez północno-zachodni wlot ronda		jw.
4,54	262	6084,	Przejazd przez ul.	V-4b-L na słupku znaku D-6b przed		Oznakować

Km	Punkt śladu	Zdjęcia	Miejsce	Opis oznakowania	Podkład znaków do nast. pkt.	Uwagi
		6085, 6086, 6087,	Kopernika + przejazd kolejowy	przejazdem + V-4b-P na słupku znaku D-6b + V-4 dla obu kierunków na znaku C-13 C-16 bezpośrednio za przejazdem = w przeciwnym kierunku: V-4b-L na słupku znaku D-6b przed przejazdem + V-4b-P na słupku znaku D-6b za przejazdem		przejazd rowerowy przez ulicę Św. Klary z Asyżu
4,95	269	6098	Przejazd przez zatoczkę autobusową	Należy poprowadzić szlak chodnikiem omijającym zatoczkę autobusową - na latarni przed zatoczką V-4 + V-4a (z odwzorowaniem rzeczywistego układu dróg wokół przystanku) + zamiana istniejącego znaku C-16 na C-16/C-13 + V-4 pod spodem = w przeciwnym kierunku: V-4 na latarni		Okolice zatoczki do przebudowy z uwzględnieniem dwukierunkowej ddr
5,23	270	6099, 6100	Przejazd przez zatoczkę autobusową	Należy poprowadzić szlak chodnikiem omijającym zatoczkę autobusową – zamienić znak C-16 na C-16/C-13 wraz dodatkową tabliczką V-4 + zdjąć istniejący znak C-13 zastępując go B-2 = w przeciwnym kierunku: V-4 na słupku znaku C-13 po rozdzieleniu drogi dla rowerów od chodnika przed zatoką autobusową		Okolice zatoczki do przebudowy z uwzględnieniem dwukierunkowej ddr
5,69	260	6078, 6079, 6081, 6101, 6102, 6103	Rondo Jacka Kuronia, skrzyżowanie ulic Grunwaldzkiej, Tramwajowej i Mikołaja Kopernika (przejazd przez wlot zachodni)	Na słupku tablicy informacyjnej o finansowaniu projektu drogowego po lewej stronie chodnika V-4b-P + za przejazdem przez zachodni wlot ronda na tablicy inf. o fin. proj. drog. V-4 = przeciwnie: V-4b-P na słupku znaku D-6b dla wjeżdżających na rondo z ul. Kopernika + V-4b-L na słupku tablicy inf. o fin. proj. drog.		
			Rondo Jacka Kuronia, skrzyżowanie ulic Grunwaldzkiej, Tramwajowej i Mikołaja Kopernika (przejazd przez wlot południowy)	V-4b-L na słupku istn. Znaku D-6b i D-3 + V-4b-P za przejazdem na słupku znaku C-16 C-13 = w przeciwnym kierunku: V-4b-L na drzewie po prawej stronie cpr na pasie rozdziału + R-4b-P na murze bezpośrednio za przejazdem		
5,93	258	6077, 6104, 6076, 6105	Rondo Inwalidów wojennych RP, skrzyżowanie ulic Wolności i Mikołaja	Przed rondem w pasie rozdziału R-4b-L na drzewie po prawej stronie cpr + za przejazdem przez wschodnią nitkę północnego wlotu		

Km	Punkt śladu	Zdjęcia	Miejsce	Opis oznakowania	Podkład znaków do nast. pkt.	Uwagi
			Kopernika (przejazd przez wschodnią nitkę ul. Kopernika)	V-4b-P na słupku znaku D-6b oraz numeru drogi krajowej == w przeciwną stronę: V-4b-L na słupku istn. Znaku D-6b oraz numeru drogi krajowej + bezpośrednio za przejazdem R-4b-P na drzewie		
6,09	257	6075, 6106, 6107, 6108	Rondo Staromiejskie: Skrzyżowanie ulic Mikołaja Kopernika, Henryka Sienkiewicza, Grodzkiej i Jana Kilińskiego (przejazd przez północno-zachodni wlot ronda)	V-4b-P na własnym słupku przed przejazdem przez wschodnią nitkę północnego wylotu + na wysepce V-4 na słupku pod tabliczką z nazwą ulicy Kopernika + za przejazdem R-4b-L na murze budynku z czerwonej cegły == w przeciwną stronę: za przejazdem V-4b-L na własnym słupku na osi przejazdu rowerowego		Należy skorygować przebieg przejazdu rowerowego przez północny by-pass ronda
6,13	256	6074, 6109, 6110, 6073,	Rondo Staromiejskie: Skrzyżowanie ulic Mikołaja Kopernika, Henryka Sienkiewicza, Grodzkiej i Jana Kilińskiego (przejazd przez południowo-zachodni wlot ronda – zachodnią nitkę al. Sienkiewicza)	R-4b-P na drzewie tuż za przejazdem + V-4 dla potwierdzenia na drzewie po lewej stronie cpr == w przeciwną stronę: R-4b-L na drzewie po prawej stronie cpr w pasie rozdziału + bezpośrednio za przejazdem V-4b-P na murze budynku z czerwonej cegły		
6,34	255	6111, 6112	Rondo Solidarności (przejazd przez wschodnią jezdnię ul. Sienkiewicza)	V-4b-L na słupku znaku C-16 C-13 na osi cpr + V-4 bezpośrednio przed przejazdem na słupku istniejącego znaku C-13 C-16 + V-4b-P bezpośrednio za przejazdem na słupku istn. znaku D-6a (dla kierowców zjeżdżających z ronda w kierunku ul. Sienkiewicza) == V-4 na słupku znaku C-13 C-16 + V-4b-P na słupku istniejącego znaku C-16 C-13 na osi północnego ciągu pieszo-rowerowego w pasie rozdziału ulicy Sienkiewicza		
6,41	254	6069, 6070, 6067, 6068	Rondo Solidarności, skrzyżowanie ulic Henryka Sienkiewicza, Anny Łajming, Wojska Polskiego i Jedności Narodowej (przejazd przez wschodni wlot)	V-4 (dla obydwu kierunków) na własnym słupku na wysepce pomiędzy jezdniami ulicy Jedności Narodowej po zachodniej stronie cpr == w przeciwnym kierunku: V-4b-L na słupku istniejącego znaku D-6a		

Km	Punkt szlaku	Zdjęcia	Miejsce	Opis oznakowania	Podkład znaków do nast. pkt.	Uwagi
6,68	252	6065, 6066, 6113, 6114	Przejazd dla rowerów na ulicy Władysława Jagiełły przy skrzyżowaniu ulic Władysława Jagiełły i Anny Łajming	Przed skrzyżowaniem V-4b-P na latarni po prawej stronie + V-4b-L na słupie sygnalizatora świetlnego bezpośrednio za przejazdem = w przeciwnym kierunku: V-4b-P na słupie sygnalizatora + V-4b-L na słupku istn. Znaku D-18		
7,00	251	6058, 6059, 6060, 6061, 6062, 6063, 6064	Skrzyżowanie ulic Władysława Jagiełły i Dominikańskiej	V-4b-L na drzewie po lewej stronie cpr bezpośrednio przed przejazdem przez północną nitkę ulicy Jagiełły + V-4b-P na słupie latarni bezpośrednio za przejazdem + V-4b-L na murze po południowej stronie ulicy Dominikańskiej = w przeciwnym kierunku: V-4b-P na słupku istn. znaku B-21 + V-4b-L na słupku znaku D-41 + R-4b-P na drzewie bezpośrednio za przejazdem		
7,13	250	6054, 6055, 6057	Skret z ulicy Dominikańskiej do zamku Książąt Pomorskich	Na południowym narożniku skrzyżowania (obok kościoła) słupek z tabliczką V-4b-P (w przeciwną stronę: V-4) + R-4 na kuli kamiennej (w przeciwną stronę R-4b-L)		
7,16	249	6053,	Zamek	Tablica informacyjna o szlaku (wraz z mapą szlaku) + informacje o Słupsku oraz Zamku Książąt Pomorskich		Ustawić kilka stojaków rowerowych
7,21	302	6116, 6051, 6052	Przejazd przez ulicę Zamkową	R-4 dla obu kierunków na kamiennym słupku przed przejazdem + R-4 dla obu kierunków na murze bramy Parku Kultury i Wypoczynku		
7,71	247	6049, 6048, 6050, 6117, 6118	Skret na mostek w parku	R-4b-L na drzewie po prawej stronie bezpośrednio przed wjazdem na mostek + za mostkiem R-4 na drzewie ze znakami szlaków lokalnych (dla obu kierunków) = w przeciwnym kierunku: V-4b-P na jednym z drzew na osi mostku + znak poziomy w kształcie R-4b-P + V-4 na drzewie po prawej stronie (obok istniejących oznaczeń szlaków pieszych)		
7,9	246	6046, 6047	Skrzyż. Alejki parkowej z ul. Arciszewskiego	Na brzozie po lewej strony przed skrzyżowaniem R-4 (dla obu kierunków) = w przeciwnym kierunku: V-4b-L na drzewie po prawej stronie na łuku ulicy		

Km	Punkt śladu	Zdjęcia	Miejsce	Opis oznakowania	Podkład znaków do nast. pkt.	Uwagi
8,09	245	6044, 6045	Skrzyżowanie ulic Krzysztofa Arciszewskiego i Sułkowskiego	R-4 na drzewie po lewej stronie przed przejazdem dla rowerów przez ul. Arciszewskiego = z przeciwnego kierunku: V-4b-L na latarni przed skrzyżowaniem + V-4b-P na słupku istn. Znaku D-6a		Pomiędzy ulicami Raclawicką i Sułkowskiego należy zlikwidować przejazd przez zatoczkę autobusową, aby umożliwić jazdę w obu kierunkach po zachodniej stronie ulicy
8,63	244	6040, 6041, 6119	Skrzyżowanie ulic Krzysztofa Arciszewskiego i Raclawickiej	V-4 na znaku C-16/C-13 = w przeciwną stronę: V-4b-P na słupku istniejącego znaku B-35 przed przejazdem + V-4b-L na latarni bezpośrednio za przejazdem + zamiana istniejącego znaku C-16/C-13 na B-2 (oraz odwrócenie znaku poziomego P-23)		jw.
10,93	242	6035, 6037	Przejazd dla rowerów przez ulicę Krzysztofa Arciszewskiego	V-4b-L na słupku istniejącego znaku C-16/C-13 (w przeciwnym kierunku: V-4) + V-4b-P na latarni bezpośrednio za skrzyżowaniem + V-4 na słupku znaku C-16/C-13 (w przeciwnym kierunku: V-4b-L		Należy dążyć do kontynuowania wydzielonej drogi dla rowerów po zachodniej stronie ulicy
11,42	241	6033, 6034	Przejazd dla rowerów przez ulicę Krzysztofa Arciszewskiego	V-4b-L na słupku istniejącego znaku C-16/C-13 (w przeciwną stronę V-4 na tym samym słupku) + V-4b-P na latarni bezpośrednio przed przejazdem + V-4 pod istniejącym znakiem C-16/C-13 (w przeciwną stronę V-4b-P na tym samym słupku)		jw.
12,26	240	6031, 6032	Zmiana nawierzchni ddr (asfalt/pozbruk)	V-4 pod znakiem C-16/C-13 + V-4 dla przeciwnego kierunku pod znakiem C-16a/C-13a		
12,79	239	6027, 6028, 6029, 6030	Koniec asfaltowego ciągu pieszo-rowerowego	V-4 pod znakiem C-16a/C-13a + V-4 na słupku istniejącego drogowskazu dla rowerzystów (dla obu kierunków) = w przeciwnym kierunku dodatkowo V-4 na słupku znaku C-16/C-13		
13,03	238	6025, 6026	Skrzyżowanie dróg gruntowych w lesie	Na istniejącym słupku szlaku lokalnego V-4b-P (od drugiej strony V-4b-L dla jadących w stronę Ustki)		
13,1	237	6024	Droga gruntowa	V-4 obustronnie na istniejącym słupku szlaków lokalnych		

Km	Punkt śladu	Zdjęcia	Miejsce	Opis oznakowania	Podkład znaków do nast. pkt.	Uwagi
13,17	236	6023	Mostek na rzece Głaznej	V-4b-L przed skretem na mostek na własnej konstrukcji + V-4b-P za mostkiem = w przeciwnym kierunku: V-4b-L na istniejącym słupku szlaków lokalnych + V-4b-P za mostkiem		
13,17	273		Koniec aktualizowanego odcinka	//kilometr starego przebiegu: 35,20//		//długość zastąpionego odcinka: 19,20 km//

4.2. Okolice Skarszowa Dolnego

Km	Punkt śladu	Zdjęcia	Miejsce	Opis oznakowania	Podkład znaków do nast. pkt.	Uwagi
0	235		Początek nowego odcinka	//kilometr starego przebiegu: 44,00//	----	
0	235	6016, 6017, 6018, 6019, 6020	Skrzyżowanie dróg w okolicach Skarszowa Dolnego	Dla kierunku z Bytowa: zamiana istniejącej V-4 na V-4b-L na słupku przed skrzyżowaniem (ze strony Słupska – pozostawić istn. V-4) + od strony Słupska zamiana istniejącej V-4 na V-4b-P na słupku po zachodniej stronie skrzyżowania + naprawa oznakowania szlaków lokalnych (czerwonego i niebieskiego) oraz drogowskazu po uszkodzeniach	Drzewa/słupki	Znak po zachodniej stronie skrzyżowania źle widoczny dla kierunku z Bytowa – należy usunąć roślinność.
0,43	234	6013, 6014, 6015, 6022	Skrzyżowanie „zwiniętych torów” z drogą gruntową	Dla kierunku z Bytowa: V-4b-P na własnym słupku po prawej stronie (od drugiej strony V-4 dla kierunku ze Słupska) + V-4 na własnym słupku za skrzyżowaniem po lewej stronie, na wys. drzewa z nr 13 (od drugiej strony V-4b-L dla kierunku ze Słupska)	Drzewa/słupki	
0,57	233	6012	Most na rzece Skotawie	2xV-4 na prawej balustradzie mostu (dla obydwu kierunków) + wycięcie roślinności	Drzewa/istn. słupki	Balustrada w razie poślizgnięcia rowerzysty nie zapewnia ochrony przed wpadnięciem do rzeki – do przebudowy
0,91	231	---	Skrzyżowanie „zwiniętych torów” z drogą gruntową	V-4 dla obydwu kierunków przed i za skrzyżowaniem	Drzewa/istn. słupki	Złe utrzymanie roślinności na szlaku – zbyt mała skrajnia

Km	Punkt śladu	Zdjęcia	Miejsce	Opis oznakowania	Podkład znaków do nast. pkt.	Uwagi
						pozioma
2,11	227	---	Koniec nowego przebiegu	//kilometr starego przebiegu: 45,70//	---	//długość zastąpionego odcinka: 1,70 km//

4.3. Okolice Krzyni

Km	Punkt śladu	Zdjęcia	Miejsce	Opis oznakowania	Podkład znaków do nast. pkt.	Uwagi
0	212	--	Początek odcinka –	//kilometr starego przebiegu: 51,90//		
0	212	5985, 5986	Początek odcinka – rozjazd dróg gruntowych obok elektrowni w Krzyni	Drogowskaz szlaku lokalnego żółtego z podaniem odległości „Plaża – 2 km” z tabliczką + za skrzyżowaniem, przed słupą, na wysokości kapliczki po prawej stronie: V-1 lub R-1 na słupie telefonicznym + V-1 na balustradzie słupy,	---	
0,18	213,	5988	Droga brukowana między słupą, a mostem	R-1 na wysokości uschniętego drzewa	---	
0,63	215	5989	Most na starorzeczu Słupi	V-1b-L na balustradzie mostu lub na słupku znaku ograniczenia prędkości + V-1b-L pod istniejącym drogowskazem do siedziby Fundacji PDS	---	
0,91	217	5990, 5991, 5992, 5993	Skrzyżowanie w Krzyni	W miejscu trzech białych kamieni drogowskaz informujący o rozchodzeniu się szlaków i podający kierunki (na wschód: żółty w kierunku plaży i niebieski w kierunku elektrowni w Gałąźni; na zachód niebieski w kierunku Słupska, na północ żółty w kierunku elektrowni) + V-1 na istniejącym słupku po stronie wschodniej skrzyżowania // dla kier. przeciwnego: V-1b-P po prawej stronie na wysokości samochodu	drzewa	V-1b-P po prawej stronie na wysokości samochodu
1,34	219	5994, 5995, 5996, 5997, 5998, 5999	Miejsce odpoczynku w Krzyni	R-1b-L na drzewach przed miejscem wypoczynku lub V-1b-L w tym samym miejscu na słupku + V-1b-L na istniejącym słupku szlaku niebieskiego + V-1 na słupku znaku B-2 (należy dołączyć tabliczkę T-22 lub usunąć znak B-2)	Drzewa, ogrodzenie murowane, słupki tabliczki „ścieżka przyrodnicza”	
1,82	226	---	Plaża w Krzyni – koniec odcinka			

4.4. Krosnowo – Osieki

Km	Punkt śladu	Zdjęcia	Miejsce	Opis oznakowania	Podkład znaków do nast. pkt.	Uwagi
0	209		Początek odcinka	//kilometr starego przebiegu: 68,90//	---	
0,05	208	5978, 5979	Skrzyż. Drogi gruntowej i asfaltowej	W stronę Ustki: V-4 po prawej stronie na własnym słupku za skrzyżowaniem + Istniejącą tabliczkę V-4 zamienić na V-4b-P	---	
0,21	196	5952, 5954	Rozwidlenie dróg gruntowych	Istniejącą tab. V-4 przenieść przed skrzyżowanie, kolejną postawić w okolicach drzewa z nr „16”	Drzewa	
2,51	198	5956	Rozwidlenie dróg gruntowych	V-4 na wysokości brzozy za skrzyżowaniem	Drzewa	
2,87	199	5959, 5960, 5969, 5970, 5971	Skrzyżowanie dróg gruntowych („T”), rozwidlenie szlaków USBS i niebieskiego	V-4b-P zamiast istniejącego V-4, dodatkowa V-4 10m za skrzyżowaniem po prawej stronie, dla przeciwnego kierunku: V-4b-L na słupku po prawej + istniejąca tabliczka V-4 za skrzyżowaniem bez zmian	---	
3,06	200	5961	Miejsce odpoczynku nad jeziorem	Tablica z mapą szlaku z licem równoległe do jezdni	Drzewa	
3,45	201	5967, 5968	Wjazd do Osiek	Dla przeciwnego kierunku: V-4 po prawej stronie środkowej drogi	Słupy energetyczne	
3,69	202	5962, 5953, 5964, 5965	Skrzyżowanie w Osiekach	V-4b-L na słupku 10m za znakiem A-7, za skrzyż. R-4 na murze przed przystankiem dla przeciwnego kierunku: V-4 + V-4a (z odwzorowaniem skrzyżowania) na własnym słupku po prawej stronie + za skrzyż. V-4 na własnym słupku przed hydrantem	Słupy energetyczne (po niewłaściwej stronie)	
3,9	203	---	Koniec nowego odcinka	//kilometr starego przebiegu: 74,10//		//długość zastąpionego odcinka: 5.2 km//

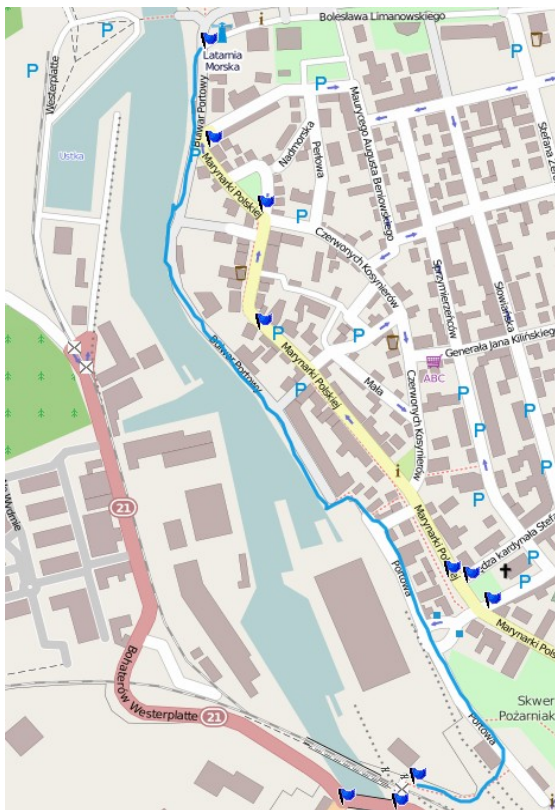
4.5. Ustka

Km	Punkt śladu	Zdjęcia	Miejsce	Opis oznakowania	Podkład znaków do nast. pkt.	Uwagi
Kierunek: Ustka - Sominy						
0	282	6129	Róża wiatrów pod latarnią morską w Ustce – nowy początek szlaku	Tablica informacyjna o szlaku, latarni morskiej oraz mieście Ustka wraz z mapą szlaku – ustawić przy żywopłocie pomiędzy różą wiatrów,	Malować znaki poziome w kształcie R-4 dla obu kierunków	

Km	Punkt śladu	Zdjęcia	Miejsce	Opis oznakowania	Podkład znaków do nast. pkt.	Uwagi
				a latarnią	na nawierzchni bulwaru w linii prostej od róży wiatrów do pkt 279	
0,12	279	6130, 6131, == 6125, 6126, 6127	Skrzyż. ul. Marynarki Polskiej z Bulwarem Portowym	V-4b-P na własnym słupku w okolicach istniejącego znaku A-7 + powtórzenie w formie R-4b-P na murze restauracji „Tawerna” == V-4b-L na własnym słupku na wysokości wejścia na taras restauracji „Tawerna” + V-4 pod tablicą F-1 + znak poziomy o kształcie R-4b-L na nawierzchni ul. Marynarki Polskiej	Mur, latarnie, drzewa, nieużywany słupek znaku drogowego	
0,22	282, 278	6132, 6135, == 6124,	Ustka, skrz. ul. Marynarki Polskiej z Czerwonych Kosynierów	V-4b-P na latarni w sąsiedztwie domu szachulcowego + V-4 na słupku znaku B-2 == w drugą stronę: V-4b-L na latarni za znakiem D-3 + V-4 na własnym słupku za skrzyżowaniem po prawej stronie	Latarnie po wschodniej stronie (dla obu kierunków)	Należy zawiesić tabliczki T-22 pod znakami B-2 na całej długości ulicy Marynarki Polskiej
0,36	277	6136, 6137, 6138, 6123	Ustka, ul. Marynarki Polskiej	V-4b-L na słupku znaku po prawej stronie przed skrzyżowaniem (na wysokości hotelu „Morze”) + V-4 na słupku znaku D-18 po lewej stronie (od drugiej strony: V-4b-P na słupku znaku D-18)	Latarnie uliczne	Należy zawiesić tabliczki T-22 pod znakami B-2 na całej długości ulicy Marynarki Polskiej
0,74	286	6141, 6121, 6122	Ustka, Skrz. Ul. Marynarki Polskiej z ul. Wszyńskiego	V-4 na latarni na wysokości informacji turystycznej + tablica informacyjna o szlaku wraz z mapą przed budynkiem informacji == w drugą stronę: V-4 licem prostopadle do ul. Marynarki Polskiej na istniejącym słupku drogowym	Latarnie uliczne	Należy zawiesić tabliczki T-22 pod znakami B-2 na całej długości ulicy Marynarki Polskiej
0,74	286	6120	Koniec nowego odcinka	//kilometr starego przebiegu: 0,20//	----	//długość zastąpionego odcinka: 0,20km//

5. Propozycje inwestycji infrastrukturalnych

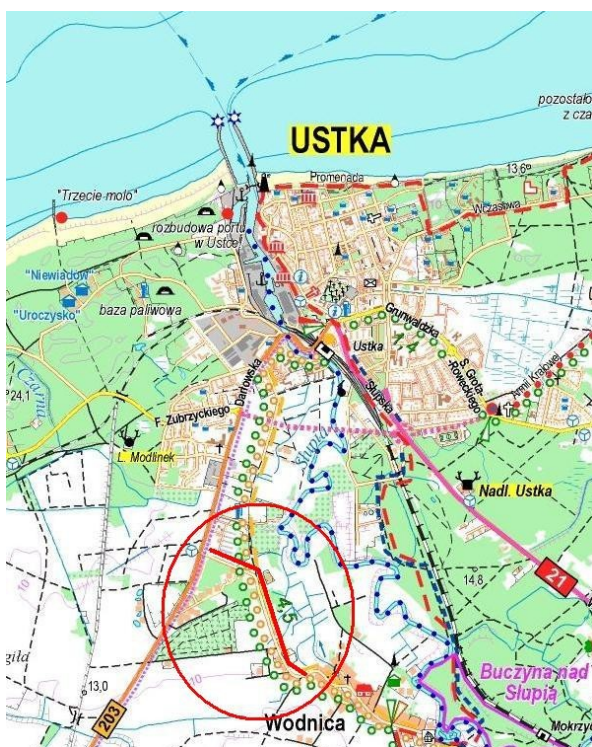
5.1. Ustka



Zaleca się:

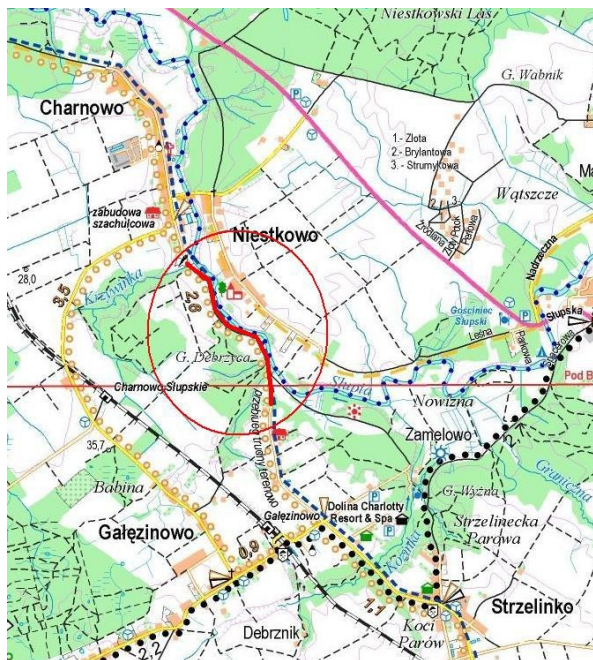
- budowę wydzielonej drogi rowerowej wokół zabudowań portowych od DK 21 (planowany węzeł z EuroVelo) do ulicy Portowej (szerokość: 4 m, nawierzchnia: bitumiczna, kolor: czarny, zabezpieczona przed użytkowaniem przez inne pojazdy)
- remont nawierzchni ulicy Portowej
- dostosowanie przejazdu kolejowego do potrzeb rowerzystów (zminimalizowanie szczelin pomiędzy szynami a nawierzchnią przejazdu, zniwelowanie nierówności podłużnych)

5.2. DW203 – Wodnica



Na tym odcinku zaleca się wykonanie drogi dla rowerów (szerokość: 2,5-3 m, nawierzchnia: bitumiczna, kolor: czarny)

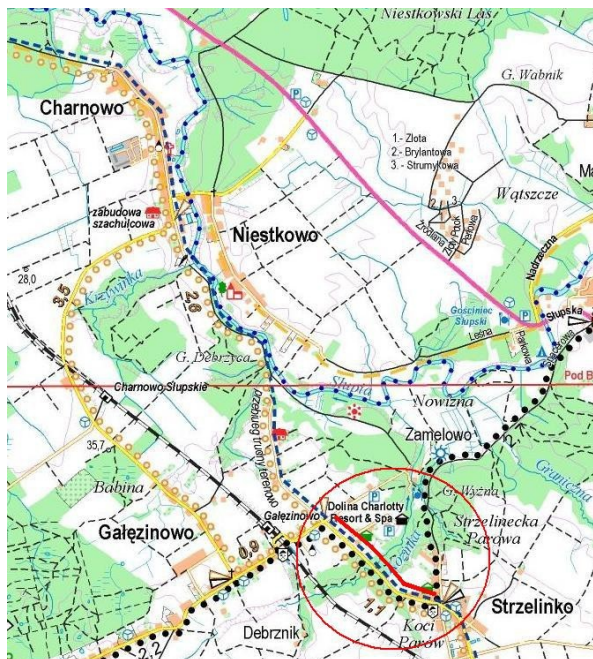
5.3. Charnowo - Gałęzinowo



Graf. Adam Piekarec

Na tym odcinku zaleca się gruntowny remont szlaku

5.4. Gałęzinowo – Strzelinko



Graf. Adam Piekarec

Na tym odcinku zaleca się wykonanie drogi dla rowerów (szerokość: 2,5-3 m, nawierzchnia: bitumiczna, kolor: czarny)

5.5. Strzelinko - Strzelino



Graf. Adam Piekarec

Na tym odcinku zaleca się wykonanie drogi dla rowerów (szerokość: 2,5-3 m, nawierzchnia: bitumiczna, kolor: czarny).

Wariantowo dopuszczone jest także zastosowanie:

- ciągu pieszo rowerowego
- remontu jezdni z uwzględnieniem pasów rowerowych i punktowych wydzieleni

5.6. Strzelino

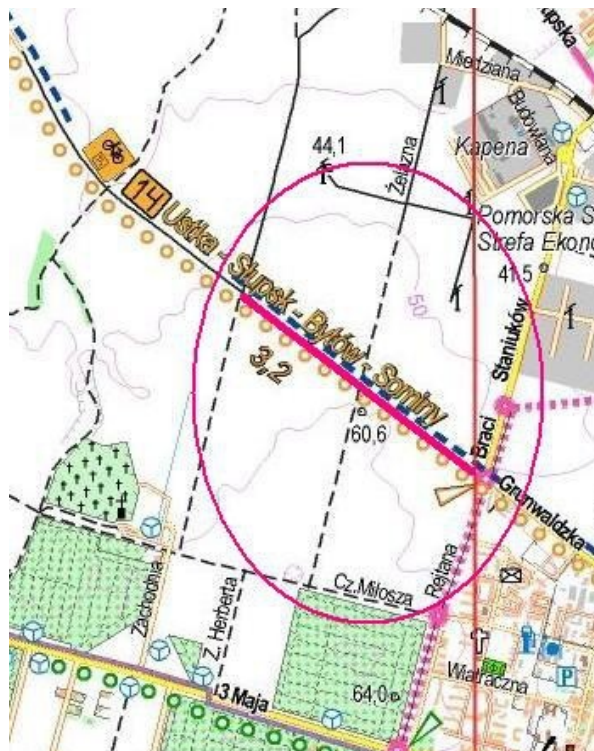


Graf. Adam Piekarec

Na zaznaczonym odcinku alei wyposażonej w płyty betonowe zaleca się:

- tymczasowo, tam gdzie to możliwe: wyrównanie płyt i ułożenie mechaniczne 8-10 cm warstwy z kruszywa łamanego 0-8 mm)
- docelowo na całym odcinku: ciągu dla rowerów (szerokość: 2,5 – 3m, nawierzchnia: bitumiczna, kolor: czarny)

5.7. Słupsk – ul. Grunwaldzka



Graf. Adam Piekarec

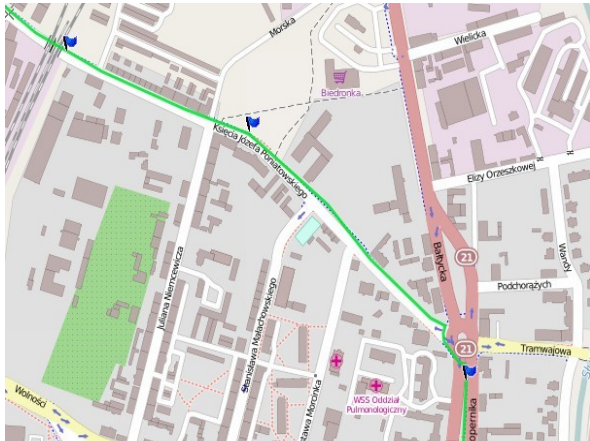
Na tym odcinku zaleca się wykonanie ciągu pieszo-rowerowego (szerokość: 4 m, nawierzchnia: bitumiczna, kolor: czarny)

5.8. Słupsk – ul. Grunwaldzka c.d.



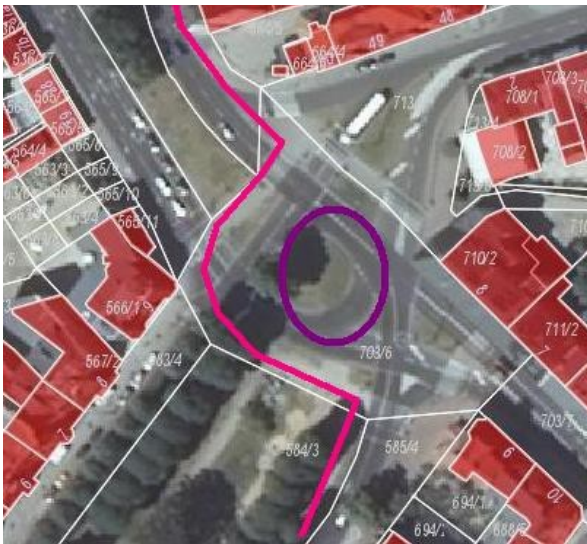
Na tym odcinku zaleca się:
→ wykonanie drogi dla rowerów po północnej stronie ulicy, aby uniknąć dwukrotnego przekraczania ulicy.

5.9. Słupsk – ul. Poniatowskiego



Na tym odcinku zaleca się:
→ likwidację kolizji drogi dla rowerów z zatokami autobusowymi poprzez:
a) likwidację zatoki autobusowej
b) ominięcie przystanku autobusowego po jego północnej stronie

5.10 Rondo Staromiejskie



Na tym odcinku zaleca się
przebudowę Ronda Staromiejskiego wraz z dostosowaniem infrastruktury rowerowej – bezpieczne i bezkolizyjne przeprowadzenie szlaku rowerowego M-14 USBS

Graf. Adam Piekarec

5.11. Słupsk – rondo Solidarności



Graf. Adam Piekarec

Na tym odcinku zaleca się przebudowę Ronda Solidarności wraz z dostosowaniem infrastruktury rowerowej – bezpieczne i bezkolizyjne przeprowadzenie międzyregionalnego szlaku rowerowego M-14 USBS oraz regionalnego szlaku rowerowego Droga Książęca wraz z odbiciem do Centrum Informacji turystycznej Ziemia Słupska

5.12. Słupsk ul. Anny Łajming

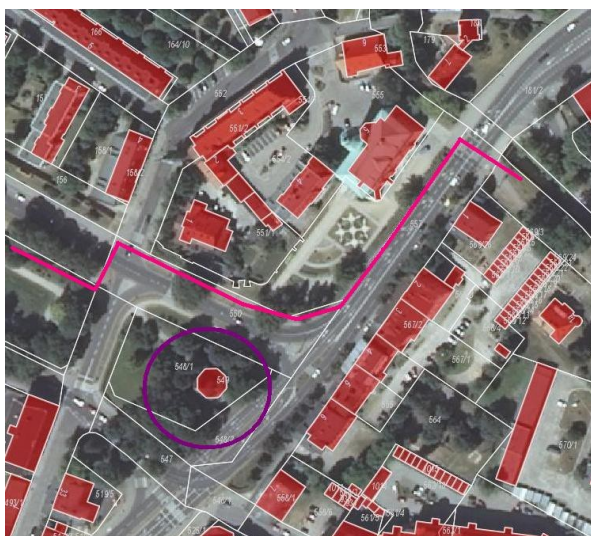


Graf. Adam Piekarec

Na odcinku Anny Łajming zaleca się

remontu drogi rowerowej (nawierzchnia: bitumiczna, kolor: czerwony) wraz z bezkolizyjnym poprowadzeniem do Parku Waldorfa

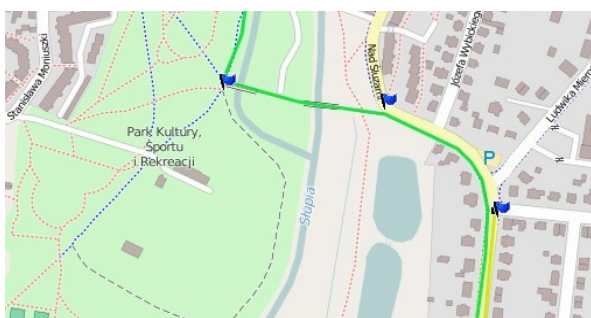
5.13. Słupsk – prop. rondo „Kostkowskiego”



Graf. Adam Piekarec

Na tym odcinku zaleca się wybudowanie nowego ronda „Rondo Kostkowskiego” wraz z dostosowaniem infrastruktury rowerowej – bezpieczne i bezkolizyjne przeprowadzenie międzyregionalnego szlaku rowerowego M-14 USBS oraz regionalnego szlaku rowerowego Droga Książęca wzdłuż ul. Zamkowej

5.14. Słupsk – Aleja Brzozowa



Zaleca się:
 → budowę drogi rowerowej (szerokość: 3 m, nawierzchnia: bitumiczna, kolor: czarny) – od kładki wzdłuż alei Brzozowej do ul. Arciszewskiego,
 → wzdłuż ul. Arciszewskiego zamiana nawierzchni istniejącej drogi dla rowerów z kostki betonowej na asfalt (szerokość: 3 m, nawierzchnia: bitumiczna, kolor: czarny)

5.15. Słupsk – ul. Arciszewskiego



Graf. Adam Piekarec

Na tym odcinku zaleca się wykonanie brakującego odcinka wydzielonej drogi rowerowej po zachodniej stronie ulicy przed wiaduktem, aby uniknąć zbędnego, dwukrotnego przekraczania jezdni

5.16. Krępa Słupska



Graf. Adam Piekarec

Zaleca się budowę drogi rowerowej (szerokość: 3 m, nawierzchnia: bitumiczna, kolor: czarny) – od istniejącej drogi rowerowej do granicy z Parkiem Krajobrazowym wraz z budową nowego mostu nad Glazną.

W przypadku braku uzgodnień z Nadleśnictwem utwardzony szlak lub wydzielona droga rowerowa (z obrzeżami) o mocnej podbudowie.

5.17. Park Krajobrazowy – Gmina Słupsk



Graf. Adam Piekarec

Zaleca się budowę drogi rowerowej (szerokość: 3 m, nawierzchnia: bitumiczna, kolor: czarny)

W przypadku braku uzgodnień z Nadleśnictwem i Parkiem Krajobrazowym Dolina Słupi na nawierzchnię asfaltową wydzielona droga rowerowa (z obrzeżami) o mocnej podbudowie.

5.18. Park Krajobrazowy – Gmina Kobylnica

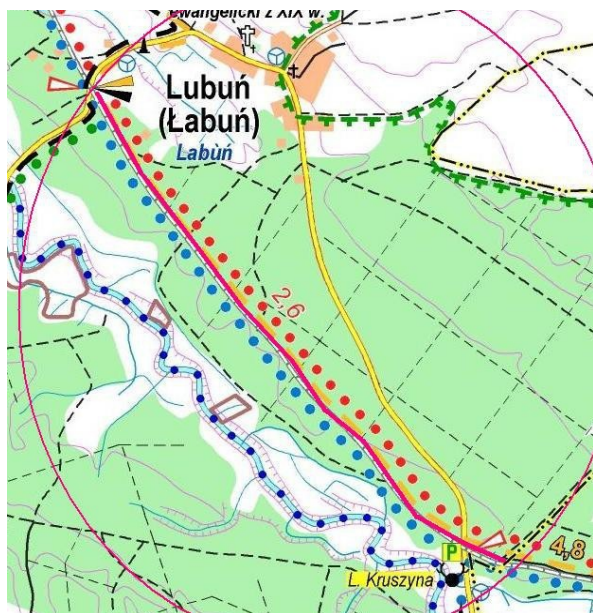


Graf. Adam Piekarec

Zaleca się budowę drogi rowerowej (szerokość: 3 m, nawierzchnia: bitumiczna, kolor: czarny)

W przypadku braku uzgodnień z Nadleśnictwem i Parkiem Krajobrazowym Dolina Słupi na nawierzchnię asfaltową wydzielona droga rowerowa (z obrzeżami) o mocnej podbudowie.

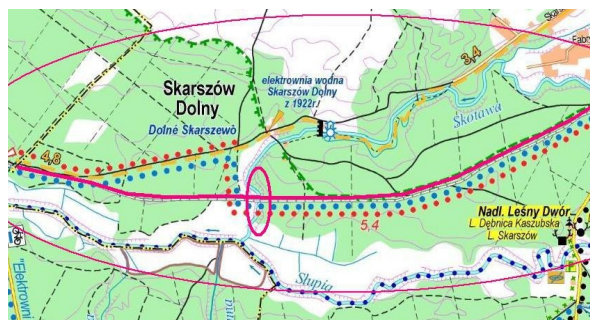
5.19. Lubun - Krzynia



Graf. Adam Piekarec

Zaleca się budowę drogi rowerowej (szerokość: 3 m, nawierzchnia: bitumiczna, kolor: czarny)

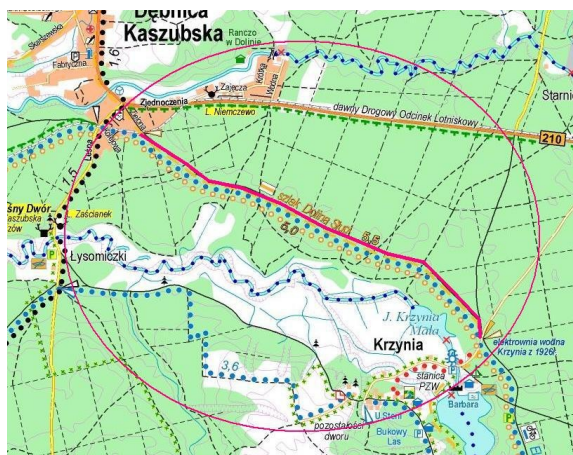
5.20. Okolice Skarszowa Dolnego



Graf. Adam Piekarec

Zaleca się budowę nowego mostu nad Skotawą.

5.21. Dębica Kaszubska – Krzynia



Graf. Adam Piekarec

na tym odcinku zaleca się remont szlaku wraz z oznakowaniem, a w szczególności: wyrównanie nawierzchni

6. Propozycja rozmieszczenia tablic informacyjnych

Umieszczenie przy planowanym szlaku tablic informacyjnych ma na celu zarówno uzupełnienie istniejącego oznakowania, jak i promocję trasy w miejscach szczególnie istotnych ze względu na natężenie ruchu turystycznego.

Proponowane lokalizacje tablic wskazane zostały na podstawie analizy atrakcyjności turystycznej poszczególnych miejsc, z uwzględnieniem ewentualnych ograniczeń terenowych. Szczególnie pożądana jest lokalizacja tablic w sąsiedztwie istniejących lub planowanych miejsc odpoczynku lub tablic informacyjnych poświęconych innym elementom infrastruktury turystycznej.

Wykaz miejsc, w których pożądanym byłoby ustawienie tablic, prezentuje poniższa tabela. Wykaz ten ma, oczywiście, charakter otwarty i może podlegać uzupełnieniu np. w przypadku pozyskania dodatkowych środków finansowych na ten cel lub w przypadku zmiany okoliczności (np. powstania nowych miejsc odpoczynku na terenach leśnych).

Km	Punkt śladu	Miejsce
0,00	282	Ustka, róża wiatrów pod latarnią morską,
0,74	286	Ustka, informacja turystyczna
4,84	613	Wodnica, miejsce odpoczynku przy nr 38
13,54	601	Gałęzinowo, skrzyżowanie
23,70	249	Słupsk, Zamek
37,61	419	leśniczówka Kruszyna, skrzyż.
41,92	412	Dębica Kasz., ul. Kolejowa - Leśna
46,62	408	Krzynia, elektrownia
57,72	238	Gałężnia Mł., tabl. inf. elektrowni
63,32	229	stare zabudowania
70,62	217	most na Bytowej
90,62	115	Głaz Koła Łowieckiego „Trop”
93,02	113	Studzienice, ul. Kaszubska, Urząd Gminy
100,21	103	Sominy, kościół

Należy dążyć do sukcesywnego realizowania i uzupełniania wskazanej powyżej listy tablic informacyjnych, także w ramach zadań niezwiązanych z samym znakowaniem szlaku (np. w ramach budowy odcinków dróg dla rowerów).

7. ZAŁĄCZNIKI

Szczegółowy przebieg szlaku przedstawia ślad GPS dołączony do niniejszego opracowania - jest to zapis szlaku pokonywanego w kierunku od Ustki do Somin. Na zdecydowanej długości trasa ta jest równoważna z trasą pokonywaną w kierunku z Somin do Ustki – wyjątkiem jest fragment ulicy Arciszewskiego w Słupsku gdzie z powodu kolizji drogi dla rowerów z zatokami autobusowymi, na krótkim odcinku rowerzyści jadący w przeciwnych kierunkach muszą poruszać się po przeciwnych stronach drogi.

Załącznik nr 1 do niniejszego dokumentu przedstawia syntetyczną koncepcję oznakowania całego szlaku w podziale na odcinki aktualizowane (zgodne z rozdziałem 4.) oraz niezmienione (na podstawie wersji dokumentu z roku 2008).

Integralną część opracowania stanowią także poglądowe mapy szlaku:

- mapa ogólna w skali 1:250 000, w formacie A3
- mapy szczegółowe w skali 1:100 000 w trzech arkuszach, w formacie A3