

Badanie ewaluacyjne dot. pomiaru
wartości wskaźnika rezultatu
długoterminowego RPO WM na lata 2014-
2020: *Liczba osób korzystających z tras
rowerowych w regionie*

RAPORT KOŃCOWY

Utila sp. z o.o.&Eu-Consult sp. z o.o.
Warszawa, listopad 2022

SPIS TREŚCI

| | | |
|--------|--|-----|
| 1. | Streszczenie | 4 |
| 2. | Summary | 7 |
| 3. | Wprowadzenie..... | 10 |
| 3.1. | Cel i zakres badania | 10 |
| 3.2. | Kryteria ewaluacyjne | 11 |
| 3.3. | Zakres badania..... | 11 |
| 4. | Metodologia badania | 12 |
| 5. | Wyniki przeprowadzonego badania | 25 |
| 5.1. | Sieć tras/szlaków rowerowych na terenie woj. małopolskiego - inwentaryzacja..... | 25 |
| 5.1.1. | Ogólne informacje nt. zinwentaryzowanych tras/szlaków rowerowych..... | 25 |
| 5.1.2. | Spójność sieci tras rowerowych | 49 |
| 5.1.3. | Miejsca pomiaru ruchu | 52 |
| 5.1.4. | Zidentyfikowane problemy i potrzeby rozwojowe w zakresie rozbudowy sieci tras/szlaków rowerowych..... | 65 |
| 5.2. | Wpływ dofinansowania tras rowerowych w ramach RPO na rozwój turystyki | 67 |
| 5.2.1. | Projekty realizowane w ramach RPO WM 2014-2020..... | 67 |
| 5.2.2. | Poziom realizacji wskaźnika rezultatu długoterminowego | 71 |
| 5.2.3. | Natężenie ruchu rowerowego na trasach/szlakach rowerowych woj. małopolskiego..... | 76 |
| 5.2.4. | Czynniki wpływające na turystykę rowerową w województwie małopolskim | 83 |
| 5.2.5. | Dostępność i efektywność wykorzystania zasobów naturalnych i kulturowych woj. małopolskiego..... | 85 |
| 5.2.6. | Trwałość zapewnienia dostępności wykorzystania zasobów naturalnych i kulturowych Małopolski..... | 92 |
| 5.2.7. | Problemy i bariery związane z realizacją projektów w ramach podziałania 6.1.4. oraz 6.1.5..... | 96 |
| 5.2.8. | Mocne i słabe strony oraz nieplanowane efekty interwencji w ramach poddziałania 6.1.4 i 6.1.5..... | 96 |
| 6. | Podsumowanie | 98 |
| 7. | Rekomendacje..... | 104 |
| 8. | Wykaz skrótów..... | 116 |
| 9. | Spis tabel, wykresów i rysunków | 116 |
| 10. | Załączniki..... | 118 |

| | | |
|-------|---|-----|
| 10.1. | Załącznik nr 1. Kwestionariusz badania CAWI | 118 |
| 10.2. | Załącznik nr 2. Scenariusz wywiadów IDI | 118 |
| 10.3. | Załącznik nr 3. scenariusz wywiadu FGI | 118 |
| 10.4. | Załącznik nr 4. Kwestionariusz do panelu delfickiego | 118 |
| 10.5. | Załącznik nr 5. Mapy wykonane w ramach inwentaryzacji tras/szlaków rowerowych | 118 |
| 10.6. | Załącznik nr 6. Inwentaryzacja tras/szlaków rowerowych w formie tabelarycznej | 118 |

1. STRESZCZENIE

Raport końcowy jest wynikiem przeprowadzonej drugiej edycji badania ewaluacyjnego dot. pomiaru wartości wskaźnika rezultatu długoterminowego RPO Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020: *Liczba osób korzystających z tras rowerowych w regionie*. W ramach badania przeprowadzono:

- badania ilościowe w formie ankiety CAWI,
- badania jakościowe w formie indywidualnych wywiadów pogłębionych, zogniskowanego wywiadu grupowego i panelu delfickiego.

Zaktualizowano również inwentaryzację tras/szlaków rowerowych o nowo wybudowane odcinki w okresie październik 2021-wrzesień 2022. Przeprowadzono ponownie badania pomiaru ruchu, którego wyniki stanowiły podstawę do obliczenia wskaźnika rezultatu długoterminowego i porównanie jego wartości z danymi z zeszłego roku.

Głównym celem badania było określenie wpływu nowych inwestycji realizowanych w ramach RPO WM w działaniu 6.1.4 i 6.1.5 oraz dotychczas istniejącej infrastruktury rowerowej na liczbę użytkowników tras/szlaków rowerowych w Małopolsce.

Celami szczegółowymi badania były:

- oszacowanie liczby osób korzystających z tras rowerowych w województwie małopolskim w 2022 r.
- ocena zwiększenia dostępności i efektywności wykorzystania zasobów naturalnych i kulturowych Małopolski w oparciu o wyliczony wskaźnik w 2022 r.
- ocena trwałości zapewnienia dostępności wykorzystania zasobów naturalnych i kulturowych Małopolski w oparciu o wyliczony wskaźnik w 2022 r.
- sformułowanie wniosków/rekomendacji w kontekście dostępności i efektywności wykorzystania zasobów naturalnych i kulturowych Małopolski w oparciu o wyliczony wskaźnik w poszczególnych latach.

Suma wszystkich tras/szlaków wyniosła 9 348 km¹. W analizowanym okresie pojawiły się uzupełnienia odcinków VeloMałopolska (dodatkowe 152 km), dokończone zostały niektóre projekty w ramach RPO WM 2014-2020 (34 km) oraz wybudowano nowe, lokalne trasy rowerowe (265 km). Szczegółowe informacje dotyczące długości tras zostały przedstawione w rozdziale 5.1 oraz w załączniku 5 (Mapy) i 6 (Inwentaryzacja w formie tabelarycznej).

Zarówno eksperci jak i przedstawiciele gmin ocenili spójność tras rowerowych w województwie małopolskim jako średnią. Podkreślenia wymaga fakt, że zgodnie z opracowaną *Koncepcją budowy zintegrowanej sieci tras rowerowych, biegowych oraz narciarskich tras biegowych w województwie małopolskim* planowane do wybudowania trasy rowerowe będą tworzyć spójną sieć tras przebiegających przez

¹ Należy podkreślić, że trasy/szlaki zostały zakwalifikowane do różnych kategorii, przy czym nie stanowią one zbiorów zamkniętych (częściowo przebieg szlaku/trasy może pokrywać się w różnych kategoriach), ponadto wiele tras/szlaków biegnie w części tym samym śladem, dlatego Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskie wskazuje, że faktyczna długość nienakładających się szlaków/tras/ścieżek rowerowych w rzeczywistości oscyluje w granicach ok. 3 000 km

całe województwo, łączących główne jego ośrodki miejskie². W chwili obecnej do spełnienia tego warunku brakuje wybudowania m.in. następujących odcinków tras głównych VeloMałopolska: VeloDunajec (Wielgłowy - Czchów oraz Wróblowice-Ostrów), EuroVelo11 (Kraków - Lekszyce), Wiślanej Trasy Rowerowej (braki na terenie miasta Krakowa oraz odcinek most Wandy - Grabie), VeloSkawa, VeloRaba, VeloPrądnik oraz Velo Biała. Brakuje również dokończenia/rozpoczęcia budowy przy pozostałych trasach: VeloBeskid, VeloSoła, VeloTatra, VeloPogórze, VeloRudawa, VeloJura czy VeloRopa.

Zmiana oceny spójności sieci rowerowej z dobrej (w ubiegłym roku) na średnią może być wywołana faktem, że trwają prace związane z budową nowych odcinków oraz modernizacji kolei co powoduje potrzeby objazdów zwiększające uciążliwość poruszania się po trasach. W zakresie spójności tras rowerowych wskazano również na obecnie pojawiający się problem, jakim jest niewystarczająca liczba przepraw przez wody płynące, które znacznie wydłużają trasy.

Zidentyfikowane problemy i potrzeby rozwojowe w zakresie rozbudowy sieci tras i szlaków rowerowych częściowo pokrywają się z tymi zaproponowanymi w ubiegłym roku. Dotyczą one głównie dokończenia odcinków tras VeloMałopolska oraz ich prac modernizacyjnych. Ponadto wskazano miejsca, w których brakuje infrastruktury ułatwiającej poruszanie się rowerem takich jak MORy³ i inne miejsca odpoczynku. Zauważono również potrzebę zintegrowania transportu publicznego z transportem rowerowym.

Pomiary ruchu zostały przeprowadzone w 90 lokalizacjach, których dokładne współrzędne zawarto w tabeli nr 8 w rozdziale 5.1.3. Ponadto wykorzystano dane z 7 liczników zamontowanych przez Zarząd Dróg Wojewódzkich, 4 liczniki miasta Krakowa oraz 1 punktu pomiarowego w gminie Muszyna.

Liczba osób korzystających z tras rowerowych zwiększyła się w każdej kategorii (VeloMałopolska, trasy RPO, szlaki rekomendowane oraz 50 wycieczek). W porównaniu do wskaźnika z ubiegłego roku nastąpił wzrost o 19,29%. Największą popularnością cieszyły się Szlaki rekomendowane oraz trasy VeloMałopolska

Na zwiększenie spójności tras rowerowych w Małopolsce wpłynęły inwestycje realizowane w ramach RPO WM 2014-2020. W rozdz. 5.2.1. przedstawiono zostały te projekty realizowane w ramach poddziałania 6.1.4 i 6.1.5, które zostały zakończone w analizowanym okresie bądź powstały nowe odcinki tras.

Jako czynniki wpływające na turystykę rowerową w województwie małopolskim wyróżniono jakość infrastruktury przeznaczonej dla rowerzystów (w tym asfaltowe drogi rowerowe odseparowane od ruchu samochodowego), położenie trasy/szlaku w atrakcyjnym otoczeniu przyrodniczym oraz dostępność miejsc obsługi rowerzystów (MOR) i innych miejsc odpoczynku (o różnym standardzie). Wskazano również, w

² *Konceptcja budowy zintegrowanej sieci tras rowerowych, biegowych oraz narciarskich tras biegowych w województwie małopolskim*, Kraków, grudzień 2013

³ MOR – miejsca przeznaczone do odpoczynku rowerzystów wyposażone w parking rowerowy, wiatę, ławy, stół, kosze na śmieci, tablice informacyjną) zlokalizowane co ok. 15 km przy głównych trasach VeloMałopolska

jaki sposób inwestycje realizowane w analizowanym okresie wpłynęły na rozwój turystycznych tras/szlaków rowerowych.

Dostępność i efektywność wykorzystania zasobów naturalnych i kulturowych województwa małopolskiego została określona jako średnia. Natomiast zwiększenie dla turystów dostępności do zasobów przyrodniczych i kulturowych Małopolski poprzez rozwój sieci tras rowerowych został określony jako duży. Wyróżniono tutaj duży wkład inwestycji realizowanych w ramach RPO WM.

Trwałość zapewnienia dostępności wykorzystania zasobów naturalnych i kulturowych Małopolski w postaci utrzymania efektów projektów będzie mogła zostać osiągniętą poprzez m.in. zwiększenie współpracy pomiędzy instytucjami publicznymi i innymi podmiotami. Ekspertki biorący udział w badaniu sugerują nasilenie współpracy pomiędzy PGW Wody Polskie, Lasami Państwowymi, Polskimi Kolejami Państwowymi, Zarządem Dróg Wojewódzkich, Urzędem Marszałkowskim Województwa Małopolskiego oraz gminami województwa małopolskiego. Zwracana jest również uwaga na zlikwidowanie infrastrukturalnych barier (transport multimodalny, przeprawy przez rzeki) oraz konsekwentne znakowanie tras/szlaków rowerowych zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury oraz Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych na całych ich długościach.

Jako pozytywne strony inwestycji rowerowych wskazano: rozwój Małopolski jako regionu kojarzącego się z turystyką rowerową na wysokim poziomie oraz aktywizację gmin, które aplikują o środki unijne na tworzenie tras/szlaków rowerowych.

Jako słabe strony wskazano m.in. brak koordynacji działań wszystkich szczebli administracji samorządowej w zakresie budowy infrastruktury rowerowej - część JST nadal nie stosuje przyjętych przez ZDW/UMWM standardów projektowania oraz budowy tras rowerowych.

Zauważalnym efektem interwencji jest wzrost zainteresowania gmin tworzeniem ścieżek rowerowych łączących się z trasami głównymi VeloMałopolska oraz rozwój lokalnej przedsiębiorczości mający odzwierciedlenie w rosnącej liczbie usług okołorowerowych powstających wzdłuż tras.

Kończącą częścią raportu są wnioski stanowiące odpowiedzi na pytania badawcze oraz opracowane na ich podstawie rekomendacje. Większość z nich stanowi kontynuację rekomendacji wskazanych w raporcie z poprzedniego roku.

1. Powołanie krajowego operatora odpowiedzialnego za opracowanie i pomoc we wdrażaniu spójnej koncepcji rozwoju sieci tras rowerowych o znaczeniu ponadregionalnym i krajowym.
2. Wsparcie rozbudowy sieci tras rowerowych VeloMałopolska w kolejnej perspektywie finansowej.
3. Utrzymanie konieczności projektowania i budowy tras rowerowych zgodnie ze standardami opartymi na najlepszych, międzynarodowych praktykach, dotyczących budowy i oznakowania tras rowerowych.
4. Prowadzenie dalszych działań dotyczących ustalenia odpowiedzialności za zarządzanie poszczególnymi trasami/szlakami rowerowymi.

5. Wsparcie w zakresie dążenia do poprawy dostępności istniejących tras rowerowych. Umożliwienie korzystania z tras w miejscach krzyżujących się z węzłami transportowymi, z siecią tras VeloMałopolska oraz odcinków wyprowadzających ruch turystyczny z miejsc szczególnie odwiedzanych przez turystów.
6. Prowadzenie działań informacyjnych i promocyjnych dotyczących istniejącej sieci tras rowerowych oraz będących w pobliżu elementów dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego Małopolski.
7. Utrzymanie dalszego rozwoju certyfikacji usług związanych z turystyką rowerową w Małopolsce.

2. SUMMARY

The final report is the result of the second edition of the evaluation study to measure the value of the long-term result indicator of the Lesser Poland Voivodeship RPO for 2014-2020: number of people using cycling routes in the region. The following research was carried out as part of the study:

- quantitative research in the form of a CAWI survey,
- qualitative research in the form of individual in-depth interviews, focus group interviews and a Delphi panel.

The main objective of the study was to determine the impact of the new investments implemented under RPO WM submeasures 6.1.4 and 6.1.5 and the existing bicycle infrastructure on the number of people using cycling routes in Lesser Poland.

The specific objectives of the study were:

- to estimate the number of people using the cycling routes in the Lesser Poland Voivodeship in 2022
- to evaluate the increase in accessibility and efficiency of the use of natural and cultural resources of Lesser Poland based on the calculated indicator in 2022
- to assess the durability of ensuring the availability of the use of natural and cultural resources in Lesser Poland on the basis of the calculated indicator in 2022.
- to formulate conclusions/recommendations related to the accessibility and efficiency of the use of the natural and cultural resources of Lesser Poland based on the calculated indicators in the individual years.

The total length of all routes/trails was 9 348 km and compared to last year, the length of routes/trails has increased. VeloMałopolska sections were added (additional 152 km), some projects under the RPO WM 2014-2020 were completed (34 km) and new local cycling routes were built (265 km). Detailed information on the length of the routes can be found in chapter 5.1 and in appendices 5 (maps) and 6 (inventory in tabular form).

Both experts and representatives of municipalities assessed the cohesion of cycling routes in the Lesser Poland Voivodeship as average. It should be emphasised that according to the developed Concept For The Development Of An Integrated Network Of Cycling, Running And Skiing Routes In The Voivodship Of Małopolska, the planned cycling routes will form a cohesive network of routes running through the entire voivodeship and connecting the main urban centres². In order to meet this condition, the following route sections, for example, currently need to be built:

VeloDunajec (Wielgłowy - Czchów and Wróblowice-Ostrów), EuroVelo11 (Kraków - Lekszyce), Vistula Cycle Route (deficiencies in the city of Kraków and the Bridge of Wandy - Grabie section), VeloSkawa, VeloRaba, VeloPrądnik and Velo Biała. There is also no completion/no start of construction for the remaining routes: VeloBeskid, VeloSoła, VeloTatra, VeloPogórze, VeloRudawa, VeloJura or VeloRopa.

The change in the rating of the coherence of the cycling network from good (last year) to average may be caused by the fact that works related to the construction of new sections and modernisation of the railway line are underway, which requires detours and increases the inconvenience of getting around the routes. With regard to the cohesion of the cycle routes, attention was also drawn to the problem that is currently emerging, namely the insufficient number of crossings by flowing waters, which significantly lengthen the routes.

The measurements were carried out at 90 locations, the exact coordinates of which are given in Table 8 in Section 5.1.3. In addition, data from 7 measurement points installed by the Provincial Road Authority, 4 measurement points from the city of Krakow and 1 measurement point in the municipality of Muszyna were used.

The identified problems and development needs related to the development of the network of cycle routes and trails partly overlap with those proposed last year. They mainly concern the completion of sections of the VeloMałopolska routes and their modernisation. In addition, places lacking infrastructure to facilitate cycling, such as Bicycle Service Points (MOR)³ and other rest areas, were pointed out. The need to connect public transport with cycling was also noted.

The increase in the cohesion of bicycle routes in Małopolska was influenced by investments implemented under the WM RPO 2014-2020. Section 5.2.1 presents those projects implemented under sub-measure 6.1.4 and 6.1.5, which were either completed in the analyzed period or new sections of routes were created.

The number of users of cycling routes increased in each category (VeloMałopolska, RPO routes, recommended trails and 50 trips). Compared to last year's index, there was an increase of 19,29%. The Recommended trails and VeloMałopolska routes were the most popular. Less popular in the period October 2021 - September 2022 were recommended trails and 50 trips.

Factors influencing cycle tourism in the Lesser Poland Voivodeship include the quality of infrastructure for cyclists (including asphalted cycle paths separated from car traffic), the location of the route/trail in an attractive natural environment (landscapes, roads, etc.) and the availability of Bicycle Service Points (MOR) and other places of rest (of varying standards). It was also indicated how the investments made in the analysed period have influenced the development of the tourist routes/cycle trails.

The availability and effectiveness of the use of the natural and cultural resources of the Lesser Poland Voivodeship was rated as average. The improvement of the accessibility of tourists to the natural and cultural resources of Małopolska through the development of a network of cycling routes was described as significant. A major contribution of the investments carried out under the RPO WM was highlighted here.

Ensuring the sustainable availability of the use of natural and cultural resources of Małopolska in the form of maintaining the impact of projects will be achieved, among other things, through increased cooperation between public institutions and other entities. The experts involved in the study propose increased cooperation between PGW Wody Polskie, the State Forests, the Polish State Railways, the Provincial Roads Authority, the Marshal's Office of the Lesser Poland Voivodeship and the municipalities of the Lesser Poland Voivodeship. Further attention is paid to the removal of infrastructural obstacles (multimodal transport, river crossings) and the consistent marking of cycling routes/trails in accordance with the Regulation of the Minister of Infrastructure and the Minister of the Interior and Administration on Road Signs and Signals along their entire length.

Positive aspects of bicycle investments were identified as: the development of Małopolska as a region associated with high-level bicycle tourism, and the activation of municipalities that apply for EU funds for the creation of bicycle routes/trails.

Weaknesses identified include the lack of coordination of activities of all levels of local government in the construction of bicycle infrastructure - some JSTs still do not apply the standards adopted by ZDW/UMWM for the design and construction of bicycle routes, and inconsistent signage for bicycle routes and trails throughout the region.

A noticeable effect of the intervention is an increase in the interest of municipalities in creating bicycle paths connecting to the VeloMałopolska main routes, as well as the development of local entrepreneurship reflected in the growing number of bicycle-related services being established along the routes.

The final part of the report is the conclusions, which are the answers to the research questions and the recommendations developed on their basis. Most of these are continuations of the recommendations identified in the previous year's report.

1. The appointment of a national operator responsible for developing and assisting in the implementation of a coherent concept for the development of a network of bicycle routes of supra-regional and national significance.
2. Support for the expansion of the VeloMałopolska bicycle route network in the next financial perspective.
3. Maintaining the need to design and build bicycle routes in accordance with standards based on best, international practices, regarding the construction and marking of bicycle routes.
4. To carry out further activities regarding the establishment of responsibility for the management of individual bicycle routes/trails.
5. Support efforts to improve the accessibility of existing bicycle routes. Enabling the use of routes in places intersecting with transport hubs, with the VeloMałopolska route network and sections leading tourist traffic out of places particularly visited by tourists.
6. Carrying out information and promotional activities on the existing network of bicycle routes and nearby elements of cultural and natural heritage of Małopolska.

- Maintaining further development of certification of services related to bicycle tourism in Małopolska.

3. WPROWADZENIE

3.1. CEL I ZAKRES BADANIA

Celem badania było określenie, w jaki sposób interwencje podjęte w ramach RPO WM na lata 2014-2020, w szczególności związane z poddziałaniami 6.1.4 i 6.1.5 w zakresie tworzenia tras, ścieżek, szlaków rowerowych w Małopolsce są komplementarne w stosunku do istniejącej infrastruktury rowerowej w regionie i jaki jest wpływ zrealizowanych przedsięwzięć na ruch rowerowy. Analiza wyników badania miała również na celu ocenę, w jakim stopniu podjęte działania oddziałują na efektywność i dostępność wykorzystania zasobów naturalnych i kulturowych w Małopolsce. Jest to druga edycja badania ewaluacyjnego w związku z tym punktem odniesienia stanowią wyniki badania przeprowadzonego w 2021 r. ⁴

Głównym wskaźnikiem, który służył przeprowadzeniu ewaluacji było określenie liczby osób korzystających z tras rowerowych – wzrost bądź spadek ruchu rowerowego bezpośrednio informował o wpływie dofinansowania tras rowerowych na rozwój turystyki.

W wyniku przeprowadzonej ewaluacji określone zostały problemy, jakie pojawiły się przy realizacji działań w ramach RPO oraz czynniki wpływające na wykorzystanie zasobów kulturowych i przyrodniczych w wyniku wdrażania projektów finansowanych z RPO. Na tej podstawie sformułowane zostały rekomendacje, które stanowią w dużej mierze kontynuację zaleceń wskazanych w raporcie z 2021 r.

Celami szczegółowymi badania było m.in.:

- Oszacowanie liczby osób korzystających z tras rowerowych w Małopolsce w 2022 r.;
- Ocena zwiększenia dostępności i efektywności wykorzystania zasobów naturalnych i kulturowych Małopolski w oparciu o wyliczony wskaźnik w 2022 r.;
- Ocena trwałości zapewnienia dostępności wykorzystania zasobów naturalnych i kulturowych Małopolski w oparciu o wyliczony wskaźnik w 2022 r.;
- Sformułowanie wniosków/rekomendacji w kontekście dostępności i efektywności wykorzystania zasobów naturalnych i kulturowych Małopolski w oparciu o wyliczony wskaźnik w 2022 r.

Uszczegółowienie do celów stanowią następujące pytania badawcze:

- 1) Ile w 2022 r. wynosi wartość wskaźnika rezultatu długoterminowego pn.:
Liczba osób korzystających z tras rowerowych w regionie?
- 2) Czy wartość ta się zwiększyła w stosunku do roku 2021, jeśli tak to o ile i jakie były tego przyczyny?

⁴ <https://www.rpo.malopolska.pl/download/program-regionalny/o-programie/przeczytaj-analazy-aporty-i-podsumowania/ewaluacja/2021/12/Raport-koncowy-Ewaluacja-wskaznika-Liczba-osob-korzystajacych-z-tras-rowerowych.pdf>

- 3) Czy wartość ta się zmniejszyła w stosunku do roku 2021, jeśli tak to, dlaczego, jakie były tego przyczyny?
- 4) Czy wartość ta pozostała bez zmian w stosunku do roku 2021, jeśli tak to, dlaczego, jakie były tego przyczyny?
- 5) Czy interwencja w zakresie tras/ścieżek/szlaków rowerowych wspieranych w zakresie działania 6.1.4 i 6.1.5 w oparciu o wartości wyliczonego w 2022 r. wskaźnika: *Liczba osób korzystających z tras rowerowych w regionie*, przyczyniła się do zwiększenia dostępności i efektywności wykorzystania zasobów naturalnych i kulturowych Małopolski, jeśli tak to, w jaki sposób, jeśli nie to, dlaczego?
- 6) Czy interwencja w zakresie tras/ścieżek/szlaków rowerowych wspieranych w zakresie działania 6.1.4 i 6.1.5 w oparciu o wartości wyliczonego w 2022 r. wskaźnika: *Liczba osób korzystających z tras rowerowych w regionie*, jest trwała w kontekście dostępności i efektywności wykorzystania zasobów naturalnych i kulturowych Małopolski, jeśli nie to, jaka jest przyczyna?
- 7) Jakie wnioski należy wyciągnąć w kontekście dostępności i efektywności wykorzystania zasobów naturalnych i kulturowych Małopolski w oparciu o wskaźnik wyliczony w 2022 r.: *Liczba osób korzystających z tras rowerowych w regionie*?

Dodatkowo w ramach badania ewaluacyjnego wykonawca podjął próbę odpowiedzi na pytania:

- 1) Jakie są mocne i słabe strony interwencji w zakresie tras/ścieżek/szlaków rowerowych wspieranych w zakresie działania 6.1.4 i 6.1.5?
- 2) Czy można wskazać nieplanowane efekty interwencji, a jeśli tak, to jakie?

3.2. KRYTERIA EWALUACYJNE

W prowadzonym badaniu ewaluacyjnym uwzględnione zostały następujące kryteria:

- **Użyteczność**, pozwalająca ocenić na ile rzeczywiste efekty projektów zrealizowanych w ramach wsparcia tras/szlaków rowerowych z RPO WM 2014-2020 są zgodne z potrzebami jego odbiorców,
- **Trwałość**, pozwalająca odpowiedzieć na pytanie, w jakim zakresie efekty wsparcia w ramach wybudowanych tras/szlaków rowerowych z RPO WM 2014-2020 są długotrwałe i co zmieniło się w społeczności i otoczeniu Małopolan od zakończenia wdrażania tych projektów.

3.3. ZAKRES BADANIA

W ramach badania wykonana została inwentaryzacja wszystkich tras/szlaków⁵ rowerowych w województwie małopolskim oraz przeprowadzono pomiar ruchu na odcinkach, bezpośrednio połączonych/przecinających istniejące trasy VeloMałopolska. W związku z tym badaniem objęte zostały wszystkie gminy województwa małopolskiego (182 jednostki) oraz w szczególności beneficjenci

⁵ Zgodnie z definicją przyjętą w rozdz. 4

poddziałania 6.1.4 i 6.1.5 RPO WM 2014-2020, którzy otrzymali wsparcie na budowę tras/szlaków rowerowych:

- Babiogórski Park Narodowy z siedzibą w Zawoi
- Fundacja Sądecka
- Gmina Babice
- Gmina Brzeszcze
- Gmina Gdów
- Gmina Grybów
- Gmina Krynica-Zdrój
- Gmina Miasto Bochnia
- Gmina Raba Wyżna
- Gmina Wierzchosławice
- Lokalna Grupa Działania "Nad Białą Przemszą"
- Miasto Gorlice
- Miasto i Gmina Uzdrowskowa Muszyna
- Powiat Limanowski
- Tarnowska Organizacja Turystyczna
- Województwo Małopolskie (beneficjent podziałania 6.1.5)

4. METODOLOGIA BADANIA

Ewaluacja oparta została na teorii programu (*ang. theory-based evaluation, TBE*), co oznacza, że w badaniu nacisk położony został nie tylko na zmierzeniu określonego efektu, ale jej celem jest odpowiedź na pytanie dlaczego i w jaki sposób podjęta interwencja przynosi zamierzone bądź niezamierzone rezultaty. Takie podejście pozwala na budowanie wniosków umożliwiających modyfikację bądź tworzenie nowej interwencji.

Dane i informacje do badania zostały zebrane w wyniku szeroko rozumianej triangulacji. Triangulacja to schemat działania pozwalający na wzniesienie się ponad osobiste preferencje związane z określonymi metodologiami. Jak wskazuje N. Denzin, łączenie w obrębie ewaluacji różnych metod i perspektyw badaczy umożliwia przewyciężenie ułomności badań prowadzonych przez jednego badacza i/lub przy użyciu jednej metody⁶.

W związku z tym koncepcja badawcza stosowana przez Wykonawcę uwzględniała przestrzeganie poniższych zasad:

- 1) **triangulacji metodologicznej**, oznaczającej zróżnicowanie źródeł danych, metod/technik badawczych i perspektyw badawczych, co gwarantuje zgromadzenie wszechstronnego materiału badawczego i poddanie go kompleksowej analizie i ocenie;
- 2) **podejścia eksperckiego**, które oznacza, że w trakcie realizacji badania wykonawca korzystał nie tylko z informacji uzyskanych od ekspertów wewnętrznych, ale również od ekspertów zewnętrznych;

⁶ Denzin N.K., *The Research Act*, Chicago 1970, Aldine

- 3) **kontekstowości wyjaśniania**, co oznacza, że każdej identyfikacji zjawisk zaobserwowanych w wyniku procesu badawczego towarzyszyć będzie podanie kontekstu zawierającego wyjaśnienie (ustalenie i podanie ich przyczyn) oraz informacje o okolicznościach wystąpienia przedmiotowych zjawisk.

Poniżej przedstawione zostały główne informacje na temat kroków, jakie zostały podjęte, aby zrealizować badanie.

INWENTARYZACJA TRAS/SZLAKÓW ROWEROWYCH

Pierwszym krokiem badania prowadzonego w 2022 r. było zaktualizowanie i uzupełnienie inwentaryzacji tras/szlaków rowerowych. Na potrzeby jej przygotowania przyjęto definicję szlaków/tras turystycznych zastosowaną w *Regulaminie konkursu nr RPMP.06.01.04-IZ.00-12-022/18 Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014 – 2020 6 Oś Priorytetowa, Działanie 6.1, Poddziałanie 6.1.4 Lokalne trasy turystyczne – SPR*:

Szlak turystyczny/trasa turystyczna – zgodnie z Instrukcją znakowania szlaków turystycznych PTTK szlakiem turystycznym jest wytyczona w terenie trasa służąca do odbywania wycieczek, oznakowana jednolitymi znakami (symbolami) i wyposażona w urządzenia informacyjne, które zapewniają bezpieczne i spokojne jej przebycie turyście o dowolnym poziomie umiejętności i doświadczenia, o każdej porze roku i w każdych warunkach pogodowych, o ile szczegółowe wymagania nie stanowią inaczej (okresowe zamykanie w przypadku niekorzystnych warunków pogodowych lub ze względów przyrodniczych na terenach chronionych).

W ramach aktualizacji inwentaryzacji przeanalizowane zostały turystyczne mapy rowerowe dla całego województwa, subregionów, regionów geograficznych, w szczególności materiały PTTK oraz wykonane mapy z naniesionym przebiegiem szlaków/tras rowerowych zostały rozesłane do wszystkich gmin woj. małopolskiego z prośbą o weryfikację i uzupełnienie.

Inwentaryzacja składa się z części graficznej i opisowej (tabelarycznej). Część graficzna wykonana została z wykorzystaniem oprogramowania GIS, na podkładzie ESRI World Topographic Map. W części tabelarycznej przedstawione zostały takie informacje jak rodzaj trasy, długość całej trasy, punkt startowy i końcowy odcinka (współrzędne), gmina przez którą przebiega trasa/szlak, zarządca trasy, miejsca prowadzenia pomiarów (współrzędne), połączenie odcinka z VeloMałopolska (tak/nie) oraz uwagi do inwentaryzacji.

Poszczególne mapy inwentaryzacje stanowią załącznik do raportu.

BADANIE CAWI

W trakcie wykonywania inwentaryzacji rozpoczęto realizację badania CAWI (ankieta internetowa) (*ang. computer-assisted web interview* – wspomagany komputerowo wywiad przy pomocy strony internetowej). Badanie CAWI posłużyło jako podstawa do weryfikacji opracowanej inwentaryzacji. Ponadto uczestnikom badania zadane zostały pytania umożliwiające ocenę wpływu istniejących i budowanych ścieżek rowerowych na korzystanie z zasobów naturalnych i kulturowych województwa małopolskiego. Zaproszenie do wzięcia udziału w badaniu zostało rozesłane do:

- a) przedstawicieli wszystkich gmin w Małopolsce nie posiadających dofinansowania z poddziałania 6.1.4 i 6.1.5 (172),
- b) 16 beneficjentów poddziałania 6.1.4. oraz 6.1.5, którzy otrzymali wsparcie na budowę tras/szlaków rowerowych, tj.:
- Babogórski Park Narodowy z siedzibą w Zawoi
 - Fundacja Sądecka
 - Gmina Babice
 - Gmina Brzeszcze
 - Gmina Gdów
 - Gmina Grybów
 - Gmina Krynica-Zdrój
 - Gmina Miasto Bochnia
 - Gmina Raba Wyżna
 - Gmina Wierzchosławice
 - Lokalna Grupa Działania "Nad Białą Przemszą"
 - Miasto Gorlice
 - Miasto i Gmina Uzdrowskowa Muszyna
 - Powiat Limanowski
 - Tarnowska Organizacja Turystyczna
 - Województwo Małopolskie (beneficjent poddziałanie 6.1.5)

Łącznie w badaniu wzięło udział 100 gmin, w tym wszyscy beneficjenci poddziałania 6.1.4. oraz 6.1.5. W 2023 wykonawca będzie dążył do uzupełnienia informacji w zakresie inwentaryzacji, tak aby analizować materiał opierający się na danych ze wszystkich gmin woj. małopolskiego.

Kwestionariusze badania znajdują się w załączniku nr 1 do raportu.

POMIAR RUCHU I OSZACOWANIE WSKAŹNIKA REZULTATU DŁUGOTERMINOWEGO

Równolegle do prowadzonych działań inwentaryzacyjnych prowadzone były rzeczywiste pomiary ruchu stanowiące podstawę do wyliczenia wskaźnika długoterminowego. Szczegółowe informacje nt. miejsc pomiaru oraz natężenia na poszczególnych trasach/szlakach zostały przedstawione w rozdz. 5.1.3 niniejszego raportu. Podkreślenia wymaga fakt, że nie było możliwości, aby przeprowadzić pomiary w czasie rzeczywistym dla wszystkich odcinków tras, dlatego też przyjęto założenia, które zostały przedstawione w poniższych krokach związanych z obliczeniem wskaźnika długoterminowego.

1. Pozyskanie danych od ZDW w Krakowie, ZDMK w Krakowie i gmin (beneficjentów RPO) dot. miejsc prowadzenia pomiaru ruchu rowerowego i wyników prowadzonych badań.

2. Analiza zebranego materiału, w tym:

a) określenie na podstawie danych z ZDW w Krakowie jaki % wszystkich użytkowników w całym roku stanowili użytkownicy w poszczególnych miesiącach

b) określenie na podstawie danych z ZDW jaki % wszystkich użytkowników w ciągu dnia (w podziale na dni powszednie i weekendowe) stanowią użytkownicy w określonych godzinach

3. Określenie największego natężenia ruchu rowerowego w poszczególnych godzinach w dni powszednie i weekendowe.

4. Wyznaczenie miejsc prowadzenia własnych pomiarów natężenia ruchu, przede wszystkim na tras rowerowych: powstałych w ramach RPO WM na lata 2014-2020 (VeloMałopolska oraz pozostałych), szlaków rekomendowanych oraz propozycji 50 wycieczek wskazanych na portalu <https://narowery.visitmalopolska.pl/pl/>

5. Przeprowadzenie przez wykonawcę własnych badań pomiaru ruchu rowerowego w okresie czerwiec - wrzesień 2022. Pomiary prowadzone przez 4h, w czasie spodziewanego największego natężenia ruchu rowerowego w danym dniu.

6. Analiza zebranego materiału w tym:

a) oszacowanie ilu średnio użytkowników pokonywało dany odcinek trasy w ciągu dnia (na podstawie 4-godzinnych pomiarów własnych oraz informacji nt. % rozkładu liczby rowerzystów w poszczególnych godzinach w ciągu dnia - pkt. 2.b)

b) oszacowanie ilu średnio użytkowników pokonywało dany odcinek w miesiącach prowadzenia badań własnych tj. w czerwcu, lipcu, sierpniu i wrześniu (na podstawie informacji nt. średniej liczby użytkowników w ciągu dnia - pkt. 6.a oraz informacji nt. % rozkładu liczby użytkowników w poszczególnych miesiącach - pkt. 2.b)

c) oszacowanie ilu średnio użytkowników pokonywało dany odcinek trasy w ciągu roku (na podstawie średniej liczby użytkowników w miesiącach czerwiec - wrzesień - pkt. 6.b oraz informacji jaki % wszystkich użytkowników w całym roku stanowili użytkownicy w badanych miesiącach - pkt. 2.a)

d) obliczenie wartości rocznej pracy przewozowej (RPP) dla wszystkich odcinków pomierzonych tras rozumianej jako suma iloczynów: rocznej liczby użytkowników na danych odcinku trasy mnożonej przez całą długość odcinka

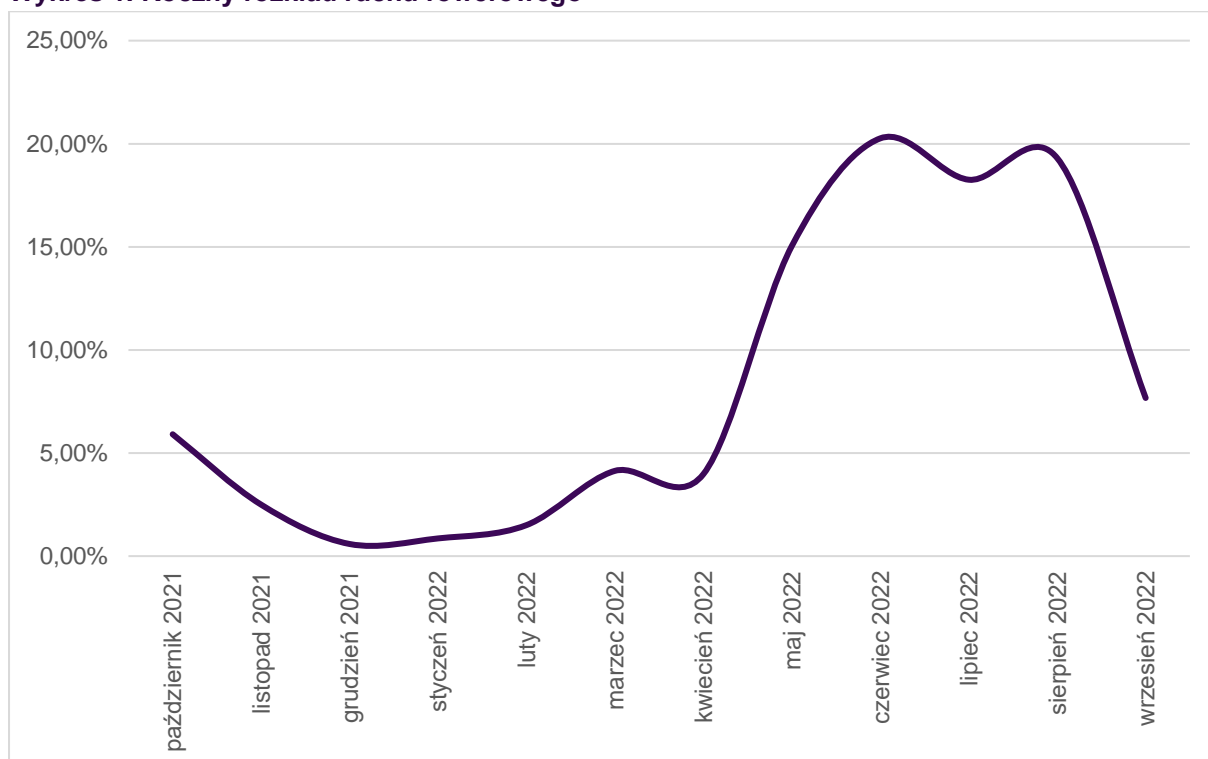
e) obliczenie liczby osób korzystających z tras rowerowych (przy założeniu, że średnia długość podróży turysty rowerowego wynosi 50 km) - podzielenie wyliczonej wartości rocznej pracy przewozowej (RPP - pkt. 6.d) przez 50.

Z uwagi na nieco odmienny w porównaniu z badaniem z roku poprzedniego rozkładem natężenia ruchu rowerowego w poszczególnych miesiącach i dniach (spowodowany m.in. pogodą, warunkami epidemiologicznymi czy układem dni wolnych) poniżej przedstawiona została ponownie szczegółowa metodologia obliczenia wartości rocznej liczby użytkowników dla poszczególnych badanych odcinków.

1) Przeprowadzenie analizy rozkładu natężenia ruchu rowerowego w poszczególnych miesiącach roku (krok 2.a)

Rozkład rocznego ruchu rowerowego z podziałem na miesiące został oszacowany na podstawie danych ze stałych punktów pomiarowych będących w posiadaniu ZDW w Krakowie (dane z okresu 12 miesięcy: 10.2021 - 09.2022). Pomiary ZDW dla punktów: Jankowice, Nowy Sącz, Ostrów, Oświęcim, Stary Sącz - Barcice, Szczucin, Uście Solne zostały wykorzystane do wyznaczenia rocznego rozkładu natężenia ruchu rowerowego, a oszacowania dla każdego miesiąca zostały uzyskane poprzez wyliczenie udziału natężenia ruchu rowerowego z danego miesiąca w odniesieniu do wartości z całego roku. Roczny rozkład ruchu rowerowego dla okresu październik 2021 – wrzesień 2022 przedstawia Wykres 1.

Wykres 1. Roczny rozkład ruchu rowerowego



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZDW w Krakowie

Procentowy udział ruchu rowerowego pojedynczych miesięcy w rozkładzie rocznym umieszczono w tabeli nr 1.

Tabela 1. Procentowy udział ruchu rowerowego w pojedynczych miesiącach

| paź-21 | lis-21 | gru-21 | sty-22 | lut-22 | mar-22 | kwi-22 | maj-22 | cze-22 | lip-22 | sie-22 | wrz-22 |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 5,91% | 2,50% | 0,59% | 0,86% | 1,50% | 4,14% | 3,98% | 15,04% | 20,26% | 18,25% | 19,30% | 7,67% |

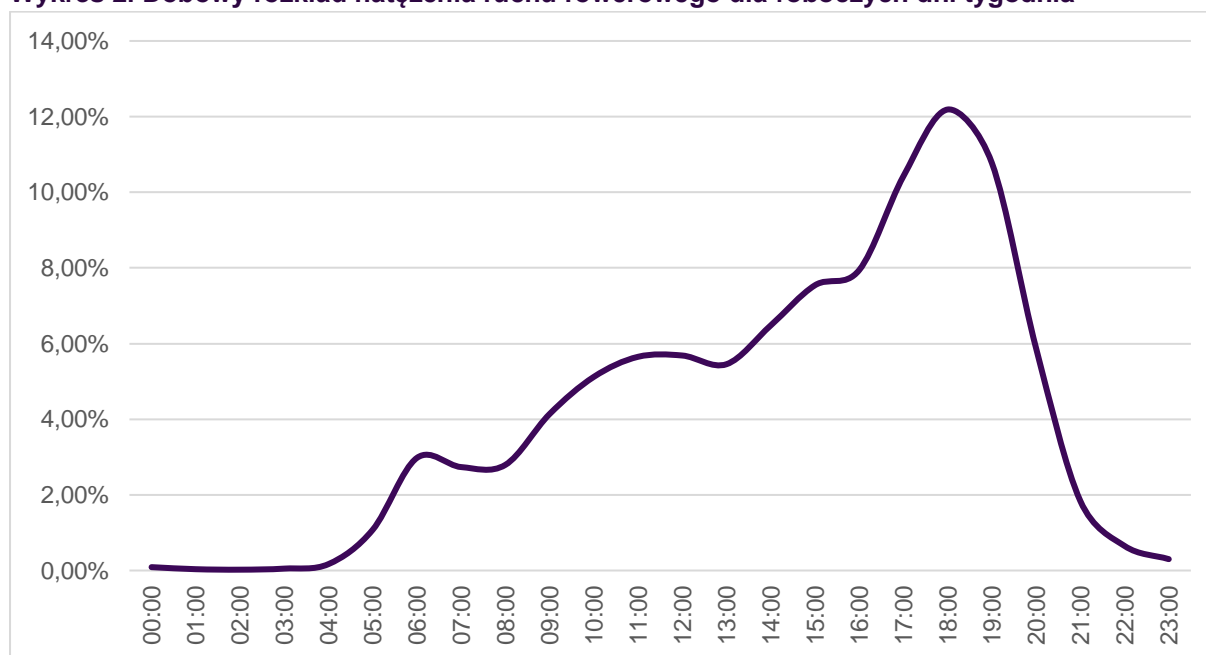
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZDW w Krakowie

Największe wartości odnośnie natężenia ruchu rowerowego są zauważalne w miesiącach czerwiec (20,26% rocznego ruchu) oraz sierpień i lipiec (odpowiednio 19,30% i 18,25% rocznego ruchu). Najmniejsze wartości zostały zanotowane w grudniu (0,59% rocznego ruchu rowerowego).

2) Kolejnym krokiem była analiza dobowego rozkładu natężenia ruchu rowerowego dla dni tygodnia oraz dla dni weekendowych (krok 2.b)

Rozkład dobowy ruchu rowerowego został oszacowany na podstawie danych ze stałych punktów pomiarowych będących w posiadaniu ZDW w Krakowie (dane z czteromiesięcznego okresu: 1.06.2022 – 30.09.2022). Pomiary ZDW dla punktów: Jankowice, Nowy Sącz, Ostrów, Oświęcim, Stary Sącz - Barcice, Szczucin, Uście Solne zostały wykorzystane do wyznaczenia dobowego rozkładu rowerowego oddzielnie dla dni tygodnia (poniedziałek - piątek) i dni weekendowych (sobota - niedziela). Oszacowania dla każdej godziny zostały uzyskane poprzez wyliczenie średniego udziału natężenia ruchu rowerowego z danej godziny w odniesieniu do wartości z całego dnia. Dobowy rozkład natężenia ruchu rowerowego zaprezentowano na wykresie nr 2.

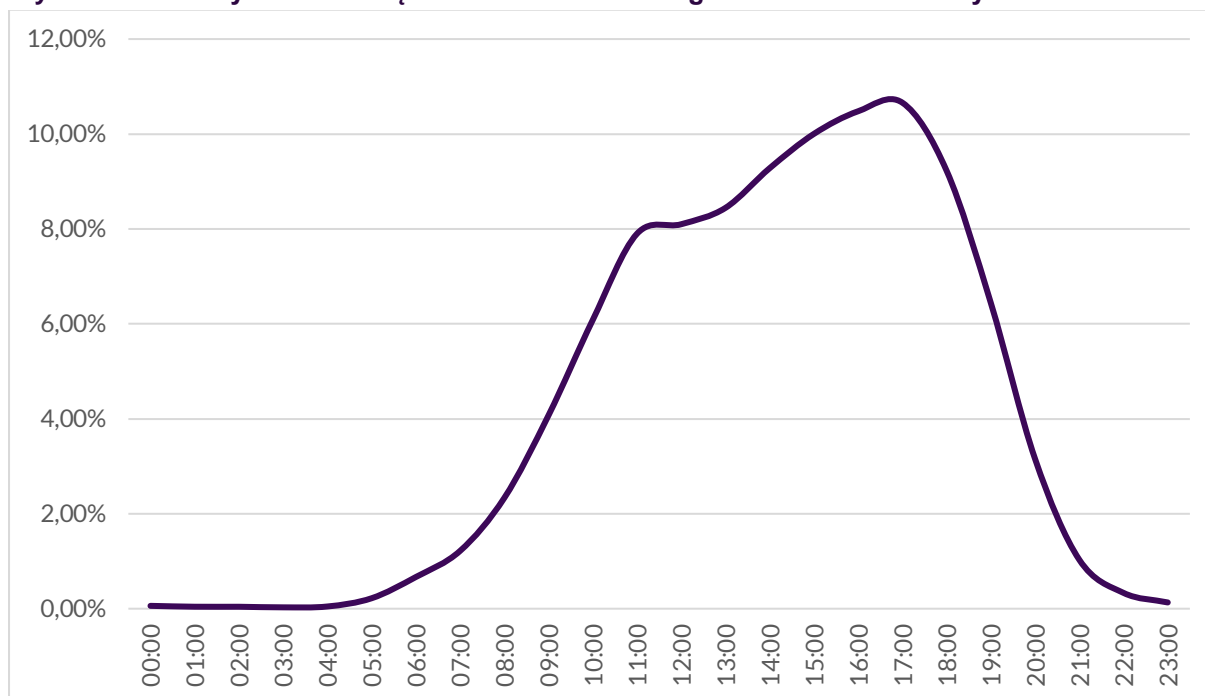
Wykres 2. Dobowy rozkład natężenia ruchu rowerowego dla roboczych dni tygodnia



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZDW w Krakowie

Największe natężenia ruchu rowerowego w robocze dni tygodnia występuje w godzinach 18:00 - 19:00 (12,19% dziennego natężenia), 19:00 – 20:00 (10,77% dziennego natężenia) oraz 17:00 – 18:00 (10,42% dziennego natężenia). Najmniejsze oszacowania występują dla godzin 2:00 – 3:00, 1:00 – 2:00 oraz 3:00 – 4:00 (odpowiednio 0,02%, 0,03% oraz 0,05% dziennego natężenia).

Wykres 3. Dobowy rozkład natężenia ruchu rowerowego dla dni weekendowych



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZDW w Krakowie

Największe natężenia ruchu rowerowego w dni weekendowe występuje w godzinach 17:00 – 18:00 (10,66% dziennego natężenia), 16:00 - 17:00 (10,48% dziennego natężenia) oraz 15:00 – 16:00 (10,00% dziennego natężenia). Najmniejsze oszacowania występują dla godzin 3:00 - 4:00 (0,03% dziennego natężenia) oraz 2:00 – 3:00 i 1:00 – 2:00 (w obu przypadkach 0,04% dziennego natężenia).

Przeprowadzone obliczenia zostały użyte w dalszej części badania do przeliczenia cząstkowych danych z nowo dodanych punktów pomiarowych, gdzie pomiary prowadzone były przez 4 godziny w ciągu dnia. Dzięki dobowym rozkładom natężenia ruchu rowerowego i wiedzy na temat udziału ruchu rowerowego w danych przedziałach czasowych w odniesieniu do całego dnia możliwe było oszacowanie dziennego natężenia ruchu rowerowego na podstawie danych z 4 godzin. Do tych przeliczeń użyto wzoru:

$$\text{dziennie natężenie ruchu rowerowego} = \frac{\text{liczba rowerzystów w 4godzinnym przedziale czasowym}}{\text{średni udział ruchu rowerowego 4godzinnego przedziału czasowego w całodziennym ruchu rowerowym}}$$

3) Następnie określono średnią wartość natężenia ruchu rowerowego w roboczym dniu tygodnia oraz w dniu weekendowym na podstawie badań własnych i wartości dobowego rozkładu natężenia ruchu rowerowego (krok 6.a)

Na podstawie badań własnych, pomiarów ZDMK w Krakowie i innych gmin oraz wartości dobowych rozkładów natężenia ruchu rowerowego, na podstawie których dane z 4-godzinnych pomiarów zostały przeliczone do natężeń dziennych, dokonano obliczeń średniego dobowego natężenia ruchu rowerowego na danych odcinkach. W tym celu wykorzystano siatkę punktów pomiarowych i dokonano podziału tras/szlaków rowerowych na odcinki pomiarowe, których początek i koniec stanowiły punkty pomiarowe (własne, ZDW lub ZDMK). Każdy odcinek, dla którego dalej

dokonano oszacowania średniej wartości ruchu rowerowego, zawierał więc dwa punkty pomiarowe zlokalizowane na jego dwóch końcach, co w dalszej części raportu zostało określone jako początek i koniec odcinka. Następnie zestawiono ze sobą wyniki pomiarów z początku i z końca danego odcinka (dwóch punktów pomiarowych na dwóch krańcach danego odcinka). Wyniki z tych dwóch pomiarowych uśredniono, aby oszacować średnią dzienną liczbę użytkowników danego odcinka. Takie przeliczenia zostały sporządzone dla wszystkich pomiarów - zarówno w dni robocze jak i w weekendy.

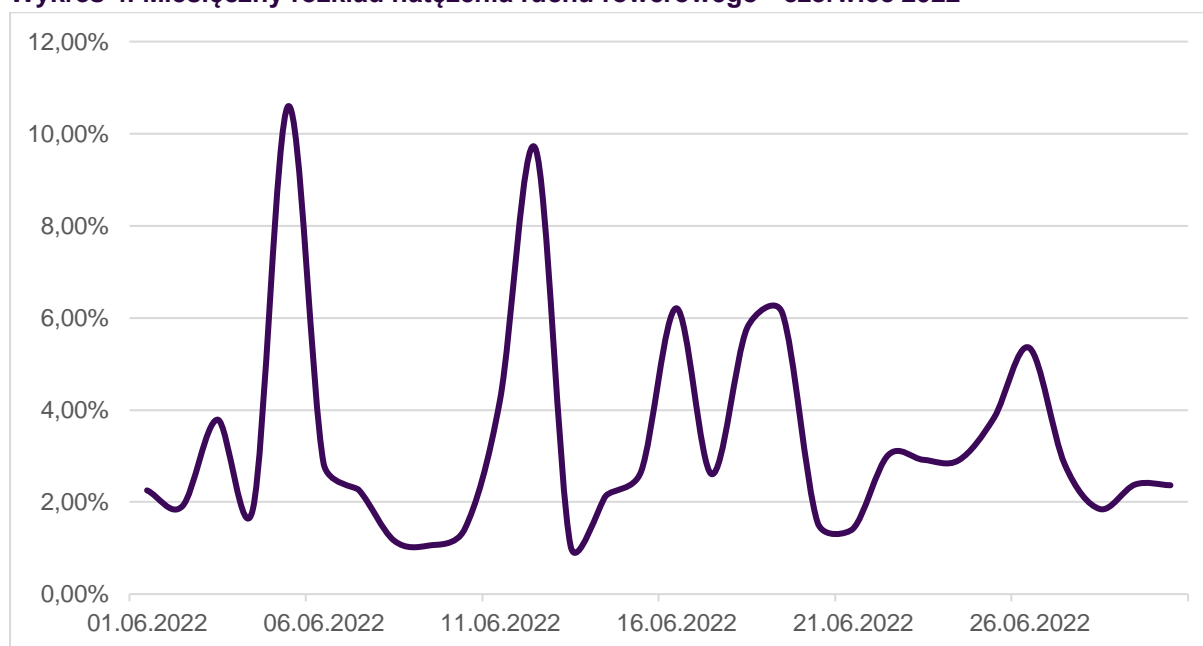
$$\text{średnia dzienna liczba użytkowników danego odcinka} = \frac{\text{wynik pomiaru z początku odcinka} + \text{wynik pomiaru z końca odcinka}}{2}$$

4) Kolejnym krokiem było określenie wartości ruchu rowerowego dla miesiąca, w którym prowadzony jest rzeczywisty pomiar ruchu (krok 6.b)

Kolejnym krokiem wyliczenia wskaźnika było oszacowanie natężenia ruchu rowerowego w przeliczeniu miesięcznym. W celu sporządzenia rozkładu miesięcznego oraz oszacowania, jaki udział w ruchu miesięcznym mają robocze dni tygodnia oraz dni weekendowe, posłużono się wynikami dziennych pomiarów ZDW dla punktów: Jankowice, Nowy Sącz, Ostrów, Oświęcim, Stary Sącz - Barcice, Szczucin, Uście Solne z miesięcy czerwiec, lipiec, sierpień i wrzesień 2022 roku.

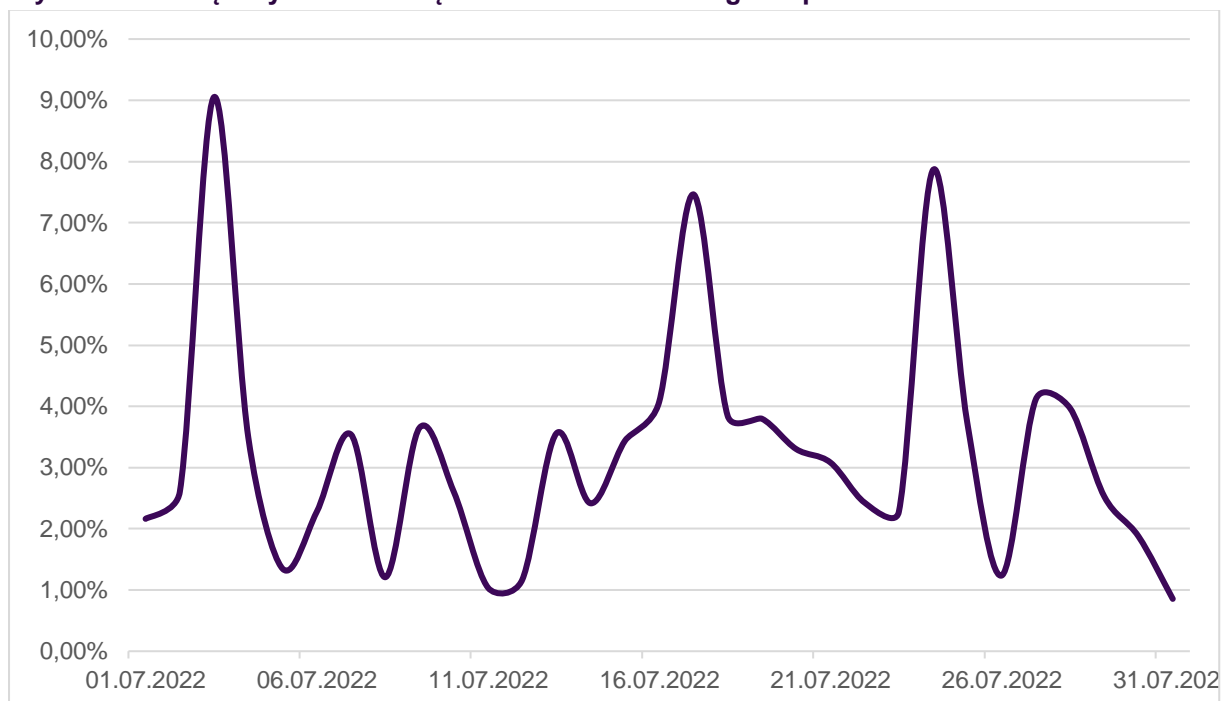
Poniżej informacyjnie zamieszczono wykresy prezentujące rozkład ruchu rowerowego w miesiącach czerwiec (Wykres 4), lipiec (Wykres 5), sierpień (Wykres 6) i wrzesień (Wykres 7) 2022 r. zarejestrowanego w punktach pomiarowych Jankowice, Nowy Sącz, Ostrów, Oświęcim, Stary Sącz - Barcice, Szczucin, Uście Solne.

Wykres 4. Miesięczny rozkład natężenia ruchu rowerowego - czerwiec 2022



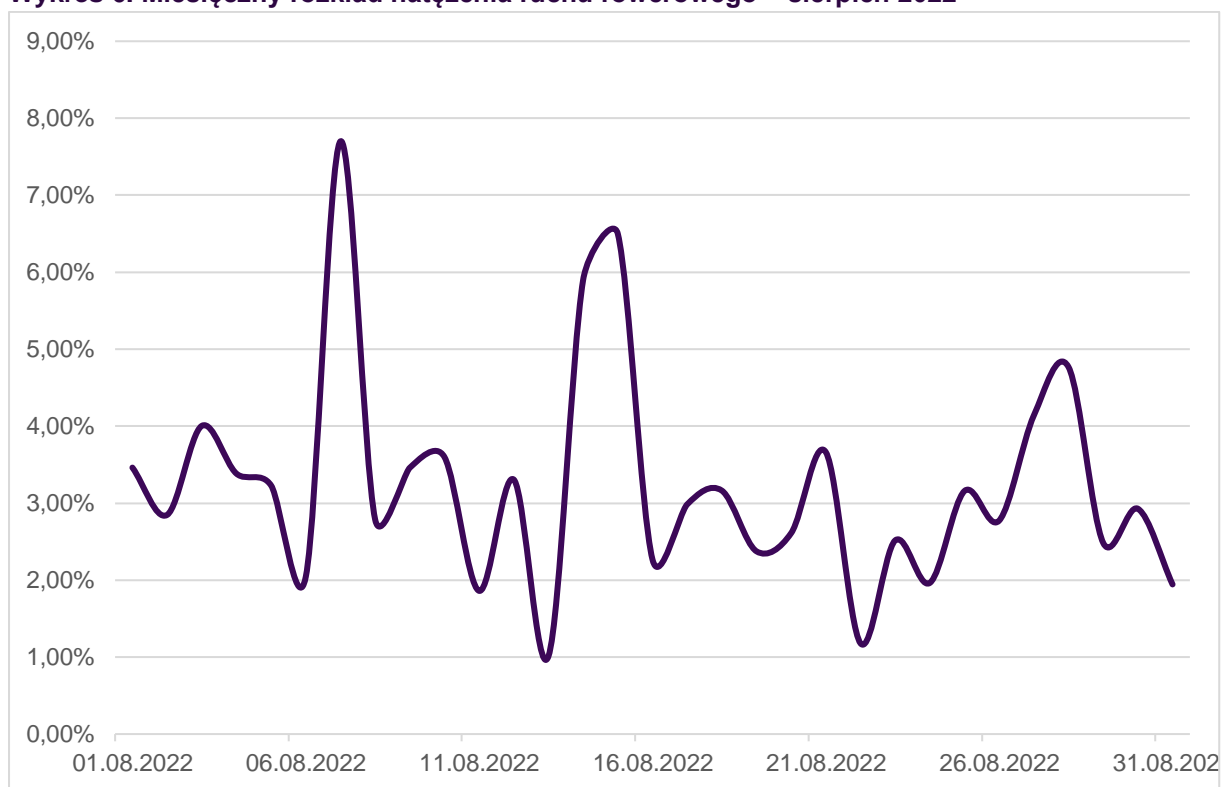
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZDW w Krakowie

Wykres 5. Miesięczny rozkład natężenia ruchu rowerowego – lipiec 2022



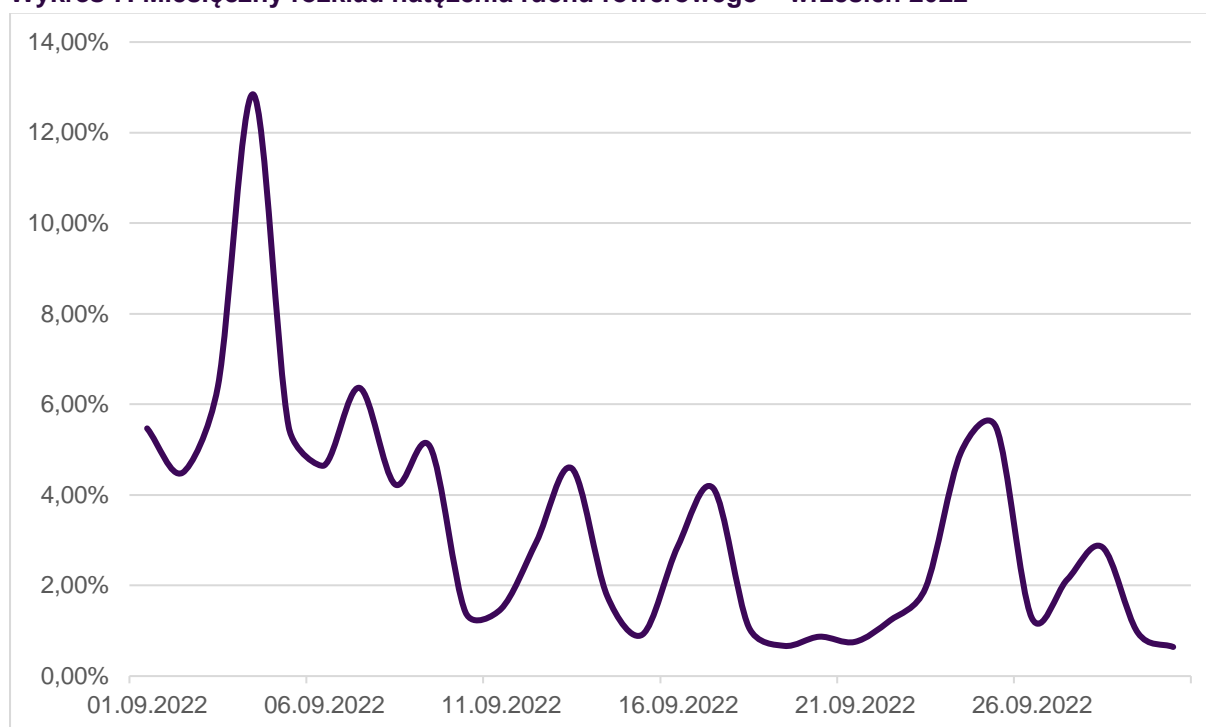
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZDW w Krakowie

Wykres 6. Miesięczny rozkład natężenia ruchu rowerowego – sierpień 2022



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZDW w Krakowie

Wykres 7. Miesięczny rozkład natężenia ruchu rowerowego – wrzesień 2022



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZDW w Krakowie

Aby oszacować, jaki udział w ruchu miesięcznym mają robocze dni tygodnia oraz dni weekendowe, posłużono się poniższymi wzorami. Wartości obliczono oddzielnie dla miesięcy czerwiec, lipiec, sierpień oraz wrzesień.

$$\text{udział dni tygodnia w ruchu miesięcznym} = \frac{\text{suma liczby użytkowników w robocze dni tygodnia w całym miesiącu}}{\text{łączna liczba użytkowników w całym miesiącu}}$$

$$\text{udział dni weekendowych w ruchu miesięcznym} = \frac{\text{suma liczby użytkowników w dni weekendowe w całym miesiącu}}{\text{łączna liczba użytkowników w całym miesiącu}}$$

Na podstawie danych miesięcznych wyliczono, że udział roboczych dni tygodnia oraz oddzielnie w dni weekendowe dla analizowanych miesięcy kształtował się następująco (Tabela 2):

Tabela 2. Udział dni tygodnia oraz dni weekendowych w ruchu miesięcznym

| | czerwiec 2022 | lipiec 2022 | sierpień 2022 | wrzesień 2022 |
|--|---------------|-------------|---------------|---------------|
| udział roboczych dni tygodnia w ruchu miesięcznym | 52,59% | 57,68% | 68,17% | 62,21% |
| udział dni weekendowych w ruchu miesięcznym | 47,41% | 42,32% | 31,83% | 37,79% |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZDW w Krakowie

Następnie obliczono, za jaki procent ruchu rowerowego odpowiada średnio jeden dzień - takie przeliczniki przygotowano oddzielnie dla ruchu w robocze dni tygodnia oraz dla ruchu w dni weekendowe. Poniżej zamieszczono wzory, którymi posłużono się w celu obliczenia tych wartości:

$$\text{udział jednego dnia tygodnia w ruchu miesięcznym dla dni tygodnia} = \frac{\text{suma liczby użytkowników z dni tygodnia w miesiącu}}{\text{liczba dni tygodnia w miesiącu}}$$

$$\text{udział jednego dnia weekendowego w ruchu miesięcznym weekendowym} = \frac{\text{suma liczby użytkowników z dni weekendowych w miesiącu}}{\text{liczba dni weekendowych w miesiącu}}$$

W Tabeli 3 przedstawiono wyniki oszacowań udziału ruchu rowerowego w jednym dniu w ruchu miesięcznym (oddzielnie dla roboczych dni tygodnia oraz dla dni weekendowych) dla miesięcy czerwiec, lipiec, sierpień i wrzesień 2022 (Tabela 3).

Tabela 3. Udział jednego roboczego dnia tygodnia oraz dnia weekendowego w ruchu miesięcznym

| | czerwiec 2022 | lipiec 2022 | sierpień 2022 | wrzesień 2022 |
|---|---------------|-------------|---------------|---------------|
| udział jednego dnia tygodnia w ruchu miesięcznym dla roboczych dni tygodnia | 4,55% | 4,76% | 4,35% | 4,55% |
| udział jednego dnia weekendowego w ruchu miesięcznym weekendowym | 12,50% | 10,00% | 12,50% | 12,50% |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZDW w Krakowie

Tak przygotowane przeliczniki można było dalej zastosować do przeliczenia danych pochodzących z pomiarów własnych z uwzględnieniem danych ZDW. Średnia dzienna liczba użytkowników danego odcinka wyliczona w punkcie 3, została przeliczona według poniższych wzorów w celu poznania wartości miesięcznego ruchu rowerowego w robocze dni tygodnia oraz w dni weekendowe dla każdego odcinka:

$$\begin{aligned} & \text{miesięczny ruch rowerowy na danym odcinku w robocze dni tygodnia} \\ &= \frac{\text{dzienna liczba użytkowników danego odcinka (roboczy dzień tygodnia)}}{\text{udział jednego dnia tygodnia w ruchu miesięcznym w robocze dni tygodnia}} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} & \text{miesięczny ruch rowerowy na danym odcinku w dni weekendowe} \\ &= \frac{\text{dzienna liczba użytkowników danego odcinka (dzień weekendowy)}}{\text{udział jednego dnia weekendowego w ruchu miesięcznym weekendowym}} \end{aligned}$$

Na podstawie powyższych wyliczeń obliczono miesięczny ruch rowerowy dla każdego odcinka na podstawie wzoru:

$$\text{miesięczny ruch rowerowy na danym odcinku} = \text{miesięczny ruch rowerowy w robocze dni tygodnia na danym odcinku} + \text{miesięczny ruch rowerowy w dni weekendowe na danym odcinku}$$

5) Następnie określono roczne natężenie ruchu rowerowego na podstawie wartości ruchu rowerowego z miesięcy pomiarów oraz rocznego rozkładu ruchu rowerowego (krok 6.c)

Na podstawie wcześniej wyliczonego rocznego rozkładu natężenia ruchu rowerowego z podziałem na miesiące (punkt 1) i wiedzy na temat udziału ruchu rowerowego w danym miesiącu w odniesieniu do całego roku możliwe było oszacowanie rocznego natężenia ruchu rowerowego na podstawie danych z miesiąca. Do tych przeliczeń użyto wzoru:

$$\text{roczna liczba użytkowników na danym odcinku} = \frac{\text{miesięczny ruch rowerowy na danym odcinku}}{\text{udział ruchu rowerowego danego miesiąca w całorocznym ruchu rowerowym}}$$

6) Ostatnim krokiem było określenie wartości rocznej liczby użytkowników ruchu rowerowego dla badanych odcinków (krok 6.d i e)

Znając liczbę użytkowników na danym odcinku w skali roku, policzono roczną pracę przewozową danego odcinka według wzoru:

$$RPP_{odcinek}(\text{roczna praca przewozowa na danym odcinku}) \\ = \text{roczna liczba użytkowników odcinka} \times \text{długość odcinka w km}$$

Takie przeliczenie powtórzono dla wszystkich badanych odcinków, a następnie je zsumowano w celu poznania rocznej pracy przewozowej danego typu trasy, według poniższego wzoru:

$$RPP_{region}(\text{roczna praca przewozowa w regionie}) \\ = \sum \text{roczna praca przewozowa na poszczególnych odcinkach danej sieci}$$

Końcowym przeliczeniem było oszacowanie liczby osób korzystających z tras rowerowych danego typu w regionie przy założeniu, że średnia długość podróży turysty rowerowego wynosi 50 km.

$$\text{liczba osób korzystających z tras rowerowych w regionie} = \frac{RPP_{region}(\text{dla danej sieci})}{50}$$

Ta wartość stanowi finalny wskaźnik służący do pomiaru wskaźnika rezultatu długoterminowego RPO WM na lata 2014-2020.

BADANIA JAKOŚCIOWE

Kolejnym krokiem ewaluacji było przeprowadzenie badań jakościowych, które pozwoliły na skonfrontowanie wstępnych wyników badań z opiniami ekspertów zajmującymi się branżą turystyczną, a przede wszystkim posiadającymi wiedzę związaną z rozwojem sieci tras/szlaków rowerowych.

Indywidualne wywiady pogłębione (IDI)

W pierwszej kolejności przeprowadzone zostały dwa indywidualne wywiady pogłębione z przedstawicielami:

- Zarządu Dróg Wojewódzkich – jednostki organizacyjnej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego i jednocześnie beneficjenta działań w ramach RPO WM,
- Departamentu Turystyki UMWM, Zespołu ds. Rozwoju Ruchu Rowerowego.

Celem wywiadów było m.in. poznanie wpływu realizowanych projektów w ramach RPO WM na lata 2014-2020 na wykorzystanie zasobów kulturalnych i przyrodniczych woj. małopolskiego oraz ocena trwałości zmian, jakie zaszły w tym zakresie.

Dyspozycje do wywiadów IDI znajdują się w załączniku nr 2.

Zogniskowany wywiad grupowy (FGI)

W ramach badań jakościowych przeprowadzony został również zogniskowany wywiad grupowy (FGI). W badaniu fokusowym wzięło udział 6 ekspertów, byli to przedstawiciele:

- Stowarzyszenia Klub 80 Rowerów,

- Stowarzyszenia Chrzanowskich Cyklistów
- Krynickiej Organizacji Turystycznej,
- Tarnowskiej Organizacji Turystycznej,
- Biura Turystyki Rowerowej - Bike Trip,
- Fundacji Mapa Pasji.

Przeprowadzenie badania fokusowego było szczególnie istotne w kontekście wyznaczonych kryteriów ewaluacji, które wprost odnoszą się do potrzeb użytkowników ścieżek rowerowych w Małopolsce.

Scenariusz wywiadu FGI znajdują się w załączniku nr 3.

Panel delficki

Kolejnym elementem realizowanego badania było przeprowadzenie panelu delfickiego. Panel delficki składał się z dwóch tur.

- w pierwszej turze za pomocą poczty elektronicznej do ekspertów rozesłany został kwestionariusz, zawierający pytania otwarte. Eksperti odpowiadali na pytania, odwołując się do własnej wiedzy i doświadczenia oraz źródeł zastanych,
- w drugim etapie badania rozesłane zostały zestawienia odpowiedzi udzielonych w pierwszym etapie do ekspertów. Zadaniem uczestników badania było odniesienie się do odpowiedzi pozostałych ekspertów.

W badaniu zgodnie z założeniami wzięło udział trzech ekspertów. Do panelu zostały zaangażowane inne osoby niż do zogniskowanego wywiadu grupowego. Wśród ekspertów biorący udział w badaniu Delphi znaleźli się:

- specjalista w zakresie polityki transportowej, autor podręczników o projektowaniu infrastruktury rowerowej i wpływie transportu na środowisko,
- przedstawiciel Stowarzyszenia Miasta dla Rowerów, opracował m.in. „Standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa” oraz jest odpowiedzialny za rowerową nowelizację Prawa o Ruchu Drogowym,
- bloger, dziennikarz, współpracujący ze stowarzyszeniami rowerowymi i jednostkami samorządu terytorialnego m.in. przy promocji VeloMałopolska.

Kwestionariusz badania Delphi znajduje się w załączniku nr 4.

Wnioski z przeprowadzonych badań posłużyły do opracowania rekomendacji na przyszłość, które zostały omówione podczas warsztatu rekomendacyjnego, stanowiącego ostatni element badawczy prac nad opracowaniem raportu końcowego.

5. WYNIKI PRZEPROWADZONEGO BADANIA

5.1. SIEĆ TRAS/SZLAKÓW ROWEROWYCH NA TERENIE WOJ. MAŁOPOLSKIEGO - INWENTARYZACJA

5.1.1. OGÓLNE INFORMACJE NT. ZINWENTARYZOWANYCH TRAS/SZLAKÓW ROWEROWYCH

Inwentaryzacja dotyczyła tras/szlaków rowerowych na terenie województwa małopolskiego (**Rysunek 1**), których szkieletem są trasy VeloMałopolska. Ponadto na system szlaków/tras/ścieżek rowerowych składają się również:

- szlaki rekomendowane⁷,
- trasy współfinansowane w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020,
- szlaki rowerowe Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego
- inne trasy/szlak/ścieżki, w tym drogi rowerowe w miastach i gminach Małopolski.

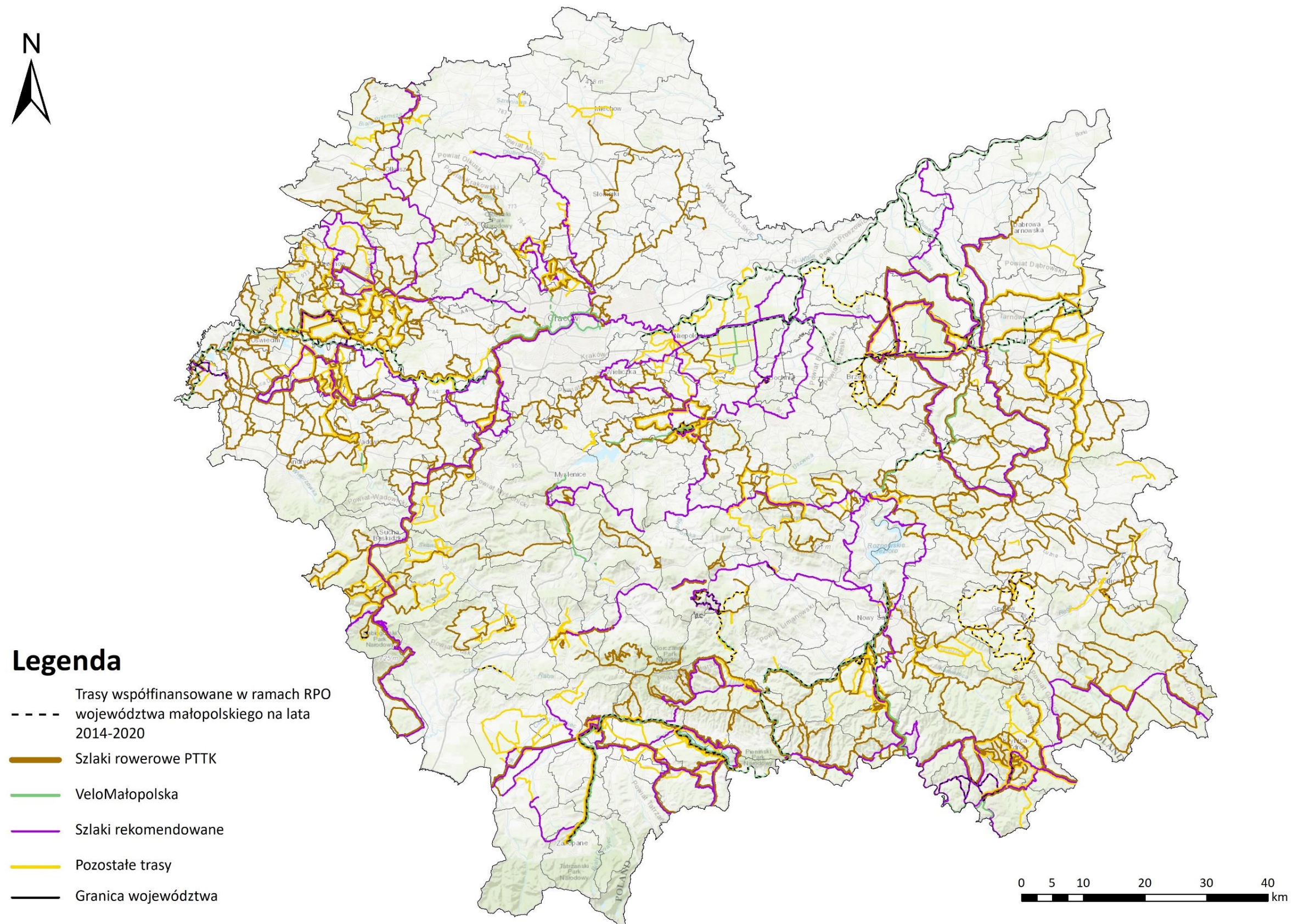
Łączna długość zinwentaryzowanych wszystkich powyższych tras i szlaków rowerowych na terenie województwa małopolskiego wynosi 9 348 km. Powyżej wskazane kategorie nie stanowią zbiorów zamkniętych, ponadto wiele tras/szlaków biegnie w części tym samym śladem, dlatego Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskie wskazuje, że faktyczna długość nienakładających się szlaków/tras/ścieżek rowerowych w rzeczywistości oscyluje w granicach ok. **3 000 km.**

Powyższe szlaki charakteryzują się rozdrobnieniem pod względem zarządców tj. trasa znajduje się na terenie danej gminy/miasta, lecz zarządca zależny jest od drogi, działki, na której dana trasa się znajduje, co utrudnia utrzymanie oraz utworzenie jednolitych sieci szlaków i tras rowerowych.

Szczegółowy podział tras i szlaków na odcinki zawierający informacje o zarządcach i gminach, przez które te szlaki przebiegają wraz ze współrzędnymi początku i końca, zawarto w załączniku nr 6.

⁷ Szlaki rekomendowane – trasy istniejące na terenie województwa, które zostały wytypowane z istniejących tras po wcześniejszej weryfikacji pod kątem przejezdności, oznakowania czy dostępu do transportu publicznego. Weryfikacja tras nastąpiła w 2019 roku. Ilekroć w raporcie jest mowa o szlakach rekomendowanych należy przez to rozumieć szlaki przedstawione na stronie https://narowery.visitmalopolska.pl/c/portal/layout?p_l_id=1852273&p_v_l_s_g_id=0

Rysunek 1. Mapa tras rowerowych w województwie małopolskim



Źródło: opracowanie własne na podstawie <https://narowery.visitmalopolska.pl/pl/velomalopolska>, PTTK, ZDW, dane gmin, podkład: ESRI Basemap.

VeloMałopolska to 8 głównych tras rowerowych przeznaczonych do ruchu masowego, które tworzą spójną sieć przebiegającą przez całe województwo, łączącą duże ośrodki miejskie województwa oraz przebiegającą przez obszary turystyczne i regiony cenne przyrodniczo (**Rysunek 2**). Trasy są budowane zgodnie z najwyższymi standardami i charakteryzują się przebiegami oddzielonymi od ruchu samochodowego oraz w większości utwardzoną nawierzchnią, umożliwiającą jazdę wszystkimi rodzajami rowerów, w tym z sakwami i przyczepkami. Trasy powstały w miejscach, w których jest dobry dostęp transportowy tzn. do szlaków można się dostać zarówno komunikacją indywidualną jak i zbiorową (autobusy, kolej). Pochylenia na trasach nie przekraczają 6% na długości powyżej 250 metrów, ale jest dopuszczalne przekroczenie 6% na długości kilkunastu metrów. W związku z tym trasy głównie wykorzystują doliny rzek oraz nieeksploatowane linie kolejowe lub linie kolejowe przeznaczone do likwidacji. Główną funkcją tras głównych VeloMałopolska jest obsługa ruchu tranzytowego.

Istniejąca sieć głównych szlaków/tras w ramach VeloMałopolska charakteryzuje się łączną długością 896 km. W porównaniu do raportu z 2021 roku na terenie województwa małopolskiego odnotowano łączny wzrost długości szlaków/tras rowerowych w ramach sieci VeloMałopolska o 152 km. Głównymi szlakami są:

1. EuroVelo4 (VeloMetropolis) – 206 km (dobudowano 2 kilometry⁸)
2. EuroVelo11 (VeloNatura) – 214 km (dobudowano 78 kilometrów)
3. VeloDunajec – 192 km (dobudowano 31 kilometrów)
4. VeloPrądnik – 2 km
5. VeloRaba – 54 km (dobudowano 36 kilometrów)
6. VeloSkawa – 3 km (wybudowano 3 kilometry)
7. Wiślana Trasa Rowerowa – 219 km (dobudowano 2 kilometry)
8. VeloRudawa – 6 km

Szczegółowy podział tras na odcinki znajduje się w załączniku nr 6.

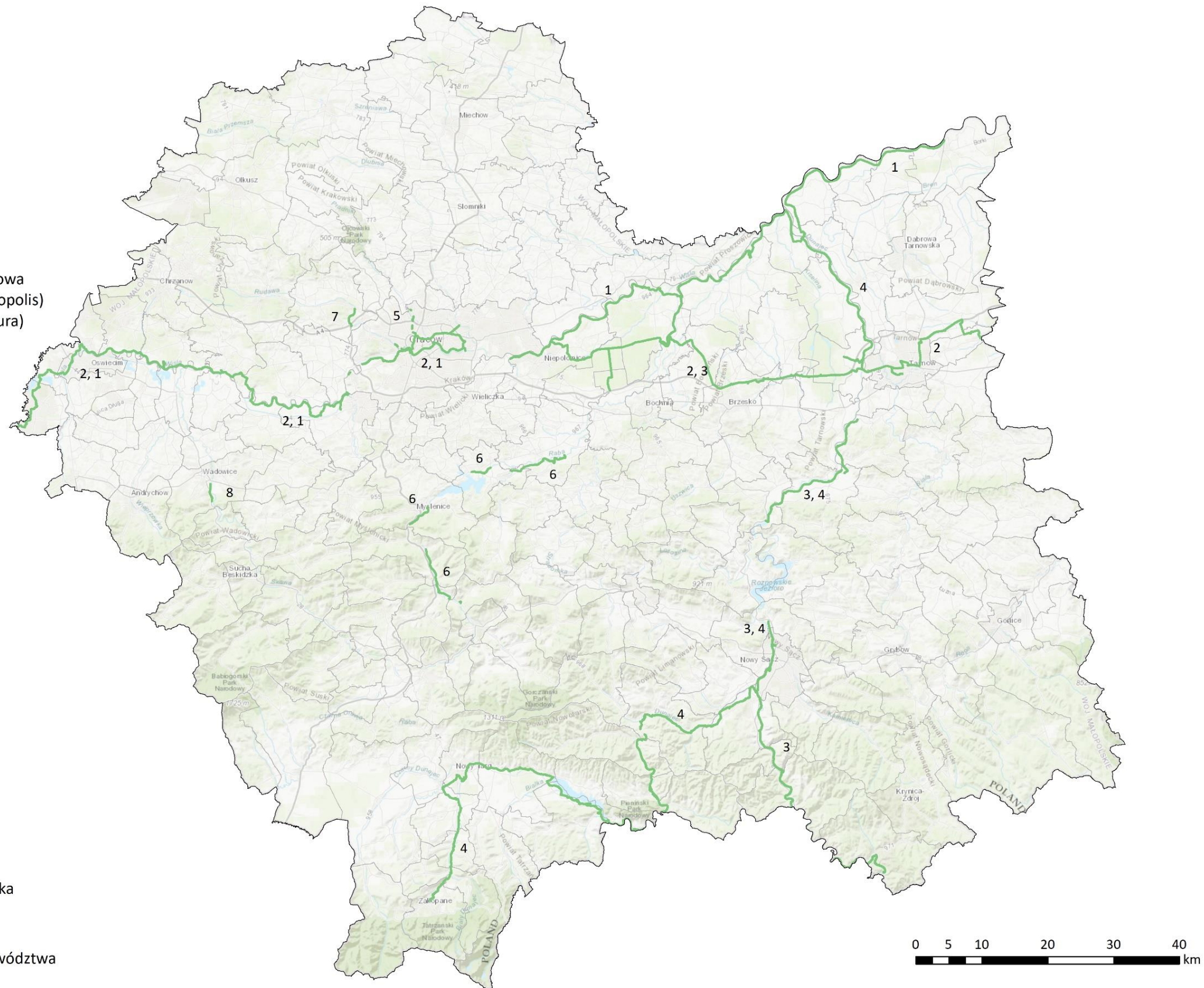
⁸ W porównaniu do raportu z 2021 roku.

Rysunek 2. Mapa tras VeloMałopolska



VeloMałopolska:

1. Wiślana Trasa Rowerowa
2. EuroVelo4 (VeloMetropolis)
3. EuroVelo11 (VeloNatura)
4. VeloDunajec
5. VeloPrądnik
6. VeloRaba
7. VeloRudawa
8. VeloSkawa



Legenda

- VeloMałopolska
- Granice gmin
- Granica województwa

Źródło: opracowanie własne na podstawie <https://narowery.visitmalopolska.pl/pl/velomalopolska>, podkład: ESRI Basemap

Rekomendowane szlaki rowerowe⁹ (**Rysunek 3**) to trasy istniejące na terenie województwa, które zostały wytypowane z istniejących tras po wcześniejszej weryfikacji pod kątem przejezdności, oznakowania czy dostępu do transportu publicznego. Weryfikacja tras nastąpiła w 2019 roku. Łączna długość tras rekomendowanych na terenie województwa małopolskiego wynosi 1849 km. W porównaniu do raportu z 2021 roku nie odnotowano zmian w długości szlaków rekomendowanych. Dzielą się one na następujące odcinki:

1. AquaVelo – 93 km
2. Babia Góra Trails – 23 km
3. Beskidzki Szlak Rowerowy – 67 km
4. Bogumiłowice PKP - Szczepanów (niebieski) - 31 km
5. Brzeszcze na rowerze – 15 km
6. Bursztynowy Szlak Greenways – 244 km
7. Dąbrowa Tarnowska - Tarnów Mościce - 29 km
8. Enklawa Aktywnego Wypoczynku – 36 km
9. Jurajski Rowerowy Szlak Orlich Gniazd – 88 km
10. Karpacki Szlak Rowerowy – 179 km
11. Karpacki Szlak Rowerowy – wariant łososiński - 36 km
12. Na Bacówkę nad Wierchomlą oraz pętla Kotylniczy Wierch – 30 km
13. Od Krakowa do Ojcowa – rowerem przez Zielonki – 33 km
14. Pętla Spiska – 62 km
15. Pętla wokół Myślenic - 16 km
16. Rowerowy Szlak Doliny Karpia – 86 km
17. Rowerowy Pierścień Solny “Salina Cracoviensis” - 89 km
18. Sal de Bohegna - łącznik “Salina Cracoviensis” - 21 km
19. Łącznik Rzezawski i Nowowiśnicki “Salina Cracoviensis” - 33 km
20. Skarby Blisko Krakowa – Trasa nr 2 – Malowniczymi zakątkami gminy Skawina – 43 km
21. Szlak Dolnej Drwinki – 16 km
22. Czarny szlak od zamku w Zatorze do zamku w Graboszycach – 7 km
23. Szlak Rowerowy Doliną Dłubni - 47 km
24. Szlak Rowerowy im. Żeleńskich - 50 km
25. Szlak Wokół Tatr - trasa chochołowsko-wierchowa – 12 km
26. Szlak Wokół Tatr - łącznik Czarny Dunajec – Podczerwone – 4 km
27. Szlak Wokół Tatr - Ludźmierz-Krauszów-Morawczyna-Pyzówka - 10 km
28. Szlak Wokół Tatr - pętla dookoła miasta Nowy Targ – 9 km
29. Szlak Wokół Tatr – Harenda - Ratułów - 15 km
30. Szlak Wokół Tatr – trasa główna - 57 km
31. Szlak Wód Mineralnych – 31 km
32. Tarnów Mościce - Ciężkowice (szlak niebieski) - 44 km
33. Tarnów Mościce - Ciężkowice (szlak zielony) - 91 km
34. Tarnów Mościce - Szczepanów (szlak czerwony) - 24 km
35. Transgraniczny Szlak Rowerowy – 69 km

⁹ Szlaki rekomendowane – ilekroć w raporcie jest mowa o szlakach rekomendowanych należy przez to rozumieć szlaki przedstawione na stronie https://narowery.visitmalopolska.pl/c/portal/layout?p_l_id=1852273&p_v_l_s_g_id=

- 36. Trasa Dookoła Jeziora Czorsztyńskiego - część północna od Huby do Sromowiec – 22 km
- 37. Trasa rowerowa Grodzisko oraz Skansen – 18 km
- 38. Wokół gminy Trzebinia – 49 km
- 39. Wokół Mogielicy – 20 km
- 40. Zalew Chechło - Puszcza Dulowska – Rudno – 14 km




Rysunek 3. Mapa szlaków rekomendowanych

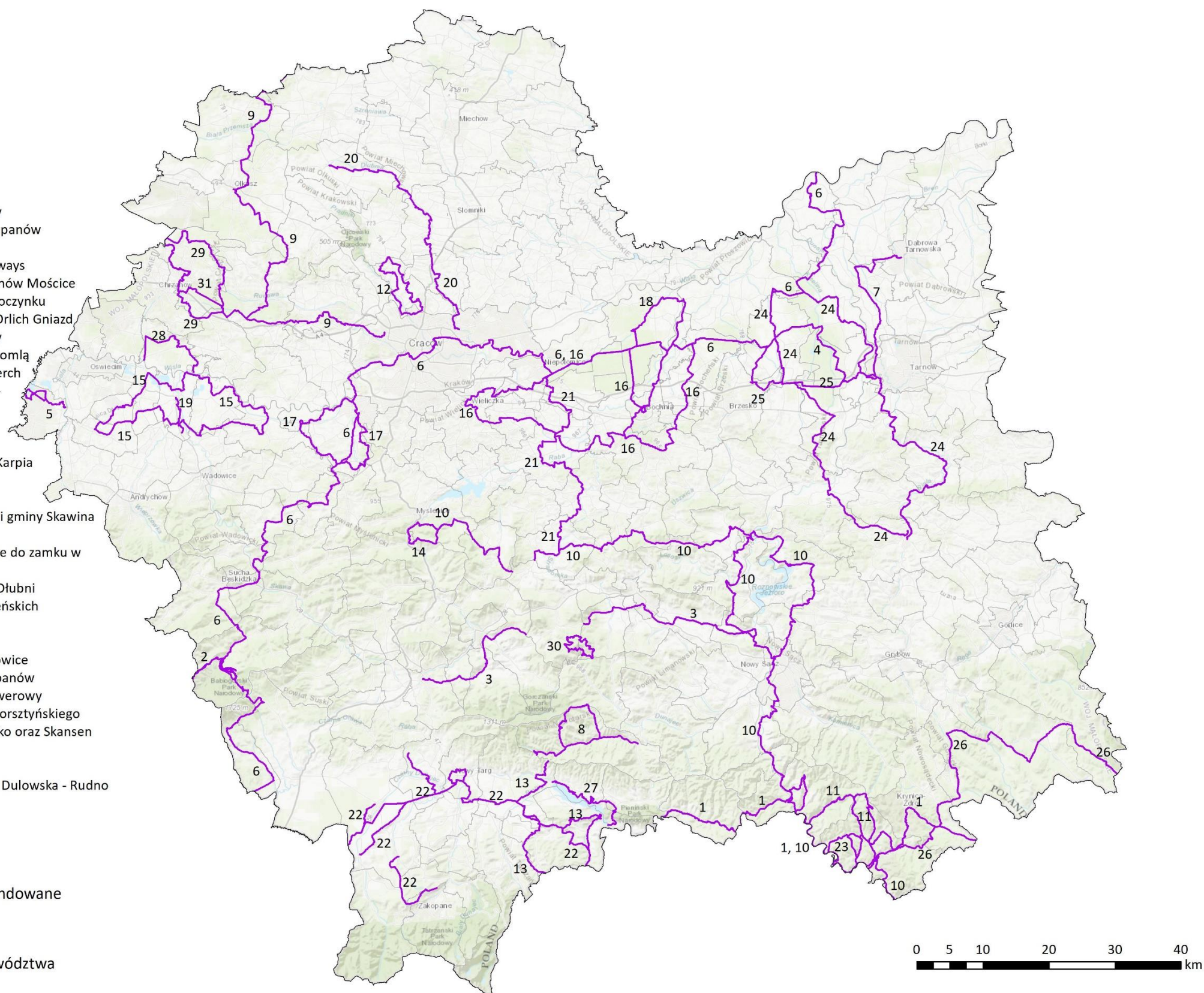


Szlaki rekomendowane:

1. AquaVelo
2. Babia Góra Trails
3. Beskidzki Szlak Rowerowy
4. Bogumiłowice PKP - Szczepanów
5. Brzeszcze na rowerze
6. Bursztynowy szlak Greenways
7. Dąbrowa Tarnowska - Tarnów Mościce
8. Enklawa Aktywnego Wypoczynku
9. Jurajski Rowerowy Szlak Orlich Gniazd
10. Karpacki Szlak Rowerowy
11. Na Bacówkę nad Wierchomlą oraz pętla Kotylnicy Wierch
12. Od Krakowa do Ojcowa - rowerem przez Zielonki
13. Pętla Spiska
14. Pętla wokół Myślenic
15. Rowerowy Szlak Doliny Karpia
16. Salina Cracoviensis
17. Skarby Blisko Krakowa - Malowniczymi Zakątkami gminy Skawina
18. Szlak Dolnej Drwinki
19. Szlak od zamku w Zatorze do zamku w Graboszcach
20. Szlak Rowerowy Doliną Dłubni
21. Szlak Rowerowy im. Żeleńskich
22. Szlak Wokół Tatr
23. Szlak Wód Mineralnych
24. Tarnów Mościce - Ciężkowice
25. Tarnów Mościce - Szczepanów
26. Transgraniczny Szlak Rowerowy
27. Trasa Dookoła Jeziora Czorszyńskiego
28. Trasa rowerowa Grodzisko oraz Skansen
29. Wokół gminy Trzebinia
30. Wokół Mogielicy
31. Zalew Chechło - Puszcza Dulowska - Rudno

Legenda

-  Szlaki rekomendowane
-  Granice gmin
-  Granica województwa



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych <https://narowery.visitmalopolska.pl/pl/velomalopolska>

Trasy współfinansowane w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020 to głównie odcinki VeloMałopolska i kilka szlaków rekomendowanych (**Rysunek 4**). Ponadto sfinansowane przez RPO WM na lata 2014-2020 są lokalne trasy rowerowe miast i gmin Małopolski. Szlaki charakteryzują się dobrą, w większości utwardzoną nawierzchnią. Łączna długość współfinansowanych odcinków to 806 kilometrów, co przekłada się na wzrost o 34 kilometry względem raportu z 2021 roku. Odcinkami współfinansowanymi z RPO WM 2014-2020 są:

1. Wiślana Trasa Rowerowa, EuroVelo 4 (VeloMetropolis) odcinek: Brzeszcze-Skawina – 83 km
2. Wiślana Trasa Rowerowa odcinek: Chobot-Szczucin – 110 km
3. VeloRaba odcinek: Mikluszowice - Uście - 9 km
4. EuroVelo 4 (VeloMetropolis) odcinek: Niepołomice-Jodłówka - 91 km
5. VeloDunajec odcinek: Ostrów-Wietrzychowice – 26 km
6. VeloDunajec odcinek: Zabrzeż-Stary Sącz - 28 km
7. VeloDunajec odcinek: Zakopane-Sromowce – 72 km
8. VeloRudawa odcinek: Zabierzów-Balice – 3 km
9. VeloDunajec odcinek: Wierzchosławice-Dwudniaki – 4 km
10. VeloDunajec, EuroVelo 11 (VeloNatura) odcinek: Stary Sącz-Wielogłowy – 14 km
11. VeloDunajec, EuroVelo 11 (VeloNatura) odcinek: Czchów - Wróblowice – 12 km
12. EuroVelo 11 (VeloNatura) odcinek: Barcice-Stary Sącz - 10 km
13. VeloDunajec odcinki na terenie gminy Ochotnica Dolna – 6 km
14. VeloDunajec odcinek na terenie gminy Krościenko nad Dunajcem – 4 km
15. VeloDunajec odcinek na terenie gminy Szczawnica – 3 km
16. VeloKrynica - 8 km
17. Babiogórska Parzenica – 5 km¹⁰
18. Brzeszcze na rowerze – 15 km
19. Trasa rowerowa Grodzisko oraz Skansen – 18 km
20. Wokół Mogielicy – 20 km
21. Szlak Wód Mineralnych – 31 km
22. Trasy pieszo-rowerowe w Gorlicach – 2 km
23. Dolina Raby – 5 km
24. Szlak rowerowy Miasto Limanowa – 3 km
25. Szlak rowerowy gmina Kamienica – 16 km
26. Turisticus Bochnia – trasa rowerowa Tour de Kopalnia – 5 km
27. Trasy rowerowe w gminie Grybów - 84 km
28. Szlak turystyczny gminy Raba Wyżna - 5 km
29. Ścieżki biegowo-rowerowe na Miejskiej Górze w Starym-Sączu - Centra Aktywnego Wypoczynku – 7 km
30. EnoVelo - część 1 – 89 km
31. EnoVelo - część 2 – 2 km

¹⁰ Trasa powstała przed 2021 jednak ze względu na brak kontaktu ze strony beneficjenta dopiero w 2022 roku udało się pozyskać informację nt. przebiegu trasy i włączyć ją do inwentaryzacji oraz pomiarów.

Od 2021 roku powstały trzy nowe odcinki współfinansowane w ramach RPO WM 2014-2020:

1. VeloDunajec odcinek: Szczawnica – Zabrzeż – 19 km
2. Wokół Mogielicy odcinek: Słopnice – Mogielica – 7 km
3. Szlak rowerowy Miasto Limanowa – 3 km

Rysunek 4. Mapa tras współfinansowanych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020

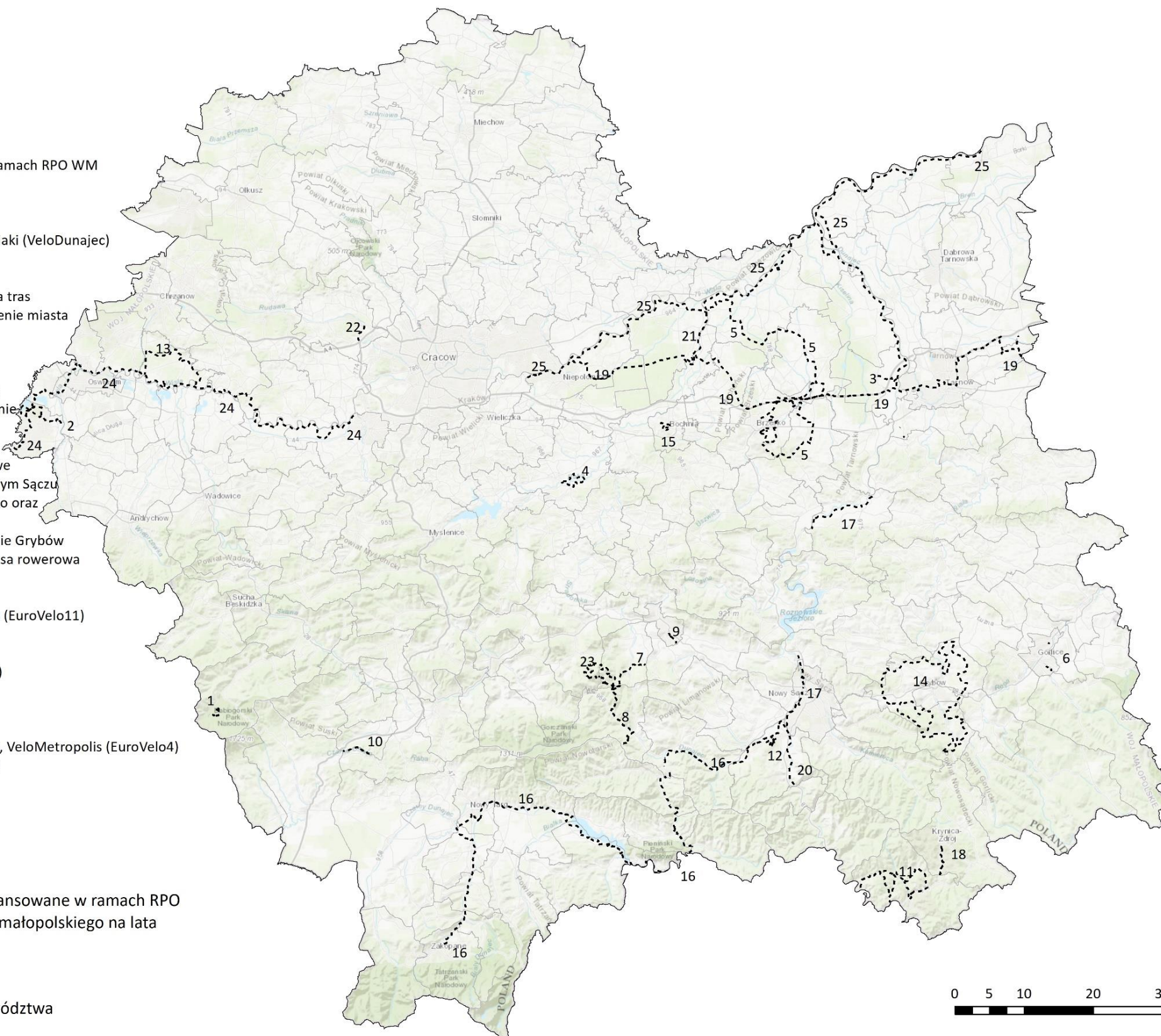


Trasy współfinansowane w ramach RPO WM na lata 2014-2020:

1. Babiogórska Parzenica
2. Brzeszcze na rowerze
3. Wierzchosławice - Dwudniaki (VeloDunajec)
4. Dolina Raby
5. EnoVelo
6. Rozbudowa i modernizacja tras pieszo-rowerowych na terenie miasta Gorlice
7. Słupnice - Mogielica
8. Szlak w gminie Kamienica
9. Szlak w mieście Limanowa
10. Szlak turystyczny na terenie gminy Raba Wyżna
11. Szlak Wód Mineralnych
12. Ścieżki biegowo-rowerowe na Miejskiej Górze w Starym Sączu
13. Trasa rowerowa Grodzisko oraz Skansen
14. Trasy turystyczne w gminie Grybów
15. TURISTICUS Bochnia - trasa rowerowa Tour de Kopalnia
16. VeloDunajec
17. VeloDunajec, VeloNatura (EuroVelo11)
18. VeloKrynica
19. VeloMetropolis
20. VeloNatura (EuroVelo 11)
21. VeloRaba
22. VeloRudawa
23. Wokół Mogielicy
24. Wiślana Trasa Rowerowa, VeloMetropolis (EuroVelo4)
25. Wiślana Trasa Rowerowa

Legenda

- - - - - Trasy współfinansowane w ramach RPO województwa małopolskiego na lata 2014-2020
- Granice gmin
- Granica województwa



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych beneficjentów

Szlaki rowerowe Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego (PTTK) (**Rysunek 5**) to część projektów Centralnego Ośrodka Turystyki Górskiej PTTK o nazwie "Góry bez granic - integracja sieci szlaków w transgraniczny produkt turystyczny", "Wsparcie turystyki aktywnej w Małopolsce poprzez renowację i doposażenie szlaków turystycznych oraz rozbudowę portalu <http://www.malopolska.szlaki.pttk.pl/> o aplikacje mobilne". Promocja wybranych szlaków pieszych poprzez budowę nowej oferty regionu pt. „Lotnicze ślady w Małopolsce” i "Szlaki turystyczne w Małopolsce – integracja -różnorodnych szlaków i innych atrakcji turystycznych w spójny kompleksowy produkt regionalny", którego celem było uporządkowanie szlaków, informacji o ich przebiegach oraz stworzenie regionalnej bazy szlaków turystycznych. Wytyczono i oznaczono je w latach 2007-2013. Ze względu na długi okres czasu od ich powstania, obecnie niektóre szlaki są zaniedbane lub nieoznaczone w terenie. Łączna długość wszystkich szlaków PTTK na terenie województwa małopolskiego wynosi 4158 km. Jest to o 491 km mniej niż w raporcie z 2021 roku, co wynika z usunięcia lub przeniesienia do innej kategorii części tras (gdyż nie stanowią szlaków PTTK). Istniejące szlaki PTTK to:

1. Alwernia - Rudno (szlak żółty) - 29 km
2. Bacówka PTTK nad Wierchomlą - Hala Łabowska (szlak zielony) - 9 km
3. Bielany - Mały Malec pn. (szlak czarny) - 2 km
4. Brody - Marcyporęba (szlak zielony) - 16 km
5. Brzanka - Cieżkowice Przedmieście Wielkie (szlak czerwony) - 23 km
6. Brzeszcze Zarudzie - Głębowice (szlak niebieski) - 22 km
7. Brzeszcze Zarudzie - Wola (szlak czarny) - 7 km
8. Brzeźnica - Osiek Stawy (szlak czerwony) - 43 km
9. Brzeźnica PKP - Wielkie Drogi (szlak żółty) - 11 km
10. Brzozowy Szlak Rowerowy (szlak niebieski) - 20 km
11. Bugaj Zakrzewski - Kalwaria Zebrzydowska rynek (szlak czarny) - 3 km
12. Bystra Podhalańska - Bystra Podhalańska (szlak zielony) - 31 km
13. Chełm - Załazie (szlak zielony) - 7 km
14. Chochółów - Koniówka (szlak czerwony) - 5 km
15. Chodźcie na Turbacz - trasa nr 4 (szlak żółty) - 6 km
16. Cieżkowice - Paleśnica (szlak zielony) - 22 km (nowy szlak¹¹)
17. Cieżkowice - PKP Ostrów (szlak zielony)- 88 km (nowy szlak)
18. Czajki - Oświęcim most Piastowski (szlak zielony) - 22 km
19. Czchów - Czchów (szlak czerwony) - 15 km
20. Czernichów - Nidek (szlak czerwony) - 32 km
21. Czerwony Szlak Rowerowy pod Lubań (szlak czerwony) - 8 km
22. Dąbrowa Tarnowska – PKP Tarnów Mościce (szlak niebieski) – 29 km (nowy szlak)
23. Do cmentarza nr 357 z I wojny światowej (szlak niebieski) - 1 km
24. Dobra - Łopień (szlak żółty) - 4 km
25. Droga Jakubowska (szlak zielony) - 18 km
26. Droga Skotnicka (szlak czarny) - 2 km

¹¹ Ilekcioć pojawia się informacja „nowy szlak”, oznacza to że dany szlak nie występował w danej kategorii w raporcie z 2021 roku.

27. Duża Pętla Rowerowa (szlak czarny) - 34 km
28. Dwory II - Woźniki (szlak niebieski) - 24 km
29. Dwór Sygnezów - Janowice (szlak czarny) - 2 km
30. Frydrychowice - Chocznia Górna (szlak czarny) - 4 km
31. Frydrychowice - Tomnice (szlak niebieski) - 6 km
32. Gdów, Raba - rozdroże (szlak niebieski) - 7 km
33. Gierałtów - Andrychów Kuwik (szlak czarny) - 13 km
34. Głębowice - Frydrychowice (szlak niebieski) - 13 km
35. Główny Karpacki Szlak Rowerowy (szlak czerwony) - 64 km
36. Golanka - Granice (szlak zielony) - 9 km
37. Górna Wieś - Iwanowice Dworskie (szlak czarny) - 9 km
38. Granice - Borówka (szlak niebieski) - 1 km
39. Greenway (szlak niebieski) - 11 km
40. Greenways Kraków (szlak zielony) - 11 km
41. Greenways R4 (szlak zielony) - 70 km
42. Grojec Tarniówka - Grojec Bugaj (szlak czarny) - 5 km
43. Gromnik - Zakliczyn (szlak niebieski) - 13 km
44. Harmęże - Brzeszcze Zarudzie (szlak żółty) - 8 km
45. Jamna - Tarnów (szlak czarny) - 49 km
46. Jamna - Tarnów (szlak żółty) - 71 km
47. Januszkowa Góra - Sieniczno D94 (szlak zielony) - 10 km
48. Jaroszowiec - Olkusz (szlak zielony) - 13 km
49. Jaskinia Łabajowa - Zabierzów (szlak zielony) - 11 km
50. Jastrzębia - Lanckorona - Palecka (szlak niebieski) - 4 km
51. Jastrzębie Zagroda - Lanckorona Podklecka (szlak zielony) - 2 km
52. Jaworzna - Goła Góra (szlak czerwony) - 7 km
53. Jodłów-Wałki gr. woj. K/R - Tarnów Mościce PKP (szlak czerwony) - 24 km
54. Kalwaria Zebrzydowska - Ryczów (szlak żółty) - 33 km
55. Kamionka Mała - Rudno, Studia Alvernia (szlak czarny) - 13 km
56. kaplica św. Urszuli - Ujazd (szlak czarny) - 1 km
57. Karpacki Szlak Rowerowy (szlak czerwony) - 25 km
58. Kasina Wielka - Lubomir - Kasina Wielka (szlak czerwony) - 25 km
59. Klecza Dolna - Wadowice PKP (szlak czarny) - 12 km
60. Kłaj PKP - Grodkowice (szlak czerwony) - 6 km
61. Kłokowa PKP - Zalasowa Górna (szlak zielony) - 17 km
62. Kołkówka - Rzepiennik Strzyżewski (szlak niebieski) - 3 km
63. Konina Potasznia - Koninki Hucisko (szlak czerwony) - 8 km
64. Koninki Hucisko - Olszowy Potok (szlak czerwony) - 5 km
65. Koninki Hucisko - Poręba Górna (szlak żółty) - 10 km
66. Korzkiew - Brzozówka (szlak czarny) - 3 km
67. Korzkiew - Prądnik Korzkiewski (szlak niebieski) - 3 km
68. Kosarzyska pd. - Piwniczna Niewinna (szlak czerwony) - 6 km
69. Kosmolów Zawieś - Wiśliczka (szlak czarny) - 2 km
70. Kraków Park Kościuszki - Raciborowice (szlak czarny) - 13 km
71. Kraków Zesławice - Dziekanowice (szlak żółty) - 3 km
72. Kramarki - Stryszów (szlak zielony) - 4 km

73. Krościenko nad Dunajcem - Tylmanowa (szlak fioletowy) - 14 km
74. Królewski Szlak Rowerowy (szlak zielony) - 113 km
75. Krzeszowice PKP - Wola Filipowska PKP (szlak czarny) - 6 km
76. Kuskowizna - Witkowice (szlak czarny) - 1 km
77. Lachowice - Lachowice (szlak żółty) - 26 km
78. Lanckorona rynek - Zakrzów (szlak niebieski) - 6 km
79. Lanckorona rynek wsch. - Wola Radziszowska (szlak czerwony) - 16 km
80. Lanckorona rynek wsch. - Zachełmna (szlak czerwony) - 6 km
81. Las Bobrek - Chełmek Podgórze (szlak zielony) - 7 km
82. Lasek Wolski, Al. Wędrowników - Lasek Wolski, ul. Pod Sowińcem (szlak zielony) - 1 km
83. Laskowa - Ryczów (szlak niebieski) - 10 km
84. Laskowa Centrum - Sałasz Wschodni (szlak czerwony) - 7 km
85. Librantowa - Kamionka Wielka Głodówka (szlak niebieski) - 14 km
86. Liplas - Wiatowice (szlak żółty) - 2 km
87. Lipnica Wielka granica państwa - Lipnica Wielka (szlak czerwony) - 10 km
88. Łącznik wariatów 2b i 2c (szlak fioletowy) - 1 km
89. Łęg Tarnowski - Wola Rzędzińska PKP (szlak żółty) - 31 km
90. Łysa Góra - Szczepanów (szlak żółty) - 14 km
91. Maciejowa - Nowy Sącz Dąbrówka Polska (szlak czarny) - 26 km
92. Maciejowa - Schronisko PTTK na Hali Łabowskiej (szlak zielony) - 9 km
93. Marszałek - Polana pod Lubaniem (szlak fioletowy) - 6 km
94. Miechów szpital - Nasiechowice (szlak zielony) - 10 km
95. Nad Lasem - Jordanów Repelówka (szlak czerwony) - 7 km
96. nad Przełęczą Obidza - Jaworki (szlak zielony) - 10 km
97. nad Przełęczą Obidza - Piwniczna Kosarzyska (szlak zielony) - 9 km
98. Nakle - Rychwałd Puste (szlak zielony) - 9 km
99. Naściszowa - Nowy Sącz Zabełcze (szlak niebieski) - 2 km
100. Nidek - Wadowice (szlak czerwony) - 25 km
101. Niedźwiedź - Olszówka (szlak czerwony) - 4 km
102. Nowa Jastrząbka - Tarnów Rzędzin (szlak zielony) - 19 km
103. Ochotnica Dolna - Ochotnica Dolna (szlak fioletowy) - 18 km
104. Odnoga na wieżę na Koziarzu (szlak fioletowy) - 1 km
105. Olszówka - Rabka-Zdrój amfiteatr (szlak czerwony) - 5 km
106. Ostrów - Łysa Góra (szlak żółty) - 21 km
107. Paczółtowice - Krzeszowice (szlak niebieski) - 11 km
108. Paleśnica – Budzyn (szlak zielony) – 10 km (nowy szlak)
109. Pętla 3 Dolin (szlak czerwony) - 25 km
110. Pętla Babice - Mętków - Babice (szlak niebieski) - 30 km
111. Pętla Bereśnik - Dzwonkówka (szlak żółty) - 16 km
112. Pętla Biskupice (szlak zielony) - 23 km
113. Pętla Chełmek (szlak żółty) - 18 km
114. Pętla Cichawka (szlak czerwony) - 20 km
115. Pętla do cmentarzy nr 300, 305, 307, 308 z I W.Ś (szlak żółty) - 6 km
116. Pętla do zalewu Skowronek (szlak czerwony) - 8 km
117. Pętla Kalwaria Zebrzydowska klasztor (szlak niebieski) - 12 km

118. Pętla Libiąż - Gromiec - Libiąż (szlak czerwony) - 33 km
119. Pętla Łapanów (szlak niebieski) - 11 km
120. Pętla Ochotnica Górna - Jaszczce (szlak fioletowy) - 11 km
121. Pętla Oświęcim - Graboszyce - Oświęcim (szlak żółty) - 53 km
122. Pętla Oświęcim - Nidek - Oświęcim (szlak żółty) - 48 km
123. Pętla po Nowej Hucie (szlak czerwony) - 8 km
124. Pętla po Nowej Hucie (szlak czarny) - 10 km
125. Pętla Podstolice (szlak zielony) - 15 km
126. Pętla Przehyba - Durbaszka (szlak niebieski) - 30 km
127. Pętla przez Wierch Znaki (szlak fioletowy) - 13 km
128. Pętla Raciborowice - Michałowice - Raciborowice (szlak zielony) - 23 km
129. Pętla Rez. Biała Woda-Przełęcz Obidza (szlak czerwony) - 13 km
130. Pętla rowerowa na Magurze Małastowskiej (szlak niebieski) - 27 km
131. Pętla Rybna (szlak niebieski) - 14 km
132. Pętla Ryglice (szlak zielony) - 7 km
133. Pętla Wieliczka - Pawlikowice - Wieliczka (szlak czerwony) - 24 km
134. Pętla wokół Chrzanowa (szlak niebieski) - 18 km
135. Pętla wokół Dobczyc (szlak zielony) - 18 km
136. Pętla wokół Gdowa (szlak czerwony) - 36 km
137. Pętla wokół Pieskowej Skały (szlak niebieski) - 23 km
138. Pętla wokół stawów Przeręb (szlak czarny) - 33 km
139. Pętla wokół Stryszowa (szlak zielony) - 15 km
140. Pętla wokół Sułoszowej (szlak zielony) - 17 km
141. Pętla Wola Lubecka (szlak czerwony) - 13 km
142. Pętla z Tylmanowej (szlak niebieski) - 7 km
143. Piwniczna Sucha Dolina parking - Piwniczna Czercz (szlak niebieski) - 13 km
144. Pleśna - Zgłobice (szlak żółty) - 11 km
145. Płoki - Lgota (szlak niebieski) - 4 km
146. Polana pod Lubaniem - Przełęcz Knurowska (szlak fioletowy) - 14 km
147. Porąbka Uszewska - Dębno (szlak czerwony) - 5 km
148. Poręba Żegoty - Alwernia (szlak zielony) - 3 km
149. Przeł. Gruszowiec - Śnieżnica (szlak żółty) - 3 km
150. Przeł. Żłobki - Rytro szkoła (szlak niebieski) - 10 km
151. Przełęcz Knurowska - Schronisko PTTK na Turbaczu (szlak czerwony) - 9 km
152. Przytkowice - Brzeźnica PKP (szlak czarny) - 17 km
153. Puszcza Dulowska zach. - Młoszowa Wzgórze (szlak czarny) - 2 km
154. Rabka-Zdrój - Rabka-Zdrój (szlak zielony) - 2 km
155. Rabka-Zdrój amfiteatr - Chabówka Skansen (szlak zielony) - 4 km
156. Rabka-Zdrój Leśniczówka - rozdroże pod Krzywoniem (szlak zielony) - 2 km
157. Rabsztyn - Olkusz (szlak czarny) - 5 km
158. Rabsztyn - Olkusz (szlak niebieski) - 37 km
159. Radziemice - Proszowice (szlak niebieski) - 13 km
160. Rawałowice - Wola Luborzycka (szlak czarny) - 2 km
161. Rowerem po Podhalu - trasa nr 101 (zjazdowa) (szlak czarny) - 4 km
162. Rowerowy Szlak Kościuszkowski (szlak czerwony) - 94 km

- 163. rozdroże pod Maciejową - Ponice (szlak żółty) - 3 km
- 164. Rozdziele - Laskowa Centrum (szlak niebieski) - 7 km
- 165. Ryglice - Zalasowa (szlak niebieski) - 26 km
- 166. Rytro Wilkówka - Rytro Wilkówka (szlak zielony) - 6 km
- 167. Rytro Zajazd - Polana Paszkowa (szlak żółty) - 5 km
- 168. Rzeki parking - Kiczora (szlak czerwony) - 11 km
- 169. Rzeki parking - Konina Potasznia, parking (szlak czerwony) - 13 km
- 170. Sądecki Szlak Rowerowy (szlak żółty) - 64 km
- 171. Schronisko PTTK na Turbaczu-rozdroże pod Maciejową (szlak czerwony) - 10 km
- 172. Siedliska – Grodek (szlak zielony) – 8 km (nowy szlak)
- 173. Skarby blisko Krakowa - trasa nr 4 (szlak zielony) - 16 km
- 174. Skarby blisko Krakowa - trasa nr 7 (szlak czerwony) - 17 km
- 175. Skarby blisko Krakowa - trasa nr 8 (szlak zielony) - 14 km
- 176. Skarby blisko Krakowa - trasa nr 9 (szlak czarny) - 1 km
- 177. Skotnica - Puszcza Niepołomicka parking (szlak zielony) - 5 km
- 178. Słopnice Królewskie - Mogielica (szlak niebieski) - 15 km
- 179. Stanisław Dolny - Przeł. Zapusta (szlak czarny) - 4 km
- 180. Stryszawa - Stryszawa (szlak czerwony) - 12 km
- 181. Stryszawa PKP - Stryszawa PKP (szlak czerwony) - 27 km
- 182. Stryszowa - Dobczyce (szlak żółty) - 10 km
- 183. Szczepanów – Bogumiłowice PKP (szlak niebieski) – 31 km (nowy szlak)
- 184. Szczucin - Odporyszów (szlak żółty) - 29 km
- 185. Szlak Bocianich Gniazd (szlak czerwony) - 15 km
- 186. Szlak Kordonów Granicznych (szlak czarny) - 22 km
- 187. Szlak Kordonów Granicznych (szlak niebieski) - 13 km
- 188. Szlak łącznikowy w gminie Niedźwiedź (szlak czerwony) - 3 km
- 189. Szlak okrężny gminy Skrzyszów (szlak zielony) - 26 km
- 190. Szlak okrężny wokół Jerzmanowic (szlak niebieski) - 22 km
- 191. Szlak pod Śnieżnicą (szlak czerwony) - 4 km
- 192. Szlak Podlesia (szlak czarny) - 6 km
- 193. Szlak Przyłasczkowy (szlak niebieski) - 39 km
- 194. Szlak rowerowy Osiek (szlak czarny) - 17 km
- 195. Szlak rowerowy po Nowej Hucie (szlak zielony) - 10 km
- 196. Szlak rowerowy przy Wysowej (szlak czarny) - 25 km
- 197. Szlak rowerowy wokół Chrzanowa (szlak czarny) - 40 km
- 198. Szlak rowerowy wokół Jeziora Klimkówka (szlak czerwony) - 27 km
- 199. Szlak rowerowy wokół Wysowej (szlak żółty) - 25 km
- 200. Szlak śladami pamięci wokół Sieprawia cz.2 (szlak czarny) - 5 km
- 201. Szlak wokół Krzeszowic (szlak zielony) - 40 km
- 202. Szlak wokół Nowego Targu (szlak czarny) - 12 km
- 203. Szlak wokół Oświęcimia (szlak czerwony) - 19 km
- 204. Szlak wokół Tatr (szlak czarny) - 54 km
- 205. Śladami Kolebki Ropy Naftowej (szlak zielony) - 39 km
- 206. Śliwnik - Uklejna (szlak czarny) - 2 km
- 207. Świdowa - Kłaj PKP (szlak czarny) - 6 km

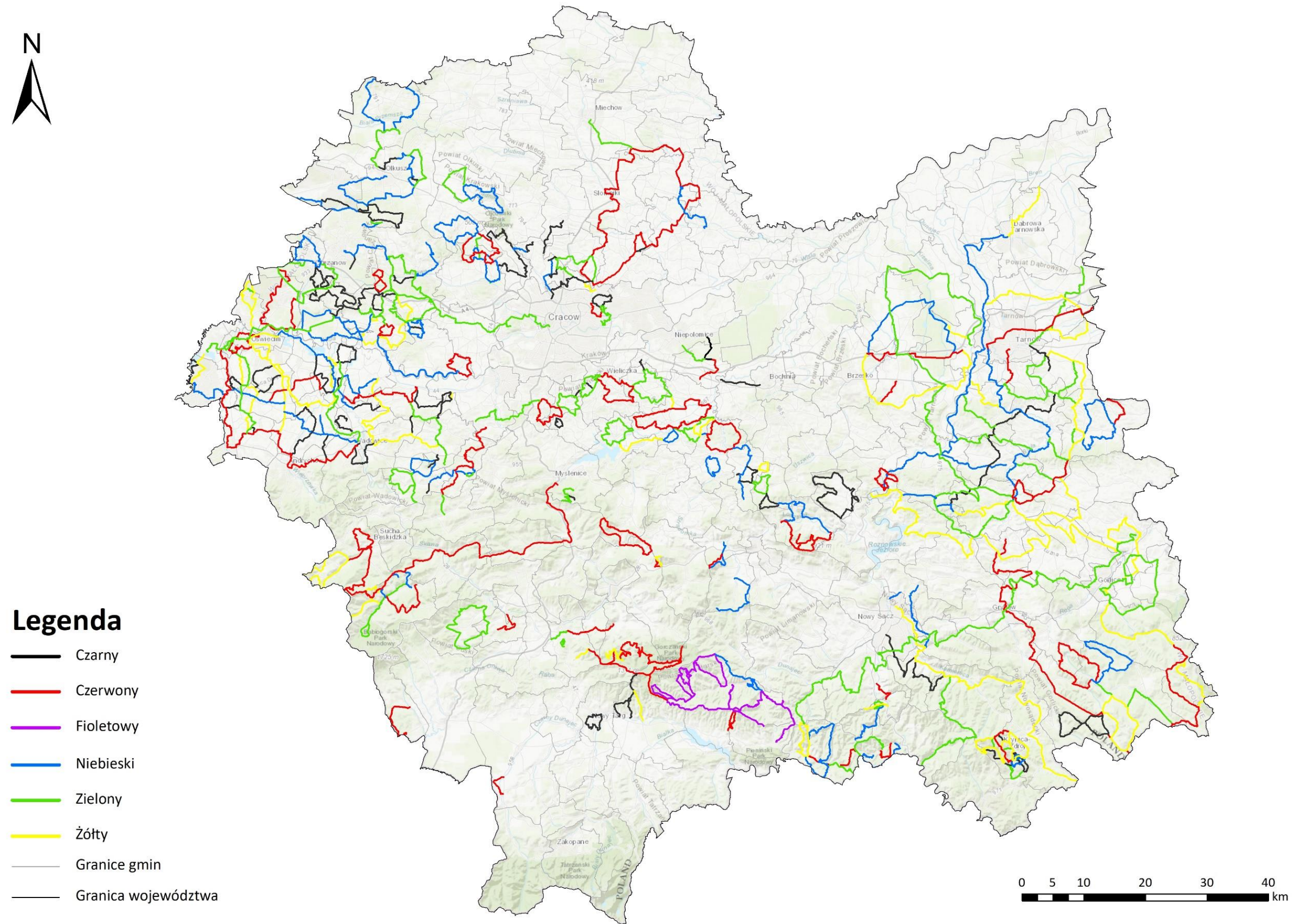
208. Tarnów Główny PKP - Kłokowa PKP (szlak czerwony) - 8 km
209. Tarnów Mościce - Jamna (szlak niebieski) - 56 km
210. Tomice pn. - Radocza (szlak czarny) - 7 km
211. Tomnice - Palczowice (szlak zielony) - 21 km
212. trasa "Jan" (szlak żółty) - 15 km
213. trasa "Józef" (szlak czerwony) - 15 km
214. trasa "Karol" (szlak żółty) - 25 km
215. trasa "Kryniczanka" (szlak niebieski) - 9 km
216. trasa "Mieczysław" (szlak czarny) - 22 km
217. trasa "Słotwinka" (szlak niebieska - 4 km
218. trasa "Tadeusz" (szlak czarny) - 11 km
219. trasa "Zuber" (szlak zielony) - 22 km
220. Trasa nr 1 w Zawoi (szlak czerwony) - 13 km
221. Trasa nr 2 - odnoga (szlak niebieski) - 1 km
222. Trasa nr 2 w Zawoi (szlak niebieski) - 12 km
223. Trasa nr 3 w Zawoi (szlak zielony) - 8 km
224. Trasa nr 4 w Zawoi (szlak zielony) - 8 km
225. Trasa nr 5 w Zawoi (szlak żółty) - 9 km
226. Trasa nr 5a - Zawoja (szlak żółty) - 5 km
227. Trasa rowerowa wokół Żegociny (szlak zielony) - 11 km
228. Trasa rowerowa wokół Żegociny (szlak czarny) - 9 km
229. Trzciana - Rdzawa (szlak czarny) - 7 km
230. Trzebinia Dwór Zieleniewskich - Filipowic (szlak niebieski) - 12 km
231. Turbacz Time Trail (szlak czarny) - 10 km
232. Tylmanowa - Ochotnica Dolna Zarębówka (szlak fioletowy) - 15 km
233. Tylmanowa os. Osobie - Przełęcz Wierch Młynne (szlak niebieski) - 9 km
234. Tymbark Nadgościńiec - Łopień Środkowy (szlak czerwony) - 4 km
235. Tymbark PKP - Łopień (szlak niebieski) - 9 km
236. Ujanowice - Oślak (szlak czerwony) - 10 km
237. Ujanowice - Rozdziele Centrum (szlak niebieski) - 11 km
238. Uście Gorlickie - Konieczna, granica (szlak zielony) - 20 km
239. Via Regia Antiqua (szlak czarny) - 7 km
240. Wariant - obejście szczytu Lubania (szlak fioletowy) - 1 km
241. Wariant trasy 2 - na Hale Gorcowskie (szlak fioletowy) - 5 km
242. Wariant trasy 2 - przez Skałkę (szlak fioletowy) - 5 km
243. Wąwóz Homole - Rez. Biała Woda (szlak czerwony) - 3 km
244. Wąwóz Homole - Szczawnica (szlak czerwony) - 6 km
245. Wielokulturowy Szlak Rowerowy (szlak czerwony) - 65 km
246. Wierchomla Wielka PKP-Bacówka PTTK nad Wierchomlą (szlak zielony) - 10 km
247. Wierzchosławice – Dwudniaki (szlak żółty) - 6 km (nowy szlak)
248. Wierzchowice - Bolechowice (szlak czarny) - 27 km
249. Winny Szlak Rowerowy (szlak żółty) - 162 km
250. Wokół Kłęczanej (szlak żółty) - 7 km
251. Wola Zachariaszowska - Michałowice Trzecie (szlak czarny) - 1 km
252. Wolność jest w naturze (szlak czerwony) - 11 km

- 253. Woźniki - Wyżrał pomnik lotników (szlak czarny) - 7 km
- 254. Wygiełzów cm. - Zamek Tenczyn, miejsce piknikowe (szlak czarny) - 18 km
- 255. Zachelmna - Budzów (szlak zielony) - 4 km
- 256. Zagórze - Wróblowice (szlak zielony) - 7 km (nowy szlak)
- 257. Zakrzów - Bodzanów (szlak czarny) - 2 km
- 258. Zakrzów - Kolonia Wojskowe (szlak czarny) - 2 km
- 259. Zalew Skowronek - Czernichów (szlak niebieski) - 22 km
- 260. Zielona pętla Chrzanowa (szlak zielony) - 32 km
- 261. Zielonki - Wola Zachariaszowska (szlak niebieski) - 7 km
- 262. Zielonki Fort 45 - Bibice Mały Dół (szlak czarny) - 3 km
- 263. Złamana - Lgota (szlak zielony) - 4 km
- 264. Życzanów - Barcice (szlak czerwony) - 5 km

Zgodnie z informacjami udzielonymi przez przedstawicieli gmin w przeprowadzonym badaniu CATI następujące trasy nie istnieją w rzeczywistości lub zostały usunięte/ przeniesione do innej kategorii (gdyż nie stanowią tras PTTK):

- Bacówka PTTK nad Wierchomlą - Szczawnik (szlak niebieski) - 13 km
- Cichawka - Kamionna rozdroże (szlak niebieski) - 14 km
- Jurków - Łopień (szlak zielony) - 6 km
- Pętla Tymbark - Paproć (szlak zielony) - 7 km
- Pętla Spiska (szlak czarny) - 43 km
- Podłopień - Łopień Środkowy (szlak żółty) - 4 km
- Podłopień - Łopień Wschodni zach. (szlak zielony) - 4 km
- Pórzeczki - Dobra (szlak czerwony) - 13 km
- Pórzeczki most - przełęcz Rydza-Śmigłego (szlak niebieski) - 14 km
- Skarby blisko Krakowa - trasa nr 2 (szlak niebieski) - 10 km
- Szczawnik - Szczawnik (szlak niebieski) - 20 km
- Szlak Bursztynowy Greenways (szlak zielony) - 123 km
- Szlak wokół Tatr (szlak czarny) - 54 km
- Turystyczna Pętla Muszyńska (szlak czerwony) - 29 km
- Trasa Dookoła Jeziora Czorsztyńskiego (szlak czarny) - 39 km
- Tymbark PKP - Łopień Środkowy (szlak czerwony) - 6 km
- Tymbark PKP - Tymbark PKP (szlak czerwony) - 7 km
- VeloDunajec (szlak czarny) - 142 km
- VeloKrynica (szlak czarny) - 12 km
- VeloNatura (szlak czarny) - 15 km
- Wilczyce - Ćwilin (szlak żółty) - 3 km
- Zalew Chechło parking - Rudno (szlak niebieski) - 14 km

Rysunek 5. Mapa szlaków rowerowych PTTK



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PTTK

Drogi rowerowe gmin województwa małopolskiego to pozostałe trasy nt. których informacje pozyskano od samorządów lokalnych poprzez rozmowy telefoniczne, dane dostępne na portalach mapowych lub informacji udzielonych przez gminy w badaniu CAWI (**Rysunek 6**). Większość z nich jest dobrze oznaczona w terenie, często jednak brakuje połączenia ze szkieletem sieci rowerowej – VeloMałopolska (trasami głównymi). Łączna długość wszystkich pozostałych tras wynosi 2431 km, co stanowi łączny wzrost o 265 kilometrów względem raportu z 2021 roku. Do pozostałych tras należą:

1. Aqua Velo – Leluchów – 8,07 km
2. Bacówka PTTK nad Wierchomlą – Szczawnik – 13,24 km (nowy szlak¹²)
3. Bieg życia lasu – 1,26 km (nowy szlak)
4. Bolesław - DK 94 - 1,49 km
5. Bolesław – DK 94 ciąg dalszy – 1,83 km (nowy szlak)
6. Bulwary Nad Poniczanką - 10,64 km
7. CPR Karniowice – Więckowice w ciągu ul. Krakowskiej w Karniowicach – 1,92 km (nowy szlak)
8. Czerwony szlak rowerowy - 26,24 km
9. Deptak - Źródło Anna - 27,83 km
10. Deptak-Jakubik - 14,86 km
11. Deptak-Muszyna Ogrody Biblijne - 59,61 km
12. Deptak-Park Słotwiński tężnia - 24,02 km
13. Deptak-źródło Ciurkacz - 22,95 km
14. Dolina Raby - 10,46 km
15. Dookoła Jeziora Czorszyńskiego – 27,33 km (nowy szlak)
16. Droga Pienińska - 0,80 km
17. Dwa Zamczyska – wersja 2 – 12,91 km
18. Frydrychowice – Tomnice – 6,35 km
19. EnoVelo – 102 km
20. Greenways, szlak niebieski w Babicach – 10,57 km (nowy szlak)
21. Greenways, szlak zielony w Babicach – 19,57 km (nowy szlak)
22. Iwanowice Włociańskie Biskupice - 4,79 km
23. Jan (pomarańczowa) - 14,63 km
24. Jordanów-Wysoka - 23,72 km
25. Józef (czerwona) - 14,63 km
26. Karol (żółta) - 25,02 km
27. Kościółek Na Obidowej - 13,27 km
28. Kozi Bród – Luszowice – Libiąż – Wygietzów - 43,53 km
29. Kozi Bród - Karniowice - Puszcza Dulowska – Brodła - Wygietzów - 40,90 km
30. Kryniczanka (niebieska) - 9,35 km
31. Ludźmierz - Wróblówka - 14,92 km
32. Łącko – Zagorzyn – Łącko – 1,76 km
33. Łącko Rynek – Łącko Dunajec – 1,02 km

¹² Ilekczoć pojawia się informacja „nowy szlak”, oznacza to że dany szlak nie występował w danej kategorii w raporcie z 2021 roku.

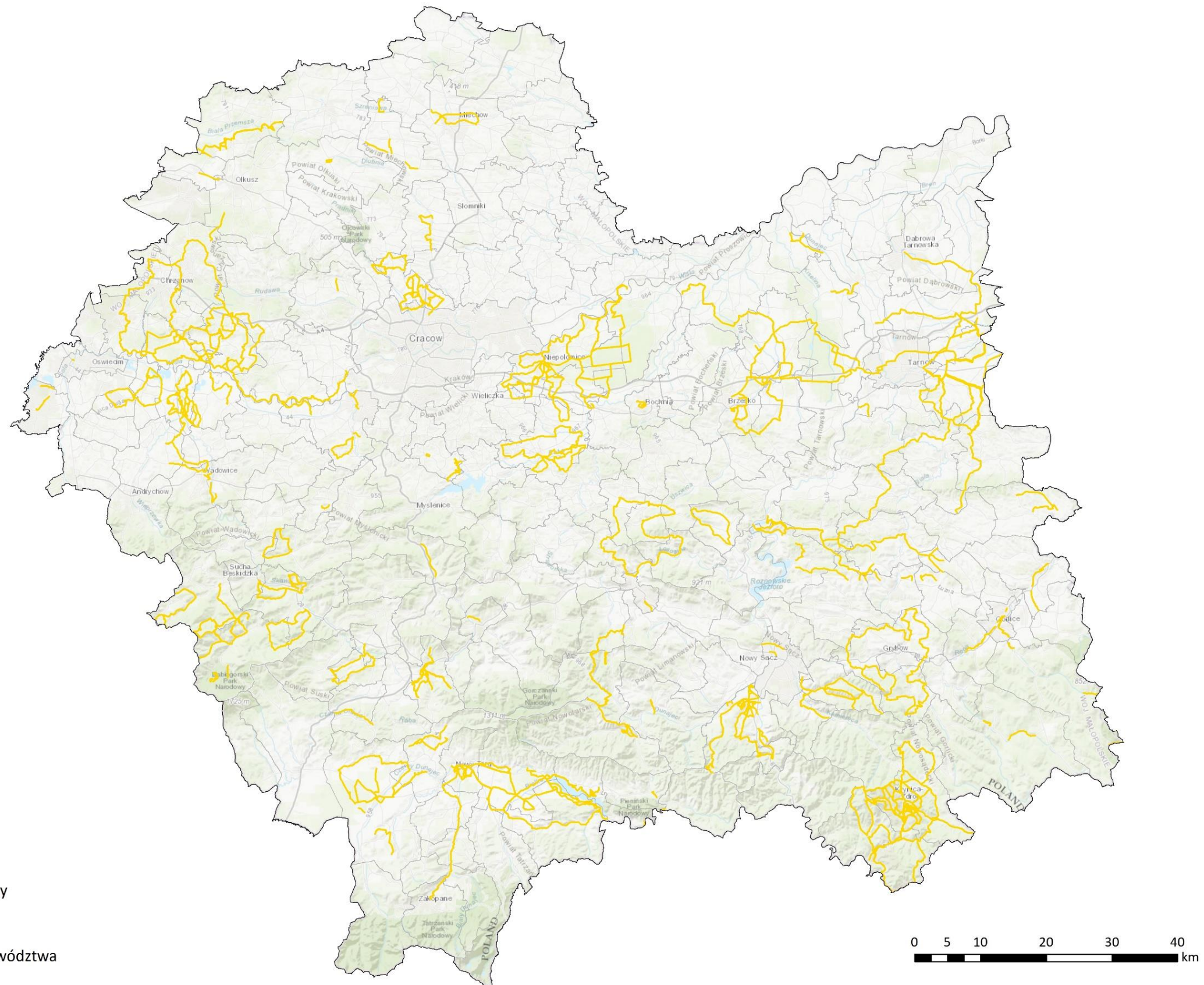
34. łącznik Brzeszcze na Rowerze - Żwirownia - 1,07 km
35. łącznik Dworzec Nowy Targ - VeloDunajec - 0,99 km
36. łącznik Dworzec Nowy Targ - VeloDunajec (dłuższy wariant) - 1,56 km
37. łącznik Lotnisko Nowy Targ – Szlak rowerowy wokół Tatr – 0,99 km (nowy szlak)
38. łącznik Pętla Spiska - Kościół w Dębnie - 0,44 km
39. łącznik Szlak Wokół Tatr - Krauszów - Molo w Krauszu - 1,37 km
40. łącznik Szlak Wokół Tatr (Chochółów - Ratułów) - 7,07 km
41. łącznik Szlak Wokół Tatr (Czarny Dunajec) - Bór za Lasem - 1,22 km
42. łącznik Szlak Wokół Tatr (Nowy Targ) - Miejskie Centrum Kultury - 0,98 km
43. łącznik Szlak Wokół Tatr ul. Schumana – ul. Młynówka – 1,08 km (nowy szlak)
44. łącznik Transgraniczny Szlak Rowerowy - Pole Namiotowe - 1,76 km
45. łącznik VeloDunajec - 1,39 km
46. łącznik wieś Czarny Dunajec - Szlak Wokół Tatr (trasa główna) - 1,61 km
47. łącznik Wiślana Trasa Rowerowa - trasy PTTK - 0,25 km
48. Maszków - Iwanowice Włociańskie - 5,64 km
49. Mieczysław (brązowa) - 22,06 km
50. Miejsce PKP – Ryczów – 9,50 km (nowy szlak)
51. „Między lasem a wsią” – 1,57 km (nowy szlak)
52. Mokry Kozub – 1,68 km (nowy szlak)
53. Moszczenica-Przysietnica-Stary Sącz - 10,20 km
54. Na Potok Luboński - 7,55 km
55. Niebieski szlak rowerowy - 36,77 km
56. Niebieski Szlak rowerowy w Babiogórskim Parku Narodowym - 1,89 km
57. Nowy Targ - Lorencowe Skałki - 53,56 km
58. Nowy Targ - Niedzica - 63,61 km
59. Nowy Targ-Gronków - 30,56 km
60. Odkrywaj na rowerze tereny Enklawy Przyrodniczej w widłach rzek Dunajec i Poprad - 1,49 km
61. Odwiedz Stawy w Mostkach - 1,51 km
62. Pętla Przeciszów (szlak pomarańczowy) - 5,58 km
63. Pętla Przeciszów (szlak żółty) - 16,64 km
64. Pętla rowerowa po wsi Czarny Dunajec - 9,17 km
65. Pętla z Tylmanowej - 7,11 km
66. PKP Hucisko pętla - 24,63 km
67. PKP Hucisko-Stryżawa - 34,25 km
68. Południe Starego Sącza na rowerze! - 5,05 km
69. Przez Grzechylnie do Suchej - 14,04 km
70. Przybradz - Frydrychowice - 1,23 km
71. Radziszów Łuża - Radziszów kościół - 1,37 km
72. Rowerowy Szlak Przyrodniczo-Kulturowy (PL-SK) - 8,77 km
73. Rudno - Nowa Wieś - 3,12 km
74. Ścieżki rowerowe w Nowym Sączu - 4,99 km
75. Skawica- Sucha Góra Limanów - 23,62 km
76. Słotwinka (fioletowa) - 4,69 km

77. Stary Sącz - Przehyba - 18,67 km
78. Stryszawa-Jałowiec - 12,19 km
79. Szczawnik – Szczawnik -19,71 km (nowy szlak)
80. Szlak czarny „Dwa zamczyska”: Zamek Lipowiec – Zamek Tenczyn - wersja 1 - 18,18 km
81. Szlak czarny „Dwa zamczyska”: Zamek Lipowiec – Zamek Tenczyn - wersja 2 - 12,91 km
82. Szlak pieszo-rowerowy Ropica Polska – Szymbark – 5,31 km (nowy szlak)
83. Szlak pomarańczowy: Alwernia – Rezerwat Dolina Potoku Rudno - Zamek Tenczyn - 32,33 km
84. Szlak rowerowy Gmina Kamienica - 15,68 km
85. Szlak rowerowy Miasto Limanowa - 2,82 km
86. Szlak rowerowy okrężny Skrzyszowa - 26,14 km
87. Szlak rowerowy Słopnice – 9,62 km
88. Szlak rowerowy w dolinie karpia – 12,83 km (nowy szlak)
89. Szlak rowerowy w gminie Limanowa - 57,97 km
90. Szlak rowerowy w gminie Nawojowa - 12,16 km
91. Szlak rowerowy Zalesie - 4,51 km
92. Szlak turystyczny w gminie Raba Wyżna – 4,77 km
93. Szlakiem Cerkwi - 31,85 km
94. Ścieżka rowerowa Chobędza - Ulina Wielka - 2,42 km
95. Ścieżka rowerowa Przybysławice - Szreniawa - Gajówka - 3,22 km
96. Ścieżka rowerowa ulicą Świętej Kingi - 1,17 km
97. Ścieżka rowerowa Ulina Wielka - Mostek - 3,71 km
98. Ścieżka rowerowa związana z miejscami pamięci KL Auschwitz – Birkenau - 5,35 km
99. Ścieżka rowerowa Żarnowica - Czaple Małe - 2,35 km
100. Ścieżki biegowo-rowerowe na Miejskiej Górze w Starym Sączu - Centra Aktywnego Wypoczynku - 6,72 km
101. Śladami Rabczańskiego Pstrąga - 11,79 km
102. Tadeusz (czarna) - 11,16 km
103. Trasa 8- Maków-Makowska Góra - 7,28 km
104. Trasa Dookoła Jeziora Czorsztyńskiego - część południowa - 18,03 km
105. Trasa nr 5 - Magnolia - 15,83 km
106. Trasa pustynna – 7,02 km (nowy szlak)
107. Trasa rowerowa brzegiem Dunajca - 1,42 km
108. Trasa rowerowa Harkłowa - Dębno - 4,73 km
109. Trasa rowerowa Klikuszowa - Pyzówka - Lasek - 11,63 km
110. Trasa rowerowa po centrum gminy Siepraw - 1,85 km
111. Trasa rowerowa przez Smerekowiec - 5,00 km
112. Trasa rowerowa Szlak Wokół Tatr (Krauszów) - Pyzówka - 2,39 km
113. Trasa rowerowa w gminie Biecz - 8,71 km
114. Trasa rowerowa w gminie Borzęcin - 1,54 km
115. Trasa rowerowa w gminie Brzeszcze - 3,16 km
116. Trasa rowerowa w gminie Iwkowa - 19,36 km
117. Trasa rowerowa w gminie Klucze - 22,75 km

118. Trasa rowerowa w gminie Maków Podhalański - 11,25 km
119. Trasa rowerowa w gminie Muszyna - Zapopradzie - 1,37 km
120. Trasa rowerowa w gminie Siepraw - 9,26 km
121. Trasa rowerowa w gminie Szerzyny - 13,53 km
122. Trasa rowerowa w gminie Trzyciąż - 2,33 km
123. Trasa rowerowa w Pyzówce, odcinek południowy - 1,30 km
124. Trasa rowerowa wieś Bartne - woj. podkarpackie - 2,40 km
125. Trasa rowerowa wieś Czarny Dunajec - Kubaki - 4,56 km
126. Trasa rowerowa wieś Nieznajowa - woj. podkarpackie - 2,35 km
127. Trasa rowerowa wzdłuż Czarnego Potoku do Długopola - 5,43 km
128. Trasa rowerowa wzdłuż rzeki Raba - 5,83 km
129. Trasa rowerowa wzdłuż rzeki Ropa - 1,63 km
130. Trasa Rynek-Stawy - 2,61 km
131. Trasa wzdłuż ulicy Topolowej do EuroVelo11 - 1,28 km
132. Trasy pieszo-rowerowe w Gorlicach - 1,54 km
133. Trasy rowerowe w gminie Kamionka Wielka - 29,98 km
134. Trasy rowerowe w mieście Gorlice - 5,37 km
135. Trasy rowerowe w mieście Wadowice - 6,86 km
136. Trasy rowerowe w powiecie wielickim - 172,99 km
137. Trasy rowerowe we wsi Sękowa - 1,88 km
138. Trasy turystyczne w gminie Grybów - 83,78 km
139. TRK Zakopane – Nowy Targ – 32,79 km (nowy szlak)
140. Trzebinia–Chrzanów–Pogorzyce–Wygieźłów - 16,12 km
141. TURISTICUS Bochnia - trasa rowerowa TOUR DE KOPALNIA - 4,81 km
142. Turystyczna Pętla Muszyńska – 29,49 km (nowy szlak)
143. Tylmanowa os. Osobie - Przełęcz Wierch Młynne - 9,45 km
144. Ulicą Jana Pawła w kierunku Kąpieliska - 3,61 km
145. VeloCzorsztyń – 15 km (nowy szlak)
146. VeloKrynica – 12 km (dobudowano 4 km)
147. VeloLimanowski – 3 km (nowy szlak)
148. VeloMiech – 18 km (nowy szlak)
149. VeloPrzemsza – 23 km (nowy szlak)
150. Wędrówki Brzegami Skawinki (Trasa 1) - 5,30 km
151. Wiślany Piekary - Zalew Skowronek (Trasa 13) - 31,58 km
152. Wokół Borów Torfowych - 33,10 km
153. Wokół Woli Radziszowskiej (Trasa 11) - 10,86 km
154. Wycieczka A - Zielonki - 12,07 km
155. Wycieczka B - Zielonki - 18,93 km
156. Wycieczka C - Zielonki - 23,54 km
157. Wycieczka D - Zielonki - 6,72 km
158. Wycieczka E - Zielonki - 13,27 km
159. Wycieczka G - Zielonki - 10,00 km
160. Wycieczka H - Zielonki - 16,17 km
161. Wyjedź na platformę widokową w Woli Kroguleckiej! - 3,07 km
162. Wzdłuż doliny Popradu - 16,24 km
163. Wzdłuż Meandrującej Wisły (Trasa 6) - 7,29 km

- 164. Z Nowego Targu na Spisz - 38,16 km
- 165. Z Parą W Tle - Skansen Kolejowy - 6,92 km
- 166. Zator- Wąwozy w Dolinie - 15,43 km
- 167. Zator I - 6,99 km
- 168. Zator I - II część - 0,28 km
- 169. Zator II - 8,82 km
- 170. Zator- Widokowa - 18,57 km
- 171. Zator-Kopiec Grunwald - 11,50 km
- 172. Zator-Trasa Zielona - 11,97 km
- 173. Zawoja - 21,13 km
- 174. Zielony Szlak rowerowy w Babiogórskim Parku Narodowym - 0,64 km
- 175. Zuber (zielona) - 22,26 km
- 176. Zwiedź centrum Starego Sącza na rowerze! - 3,83 km

Rysunek 6. Mapa pozostałych tras rowerowych



Źródło: opracowanie własne na podstawie portali mapowych gmin województwa małopolskiego, podkład: ESRI Basemap

5.1.2.SPÓJNOŚĆ SIECI TRAS ROWEROWYCH

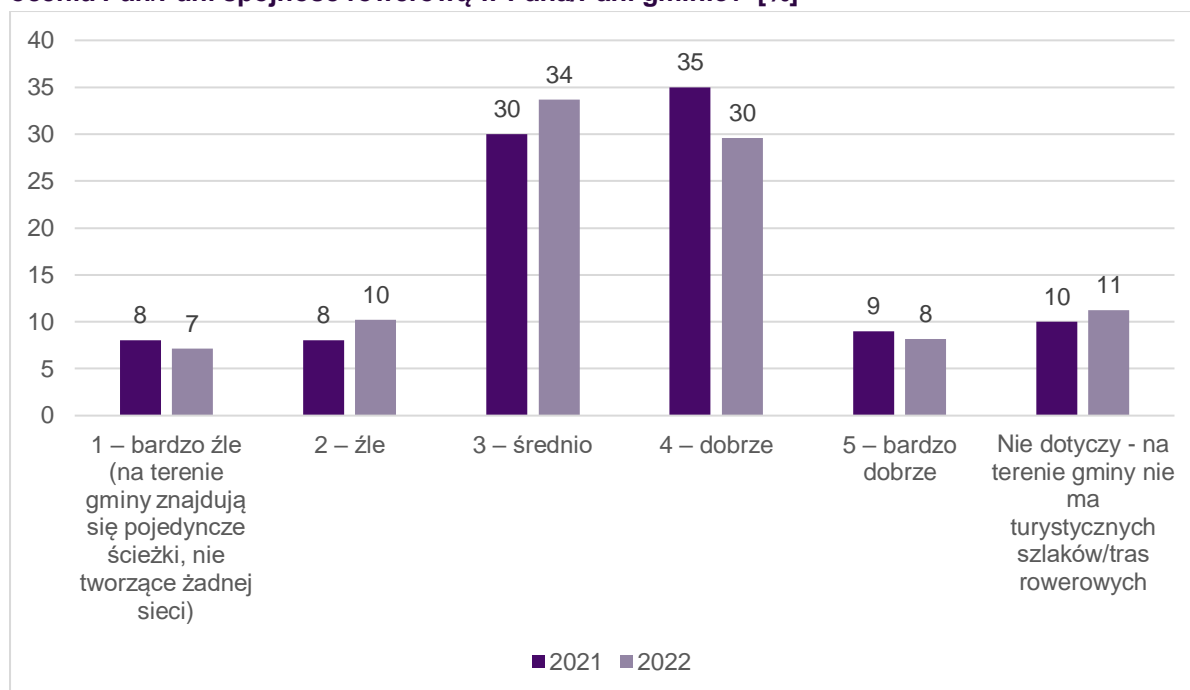
Eksperci biorący udział w panelu delfickim **średnio** oceniają spójność tras rowerowych. W latach 2014-2021 powstał zręb szkieletu tras rowerowych VeloMałopolska, przy czym nie udało się jeszcze uzyskać całkowitej ciągłości tras. Zauważają, że w ostatnim roku nie nastąpiła w tym zakresie znacząca zmiana, ale podjęte zostały istotne działania służące poprawie w tym zakresie. Wzrosła spójność w stosunku do roku 2021 dzięki oddaniu do użytkowania niektórych fragmentów tras głównych - VeloDunajec (Krościenko nad Dunajcem - Zabrzeż) - Wiślana Trasa Rowerowa (Skawina - Stopień Wodny Kościuszko) - EuroVelo11 (VeloNatura) w Dolinie Popradu (brakujące odcinki w Rytrze i Piwnicznej) – EuroVelo 4 (VeloMetropolis) (oddanie do użytkowania mostu w Ostrowie).

Kluczowa w zwiększeniu spójności jest budowa brakujących odcinków głównych tras VeloMałopolska: VeloDunajec (Wielgłowy - Czchów oraz Wróblowice-Ostrów), EuroVelo11 (VeloNatura) (Kraków - Lekszyce), Wiślanej Trasy Rowerowej (braki na terenie miasta Krakowa oraz odcinek most Wandy - Grabie), VeloSkawa, VeloRaba, VeloPrądnik oraz Velo Biała. Brakuje również dokończenia/rozpoczęcia budowy przy pozostałych trasach: VeloBeskid, VeloSoła, VeloTatra, VeloPogórze, VeloRudawa, VeloJura czy VeloRopa. Zdaniem ekspertów biorących udział w badaniu Delphi mogą się pojawić trudności w zachowaniu spójności tras ze względu na uciążliwości takie jak zastosowane rozwiązania terenowe czy zbyt duże przewyższenia. Jako przykład podano trasę EuroVelo11 (VeloNatura) od Muszyny do Barcic i odcinki w m. Rytro na prawym brzegu Popradu czy w rejonie Słonecznego Stoku. Należy jednak zauważyć, że czasem nie ma możliwości, aby dana trasa była wybudowana w inny sposób. Wskazano także planowaną trasę prawym brzegiem Jeziora Rożnowskiego, której potencjalny stromy i konfliktowy przebieg może powodować niedostępność dla niektórych użytkowników. W tym zakresie prowadzone są działania, które mają na celu zoptymalizowanie i zaprojektowanie trasy w najlepszy z możliwych sposobów. Podczas rozmów z ekspertami pojawiła się propozycja, aby do budowy tej trasy wykorzystać planowaną DK75 i w przemyślany sposób wykorzystać potencjał i synergię wynikające z rozbudowy w nowym śladzie.

Przedstawiciele gmin województwa małopolskiego również ocenili spójność tras/szlaków rowerowych w gminach jako 3, czyli **średnią**. Ta odpowiedź powtarzała się najczęściej, bo została wskazana 33 razy co stanowi 34% wszystkich respondentów. 29 przedstawicieli jednostek samorządu lokalnego (30%) oceniło spójność jako dobrą, oceniając ją na 4. 11 gmin nie posiada na swoim terenie turystycznych szlaków/tras rowerowych.

W 2022 r. więcej przedstawicieli gmin oceniało spójność rowerową w swojej gminie na 3-średnio (o 4 p.p. więcej niż w roku 2021), spadła natomiast liczba osób oceniających spójność rowerową na 4-dobrze (o 5 p.p.). Wskazuje to, że w ciągu roku nastąpiła zmiana w ocenie spójności rowerowej z dobrej (35%) na średnią (34%) (**Wykres 8**). Zmiana w ocenie może być wywołana faktem, że trwające prace związane z budowaniem nowych odcinków tras powodują objazdy, co zwiększa uciążliwość poruszania się po trasach i może wywoływać poczucie niespójności sieci szlaków rowerowych.

Wykres 8. Odpowiedzi przedstawicieli gmin województwa małopolskiego na pytanie "Jak ocenia Pan/Pani spójność rowerową w Pana/Pani gminie?"[%]



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CAWI ($n^{2021}=98$, $n^{2022}=120$).

Spójność sieci rowerowej ma wysoki wpływ na odwiedzanie danego obszaru. Przedstawiciel Departamentu Turystyki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego wskazał najbardziej rozwinięte regiony pod względem turystyki rowerowej, do których zaliczył: Podhale, Sądecczyznę oraz Tarnów, Oświęcim, Zator i Kraków. Najbardziej przygotowane do obsługi turystycznego ruchu rowerowego są rejony Małopolski, na terenie których szlaki rowerowe są odseparowane od ruchu samochodowego, co przyciąga różne grupy turystów m.in. rodziny z dziećmi dla których takie trasy są bezpieczne.

Zapewnienie ciągłości na całym przebiegu VeloMałopolska przyczynia się do zwiększania dostępności do atrakcji turystycznych Małopolski. W okresie lipiec 2021 – wrzesień 2022 powstały uzupełnienia, kontynuacje tras np. VeloDunajec (VeloCzorsztyń). Projekty realizowane w ramach RPO WM na lata 2014-2020 przyczyniły się do zwiększenia spójności/integralności systemu ścieżek/szlaków/tras rowerowych w województwie małopolskim poprzez rozbudowanie „szkieletu” czyli tras VeloMałopolska. W ciągu minionego roku pojawiły się nowe trasy rowerowe takie jak Pętla wokół Zatoki Zakliczyńskiej wybudowana przez gminę Siepraw. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie zajmie się doprojektowaniem odcinka VeloRaby w pobliżu nowego odcinka trasy w gminie Siepraw, co pozwoli na połączenie tego terenu trasami rowerowymi. Kolejne zmiany w trasach rowerowych wpisujących się w sieć krajowych i europejskich szlaków to budowa odcinka w ramach Interreg ze Słowacją, który na terenie Polski biegnie aż do Starego Sącza. Ponadto rozpoczęła się budowa EuroVelo11 (VeloNatura), która połączy się z istniejącym już odcinkiem tej trasy w województwie świętokrzyskim.

W zakresie spójności tras rowerowych wskazywany jest również problem w zakresie przepraw przez rzeki. Przy niskim poziomie wody korzystanie z promów jako

transportu rowerów może być problematyczne i prowadzić może do zniechęcania turystów rowerowych do dalszej jazdy, którzy najbliższą przeprawę mostową mają w znacznej, wydłużającej czas jazdy, odległości.

W odniesieniu do ubiegłorocznego raportu nadal aktualne pozostają potrzeby w zakresie opracowania wspólnej dla całego kraju koncepcji rozwoju tras rowerowych, która tworzyłaby ramy do rozwoju turystyki rowerowej również w skali międzyregionalnej oraz oferowała wsparcie w pozyskiwaniu środków zewnętrznych na rozwój tego sektora

Wśród planowanych inwestycji w zakresie rowerowego ruchu turystycznego przyczyniających się do zwiększenia spójności szlaków/tras rowerowych przedstawiciele organizacji turystycznych wskazują pozostałe trasy VeloMałopolska: VeloBiałą, VeloRudawę, VeloPrądnik i VeloSołę, a także rozwój projektu Tras Rowerowych Pogórza EnoVelo. Zauważono jednak zbieżność w pochodzeniu organizacji turystycznych ze wskazywaniem projektów z danego regionu.

W zeszłorocznej edycji badania gminy wskazywały także na działania konieczne do podjęcia w swoim otoczeniu w celu zwiększenia spójności tras. Poniżej znajduje się odniesienie do statusu realizacji poszczególnych inwestycji.

W odniesieniu do Tabeli 2 Propozycje zmian w zakresie tworzenia sieci ścieżek rowerowych na terenie gmin zamieszczonej na str. 62-63 w raporcie z ubiegłego roku pojawiły się następujące inwestycje:

Tabela 4. Działania w ramach "Propozycji zmian w zakresie tworzenia sieci ścieżek rowerowych na terenie gminy" wskazanych w raporcie w 2021 r.

| Gmina i propozycji zmian w zakresie tworzenia sieci ścieżek rowerowych na terenie gminy wskazanych w raporcie w 2021 r.¹³ | Status działania |
|--|--|
| Zator „Połączyć projektowaną VeloSkawę z istniejącą WTR” | Planowany odcinek VeloSkawa (Okleśna-Hutki) ¹⁴ |
| Niepołomice „Na terenie Gminy Niepołomice znajdują się pojedyncze ścieżki rowerowe. Gmina sukcesywnie prowadzi działania zmierzające do zintegrowania tras. Jednak przez różnych zarządców dróg na terenie Gminy -jest to zadanie bardzo trudne. Główny ciąg komunikacyjny gminy -Droga Wojewódzka 964 nie ma żadnej infrastruktury rowerowej. Droga ta jest kręgosłupem komunikacyjnym gminy, bez uzupełnienia jej o infrastrukturę | W wykonanym studium zintegrowanej sieci tras rowerowych w gminie Niepołomice - odcinek Batorego, Zabierzowska, DW964 status: planowany, priorytet realizacji: wysoki |

¹³ Raport końcowy z badanie ewaluacyjnego dot. pomiaru wartości wskaźnika rezultatu długoterminowego RPO WM na lata 2014-2020: Liczba osób korzystających z tras rowerowych w regionie, tabela 2, str. 62-63

¹⁴ Źródło: mapa VeloMałopolska – postępowanie prac/rodzajem nawierzchni – mapa główna

| Gmina i propozycji zmian w zakresie tworzenia sieci ścieżek rowerowych na terenie gminy wskazanych w raporcie w 2021 r. ¹³ | Status działania |
|--|--|
| rowerową -nie może być mowy o zintegrowanej sieci dróg rowerowych na terenie gminy Niepołomice.” | |
| Stary Sącz „Wytyczenie ścieżki rowerowej Velo Dunajec od Mostu św. Kingi w kierunku Gołkowic wzdłuż rzeki Dunajec a nie - jak to jest obecnie ulicami Starego Sącza” | Od mostu św. Kingi bez zmian, ale niżej odc. Gaboń - Gołkowice (planowany nowy przebieg VeloDunajec) jest wersja zgłoszona przez gminy do VeloMałopolska 2.0 ¹⁵ |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przesłanych przez gminy województwa małopolskiego.

W okresie październik 2021-wrzesień 2022 pozostałe propozycje inwestycji nie zostały zrealizowane ani nie zostały podjęte prace nad ich koncepcją.

5.1.3.MIEJSCA POMIARU RUCHU

Pomiary ruchu rowerowego dla tras VeloMałopolska prowadzone są przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w 7 punktach pomiarowych. Liczniki rejestrujące rowerzystów od 1 października 2021 do 30 września 2022 roku (ostatni dzień dla udostępnionych danych) zlokalizowano w miejscowościach:

- Jankowice - dla Wiślanej Trasy Rowerowej odcinek: Brzeszcze-Skawina
- Nowy Sącz - dla EuroVelo 11 (VeloNatura) odcinków: Barcice-Wielogłowy i Nowy Sącz-Wielogłowy
- Ostrów - dla VeloDunajec odcinków: Ostrów-Biskupice Radłowskie i Biskupice Radłowskie-Wietrzychowice
- Oświęcim - dla Wiślanej Trasy Rowerowej odcinek: Brzeszcze-Skawina
- Stary Sącz-Barcice - dla EuroVelo 11 (VeloNatura) odcinka: Barcice-Wielogłowy
- Szczucin - dla Wiślanej Trasy Rowerowej odcinek: Drwinia (Niepołomice)-Szczucin
- Uście Solne – dla Wiślanej Trasy Rowerowej odcinek: Drwinia (Niepołomice)-Szczucin, VeloRaba odcinek: Mikuszowice-Uście Solne oraz Wiślanej Trasy Rowerowej odcinek: Ujście Podłęzanki-Niepołomice

Dokładne współrzędne dla powyższych punktów pomiarowych przedstawia **Tabela 5**.

Tabela 5. Współrzędne lokalizacyjne liczników ZDW

| Lp. | Licznik | Współrzędne (y, x) |
|-----|-----------|--------------------|
| 1 | JANKOWICE | 50.03244, 19.43627 |

¹⁵ Źródło: j.w.

| Lp. | Licznik | Współrzędne (y, x) |
|-----|---------------------|--------------------|
| 2 | NOWY SĄCZ | 49.62182, 20.68588 |
| 3 | OSTROW | 50.01472, 20.88915 |
| 4 | OŚWIĘCIM | 50.02474, 19.20456 |
| 5 | STARY SĄCZ- BARCICE | 49.54021, 20.65698 |
| 6 | SZCZUCIN | 50.31816, 21.07044 |
| 7 | UŚCIE SOLNE | 50.12153, 20.51047 |

Źródło: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie

Do przeprowadzenia badania wykorzystano również pomiary z liczników zlokalizowanych na terenie miasta Krakowa w pobliżu tras rowerowych. Są to dane z okresu 01.10.2021-30.09.2022 rejestrowane przez liczniki:

- Bulwary
- Dworzec Główny
- Mogilska
- Niepołomska
- Tyniecka

Współrzędne punktów pomiarowych przedstawia **Tabela 6**.

Tabela 6. Współrzędne lokalizacyjne punktów pomiarowych w Krakowie

| Lp. | Punkt pomiarowy | Współrzędne (Y, X) |
|-----|-----------------|------------------------------------|
| 1 | Bulwary | 50.0513575386691, 19.9554649575049 |
| 2 | Dworzec Główny | 50.0710987473419, 19.9485856490932 |
| 3 | Mogilska | 50.0664381085952, 19.960799784594 |
| 4 | Niepołomska | 50.0556968216807, 19.9983879406179 |
| 5 | Tyniecka | 50.03867831674, 19.8996155935439 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie ztp.krakow.pl

Udostępniony został również punkt pomiarowy w gminie Muszyna zliczający rowerzystów w danym miesiącu w okresie 1.10.2021-30.09.2022.

Poniższa **Tabela 7** przedstawia dokładną lokalizację punktu.

Tabela 7. Współrzędne lokalizacyjne punktu pomiarowego w gminie Muszyna

| Lp. | Punkt pomiarowy | Współrzędne (Y, X) |
|-----|-----------------|-----------------------------------|
| 1 | Muszyna | 49.3580057031411, 20.894908094991 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez gminy

Powyższe punkty pomiarowe nie pozwalały na wystarczające zbadanie ruchu rowerowego w Województwie Małopolskim, dlatego rozstawiono dodatkowe 90 liczników w miejscach krzyżowania się tras rowerowych: VeloMałopolska, szlaków rekomendowanych, tras współfinansowanych z RPO WM na lata 2014-2020 oraz 50 wycieczek. Dane zarejestrowano w dniach 24-25.06.22, 26-27.06.22, 1-2.07.22, 3-

4.07.22, 15-16.07.22, 17-18.07.22, 29-30.07.22, 31.07-1.08.22, 2-3.09.22, 4-5.09.22.
Dokładną lokalizację punktów pomiarowych przedstawia **Tabela 8**.

Tabela 8. Lokalizacje punktów pomiarowych na potrzeby badania

| Numer punktu pomiarowego | Współrzędne punktu pomiarowego | Miejscowość | Trasy |
|--------------------------|---------------------------------------|--------------|--|
| P1 | 49.455891, 19.989942 | Nowy Targ | Szlak rekomendowany, VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020 |
| P2 | 49.468405, 20.034559 | Nowy Targ | Szlaki rekomendowane, VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020 |
| P3 | 49.3037012145008, 19.911565687062 | Kościelisko | Szlaki rekomendowane, VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020, 50 wycieczek |
| P4 | 49.4404059999998, 20.1446210000002 | Nowy Targ | Szlaki rekomendowane, VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020, 50 wycieczek |
| P5 | 49.4666926092553, 20.2200681822942 | Nowy Targ | Szlaki rekomendowane, VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020, 50 wycieczek |
| P6 | 49.4216062553811, 20.3178100871215 | Łąpsze Niżne | Szlaki rekomendowane, |

| Numer punktu pomiarowego | Współrzędne punktu pomiarowego | Miejscowość | Trasy |
|--------------------------|---------------------------------------|-----------------|--|
| | | | VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020, 50 wycieczek |
| P7 | 49.5038702117242, 20.1879515172409 | Uście Gorlickie | Szlaki rekomendowane, 50 wycieczek |
| P8 | 49.48294783492, 20.0795578871416 | Nowy Targ | VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020, 50 wycieczek |
| P9 | 49.4114159999997, 20.1911100000002 | Nowy Targ | Szlaki rekomendowane, 50 wycieczek |
| P10 | 49.37827, 19.82924 | Czarny Dunajec | Szlaki rekomendowane, 50 wycieczek |
| P11 | 49.4418559332843, 19.914748537189 | Czarny Dunajec | Szlaki rekomendowane |
| P12 | 49.4849820993269, 20.031463094401 | Nowy Targ | Szlaki rekomendowane, 50 wycieczek |
| P13 | 49.48099, 20.04161 | Nowy Targ | VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020, 50 wycieczek |
| P14 | 49.6348444500415, 20.3086434764013 | Kamienica | Szlaki rekomendowane, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020, 50 wycieczek |
| P15 | 49.408744, 20.022386 | Szaflary | VeloMałopolska, trasa współfinansowana |

| Numer punktu pomiarowego | Współrzędne punktu pomiarowego | Miejscowość | Trasy |
|--------------------------|---------------------------------------|--------------|--|
| | | | w ramach RPO WM na lata 2014-2020 |
| P16 | 49.3738007491961, 20.2929286601391 | Łapsze Niżne | Szlaki rekomendowane |
| P17 | 49.36298, 20.79254 | Muszyna | Szlaki rekomendowane, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020, 50 wycieczek |
| P18 | 49.96472, 19.72138 | Skawina | Szlaki rekomendowane, VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020 |
| P19 | 49.98553, 19.59348 | Brzeźnica | Szlaki rekomendowane, VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020 |
| P20 | 49.9599070704571, 19.4430615201256 | Zator | Szlaki rekomendowane, 50 wycieczek |
| P21 | 50.00179, 19.13916 | Brzeszcze | Szlaki rekomendowane, VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020 |
| P22 | 50.0227338, 19.200518101 | Oświęcim | Szlaki rekomendowane, VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020 |

| Numer punktu pomiarowego | Współrzędne punktu pomiarowego | Miejscowość | Trasy |
|--------------------------|---------------------------------------|-------------|--|
| P23 | 50.1402969318273, 19.4456992691189 | Trzebinia | Szlaki rekomendowane, 50 wycieczek |
| P24 | 50.0473932471018, 19.3715719525565 | Babice | Szlaki rekomendowane, VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020 |
| P25 | 50.112, 19.53902 | Alwernia | Szlaki rekomendowane, 50 wycieczek |
| P26 | 50.102908731588, 19.587936846808 | Krzeszowice | Szlaki rekomendowane, 50 wycieczek |
| P27 | 50.0935794791819, 19.8038900058738 | Zabierzów | Szlaki rekomendowane, VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020 |
| P28 | 50.105973002613, 19.936460779365 | Kraków | Szlaki rekomendowane, VeloMałopolska |
| P29 | 49.96802, 19.82121 | Skawina | Szlaki rekomendowane |
| P30 | 50.0851433488327, 20.0382148465974 | Kraków | Szlaki rekomendowane, VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020 |
| P31 | 50.207233695073, 19.967783940331 | Iwanowice | Szlaki rekomendowane, 50 wycieczek |
| P32 | 50.02005, 19.80212 | Kraków | Szlaki rekomendowane, VeloMałopolska, trasa współfinansowana |

| Numer punktu pomiarowego | Współrzędne punktu pomiarowego | Miejscowość | Trasy |
|--------------------------|---------------------------------------|-------------------------|--|
| | | | w ramach RPO WM na lata 2014-2020 |
| P33 | 49.90331862005, 19.776246887562 | Skawina | Szlaki rekomendowane |
| P34 | 49.4253781616302, 20.3482763206498 | Krościenko nad Dunajcem | Szlaki rekomendowane, 50 wycieczek |
| P35 | 49.5434338003641, 20.575547200616 | Stary Sącz | VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020 |
| P36 | 49.4201937278076, 20.499918413139 | Szczawnica | Szlaki rekomendowane, 50 wycieczek |
| P37 | 49.5255, 20.3209 | Ochotnica Dolna | Szlaki rekomendowane |
| P38 | 49.6981982049857, 20.4265558940331 | Limanowa | Szlaki rekomendowane, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020, 50 wycieczek |
| P39 | 49.6812512180222, 20.2334706082775 | Dobra | Szlaki rekomendowane, 50 wycieczek |
| P40 | 49.5248790647288, 20.6549295043785 | Stary Sącz | Szlaki rekomendowane, VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020, 50 wycieczek |
| P41 | 49.4836519852353, 20.6830317454208 | Rytro | Szlaki rekomendowane, VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020, 50 wycieczek |

| Numer punktu pomiarowego | Współrzędne punktu pomiarowego | Miejscowość | Trasy |
|--------------------------|---------------------------------------|--------------|--|
| P42 | 49.636758, 19.832050 | Jordanów | 50 wycieczek |
| P43 | 50.0573006, 20.464906099 | Mikluszowice | Szlaki rekomendowane, VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020 |
| P44 | 49.35312, 20.89101 | Muszyna | Szlaki rekomendowane, VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020, 50 wycieczek |
| P45 | 49.82336, 19.94548 | Myślenice | Szlaki rekomendowane, VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020, 50 wycieczek |
| P46 | 49.7819, 20.24162 | Jodłownik | Szlaki rekomendowane, 50 wycieczek |
| P47 | 49.5799, 19.61842 | Jabłonka | Szlaki rekomendowane, 50 wycieczek |
| P48 | 49.9225720849692, 20.4698720235114 | Nowy Wiśnicz | Szlaki rekomendowane, 50 wycieczek |
| P49 | 49.9748050910198, 20.423480513693 | Bochnia | Szlaki rekomendowane, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020 |
| P50 | 49.80056, 20.36977 | Trzciana | Szlaki rekomendowane, 50 wycieczek |

| Numer punktu pomiarowego | Współrzędne punktu pomiarowego | Miejscowość | Trasy |
|--------------------------|--------------------------------|-----------------|--|
| P51 | 49.9023, 20.20946 | Gdów | Szlaki rekomendowane, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020, 50 wycieczek |
| P52 | 49.60812, 19.51766 | Zawoja | trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020, 50 wycieczek |
| P53 | 49.74362, 19.60121 | Sucha Beskidzka | Szlaki rekomendowane, 50 wycieczek |
| P54 | 49.82519, 19.62542 | Stryków | Szlaki rekomendowane, 50 wycieczek |
| P55 | 49.55703, 19.75937 | Raba Wyżna | trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020 |
| P56 | 49.84852, 19.51081 | Wadowice | VeloMałopolska |
| P57 | 49.75225, 19.97517 | Pcim | VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020, 50 wycieczek |
| P58 | 49.88304, 20.08347 | Dobczyce | VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020 |
| P59 | 49.68585, 19.56327 | Zawoja | Szlaki rekomendowane, 50 wycieczek |
| P60 | 49.95646, 20.11309 | Biskupice | Szlaki rekomendowane, 50 wycieczek |
| P61 | 49.60748, 20.85199 | Grybów | trasa współfinansowana |

| Numer punktu pomiarowego | Współrzędne punktu pomiarowego | Miejscowość | Trasy |
|--------------------------|--------------------------------|-----------------|--|
| | | | w ramach RPO WM na lata 2014-2020 |
| P62 | 49.75286, 21.10083 | Moszczenica | 50 wycieczek |
| P63 | 49.70935, 20.76502 | Korzenna | Szlaki rekomendowane, 50 wycieczek |
| P64 | 49.80442, 20.88542 | Ciężkowice | Szlaki rekomendowane, 50 wycieczek |
| P65 | 49.89476, 21.05413 | Tuchów | Szlaki rekomendowane, 50 wycieczek |
| P66 | 49.83105, 20.69259 | Czchów | VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020, 50 wycieczek |
| P67 | 49.98144, 20.93381 | Tarnów | Szlaki rekomendowane, 50 wycieczek |
| P68 | 49.99856, 20.64681 | Brzesko | VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020 |
| P69 | 49.56135, 20.62572 | Stary Sącz | trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020 |
| P70 | 50.014493, 20.889206 | Wierzchosławice | VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020 |
| P71 | 49.64553, 21.18119 | Gorlice | trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020, 50 wycieczek |
| P72 | 49.67346, 20.98899 | Grybów | trasa współfinansowana |

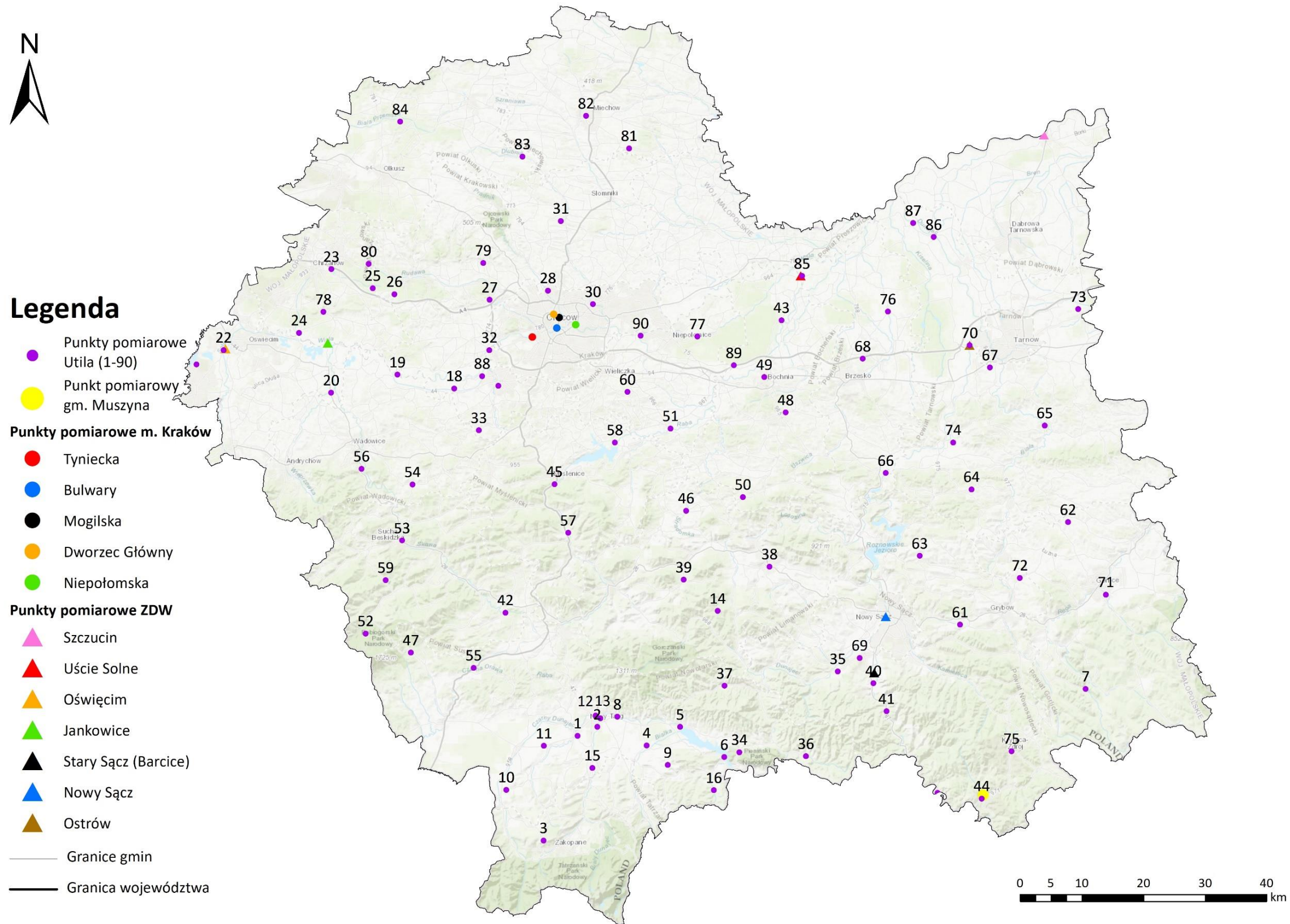
| Numer punktu pomiarowego | Współrzędne punktu pomiarowego | Miejscowość | Trasy |
|--------------------------|---------------------------------------|---------------|--|
| | | | w ramach RPO WM na lata 2014-2020, 50 wycieczek |
| P73 | 50.06302, 21.1372 | Tarnów | VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020 |
| P74 | 49.87345, 20.84639 | Zakliczyn | VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020 |
| P75 | 49.42117, 20.96001 | Krynica-Zdrój | Szlaki rekomendowane, VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020, 50 wycieczek |
| P76 | 50.066560686702, 20.7059450810176 | Borzęcin | Szlaki rekomendowane, VeloMałopolska |
| P77 | 50.0356567, 20.2734554 | Niepołomice | Szlaki rekomendowane, VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020 |
| P78 | 50.0779123509847, 19.4266965059576 | Wygielzów | Szlaki rekomendowane, 50 wycieczek |
| P79 | 50.1472944943357, 19.7904027147069 | Bolechowice | 50 wycieczek |
| P80 | 50.1473955493475, 19.5301647187901 | Trzebinia | Szlaki rekomendowane, 50 wycieczek |
| P81 | 50.311878066841, 20.125132150508 | Nasiechowice | 50 wycieczek |
| P82 | 50.3600313775648, 20.028170125967 | Miechów | VeloMałopolska, 50 wycieczek |

| Numer punktu pomiarowego | Współrzędne punktu pomiarowego | Miejscowość | Trasy |
|--------------------------|---------------------------------------|---------------------|--|
| P83 | 50.3019816010456, 19.881981246828 | Trzyciąż | Szlaki rekomendowane, 50 wycieczek |
| P84 | 50.3546484417915, 19.6044634121583 | Zalesie Golczowskie | Szlaki rekomendowane, VeloMałopolska, 50 wycieczek |
| P85 | 50.1212924999988, 20.5136359000006 | Uście Solne | Szlaki rekomendowane, VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020 |
| P86 | 50.1737013, 20.814022401 | Żabno | Szlaki rekomendowane, VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020 |
| P87 | 50.1948022, 20.767955499 | Wietrzychowice | VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020 |
| P88 | 49.98224, 19.78501 | Skawina | Szlaki rekomendowane, VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020 |
| P89 | 49.9928230385434, 20.355051238293 | Kłaj | VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020 |
| P90 | 50.03816, 20.14505 | Grabie | VeloMałopolska, trasa współfinansowana w ramach RPO WM na lata 2014-2020 |

źródło: opracowanie własne

Poniższy **Rysunek 7** zawiera lokalizację wszystkich punktów pomiarowych użytych do przeprowadzenia badania.

Rysunek 7. Mapa punktów pomiarowych



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZDW, ZTP Kraków, Gminy Muszyna i danych własnych.

5.1.4. ZIDENTYFIKOWANE PROBLEMY I POTRZEBY ROZWOJOWE W ZAKRESIE ROZBUDOWY SIECI TRAS/SZLAKÓW ROWEROWYCH

W budżecie województwa Małopolskiego na rok 2021 przyjęto zadanie „VeloMałopolska 2.0 - Aktualizacja koncepcji budowy tras rowerowych w Województwie Małopolskim”. W ramach realizacji tego zadania stwierdzono, że najistotniejsze jest zapewnienie przejezdności na wszystkich głównych trasach VeloMałopolska. Podczas badania oczekiwań gmin, ich przedstawiciele wskazywali najczęściej trasy i odcinki znajdujące się na ich terenie. Podobnie jak w 2021 r. jako odcinki tras/szlaków rowerowych wymagające poprawy dostępności wskazano:

- Wiślaną Trasę Rowerową (odcinek w Wietrzychowicach i Szczucinie; połączenie WTR z ciągiem pieszo-rowerowym na ul. Kolejowej w Niepołomicach - dojazd z WTR do centrum Niepołomic, połączenie WTR ze stacją kolejową w Podłężu (możliwość skorzystania z pociągu),
- VeloDunajec (zakończenie remontu drogi wojewódzkiej na odcinku Dąbrowa - Zbyszyce - Sienna- Lipie- Gródek - tak by całość ruchu VeloDunajec mogło odbywać się bezpieczną ścieżką rowerową; przedłużenie ścieżki EuroVelo 11 (VeloNatura) - VeloDunajec na odcinku: Wróblowice-Szczepanowice, z wykonaniem w m. Wróblowice kładki na potoku Siemiechówka lub objazdu wałami do drogi powiatowej Zakliczyn-Janowice-Tarnów; budowa ścieżki rowerowej przy DW 975 od granicy miasta Zakliczyn do granicy z Gminą Gródek nad Dunajcem w m. Paleśnica, a także budowa kładki pieszo-rowerowej na rzece Dunajec, która połączyłaby DW 980 w m. Melsztyn ze ścieżką rowerową Euro Velo 11 (VeloNatura) - VeloDunajec w m. Wesołów,
- VeloRudawa (dokończenie budowy oraz budowa kolejnych odcinków ścieżek rowerowych łączących się z VeloRudawa, tworzących spójny system - zgodnie z koncepcją budowy ścieżek rowerowych w gminie Zabierzów),
- AquaVelo (na odcinku Muszyna – Krynica),

Ponadto zostały wskazane dodatkowe odcinki oraz miejsca wymagające poprawy dostępności dla rowerów:

- VeloPrzemsza w kierunku Jaroszewca i Rabsztyna oraz zamku w Bydlinie,
- odcinek ścieżki rowerowej tzw. Pętla wokół Pieskowej Skały „wymaga budowy mostka na rzece Prądnik”,
- szlak oznaczony na mapie jako rekomendowany - wzdłuż wałów rzeki Drwinka,
- trasa rowerowa "po wałach" w Świniarsku,
- trasy biegnące przez Puszcę Niepołomicką,
- Pętla spiska w gminie Łapsze-Niżne,
- Czerwona Pętla Libiąża,
- Wiślany Piekary - Zalew Skowronek na całej długości biegnącej po koronie wału wiślanego (lewy brzeg Wisły) - niezbędna jest podjęcie prac zmierzających do utwardzenia korony wału i przystosowania go do bezpiecznej jazdy rowerowej (utwardzenie desktruktem lub jednolitą nawierzchnią asfaltową) – w gminie Czernichów,
- odcinek Gorlice - Kompleks Sportowo Rekreacyjny w Sękowej,

- aleja Piaskowa, ul. Mroźna, ul. Klikowska, ul. Słoneczna w Tarnowie,
- odcinek Skomielna Czarna kościół - Skomielna Czarna Jabconie,
- cały odcinek Trasy Rowerowej w powiecie wielickim na terenie gminy Nowe Brzesko,
- budowa kładki rowerowej nad rzeką Wisłą z Jaśkowic do Czernichowa, budowa ścieżek rowerowych od Czernichowa do Krakowa na lewym brzegu rzeki na koronie wału
- przedłużenie VeloSkawina na terenie Gminy Brzeźnica do Łączan,
- zlikwidowanie barier na terenie miasta Kraków - tor kajakowy Kolna, Góra Grodzisko i w innych miejscach, gdzie przerwana jest ciągłość tras rowerowych,
- wykonanie niezależnej ścieżki (nie po drogach gminnych, powiatowych) na trasie Zabrzeż-Stary Sącz,
- udrożnienie ruchu rowerowego wzdłuż Jeziora Czchowskiego,
- wszystkie trasy na terenie gminy Bobowa, Gorlice, Kęty, Lipnica Murowana, Liszki, Łapanów, Maków Podhalański, Myślenice, Niedźwiedź, Nowy Wiśnicz, Oświęcim, Skrzyszów, Spytkowice, Zembrzyce, Mszana Dolna, Przeciszów, Brzesko.

Jako odcinki nieposiadające wystarczającej infrastruktury sprzyjającej zwiększeniu ruchu rowerowego wyróżniono:

- EuroVelo 4 (VeloMetropolis) - odcinek trasy biegnący wzdłuż autostrady A4 na terenie Gminy Wierzchosławice, na długim odcinku trasy brak miejsca przyjaznego rowerzystom, czy technicznego postoju, gdzie można sprawdzić stan pojazdu,
- przy Szlaku Wokół Tatr w miejscowości Zaskale przebiegającym przez drogę powiatową 1658K, dobrym rozwiązaniem byłoby stworzenie parkingu przy ścieżce rowerowej, gdyż obserwuje się parkujące samochody wzdłuż drogi, które spowalniają i utrudniają ruch samochodowy,
- wzdłuż drogi wojewódzkiej [w gminie Kamienica],
- na terenie gminy Biecz, Łuźna wszystkie odcinki ścieżek rowerowych wymagają poprawy dostępności wyposażenia w infrastrukturę sprzyjającą zwiększeniu ruchu rowerowego,
- odcinek od Pisarzowej do Kłodnego brakuje miejsc do odpoczynku dla rowerzystów,
- w ramach Zintegrowanego produktu turystycznego Subregionu Tarnowskiego "Trasy Rowerowe Pogórza" trasa przebiegająca przez teren gminy wymaga dodatkowych nakładów w infrastrukturę typu miejsca odpoczynku dla rowerzystów, parkingi dla rowerów, które w ramach projektu nie zostały przewidziane.

Wskazywany jest również brak bieżącej opieki nad infrastrukturą towarzyszącą szlakom, zwłaszcza nad miejscami odpoczynku rowerzystów (wiaty, ławki). Infrastruktura ta jest dewastowana oraz nieocyszczana. Przedstawiciele organizacji rowerowych wskazują na potrzebę monitoringu oraz dbania o te miejsca m.in. poprzez naprawy zdewastowanych elementów.

Jedną z potrzeb jest również zintegrowanie transportu publicznego z rowerowym, aby umożliwiał on dogodny przewóz rowerów i zachęcał do podróżowania modalnego. Na przykład w Tarnowie Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne przygotowało opinię prawną wskazującą na brak możliwości przewozu rowerów w autobusach. W porównaniu do innych miast, gdzie jest to możliwe, wpływa to na ograniczenia w użytkowaniu okolicznych tras/szlaków rowerowych.

5.2. WPŁYW DOFINASOWANIA TRAS ROWEROWYCH W RAMACH RPO NA ROZWÓJ TURYSTYKI

5.2.1. PROJEKTY REALIZOWANE W RAMACH RPO WM 2014-2020

W ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020 projekty związane z tworzeniem tras/szlaków rowerowych realizowane były w ramach dwóch poddziałań:

- 6.1.4. Lokalne trasy turystyczne – SPR
- 6.1.5. Regionalna sieć tras rowerowych

Zestawienie projektów wraz z ich krótkim opisem znajduje się w Raporcie końcowym z 2021 r. na stronach 86-98. Poniższe tabele przedstawiają opis projektów w ramach poddziałania 6.1.4. i 6.1.5 które zostały zakończone/wybudowano dodatkowe odcinki w okresie październik 2021 – wrzesień 2022.

Tabela 9. Opis projektów zrealizowanych w ramach poddziałania 6.1.4 w okresie październik 2021 – wrzesień 2022

| Lp. | Nazwa projektu | Beneficjent | Krótki opis projektu |
|-----|---|-----------------------|---|
| 1. | Budowa trasy rowerowej Wierzchosławice-Dwudniaki – VeloDunajec w Gminie Wierzchosławice | Gmina Wierzchosławice | Trasa rowerowa Wierzchosławice-Dwudniaki VeloDunajec przebiega w niewielkiej odległości od Muzeum Wincentego Witosa w Wierzchosławicach, zabytkowego Domu Ludowego im. Wincentego Witosa w Wierzchosławicach, zabytkowego Kościoła Rzymskokatolickiego pw. Matki Bożej Pocieszenia w Wierzchosławicach, Ośrodka Szkolno-Wychowawczego w Dwudniakach, Ośrodka rekreacyjnego na Dwudniakach, ścieżki przyrodniczo-leśnej w Wierzchosławicach oraz lasów Wierzchosławickich stanowiących część Radłowsko-Wierzchosławickiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, zapewniając łatwiejszy i bezpieczniejszy dojazd do tych miejsc. Ponadto pod Centrum Kultury Wsi Polskiej w Wierzchosławicach powstaje Miejsce |

| Lp. | Nazwa projektu | Beneficjent | Krótki opis projektu |
|-----|--|-----------------------|---|
| | | | <p>Obsługi Rowerzystów MOR w ramach budowy ścieżek rowerowych EuroVelo 4. Ścieżka rowerowa Wierzchosławice-Dwudniaki VeloDunajec w Gminie Wierzchosławice, jak sama nazwa wskazuje jest trasą bezpośrednio połączoną z trasą rowerową VeloDunajec w miejscowości Gosławice. Szerokość trasy wynosi 2,5 m oraz pobocze 0,5 m z każdej strony ścieżki. Projekt dotyczy przebudowy 2,55 km trasy rowowej w Gminie Wierzchosławice. W zakres wchodzi również oznakowanie trasy rowerowej. Zostaną również wykonane tablice informacyjne i pamiątkowe dotyczące inwestycji.</p> |
| 2. | <p>Rozbudowa i modernizacja tras pieszo - rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie miasta Gorlice jako element podnoszący atrakcyjność turystyczną Subregionu sądeckiego</p> | <p>Miasto Gorlice</p> | <p>Celem projektu jest rozwój szlaków rekreacyjnych w subregionie sądeckim poprzez stworzenie tras pieszo rowerowych, uzupełniających istniejącą sieć lokalnych tras, a tym samym wzbogacając ofertę turystyczną i rekreacyjną miasta Gorlice i ościennych gmin. Powstałe 2 nowe trasy pieszo-rowerowe, jako ważny łącznik i dopełnienie funkcjonujących szlaków, będą trasami współpracującymi, łącząc się z siecią tras głównych i pozostałych za sprawą wybudowanych wcześniej ze środków europejskich ścieżek. W projekcie przewidziano realizację następujących działań: opracowanie w ramach prac przygotowawczych Programu Funkcjonalno-Użytkowego; stworzenie 2 tras pieszo rowerowych, wraz z oznakowaniem oraz miejscem odpoczynku na każdej z nich; Zaprojektowane trasy będą utwardzone, wykonane w technologii nawierzchni bitumicznej bądź kostki brukowej bezfazowej, zapewniając wygodę użytkownikom i dostępność w</p> |

| Lp. | Nazwa projektu | Beneficjent | Krótki opis projektu |
|-----|---|---------------------|---|
| | | | ciągu całego roku. Dopełnieniem działań będzie wydanie mapy w formie drukowanej oraz stworzenie aplikacji mobilnej na smartfony, prezentujących warianty korzystania z sieci tras, co znacząco ułatwi poruszanie się po ścieżkach. |
| 3. | VeloKrynica – budowa uzdrowskiej trasy turystyczno-rekreacyjnej w Krynicy -Zdroju | Gmina Krynica-Zdrój | Przedmiotem projektu jest bud. i oznakowanie 12,06 km trasy rower. Ponadto w porozumieniu w g. Muszyna na istniejących znakach kierunkowych dodane zostaną tabliczki znacznikowe i kierunkowe trasy VeloKrynica na dł. 6,49 km. Projekt zakłada wyposażenie trasy w infrastrukturę towarzyszącą, poprawiającą komfort i bezpieczeństwo, w tym altanę odpoczynkową, ławki, kosze, WC, plac rekreacyjny. z siłownią. Na budowanym odcinku zaprojektowano ścieżkę o nawierzchni bitumicznej pokrytej wierzchnią warstwą z żywicy syntetycznej. Odrębnym działaniem jest szeroka promocja nowowypudowanej trasy. |
| 4. | Rozbudowa szlaków wielofunkcyjnych wokół Góry Mogielica i szlaków łącznikowych w Gminach Limanowa, Słupnice, Kamienica i Mieście Limanowa wraz z ich połączeniem z trasą główną VeloDunajec | Powiat limanowski | Projekt polega na rozbudowie wielofunkcyjnych szlaków turystycznych wokół góry Mogielica i szlaku łącznikowego w gminach Limanowa, Słupnice, Kamienica i w m. Limanowa, wraz z ich połączeniem z trasą główną VeloDunajec. Projekt zakłada modernizację istniejących szlaków poprzez ich odpowiednie oznakowanie, tworzenie nowych szlaków, budowę infrastruktury towarzyszącej kosze na śmieci, parkingi dla rowerów, ławki, stoły, wiaty, tworzenie usprawnień dla osób niepełnosprawnych. Włączenie objętych projektem szlaków do sieci głównych tras rowerowych zaprojektowanych w koncepcji budowy zintegrowanej sieci tras rowerowych, biegowych oraz narciarskich tras biegowych w woj. małopolskim wystąpi w miejscowości Tyłmanowa pośrednio |

| Lp. | Nazwa projektu | Beneficjent | Krótki opis projektu |
|-----|----------------|-------------|---|
| | | | <p>przez istniejące trasy w Gm. Ochotnica połączenie z trasą główną VeloDunajec. Trasy prowadzą przez obszary atrakcyjne przyrodniczo i miejsca o dużym potencjale turystycznym.</p> <p>W okresie październik 2021 – wrzesień 2022 powstały trasy: Wokół Mogielicy, odcinek: Słopnice – Mogielica (7km) Szlak rowerowy Miasto Limanowa (dobudowane kolejne 3 kilometry do istniejących dotychczas 3 kilometrów)</p> |

Źródło: opracowanie na podstawie danych przekazanych przez UMWM

Tabela 10. Opis projektów zrealizowanych w ramach poddziałania 6.1.5 w okresie październik 2021 – wrzesień 2022

| | | | |
|----|--|-------------------------|--|
| 1. | Budowa zintegrowanej sieci tras rowerowych w Województwie Małopolskim-VeloDunajec odc. Zakopane – Stary Sącz z podziałem na 3 zadania. | Województwo Małopolskie | <p>Przedmiotowy projekt stanowi fragment trasy VeloDunajec o długości ok. 100 km zlokalizowany w południowej Małopolsce. Szerokość trasy wynosi od 2 do 4 metrów. Poprzez swoją lokalizację umożliwi on użytkownikom poznanie atrakcji regionu. Trasa pomimo swojej krętości zapewnia min. objazdów, wysoką prędkość projektową v30 kmh, a jej min. pochylenia do 6 sprawiają, że jazda rowerem stanie się przyjemnością dla zwykłych rowerzystów, a także rowerzystów z przyczepkami czy sakwami. Cały obszar inwestycji to atrakcyjne miejsce dla turystyki weekendowej jak i sezonowej m.in.: widok na Tatry, Pieniny, czy Beskidy. Odc. od m. Zakopane do m. Stary Sącz przechodzić będzie przez 3 powiaty: tatrzański, nowotarski i nowosądecki. Wzdłuż trasy zlokalizowane zostanie 8 Miejsc Obsługi Rowerzystów.</p> <p>W okresie październik 2021 – wrzesień 2022 wybudowano: VeloDunajec, odcinek: Szczawnica – Zabrzeż (19km)</p> |
|----|--|-------------------------|--|

Źródło: opracowanie na podstawie danych przekazanych przez UMWM

5.2.2. POZIOM REALIZACJI WSKAŹNIKA REZULTATU DŁUGOTERMINOWEGO

Do badania ewaluacyjnego dotyczącego pomiaru wartości wskaźnika rezultatu długoterminowego RPO WM na lata 2014-2020: *Liczba osób korzystających z tras rowerowych w regionie* wykorzystano wcześniej podział na kategorie tras/szlaków rowerowych, dla których przygotowywana była inwentaryzacja. Długości odcinków, roczną pracę przewozową, a także liczbę osób korzystających z danych tras rowerowych w regionie wyliczono dla: VeloMałopolska, tras wybudowanych w ramach RPO WM na lata 2014-2020 (w podziale na VeloMałopolska, szlaki rekomendowane i pozostałe), szlaków rekomendowanych i 50 wycieczek.

Wyniki pomiarów znajdują się w poniższej tabeli (Tabela 11). W kolumnie mówiącej o długości wskazano łączną długość odcinków tras/szlaków zmierzonych w trakcie badania w roku 2022 (za pomocą własnych punktów pomiarowych oraz danych pozyskanych z ZDW i ZDMK w Krakowie).

Tabela 11. Oszacowanie wskaźnika rezultatu długoterminowego

| VeloMałopolska | | | |
|--|--------------|-----------------------------|--|
| długość [km] | | RPPVeloMałopolska | liczba osób korzystających z tras rowerowych |
| 759,45 | | 30 546 642 | 610 933 |
| w tym: VeloMałopolska w ramach RPO | | | |
| | długość [km] | RPPVeloMałopolska_RPO | liczba osób korzystających z tras rowerowych |
| | 436,22 | 19 647 785 | 392 956 |
| Szlaki rekomendowane | | | |
| | | RPP szlaki rekomendowane | liczba osób korzystających z tras rowerowych |
| | długość [km] | | |
| | 1 702,39 | 31 797 140 | 635 943 |
| w tym: Szlaki rekomendowane w ramach RPO | | | |
| | długość [km] | RPP SzlakiRekomendowane_RPO | liczba osób korzystających z tras rowerowych |
| | 85,28 | 781 293 | 15 626 |
| RPO - pozostałe | | | |
| | | RPP RPO-pozostałe | liczba osób korzystających z tras rowerowych |
| | długość [km] | | |
| | 232,93 | 2 726 284 | 54 526 |
| RPO - łącznie | | | |
| | długość [km] | RPP RPO-łącznie | liczba osób korzystających z tras rowerowych |
| | 754,43 | 23 155 362 | 463 107 |
| 50 wycieczek | | | |
| | | RPP 50 wycieczek | liczba osób korzystających z tras rowerowych |
| | długość [km] | | |
| | 1 894,08 | 19 274 218 | 385 484 |
| RAZEM | | | 1 686 886 |

Źródło: opracowanie własne

Z przeprowadzonych badań szacowania wskaźnika wynika, że największą popularnością w roku 2022 cieszyła się sieć rowerowa Szlaków rekomendowanych –

wskaźnik cząstkowy w tym przypadku wyniósł **635 943**. Popularność tej sieci mogła być związana z bardzo wysokimi walorami krajobrazowymi i edukacyjnymi szlaków. Często są one zlokalizowane w miejscach związanych z dziedzictwem kulturowym i przyrodniczym Małopolski i ich rozmieszczenie pozwala na połączenie wycieczek rowerowych ze zwiedzeniem obszarów o niezwykle wysokich walorach turystycznych i krajobrazowych. Ta sieć szlaków cieszy się dużą rozpoznawalnością i w roku 2022 roku osiągnęła wyższą wartość wskaźnika rezultatu długoterminowego mówiącego o liczbie osób korzystających z tras rowerowych w odniesieniu do drugiej najpopularniejszej sieci tras/szlaków, którą były trasy VeloMałopolska.

Wskaźnik cząstkowy dla tras VeloMałopolska wyniósł w 2022 roku **610 933**. Tak duże oszacowanie (jedynie o ok. 4% niższe niż dla sieci o najwyższej wartości wskaźnika – Szlaków rekomendowanych) może wskazywać na to, że wśród rowerzystów doceniana jest wysoka jakość infrastruktury rowerowej, co przekłada się na duże prawdopodobieństwo wyboru tej sieci tras. Należy zauważyć, że w kontekście VeloMałopolska występuje zarówno ruch rowerowy turystyczny i jak miejski, ponieważ niektóre z tych tras przechodzą przez miasta Kraków, Oświęcim, Tarnów, Nowy Sącz i Nowy Targ, gdzie (szczególnie w przypadku miasta Kraków) wyniki z pomiarów ruchu rowerowego są relatywnie wysokie w odniesieniu do pomiarów z punktów pomiarowych w pozostałej części województwa. W przypadku sieci VeloMałopolska można jednak zaobserwować bardzo silne natężenie ruchu rowerowego również na innych odcinkach niż tych przechodzących przez Kraków, dlatego stwierdzono, że brak możliwości wyszczególnienia jedynie ruchu turystycznego dla pomiarów z Krakowa nie stanowi znaczącego ograniczenia w badaniu.

Wysokie oszacowania wskaźników cząstkowych dla sieci Szlaków rekomendowanych oraz VeloMałopolska podkreślają również, że duża spójność tras/szlaków rowerowych oraz usytuowanie powiązane z lokalizacją atrakcji turystycznych mają istotne znaczenie przy wyborze tras rowerowych i przekładają się na dużą częstotliwość użytkowania tych sieci. W przypadku tych dwóch sieci należy wyróżnić także bardzo dobre oznakowanie i klarowność materiałów informacyjnych, czego rezultatem jest wysoka rozpoznawalność wśród osób zainteresowanych tą formą spędzania czasu.

Niższy wskaźnik został zaobserwowany w przypadku 50 wycieczek, gdzie wartość wskaźnika rezultatu długoterminowego wynosiła w badanym okresie **385 484**. W odniesieniu do wcześniej opisywanych tras i szlaków, ta sieć charakteryzuje się mniejszą spójnością i nie jest w sposób jednoznaczna powiązana z siecią rowerową w całym regionie. W badanym okresie nie było również prowadzonych działań dotyczących tej sieci mających na celu usprawnienie ruchu, poprawę oznakowania czy promocję, co może przekłada się na jej mniejszą popularność w kontekście ruchu turystycznego.

W przypadku tras i szlaków, które powstały w ramach RPO WM na lata 2014-2020, ponad 60% osób korzystających z tras VeloMałopolska stanowili w miesiącach październik 2021 – wrzesień 2022 użytkownicy tras, które powstały w ramach RPO WM na lata 2014-2020 – było to **392 956** użytkowników (w odniesieniu do 610 993

dla sieci VeloMałopolska). W kontekście Szlaków rekomendowanych infrastruktura, która powstała w ramach RPO WM na lata 2014-2020 stanowi znacznie mniejszą część tras, co również przekłada się na widocznie mniejszą liczbę osób korzystających z tras rowerowych wybudowanych w ramach RPO WM na lata 2014-2020. W badanym okresie po szlakach wybudowanych w ramach RPO WM na lata 2014-2020 poruszało się 15 626 osób.

Liczba osób korzystających z pozostałych tras/szlaków powstałych w ramach RPO (poza VeloMałopolska oraz Szlakami rekomendowanymi) wyniosła **54 526 osób**. Niższe, niż w przypadku VeloMałopolska, oszacowanie może być wynikiem relatywnie dużej fragmentaryzacji analizowanych odcinków – na czas pomiarów większość z analizowanych odcinków to kilkukilometrowe fragmenty, które nie tworzyły samodzielnych tras rekreacyjnych. Ruch rowerowy zaobserwowany na tych odcinkach może więc być związany z mobilnością rowerową mieszkańców, a nie z ruchem turystycznym, gdyż takie krótkie odcinki nie stanowią docelowych tras w kontekście turystycznego ruchu rowerowego. Należy jednak zauważyć, że wartość wskaźnika długoterminowego dla wszystkich tras powstałych w ramach RPO WM na lata 2014-2020 wyniosła **463 107** osób, co świadczy o wysokim wykorzystaniu tych tras/szlaków.

Następnie dokonano zestawienia z wynikami z zeszłorocznej edycji. W Tabeli 12 zamieszczono porównanie wartości wskaźnika z podziałem na trasy/szlaki oraz informację o procentowej zmianie liczby osób korzystających z tras (Tabela 12).

Tabela 12. Porównanie oszacowania wskaźnika rezultatu długoterminowego (edycja 2021-2022)

| VeloMałopolska | | | |
|--|---------------|-----------------------------|--|
| | | RPPVeloMałopolska | liczba osób korzystających z tras rowerowych |
| | 2021 | 27 608 450 | 552 169 |
| | 2022 | 30 546 642 | 610 933 |
| | ZMIANA | | 10,64% |
| w tym: VeloMałopolska w ramach RPO | | | |
| | | RPPVeloMałopolska_RPO | liczba osób korzystających z tras rowerowych |
| | 2021 | 15 236 767 | 304 735 |
| | 2022 | 19 647 785 | 392 956 |
| | ZMIANA | | 28,95% |
| Szlaki rekomendowane | | | |
| | | RPP szlaki rekomendowane | liczba osób korzystających z tras rowerowych |
| | 2021 | 27 096 812 | 541 936 |
| | 2022 | 31 797 140 | 635 943 |
| ZMIANA | ZMIANA | | 17,35% |
| w tym: Szlaki rekomendowane w ramach RPO | | | |
| | | RPP SzlakiRekomendowane_RPO | liczba osób korzystających z tras rowerowych |
| | 2021 | 1 254 220 | 25 084 |
| | 2022 | 781 293 | 15 626 |
| | ZMIANA | | -37,71% |
| RPO - pozostałe | | | |
| | | RPP RPO-pozostałe | liczba osób korzystających z tras rowerowych |
| | 2021 | 1 052 889 | 21 058 |
| | 2022 | 2 726 284 | 54 526 |
| | ZMIANA | | 158,93% |
| RPP RPO - łącznie | | | |
| | | RPP RPO-łącznie | liczba osób korzystających z tras rowerowych |
| | 2021 | 17 543 877 | 350 878 |
| | 2022 | 23 155 362 | 463 107 |
| | ZMIANA | | 31,99% |
| 50 wycieczek | | | |
| | | RPP 50 wycieczek | liczba osób korzystających z tras rowerowych |
| | 2021 | 14 947 512 | 298 950 |
| | 2022 | 19 274 218 | 385 484 |
| | ZMIANA | | 28,95% |

| | | |
|--------------|---------------|---------------|
| RAZEM | 2021 | 1 414 113 |
| | 2022 | 1 686 886 |
| | ZMIANA | 19,29% |

Źródło: opracowanie własne

Na podstawie zestawienia wyników oszacowań wskaźnika z edycji badania w 2021 i 2022 roku, widać, że w przypadku zdecydowanej większości tras/szlaków wzrosła wartość wskaźnika mówiąca o liczbie osób korzystających z tras. Wartość wskaźnika

dla wszystkich tras łącznie wyniosła w 2022 roku **1 686 886**, co stanowiło wzrost o **19,29%** w odniesieniu do roku 2021, kiedy ten wskaźnik wyniósł 1 414 113.

Największa zmiana wystąpiła w przypadków tras, które zostały wybudowane w ramach RPO WM na lata 2014-2020, ale nie należą do sieci VeloMałopolska oraz nie są Szlakami rekomendowanymi. Na podstawie wartości tego wskaźnika dla pojedynczych odcinków tras/szlaków zauważono jednak, że zdecydowanie najwyższa wartość dla liczby rowerzystów w tej kategorii tras została zaobserwowana w przypadku odcinka trasy EnoVelo w bezpośrednim sąsiedztwie tras EuroVelo4 (VeloMetropolis) i EuroVelo11 (VeloNatura) – wzmożony ruch na tym odcinku przełożył się na wysokie wyniki wskaźnika częściowego dla tej kategorii i w odniesieniu do roku 2021 liczba użytkowników osób korzystających z tras rowerowych wzrosła z 21 058 do 54 526.

Wzrost liczby osób korzystających z tras rowerowych został jednak zaobserwowany również dla pozostałych sieci tras/szlaków. Dla wszystkich tras/szlaków, które powstały w ramach RPO WM na lata 2014-2020 nastąpił wzrost wskaźnika o **31,99%**. W przypadku 50 wycieczek wartość wskaźnika wzrosła o **28,95%**, natomiast dla sieci VeloMałopolska oraz Szlaków rekomendowanych zaobserwowano nieco niższe wzrosty - dla Szlaków rekomendowanych było to **17,35%**, a dla VeloMałopolska **10,64%**. Należy jednak zwrócić uwagę na to, że wartości wyjściowe (z zeszłorocznej edycji) dla tych dwóch sieci tras były najwyższe spośród badanych tras/szlaków, więc mimo relatywnie najniższego wzrostu wskaźnika, nadal są to trasy o najwyższych wartościach wskaźnika mówiącego o liczbie osób korzystających z tras rowerowych.

Jedyny spadek wartości wskaźnika został zaobserwowany dla szlaków rekomendowanych, które powstały w ramach RPO WM na lata 2014-2020. W tym przypadku zaobserwowano zmianę liczby osób korzystających z tej sieci z 25 084 do 15 626, co świadczy o 37,71-procentowym spadku. Należy jednak zauważyć, że w tej kategorii analizowane są jedynie cztery szlaki (Trasa rowerowa Grodzisko oraz Skansen, Szlak Wód Mineralnych, Brzeszcze na rowerze oraz Wokół Mogielicy), które stanowią relatywnie krótkie odcinki (od ok. 15 km do 30 km), a takie zjawisko nie zostało zaobserwowane w pozostałych kategoriach.

Badania poziomu realizacji wskaźnika rezultatu długoterminowego wskazuje więc na wzrost liczby osób korzystających z tras rowerowych w latach 2021-2022. Takie zjawisko może mieć związek ze stałą rozbudową sieci tras/szlaków rowerowych i dążeniem do ich większej komplementarności. To mogło wpłynąć na popularyzację tej formy spędzania czasu oraz możliwość organizowania różnorodnych wycieczek z wykorzystaniem infrastruktury rowerowej o wysokiej jakości, która zlokalizowana jest na obszarze o tak wyjątkowych walorach przyrodniczych i historycznych. Należy również podkreślić, że podczas przeprowadzania badań w 2021 roku podróże zagraniczne były nadal ograniczone w związku z epidemią koronawirusa, więc wzrost liczby osób korzystających z tras rowerowych w 2022 roku mógł być wynikiem ponownego otwarcia się granic i zwiększenia liczby turystów zagranicznych w regionie. Podkreśla to potencjał rozwoju infrastruktury rowerowej w kontekście

rozwoju turystyki oraz promocji i świadczy o dużej atrakcyjności tras/szlaków rowerowych w regionie.

5.2.3. NATĘŻENIE RUCHU ROWEROWEGO NA TRASACH/SZLAKACH ROWEROWYCH WOJ. MAŁOPOLSKIEGO

Natężenie ruchu rowerowego na trasach/szlakach rowerowych województwa małopolskiego zostało przedstawione jako roczna liczba rowerzystów poruszająca się po danym odcinku trasy. Ustalono przedziały dla każdego typu trasy rowerowej. Najwięcej użytkowników poruszało się po odcinkach tras VeloMałopolska – prawie 700 tysięcy na rok, następnie po szlakach rekomendowanych – prawie 300 tysięcy na rok. Z tras rowerowych biegnących po wytyczonym śladzie 50 wycieczek korzystało ponad 85 tysięcy, a z pozostałych tras współfinansowanych w ramach RPO WM 2014-2020 - prawie 30 tysięcy.

W porównaniu do ubiegłego raportu wzrosło natężenie we wszystkich kategoriach tras.

Do najbardziej popularnych (od 250 tysięcy do 700 tysięcy użytkowników) odcinków w okresie październik 2021 – wrzesień 2022 należały:

- **VeloNatura (EV11), odcinek: Politechnika Krakowska – skrzyżowanie Kocmyrzowskiej z Bulwarową¹⁶** (również wyróżnione w tym zakresie w ubiegłorocznym raporcie).
- EuroVelo4 (VeloMetropolis), odcinek: Parking Kolna – Pętla Autobusowa „Lesisko”.

Od 60 tysięcy do 250 tysięcy użytkowników korzystało z powyższych dwóch odcinków VeloMałopolska oraz ponownie jak w ubiegłym roku z:

- **Bursztynowego Szlaku Greenways,**
- **VeloDunajec, odcinka: Stary-Sącz – Wielogłowy,**
- **50 wycieczek trasa nr 17,**
- **VeloDunajec, odcinka: Zakopane-Sromowce,**
- **Szlaku Wokół Tatr – Nowy Targ.**

Odcinki, które w analizowanym okresie również zawierały się w przedziale od 60 tysięcy do 250 tysięcy to:

- 50 wycieczek trasa 37,
- VeloSkawa,
- VeloDunajec, odcinka: Ostrów-Wietrzychowice,
- VeloWTR (Wiślana Trasa Rowerowa) – łącznik,
- EuroVelo4 (VeloMetropolis), odcinek: ul. Promowa/ WTR (Wiślana Trasa Rowerowa), odcinka: ul. Promowa,

¹⁶ W ubiegłorocznym raporcie odcinek zatytułowano VeloNatura (EuroVelo11) – odcinek od dworca Kraków Główny do osiedla Kolorowego i Krakowiaków sugerując się nazewnictwem użytym na stronie https://narowery.visitmalopolska.pl/pl_PL/velomalopolska mapa: VeloMałopolska - postęp prac/rodzajem nawierzchni - mapa główna.

- Tarnów Mościce - Ciężkowice (zielony),
- Tarnów Mościce – Szczepanów,
- VeloRaba, odcinek: Myślenice.

Tak jak w ubiegłorocznym raporcie od 1 do 2 500 użytkowników na rok zostało zarejestrowanych na odcinkach tras:

- **50 wycieczek trasa nr 19, 21, 22, 25, 29, 31, 32,**
- **Ścieżki biegowo-rowerowe na Miejskiej Górze w Starym Sączu - Centra Aktywnego Wypoczynku,**
- **Karpacki Szlak Rowerowy,**
- **Szlak rowerowy Miasto Limanowa,**

Ponadto w okresie październik 2021 – wrzesień 2022 do najniższego przedziału dołączyły:

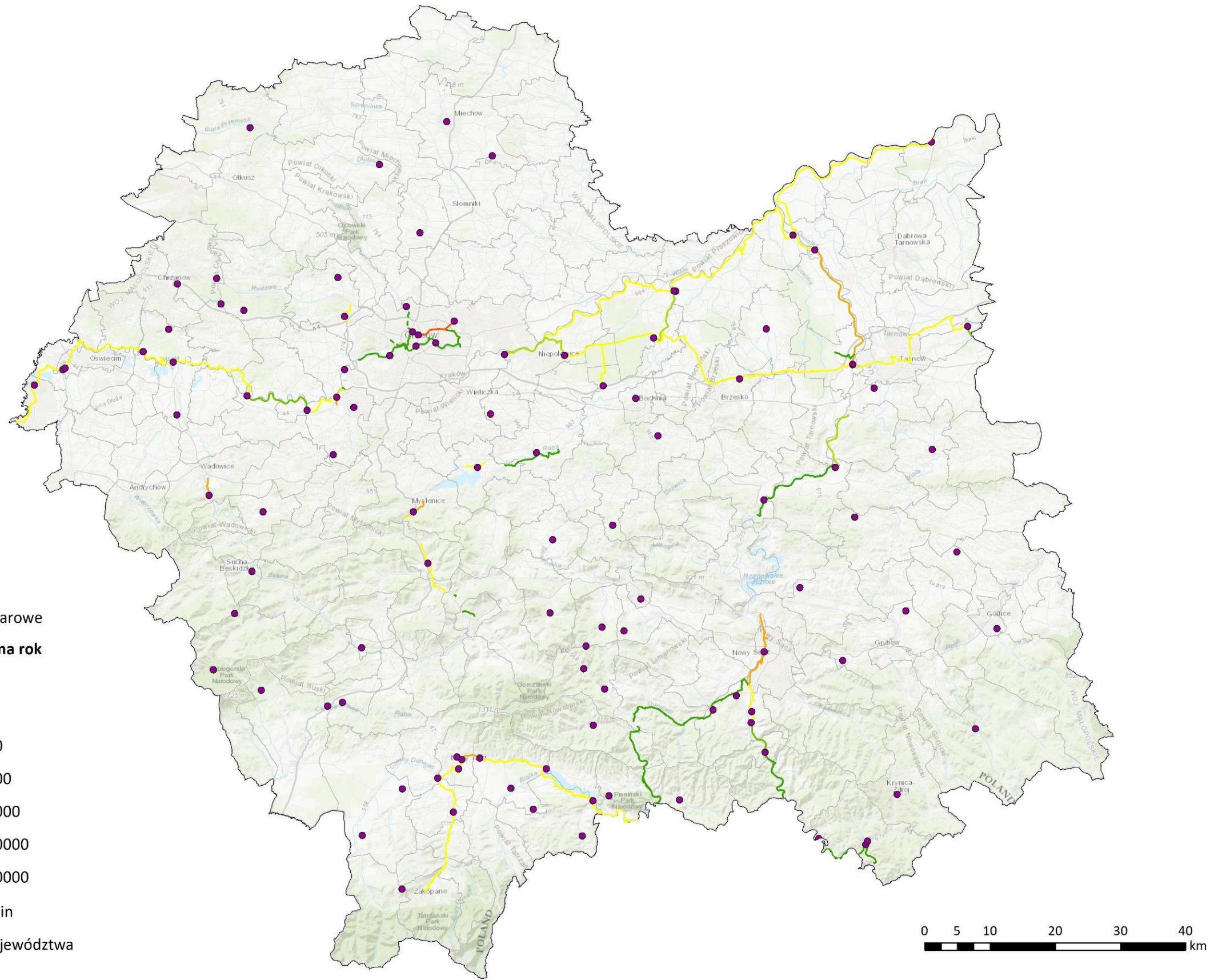
- VeloDunajec, odcinek: Czchów – Lusławice,
- 50 wycieczek trasa nr 4, 8, 15, 24, 33, 34, 35, 36, 39, 46, 48,
- Trasa rowerowa Grodzisko oraz Skansen,
- Pętla Spiska,
- Szlak od zamku w Zatorze do zamku w Graboszycach,
- VeloNatura (EV11), odcinek: Piwniczna-Stary Sącz,
- Babiogórska Parzenica - "Między lasem a wsią",
- Tarnów Mościce - Ciężkowice (niebieski),
- Beskidzki Szlak Rowerowy,
- Transgraniczny szlak rowerowy,
- Enklawa aktywnego wypoczynku,
- VeloDunajec, odcinek: Zabrzeż-Stary Sącz,
- Szlak Rowerowy im. Żeleńskich.

Rysunek 8. Natężenie ruchu rowerowego na trasach VeloMałopolska



Legenda

- Punkty pomiarowe
- Liczba rowerzystów na rok**
- 0 - 2500
- 2501 - 5000
- 5001 - 10000
- 10001 - 60000
- 60001 - 250000
- 250001 - 500000
- Granice gmin
- Granica województwa



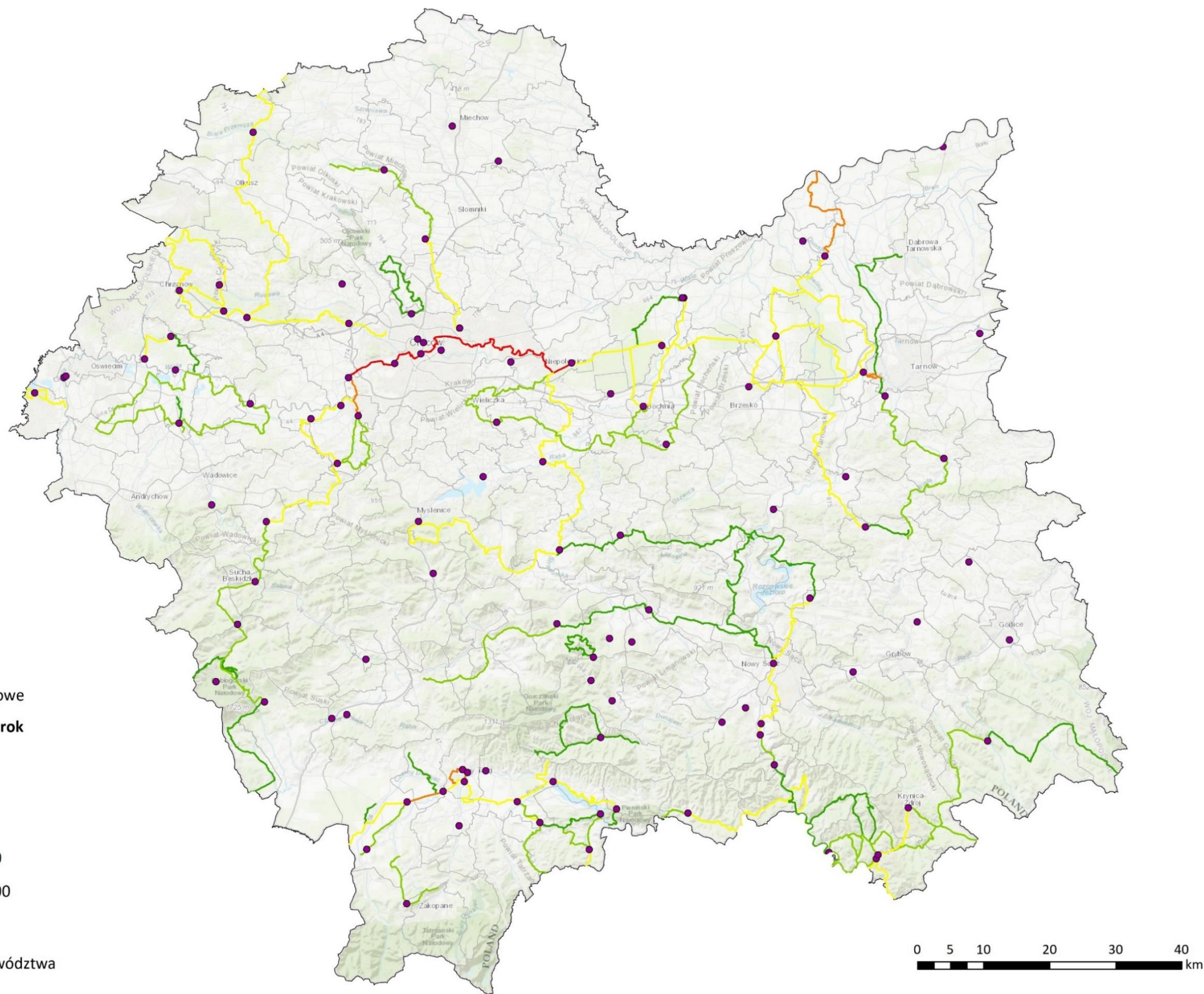
Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 9. Natężenie ruchu rowerowego na szlakach rekomendowanych



Legenda

- Punkty pomiarowe
- Liczba rowerzystów na rok**
- 0 - 2500
- 2501 - 10000
- 10001 - 50000
- 50001 - 100000
- 100001 - 300000
- Granice gmin
- Granica województwa



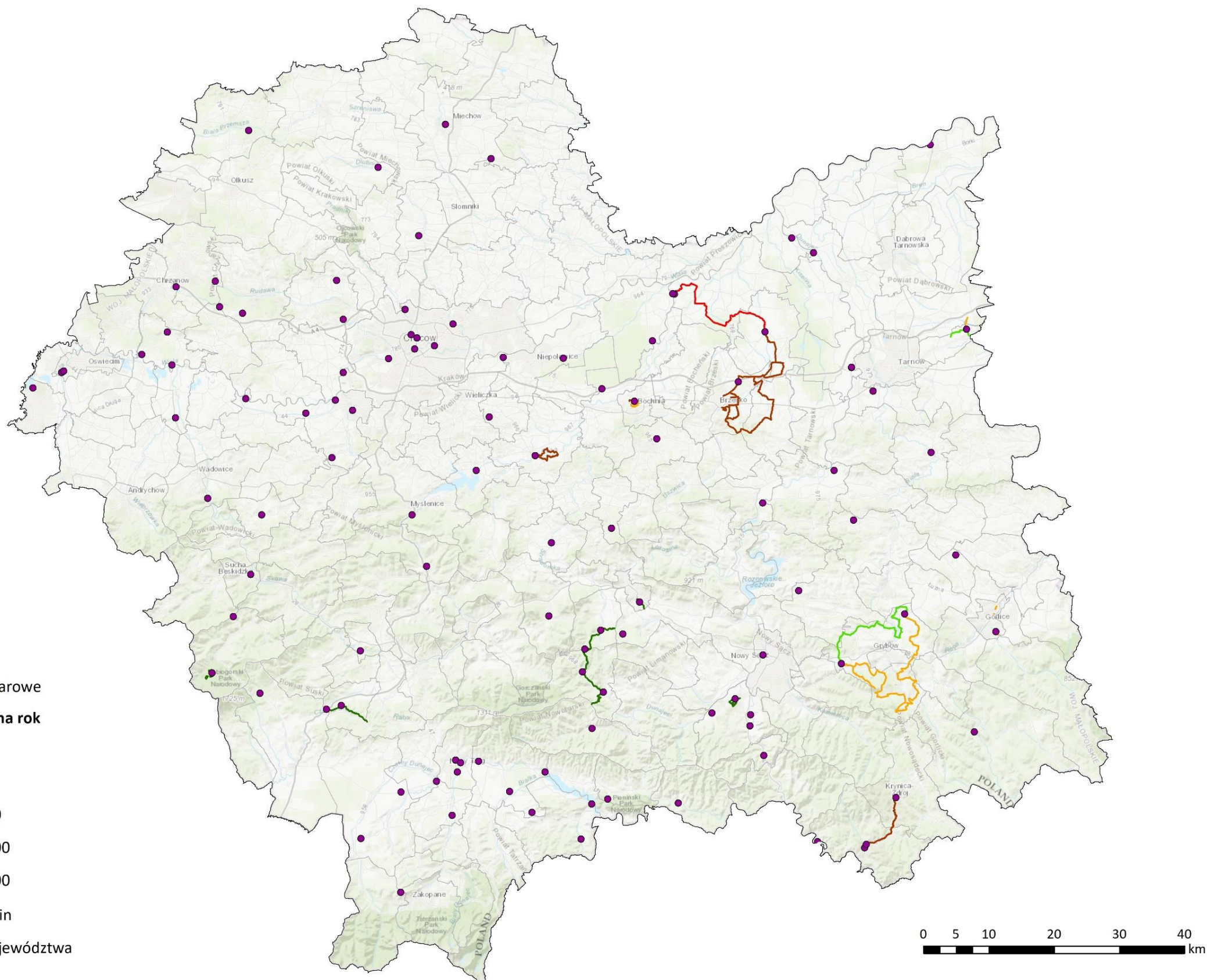
Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 10. Natężenie ruchu rowerowego na pozostałych trasach współfinansowanych w ramach RPO WM na lata 2014-2020



Legenda

- Punkty pomiarowe
- Liczba rowerzystów na rok**
- 0 - 2500
- 2501 - 5000
- 5001 - 10000
- 10001 - 11500
- 11501 - 30000
- Granice gmin
- Granica województwa



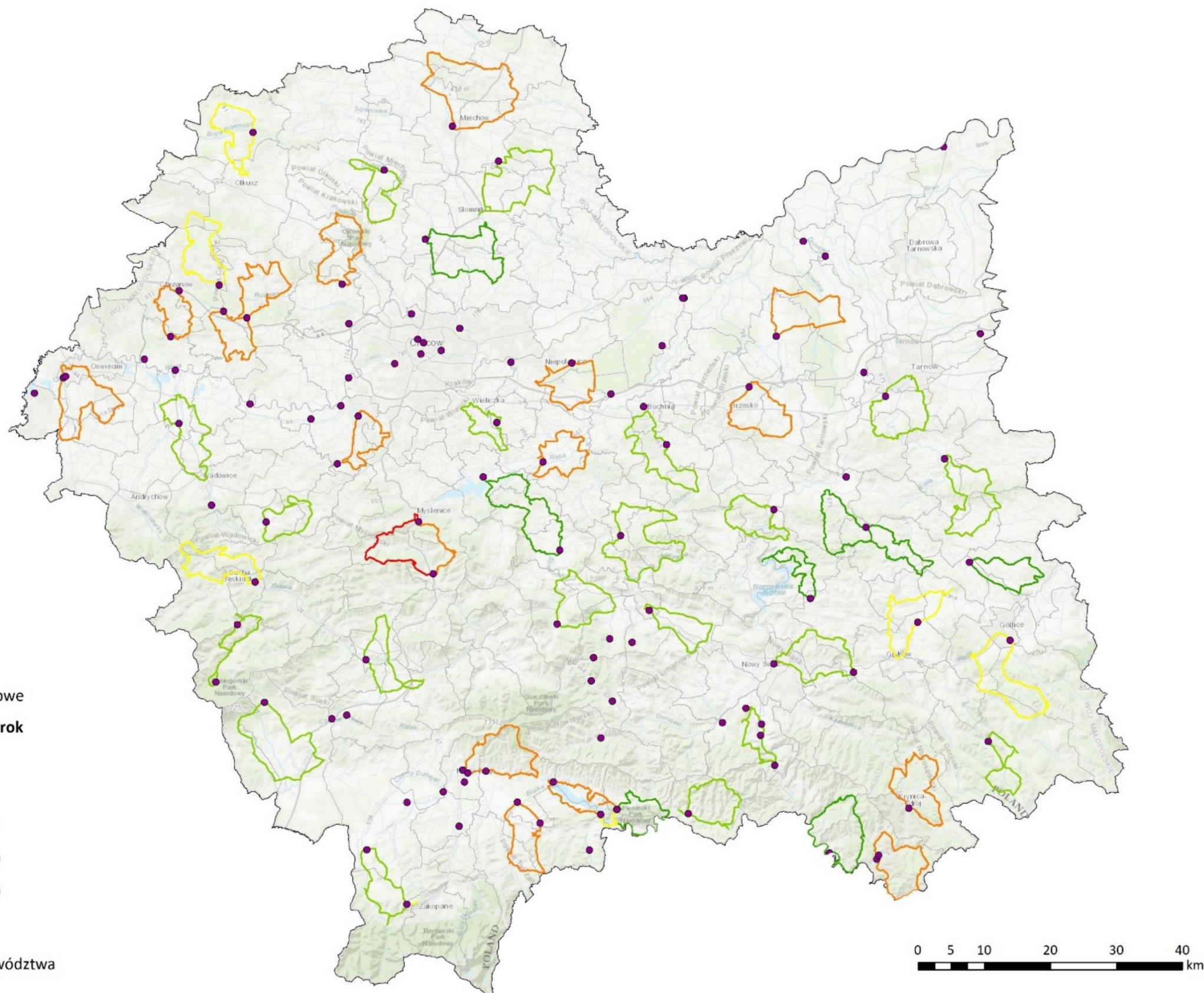
Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 11. Natężenie ruchu rowerowego na trasach 50 wycieczek rowerowych



Legenda

- Punkty pomiarowe
- Liczba rowerzystów na rok**
- 1 - 1 000
- 1 001 - 5 000
- 5 001 - 10 000
- 10 001 - 50 000
- 50 001 - 90 000
- Granice gmin
- Granica województwa



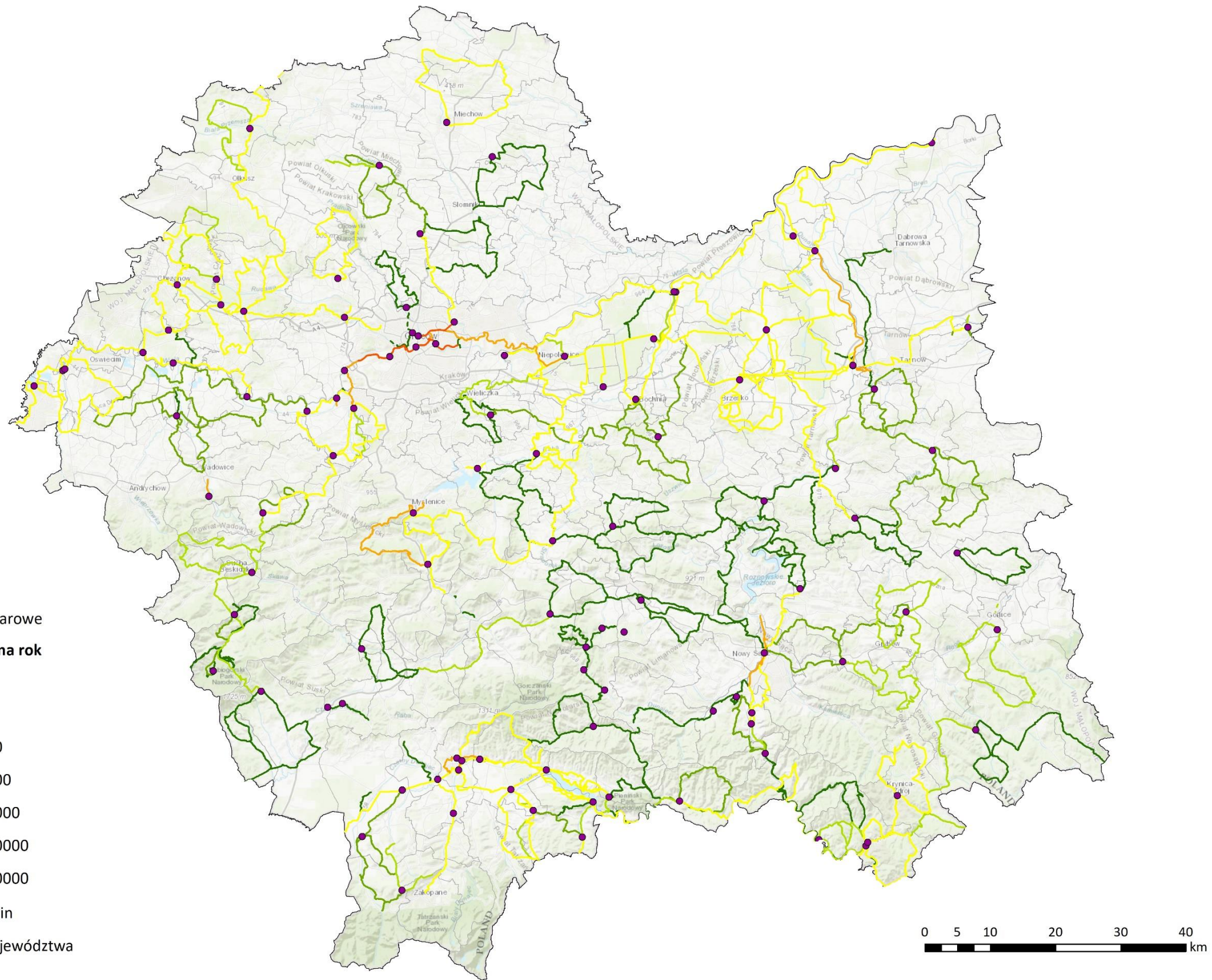
Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 12. Natężenie ruchu rowerowego na trasach i szlakach rowerowych województwa małopolskiego



Legenda

- Punkty pomiarowe
- Liczba rowerzystów na rok**
- 0 - 2500
- 2501 - 5000
- 5001 - 10000
- 10001 - 60000
- 60001 - 250000
- 500001 - 750000
- Granice gmin
- Granica województwa



Źródło: opracowanie własne.

5.2.4. CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA TURYSTYKĘ ROWEROWĄ W WOJEWÓDZTWIE MAŁOPOLSKIM

W badaniu ankietowym CAWI przedstawiciele gmin Małopolski wskazali czynniki, które miały wpływ na zwiększenie natężenia ruchu rowerowego. 3 najważniejsze czynniki wyróżnione poprzez najczęściej wybieraną opcję to: **jakość infrastruktury przeznaczonej dla rowerzystów (w tym asfaltowe drogi rowerowe odseparowane od ruchu samochodowego), położenie ścieżki w atrakcyjnym otoczeniu przyrodniczym oraz dostępność infrastruktury umożliwiającej odpoczynek rowerzystów** (wiaty, ławki czy parkingi rowerowe). Ponadto określono dodatkowe czynniki takie jak:

- zachowanie ciągłości infrastruktury, odseparowanie od ruchu samochodowego, zapewnienie bezpiecznych przejazdów dla rowerzystów,
- organizacja wydarzeń dla rowerzystów,
- połączenia z innymi trasami rowerowymi oraz odpowiednie oznakowanie zjazdów na inne szlaki.

Ankietowani wskazali również, w jaki sposób inwestycje zrealizowane w okresie lipiec 2021-lipiec 2022 wpłynęły na rozwój turystycznych tras/szlaków rowerowych. Głównym wnioskiem jest, że inwestycje zwiększyły ruch turystyczny, wpłynęły na poprawę oznakowania i promocję tras rowerowych, poprawiły funkcjonowanie szlaków. 5 gmin określiło stopień wpływu inwestycji na rozwój turystycznych tras/szlaków rowerowych jako duży, 4 gminy określiły stopień jako średni, a 2 jako niewielki. 34 gminy nie prowadziły inwestycji rowerowych w okresie lipiec 2021 – lipiec 2022. **Tabela 13** przedstawia szczegółowe przykłady wpływu inwestycji zrealizowanych w przedmiotowym okresie na rozwój turystycznych tras/szlaków rowerowych na terenie gminy:

Tabela 13. W jakim stopniu inwestycje zrealizowane w okresie lipiec 2021 – lipiec 2022 wpłynęły na rozwój turystycznych tras/szlaków rowerowych na terenie gminy?

| W jakim stopniu inwestycje zrealizowane w okresie lipiec 2021 - lipiec 2022 wpłynęły na rozwój turystycznych tras/szlaków rowerowych na terenie gminy? |
|---|
| Powstanie nowych obiektów okołoturystycznych i udogodnień dla rowerzystów |
| „Budowa drogi dla rowerów na kanale Łączany-Skawina od miejscowości Jaśkowice do Kopanki wpłynęła na rozwój turystyczny szlaków. Utworzenie trzech punktów informacji i obsługi Kawiarnia i Miejska Biblioteka Publiczna, Dworek Skawiński.” |
| „Problemem jest niezakończony remont drogi wojewódzkiej, wzdłuż której ma biec VeloDunajec. Na wyremontowanym odcinku Podole-Gródek ścieżka rowerowa funkcjonuje bardzo dobrze. Trasa jest widoczna, dobrze oznakowana i bardzo często widać na niej rowerzystów - nie tylko "jednodniowych" ale głównie takich z sakwami. Wykonane zadania z projektu Euroregionu Tatry (Gródek - Lendak) oddało do użytku turystów mapy terenu, informatory, punkty odpoczynkowe, serwisowe.” |
| „Gmina Bobowa w okresie 2020 - 2023 realizuje projekt partnerski pn.: „Sękowa, Stropkov, Bobowa, Nizna Polianka – Wzmocnienie transgranicznej współpracy w sferze dziedzictwa kulturowo – przyrodniczego”. W ramach projektu gmina m.in. |

wyznaczy i oznakuje nowe trasy rowerowe w ciągach dróg gminnych oraz powiatowych na terenie gminy Bobowa wraz z posadowieniem 6 tablic informacyjnych o przebiegach tras."

"W grudniu 2021 roku w ramach Programu Współpracy Transgranicznej INTERREG VA Polska-Słowacja 2014-2020, zrealizowany został projekt "Przystanek Kultura", którego celem było zwiększenie efektywności wykorzystania zasobów dziedzictwa naturalnego i kulturowego. Wybudowana turystyczna wiata przystankowa składa się z instalacji fotowoltaicznej, która wspomaga oświetlenie przystanku oraz umożliwia ładowanie telefonów przy użyciu stacji USB. Przystanek wyposażony jest w stojak na rowery oraz stację naprawy rowerów. Genezą projektu było wyjście naprzeciw turystom (zwłaszcza tym aktywnym) i zapewnienie im produktów i usług, które zdecydowanie spełniają ich oczekiwania i wpływa na chęć wykorzystania z lokalnym tras rowerowych."

„Infrastruktura towarzysząca (wiaty rowerowe) znacznie poprawiła turystom korzystanie ze ścieżek rowerowych."

„Modernizacja wiaty rowerowej w Wojakowej, całoroczne ogródki gastronomiczne, wypożyczalnia rowerów, tężnia solankowa jako miejsce na odpoczynek itp."

„Realizacja tras w Gminie Brzesko współfinansowana przez RPO WM 2014 - 2020 zakończyła się nieco przed lipcem'21. Od tamtej pory zdecydowano się na budowę infrastruktury turystycznej towarzyszącej zbudowanym trasom - wieży widokowej i skate - parku."

„Rozbudowa ścieżek i szlaków rowerowych oraz infrastruktury towarzyszącej"

„Kontynuacja budowy tras rowerowych EuroVelo11(VeloNatura) w ramach programu Interreg PL SK 2014 - 2020, w ramach, których wybudowano m.in. dwie kładki rowerowe na granicznej rzece Poprad, miejsca obsługi rowerzystów (MOR-y)."

Zwiększenie dostępności komunikacyjnej

„Utworzono trasy rowerowe tworzące spójną sieć szlaków rowerowych dając jednocześnie możliwość przyłączenia nowych sołectw gminy do już istniejącej infrastruktury rowerowej. Dodatkowo w ramach inwestycji rowerowych powstały MPR, wiaty przystankowe, wystawy historyczne, punkt do obserwacji flory i fauny przez lunetę obserwacyjną. Niejednokrotnie powstałe trasy rowerowe udostępniają obszary cenne przyrodniczo i kanalizują ruch turystyczny a tablice edukacyjne instalowane przy trasach podnoszą świadomość ich użytkowników. Wszystkie ww. inwestycje sprawiają że powstają dodatkowe obiekty usługowe oraz dodatkowe usługi pod kątem rozwoju turystyki. Znacząco zwiększa się też liczba osób aktywnie wypoczywających na terenie gminy."

„W przypadku realizacji przebudowy ul. Staniąteckiej zwiększyła się dostępność dla rowerzystów pomiędzy Miastem Niepołomice, a przystankiem kolejowym w Staniątkach. W skali gminy była to jednak niewielka zmiana."

„Gminę Zabierzów przecina gęsta sieć szlaków rowerowych, ale proces tworzenia ścieżek rowerowych (w pasie drogowym) jest na początkowym etapie i będzie on bardzo trudny ze względu na różnych zarządców dróg (gminnych, powiatowych, wojewódzkich i GDDKiA), konieczność projektowania i pozyskania zgód realizacyjnych oraz koszty inwestycji. Niewątpliwie do zwiększenia ruchu rowerowego oraz podniesienia bezpieczeństwa ruchu przyczyniła się budowa

VeloRudawa (I etap). Fantastyczny krok w kierunku budowy spójnej sieci tras, ścieżek i szlaków rowerowych!”

„Ostatnie inwestycje poczynione w naszym rejonie głównie przez Stowarzyszenie Doliny Karpią pozwoliły na stworzenie nowego szlaku rowerowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą.”

„W czerwcu oddano do użytku most w Ostrowie w ciągu drogi powiatowej, przez który przebiega trasa EuroVelo4(VeloMetropolis). Dzięki inwestycji przywrócona została ciągłość trasy. Przy połączeniu tras EuroVelo4 (VeloMetropolis) i VeloDunajec powstało miejsce przyjazne rowerzystom. Inwestycje przyczyniły się do podniesienia zainteresowania ruchem rowerowym na terenie gminy.”

„Poprzez modernizację dróg na terenie gminy Łącko poprawiony został dostęp do istniejących tras. Wykonany w bezpośrednim sąsiedztwie skatepark również w dużym stopniu wpłynął na rozwój szlaków rowerowych”

Zwiększenie dostępności do istniejących atrakcji turystycznych

„Rozbudowa trasy rowerowej tzw. VeloSkawina wzdłuż Kanału Łączany wpłynęła w sposób znaczący na zainteresowanie obszarem Gminy Czernichów oraz istniejącą infrastrukturą towarzyszącą.”

„Przyczyniły się do dywersyfikacji oferty turystycznej tak regionu jak i gminy Ciężkowice.”

„Wykonane inwestycje w znaczący sposób wpłynęły na rozwój turystycznych tras/szlaków rowerowych na terenie gminy Drwinia”

„Połączenia z trasami EnoVelo w duży stopień poprawiło dostępność do obszarów stanowiących atrakcje turystyczne na terenie gminy. Zwiększyła się liczba osób uprawiających turystykę rowerową.”

„W stopniu średnim, tj. podnoszenie jakości i standardu istniejących dróg wewnętrznych i gminnych stanowiących dojazd do szlaków turystycznych.”

Rewitalizacja istniejących elementów infrastruktury towarzyszącej bądź turystycznej

„Nastąpiła rewitalizacja wiat z funduszy gminy.”

Rozwój ścieżki VeloDunajec na terenie gminy Zakliczyn stanowi ważny czynnik rozwoju ruchu rowerowego i ruchu turystycznego, w szczególności wykonanie przez ZDW w Krakowie przejazdu w bród na potoku Rudzanka w m. Filipowice. Dużym magnesem przyciągającym rowerzystów jest Rynek w Zakliczynie, po kompleksowej rewitalizacji przeprowadzonej w latach 2019-2022, w tym z udziałem środków RPO WM na lata 2014-2020. Odległość do zakliczyńskiego Rynku zjazdem ze ścieżki VeloDunajec obok MOR Zakliczyn wynosi ok. 500 m.

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CAWI (n=98).

5.2.5. DOSTĘPNOŚĆ I EFEKTYWNOŚĆ WYKORZYSTANIA ZASOBÓW NATURALNYCH I KULTUROWYCH WOJ. MAŁOPOLSKIEGO

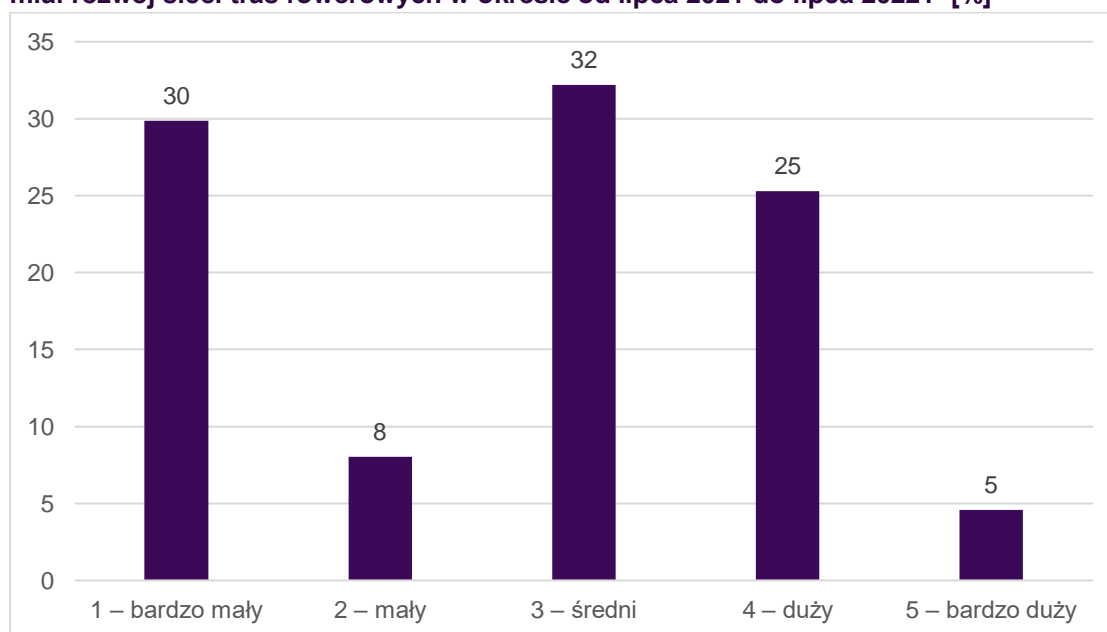
Budowa nowych tras rowerowych w ramach RPO WM na lata 2014-2020 – VeloMałopolska, Szlaku Rowerowego Wokół Tatr i szlaków komplementarnych do tej sieci - VeloKrynica, Szlak Wód Mineralnych w Gminie Muszyna, AquaVelo w Dolinie

Popradu, ścieżka wokół Jeziora Czorsztyńskiego oraz dołączających do nich pozostałych tras/szlaków miała niewątpliwie wpływ na zwiększenie dostępności do zasobów naturalnych i kulturalnych województwa. Dzięki temu powstała w Małopolsce infrastruktura, która umożliwia konstruowanie nawet parodniowych wycieczek rowerowych (samodzielnie lub za pomocą touroperatorów). Wszystkie te inwestycje sprawiają, że cała sieć nabiera nie tylko większej spójności, ale też zaczyna być coraz bardziej dostosowana do użytkowników o różnych umiejętnościach i zatrzymuje turystę na dłużej w regionie. Małopolska (UMWM) jest dzięki temu postrzegana w Polsce jako lider w rozwijaniu turystyki rowerowej, który odpowiada za przygotowanie projektów oraz rozwijanie tras od początku budowy po ich utrzymanie. Co ma istotne znaczenie, gdyż jak pokazała przeprowadzana inwentaryzacja w wielu przypadkach po wyznaczeniu trasy wszelkie prace związane z jej utrzymaniem są pomijane, a co więcej trudno jest zidentyfikować podmiot odpowiedzialny za zarządzanie daną trasą.

Szczególnie istotne w tym zakresie było powstanie w latach 2014-2022 Wiślanej Trasy Rowerowej (WTR) i części VeloDunajec. W 2022 roku ukończono WTR w rejonie Tyńca i WTR bis Skawina-Jaśkowice co istotnie wpłynie na atrakcyjność turystyczną. Inną trasą, która coraz liczniej ściąga turystów jest EuroVelo11 (VeloNatura) w Dolinie Popradu. Konieczne jest jednak wykonanie korekty przebiegu/wykonania w Muszynie (żeby objechać stromy odcinek na granicy PL/SK na Borysowie i oraz odcinek leśny na prawym brzegu Popradu w Rytrze).

Wśród przedstawicieli gmin Małopolski 28 respondentów wskazało **średni** wpływ rozwoju sieci tras rowerowych w okresie od lipca 2021 do lipca 2022 na zwiększenie dostępności do atrakcji, co stanowi 32% respondentów. Następnie 26 przedstawicieli gmin (30%) oceniło wpływ na zwiększenie dostępności do atrakcji na bardzo mały (Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.).

Wykres 9. Odpowiedź na pytanie „Jaki wpływ na zwiększenie dostępności do atrakcji w gminie miał rozwój sieci tras rowerowych w okresie od lipca 2021 do lipca 2022?” [%]



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CAWI (n=87).

Przedstawiciel Departamentu Turystyki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego ocenia turystyczność Małopolski dla turysty rowerowego na bardzo dużą. Region posiada trasy dystansowe, pozwalające na spędzenie kilku dni na wycieczce rowerowej. Wskazuje jednak na problemy z dostępnością, które związane są z pracami modernizacyjnymi kolei, a co za tym idzie możliwością transportu rowerów po województwie. Remonty linii kolejowych, a także wysoki sezon turystyczny w porze letniej utrudnia przewóz rowerów w pociągach. Konieczne jest podjęcie działań niwelujących powyższe bariery jak zapewnienie przyczep dla rowerów do zastępczej komunikacji autobusowej.

Zmiany pod względem wzrostu zainteresowania turystyką rowerową zostały zauważone również w samorządach lokalnych oraz u mieszkańców Małopolski. W ubiegłym latach gminy nie widziały do końca korzyści jakie może przynieść budowa tras rowerowych na ich terenie, natomiast obecnie są nimi zdecydowanie bardziej zainteresowane.

Uczestnicy wywiadu FGI zauważają różnice w atrakcyjności tras dla turysty rowerowego między poszczególnymi częściami Małopolski. Południowa Małopolska z trasami VeloDunajec, Szlak wokół Tatr, szlak przez Spisz, trasa wokół Jeziora Czorsztyńskiego jest bardziej atrakcyjna niż północna część województwa. Związane jest to z większą liczbą atrakcji turystycznych występujących w południowej części województwa, co ma przełożenie na większą atrakcyjność samych tras. Widoczna też jest znacząca różnica w budowie tras z RPO WM np. WTR w porównaniu z lokalnymi trasami tworzonymi przez samorządy lokalne.

Trasy w ramach budowy szkieletu sieci tras VeloMałopolska powstałe w sezonie 2022 są bardzo ważne dla spójności trasy VeloDunajec odcinki Krościenko nad Dunajcem - Zabrzeż czy 3,5 km Wiślanej Trasy Rowerowej na odcinku Skawina-Tyniec-stopień wodny Kościuszko). Ponadto powstały bardzo ciekawe trasy poza siecią główną VeloMałopolska np. odseparowana 11 km trasa rowerowa nad kanałem Łączany - Skawina (inwestycja gminy Skawina) będąca niejako bezpieczniejszą i lepszą alternatywą dla równoległego odcinka Wiślanej Trasy Rowerowej, która na tym odcinku jest tylko wyznakowana po lokalnych drogach. Powstał też załączek ciekawego szlaku rowerowego w północnej Małopolsce - VeloPrzemsza (projekt: „Utworzenie pętli rowerowych oraz infrastruktury turystycznej na obszarze powiatu olkuskiego jako zintegrowanego produktu turystycznego”). Projekt ten zaaktywizował pod względem rowerowym obszar Pustyni Błędowskiej i dał możliwość realizacji wycieczki na linii Olkusz - Klucze - Wolbrom - Miechów z opcją pociągnięcia w przyszłości aż do Proszowic, gdzie rozpoczęła się budowa trasy EuroVelo11(VeloNatura).

Zdaniem ekspertów pozostałe inwestycje w 2022 r. nie przyniosły znaczącej zmiany jeśli chodzi o wzrost zainteresowania turystów z tego względu, że realizowane inwestycje albo są izolowane i pozbawione znaczenia innego niż lokalne albo ich efekt będzie (w pełni) widoczny dopiero po ich ukończeniu i uzyskaniu efektu sieci lub przynajmniej ciągłości (A do B, peron - rower - peron itp.). Niektóre odcinki jak np. VeloDunajec Krościenko nad Dunajcem - Łącko pełną przejezdność zyskują dopiero na wiosnę 2023 r. wówczas zaczną działać cały ten odcinek trasy między

Zakopanem/Nowym Targiem a Starym/Nowym Sączem (dostęp do stacji kolejowych).

Istotnym aspektem poza samą rozbudową tras rowerowych jest rozwój sieci kolejowej i zakup nowoczesnego taboru kolejowego, co zapewni, po zakończeniu prowadzonych remontów, sprawne poruszanie się po Małopolsce i zwiększy dostępność wielu tras rowerowych, a co za tym idzie atrakcji turystycznych. Jednocześnie w tym zakresie nadal jest wiele do zrobienia. Obecna modernizacja istniejącej linii kolejowej do Zakopanego jest niewystarczająca dla rozwoju turystyki rowerowej. Oprócz szybkich połączeń kolejowych niezbędny jest zapewnienie taboru do przewozu wielu rowerów.

Innymi istotnymi elementami mającymi znaczenie dla atrakcyjności turystycznej Małopolski jest rozwój i budowa nowych tras dla kolarstwa górskiego (Babia Góra Trails i Mosorny Groń, Bikeparki w Kasinie, Słotwinach, Kluszkowcach, Bukowinie, Palenicy czy „miejskie” trasy typu singletrack w Gorlicach, Rabce-Zdrój, Tarnowie, w Myślenicach. Małopolska dzięki temu zaczyna być konkurencją dla silniej rozwiniętych pod tym względem regionów (Dolnośląskie, Śląskie czy kraje sąsiadujące od południa z Polską).

W wyniku realizacji inwestycji związanych z rozbudową tras/szlaków rowerowych zwiększyła się dostępność do praktycznie wszystkich atrakcji turystycznych Małopolski zlokalizowanych wzdłuż tras rowerowych. Trasy rowerowe razem z łącznikami do atrakcji sprawiają, że te zasoby regionu są albo łatwiejsze do zdobycia albo stają się w końcu dostępne (przykład: brzegi jeziora Czorsztyńskiego, pokolejowe ślady przez Kotlinę Nowotarską, wały Wisły, Dunajca, brzegi kanału Łączany - Skawina).

Jednocześnie same w sobie trasy rowerowe stanowią obecnie atrakcje turystyczne i stają się inspiracją do inwestowania w kolejne trasy i szlaki. Nowe trasy/szlaki są przyłączane do sieci głównej VeloMałopolska, a wzdłuż nich powstaje nowa infrastruktura okołoturystyczna. W zakresie dostępności do atrakcji przyrodniczych i kulturowych warto tu w szczególności wymienić:

- a) trasy rowerowe:
 - pętla VeloCzorsztyn i VeloDunajec nad jez. Czorsztyńskim
 - Wiślana Trasa Rowerowa
 - pierwsze kilometry VeloSkawa w Wadowicach,
 - ścieżka wzdłuż Zatoki Zakliczyńskiej
 - rozbudowa wzgórza zamkowego w Dobczycach (kładka pieszo-rowerowa łącząca koronę zapory ze Wzgórzem Zamkowym oraz ścieżka na południowym zboczu Wzgórza)
- b) zasoby naturalne, przyrodnicze:
 - Bobrowisko w Starym Sączu
 - udostępniono kanał Łączany-Skawina, wzniesienia Grodzisko
 - w przypadku VeloRaby w Gdowie zasoby przyrodnicze otoczenia Raby
 - dostęp do Puszczy Niepołomickiej czy Zalipia
- c) infrastruktura okołoturystyczna, rekreacyjna

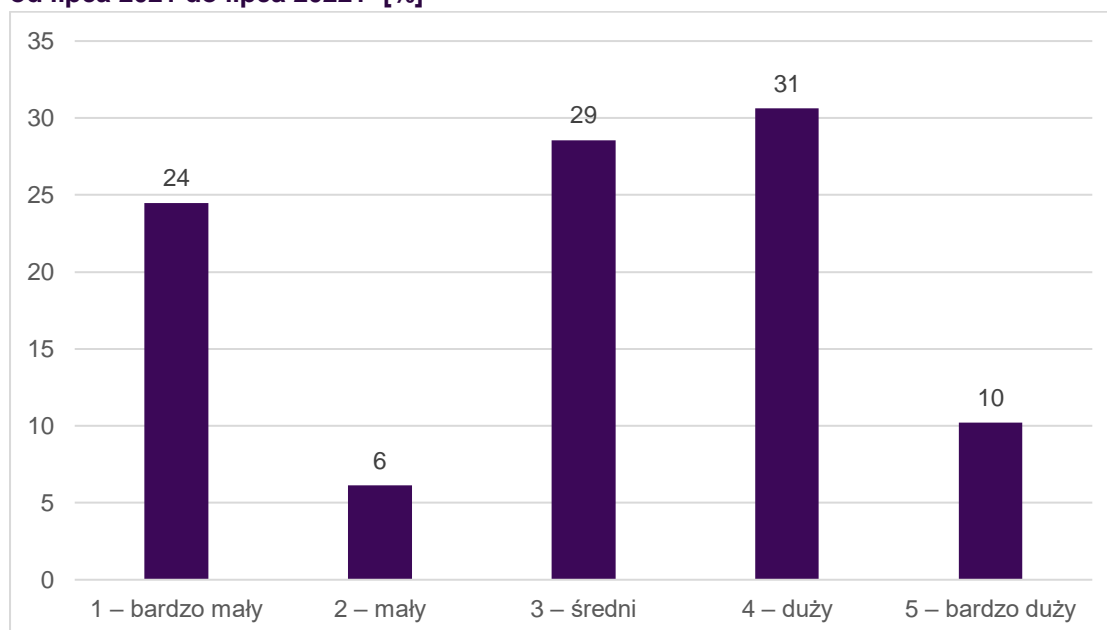
- Centrum Aktywnego Wypoczynku w Łącku (miejsca odpoczynku, pumptrack, łącznik do centrum miejscowości)
- rewitalizacja obszaru tzw. Nakła w Piwnicznej-Zdrój razem z nowoczesną kładką
- budowana promenada w Rytrze
- Centrum Aktywnego Wypoczynku na Miejskiej Górze w Starym Sączu razem z molo leśnym (ścieżka wśród drzew dostępna rowerem czy wózkami)
- kąpielisko w gminie Kłaj z kładką nad starorzeczem rzeki Raby
- atrakcje budowane w okolicach Pustyni Błędowskiej (np. Róża Wiatrów)
- wypożyczalnie rowerów (także elektrycznych)
- punkty widokowe na trasach (VeloDunajec, VeloCzorsztyn)
- wieża widokowa w Krynicy-Zdroju
- winnice na południe od Tarnowa

d) zasoby dziedzictwa kulturowego

- poprawiono dostępność do Opactwo Benedyktynów w Tyńcu
- Centrum Muzyki Krzysztofa Pendereckiego w Lusławicach

32% respondentów ankiety CAWI oceniło wpływ na zwiększenie dla turystów dostępności do zasobów przyrodniczych i kulturowych Małopolski jaki miał rozwój sieci tras rowerowych w okresie od lipca 2021 do lipca 2022 na **średni**. 30% przedstawicieli gmin Małopolski określiło ten wpływ jako bardzo mały (**Wykres 10**).

Wykres 10. Odpowiedź na pytanie „Jaki wpływ na zwiększenie dla turystów dostępności do zasobów przyrodniczych i kulturowych Małopolski miał rozwój sieci tras rowerowych w okresie od lipca 2021 do lipca 2022?” [%]



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CAWI (n=98).

Wśród działań jakie należy podjąć, aby zwiększyć dostępność do atrakcji i zasobów przyrodniczych i kulturowych Małopolski dla turystów rowerowych wskazano:

- rozbudowę sieci ścieżek na terenie gmin Małopolski (m.in. VeloPrądnik, VeloRaba, VeloDunajec na odcinku Dąbrowa - Zbyszyce - Sienna- Lipie-Gródek, szlaku rowerowego Dolnej Drwinki - wzdłuż wałów rzeki Drwinka co spowoduje połączenie szlaków VeloRaba, Busztynowy Szlak GreenWays,

przedłużenie ścieżki EuroVelo11(VeloNatura) - VeloDunajec na odcinku: Wróblowice-Szczepanowice, z wykonaniem w m. Wróblowice kładki na potoku Siemiechówka lub objazdu wałami do drogi powiatowej Zakliczyn-Janowice-Tarnów; budowę tras przy atrakcjach lub stanowiące dojazd do tych miejsc),

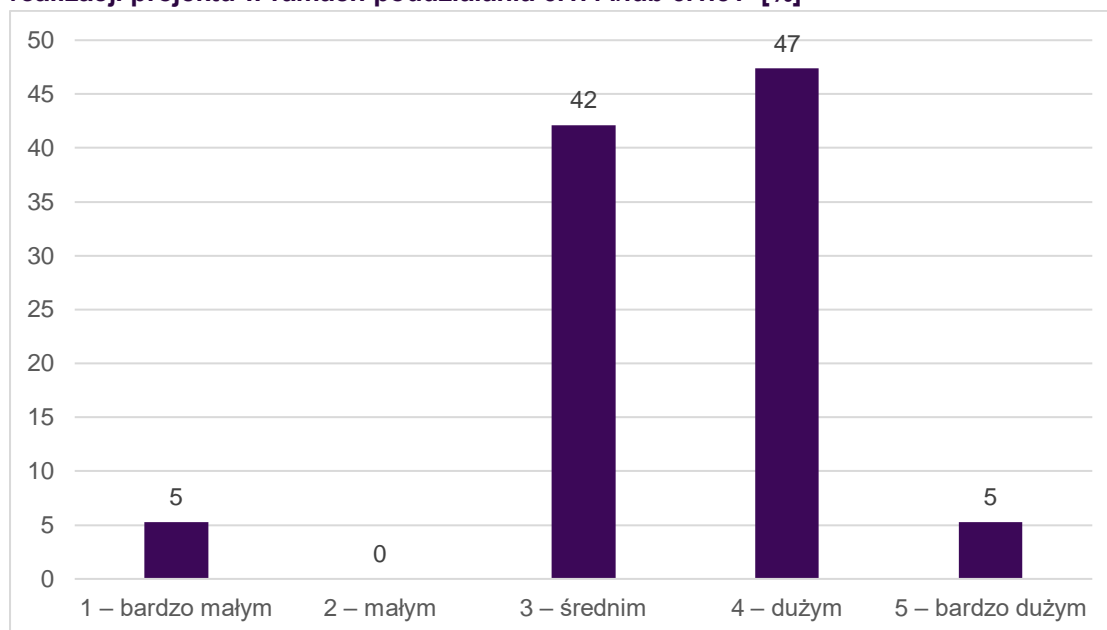
- poprawę jakości infrastruktury przeznaczonej dla rowerzystów, przystosowanie szlaków górskich do turystyki rowerowej (rowery górskie) oraz przystosowanie szlaków rowerowych dla turystyki rodzinnej (odseparowane odcinki od ruchu samochodowego),
- popularyzację turystyki rowerowej i realizowanie działań informacyjnych, zarówno w formie informacji w mediach internetowych (np. w mapach Google) jak również oznakowania znakami drogowymi sieci ścieżek oraz informacyjnych tablic o zasobach przyrodniczych i kulturowych, udostępnienie informacji o atrakcjach w postaci aplikacji turystycznych oraz przewodników, a także stworzenie mini pętli dojazdowych z odpowiednim oznakowaniem,
- zapewnienie miejsc odpoczynku tj. ławeczki, kosze na śmieci wzdłuż tras rowerowych (innych niż trasy główne VeloMałopolska, gdzie zlokalizowane są MORy),
- rozwój bazy noclegowej (również w formie pól namiotowych/biwakowych) i gastronomicznej,
- stworzenie atrakcyjnej oferty dla rowerzystów przez przewoźników kolejowych – zwiększenie liczby miejsc do przewożenia rowerów,
- podejmowanie działań w celu: zachowania w dobrej kondycji środowiska przyrodniczego, piękna krajobrazu, niezanieczyszczonego powietrza, czystych potoków, lasów, kultywowania i zachowania lokalnych zwyczajów; zachowania tradycyjnej architektury

Inwestycje realizowane w ramach RPO WM przyczyniły się w zasadniczym stopniu do zmiany dostępności i wykorzystania oferty turystycznej regionu.

Wykorzystanie roweru w Małopolsce przed 2014 rokiem było ograniczone do roweru górskiego (głównie w trybie samochód + rower) lub bardzo wąskiej grupy kolarzy szosowych. Dziś Małopolska jest jednym z najlepiej dostępnych rowerem województw i to pomimo niekompletności (nieciągłości, niespójności) systemu tras. W 2022 roku nie zaszła żadna skokowa zmiana porównywalna z latami poprzednimi, ale trwały inwestycje niezbędne dla stworzenia ciągłości i - docelowo - spójności trasy VeloDunajec, EuroVelo11(VeloNatura) (Rytro), a także na granicy Krakowa (poza RPO - rozbudowa wałów przeciwpowodziowych, które będą asfaltowane i poprowadzą krakowskie odcinki Wiślanej Trasy Rowerowej, EuroVelo4(VeloMetropolis) i EuroVelo11(VeloNatura). Ponadto inwestycje te sprawiły że oferta turystyczna jest nie tylko pełniejsza, ale też i dłużej dostępna (wydłużenie sezonu „ciepłego”). Dodatkowo jak pokazały doświadczenia ostatnich 3 lat naznaczonych pandemią oraz wojną, taka forma inwestycji (w trasy rowerowe) okazała się najbardziej odporna na spadki ruchu turystycznego, absorbując z łatwością lokalny/wewnętrzny krajowy ruch turystyczny.

Wśród respondentów 19¹⁷ wskazało w jakim stopniu zwiększyło się zainteresowanie turystyką rowerową w okresie od lipca 2021 do lipca 2022 r. w wyniku realizacji projektów w ramach poddziałania 6.1.4 i/lub 6.1.5 RPO WM na lata 2014-2020. 47% oceniło wzrost zainteresowania turystyką rowerową jako duży, a 42% jako średni (**Wykres 11**).

Wykres 11. Odpowiedź na pytanie „W skali od 1 do 5, w jakim stopniu zwiększyło się zainteresowanie turystyką rowerową w okresie od lipca 2021 do lipca 2022 r. w wyniku realizacji projektu w ramach poddziałania 6.1.4 i/lub 6.1.5?” [%]



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego CAWI (n=19).

Zrealizowane inwestycje w ramach RPO mają swoje pozytywne jak i negatywne przejawy. Przykład pozytywny to fakt, że przed realizacją projektów związanych z budową szkieletu tras VeloMałopolska ruch rowerowy na relacjach, które obsługują te trasy obecnie, był albo niemożliwy, albo wyłącznie rowerem górskim albo po drogach z dużym i szybkim ruchem samochodowym z udziałem ruchu ciężkiego (drogi krajowe lub wojewódzkie). Obecnie trasy pełnią rolę nie tylko turystyczną, ale także rekreacyjną i komunikacyjną.

Wątpliwości budzi sens dofinansowania zadań lokalnych ("pętli") nie dowiązanych do szkieletu tras VeloMałopolska – pozostaną one atrakcją wyłącznie lokalną. Jak już zostało wcześniej wspomniane, samorzady zauważając zainteresowanie trasami VeloMałopolska zaczęły budować swoje ścieżki łączące te trasy z lokalnymi atrakcjami w swoich gminach, ale często nie stosują się do kryteriów/standardów budowy tras przyjętych przy VeloMałopolska. Przykładem jest np. szlak VeloLimanowski chwalący się połączeniem z VeloDunajec, a tak naprawdę oferujący bardzo strome podjazdy. Jednocześnie część samorządów tworzy alternatywy dla tras głównych dzięki czemu powstają pętle rekreacyjne. Można w tym przypadku wymienić np. gminę Skawina (trasa wzdłuż Kanału Łączańskiego) czy plany jakie

¹⁷ W badaniu CAWI w pytaniu „Czy Państwa gmina jest beneficjentem poddziałania 6.1.4 i/lub 6.1.5 RPO WM na lata 2014-2020?” odpowiedziało 19 przedstawicieli gmin Małopolski, którzy są pośrednimi beneficjentami (wymienieni jako główni beneficjenci poddziałania to województwo, powiat lub organizacja turystyczna, ale projekty realizowano dla konkretnych gmin).

mają gmina Stary Sącz oraz Łącko (budowa odseparowanych od samochodów alternatyw dla obecnego przebiegu VeloDunajec).

Zdaniem przedstawiciela Departamentu Turystyki UMWM projekty realizowane w ramach RPO WM w dużym stopniu wpłynęły na zmianę dostępności i atrakcyjności województwa. Zauważalna zmiana w sezonie 2022 w porównaniu do 2021 jest taka, że skończyły się już unijne środki finansowe, które umożliwiły realizację dużych inwestycji rowerowych. Obecnie opracowywane są dokumentacje techniczne oraz pojedyncze elementy infrastruktury jak np. mosty, zwiększające spójność sieci rowerowej.

W ramach inwestycji realizowanych w ramach RPO WM związanych z budową tras głównych VeloMałopolska zostały utworzone również Miejsca Obsługi Rowerzystów, które wyznaczone zostały co ok. 15 km. Znajdują się tam mapy posiadające atrakcje w okolicy pozwalające rowerzystom na korzystanie z atrakcji lokalnych w pobliżu MORu.

Trudno wyróżnić jest jeden subregion, który rozwinął się dzięki projektom realizowanym w ramach RPO WM. Te już posiadające duży potencjał turystyczny wzmocniły swoją pozycję pod względem atrakcyjności m.in. poprzez rozwój oferty spędzania czasu wolnego. Rozwój subregionów pod względem turystyki rowerowej zależy jest w dużym stopniu od ukształtowania terenu i tak np. południowe rejony Małopolski stanowią „zagłębie turystyczne MTB”.

5.2.6. TRWAŁOŚĆ ZAPEWNIENIA DOSTĘPNOŚCI WYKORZYSTANIA ZASOBÓW NATURALNYCH I KULTUROWYCH MAŁOPOLSKI

Utrzymanie efektów projektów, czyli zapewnienie trwałości w dostępności do zasobów naturalnych i kulturowych Małopolski w dużej mierze wiąże się z koniecznością realizacji pozostałych tras regionalnych. Zdaniem ekspertów biorących udział w panelu delfickim w ostatnich latach postęp w tym zakresie jest zbyt wolny.

Zapewnienie spójności i ciągłości tras rowerowych wiąże się także z potrzebą nawiązania współpracy z innymi podmiotami i instytucjami publicznymi. Eksperti biorący udział w panelu delfickim zauważają, że trzeba zdecydowanie zwiększyć współpracę z Wodami Polskimi w zakresie wykorzystania ich działań / planów modernizacji wałów w celu również wykorzystania ich w sposób rekreacyjny a nie tylko i wyłącznie przeciwpowodziowy. Należy też zacieśnić współpracę ZDW/UMWM z urzędnikami miasta Krakowa, bo trasy VeloMałopolska w praktyce nie tylko nie mają żadnego oznakowania na terenie stolicy województwa, ale jest też sporo braków w spójności sieci (WTR, EuroVelo 4 (VeloMetropolis), EuroVelo11 (VeloNatura), VeloRudawa, VeloPrądnik). Część z odcinków już się buduje (most Wandy - Brzegi czy EuroVelo11 (VeloNatura), w ramach przebudowy ul. Kocmyrzowskiej), ale należałoby te działania zintensyfikować i zgrać między instytucjami. Kraków również jako główny hub transportowy regionu (dworzec/lotnisko/autostrada) powinien być naturalną wizytówką Małopolski jak i oplatających region tras, które mają tu swój początek lub środek. Konieczne jest wykorzystanie potencjału synergii planowanych czy realizowanych w regionie

inwestycji GDDKiA i PKP/PLK. W szczególności następującej infrastruktury: korytarz DK75 Brzesko - Nowy Sącz (zarówno obecny jak planowany) dla VeloDunajec i EuroVelo11 (VeloNatura) (drogi dla rowerów, drogi serwisowe, most drogowy przez Dunajec), ale też linii kolejowej nr 104 (Chabówka - Mszana Dolna, drogi serwisowe bez przewyższeń - VeloRaba) i innych obecnie planowanych (np. Kraków - Myślenice). Wykorzystanie tych dróg/linii kolejowych pozwoli na usuwanie "wąskich gardeł".

Poprawie dostępności do zasobów przyrodniczych i kulturowych Małopolski służyć będzie również likwidacja infrastrukturalnych barier na granicy większych miast, ale przede wszystkim zapewnienie połączeń kolejowych Kraków - Zakopane oraz Kraków - Nowy Sącz - Krynica (linia "Podłęże - Piekiełko") wraz z zakupem odpowiedniego taboru i rozbudowa infrastruktury rowerowej umożliwiającej dostęp każdym rowerem do stacji i na peron (drogi dla rowerów z bezpośrednim dostępem na peron, rampy do wtaczania roweru po schodach czy głębokie windy). Budowa kładek przez Wisłę w Czernichowie i Okleśnej/Spytkowicach zarówno ułatwi wykorzystanie Wiślanej Trasy Rowerowej jak i dostęp rowerem do/z PKP Spytkowice Kępki i PKP Jaśkowice.

Konieczne jest także zadbanie o spójność w oznakowaniu tras/szlaków rowerowych na całym ich długościach, które obowiązywałoby we wszystkich projektach współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej czy budżetu województwa, w szczególności powiązanych z siecią tras VeloMałopolska. Bardzo ważne jest również dbanie o utrzymaniu tras w odpowiednim stanie i standardzie.

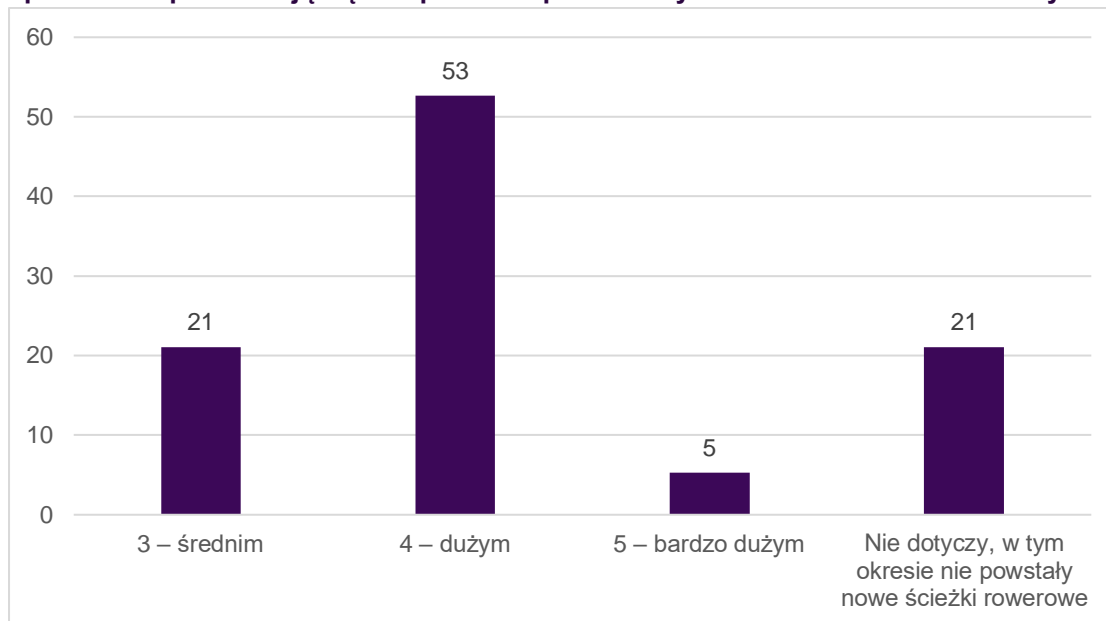
Zdaniem ekspertów biorących udział w panelu raz a dobrze wykonane trasy rowerowe pozostaną na lata w doskonałej symbiozie z zasobami naturalnymi oraz kulturowymi. W związku z tym dopiero wybudowanie wszystkich tras regionalnych zapewni pełny dostęp na rowerze do wszystkich zasobów naturalnych i kulturowych województwa. Zasoby naturalne i kulturowe bez wygodnego i bezpiecznego dostępu każdym rowerem pozostaną generatorem turystyki samochodowej. Stąd z pewnością kluczowe jest powiązanie tras z atrakcjami - Droga Pienińska, Pieniński Park Narodowy, uzdrowisko Krynica, Bobrowisko - ale też np. festiwal Pannonica, Centrum Muzyki Krzysztofa Pendereckiego w Lusławicach, winnice nad Dunajcem, czy klasztory nad Wisłą (Tyniec, Hebdów) oraz Zalipie. Kluczowe będzie również w przyszłości odpowiednie utrzymanie i promocja powstałych tras rowerowych, tak aby zapewnić trwałość korzystania z nich, a tym samym trwałość w dostępie do zasobów kulturowych i przyrodniczych.

Trwałość interwencji związana jest również z ich użytecznością – trasy spełniające oczekiwania użytkowników będą przez nich chętnie użytkowane, co będzie się przekładało na zapewnienie trwałości w dostępie do zasobów kulturowych i przyrodniczych Małopolski.

Odpowiedzią na spełnienie oczekiwań użytkowników są projekty realizowane w ramach RPO WM (poddziałanie 6.1.4 i/lub 6.1.5). W ramach badania CAWI beneficjenci określili stopień przekładania się na spełnianie potrzeb użytkowników ścieżek rowerowych inwestycji w ramach podziałania 6.1.4 i/lub 6.1.5 zrealizowanych w okresie od lipca 2021 do lipca 2022 r. jako **duży** - 53%

respondentów. 21% określiło go na średni oraz 4 z 19 respondentów wskazało brak nowych inwestycji w przedmiotowych okresie (**Wykres 12**).

Wykres 12. Odpowiedź respondentów na pytanie „W skali od 1 do 5, w jakim stopniu inwestycje w ramach poddziałania 6.1.4 i/lub 6.1.5 zrealizowane w okresie od lipca 2021 do lipca 2022 r. przekładają się na spełnianie potrzeb użytkowników ścieżek rowerowych?”[%]



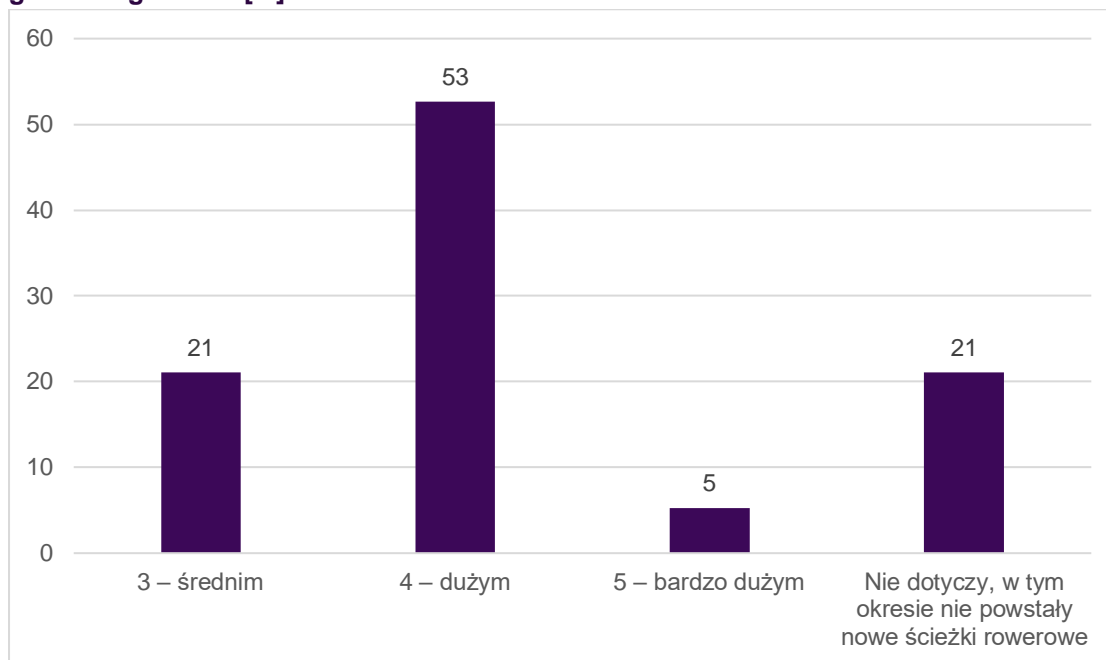
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CAWI (n=19).

Przedstawiciele gmin Małopolski określając, jaki wpływ w okresie ostatniego roku miały inwestycje związane z budową infrastruktury w ramach poddziałania 6.1.4 i/lub 6.1.5 w całym województwie na rozwój gminy/regionu wskazali:

- zwiększenie liczby turystów odwiedzających gminy,
- zwiększenie znajomości i atrakcyjności regionu, zwiększenie zainteresowania lokalnymi zabytkami i atrakcjami przyrodniczymi oraz kulturowymi,
- poprawę łączności pomiędzy trasami lokalnymi, a regionalnymi i międzynarodowymi,
- poprawę dostępności miejsc rekreacji i poszerzenie oferty spędzania wolnego czasu.

Z kolei stopień poprawy dostępności ścieżek rowerowych w gminie/regionie dzięki inwestycjom realizowanym w ramach RPO w okresie lipiec 2021 – lipiec 2022 r. został oceniony przez 37% respondentów jako **duży**. 32% ocenia ten stopień jako średni (**Wykres 13**).

Wykres 13. Odpowiedź na pytanie „W jakim stopniu inwestycje w ramach RPO realizowane w okresie lipiec 2021 do lipiec 2022 r. poprawiły dostępność ścieżek rowerowych w gminie/regionie?” [%]



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CAWI (n=19).

Wśród działań, jakie należy podjąć aby poprawić dostępność do zasobów przyrodniczych i kulturowych Małopolski w kontekście rozwijanych ścieżek rowerowych, wskazano dalsze rozbudowanie sieci ścieżek rowerowych oraz budowy parkingów Park&Ride, które umożliwią dojazd rowerzystom z mniejszych miast transportujących swoje rowery za pomocą samochodów. Warto również znakować wzdłuż szlaków rowerowych atrakcje turystyczne znajdujące się w bliskiej odległości, co pozwoliłoby na zapoznanie się rowerzystom z infrastrukturą przyrodniczą i kulturową.

Inwestycje realizowane w ramach RPO WM przyczyniły się w znaczący sposób do wzrostu liczby korzystających ze tras/szlaków rowerowych przede wszystkim dzięki budowie „szkieletu” jakim są trasy główne VeloMałopolska wraz z połączeniami do mniejszych miejscowości Małopolski. Rozwój tras rowerowych dzięki inwestycjom realizowanym w ramach RPO WM umożliwił także turystom korzystanie z atrakcji lokalnych, które są trudne do dostrzeżenia dla poruszających się samochodami. Podróżując na rowerze turysta podczas pokonywania trasy ma czas na podziwianie otoczenia, podczas gdy turyści samochodowi zmierzają do konkretnej atrakcji, a po zwiedzeniu jej wracają do domów/hoteli.

Dzięki inwestycjom rowerowym poprawił się dostęp do obszarów chronionych, zielonych takich jak torfowiska Odrowąż, Bobrowisko. VeloKrynica dociera do Muszyny, a w tej miejscowości można wjechać na trasę EuroVelo11(VeloNatura), która kieruje turystów do Nowego Sącza, Rytra i znajdujących się tam atrakcji turystycznych.

Jak zauważa przedstawiciel DT UMWM inwestycje podjęte w ramach RPO WM, odpowiadają na potrzeby turystów (zauważalne są sytuacje poruszania się rowerzystów po nowo wybudowanych odcinkach tras rowerowych, które nie są

jeszcze oficjalnie oddane do użytku). Kolejnym czynnikiem wzrostu rowerowych turystów w Małopolsce była pandemia. Przypadła ona na lata, gdzie największe inwestycje rowerowe były już gotowe, więc po zmniejszeniu obostrzeń sanitarnych ludzie zaczęli spędzać czas wolny na świeżym powietrzu, poruszając się rowerem.

Oferta turystyczna Małopolski stale się rozwija pod względem rowerowym, planowane są opracowania graficzne pozwalające na zaplanowanie wycieczek rowerowych do 35 km, które stanowiłyby propozycję dla rodzin z dziećmi. Nadal celem jest zainteresowanie indywidualnych turystów zagranicznych jak i krajowych.

Wśród turystów odwiedzających Małopolskę na rowerach można wyróżnić również rodziny, które przyjeżdżają do jednej miejscowości i planują wycieczki wokół nich. Trasy rowerowe cieszą się również dużym zainteresowaniem blogerów turystycznych. Rekreacyjne trasy rowerowe zaczynają być ściśle kojarzone z województwem małopolskim.

5.2.7.PROBLEMY I BARIERY ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTÓW W RAMACH PODZIAŁANIA 6.1.4. ORAZ 6.1.5

Wśród trudności i problemów pojawiających się przy realizacji projektu w ramach działania 6.1.4 i/lub 6.1.5 w okresie lipiec 2021 – lipiec 2022 w badaniu CAWI pośród przedstawicieli gmin Małopolski wyróżniono:

- spowolnienie prac spowodowane pandemią i wzrostem cen materiałów budowlanych,
- uzgodnienia przebiegów tras przecinających drogi wojewódzkie i krajowe.

Jako barierę związaną z realizacją projektów rowerowych wskazano ciągle inwestycje kolejowe i związane z nimi ograniczenia w poruszaniu się pociągami po województwie małopolskim (stanowią one ważną rolę transportową rowerów jednak często występuje niewystarczająca liczba miejsc do ich przewozu w porównaniu do liczby użytkowników). Wśród problemów wyróżniany jest też brak środków na kolejne, duże realizacje rowerowe. Obecnie wykonywane są uzupełnienia tras, tak aby całkowity przebieg był przejezdny. Do celów budowy nowych, całych tras rowerowych potrzebne jest wsparcie z funduszy europejskich.

5.2.8.MOCNE I SŁABE STRONY ORAZ NIEPLANOWANE EFEKTY INTERWENCJI W RAMACH PODDZIAŁANIA 6.1.4 I 6.1.5

W zakresie efektów interwencji w ramach RPO WM na lata 2014-2020 nie widać znaczących zmian między 2021 a 2022 rokiem. Za kluczowe mocne strony realizowanych projektów należy uznać:

- wysoką jakość szkieletu tras VeloMałopolska, dostępnych każdym rodzajem roweru i dla każdego użytkownika (asfaltowa lub betonowa nawierzchnia, poprawna geometria, dobre lub wystarczające powiązanie tego szkieletu z koleją - faktyczne lub potencjalne w związku z trwającą rewitalizacją wielu linii kolejowych),
- rozwój „Małopolski” jako marki oraz regionu kojarzącego się z turystyką rowerową na wysokim poziomie,

- rozwój lokalnych działalności gospodarczych powstających wzdłuż tras rowerowych,
- ułatwienie w budowie zintegrowanej sieci tras rowerowych dzięki środkom z RPO WM,
- aktywizację gmin, które zaczęły aplikować o środki unijne w tym celu,
- zwiększenie mobilności rowerowej w miastach.

Za słabe strony z kolei należy uznać:

- brak zapewnienia spójności tras rowerowych na terenie całego województwa,
- dowiązania do zastanej infrastruktury np. skrzyżowanie na moście w m. Kadcza - DW969 i droga powiatowa,
- brak pełnego dostępu i wykorzystania w modelu kolej - peron - rower - peron – kolej,
- część miejsc odpoczynku rowerzystów (poza MORami przy trasach głównych VeloMałopolska) jest zlokalizowana nie tam gdzie trzeba i źle zaprojektowana, problem stanowi również utrzymanie w porządku tych miejsc.
- część JST nadal nie stosuje przyjętych przez ZDW/UMWM standardów projektowania oraz budowy tras rowerowych,
- brak możliwości wyegzekwowania poprawy źle wykonanych projektów, co rzutuje potem na odbiór sieci jako całości,
- brak audytów społecznych dla ważnych z punktu widzenia projektowania tras i szlaków rowerowych, jakie mają poszczególne gminy czy stowarzyszenia,
- brak koordynacji w zakresie spójnego oznakowania tras oraz szlaków rowerowych na całej długości szalki dla całego regionu, chaos w oznakowaniu trasy i szlaków rowerowych jakie powstają poza VeloMałopolska,
- brak wsparcia centralnego (na poziomie krajowym) dla projektów rowerowych,
- niezgranie czasowe projektów np. remontów dróg gminnych z realizacją tras rowerowych czego wynikiem są wysokie krawężniki, które wymagają od turysty rowerowego zejścia z pojazdu.

Poza zakładanymi efektami interwencji w ramach poddziałania 6.1.4 oraz 6.1.5 zauważalne są inne rezultaty realizowanych projektów. Jednym z nich jest fakt, że wiele samorządów dostrzegło potencjał jaki płynie z budowy dobrze zaprojektowanej i wykonanej infrastruktury rowerowej. Co oznacza, że gminy same dążą do tego, aby połączyć się z głównymi trasami VeloMałopolska. Efekty tych działań są różne, ale istotna jest rosnąca świadomość potrzeby przygotowania dobrych jakościowo tras rowerowych, bo to pomoże przyciągnąć turystów i wypromować lokalne atrakcje turystyczne. Drugim aspektem jest rozwój lokalnej przedsiębiorczości i powstające wzdłuż tras usługi okołorowerowe, co widoczne jest w rosnącej liczbie obiektów starających się o status Miejsca Przyjaznego Rowerzystom.

Efekty interwencji w ramach poddziałań 6.1.4 i 6.1.5 przejawiają się również w pozytywnych reakcjach ludności w mediach społecznościowych i na forach internetowych. Województwo małopolskie jest również przedstawiane jako lider w budowie tras rowerowych pośród pozostałych regionów Polski. Zauważalna jest także reakcja mieszkańców gmin Małopolski, którzy dopytują się dlaczego trasa rowerowa powstała w innej części województwa a nie na terenie ich samorządu.

6. PODSUMOWANIE

W poniższej tabeli podsumowane zostały najważniejsze wnioski wynikające z przeprowadzonego badania w formie odpowiedzi na postawione pytania badawcze.

Tabela 14. Wnioski z badania w odniesieniu do pytań badawczych

| Lp. | Pytanie badawcze | Odpowiedź | Nr rozdziału |
|-----|--|--|--------------|
| 1. | Ile w 2022 r. wynosi wartość wskaźnika rezultatu długoterminowego pn.: <i>Liczba osób korzystających z tras rowerowych w regionie?</i> | Wartość wskaźnika rezultatu długoterminowego w 2022 r. wynosi 1 686 886. | Rozdz. 5.2.2 |
| 2. | Czy wartość ta się zwiększyła w stosunku do roku 2021, jeśli tak to o ile i jakie były tego przyczyny? | Tak, wartość wskaźnika rezultatu długoterminowego w 2022 r. wzrosła w odniesieniu do roku 2021 o 19,29%. W roku 2021 r. ta wartość wynosiła 1 414 113, natomiast w roku 2022 r. było to 1 686 886. Główne przyczyny wzrostu tego wskaźnika to rozbudowa sieci tras/szlaków rowerowych, co znacząco wpływa na poprawę atrakcyjności tras/szlaków rowerowych, a także wzrost zainteresowania tą formą turystyki. | Rozdz. 5.2.2 |
| 3. | Czy wartość ta się zmniejszyła w stosunku do roku 2021, jeśli tak to, dlaczego, jakie były tego przyczyny? | Nie, wartość wskaźnika rezultatu długoterminowego w 2022 r. nie zmniejszyła się w odniesieniu do roku 2021. | Rozdz. 5.2.2 |
| 4. | Czy wartość ta pozostała bez zmian w stosunku do roku 2021, jeśli tak to, dlaczego, jakie były tego przyczyny? | Nie, wartość wskaźnika rezultatu długoterminowego w 2022 r. nie pozostała bez zmian w odniesieniu do roku 2021. | Rozdz. 5.2.2 |

| Lp. | Pytanie badawcze | Odpowiedź | Nr rozdziału |
|-----|---|--|--------------|
| 5. | <p>Czy interwencja w zakresie tras/ścieżek/szlaków rowerowych wspieranych w zakresie działania 6.1.4 i 6.1.5 w oparciu o wartości wyliczonego w 2022 r. wskaźnika: <i>Liczba osób korzystających z tras rowerowych w regionie</i>, przyczyniła się do zwiększenia dostępności i efektywności wykorzystania zasobów naturalnych i kulturowych Małopolski, jeśli tak to, w jaki sposób, jeśli nie to, dlaczego?</p> | <p>Budowa nowych tras rowerowych w ramach RPO WM na lata 2014-2020 miała niewątpliwie wpływ na zwiększenie atrakcyjności turystycznej Małopolski i zwiększenie dostępności do zasobów przyrodniczych i kulturowych.</p> <p>Wszystkie te inwestycje sprawiają, że cała sieć tras/szlaków rowerowych, zgodnie z <i>Koncepcją budowy zintegrowanej sieci tras rowerowych, biegowych oraz narciarskich tras biegowych w województwie małopolskim</i>, staje się spójna i zintegrowana. Ponadto standard wykonania tras głównych VeloMałopolska sprawia, że są one dostosowane do turysty o różnym poziomie umiejętności. Te aspekty powodują, że podjęte inwestycje przyciągają i zatrzymują turystę na dłużej w regionie.</p> <p>Poprawiająca się spójność tras/szlaków rowerowych zwiększa dostępność do zasobów przyrodniczych i kulturowych ze względu na większe możliwości dotarcia w różne części województwa.</p> <p>Ponadto jednym z efektów interwencji jest zwrócenie uwagi samorządów na wzrost zainteresowania siecią tras głównych VeloMałopolska przez turystów, co przekłada się na chęć budowy nowych ścieżek rowerowych łączących trasy VeloMałopolska z lokalnymi atrakcjami turystycznymi i przyrodniczymi w poszczególnych gminach, które wcześniej były mało dostępne.</p> | Rozdz. 5.2.5 |

| Lp. | Pytanie badawcze | Odpowiedź | Nr rozdziału |
|-----|---|---|--------------|
| | | Powstające trasy i wzrastająca liczba turystów sprzyja również tworzeniu nowej infrastruktury turystycznej i okołoturystycznej zwiększającej dostępność do zasobów przyrodniczych (budowa punktów widokowych, kładki pieszo-rowerowe, miejsca odpoczynku). Biorąc pod uwagę dziedzictwo kulturowe to inwestycje podjęte w ostatnim roku szczególnie pozytywnie wpłynęły na poprawę dostępności do Opactwo Benedyktynów w Tyńcu. | |
| 6. | Czy interwencja w zakresie tras/ścieżek/szlaków rowerowych wspieranych w zakresie działania 6.1.4 i 6.1.5 w oparciu o wartości wyliczonego w 2022 r. wskaźnika: <i>Liczba osób korzystających z tras rowerowych w regionie</i> , jest trwała w kontekście dostępności i efektywności wykorzystania zasobów naturalnych i kulturowych Małopolski, jeśli nie to, jaka jest przyczyna? | Budowa dalszych odcinków VeloMałopolska zgodnie ze standardami i utrzymanie istniejących szlaków w odpowiednim stanie (bieżąca konserwacja, naprawa, oznakowanie, uzupełnienie braków) jest elementem wpływającym na zachowanie trwałości interwencji. Obecnie wysoki standard budowy tras, szczególnie tych odseparowanych od ruchu samochodowego wpływa na zwiększenie korzystania z tych odcinków przez różnych użytkowników, w tym przez rodziny dla których ważne jest bezpieczeństwo podczas poruszania się rowerem. Budowa kolejnych inwestycji dodatkowo będzie wpływała na zwiększenie spójności tras i zapewnienie przejezdności bez konieczności stosowania objazdów, co również będzie sprzyjało zachowaniu trwałości projektu ze względu na stałe wykorzystywanie tras/szlaków powstałych w ramach prowadzonej interwencji. | Rozdz. 5.2.6 |
| 7. | Jakie wnioski należy wyciągnąć w kontekście dostępności i efektywności wykorzystania zasobów naturalnych i | Dostępność i efektywność wykorzystania zasobów naturalnych i kulturowych Małopolski zwiększyła się dzięki realizacji inwestycji rowerowych. Umożliwiły one turystom | Rozdz. 5.2.5 |

| Lp. | Pytanie badawcze | Odpowiedź | Nr rozdziału |
|-----|---|--|---------------|
| | <p>kulturowych Małopolski w oparciu o wskaźnik wyliczony w 2022 r.: <i>Liczba osób korzystających z tras rowerowych w regionie?</i></p> | <p>zwiedzanie lokalnych atrakcji podczas wycieczki rowerowej. Przed powstaniem tras rowerowych VeloMałopolska finansowanych ze środków RPO WM 2014-2020 te atrakcje były dostępne jedynie poprzez transport samochodowy, który wiązał się z większymi kosztami dojazdu oraz ograniczał czas spędzony w sąsiedztwie zasobów naturalnych i kulturowych województwa.</p> <p>Sieć tras rowerowych Małopolski wciąż wymaga dalszego zwiększania ciągłości ścieżek tak, aby tworzyła spójny ciąg komunikacyjny umożliwiający dojazd rowerem w różne części województwa.</p> | |
| 8. | <p>Jakie są mocne i słabe strony interwencji w zakresie tras/ścieżek/szlaków rowerowych wspieranych w zakresie działania 6.1.4 i 6.1.5?</p> | <p>Za kluczowe mocne strony realizowanych projektów należy uznać:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ wysoką jakość szkieletu tras VeloMałopolska, dostępnych każdym rodzajem roweru i dla każdego użytkownika, ▪ niemal całkowity brak wadliwych rozwiązań, które muszą być wykonane od zera jeszcze raz, ▪ rozwój „Małopolski” jako marki oraz regionu kojarzącego się z turystyką rowerową na wysokim poziomie, ▪ rozwój lokalnych działalności gospodarczych powstających wzdłuż tras rowerowych, ▪ ułatwienie w budowaniu zintegrowanej sieci tras rowerowych, ▪ aktywizacja gmin, które zaczęły aplikować o środki unijne w tym celu, ▪ zwiększenie mobilności rowerowej w miastach. | Rozdz. 5.2.8. |

| Lp. | Pytanie badawcze | Odpowiedź | Nr rozdziału |
|-----|------------------|---|--------------|
| | | <p>Za słabe strony z kolei należy uznać:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ brak zapewnienie spójności tras rowerowych na terenie całego województwa, ▪ błędy w projektowaniu i tworzeniu tras rowerowych (np. brak kładki przez rz. Białkę w ciągu drogi Dębno - Frydman i niezgodne z prawem rozwiązanie dla rowerzystów w pasie jezdni tej drogi), ▪ część Miejsc Odpoczynku Rowerzystów jest zlokalizowana nie tam gdzie trzeba i źle zaprojektowana, są również często niszczone przez wandalii, ▪ brak koordynacji działań wszystkich szczebli administracji samorządowej w zakresie budowy infrastruktury rowerowej służącej zarówno rekreacji jak i komunikacji - część JST nadal nie stosuje przyjętych przez ZDW/UMWM standardów projektowania oraz budowy tras rowerowych, ▪ brak możliwości wyegzekwowania poprawy źle wykonanych projektów, co rzutuje potem na odbiór sieci jako całości, ▪ brak koordynacji w zakresie spójnego oznakowania tras oraz szlaków rowerowych dla całego regionu, chaos w oznakowaniu trasy i szlaków rowerowych jakie powstają poza VeloMałopolska, ▪ środki niekwalifikowane takie jak budowa trasy rowerowej w liniach rozgraniczających drogi (trasa rowerowa to koszt kwalifikowany, pozostałe działania jak np. modernizacja pozostałej części drogi to koszt niekwalifikowany), | |

| Lp. | Pytanie badawcze | Odpowiedź | Nr rozdziału |
|-----|---|--|---------------|
| | | <ul style="list-style-type: none"> ▪ niezgranie czasowe projektów np. remontów dróg gminnych z realizacją tras rowerowych czego wynikiem są wysokie krawężniki, które wymagają od turysty rowerowego zejścia z pojazdu. | |
| 9. | Czy można wskazać nieplanowane efekty interwencji, a jeśli tak, to jakie? | <p>Poza zakładanymi efektami interwencji w ramach poddziałania 6.1.4 oraz 6.1.5 zauważalne są inne rezultaty realizowanych projektów:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ dostrzeżenie potencjału, jaki niesie tworzenie spójnej sieci ścieżek rowerowych - gminy same dążą do tego, aby połączyć się z głównymi trasami VeloMałopolska, ▪ rosnąca świadomość potrzeby przygotowania dobrych jakościowo tras rowerowych, ▪ rozwój lokalnej przedsiębiorczości i powstające wzdłuż tras usługi okołorowerowe, ▪ wyczerpanie przepustowości statków turystycznych na Jez. Czorsztyńskim (opóźnienia wynikające z przepełnienia ich rowerami), ▪ postrzeganie województwa małopolskiego jako lidera w budowie tras rowerowych pośród pozostałych regionów Polski. | Rozdz. 5.2.8. |

Źródło: opracowanie własne

7. REKOMENDACJE

W poniższej tabeli zawarte zostały rekomendacje stanowiące odpowiedź na wskazane główne wnioski z badania.

Tabela 15. Rekomendacje

| Lp. | Wniosek/nr rozdziału | Rekomendacja | Sposób wdrożenia | Adresat rekomendacji | Termin wdrożenia (kwartał/rok) | Klasa rekomendacji | Status rekomendacji |
|-----|---|---|---|----------------------|--------------------------------|--------------------|-------------------------------------|
| 1. | Rodz. 5.2.8 Wniosek: Na poziomie krajowym brakuje koncepcji rozwoju sieci tras rowerowych, czego powodem są trudności w tworzeniu krajowych, międzyregionalnych, turystycznych tras rowerowych, co ma przełożenie na polską turystykę rowerową | Niezbędne wydaje się powołanie krajowego operatora odpowiedzialnego za opracowanie i pomoc we wdrażaniu spójnej koncepcji rozwoju sieci tras rowerowych o znaczeniu ponadregionalnym i krajowym | Jedna z instytucji krajowych powinna przejąć kompetencje i odpowiedzialność w zakresie przygotowania i wdrażania krajowej koncepcji rozwoju sieci tras rowerowych. Proponowaną instytucją w tym zakresie jest Ministerstwo Infrastruktury ¹⁸ bądź wyznaczona jednostka | Krajowy | 2023 | Horyzontalna | Rekomendacja zatwierdzona w całości |

¹⁸Ministerstwo Infrastruktury odpowiada za dział, jakim jest transport, ale też prowadzi działania przyczyniające się do poprawy standardów w ruchu rowerowym wydając np. Wytoczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego. Podręcznik, Katalog przykładowych rozwiązań infrastruktury dla rowerzystów

| Lp. | Wniosek/nr rozdziału | Rekomendacja | Sposób wdrożenia | Adresat rekomendacji | Termin wdrożenia (kwartał/rok) | Klasa rekomendacji | Status rekomendacji |
|-----|----------------------|--------------|--|----------------------|--------------------------------|--------------------|---------------------|
| | | | <p>podlegająca pod to Ministerstwo.</p> <p>Na tego typu działania powinny też być zarezerwowane środki w programach ogólnopolskich. Powstanie takiej koncepcji przyczyni się do rozwoju tras o znaczeniu ogólnokrajowym lub ponadregionalnym i znacznie przyczyni się do rozwoju turystyki rowerowej oraz we wdrażaniu</p> | | | | |

| Lp. | Wniosek/nr rozdziału | Rekomendacja | Sposób wdrożenia | Adresat rekomendacji | Termin wdrożenia (kwartał/rok) | Klasa rekomendacji | Status rekomendacji |
|-----|---|---|--|----------------------|--------------------------------|-------------------------|-------------------------------------|
| | | | istniejących dobrych praktyk. | | | | |
| 2. | Rozdz. 5.1.2 Rozdz. 5.2.5 Wniosek: W dalszym ciągu wskazuje się na potrzebę rozbudowy tras VeloMałopolska, które stanowią kręgosłup ścieżek rowerowych w województwie, a co za tym idzie zapewnienie spójności tras rowerowych. | Rekomenduje się w kolejnej perspektywie finansowej, utrzymanie wsparcia dla rozbudowy sieci tras rowerowych VeloMałopolska. | W ramach programu regionalnego należy utrzymać wsparcie finansowe dla polityki rozwoju tak zwanego „szkieletu” tras rowerowych w województwie małopolskim. W tym celu konieczne jest utrzymanie w ramach programu regionalnego dla województwa małopolskiego poddziałania dedykowanego temu zadaniu realizowanego na | IZ RPO WM | 2023 | Programowa strategiczna | Rekomendacja zatwierdzona w całości |

| Lp. | Wniosek/nr rozdziału | Rekomendacja | Sposób wdrożenia | Adresat rekomendacji | Termin wdrożenia (kwartał/rok) | Klasa rekomendacji | Status rekomendacji |
|-----|----------------------|--------------|---|----------------------|--------------------------------|--------------------|---------------------|
| | | | poziomie regionalnym. Bez podjęcia odważnej decyzji, żeby ze środków RPO WM 2014-2020 tworzyć sieć tras głównych, turystyka rowerowa w Małopolsce nie rozwinęłaby się tak bardzo i pozostałaby niszową gałęzią. Koniecznym wydaje się kontynuowanie działań w tym zakresie na poziomie regionalnym. | | | | |

| Lp. | Wniosek/nr rozdziału | Rekomendacja | Sposób wdrożenia | Adresat rekomendacji | Termin wdrożenia (kwartał/rok) | Klasa rekomendacji | Status rekomendacji |
|-----|--|--|--|----------------------|--------------------------------|-------------------------|-------------------------------------|
| 3. | Rozdz. 5.2.5 Rozdz. 5.2.8 W ramach prowadzonego badania zwrócono uwagę na fakt, że część tras/szlaków została wykonana w nieodpowiedni sposób – z punktu widzenia użyteczności, ale także zapewnienia bezpieczeństwa rowerzystów. Dotyczy to projektów realizowanych na poziomie lokalnym. | W dalszym ciągu rekomenduje się utrzymanie konieczności projektowania i budowy tras rowerowych zgodnie ze standardami opartymi na najlepszych, międzynarodowych praktykach, dotyczących: budowy i oznakowania tras rowerowych. | Wsparcie udzielane w ramach środków pomocowych zarządzanych przez UMWM powinno być jak najbardziej skuteczne. W tym celu warto utrzymać powiązanie oceny projektów z koniecznością spełniania standardów zawartych w <i>Podręczniku do projektowania tras rowerowych</i> stanowiących załącznik do <i>Koncepcji budowy zintegrowanej sieci</i> | IZ RPO WM | 2023 | Programowa strategiczna | Rekomendacja zatwierdzona w całości |

| Lp. | Wniosek/nr rozdziału | Rekomendacja | Sposób wdrożenia | Adresat rekomendacji | Termin wdrożenia (kwartał/rok) | Klasa rekomendacji | Status rekomendacji |
|-----|--|--|--|--|--------------------------------|--------------------|-------------------------------------|
| | | | <i>tras rowerowych, biegowych oraz narciarskich tras biegowych w województwie małopolskim (Uchwała 1/17 Zarządu Województwa Małopolskiego z dnia 3 stycznia 2017 r.).</i> | | | | |
| 4. | Rozdz. 5.1.2 Nadal istotnym problemem zidentyfikowanym w ramach badania jest fakt, rozdrobnienia zarządzających na obszarze jednej trasy, co nie pozwala na jednakowe | Rekomenduje się prowadzenie dalszych działań dot. wprowadzenia jasnego podziału odpowiedzialności i pomiędzy podmioty w zakresie istniejącej | Istotnym wydaje się dalsze rozwijanie i cykliczne aktualizowanie zbioru danych dot. podmiotów odpowiedzialnych za istniejącą infrastrukturę tras rowerowych w województwie | <ul style="list-style-type: none"> ▪ jednostki samorządu terytorialnego o ▪ inni administratorzy tras rowerowych ▪ departament właściwy ds. turystyki UMWM | 2023 | Poza systemowa | Rekomendacja zatwierdzona w całości |

| Lp. | Wniosek/nr rozdziału | Rekomendacja | Sposób wdrożenia | Adresat rekomendacji | Termin wdrożenia (kwartał/rok) | Klasa rekomendacji | Status rekomendacji |
|-----|---|---|--|---|--------------------------------|--------------------|-------------------------------------|
| | zagospodarowanie szlaku. | infrastruktury tras rowerowych. | małopolskim. Tego typu działanie przyczyni się do większej skuteczności w zakresie dbania o istniejącą infrastrukturę, w szczególności o oznakowanie tras rowerowych. | | | | |
| 5. | Rozdz. 5.2.5 Rozdz. 5.2.6 Elementem, który w dalszym ciągu w pewnym stopniu ogranicza dostępność do zasobów przyrodniczych i kulturowych woj. małopolskiego jest niewystarczające | Istotnym wydaje się wspieranie prowadzenia działań służących zwiększaniu dostępności istniejącej sieci tras rowerowych. | W ramach prowadzonego wsparcia warto rozważyć możliwość dofinansowania, nie tylko ze środków europejskich, działań służących zwiększaniu dostępności istniejącej sieci | <ul style="list-style-type: none"> ▪ organizatorzy transportu na poziomie lokalnym i regionalnym ▪ jednostki samorządu terytorialnego | 2023 | Poza systemowa | Rekomendacja zatwierdzona w całości |

| Lp. | Wniosek/nr rozdziału | Rekomendacja | Sposób wdrożenia | Adresat rekomendacji | Termin wdrożenia (kwartał/rok) | Klasa rekomendacji | Status rekomendacji |
|-----|---|--------------|---|----------------------|--------------------------------|--------------------|---------------------|
| | powiązanie transportu publicznego z ruchem rowerowym. | | tras rowerowych dla turystów i mieszkańców. Do tego typu działań zaliczyć można: wyposażenie autobusowych w przyczepki na rowery, zwiększanie liczby miejsc dla rowerów w pociągach, tworzenie stacji rowerów elektrycznych w rejonach górskich lub podgórskich, wspieranie tworzenia przechowalni dla rowerów. Należy również odejść od polityki | | | | |

| Lp. | Wniosek/nr rozdziału | Rekomendacja | Sposób wdrożenia | Adresat rekomendacji | Termin wdrożenia (kwartał/rok) | Klasa rekomendacji | Status rekomendacji |
|-----|---|--|--|---|--------------------------------|--------------------|-------------------------------------|
| | | | transportowej w niektórych miastach, które nie pozwalają na przewóz rowerów w komunikacji miejskiej. | | | | |
| 6. | Rozdz. 5.2.6 Istotnym elementem związanym z zapewnieniem trwałości dostępności i efektywności wykorzystania zasobów kulturowych i naturalnych Małopolski jest kwestia promocji tras/szlaków rowerowych, w szczególności tych | Rekomenduje się dalsze prowadzenie działań informacyjnych i promocyjnych dotyczących istniejącej sieci tras rowerowych oraz będących w pobliżu elementów dziedzictwa kulturowego oraz przyrodniczego Małopolski. | Rekomenduje się dalszy rozwój dedykowanej aplikacji VeloMałopolska (Rowerowa Małopolska), która będzie dawała możliwość i planowania podróży rowerem po trasach i korzystania z obiektów turystycznych i okołoturystycznych wzdłuż tras. | departament właściwy ds. turystyki UMWM | 2023 | Poza systemowa | Rekomendacja zatwierdzona w całości |

| Lp. | Wniosek/nr rozdziału | Rekomendacja | Sposób wdrożenia | Adresat rekomendacji | Termin wdrożenia (kwartał/rok) | Klasa rekomendacji | Status rekomendacji |
|-----|--|---|---|---|--------------------------------|-------------------------|-------------------------------------|
| | realizowanych w ramach RPO WM na lata 2014-2020, a także zapewnienie aktualnych danych dot. przejezdności tras, obiektów, z których mogą skorzystać rowerzyści zawartej w jednej aplikacji. Wdrożenie i utrzymanie tego typu aplikacji wymaga ścisłej współpracy wielu podmiotów publicznych i prywatnych. | | Aplikacja powinna być tworzona we współpracy z partnerami lokalnymi i powinna umożliwiać nieodpłatne umieszczanie treści np. dla lokalnych organizacji turystycznych. | | | | |
| 7. | Rozdz. 5.2.6/str. 92 Obecnie istniejący i rozwijany System Certyfikacji Miejsc | Rekomenduje się dalszy rozwój certyfikacji usług związanych z turystyką | Rozwijanie systemu certyfikacji usług związanych z turystyką | departament właściwy ds. turystyki UMWM | 2023-2030 | Programowa strategiczna | Rekomendacja zatwierdzona w całości |

| Lp. | Wniosek/nr rozdziału | Rekomendacja | Sposób wdrożenia | Adresat rekomendacji | Termin wdrożenia (kwartał/rok) | Klasa rekomendacji | Status rekomendacji |
|-----|--|------------------------|---|----------------------|--------------------------------|--------------------|---------------------|
| | Przyjaznych Rowerzystom stworzony i wdrożony w 2020 r. przez Departament Turystyki jest przez uczestników badania dobrze oceniany i odbierany. Przy czym konieczna jest jego większa promocja także w kontekście przekazywania informacji do podmiotów branżowych np. organizacji turystycznych, które w chwili obecnej nie do końca mają świadomość kto | rowerową w Małopolsce. | rowerową w Małopolsce może się przyczynić do dalszego wzrostu zainteresowania tą formą turystyki. Warto rozważyć możliwość kontynuowania i dalszego rozwoju systemu certyfikacji prowadzonego przez Departament Turystyki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego. Jako, że jest to element pozytywnie oceniany i będzie się przekładał na jakość | | | | |

| Lp. | Wniosek/nr rozdziału | Rekomendacja | Sposób wdrożenia | Adresat rekomendacji | Termin wdrożenia (kwartał/rok) | Klasa rekomendacji | Status rekomendacji |
|-----|--------------------------|--------------|---------------------------------|----------------------|--------------------------------|--------------------|---------------------|
| | odpowiada za ten system. | | oferowanych usług dla turystów. | | | | |

8. WYKAZ SKRÓTÓW

CAWI – (ankieta internetowa) (ang. computer-assisted web interview – wspomagany komputerowo wywiad przy pomocy strony internetowej)

FGI – Zogniskowany wywiad grupowy (ang. Focus Group Interview – FGI)

IDI – Indywidualny wywiad pogłębiony (ang. In-depth interview – IDI)

MOF – Miejski Obszar Funkcjonalny

MOR – Miejsce Obsługi Rowerzystów

MPR – Miejsce Przyjazne Rowerzystom

PTTK – Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze

RPO WM – regionalny Program Operacyjny Województwa Małopolskiego

SRK – Strategia Rozwoju Kraju

WTR – Wiślana Trasa Rowerowa

ZIT – Zintegrowane Inwestycje Terytorialne

9. SPIS TABEL, WYKRESÓW I RYSUNKÓW

| | |
|---|-----|
| Tabela 1. Procentowy udział ruchu rowerowego w pojedynczych miesiącach | 16 |
| Tabela 2. Udział dni tygodnia oraz dni weekendowych w ruchu miesięcznym | 21 |
| Tabela 3. Udział jednego roboczego dnia tygodnia oraz dnia weekendowego w ruchu miesięcznym..... | 22 |
| Tabela 4. Działania w ramach "Propozycji zmian w zakresie tworzenia sieci ścieżek rowerowych na terenie gminy" wskazanych w raporcie w 2021 r. | 51 |
| Tabela 5. Współrzędne lokalizacyjne liczników ZDW | 52 |
| Tabela 6. Współrzędne lokalizacyjne punktów pomiarowych w Krakowie | 53 |
| Tabela 7. Współrzędne lokalizacyjne punktu pomiarowego w gminie Muszyna | 53 |
| Tabela 8. Lokalizacje punktów pomiarowych na potrzeby badania | 54 |
| Tabela 9. Opis projektów zrealizowanych w ramach poddziałania 6.1.4 w okresie październik 2021 – wrzesień 2022 | 67 |
| Tabela 10. Opis projektów zrealizowanych w ramach poddziałania 6.1.5 w okresie październik 2021 – wrzesień 2022 | 70 |
| Tabela 11. Oszacowanie wskaźnika rezultatu długoterminowego..... | 71 |
| Tabela 12. Porównanie oszacowania wskaźnika rezultatu długoterminowego (edycja 2021-2022) | 74 |
| Tabela 14. W jakim stopniu inwestycje zrealizowane w okresie lipiec 2021 – lipiec 2022 wpłynęły na rozwój turystycznych tras/szlaków rowerowych na terenie gminy? | 83 |
| Tabela 15. Wnioski z badania w odniesieniu do pytań badawczych..... | 98 |
| Tabela 16. Rekomendacje..... | 104 |

| | |
|--|----|
| Wykres 1. Roczny rozkład ruchu rowerowego..... | 16 |
| Wykres 2. Dobowy rozkład natężenia ruchu rowerowego dla roboczych dni tygodnia | 17 |
| Wykres 3. Dobowy rozkład natężenia ruchu rowerowego dla dni weekendowych ... | 18 |
| Wykres 4. Miesięczny rozkład natężenia ruchu rowerowego - czerwiec 2022..... | 19 |
| Wykres 5. Miesięczny rozkład natężenia ruchu rowerowego – lipiec 2022..... | 20 |
| Wykres 6. Miesięczny rozkład natężenia ruchu rowerowego – sierpień 2022 | 20 |
| Wykres 7. Miesięczny rozkład natężenia ruchu rowerowego – wrzesień 2022..... | 21 |
| Wykres 8. Odpowiedzi przedstawicieli gmin województwa małopolskiego na pytanie "Jak ocenia Pan/Pani spójność rowerową w Pana/Pani gminie?"[%] | 50 |
| Wykres 9. Odpowiedz na pytanie „Jaki wpływ na zwiększenie dostępności do atrakcji w gminie miał rozwój sieci tras rowerowych w okresie od lipca 2021 do lipca 2022?”[%] | 86 |
| Wykres 10. Odpowiedz na pytanie „Jaki wpływ na zwiększenie dla turystów dostępności do zasobów przyrodniczych i kulturowych Małopolski miał rozwój sieci tras rowerowych w okresie od lipca 2021 do lipca 2022?”[%]..... | 89 |
| Wykres 11. Odpowiedz na pytanie „W skali od 1 do 5, w jakim stopniu zwiększyło się zainteresowanie turystyką rowerową w okresie od lipca 2021 do lipca 2022 r. w wyniku realizacji projektu w ramach poddziałania 6.1.4 i/lub 6.1.5?”[%]..... | 91 |
| Wykres 12. Odpowiedź respondentów na pytanie „W skali od 1 do 5, w jakim stopniu inwestycje w ramach poddziałania 6.1.4 i/lub 6.1.5 zrealizowane w okresie od lipca 2021 do lipca 2022 r. przekładają się na spełnianie potrzeb użytkowników ścieżek rowerowych?”[%] | 94 |
| Wykres 13. Odpowiedz na pytanie „W jakim stopniu inwestycje w ramach RPO realizowane w okresie lipiec 2021 do lipiec 2022 r. poprawiły dostępność ścieżek rowerowych w gminie/regionie?” [%] | 95 |
| | |
| Rysunek 1. Mapa tras rowerowych w województwie małopolskim | 26 |
| Rysunek 2. Mapa tras VeloMałopolska..... | 28 |
| Rysunek 3. Mapa szlaków rekomendowanych..... | 31 |
| Rysunek 4. Mapa tras współfinansowanych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020..... | 34 |
| Rysunek 5. Mapa szlaków rowerowych PTTK..... | 42 |
| Rysunek 6. Mapa pozostałych tras rowerowych | 48 |
| Rysunek 7. Mapa punktów pomiarowych | 64 |
| Rysunek 8. Natężenie ruchu rowerowego na trasach VeloMałopolska | 78 |
| Rysunek 9. Natężenie ruchu rowerowego na szlakach rekomendowanych | 79 |
| Rysunek 10. Natężenie ruchu rowerowego na pozostałych trasach współfinansowanych w ramach RPO WM na lata 2014-2020 | 80 |
| Rysunek 11. Natężenie ruchu rowerowego na trasach 50 wycieczek rowerowych .. | 81 |
| Rysunek 12. Natężenie ruchu rowerowego na trasach i szlakach rowerowych województwa małopolskiego | 82 |

10. ZAŁĄCZNIKI

- 10.1. ZAŁĄCZNIK NR 1. KWESTIONARIUSZ BADANIA CAWI
- 10.2. ZAŁĄCZNIK NR 2. SCENARIUSZ WYWIADÓW IDI
- 10.3. ZAŁĄCZNIK NR 3. SCENARIUSZ WYWIADU FGI
- 10.4. ZAŁĄCZNIK NR 4. KWESTIONARIUSZ DO PANELU DELFICKIEGO
- 10.5. ZAŁĄCZNIK NR 5. MAPY WYKONANE W RAMACH INWENTARYZACJI TRAS/SZLAKÓW ROWEROWYCH
- 10.6. ZAŁĄCZNIK NR 6. INWENTARYZACJA TRAS/SZLAKÓW ROWEROWYCH W FORMIE TABELARYCZNEJ