

Załącznik do uchwały nr.....
Zarządu Województwa Podkarpackiego
z dnia.....

Regionalna Polityka Rowerowa Województwa Podkarpackiego

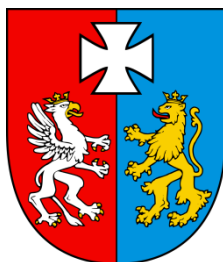


Zamawiający:

Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego

Al. Łukasza Cieplińskiego 4

35 – 010 Rzeszów



Wykonawca:

EU-CONSULT sp. z o.o.

ul. Toruńska 18C, lokal D

80-747 Gdańsk

www.eu-consult.pl



Gdańsk 2021

Spis treści

| | |
|--|----|
| Spis treści | 3 |
| Wykaz skrótów | 7 |
| Definicje | 8 |
| 1. Wprowadzenie | 12 |
| 1.1. Cel opracowania Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego | 13 |
| 1.2. Metodologia opracowania polityki rowerowej | 14 |
| 2. Powiązania polityki rowerowej z dokumentami strategicznymi | 15 |
| 2.1. Analiza spójności na poziomie wspólnotowym/europejskim | 16 |
| 2.1.1. Pakt Amsterdamski | 16 |
| 2.1.2. Biała Księga Unii Europejskiej | 17 |
| 2.1.3. Europejska Strategia Rowerowa | 17 |
| 2.2. Analiza spójności na poziomie krajowym | 19 |
| 2.2.1. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku | 19 |
| 2.2.2. Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) | 20 |
| 2.3. Analiza spójności na poziomie regionalnym | 21 |
| 2.3.1. Strategia Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2030 | 21 |
| 2.3.1. Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023 (PSRT WP do roku 2023) | 22 |
| 2.3.2. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego | 23 |
| 2.3.3. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego | 25 |
| 2.4. Analiza spójności na poziomie ponadlokalnym | 26 |

| | |
|---|-----|
| 2.4.1. Analiza spójności z dokumentami województwa małopolskiego | 26 |
| 2.4.2. Analiza spójności z dokumentami województwa lubelskiego | 29 |
| 2.4.3. Analiza spójności z dokumentami województwa świętokrzyskiego | 31 |
| 2.4.4. Pozostałe uwarunkowania dotyczące powiązań ponadlokalnych | 32 |
| 3. Uwarunkowania rozwoju ruchu rowerowego na terenie województwa podkarpackiego | 34 |
| 3.1. Uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne..... | 34 |
| 3.2. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze..... | 49 |
| 3.3. Uwarunkowania komunikacyjne | 64 |
| 3.4. Uwarunkowania prawne..... | 70 |
| 3.5. Uwarunkowania turystyczne | 72 |
| 3.6. Uwarunkowania zewnętrzne | 75 |
| 3.7. Podsumowanie – najważniejsze uwarunkowania rozwoju ruchu rowerowego | 78 |
| 4. Działania samorządu województwa podkarpackiego i innych jednostek w zakresie rozwoju ruchu rowerowego | 80 |
| 4.1. Opracowania samorządu w zakresie ruchu rowerowego | 80 |
| 4.1.1. Opracowania dotyczące turystyki | 80 |
| 4.1.2. Opracowania dotyczące rozwoju infrastruktury rowerowej | 82 |
| 5. Ocena stanu ruchu rowerowego i infrastruktury związanej z ruchem rowerowym | 85 |
| 5.1. Analiza istniejącej infrastruktury na terenie województwa podkarpackiego.... | 85 |
| 5.1.1. Szlaki i trasy rowerowe | 85 |
| 5.1.2. Oznakowanie wybranych tras, szlaków i dróg rowerowych | 97 |
| 5.1.3. Drogi rowerowe na terenie województwa podkarpackiego | 107 |
| 5.1.4. Pozostała infrastruktura rowerowa na terenie województwa podkarpackiego | 112 |
| 5.1.5. Ocena infrastruktury rowerowej na terenie województwa podkarpackiego | 115 |

| | |
|---|-----|
| 5.1.6. Analiza funkcjonujących systemów roweru miejskiego (publicznego) ... | 120 |
| 5.2. Analiza zachowań komunikacyjnych mieszkańców województwa | 123 |
| 5.3. Analiza potrzeb w zakresie brakującej infrastruktury..... | 128 |
| 5.4. Bariery rozwoju transportu rowerowego..... | 133 |
| 6. Cele i zobowiązania Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego..... | 137 |
| 6.1. Cel główny | 137 |
| 6.2. Cele strategiczne oraz cele szczegółowe Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego | 138 |
| 6.2.1. Cel strategiczny 1: Wzrost ruchu rowerowego w miastach regionu - zwiększanie udziału podróży rowerowych w przemieszczeniach ogółem | 140 |
| 6.2.2. Cel strategiczny 2: Wzrost ruchu rowerowego regionalnego - zwiększanie potencjału turystycznego regionu za pośrednictwem rozwoju turystyki rowerowej | 145 |
| 6.2.3. Cel strategiczny 3: Poprawa efektywności i jakości systemu zarządzania rozwojem ruchu rowerowego..... | 149 |
| 6.3. Koncepcja tras rowerowych województwa podkarpackiego - założenia..... | 153 |
| 6.3.1. Koncepcja głównych tras rowerowych województwa podkarpackiego .. | 153 |
| 7. System realizacji (plan wdrażania) Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego..... | 157 |
| 7.1. Struktura organizacyjna | 157 |
| 7.2. Analiza interesariuszy Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego | 159 |
| 7.3. Formy współpracy UMWP w Rzeszowie z podległymi jednostkami oraz JST z regionu i regionami sąsiadującymi | 161 |
| 7.4. Monitoring osiągniętych efektów i ocena polityki..... | 163 |
| 7.4.1. Monitoring..... | 163 |
| 7.4.2. Ewaluacja | 165 |
| 7.5. Procedura wprowadzania zmian w dokumencie | 166 |

| | |
|--|-----|
| 7.6. Źródła finansowania przedsięwzięć w ramach rozwoju ruchu rowerowego . | 167 |
| 7.7. Założenia promocji turystyki rowerowej województwa podkarpackiego | 169 |
| 8. Podsumowanie | 176 |
| 9. Bibliografia | 182 |
| 10. Spis elementów graficznych | 185 |
| 11. Załączniki | 188 |
| 11.1. Wytyczne projektowania i wykonania infrastruktury rowerowej województwa podkarpackiego | 188 |
| 11.2. Koncepcja sieci korytarzy tras rowerowych na terenie województwa podkarpackiego | 188 |

Wykaz skrótów

Tabela 1. Wykaz skrótów zastosowanych w dokumencie.

| Zastosowany skrót | Wyjaśnienie |
|-------------------------|---|
| CATI | ang. computer-assisted telephone interviewing, czyli wspomagany komputerowo wywiad telefoniczny |
| CAWI | ang. Computer-Assisted Web Interview – wspomagany komputerowo wywiad przy pomocy strony WWW |
| FGI | ang. focus group interview, czyli zogniskowany wywiad grupowy |
| JST | Jednostki Samorządu Terytorialnego |
| TDI | ang. Telephone In-Depth Interview, czyli telefoniczny wywiad pogłębiony |
| NGO | ang. non-governmental organisation, czyli organizacje pozarządowe |
| PZDW | Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie |
| UE | Unia Europejska |
| UMWP w Rzeszowie | Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie |

Źródło: Opracowanie własne.

Definicje

Tabela 2. Wykaz pojęć zastosowanych w dokumencie.

| Zastosowane pojęcie | Definicja |
|--------------------------|---|
| Droga dla rowerów | Droga lub jej część przeznaczona do ruchu rowerów, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi, określona w art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym. Droga dla rowerów jest oddzielona od jezdni konstrukcyjnie (np. krawężnikiem) lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (np. barierami) ¹ . |
| Ścieżka rowerowa | Obejmuje zarówno drogi dla rowerów, jak i pasy ruchu dla rowerów w rozumieniu ustawy Prawo o Ruchu Drogowym. (Pas ruchu dla rowerów: część jezdni przeznaczona do ruchu rowerów w jednym kierunku, oznaczona odpowiednimi znakami) ² . |
| Szlak rowerowy | Trasa wycieczkowa dla rowerzystów, oznaczona specjalnymi symbolami wyznaczającymi jej przebieg i ułatwiającymi odnalezienie właściwej drogi. Zgodnie z normami znakowania PTTK, szlaki rowerowe oznaczone są białymi kwadratami z czarnym symbolem roweru i paskiem koloru szlaku (szlaki krajowe), lub literą R i numerem szlaku (szlaki międzynarodowe). Można jednak spotkać w terenie oznaczenia nietrzymające się tych norm (zwłaszcza starsze szlaki) np. biały kwadrat z symbolem roweru w kolorze szlaku. Ze względu na częstsze niż w przypadku szlaków pieszych umieszczanie oznakowania na drogach publicznych, znaki szlaków rowerowych uznane zostały za dodatkowe znaki drogowe, uzyskując symbole R-1, R-1a, R-1b, R-2, R-2a, R-3, R-4, R-4a, R-4b, R-4c, R-4d i R-4e ³ . |

¹ <https://www.gov.pl/web/uw-mazowiecki/podstawowe-roznice-miedzy-sciezka-rowerowa-a-pasem-ruchu-dla-rowerow>

² Przepisy wykonawcze do ustawy Prawo Budowlane tj. Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124 z późn. zm.)

³ <http://dolnoslaskakrainarowerowa.pl/definicje>

| Zastosowane pojęcie | Definicja |
|--|--|
| Trasa rowerowa | Ciąg komunikacyjny przeznaczony dla ruchu rowerowego. Trasa rowerowa obejmować może wydzielone drogi rowerowe, drogi pieszo-rowerowe, ulice o ruchu uspokojonym, pasy rowerowe w jezdniach (w tym kontrapasy), skróty rowerowe ⁴ . |
| Kontrapas | Pas rowerowy utworzony w jezdni jednokierunkowej umożliwiający ruch rowerów „pod prąd”. Kontrapas można spotkać na jezdniach, gdzie prędkość nie jest wyższa niż 50 km/h. Wyznacza się go przy lewej krawędzi jezdni przeciwnie do kierunku ruchu pojazdów za pomocą oznakowania pionowego i poziomego. Aby zwrócić uwagę kierowców i rowerzystów na obecność kontrapasów często ich wloty i wyloty malowane są na jezdni na czerwono ⁵ . |
| Łącznik rowerowy | Krótki odcinek drogi dla rowerów, umożliwiający przejazd rowerem np. przez koniec ulicy bez przejazdu (ślepej) dla samochodów ⁶ . |
| Śluza dla rowerów | Część jezdni na wlocie skrzyżowania na całej szerokości jezdni lub wybranego pasa ruchu przeznaczona do zatrzymania rowerów w celu zmiany kierunku jazdy lub ustąpienia pierwszeństwa, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi ⁷ . |
| MOR (Miejsce Obsługi Rowerzystów) | Miejsca przeznaczone do odpoczynku rowerzystów i wyposażone w różne elementy infrastruktury w postaci: ławek, stojaków rowerowych, wiat chroniących przed deszczem, koszy na śmieci i map turystycznych. MOR o wyższym standardzie może także gwarantować: WC, restauracje i bary, miejsca noclegowe, wypożyczalnie rowerów, sklepy spożywcze z wyposażeniem rowerowym, punkty serwisowe itp. ⁸ . |

⁴ Ibidem.

⁵ <https://zdm.poznan.pl/pl/kontrapas-kontraruch-rowerowy-jaka-jest-roznica>

⁶ Podręcznik do projektowania tras rowerowych. Koncepcja Budowy Zintegrowanej Sieci Tras Rowerowych, Biegowych oraz Narciarskich Tras Biegowych w Województwie Małopolskim.

⁷ Ibidem.

⁸ Ibidem.

⁸ Ibidem.

| Zastosowane pojęcie | Definicja |
|--------------------------------|---|
| Pas ruchu dla rowerów | Część jezdni przeznaczona do ruchu rowerów w jednym kierunku, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi, jest określona w art. 2 pkt 5a ustawy Prawo o ruchu drogowym. Zgodnie z § 46 ust. 3 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, na drogach klasy G, Z, L i D na terenie zabudowy dopuszcza się wyznaczenie pasów ruchu dla rowerów o szerokości nie mniejszej niż 1,5 m i nie większej niż 2,0 m każdy, przy czym dopuszcza się jej zwiększenie w obrębie skrzyżowania do 3,0 m. Pas ruchu dla rowerów oddziela się od sąsiedniego pasa ruchu znakami poziomymi lub wyspą dzielącą ⁹ . |
| Przejazd dla rowerów | Powierzchnia jezdni lub torowiska przeznaczona do przejeżdżania przez rowerzystów, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi (ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym artykuł 2, punkt 12) ¹⁰ . |
| Parking rowerowy | Miejsce do pozostawiania rowerów wyposażone w stojaki rowerowe ¹¹ . |
| Przechowalnia rowerowa | Pomieszczenie lub urządzenie, umożliwiające bezpieczne i wygodne przechowanie roweru ¹² . |
| Parking Bike & Ride | Parking przeznaczony do parkowania rowerów przy przystankach, dworcach i węzłach przesiadkowych w celu przesiadki i kontynuacji jazdy transportem zbiorowym ¹³ . |
| Velostrada | Bezkolizyjna droga przeznaczona do szybkiego ruchu Rowerowego ¹⁴ . |

⁹ <https://www.gov.pl/web/uw-mazowiecki/podstawowe-roznice-miedzy-sciezka-rowerowa-a-pasem-ruchu-dla-rowerow>

¹⁰ *Standardy Projektowe I Wykonawcze Dla Infrastruktury Rowerowej Województwa Dolnośląskiego.*

¹¹ *Ibidem.*

¹² *Ibidem.*

¹³ <https://nowewyrazy.uw.edu.pl/haslo/bike-and-ride.html?pdf=1>

¹⁴ <https://nowewyrazy.uw.edu.pl/haslo/velostrada.html?pdf=1>

| Zastosowane pojęcie | Definicja |
|--------------------------|--|
| Bike-sharing | Publiczny system wypożyczania rowerów. System samoobsługowych wypożyczalni rowerów publicznych w miastach ¹⁵ . |
| EuroVelo | Europejska sieć tras rowerowych – zainicjowana przez Europejską Federację Rowerzystów (ECF) w celu stworzenia sieci wysokiej jakości tras rowerowych łączących wszystkie kraje w Europie. Mogą z niej korzystać zarówno rowerzyści długodystansowi jak i lokalni mieszkańcy ¹⁶ . |
| Standard Eurovelo | Potwierdzenie, że dana trasa spełnia kryteria określone w Europejskim Standardzie Certyfikacji. Wyłącznie trasy EuroVelo w całości albo ich istotne odcinki (o długości, co najmniej 300 km, z jasno określonymi punktami początkowymi i docelowymi, np. głównymi miastami albo atrakcjami turystycznymi) mogą być certyfikowane. Certyfikacja jest ważna przez pięć lat ¹⁷ . |

Źródło: Opracowanie własne.

¹⁵ https://plwiki.pl/Leksykon/Publiczny_system_wypożycznia_rowerów

¹⁶ EuroVelo. Europejski Standard Certyfikacji dla europejskiej sieci szlaków rowerowych. Wydanie drugie poprawione

¹⁷ Ibidem.

1. Wprowadzenie

Turystyka rowerowa przeżywa w ostatnich kilku latach gwałtowny rozwój.

Rozwijająca się infrastruktura rowerowa w miastach i w terenie, moda na zdrowy tryb życia, liczne imprezy masowe dla rowerzystów, na różnym poziomie zaawansowania i możliwość wspólnych rodzinnych wypraw rowerowych spowodowały, że ten rodzaj aktywności dołączył do czołówki najpopularniejszych form spędzania wolnego czasu Polaków¹⁸. Pytanie podstawowe, które rodzi się w tej sytuacji – **jak wykorzystać ten trend i modę do dalszego rozwoju gospodarczo-społecznego województwa podkarpackiego oraz powstanie nowych oraz funkcjonujących tu podmiotów gospodarczych i społecznych, które mogą obsługiwać ten ruch turystyczny?**¹⁹

Mając powyższe na względzie, Województwo Podkarpackie podjęło inicjatywę stworzenia regionalnego dokumentu w zakresie kreowania ruchu rowerowego na terenie województwa.

Wstępnym etapem realizacji dokumentu było przeprowadzenie w 2020 roku „*Audytu potencjału produktów turystyki rowerowej województwa podkarpackiego*”²⁰. Celem opracowania *Audytu* było zgromadzenie i przeanalizowanie wiedzy o stanie podkarpackiej turystyki rowerowej w ujęciu marketingowym. *Audyt* jest, więc pierwszym etapem procesu, którego celem jest nadanie turystyce rowerowej województwa podkarpackiego nowej dynamiki rozwoju w oparciu o wyjątkowe i dobrze funkcjonujące produkty turystyczne. Przeprowadzone w ramach *Audytu* analizy i diagnozy pozwalają na wskazanie głównych wyzwań rozwoju turystyki rowerowej oraz rekomendacji strategicznych, które powinny stać się podstawą do stworzenia spójnego i praktycznego dokumentu o charakterze strategicznym i wdrożeniowym. Rekomendacje dotyczą obszarów, które powinny znaleźć się w zakresie dokumentu Strategii Rozwoju Produktów Turystyki Rowerowej województwa podkarpackiego oraz Regionalnej Polityce Rowerowej.

Wskazane zostały również rekomendacje metodologiczne dotyczące procesu tworzenia strategii i jej poszczególnych obszarów.

¹⁸ Wilczyński. B., *Wschodni Szlak Rowerowy GREEN VELO – mocny start i co dalej – głos w dyskusji nt. dalszego rozwoju sieciowego produktu turystycznego*, Biuletyn KPZK PAN, Zeszyt 269, rok 2018

¹⁹ *Ibidem*.

²⁰ Dokument dostępny pod adresem:

https://www.podkarpackie.pl/images/TURYSTYKA/dokumenty_2021/Audyt_potencja%C5%82u_produkt%C3%B3w_turystyki_rowerowej_wojew%C3%B3dztwa_podkarpackiego_wersja_dost%C4%99pna.pdf

1.1. Cel opracowania Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego

Głównym celem dokumentu Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego jest **opracowanie systemowego podejścia wspomagania ruchu rowerowego, z koordynacyjną funkcją regionu.**

Polityka stanowić będzie narzędzie, które wspierać będzie **wdrażanie działań związanych z budową infrastruktury rowerowej** oraz umożliwi **ich prowadzenie w sposób skoordynowany i ciągły.**

Regionalna Polityka Rowerowa Województwa Podkarpackiego stanowi podstawowy dokument Samorządu Województwa Podkarpackiego oraz innych Jednostek Samorządu Terytorialnego zlokalizowanych na terenie województwa, który z jednej strony stymuluje rozwój transportu rowerowego, określa jego rolę i znaczenie w regionie, a z drugiej – określa kwestie związane z kształtowaniem się infrastruktury rowerowej pod względem przestrzennym, planistycznym, technicznym oraz organizacyjnym. Ponadto Polityka Rowerowa ujmuje kwestie związane z działaniami promocyjnymi i edukacyjnymi w zakresie ruchu rowerowego.



1.2. Metodologia opracowania polityki rowerowej

W ramach opracowania Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa

Podkarpackiego wykorzystane zostały następujące metody i techniki badawcze:

1. Analiza danych zastanych (desk research).
2. Internetowe badanie ankietowe CAWI z przedstawicielami gmin województwa podkarpackiego (reprezentowane przez przedstawicieli Urzędów Miast, Urzędów Gmin, Urzędów Miast i Gmin).
3. TDI z przedstawicielami Urzędu Marszałkowskiego, starostw powiatowych, Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Krośnie oraz z przedstawicielami dyrekcji parku krajobrazowego (Zespół Karpackich Parków Krajobrazowych w Krośnie, Zespół Parków Krajobrazowych w Przemyśle) lub parku narodowego (Magurski Park Narodowy) zlokalizowanego na terenie województwa podkarpackiego zajmującymi się problematyką ruchu rowerowego.
4. Wizje lokalne.
5. Panel delficki z przedstawicielami ekspertów z zakresu infrastruktury ruchu rowerowego.
6. Grupowy wywiad zogniskowany realizowany on-line (on-line FGI) z przedstawicielami organizacji pozarządowych związanych z ruchem rowerowym.
7. Panel ekspercki z ekspertami w zakresie działań informacyjnych i edukacyjnych w obszarze ruchu rowerowego.
8. Wywiad telefoniczny wspomagany komputerowo (CATI) z przedsiębiorcami z województwa podkarpackiego, na których działalność może mieć wpływ polityka rowerowa.
9. Spotkania warsztatowo-konsultacyjne z przedstawicielami JST, organizacji pozarządowych, przedsiębiorców i mieszkańców województwa podkarpackiego.

2. Powiązania polityki rowerowej z dokumentami strategicznymi

Rozpoczęcie prac nad opracowaniem Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa podkarpackiego poprzedziła analiza regulacji prawnych oraz dokumentów strategicznych i planistycznych, które mają wpływ na kształtowanie się regionalnej polityki rowerowej. Działania zaplanowane na poziomie województwa podkarpackiego, które z założenia mają przyczynić się do rozwoju ruchu rowerowego są zbieżne z obowiązującymi aktami prawnymi, programami wyższego rzędu oraz dokumentami planistycznymi odwołującymi się do projektowania infrastruktury rowerowej.

Cele Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego są zbieżne z założeniami, celami, kierunkami priorytetowymi oraz działaniami uwzględnionymi we wskazanych poniżej dokumentach. Analizie poddano dokumenty na poziomie wspólnotowym, krajowym, regionalnym i ponadlokalnym.

2.1. Analiza spójności na poziomie wspólnotowym/europejskim

2.1.1. Pakt Amsterdamski



Pakt Amsterdamski został podpisany 30 maja 2016 r. przez ministrów wszystkich państw członkowskich Unii Europejskiej. Jest to dokument, w którym określone zostały kierunki rozwoju europejskiej polityki miejskiej w Unii Europejskiej²¹.

Źródło: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/themes/urban-development/agenda/pact-of-amsterdam.pdf

Celem paktu amsterdamskiego jest zwiększenie inwestycji w ramach kluczowych obszarów kształtowania polityki miejskiej. Z punktu widzenia polityki rowerowej na szczególną uwagę zasługuje m.in. dostosowanie polityki do zmian klimatycznych, a także wyzwania związane z poprawą jakości powietrza i rozwojem mobilności miejskiej. Pakt określa również działania związane m.in. z przemianami energetycznymi oraz rozwiązaniami opartymi na środowisku naturalnym²².

²¹<https://edroga.pl/mobilnosc/pakt-na-rzecz-zrownowazonych-miast-240512723> oraz <http://urbnews.pl/pakt-amsterdamski-podpisany/>

²² *Ibidem*.

2.1.2. Biała Księga Unii Europejskiej



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 28.3.2011
KOM(2011) 144 wersja ostateczna

BIAŁA KSIĘGA

Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu

SEK(2011) 359 wersja ostateczna
SEK(2011) 358 wersja ostateczna
SEK(2011) 391 wersja ostateczna

„Biała księga”. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu - dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i oszczędnego zasobowo systemu transportu” z perspektywą do 2050 r. została opublikowana przez Komisję Europejską 28 marca 2011 r.

Źródło: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=celex%3A52011DC0144>.

„Biała księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu - dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i oszczędnego zasobowo systemu transportu” zakłada przejście na „bardziej ekologiczny transport w miastach”²³. (...) Zgodnie z Białą Księgą: „Transport publiczny jest szeroko dostępny. Możliwe jest również przemieszczanie się pieszo lub rowerem. (...) Tworzenie lepszych warunków do przemieszczania się na piechotę i jazdy na rowerze powinno stanowić integralną część projektowania miejskiej mobilności i infrastruktury”²⁴.

2.1.3. Europejska Strategia Rowerowa



Europejską Strategię Rowerową zaprezentowano w czerwcu 2017 r., na międzynarodowej konferencji Velo-City w Arnhem - Nijmegen (Holandia). Strategia stanowi inspirację dla przyszłej strategii opracowanej przez Komisję Europejskiej do 2030 r.²⁵

Źródło: https://ecf.com/eu_cycling_strategy

²³ „Biała księga”. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu - dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i oszczędnego zasobowo systemu transportu.

²⁴ Ibidem.

²⁵ <https://www.mobilnagdynamia.pl/rower/426-europejska-strategia-rowerowa>

Europejska Strategia Rowerowa została przygotowana na podstawie dotychczasowej polityki UE dot. ruchu rowerowego z szeregiem obecnie potrzebnych i zalecanych działań. „Obejmują one m.in.:

- Uwzględnienie ruchu rowerowego we wszystkich istotnych programach finansowanych przez Unię Europejską;
- Ustanowienie ogólnoeuropejskich ram politycznych i głównych zasad dla rozwoju infrastruktury rowerowej;
- Włączenie EuroVelo – europejskiej sieci tras rowerowych do transeuropejskich sieci transportowych;
- Integrację nowoczesnych technologii poprawiających bezpieczeństwo rowerzystów m.in. w przepisach dotyczących regulacji pojazdów, np. uwzględnienie ruchu rowerowego w systemie pomagającym kierowcy utrzymać prędkość;
- Redukcję VAT - u z tytułu zakupu roweru dla państw członkowskich; Utworzenie Rowerowego Punktu Koordynacyjnego w celu koordynacji i wdrożenia strategii dla ruchu rowerowego na szczeblu UE; Ujednolicenie kluczowych wskaźników skuteczności działań na rzecz ruchu rowerowego na szczeblu europejskim”²⁶.

„Zrealizowanie celów zapisanych w Strategii Rowerowej pozwoliłoby na:

- Zwiększenie korzyści ekonomicznych związanych z ruchem rowerowym o prawie 50% (513 – 760 mld EUR);
- Utworzenie dodatkowych 225 000 miejsc pracy dot. ruchu rowerowego;
- Zwiększenie o 50% dziennych podróży rowerem (160 – 240 mln) do 2030 r.;
- Zmniejszenie o połowę liczby wypadków śmiertelnych rowerzystów przeliczeniu na 100 milionów km”²⁷

²⁶ *Ibidem.*

²⁷ *Ibidem.*

2.2. Analiza spójności na poziomie krajowym

2.2.1. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku



Załącznik do uchwały nr ... Rady Ministrów
z dnia ... r. (poz. ...)

**Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu
do 2030 roku**

24 września 2019 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę w sprawie przyjęcia „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku”²⁸.

Źródło: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/projekt-strategii-zrownowazonego-rozwoju-transportu-do-2030-roku2>

„Głównym celem krajowej polityki transportowej przedstawionej w strategii jest zwiększenie dostępności transportowej kraju oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego na poziomie krajowym, europejskim i globalnym. Osiągnięcie tego celu pozwoli na rozwijanie dogodnych warunków, sprzyjających stabilnemu rozwojowi gospodarczemu kraju. Realizacja celu głównego w perspektywie do 2030r. wymaga podjęcia następujących działań²⁹:

- budowy zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce;
- poprawy sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
- zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności (chodzi m.in. o promocję transportu zbiorowego);
- poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów;
- ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko;
- poprawy efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe”³⁰.

²⁸ <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/projekt-strategii-zrownowazonego-rozwoju-transportu-do-2030-roku2>

²⁹ *Ibidem*.

³⁰ <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/projekt-strategii-zrownowazonego-rozwoju-transportu-do-2030-roku2>

2.2.2. Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)



STRATEGIA NA RZECZ ODPOWIEDZIALNEGO ROZWOJU

do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju została przyjęta przez Radę Ministrów 14 lutego 2017 roku.

Strategia jest kluczowym dokumentem państwa polskiego w obszarze średnio i długofalowej polityki gospodarczej³¹.

Źródło: <https://www.gov.pl/documents/33377/436740/SOR.pdf>

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju zwraca szczególną uwagę na rozwijanie zintegrowanych systemów transportu publicznego przy wykorzystaniu niskoemisyjnych środków transportu (takich jak: pojazdów szynowych, elektrycznych autobusów, a także rowerów), w tym projektowanie łańcuchów elektromobilności wpływających na poprawę warunków przemieszczania się rowerem.

Celem SOR jest również ograniczenie wykorzystania indywidualnego transportu samochodowego (w szczególności w centrach miast) – m.in. poprzez rozwój transportu rowerowego. Strategia kładzie również duży nacisk na rozwój infrastruktury rowerowej na obszarach wiejskich, co ma wpłynąć na zwiększenie dostępności komunikacyjnej oraz połączenie obszarów wiejskich z obszarami funkcjonalnymi regionów.

³¹ *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)* [z:] <https://www.gov.pl/documents/33377/436740/SOR.pdf>

2.3. Analiza spójności na poziomie regionalnym

2.3.1. Strategia Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2030



Strategia rozwoju województwa
- Podkarpackie 2030

Sejmik Województwa Podkarpackiego
28.09.2020 r. podjął Uchwałę
Nr XXVII/458/20 w sprawie
przyjęcia *Strategii rozwoju
województwa - Podkarpackie 2030*.

„Dokument ten jest kluczowy dla samorządu
województwa, określa trendy rozwoju, cele
oraz główne działania zmierzające do ich
osiągnięcia w określonym horyzoncie
czasowym”³².

Źródło: <https://www.podkarpackie.pl/attachments/article/7264/Projekt%20Strategii%20rozwoju%20wojew%C3%B3dztwa%20-%20Podkarpackie%202030.pdf>

Jak wynika z zapisów Strategii: „Podstawą integracji w realizacji funkcji pomiędzy rdzeniem a jego obszarem funkcjonalnym jest efektywna sieć infrastruktury transportowej oraz wydajny transport publiczny, umożliwiające wysoką mobilność mieszkańców, turystów i szeroko rozumianego środowiska naukowego i biznesowego. Elementy składowe systemu transportowego są, zatem instrumentem warunkującym zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy.

Zwiększenie efektywności w tym obszarze zostanie zrealizowane poprzez inwestycje infrastrukturalne obejmujące drogi, kolej w tym kolej miejską, trasy rowerowe i obiekty funkcyjne, powstanie systemów integrujących różne rodzaje transportu oraz systemów sterowania i zarządzania ruchem drogowym”³³.

³² <https://www.podkarpackie.pl/index.php/strategia/7812-strategia-rozwoju-wojewodztwa-podkarpackie-2030-przyjeta-przez-sejmik-wojewodztwa-podkarpackiego>

³³ *Strategia rozwoju województwa – Podkarpackie 2030*

2.3.1. Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023 (PSRT WP do roku 2023)



ZARZĄD WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO

PROGRAM STRATEGICZNY ROZWOJU
TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA
PODKARPACKIEGO
do roku 2023

2.3.1. Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023 (PSRT WP do roku 2023) stanowi Załącznik nr 1 do uchwały Zarządu Województwa Podkarpackiego Nr 129/2815/15 z dnia 29 grudnia 2015 roku. Aktualnie trwają zaawansowane prace nad PSRT WP do roku 2030.

Źródło: Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023.

Jednym z celów szczegółowych PSRT jest: Integracja podsystemów transportowych oraz poprawa bezpieczeństwa w transporcie. Natomiast jednym z kierunków rozwoju w ramach integracji systemów transportowych wymagającym wsparcia jest: Rozwój infrastruktury transportu rowerowego³⁴. Choć obowiązuje PSRT WP do roku 2023, to należy pamiętać o doniosłej roli, jaką Samorząd Województwa poświęca spójności niniejszej Polityki Rowerowej z opracowywanym PSRT WP do roku 2030.

W powstającym aktualnie PSRT WP docenia się rolę roweru jako środka transportu. Na potrzebę wspomnianego nowego Programu zdiagnozowano stan regionalnego systemu transportowego, w tym także sferę dotyczącą poruszania się rowerem. PSRT WP do roku 2030 w sposób harmonijny wychodzi naprzeciwko potrzebom wynikającym z konieczności zapewniania dostępu do zrównoważonego transportu oraz do komplementarności i spójności podsystemów transportowych z uwzględnieniem roli rowerów i przeznaczonej dla ich użytkowania infrastruktury. Program skupia się na roli rowerów szczególnie w kontekście transportu multimodalnego oraz alternatywnego.

W związku z powyższym Regionalna Polityka Rowerowa Województwa Podkarpackiego wpisuje się w założenia odnoszące się do rozwoju infrastruktury transportu rowerowego.

³⁴ *Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023 (PSRT WP do roku 2023)*

2.3.2. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego

ZARZĄD WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO



PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO

„W dniu 18 września 2018r. w Dzienniku Urzędowym Województwa Podkarpackiego pod poz. 3937 została opublikowana Uchwała Sejmiku Województwa Podkarpackiego Nr LIX/930/18 z dnia 27 sierpnia 2018 r. zmieniająca uchwałę w sprawie uchwalenia planu zagospodarowania przestrzennego Województwa Podkarpackiego”³⁵.

Źródło: https://www.podkarpackie.pl/attachments/article/6391/PZPWP_08_2018.pdf

Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Podkarpackiego uwzględnia m.in.³⁶:

- tworzenie nowych szlaków kulturowych rowerowych, pieszych, samochodowych i wodnych, w tym również szlaków międzyregionalnych i transgranicznych, w oparciu o zasoby kulturowe województwa oraz inne elementy związane z historią regionu z uwzględnieniem elementów pozakulturowych takich jak wartości przyrodnicze czy krajobrazowe, w oparciu o:
- zasoby zabytkowej architektury regionu, m.in. ze względu na ich funkcje i charakter bądź epokę i styl, w którym powstały (m.in. zabytki architektury sakralnej, obronnej, rezydencjonalnej, zabytkowa zabudowa miejska i małomiasteczkowa, budownictwo związane z Centralnym Okręgiem Przemysłowym);
- krainy geograficzne i podregiony (np. Karpaty, Bieszczady, Pogórze Przemyskie, Płaskowyż Tarnogrodzki itd.);
- mniejszości etniczne i narodowe i ich spuściznę materialną: żydowską, łemkowską, bojkowską, ukraińską, osadników niemieckich;

³⁵ Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa

³⁶ Ibidem.

- wyznania: rzymsko-katolickie, grecko-katolickie, prawosławne, chrześcijańskie wyznania reformowane, judaizm, w tym chasydyzm ewentualnie inne i ich spuściznę materialną;
- historyczne osoby oraz rodziny i rody związane z regionem, a także dawne stany i grupy społeczne (mieszczaństwo, ziemiaństwo, magnateria);
- wydarzenia historyczne, podania i legendy;
- historyczne szlaki i trakty, w tym handlowe i pątnicze;
- zabytki techniki w tym m.in. funkcjonujące zabytkowe kolejki wąskotorowe oraz inne elementy dawnej infrastruktury transportowej;
- archeologiczne dziedzictwo kulturowe z uwzględnieniem zbiorów muzealnych oraz obiektów występujących w terenie takich jak: grodziska, kurhany itd.;
- elementy etnograficzne, w tym tradycyjną kulturę ludową oraz rzemiosło;
- inne elementy dziedzictwa kulturowego regionu.

2.3.3. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego

ZAL. DO UCHWAŁY NR XLV/925/14
SEJMIKU WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO
Z DNIA 22 KWIEŹNIA 2014 R.



MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego

Źródło: https://bip.podkarpackie.pl/attachments/article/1151/925_1.pdf

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego stanowi załącznik do Uchwały nr XLV/925/14 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dnia 22 kwietnia 2014 r. Zgodnie z treścią Planu: „Zgodnie z zapisami prawa, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, województwo lub minister właściwy do spraw transportu³⁷.

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art. 8):

1. planowanie rozwoju transportu zbiorowego,
2. organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
3. zarządzanie publicznym transportem zbiorowym”³⁸.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego wskazuje m.in. na:

- „Propagowanie proekologicznych zachowań uczestników systemu transportowego (parkingi „Parkuj i Jedź”, ruch rowerowy).
- Tabor o odpowiednim komforcie dla pasażera – udział miejsc siedzących, miejsca dla wózków dziecięcych, inwalidzkich i rowerów, dobra wentylacja, klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, wyposażenie w wewnętrzną informację pasażerską, automaty biletowe”³⁹.

³⁷ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego

³⁸ Ibidem.

³⁹ Ibidem.

2.4. Analiza spójności na poziomie ponadlokalnym

2.4.1. Analiza spójności z dokumentami województwa małopolskiego

Strategia Rozwoju Województwa „Małopolska 2030”

W ramach obszaru rozwoju województwa małopolskiego do 2030 r. pn.: *Gospodarka*, a także celu szczegółowego *Innowacyjna i konkurencyjna gospodarka* zaplanowano budowę zintegrowanej sieci tras rowerowych: „podejmowane działania koncentrować się będą na rozwijaniu oferty wykorzystującej potencjały obszarów atrakcyjnych krajobrazowo, dotychczas słabo zagospodarowanych turystycznie, szczególnie związane z rozwojem zintegrowanej sieci tras rowerowych, turystyki pieszej górskiej, narciarstwa, wspinaczki oraz turystyki wodnej i geotermii”⁴⁰.

Ponadto, zgodnie z zapisami Strategii Rozwoju Województwa „Małopolska 2030”: „Promowane będą również alternatywne rozwiązania w transporcie, które wpłyną na zwiększenie mobilności mieszkańców. Przejawiać się to będzie w tworzeniu warunków do rozwoju transportu rowerowego czy promocji nowych trendów polegających na odejściu od tradycyjnego modelu posiadania własnego środka transportu (...)”⁴¹.

Należy również zwrócić uwagę na zaplanowany w Strategii projekt pt.: Budowa zintegrowanej sieci tras rowerowych w województwie małopolskim, ponieważ: „Budowa zintegrowanej sieci głównych tras rowerowych, która podniesie konkurencyjność oferty turystycznej Małopolski i spowoduje zwiększenie dostępności turystycznej regionu poprzez zapewnienie bezpiecznych, wygodnych i dostępnych dla wszystkich użytkowników tras rowerowych łączących największe atrakcje turystyczne Małopolski. Budowa Sieci VeloMałopolska przyczyni się do spopularyzowania roweru jako środka transportu i formy aktywnego spędzania czasu, a także zrównoważonego rozwoju województwa poprzez pozytywny wpływ na ochronę różnorodności biologicznej, dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego”⁴².

⁴⁰ *Strategia Rozwoju Województwa „Małopolska 2030”*

⁴¹ *Ibidem.*

⁴² *Ibidem.*

Z perspektywy województwa podkarpackiego, dla rozwoju turystyki rowerowej w regionie, niezwykle istotne jest możliwe powiązanie planowanych i istniejących tras rowerowych Podkarpacia z siecią tras rowerowych Małopolski, tj. z VeloMałopolska.

VeloMałopolska

Jak wynika z zapisów strony internetowej Velo <https://narowery.visitmalopolska.pl/>: „Sieć 8 tras VeloMałopolska została zaprojektowana tak, aby dotrzeć w każdy region Małopolski. Trasy przebiegają przez obszary cenne przyrodniczo i turystycznie, między innymi: Puszcę Niepołomicką, Pieniny i Spisz, pogórza oraz Tatry a także z założenia, łączą główne ośrodki miejskie w województwie. Warto zaznaczyć, że do głównych tras VeloMałopolska dochodzą lokalne ścieżki i szlaki rowerowe, co znacznie podnosi atrakcyjność oraz zasięg aktywnej turystyki w regionie”⁴³.

Ze względu na lokalizację tras w obrębie województwa podkarpackiego do najważniejszych tras VeloMałopolska, dla przedmiotowej Polityki Rowerowej, zaliczyć można trasy:

- Wiśłana Trasa Rowerowa – WTR;

„Małopolski odcinek Wiślanej Trasy Rowerowej jest już w dużej mierze ukończony. Gotowych jest 210 z zaplanowanych 232 km ścieżek o europejskim standardzie EuroVelo. Cała trasa wzdłuż brzegów Wisły docelowo będzie miała 1200 km.

Na dzień 29.11.2021 r., do dyspozycji rowerzystów zostały oddane fragmenty na terenie trzech województw: śląskim, małopolskim i pomorskim. Aktualnie brakuje połączenia trasą rowerową północy Polski z południem, jednakże nie zmienia to faktu, że gotowe odcinki WTR są jedną z najpopularniejszych tras rowerowych w Polsce.

Trasa szlaku: Start – Jawiszowice (granica z województwem śląskim); Meta – Szczucin (granica z województwem świętokrzyskim). Warto także nadmienić, że jadąc po WTR od Jawiszowic do Woli Batorskiej jedzie się jednocześnie po europejskim szlaku VeloMetropolis.

⁴³ https://narowery.visitmalopolska.pl/pl_PL/velomalopolska

W związku, z czym, należy zwrócić uwagę na oznakowanie szlaków - aby pozostać na WTR (w Woli Batorskiej) należy kierować się na północ, w kierunku Szczucina”⁴⁴.

- VeloMetropolis (EuroVelo 4 - małopolski odcinek trasy)

„VeloMetropolis to małopolski odcinek trasy EuroVelo 4. Przebiegać on będzie przez tereny doliny rzeki Wisły i jej dopływy. Wyróżnią go malownicze widoki oraz niezwykle atrakcyjne rejon przyrodnicze, w tym przede wszystkim Puszcza Niepołomska. Trasa poprowadzi nas także przez wiele miejsc historycznych jak np. Muzeum Auschwitz-Birkenau w Oświęcimiu i Brzezince, czy Muzeum Wincentego Witosa w Wierzchosławicach.

Trasa szlaku: Start – Jawiszowice (granica z województwem śląskim); Meta – Jodłówka Wałki (granica z województwem podkarpackim)”⁴⁵.

- Velo Dunajec

Trasa rowerowa, która łączy się ze Szlakiem Wokół Tatr, od Starego Sącza do Ostrowa ma wspólny przebieg z EuroVelo11 (VeloNatura) a w Wietrzychowicach, miejscu gdzie Dunajec wpada do Wisły łączy się z Wiślaną Trasą Rowerową.

Trasa szlaku: Zakopane – Biały Dunajec – Nowy Targ – Dębno – Niedzica – Sramowce Niżne – Szczawnica – rez. Kłodne nad Dunajcem – Łącko – Stary Sącz – Nowy – Sącz – Gródek nad Dunajcem – Rożnów – prom na jeziorze Czchowskim – Zakliczyn – Ostrów k. Tarnowa – MOR Głów – Wietrzychowice⁴⁶.

⁴⁴ <https://narowery.visitmalopolska.pl/pl/wislana-trasa-rowerowa>

⁴⁵ <https://narowery.visitmalopolska.pl/pl/velometropolis>

⁴⁶ <https://narowery.visitmalopolska.pl/pl/velodunajec>

2.4.2. Analiza spójności z dokumentami województwa lubelskiego

Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku

Ze względu na sąsiedztwo województwa podkarpackiego z województwem lubelskim istotna jest również analiza działań związanych z rozwojem ruchu rowerowego (w tym tras rowerowych) realizowanych lub planowanych przez Samorząd Województwa Lubelskiego. W ramach jednego z celów operacyjnych Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku, pod nazwą: *Zrównoważony rozwój systemów infrastruktury technicznej*, zaplanowano działanie: Rozwój lokalnych układów drogowych z uwzględnieniem ruchu rowerowego na zasadach ogólnych, zapewniających dostęp do miejsc koncentracji podstawowych usług, a także infrastruktury sprzyjającej elektromobilności⁴⁷.

Natomiast w ramach celu: *Innowacyjne wykorzystanie walorów przyrodniczo-kulturowych*, wskazano na: rozwój sportu i usług wolnego czasu, wspieranie tworzenia kompleksowej oferty turystycznej w oparciu o marki regionalne i terytorialne – pakietowanie i sieciowanie (w tym kształtowanie spójnego układu szlaków rowerowych o znaczeniu europejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym) oraz rozwój infrastruktury sprzyjającej tworzeniu zróżnicowanej oferty opartej o różne formy turystyki (np. kajakową, rowerową, nordic walking, konną, kulturową, historyczną, przyrodniczą, kulinarną itp.)⁴⁸.

OSI Roztocze

Jednym z subregionalnych obszarów strategicznej interwencji dla województwa lubelskiego jest OSI Roztocze, sąsiadujące bezpośrednio z województwem podkarpackim (zasięg Roztoczańsko-Puszczańskiego Obszaru Funkcjonalnego). Dodatkowo, jak wynika z Zapisów Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego: „Realizując jedno z podstawowych założeń krajowej polityki regionalnej, które zakłada zapewnienie zrównoważonego rozwoju całego kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym, a także uwzględniając wyraźne zróżnicowanie poszczególnych terytoriów pod względem stanu rozwoju

⁴⁷ Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku

⁴⁸ Ibidem.

oraz występujących barier i potencjałów, w SRWL przyjęto podstawowe ramy delimitacji OSI subregionalnych (...)»⁴⁹.

Priorytetem rozwoju OSI Roztocze jest społeczno-gospodarcze wykorzystanie zasobów środowiska przyrodniczego i kulturowego Roztocza i Puszczy Solskiej. Obszar charakteryzują m.in. wysokie walory krajoznawcze, które predestynują ten obszar do rozwoju aktywnych form wypoczynku, tj.: turystyki krajoznawczej, przyrodniczej, wędrówek pieszych i rowerowych, a także edukacji ekologicznej⁵⁰. Z kolei do kierunków interwencji w ramach OSI zaliczono m.in.: Rozwój infrastruktury sprzyjającej tworzeniu zróżnicowanej oferty opartej o różne formy turystyki (np. kajakową, rowerową, nordic walking, konną, kulturową, historyczną, przyrodniczą, kulinarną itp.). Przedsięwzięcia flagowe istotne z punktu widzenia rozwoju ruchu rowerowego na terenie województwa podkarpackiego to:

- Rozbudowa Centralnego Szlaku Rowerowego Roztocza;
- Rozbudowa Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo;
- Organizacja szlaku Architektury Drewnianej Województwa Lubelskiego.

OSI Powiśle

Częściowo z województwem podkarpackim sąsiaduje również Obszar Strategicznej Interwencji Powiśle, którego priorytetem rozwoju jest: społeczno-gospodarcze wykorzystanie zasobów środowiska przyrodniczego i kulturowego obszarów nadwiślańskich⁵¹. Jednym z kierunków interwencji w ramach przedmiotowego OSI jest: „Rozwój infrastruktury sprzyjającej tworzeniu zróżnicowanej oferty opartej o różne formy turystyki (np. kajakową, rowerową, nordic walking, konną, kulturową, historyczną, przyrodniczą, kulinarną itp.)”⁵².

Przedsięwzięcia flagowe istotne z punktu widzenia rozwoju ruchu rowerowego na terenie województwa podkarpackiego to⁵³:

- Budowa Wiślanej Trasy Rowerowej.
- Organizacja szlaku Architektury Drewnianej Województwa Lubelskiego.

⁴⁹ *Ibidem.*

⁵⁰ *Ibidem.*

⁵¹ *Ibidem.*

⁵² *Ibidem.*

⁵³ *Ibidem.*

2.4.3. Analiza spójności z dokumentami województwa świętokrzyskiego

Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego 2030+

Analogicznie jak w przypadku sąsiedztwa z województwem lubelskim, tak również w przypadku województwa świętokrzyskiego, istotna jest analiza działań związanych z rozwojem ruchu rowerowego (w tym tras rowerowych) realizowanych lub planowanych przez Samorząd Województwa Świętokrzyskiego.

Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego 2030+, w ramach celu operacyjnego pn. *Poprawa jakości i ochrona środowiska przyrodniczego* zaplanowano kierunek działania: *Ekologiczna mobilność, w tym transport publiczny i infrastruktura rowerowa*⁵⁴.

OSI Dolina Wisły

Jednym z obszarów strategicznej interwencji na terenie województwa świętokrzyskiego, który sąsiaduje z województwem podkarpackim, jest OSI Dolina Wisły. Dolina Wisły stanowi jeden z najważniejszych korytarzy ekologicznych w skali kraju. Teren OSI niemal w całości został objęty ochroną jako obszar Natura 2000. Jednym z oczekiwanych skutków interwencji w ramach celu operacyjnego OSI pn. **Adaptacja do zmian klimatu i zwalczanie skutków zagrożeń naturalnych** jest: Budowa tras i ścieżek rowerowych.

Jak wynika z zapisów Strategii: „W ramach celu 2. Samorząd Województwa będzie promował rozwiązania infrastrukturalne ukierunkowane na promocję transportu niskoemisyjnego. Kluczowe przedsięwzięcie w tym obszarze będzie dotyczyło rozwoju tras rowerowych w regionie świętokrzyskim, które uzupełnią istniejącą infrastrukturę w tym zakresie. Priorytetowe trasy do realizacji to:

- Eurovelo 11,
- Wiśłana Trasa Rowerowa,
- trasy regionalne przede wszystkim na Ponidziu i w Górach Świętokrzyskich,
- dalszy rozwój Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo”⁵⁵.

⁵⁴ Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego 2030+

⁵⁵ Ibidem.

2.4.4. Pozostałe uwarunkowania dotyczące powiązań ponadlokalnych

Poniżej przedstawione zostały pozostałe uwarunkowania ponadlokalne, które mają lub potencjalnie mogą mieć wpływ na rozwój ruchu rowerowego na terenie województwa podkarpackiego.

EuroVelo 4

EuroVelo – europejska sieć szlaków rowerowych, która ma sprzyjać rozwojowi turystyki rowerowej w całej Europie. Szlaki budowane są w oparciu o już istniejącą sieć lokalnych, regionalnych oraz krajowych tras rowerowych, łącząc je w jeden system. EuroVelo 4 to szlak rowerowy o łącznej długości ponad 4000 km, który biegnie z zachodu na wschód Europy⁵⁶.

Trasa: EV4 (Szlak Europy Centralnej): Roscoff (EV1) – francuskie wybrzeże Atlantyku – Hawr – Calais (EV5) – Dunkierka – Ostenda – Middelburg – Breda – Eindhoven – Düsseldorf (EV3, EV15) – Kolonia (EV15) – Bonn (EV15) – Koblenca (EV15) – Moguncja (EV15) – Frankfurt nad Menem – Würzburg – Bamberg – Bayreuth – Karlowe Wary – Praga (EV7) – Brno (EV9) – Ostrawa – Jastrzębie-Zdrój – Pszczyna – Kraków (EV11) – Tarnów – Rzeszów – Przemyśl (EuroVelo 4 w Polsce oznaczony jest jako Szlak Rowerowy R-4. Przebiega przez tereny województw: śląskiego i małopolskiego. W przyszłości także podkarpackiego) – Lwów – Żytomierz – Kijów.

⁵⁶ *Analiza Podaży Turystyki Rowerowej W Polsce 2021*

Koncepcja Czwórmiaста

5 kwietnia 2019 r. na Zamku Dzikowskim w Tarnobrzegu zostało podpisane porozumienie o nawiązaniu współpracy pomiędzy Stalową Wolą, Tarnobrzegiem, Sandomierzem i Niskiem. Porozumienie ustanawia tzw. Czwórmiaсто⁵⁷.

Porozumienie wynika z bliskości geograficznej, potencjału ludnościowego (ponad 350 tys. mieszkańców powiatów, których stolicami są miasta-sygnatariusze), wspólnej historii oraz dopełniającej się różnorodności funkcji społecznych i gospodarczych.

Aspekty te stwarzają potencjał budowy silnego, zintegrowanego, atrakcyjnego dla mieszkańców, turystów i biznesu ośrodka aglomeracyjnego, a także umożliwiają realizację efektywnych inwestycji infrastrukturalnych (w tym inwestycji związanych z rozwojem infrastruktury rowerowej)⁵⁸.

Uwarunkowania międzynarodowe

Sąsiedztwo międzynarodowe ze Słowacją i Ukrainą umożliwiają współpracę międzynarodową, mającą na celu rozwój tras rowerowych:

- Rowerowy szlak dziedzictwa kulturowego „Szlak Ikon”.
- Szlak „Śladami Dzielnego Wojaka Szwejka”.
- Karpacki Szlak Rowerowy.
- „Zielony Rower” Greenway Karpaty Wschodnie.



⁵⁷ <https://www.stalowawola.pl/podpisali-porozumienie-o-utworzeniu-czwormiasta/>

⁵⁸ *Ibidem*.

3. Uwarunkowania rozwoju ruchu rowerowego na terenie województwa podkarpackiego

3.1. Uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne

Województwo podkarpackie, razem z województwem warmińsko-mazurskim, lubelskim, świętokrzyskim, podlaskim oraz regionem NUTS-2 mazowieckim regionalnym - tworzą makroregion Polski Wschodniej.

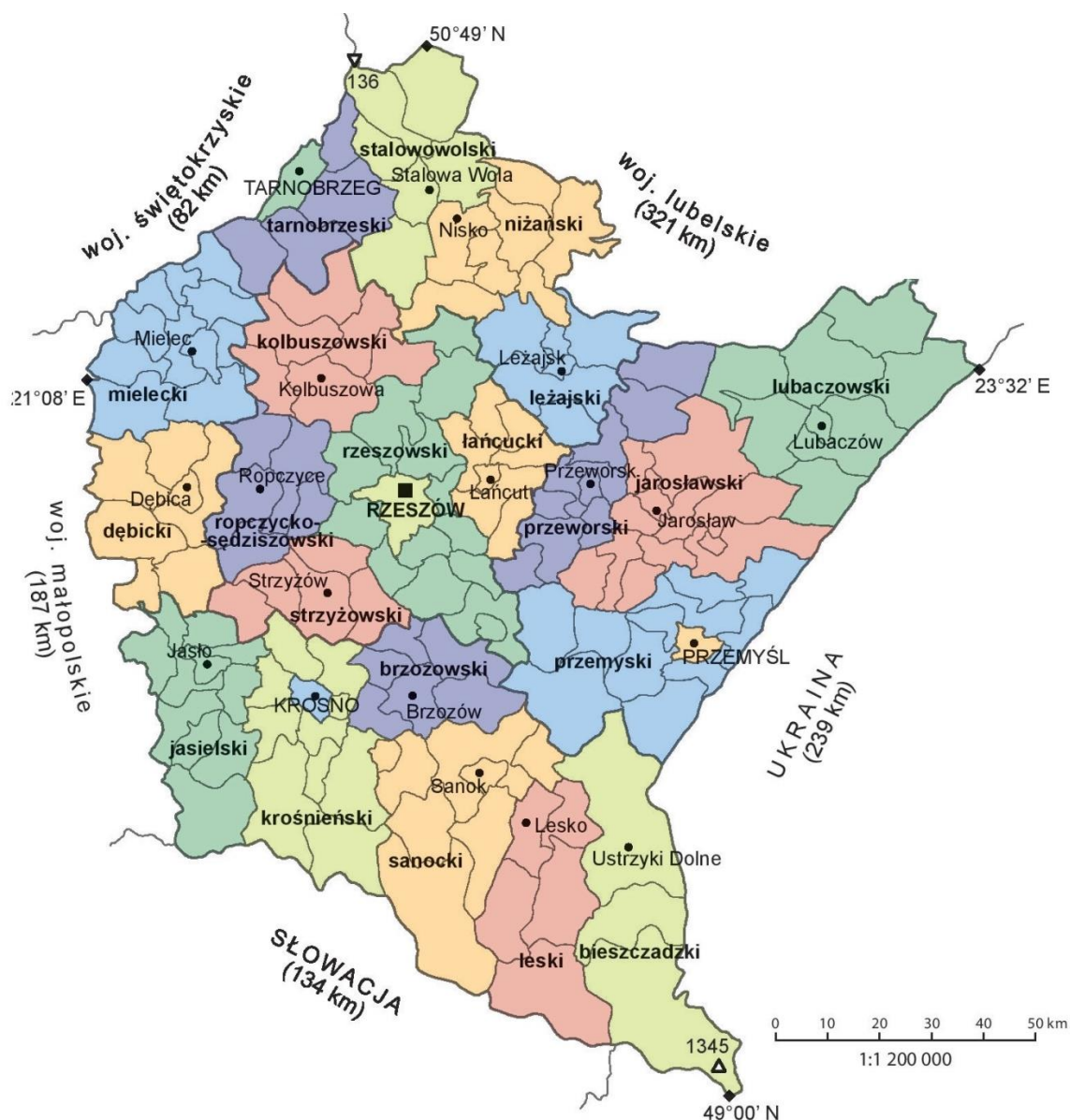
Makroregion Polski Wschodniej „Stanowi prawie jedną trzecią powierzchni kraju (31,6%). Wschodnia granica Polski, przy której położone są województwa warmińsko-mazurskie, podlaskie, lubelskie i podkarpackie, jest zarazem wschodnią granicą Unii Europejskiej. Peryferyjność Polski Wschodniej ma nie tylko wymiar przestrzenny (definiowany odległością od centrów rozwojowych Polski i Unii Europejskiej), ale także społeczno-gospodarczy. Poziom rozwoju gospodarczego tych terenów należy do najniższych w Unii Europejskiej. Makroregion cechują niska innowacyjność, konkurencyjność i atrakcyjność inwestycyjna”⁵⁹.

Na województwo podkarpackie składa się 21 powiatów, 4 miasta na prawach powiatu, 160 gmin (z czego 16 gmin miejskich, 35 gmin miejsko-wiejskich oraz 109 gmin wiejskich) i 51 miast⁶⁰.

⁵⁹ Załącznik 4. *Diagnoza Wyzwań, Potrzeb i Potencjałów Obszarów Objętych Programem Operacyjnym Polska Wschodnia 2014-2020*

⁶⁰ <https://bip.podkarpackie.pl/index.php/2-dane-podstawowe/139-wykaz-powiatow-i-gmin-wchodzacych-w-sklad-wojewodztwa>

Rysunek 1. Podział administracyjny województwa podkarpackiego.



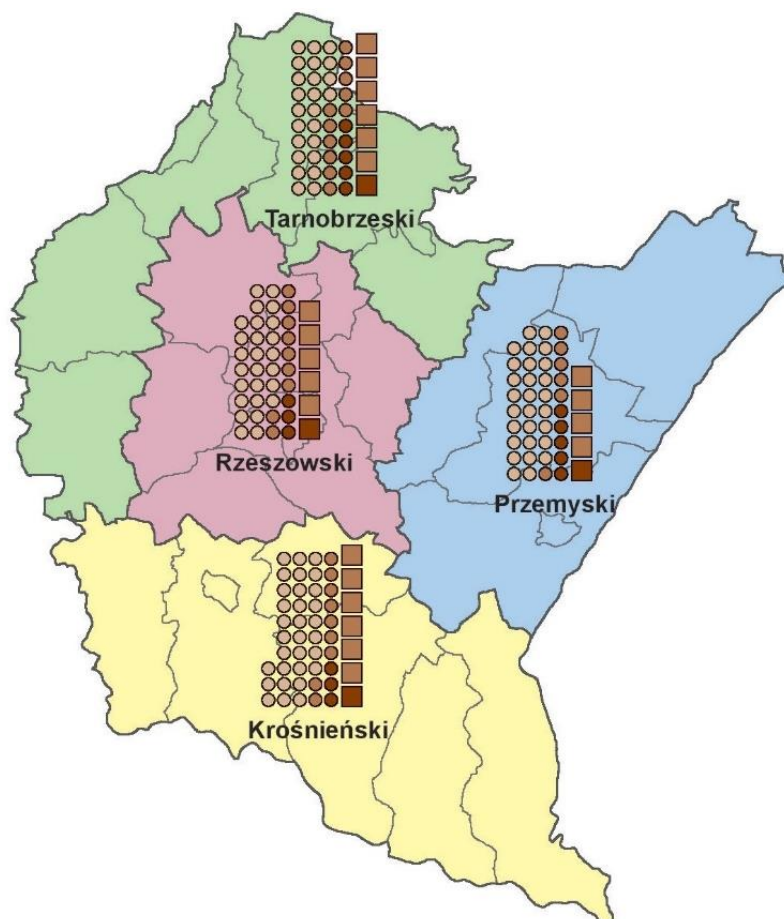
Legenda:

| | | | |
|-----------------------------|---|-------------------|--|
| | Granice podregionów NUTS 3 | • KROSNO | Miasta na prawach powiatu |
| | Granice powiatów | • Lubaczów | Miasta – siedziby powiatów |
| | Granice gmin | ◆ | Najdalej wysunięte punkty województwa |
| łańcucki | Nazwy powiatów | △ | Najwyżej położony punkt województwa (w m n.p.m.) |
| ■ RZESZÓW | Siedziba władz wojewódzkich | ▽ | Najniżej położony punkt województwa (w m n.p.m.) |
| SŁOWACJA (134 km) | Długość granicy z poszczególnymi województwami lub państwami (w km) | | |








Źródło: Główny Urząd Statystyczny [z:] <https://rzeszow.stat.gov.pl/dane-o-województwie/województwo-879/warunki-naturalne-i-ochrona-srodowiska/>.

Województwo podkarpackie składa się z czterech podregionów: tarnobrzeskiego, rzeszowskiego, przemyskiego oraz krośnieńskiego.

Rysunek 2. Podział województwa podkarpackiego według klasyfikacji jednostek terytorialnych do celów statystycznych (NUTS) w 2019 r.



Legenda:

| | | | |
|---|---------------------------------|---|-----------------|
|  | Jeden powiat | Jedna gmina: | |
|  | Jedno miasto na prawach powiatu |  | Wiejska |
|  | Granice podregionów NUTS 3 |  | Miejsko-wiejska |
|  | Granice powiatów |  | Miejska |

Źródło: Główny Urząd Statystyczny [z:] <https://rzeszow.stat.gov.pl/dane-o-województwie/województwo-879/warunki-naturalne-i-ochrona-srodowiska/Uwarunkowania-przestrzenne>.

Województwo podkarpackie zajmuje powierzchnię 17 846 km² (1 784 576 ha), z czego najwięcej zajmują użytki rolne (962 227 ha) oraz grunty leśne zadrzewione i zakrzewione (695 426 ha).

Szczegółowe informacje odnoszące się do uwarunkowań przestrzennych województwa podkarpackiego przedstawia poniższa tabela.

Tabela 3. Powierzchnia geodezyjna według kierunków wykorzystania.

| Wyszczególnienie | 2010 | 2015 | 2019 | 2020 | |
|---|---------|---------|---------|---------|-------|
| | w ha | | | | w % |
| Powierzchnia ogółem | 1784573 | 1784576 | 1784576 | 1784576 | 100,0 |
| Użytki rolne | 962445 | 937196 | 963043 | 962227 | 53,9 |
| Grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione | 710287 | 728701 | 695845 | 695426 | 39,0 |
| Grunty pod wodami powierzchniowymi | 20287 | 20524 | 21377 | 21507 | 1,2 |
| Grunty zabudowane i zurbanizowane | 76265 | 83200 | 89468 | 90724 | 5,1 |
| Użytki ekologiczne | 1688 | 1638 | 1852 | 1876 | 0,1 |
| Nieużytki | 9475 | 10864 | 10762 | 10724 | 0,6 |
| Tereny różne | 4126 | 2453 | 2229 | 2092 | 0,1 |

Źródło: Główny Urząd Statystyczny [z:] <https://rzeszow.stat.gov.pl/dane-o-województwie/województwo-879/warunki-naturalne-i-ochrona-srodowiska/za>: dane Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii.

Uwarunkowania przyrodnicze

Jednym z najbardziej istotnych uwarunkowań przyrodniczych województwa podkarpackiego pod względem uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych jest powierzchnia województwa o szczególnych walorach przyrodniczych.

Na terenie województwa podkarpackiego zidentyfikowano 801 254,9 ha powierzchni prawnie chronionej ogółem, z czego największą powierzchnię zajmowały parki krajobrazowe (275 563,5 ha) oraz obszary chronionego krajobrazu (465 262,3 ha). Kolejne rysunki i tabele przedstawiają szczegółowe informacje dotyczące powierzchni o szczególnych walorach przyrodniczych.

Tabela 4. Powierzchnia o szczególnych walorach przyrodniczych prawnie chroniona.

| Wyszczególnienie | 2010 | 2015 | 2018 | 2019 | | |
|--|-----------|----------|----------|----------|--|----------------------------|
| | w ha | | | | w % powierzchni ogólnej województwa | na 1 mieszkańca w m² |
| Ogółem | 797643,7 | 801228,2 | 801285,0 | 801254,9 | 44,9 | 3767 |
| Parki narodowe | 46734,1 | 46741,2 | 46730,4 | 46730,4 | 2,6 | 220 |
| Rezerваты przyrody | 10989,5 | 11120,1 | 11103,8 | 11103,8 | 0,6 | 52 |
| Parki krajobrazowe | 2728 18,9 | 275517,9 | 275574,6 | 275563,5 | 15,4 | 1295 |
| Obszary chronionego krajobrazu | 4630 19,4 | 465262,0 | 465257.8 | 465262,3 | 26,1 | 2187 |
| Stanowiska dokumentacyjne | 24,6 | 26,6 | 22.8 | 23,5 | 0,0 | 0 |
| Zespoły przyrodniczo - krajobrazowe | 181,9 | 331,2 | 331,1 | 331,2 | 0,0 | 2 |
| Użytki ekologiczne | 3875,3 | 2229,1 | 2264,3 | 2240,1 | 0,1 | 11 |

Źródło: Główny Urząd Statystyczny [z:] <https://rzeszow.stat.gov.pl/dane-o-wojewodztwie/wojewodztwo-879/warunki-naturalne-i-ochrona-srodowiska/>.

Poniższa tabela przedstawia szczegółowe informacje na temat parków narodowych zlokalizowanych na terenie województwa podkarpackiego.

Tabela 5. Parki narodowe.

| Lata/ Parki narodowe | Powierzchnia w ha parków narodowych | | | | |
|-------------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------------------|-----------------------|-------------------------------|
| | ogółem | w tym gruntów leśnych | z liczby ogółem - pod ochroną ścisłą | | otuliny (strefy ochronnej) |
| | | | razem | w tym gruntów leśnych | |
| OGÓŁEM 2010 | 46734,1 | 41201,3 | 20836,3 | 19153,9 | 73592,1 |
| 2015 | 46741,2 | 41200,8 | 22619,0 | 20896,9 | 73592,1 |
| 2018 | 46730,4 | 41207,5 | 22611,6 | 19122,3 | 73592,1 |
| 2019 | 46730,4 | 41207,5 | 22619,0 | 19122,3 | 73592,1 |
| Bieszczadzki | 29191,4 | 24440,3 | 20336,3 | 16839,6 | 55783,0 |
| Magurski | 1753910 | 1676712 | 2282,7 | 228217 | 1780911 |

Źródło: Główny Urząd Statystyczny [z:] <https://rzeszow.stat.gov.pl/dane-o-wojewodztwie/wojewodztwo-879/warunki-naturalne-i-ochrona-srodowiska/>.

Poniższa tabela przedstawia szczegółowe informacje na temat parków krajobrazowych zlokalizowanych na terenie województwa podkarpackiego.

Tabela 6. Parki krajobrazowe.

| Lata/ Zespoły i Parki Krajobrazowe | | Powierzchnia | | | |
|---------------------------------------|-------------|--------------|----------|-----------------|--------|
| | | ogółem | w tym: | | |
| | | | lasów | użytków rolnych | wód |
| | | w ha | | | |
| Ogółem | 2010 | 279652,7 | 193279,8 | 60334,5 | 3671,3 |
| | 2015 | 283747,0 | 199680,7 | 69157,2 | 2601,8 |
| 2018 | | 283747,0 | 199680,7 | 69157,2 | 2601,8 |
| 2019 | | 283747,0 | 199680,7 | 69157,2 | 2601,8 |
| Pogórza Przemyskiego | | 60561,0 | 38361,0 | 20424,5 | 1058,8 |
| Gór Słonnych | | 56188,0 | 34975,4 | 15182,3 | 538,8 |
| Cieśniańsko-Wetliński | | 51461,0 | 43112,6 | 5399,6 | 312,3 |
| Dolina Sanu | | 27728,0 | 23851,6 | 2308,2 | 337,4 |
| Jaśliski | | 25878,0 | 19651,8 | 5458,9 | 165,7 |
| Czarnorzecko-Strzyżowski | | 25654,0 | 12180,8 | 12329,4 | 111,9 |
| Południoworoztoczański | | 16797,0 | 10968,0 | 5484,8 | 26,7 |
| Lasy Janowskie | | 9437,0 | 9156,2 | 219,9 | 38,1 |
| Puszczy Solskiej | | 7590,0 | 6457,1 | 1009,6 | 7,7 |
| Pasma Brzanki | | 2453,0 | 966,2 | 1340,0 | 4,4 |

Źródło: Główny Urząd Statystyczny [z:] <https://rzeszow.stat.gov.pl/dane-o-wojewodztwie/wojewodztwo-879/warunki-naturalne-i-ochrona-srodowiska/>.

Na terenie województwa podkarpackiego największą liczbę pomników przyrody stanowią pojedyncze drzewa oraz grupy drzew. Ponadto na analizowanym terenie zidentyfikowano występowanie pomników przyrody w postaci alei, głązów narzutowych oraz pozostałych (niesklasyfikowanych) pomników⁶¹.

Jak wynika z zapisów *Audytu potencjału produktów turystyki rowerowej województwa podkarpackiego: województwo podkarpackie* znalazło się na czwartym miejscu biorąc pod uwagę udział obszarów prawnie chronionych w powierzchni ogółem województwa.

Według analizy przeprowadzonej na potrzeby opracowania dokumentu pt. *Strategia Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2030 system ochrony przyrody województwa podkarpackiego* tworzą⁶²:

- Bukowe Lasy Bieszczad (od 28 lipca 2021 r. wpisane na listę Światowego Dziedzictwa UNESCO – w ramach wpisu wspólnego);
- 2 parki narodowe – Bieszczadzki Park Narodowy (w całości w obrębie województwa), Magurski Park Narodowy (ponad 90% w obrębie województwa);
- 97 rezerwatów przyrody;
- 10 parków krajobrazowych, z tego 6 w całości znajdujących się w granicach województwa;
- 13 obszarów chronionego krajobrazu;
- 7 obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000;
- 55 specjalnych obszarów ochrony siedlisk Natura 2000;
- 1 wspólny obszar Natura 2000 (kod PLC);
- 2037 pomników przyrody;
- 28 stanowisk dokumentacyjnych;
- 465 użytków ekologicznych;
- 9 zespołów krajobrazowych”.

Największą powierzchnię obszarów o szczególnych walorach prawnie chronionych zidentyfikowano w południowej części województwa podkarpackiego, gdzie analizowane obszary stanowią ponad 80% powierzchni ogółem⁶³.

⁶¹ Główny Urząd Statystyczny [z:] <https://rzeszow.stat.gov.pl/dane-o-wojewodztwie/wojewodztwo-879/warunki-naturalne-i-ochrona-srodowiska/>.

⁶² *Audyty potencjału produktów turystyki rowerowej województwa podkarpackiego*

Jak wynika z danych GUS najwięcej na terenie województwa podkarpackiego występuje leśnych oraz florystycznych rezerwatów przyrody⁶⁴.

Warto podkreślić, że obszary chronione na terenie województwa podkarpackiego charakteryzują się wysokim poziomem dostępności dla turystów. W parkach narodowych, krajobrazowych i rezerwach wyznaczono ponad 160 szlaków pieszych, ścieżek przyrodniczo-dydaktycznych, szlaków rowerowych i tras narciarstwa biegowego. Ponadto, warto również zwrócić uwagę na muzea przyrodnicze, arboreta, centra edukacji przyrodniczej i ekomuzea (szczegółowa charakterystyka walorów środowiska naturalnego województwa znajduje się w dokumencie *Studium Rozwoju Turystyki i Rekreacji w Województwie Podkarpackim z 2018 roku* (Podkarpackie Biuro Planowania Przestrzennego w Rzeszowie))⁶⁵.

Dodatkowo w zakresie uwarunkowań przyrodniczych należy przeanalizować charakterystykę województwa podkarpackiego pod względem amplitudy temperatur powietrza w roku. Kolejna tabela przedstawia dane dotyczące temperatury powietrza odnotowanej w stacji meteorologicznej zlokalizowanej w Rzeszowie. Najwyższa temperatura odnotowana od 1971 r. wynosiła w Rzeszowie 36,1 °C, natomiast najniższa -30,9 °C, co przekłada się na amplitudę temperatur skrajnych wynoszącą 67 °C.

Tabela 7. Temperatura powietrza.

| Stacja meteorologiczna | Wzniesienie stacji nad poziomem morza w m | Temperatury w °C | | | | | | |
|------------------------|---|------------------|-----------|-----------|------|----------|---------|--------------------------------|
| Rzeszów - Jasionka | 212 | średnie | | | | skrajne | | amplitudy temperatur skrajnych |
| | | 1971-2000 | 1991-2000 | 2001-2010 | 2019 | maksimum | minimum | |
| | | 1971-2019 | | | | | | |
| | | 7.9 | 8.2 | 8.7 | 10.5 | 36.1 | -30.9 | 67.0 |

Źródło: Główny Urząd Statystyczny [z:] <https://rzeszow.stat.gov.pl/dane-o-wojewodztwie/wojewodztwo-879/warunki-naturalne-i-ochrona-srodowiska/>; za: dane Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowego Instytutu Badawczego.

⁶³ Główny Urząd Statystyczny [z:] <https://rzeszow.stat.gov.pl/dane-o-wojewodztwie/wojewodztwo-879/warunki-naturalne-i-ochrona-srodowiska/>.

⁶⁴ Ibidem.

⁶⁵ Audyt potencjału produktów turystyki rowerowej województwa podkarpackiego

Poniższa tabela uwzględnia opady atmosferyczne, prędkość wiatru, usłonecznienie i zachmurzenie. W zakresie transportu rowerowego należy przede wszystkim zwrócić uwagę na roczne sumy opadów (518 mm w 2019 r.) oraz średnią prędkość wiatru (4,0 m/s w 2019 r.). Są to optymalne warunki do uprawiania turystyki rowerowej.

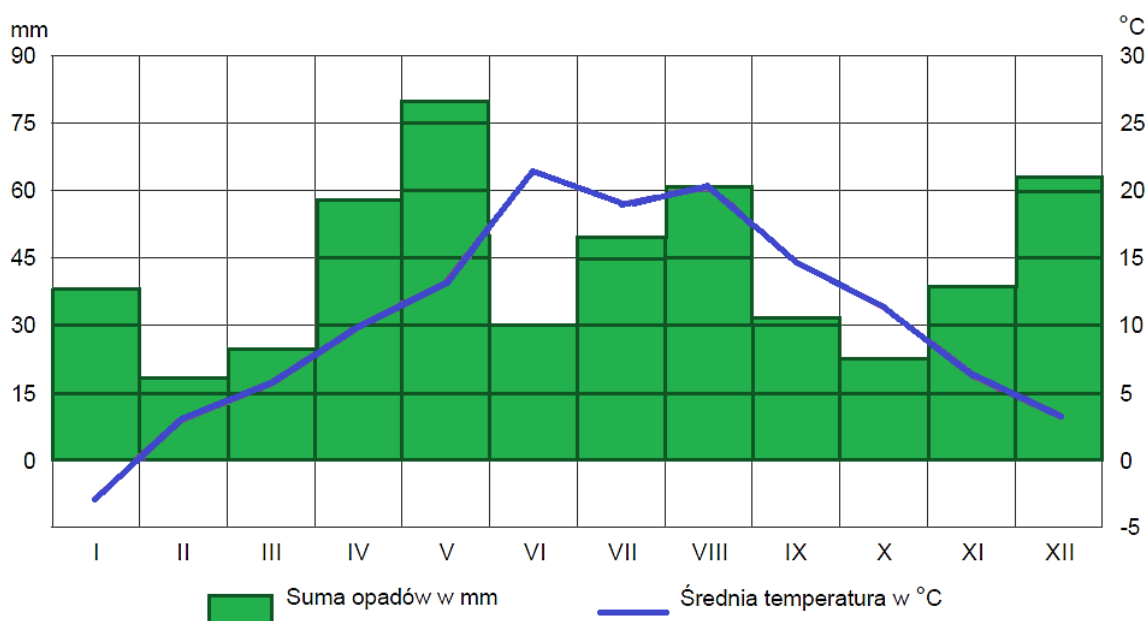
Tabela 8. Opady atmosferyczne, prędkość wiatru, usłonecznienie i zachmurzenie.

| Stacja meteorologiczna | Wzniesienie stacji nad poziomem morza w m | Roczne sumy opadów w mm | | | | Średnia prędkość wiatru w m/s | Średnie zachmurzenie w oktantach |
|------------------------|---|-------------------------|-----------|-----------|------|-------------------------------|----------------------------------|
| Rzeszów - Jasionka | 212 | średnie | | | | 4,0 | 5,2 |
| | | 1971-2000 | 1991-2000 | 2001-2010 | 2019 | | |
| | | 626 | 666 | 725 | 518 | | |

Źródło: Główny Urząd Statystyczny [z:] <https://rzeszow.stat.gov.pl/dane-o-województwie/wojewodztwo-879/warunki-naturalne-i-ochrona-srodowiska/> za: dane Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowego Instytutu Badawczego.

Jeżeli chodzi o podział na miesiące – w 2019 r. największy poziom opadów odnotowano w maju (80 mm) oraz w kwietniu (blisko 60 mm), natomiast najniższa suma opadów charakteryzowała miesiące: luty oraz październik (ok. 20 mm). Z kolei najwyższe średnie temperatury odnotowane zostały w miesiącach letnich: czerwiec (22 °C), sierpień (20 °C) oraz lipiec (18 °C). średnie temperatury nieprzekraczające 0 °C zidentyfikowano wyłącznie w styczniu (-2 °C).

Wykres 1. Temperatury powietrza i opady atmosferyczne w stacji meteorologicznej Rzeszów - Jasionka w 2019 r.



Źródło: Główny Urząd Statystyczny [z:] <https://rzeszow.stat.gov.pl/dane-o-województwie/wojewodztwo-879/warunki-naturalne-i-ochrona-srodowiska/> za: dane Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowego Instytutu Badawczego.

W zakresie uwarunkowań środowiskowych szczególną uwagę należy zwrócić również na emisję zanieczyszczeń powietrza (tabela poniżej). W tym aspekcie należy wskazać, że od 2010 r. spada emisja zanieczyszczeń pyłowych i gazowych.

Tabela 9. Emisja i redukcja zanieczyszczeń powietrza.

| Wyszczególnienie | 2010 | 2015 | 2018 | 2019 |
|---|--------|--------|--------|--------|
| Emisja zanieczyszczeń w tys. ton: | | | | |
| pyłowych | 2,0 | 1,4 | 1,2 | 1,1 |
| w tym pyły ze spalania paliw | 1,6 | 1,0 | 0,6 | 0,6 |
| gazowych | 3767,8 | 3053,4 | 2777,8 | 2885,8 |
| w tym: | | | | |
| dwutlenek siarki | 10,3 | 6,9 | 4,6 | 5,0 |
| tlenek węgla | 3,9 | 5,0 | 4,6 | 5,3 |
| tlenki azotu | 6,3 | 5,4 | 4,8 | 5,1 |
| dwutlenek węgla | 3746,7 | 3034,2 | 2763,0 | 2869,1 |
| Zanieczyszczenia zatrzymane w urządzeniach do redukcji zanieczyszczeń: | | | | |
| w tys. ton: | | | | |
| pyłowe | 358,2 | 195,0 | 178,4 | 168,0 |
| gazowe (bez dwutlenku węgla) | 10,1 | 4,7 | 7,0 | 14,9 |
| w % zanieczyszczeń wytworzonych: | | | | |
| pyłowych | 99,4 | 99,3 | 99,3 | 99,4 |
| gazowych (bez dwutlenku węgla) | 32,4 | 19,8 | 31,8 | 47,2 |

Źródło: Główny Urząd Statystyczny [z:] <https://rzeszow.stat.gov.pl/dane-o-województwie/wojewodztwo-879/warunki-naturalne-i-ochrona-srodowiska/>

Uwarunkowania kulturowe

Zgodnie z zapisami *Audytu potencjału produktów turystyki rowerowej województwa podkarpackiego* – województwo podkarpackie jest jednym z najatrakcyjniejszych pod względem przyrodniczym regionów Polski, jednakże walory kulturowe Podkarpacia stanowią potencjał, który nie jest wykorzystywany w odpowiedni sposób⁶⁶.

⁶⁶ *Ibidem*.

„Atrakcyjność turystyczna województwa podkarpackiego wynika m.in. z.:

- bogatych i zróżnicowanych walorów przyrodniczych (w tym występowania wielu chronionych gatunków fauny i flory);
- budowy geologicznej;
- ukształtowania terenu;
- różnych form krajobrazu;
- sieci rzecznej z malowniczymi przełomami;
- wód mineralnych;
- dużych zbiorników wodnych;
- klimatu”⁶⁷.

Ponadto, jak wynika z zapisów Audytu: „Najważniejsze cechy potencjału kulturowego województwa podkarpackiego to:

- koncentracja na dziedzictwie historycznym, zabytkach architektury, folklorze i tradycjach ludowych;
- przewaga pasywnych doświadczeń kulturowych jak zwiedzanie zabytków nad aktywnymi, angażującymi odbiorców jak uczestnictwo w wydarzeniach, warsztaty kulturowe, plenery itp.
- dobra dostępność turystyczna najważniejszych walorów kulturowych;
- synergia walorów kulturowych i walorami przyrodniczymi.
- zabytki architektoniczne takie jak zamki, pałace, dwory, kościoły i kaplice, cmentarze i parki, układy urbanistyczne miast i miejscowości wiejskich, zabytkowe założenia zielni;
- zabytki ruchome takie jak przedmioty, artefakty muzealne i wyposażenie zabytków architektonicznych;
- kultura niematerialna, tradycje i obrzędy – dziedzictwo wielokulturowości;
- współczesne formy sztuki i kultury”⁶⁸.

Najważniejsze obiekty kulturowe na terenie województwa podkarpackiego, to:

- **obiekty wpisane na listę światowego dziedzictwa UNESCO:** kościoły w Bliznem i Haczowie, drewniane cerkwie w Chotyńcu, Radrużu, Smolniku i Turzańsku;

⁶⁷ *Ibidem.*

⁶⁸ *Ibidem.*

- **pomniki historii:** zespół klasztoru OO. Bernardynów w Leżajsku, zespół zamkowo-parkowy w Łańcucie, zespół cerkiewny w Radrużu, zespół zamkowo-parkowy w Krasieczynie, zespół staromiejski w Przemyśle, Twierdza Przemyśl, skansen kopalni ropy naftowej w Bóbrce;
- Park Kulturowy Zespołu Staromiejskiego oraz Zespołu Klasztornego Dominikanów w Jarosławiu;
- Park Kulturowy Wzgórze Staromiejskie w Krośnie;
- zabytki wpisane do rejestru zabytków w liczbie ogółem 5246, z czego: 48 zespołów urbanistycznych, 1139 obiektów sakralnych, 202 obiektów obronnych, 113 obiektów przemysłowych, 277 obiektów gospodarczych, 1463 obiektów mieszkalnych, 362 obiektów rezydencjonalnych, 300 obiektów użyteczności publicznej, 39 obiektów komunikacyjnych, 294 cmentarzy, 408 założeń zieleni, 173 elementów małej architektury, 428 pozostałych obiektów;
- **zabytki archeologiczne** m.in.: Kopiec Tatarski w Przemyśle, kopiec w Sólcy oraz grodziska w Aksmanicach, Chotyńcu, Hruszowicach i Trzcinicy;
- **muzea i skanseny** m.in. Muzeum Zamek w Łańcucie, Muzeum Budownictwa Ludowego w Sanoku, Muzeum Narodowe Ziemi Przemyskiej w Przemyśle, Centrum Dziedzictwa Szkła w Krośnie, Muzeum Przemysłu Naftowego i Gazowniczego w Bóbrce, Skansen Archeologiczny w Trzcinicy;
- **galerie, sale wystaw, sale koncertowe, pracownie artystyczne** m.in.: Galeria Sztuki Współczesnej w Przemyśle, Galeria Zdzisława Beksińskiego w Sanoku;
- **teatry** m.in.: Filharmonia Podkarpacka im. Artura Malawskiego w Rzeszowie, Teatr im. Wandy Siemaszkowej w Rzeszowie, Estrada Rzeszowska;
- **wydarzenia kulturalne** m.in.: Światowy Festiwal Polonijnych Zespołów Folklorystycznych w Rzeszowie, Festiwal Kultur Pogranicza „Karpackie Klimaty” w Krośnie, Europejski Stadion Kultury, Rzeszów Carpathia Festival, Muzyczny Festiwal w Łańcucie, Folkowisko, Cieszanów Rock Festiwal, Pieśń Naszych Korzeni – Festiwal Muzyki Dawnej w Jarosławiu⁶⁹.
-

⁶⁹ Zestawienie danych statystycznych z rejestru zabytków - zabytki nieruchome [z:] https://dane.gov.pl/pl/dataset/154,zestawienie-danych-statystycznych-z-rejestru-zabytkow-zabytki-nieruchome/resource/31671/table?page=1&per_page=20&q=col1:%22podkarpackie%22&sort=

Wyniki badań

O ocenę uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych poproszeni zostali reprezentanci gmin wchodzących w skład województwa podkarpackiego. Zdecydowanie najlepiej (w dziesięciostopniowej skali) oceniona została atrakcyjność terenu (57,2% osób wskazało ocenę od 8 do 10) oraz wartości przyrodnicze i kulturowe (57,9% osób wskazało ocenę od 8 do 10).

Natomiast najgorzej ocenione zostały ukształtowanie terenu, tj. jego nachylenie itp. (5,9% ocen od 1 do 4) oraz stopień zurbanizowania (5,9% ocen od 1 do 4). Powodem niskich ocen jest głównie teren górzysty, który znacznie utrudnia jazdę rowerem⁷⁰.

Z kolei analiza wywiadów pogłębionych przeprowadzonych w ramach niniejszego badania wskazuje na silne zróżnicowane wewnętrzne województwa pod względem ukształtowania terenu, co widoczne było również w ujęciu poszczególnych powiatów⁷¹.

W opinii respondentów znaczenie ma również fakt, że region jest ponadto najbardziej wysuniętym południowo-wschodnim krańcem Polski, sąsiadującym ze Słowacją i Ukrainą. Różnorodność terenu, bliskość sąsiednich państw, a ponadto wysokie walory przyrodnicze (przede wszystkim Bieszczady, Soliny, Beskidu Niskiego i Roztocza), wpływają na wysoki poziom atrakcyjności turystycznej województwa. Co ważne, mimo górzystych obszarów województwa podkarpackiego, większość terenów jest jednak płaska, co ma duże znaczenie dla planowania rozbudowy infrastruktury rowerowej, jednakże istotne jest aby przy wyznaczaniu tras uczestniczyli przedstawiciele lokalnych samorządów i stowarzyszeń, którzy posiadają największą wiedzę w tym zakresie.

⁷⁰ Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI z przedstawicielami gmin (n=152)

⁷¹ Badanie TDI z przedstawicielami UMWP.

Wnioski strategiczne

Województwo podkarpackie posiada ogromny potencjał związany z możliwością udostępniania i tworzenia tras rowerowych. Jest to przede wszystkim związane z turystyczną atrakcyjnością regionu, rozległym obszarem, a także potencjałem tworzenia nowych, atrakcyjnych usług związanych z turystyką rowerową.

Do najważniejszych uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych województwa podkarpackiego zaliczyć można⁷²:

- **Rzeźba terenu i związane z nią przewyższenia** (uwarunkowania terenowe) - uwarunkowanie kluczowe ze względu na wydatek energetyczny rowerzysty, który jest jednocześnie kierowcą i silnikiem pojazdu.
- **Główne kierunki przemieszczeń i sąsiedztwa** (uwarunkowania funkcjonalne) - kierunki przemieszczeń w strukturach zurbanizowanych i w turystyce i w transporcie (w tym tranzytowym).
- **Uwarunkowania przyrodniczo-kulturowe**, które stanowią fundament rozwoju produktów turystycznych.
- **Mniejsza gęstość zaludnienia i ilość terenów zurbanizowanych** (w relacji do innych województw), z czym wiąże się mniejsza gęstość infrastruktury transportu.
- **Duży udział terenów wartościowych przyrodniczo**, tj. obszary chronione (rezerваты, parki krajobrazowe, park narodowy).

⁷² Wnioski na podstawie wyników przeprowadzonych badań ilościowych, jakościowych i analizy danych zastanych.

3.2. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

Uwarunkowania społeczno-gospodarcze związane są przede wszystkim z charakterystyką demograficzną, jakością życia, poziomem przedsiębiorczości mieszkańców oraz atrakcyjnością gospodarczą danego województwa.

Uwarunkowania demograficzne

Zgodnie z danymi GUS liczba mieszkańców województwa w przeliczeniu na 1 km² wynosi od 2010 r. 119. Warto również zwrócić uwagę, że większość mieszkańców województwa podkarpackiego stanowi ludność zamieszkująca obszary wiejskie (58,6% w 2019 r.).

Tabela 10. Ludność.

| Wyszczególnienie | 2010 | 2015 | 2018 | 2019 |
|-------------------------|---------|---------|---------|---------|
| Ogółem | 2127948 | 2127657 | 2129015 | 2127164 |
| na 1 km ² | 119 | 119 | 119 | 119 |
| mężczyźni | 1041622 | 1041779 | 1042643 | 1041834 |
| kobiety | 1086326 | 1085878 | 1086372 | 1085330 |
| kobiety na 100 mężczyzn | 104,3 | 104,2 | 104,2 | 104,2 |
| Miasta | 882262 | 877671 | 874832 | 880609 |
| w % ogółu ludności | 41,5 | 41,3 | 41,1 | 41,4 |
| Wieś | 1245686 | 1249986 | 1254183 | 1246555 |
| w % ogółu ludności | 58,5 | 58,7 | 58,9 | 58,6 |

Źródło: Główny Urząd Statystyczny [z:] <https://rzeszow.stat.gov.pl/dane-o-województwie/województwo-879/ludnosc/>.

W 2019 r. na terenie województwa podkarpackiego zamieszkiwało 386 332 osób w wieku przedprodukcyjnym, 1 307 149 osób w wieku produkcyjnym oraz 433 683 osób w wieku poprodukcyjnym. Natomiast wskaźnik osób w wieku nieprodukcyjnym przypadających na osoby w wieku produkcyjnym wynosił 62,7% i zwiększał się sukcesywnie od 2010 r.

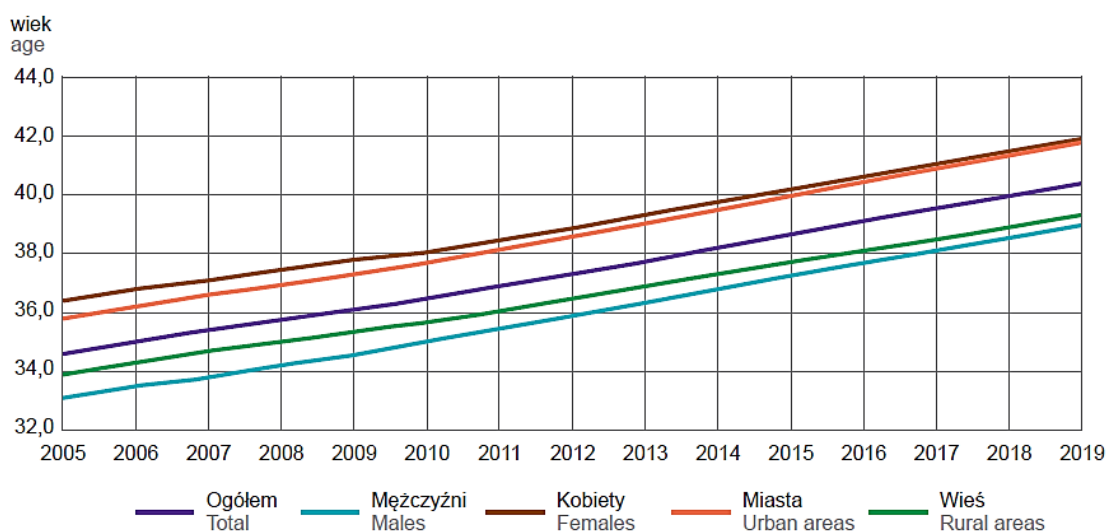
Tabela 11. Ludność w wieku produkcyjnym i nieprodukcyjnym.

| Wyszczególnienie | 2010 | 2015 | 2018 | 2019 |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Ogółem | 2127948 | 2127657 | 2129015 | 2127164 |
| W wieku przedprodukcyjnym | 431007 | 394644 | 387423 | 386332 |
| mężczyźni | 220906 | 202320 | 198523 | 198183 |
| kobiety | 210101 | 192324 | 188900 | 188149 |
| Miasta | 158362 | 149307 | 148815 | 150739 |
| Wieś | 272645 | 245337 | 238608 | 235593 |
| W wieku produkcyjnym | 1358887 | 1345402 | 1319331 | 1307149 |
| mężczyźni | 713831 | 714385 | 703393 | 697619 |
| kobiety | 645056 | 631017 | 615938 | 609530 |
| Miasta | 583327 | 554721 | 531643 | 527896 |
| Wieś | 775560 | 790681 | 787688 | 779253 |
| W wieku poprodukcyjnym | 338054 | 387611 | 422261 | 433683 |
| mężczyźni | 106885 | 125074 | 140727 | 146032 |
| kobiety | 231169 | 262537 | 281534 | 287651 |
| Miasta | 140573 | 173643 | 194374 | 201974 |
| Wieś | 197481 | 213968 | 227887 | 231709 |
| Ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym | 56,6 | 58,1 | 61,4 | 62,7 |
| Mężczyźni | 45,9 | 45,8 | 48,2 | 49,3 |
| Kobiety | 68,4 | 72,1 | 76,4 | 78,1 |

Źródło: Główny Urząd Statystyczny [z:] <https://rzeszow.stat.gov.pl/dane-o-województwie/wojewodztwo-879/ludnosc/>.

Zgodnie z danymi Głównego Urzędu Statystycznego od 2005 r. na terenie województwa podkarpackiego sukcesywnie zwiększała się mediana wieku mieszkańców. Mediana wieku uległa zwiększeniu zarówno wśród mężczyzn, jak również wśród kobiet. Najwyższy wskaźnik mediany wieku charakteryzował mieszkańców obszarów miejskich.

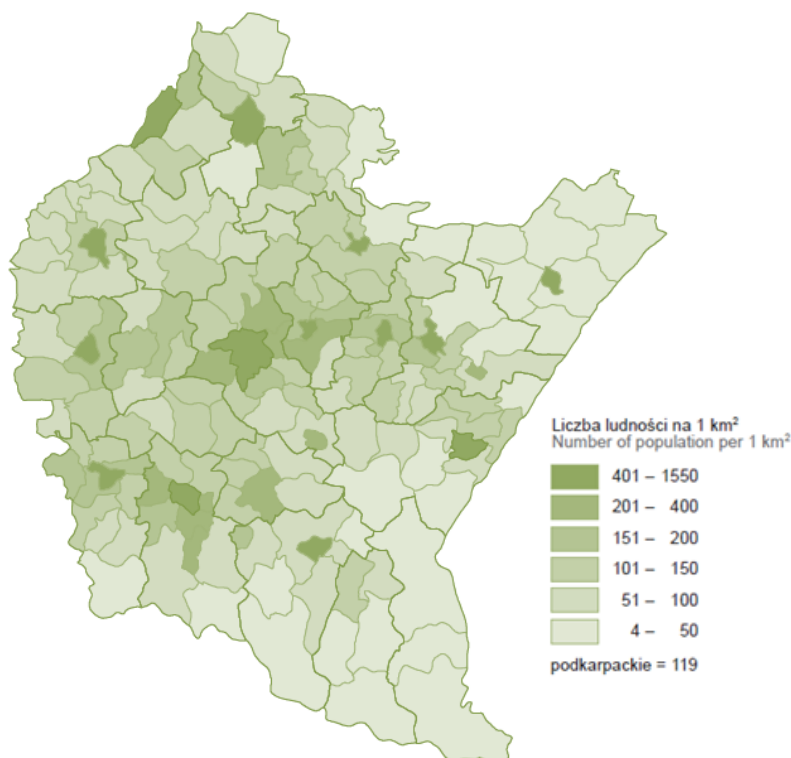
Wykres 2. Mediana wieku.



Źródło: Główny Urząd Statystyczny [z:] <https://rzeszow.stat.gov.pl/dane-o-województwie/województwo-879/ludnosc/>.

Gęstość zaludnienia na terenie województwa podkarpackiego jest zróżnicowana i wynosi od 4 do 1 550 osób na 1km². Zdecydowanie wyższą wartością wskaźnika charakteryzują się gminy miejskie, z czego najwyższą odnotowano w Rzeszowie.

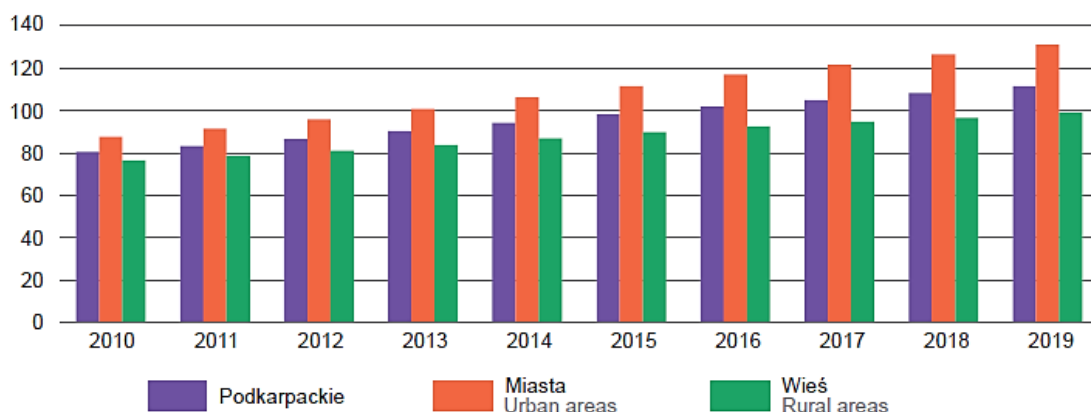
Rysunek 3. Gęstość zaludnienia w 2019 r.



Źródło: Główny Urząd Statystyczny [z:] <https://rzeszow.stat.gov.pl/dane-o-województwie/województwo-879/ludnosc/>.

Od 2010 r. na terenie województwa podkarpackiego zwiększa się również indeks starości, tj. liczba osób w wieku 65 lat i więcej w relacji do 100 osób w wieku do 14 lat. Najwyższy wskaźnik indeksu w 2019 r. odnotowano na obszarach miejskich.

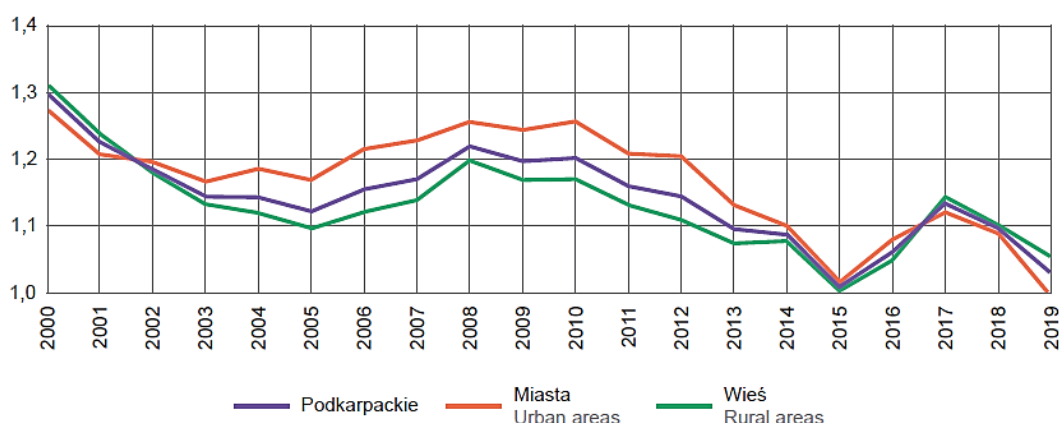
Wykres 3. Indeks starości (Liczba osób w wieku 65 lat i więcej przypadająca na 100 osób w wieku 0–14 lat).



Źródło: Główny Urząd Statystyczny [z:] <https://rzeszow.stat.gov.pl/dane-o-województwie/województwo-879/ludnosc/>.

Niekorzystnym zjawiskiem obrazującym procesy demograficzne na terenie województwa podkarpackiego jest spadająca wartość współczynnika dynamiki demograficznej, tj. relacji liczby urodzeń żywych w danym okresie (1 roku) do liczby zgonów w tym okresie (liczba urodzeń przypadająca na 1 zgon)⁷³.

Wykres 4. Współczynnik dynamiki demograficznej.

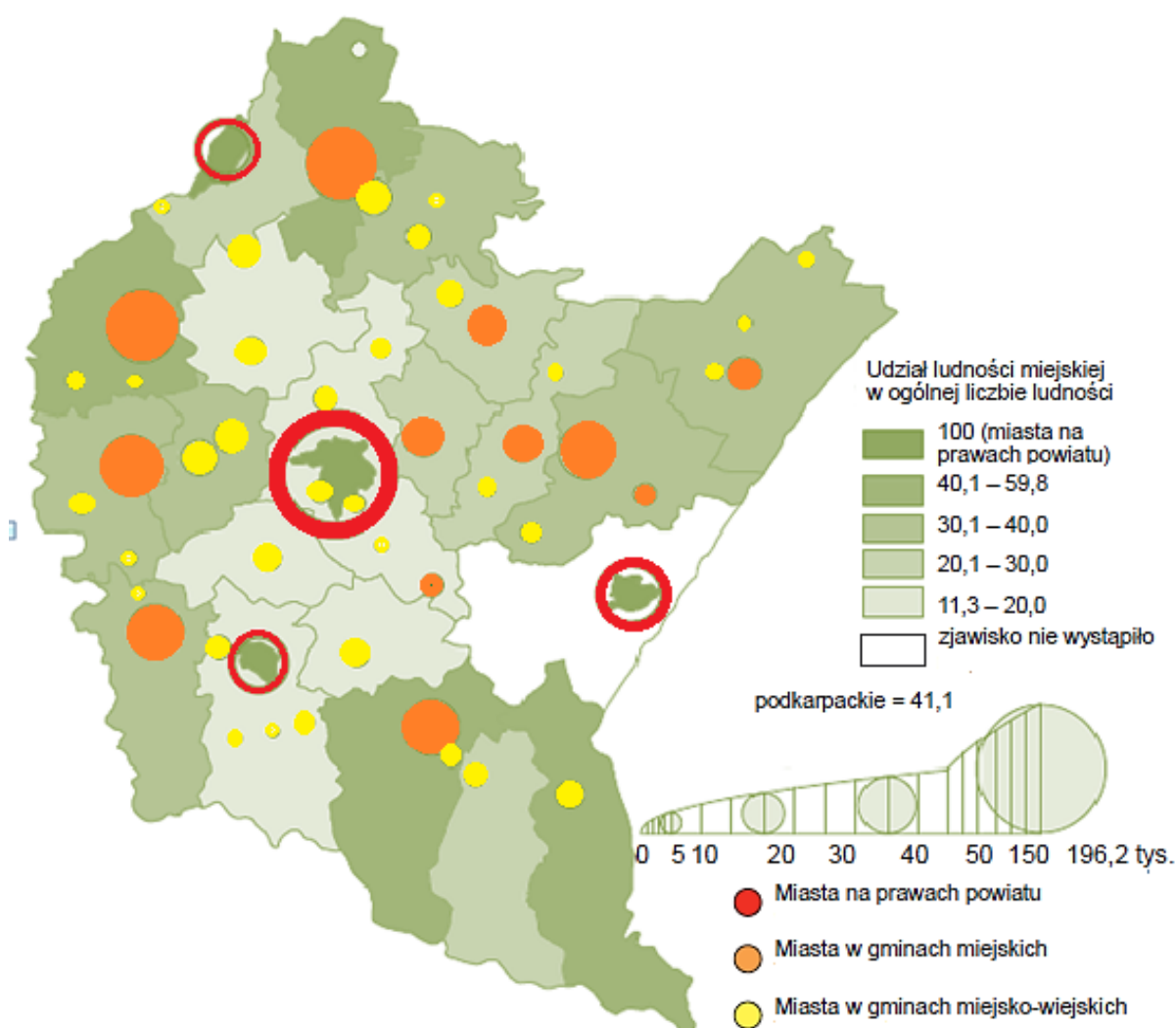


Źródło: Główny Urząd Statystyczny [z:] <https://rzeszow.stat.gov.pl/dane-o-województwie/województwo-879/ludnosc/>.

⁷³ <https://stat.gov.pl/metainformacje/slownik-pojec/pojecia-stosowane-w-statystyce-publicznej/3949,pojecie.html>

Kolejny rysunek przedstawia wskaźnik urbanizacji na terenie województwa podkarpackiego. Wskaźnik ten obrazuje procentowy udział mieszkańców miast w ogólnej liczbie ludności danej gminy. Współczynnik ten stanowi odzwierciedlenie rozwoju społecznego, ponieważ wraz z uprzemysłowieniem następuje względnie gwałtowna migracja ludności do miast z obszarów wiejskich⁷⁴.

Rysunek 4. Wskaźnik urbanizacji w 2019 r.



Źródło: Główny Urząd Statystyczny [z:] <https://rzeszow.stat.gov.pl/dane-o-województwie/województwo-879/ludnosc/>.

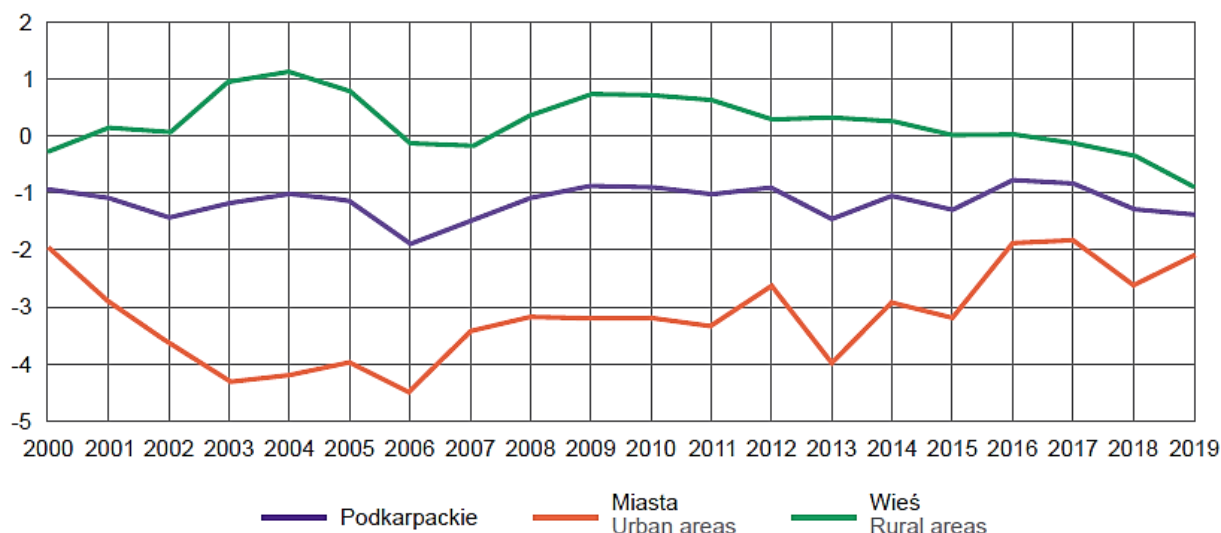
⁷⁴ <https://social.estate/slownik/wspolczynnik-urbanizacji-co-to-jest/>

Saldo migracji dotyczy różnicy liczby osób przybyłych w danym okresie do danej jednostki administracyjnej z zagranicy i liczby osób, które w tym okresie wyjechały z tej jednostki za granicę (imigracja-emigracja).

Jak wynika z zapisów GUS: „w bieżącej statystyce migracji na pobyt stały, opartej na administracyjnych źródłach danych, liczba osób przybyłych z zagranicy oznacza liczbę mieszkańców innych krajów, którzy zameldowali się na pobyt stały w Polsce; liczba osób, które wyjechały za granicę oznacza liczbę osób, które wymeldowały się z pobytu stałego w Polsce w związku z wyjazdem na stałe za granicę”⁷⁵.

Saldo migracji w przeliczeniu na 1000 mieszkańców na terenie województwa podkarpackiego kształtuje się od 2000 r. na zbliżonym poziomie (od -2 do -1).

Wykres 5. Saldo migracji ludności na pobyt stały na 1000 ludności.



Źródło: Główny Urząd Statystyczny [z:] <https://rzeszow.stat.gov.pl/dane-o-wojewodztwie/wojewodztwo-879/ludnosc/>.

Prognozy demograficzne

Jak wynika z prognozy ludności przeprowadzonej przez Główny Urząd Statystyczny liczba mieszkańców województwa podkarpackiego do 2040 r. będzie sukcesywnie spadać do liczby 1 870 300 osób.

⁷⁵ Ibidem.

Poniższa tabela przedstawia szczegółowe informacje odnoszące się do prognozy liczby ludności województwa w latach 2025, 2030, 2035, 2040, 2045 oraz 2050.

Tabela 12. Prognoza ludności.

| Wyszczególnienie | 2025 | 2030 | 2035 | 2040 | 2045 | 2050 |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Ogółem w tys. | 2095,6 | 2067,7 | 2029,6 | 1982,5 | 1928,6 | 1870,3 |
| W wieku przedprodukcyjnym | 356,0 | 324,6 | 302,3 | 281,9 | 266,1 | 254,4 |
| mężczyźni | 182,7 | 166,7 | 155,4 | 144,8 | 136,8 | 130,7 |
| kobiety | 173,3 | 157,9 | 147,0 | 137,0 | 129,4 | 123,7 |
| Miasta | 132,9 | 117,7 | 107,4 | 99,0 | 93,4 | 89,3 |
| mężczyźni | 68,1 | 60,4 | 55,1 | 50,8 | 47,9 | 45,8 |
| kobiety | 64,8 | 57,3 | 52,3 | 48,2 | 45,5 | 43,5 |
| Wieś | 223,2 | 206,9 | 195,0 | 182,9 | 172,7 | 165,1 |
| mężczyźni | 114,6 | 106,3 | 100,3 | 94,0 | 88,8 | 84,9 |
| kobiety | 108,5 | 100,5 | 94,7 | 88,8 | 83,9 | 80,2 |
| W wieku produkcyjnym | 1246,2 | 1212,9 | 1161,6 | 1091,2 | 1004,5 | 915,5 |
| mężczyźni | 666,1 | 649,4 | 628,6 | 597,8 | 557,0 | 509,3 |
| kobiety | 580,2 | 563,5 | 533,0 | 493,3 | 447,5 | 406,3 |
| Miasta | 482,0 | 464,2 | 439,8 | 404,5 | 360,7 | 319,1 |
| mężczyźni | 253,8 | 244,7 | 235,0 | 220,0 | 199,2 | 176,2 |
| kobiety | 228,2 | 219,4 | 204,8 | 184,5 | 161,5 | 142,9 |
| Wieś | 764,2 | 748,8 | 721,8 | 686,7 | 643,8 | 596,4 |
| mężczyźni | 412,3 | 404,7 | 393,6 | 377,8 | 357,8 | 333,1 |
| kobiety | 351,9 | 344,1 | 328,2 | 308,9 | 286,0 | 263,4 |
| W wieku poprodukcyjnym | 493,4 | 530,1 | 565,7 | 609,4 | 658,0 | 700,4 |
| mężczyźni | 179,3 | 198,3 | 211,7 | 230,1 | 253,6 | 280,6 |
| kobiety | 314,0 | 331,8 | 354,0 | 379,3 | 404,4 | 419,8 |
| Miasta | 228,0 | 237,0 | 243,6 | 255,7 | 271,4 | 282,8 |
| mężczyźni | 81,5 | 86,6 | 88,3 | 92,9 | 101,6 | 111,8 |
| kobiety | 146,4 | 150,4 | 155,4 | 162,8 | 169,8 | 171,0 |
| Wieś | 265,4 | 293,1 | 322,0 | 353,7 | 386,6 | 417,6 |
| mężczyźni | 97,8 | 111,7 | 123,4 | 137,1 | 152,0 | 168,7 |
| kobiety | 167,6 | 181,4 | 198,6 | 216,6 | 234,6 | 248,8 |
| Ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym | 68,2 | 70,5 | 74,7 | 81,7 | 92,0 | 104,3 |
| Mężczyźni | 54,4 | 56,2 | 58,4 | 62,7 | 70,1 | 80,8 |
| Kobiety | 84,0 | 86,9 | 94,0 | 104,7 | 119,3 | 133,8 |

Źródło: Główny Urząd Statystyczny [z:] <https://rzeszow.stat.gov.pl/dane-o-województwie/województwo-879/ludnosc/>.

Kolejny rysunek przedstawia piramidę wieku mieszkańców województwa podkarpackiego w latach 2010 i 2019 w porównaniu do prognozowanych wartości w roku 2040. Zgodnie z danymi przygotowanymi przez Główny Urząd Statystyczny w 2019 r. zauważalna jest dominująca liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym, jednakże biorąc pod uwagę prognozę na rok 2040 – dostrzega się zmiany odnoszące się do charakterystyki populacji województwa podkarpackiego, świadczące o dysproporcji osób w wieku poprodukcyjnym w relacji do osób w wieku produkcyjnym i przedprodukcyjnym.

W związku, z czym na terenie województwa podkarpackiego, jak również na terenie całego kraju, obserwuje się systematyczny wzrost udziału w populacji ogólnej osób, które ukończyły 60 rok życia.

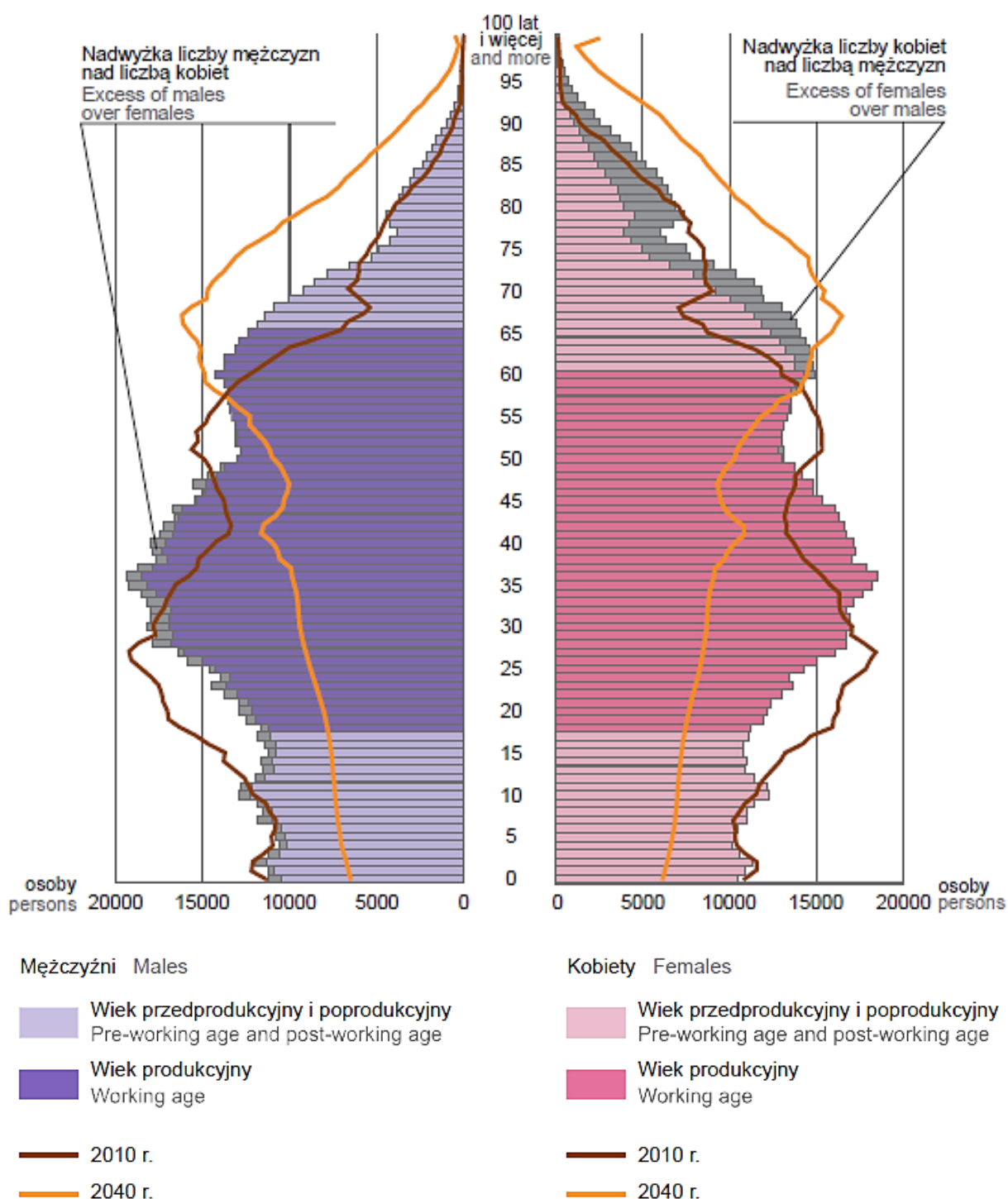
Proces polegający na zwiększeniu liczby osób starszych w społeczeństwie wynika przede wszystkim z pogłębiania dwóch innych zjawisk: zmniejszania się liczby urodzeń oraz wzrostu długości życia. Proces ten określany jest jako starzenie się społeczeństwa⁷⁶.

Zjawisko starzejącego się społeczeństwa generuje konieczność uwzględniania problemów aktywności ludzi starszych w programach Unii Europejskiej, polityce państwa oraz politykach regionalnych. W kontekście regionalnej polityki rowerowej należy zwrócić uwagę na zmniejszającą się z wiekiem wydolność i sprawność fizyczną, a także zmniejszające się możliwości i chęci przemieszczania się rowerem.

⁷⁶

https://www.ciop.pl/CIOPPortalWAR/appmanager/ciop/pl?_nfpb=true&_pageLabel=P30001831335539182278&html_tresc_root_id=21878&html_tresc_id=21922&html_klucz=19558&html_klucz_spis=

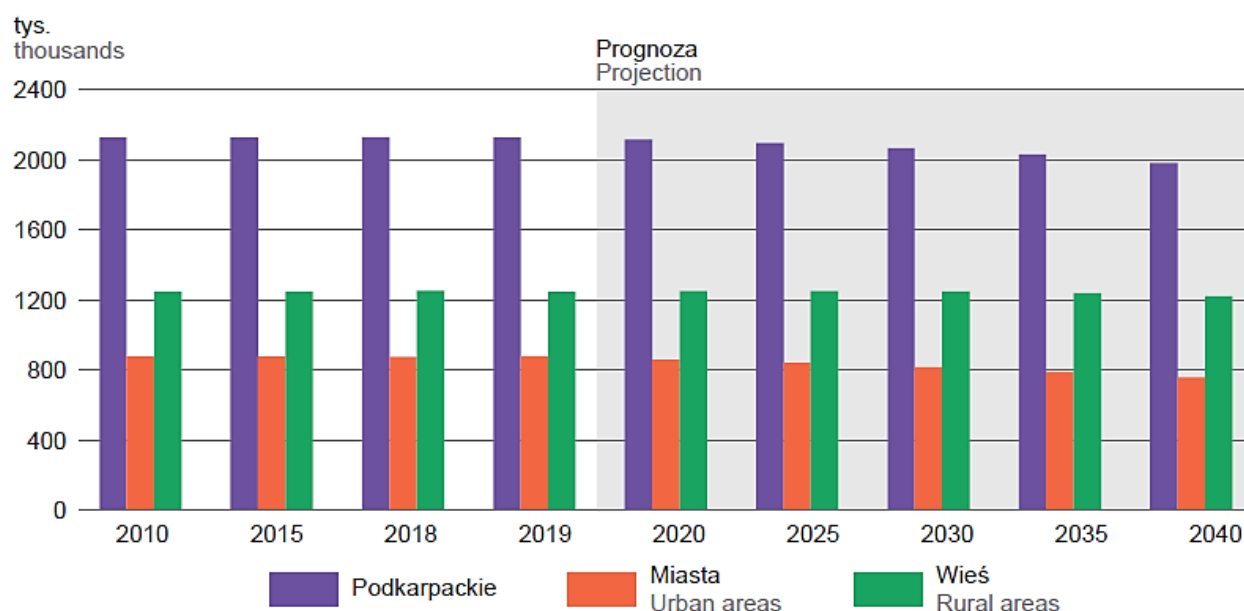
Wykres 6. Ludność według płci i wieku w latach 2010, 2019 i 2040.



Źródło: Główny Urząd Statystyczny [z:] <https://rzeszow.stat.gov.pl/dane-o-województwie/wojewodztwo-879/ludnosc/>.

Jak wynika z prognozy GUS w 2040 r. liczba mieszkańców województwa podkarpackiego spadnie poniżej 2 000 000, z czego spadać będzie przede wszystkim liczba mieszkańców obszarów miejskich. W związku z czym postępować będzie proces suburbanizacji, polegający na decentralizacji terenów miejskich związany z przemieszczaniem się ludności z obszarów miejskich do otaczających je stref podmiejskich. W tym przypadku liczba mieszkańców obszarów wiejskich nie zmieni się znacząco do 2040 r. i oscylować będzie na poziomie ok. 1 200 000 (przy jednoczesnym spadku liczby mieszkańców obszarów miejskich z ok. 900 000 w 2019 r. do ok. 700 000 w roku 2040).

Wykres 7. Ludność według miejsca zamieszkania.

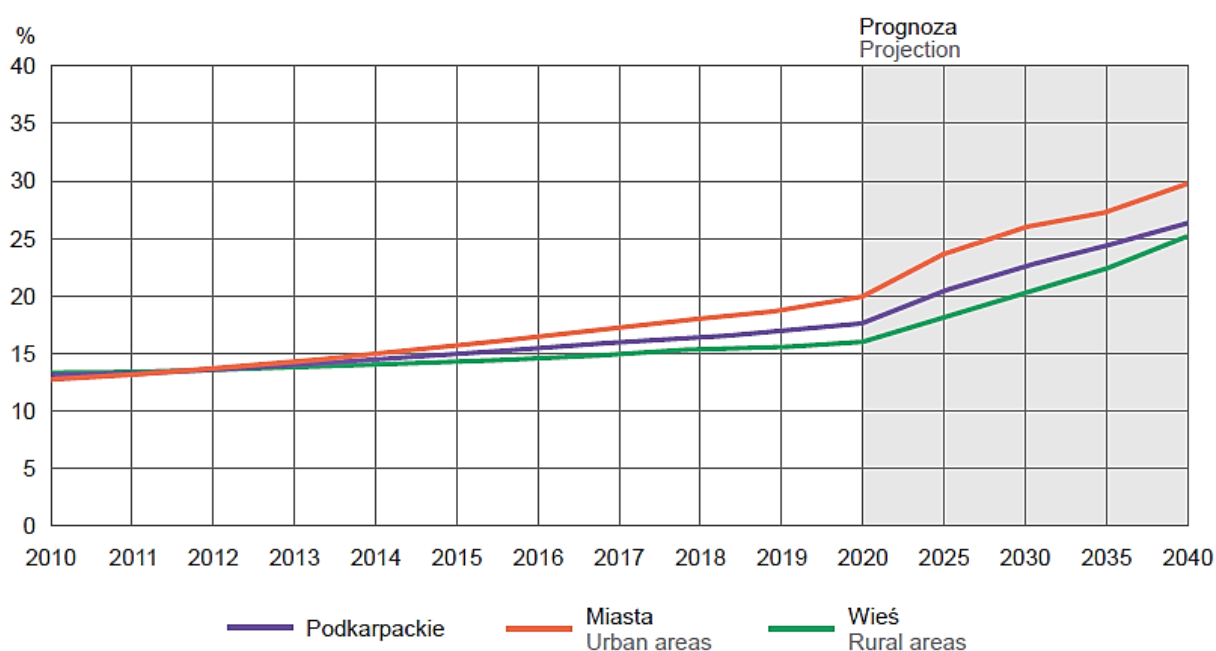


Źródło: Główny Urząd Statystyczny [z:] <https://rzeszow.stat.gov.pl/dane-o-województwie/województwo-879/ludnosc/>.

Na terenie województwa podkarpackiego konsekwentnie wzrastać będzie również współczynnik starości demograficznej, czyli udział osób w wieku 65 lat i więcej w ogólnej liczbie ludności.

W 2020 r. - wskaźnik charakteryzujący województwo podkarpackie w 2019 r. oscylował na poziomie ok. 17%, natomiast w roku 2040 kształtować się będzie na poziomie ok. 27%. Najbardziej niekorzystne trendy dotyczyć będą obszarów miejskich, gdzie współczynnik starości demograficznej zwiększy się do roku 2040 o ponad 10 pp. (z 19% w 2019 r. do 30% w roku 2040).

Wykres 8. Współczynnik starości demograficznej (Udział osób w wieku 65 lat i więcej w ogólnej liczbie ludności).



Źródło: Główny Urząd Statystyczny [z:] <https://rzeszow.stat.gov.pl/dane-o-wojewodztwie/wojewodztwo-879/ludnosc-/>.

Uwarunkowania gospodarcze

Analiza aktywności ekonomicznej mieszkańców, z punktu widzenia ruchu rowerowego, stanowi istotny aspekt oceny ze względu na potencjalne możliwości dotarcia do miejsca pracy za pośrednictwem transportu rowerowego.

Zgodnie z danymi Głównego Urzędu Statystycznego stopa bezrobocia w lipcu 2021 r. wynosiła 8,4%, natomiast przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w sektorze przedsiębiorstw wyniosło 4 899,63 zł brutto⁷⁷.

⁷⁷ <https://rzeszow.stat.gov.pl/zakladka1/>

Poniższa tabela szczegółowo przedstawia uwarunkowania gospodarcze województwa podkarpackiego mierzone poziomem aktywności ekonomicznej mieszkańców w wieku 15 lat i więcej. W tym przypadku współczynnik aktywności zawodowej wynosił w 2019 r. 54,4% (64,3% wśród mężczyzn oraz 44,8% wśród kobiet). Z kolei stopa bezrobocia kształtowała się na poziomie 4,5%.

Tabela 13. Aktywność ekonomiczna ludności w wieku 15 lat i więcej.

| Wyszczególnienie | 2010 | 2015 | 2018 | 2019 | | | | |
|--|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | przeciętne w roku | | | | kwartały | | | |
| | | | | | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Ludność w tys. | 1669 | 1662 | 1629 | 1620 | 1621 | 1620 | 1620 | 1619 |
| Mężczyźni | 813 | 806 | 790 | 786 | 786 | 786 | 785 | 785 |
| kobiety | 855 | 856 | 839 | 835 | 835 | 835 | 834 | 834 |
| Aktywni zawodowo | 945 | 901 | 895 | 877 | 873 | 868 | 887 | 880 |
| mężczyźni | 517 | 503 | 501 | 495 | 478 | 484 | 511 | 505 |
| kobiety | 429 | 398 | 394 | 382 | 396 | 383 | 376 | 374 |
| Pracujący | 835 | 797 | 837 | 832 | 825 | 823 | 841 | 840 |
| mężczyźni | 459 | 448 | 470 | 473 | 454 | 464 | 488 | 486 |
| kobiety | 376 | 349 | 367 | 359 | 371 | 359 | 354 | 353 |
| Bezrobotni | 110 | 105 | 58 | 45 | 48 | 45 | 46 | 40 |
| mężczyźni | 58 | 55 | 31 | 22 | 23 | 21 | 23 | 19 |
| kobiety | 52 | 49 | 27 | 23 | 25 | 24 | 22 | 21 |
| Współczynnik aktywności zawodowej w % | 56,6 | 54,2 | 54,9 | 54,1 | 53,9 | 53,6 | 54,8 | 54,4 |
| mężczyźni | 63,6 | 62,4 | 63,4 | 63,0 | 60,8 | 61,6 | 65,1 | 64,3 |
| kobiety | 50,2 | 46,5 | 47,0 | 45,7 | 47,4 | 45,9 | 45,1 | 44,8 |
| Bierni zawodowo | 724 | 760 | 734 | 743 | 748 | 752 | 733 | 740 |
| mężczyźni | 297 | 303 | 289 | 291 | 308 | 301 | 274 | 280 |
| kobiety | 427 | 458 | 445 | 452 | 439 | 451 | 459 | 460 |
| Stopa bezrobocia w % | 11,6 | 11,7 | 6,5 | 5,1 | 5,5 | 5,2 | 5,2 | 4,5 |
| mężczyźni | 11,2 | 10,9 | 6,2 | 4,4 | 4,8 | 4,3 | 4,5 | 3,8 |
| kobiety | 12,1 | 12,3 | 6,9 | 6,0 | 6,3 | 6,3 | 5,9 | 5,6 |

Źródło: Główny Urząd Statystyczny [z:] <https://rzeszow.stat.gov.pl/dane-o-województwie/wojewodztwo-879/rynek-pracy/>.

Kolejna tabela przedstawia liczbę pracujących mieszkańców województwa podkarpackiego w podziale na branże.

Tabela 14. Pracujący w podziale na branże.

| Wyszczególnienie | 2010 | 2015 | 2018 | 2019 | |
|---|--------|--------|--------|--------|---------------|
| | | | | ogółem | W tym kobiety |
| Ogółem | 781765 | 809734 | 866809 | 874633 | 417151 |
| Sektor publiczny | 165634 | 152453 | 156112 | 157340 | 103384 |
| Sektor prywatny | 616132 | 657281 | 710697 | 717293 | 313767 |
| Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo | 259524 | 259739 | 259851 | 259772 | 137076 |
| Przemysł | 152750 | 159901 | 180069 | 182073 | 50994 |
| w tym przetwórstwo przemysłowe | 135501 | 143760 | 163250 | 164740 | 47682 |
| Budownictwo | 38985 | 37935 | 43462 | 45715 | 4588 |
| Handel; naprawa pojazdów samochodowych | 96589 | 98484 | 104594 | 105761 | 55768 |
| Transport i gospodarka magazynowa | 28414 | 27899 | 32252 | 33741 | 6249 |
| Zakwaterowanie i gastronomia | 8091 | 9483 | 10922 | 11487 | 7601 |
| Informacja i komunikacja | 7589 | 8694 | 9109 | 9357 | 2642 |
| Działalność finansowa i ubezpieczeniowa | 9611 | 9529 | 9973 | 9777 | 6744 |
| Obsługa rynku nieruchomości | 5938 | 6019 | 6576 | 6243 | 3070 |
| Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna | 13028 | 16811 | 19125 | 19271 | 9807 |
| Administrowanie i działalność wspierająca | 15045 | 17750 | 23341 | 22634 | 9524 |
| Administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne | 31446 | 32631 | 33131 | 33181 | 19910 |
| Edukacja | 57511 | 57800 | 60842 | 61416 | 47860 |
| Opieka zdrowotna i pomoc społeczna | 42391 | 48238 | 51653 | 52048 | 41644 |
| Działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją | 6509 | 6624 | 7041 | 7074 | 4303 |
| Pozostała działalność usługowa | 8344 | 12197 | 14868 | 15083 | 9371 |

Źródło: Główny Urząd Statystyczny [z:] <https://rzeszow.stat.gov.pl/dane-o-województwie/województwo-879/rynek-pracy/>.

Podsumowanie

O ocenę uwarunkowań społeczno-gospodarczych rozwoju ruchu rowerowego zostali poproszeni również reprezentanci gmin wchodzących w skład województwa podkarpackiego.

Najwyżej ocenione zostało zainteresowanie turystyką rowerową (32,9% ocen od 8 do 10) oraz preferencje mieszkańców dotyczące podróżowania rowerami (27,0% ocen od 8 do 10).

Z kolei zdecydowanie najgorzej oceniona została dostępność serwisów i sklepów z częściami rowerowymi (36,2% ocen od 1 do 4) – w wielu gminach brak takiego miejsca, a najbliższy sklep lub serwis oddalony jest o kilkanaście lub kilkadziesiąt kilometrów⁷⁸.

Większość badanych (71,1%) wskazało, że ich zdaniem turyści są w stanie przejechać rowerem w ciągu jednego dnia od 10 km do 50 km. 17,8% ankietowanych wskazało, że turysta rowerowy jest w stanie pokonać od 51 km do 90 km. Nikt nie wskazał, aby dzienny standard wyniósł powyżej 150 km⁷⁹.

Do kwestii uwarunkowań społecznych i gospodarczych w zakresie rozwoju ruchu rowerowego na terenie województwa podkarpackiego odnosili się również respondenci biorący udział w wywiadach pogłębionych.

Podkreślano przy tym, że mimo ogólnokrajowych negatywnych trendów objawiających się starzeniem się społeczeństwa, ludność regionu cieszy się raczej dobrym zdrowiem. Nie bez znaczenia jest tu bliskość miejscowości uzdrowiskowych. Badani wskazywali ponadto na dostępność do licznych serwisów i sklepów z częściami rowerowymi, a także na rosnącą liczbę rowerzystów obserwowanych w regionie.

⁷⁸ *Badanie CATI z przedstawicielami gmin.*

⁷⁹ *Ibidem.*

Wnioski strategiczne

Uwarunkowania społeczno-gospodarcze, ze względu na dość stabilną sytuację regionu, nie mają znaczącego wpływu na kształtowanie i realizację polityki rowerowej województwa.

Do najważniejszych uwarunkowań społeczno-gospodarczych województwa podkarpackiego zaliczyć należy:

- Migracje ludności do miast oraz rozwój społeczności akademickich i związane z tym wzorce przemieszczania się, które premiują zrównoważoną mobilność w tym komunikację rowerową.
- Zmieniające się trendy społeczne, które wpływają bardzo silnie na potrzebę rozwijania szlaków rowerowych.
- Zróżnicowaną gęstość zaludnienia poszczególnych obszarów, miejscowości.

Ponadto warto zwrócić uwagę na fakt, że rower jest ważnym środkiem transportu dla dwóch grup wiekowych o szczególnych potrzebach w zakresie bezpieczeństwa i zdrowotności, - dzieci oraz osób starszych. Oznacza to konieczność priorytetyzacji działań związanych z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego rowerzystów w sąsiedztwie placówek edukacyjnych i drogach dojazdu do nich oraz miejsc użyteczności publicznej często odwiedzanych przez seniorów.

3.3. Uwarunkowania komunikacyjne

Uwarunkowania komunikacyjne związane są zarówno z funkcjonującym transportem publicznym na terenie województwa, siecią dróg, jak również z dostępnością wewnętrzną i zewnętrzną województwa.

Uwarunkowania transportowe

Uwarunkowania transportowe zostały szczegółowo przedstawione w *Audycie potencjału produktów turystyki rowerowej województwa podkarpackiego*, z którego wynika, że turyści najczęściej docierają na Podkarpacie za pośrednictwem drogowego transportu kołowego, a niewielka część turystów wybiera transport kolejowy oraz lotniczy. Lokalizacja województwa sytuuje je wśród województw charakteryzujących się jednym z niższych poziomów dostępności, zarówno w skali kraju, jak również w skali Europy⁸⁰.

Niski poziom dostępności województwa podkarpackiego warunkowany jest słabymi powiązaniami drogowymi i kolejowymi z Polską centralną, w tym przede wszystkim ze stolicą województwa mazowieckiego - Warszawą (a poprzez stolicę również z Poznaniem i Trójmiastem), z województwem świętokrzyskim oraz województwem łódzkim⁸¹.

Najważniejszymi drogami łączącymi województwo podkarpackie z resztą kraju i sieciami dróg europejskich są droga międzynarodowa E40 (autostrada A4) oraz droga krajowa nr 19 (w niedalekiej przyszłości rolę drogi DK19 ma przejąć realizowana droga ekspresowa S19), stanowiąca część szlaku międzynarodowego „Via Carpatia”⁸².

Sieć najważniejszych dróg uzupełniają odcinki dróg krajowych nr 9, 28, 73, 77, 84, 94 (dawna DK nr 4) oraz 97, natomiast wewnętrzną dostępność komunikacyjną tworzy sieć dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych⁸³.

⁸⁰ *Audyty potencjału produktów turystyki rowerowej województwa podkarpackiego.*

⁸¹ *Ibidem.*

⁸² *Ibidem.*

⁸³ *Ibidem.*

Jak wynika z zapisów Audytu również „dostępność kolejowa województwa w skali kraju jest niska, a jej wewnętrzne zróżnicowanie przestrzenne odpowiada układowi odnotowanemu w dostępności drogowej, przy czym polaryzacja jest jeszcze większa (sytuacja części wschodniej jest relatywnie nieco lepsza, zaś południowej wyraźnie jeszcze gorsza)”⁸⁴.

Dobra dostępność kolejowa do Rzeszowa występuje tylko w układzie wschód – zachód. Na dostępność kolejową województwa podkarpackiego wpływ mają przede wszystkim⁸⁵:

- Linia nr 91 Kraków Główny Osobowy – Medyka – granica państwa (główna linia kolejowa województwa, będąca częścią paneuropejskiego szlaku E30).
- Zbyt mała liczba połączeń wewnątrz regionu, która nie stanowi znaczącej wartości dla rozwoju turystyki rowerowej.
- Dwie linie wąskotorowe Przeworska Kolej Dojazdowa „Pogórzanin” oraz Bieszczadzka Kolejka Leśna funkcjonujące jako atrakcje turystyczne.

Jednakże warto zwrócić uwagę, że województwo podkarpackie jest regionem Polski Wschodniej charakteryzujący się wysokim poziomem dostępności lotniczej. Największym i najbardziej istotnym portem lotniczym regionu jest Port Lotniczy Rzeszów - Jasionka, siódmy co do wielkości port lotniczy w Polsce. Ponadto na terenie województwa znajdują się również lotniska sportowe i szkoleniowe oraz lądowiska (w tym lądowiska sanitarne)⁸⁶.

W zakresie dostępności międzynarodowej należy wskazać na funkcjonujące w regionie przejścia graniczne na zewnętrznej granicy UE z Ukrainą: 4 drogowe i 3 kolejowe. Zgodnie z zapisami Audytu: „zawarta z Ukrainą umowa o zasadach małego ruchu granicznego wpłynęła na wzrost ruchu w strefie przygranicznej. Niestety mała liczba przejść granicznych a przede wszystkim drogowych stanowi istotną barierę rozwoju transgranicznej turystyki rowerowej. Regularnie dostępnym dla rowerzystów przejściem granicznym jest jedynie przejście w Medyce”⁸⁷.

⁸⁴ *Ibidem.*

⁸⁵ *Ibidem.*

⁸⁶ *Ibidem.*

⁸⁷ *Ibidem.*

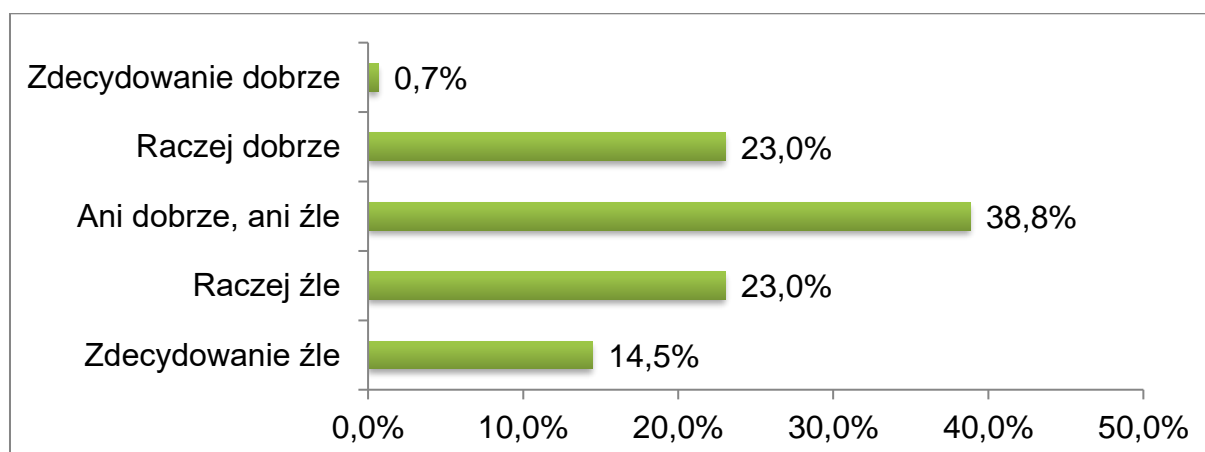
Możliwość integracji transportu publicznego z transportem rowerowym

Przedstawiciele gmin uczestniczących w badaniu ankietowym zostali poproszeni o ocenę poziomu integracji transportu zbiorowego z rowerowym.

23,7% respondentów oceniło poziom integracji transportu zbiorowego z rowerowym dobrze lub bardzo dobrze. Najczęściej wskazywanym wariantem odpowiedzi była ocena: ani dobrze, ani źle (38,8%).

Aż 37,5% osób oceniło integrację między środkami transportu źle lub bardzo źle. Zła ocena wynika głównie z braku tras rowerowych, słabo rozwiniętego transportu zbiorowego, a także braku parkingów typu park & ride. Wskazywano także, że zbiorowy transport nie jest dostosowany do przewożenia rowerów.

Wykres 9. Ocena poziomu integracji transportu zbiorowego z rowerowym na terenie gminy.



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI z przedstawicielami gmin (n=152).

Do trudności związanych z możliwością integracji transportu zbiorowego z rowerowym przedstawiciele poszczególnych gmin zaliczali również:

- Niewielką liczbę kursów transportu zbiorowego;
- Brak transportu zbiorowego;
- Niedostosowanie transportu zbiorowego do przewożenia rowerów (brak niskopodłogowego taboru, brak miejsca przeznaczonego na przewożenie rowerów);
- Brak ścieżek rowerowych;
- Brak parkingów dla samochodów oraz rowerów;
- Duże odległości między miejscowościami;

- Niekorzystne ukształtowanie terenu;
- Wąskie trasy tranzytowe;
- Brak zainteresowania ze strony mieszkańców i turystów;
- Brak środków finansowych na realizację działań.

Respondenci biorący udział w wywiadach pogłębionych wskazywali natomiast, że infrastruktura rowerowa na terenie województwa podkarpackiego wymaga jej wzajemnego połączenia. Wiele osób chętnie podróżuje, czy podróżowałoby rowerem, jednak sieć bezpiecznych dróg rowerowych nie odpowiada potrzebom potencjalnych użytkowników. Liczne szlaki rowerowe istniejące w województwie nie są bowiem ze sobą połączone, co zmusza rowerzystów do poruszania się po odcinkach niedostosowanych do jazdy rowerem, w tym po ulicach i drogach publicznych, charakteryzujących się dużym natężeniem ruchu pojazdów mechanicznych.

Wnioski strategiczne

Uwarunkowania komunikacyjne powinny stanowić fundament prowadzenia wszelkich prac planistycznych, przygotowywania projektów i wniosków aplikacyjnych o dofinansowanie z funduszy zewnętrznych oraz koncepcji, studiów i dokumentacji budowlanych poszczególnych inwestycji związanych z infrastrukturą rowerową. W zakresie uwarunkowań komunikacyjnych województwa podkarpackiego należy wskazać, że sytuacja jest znacznie lepsza w przypadku większych miast. Zauważalne jest przygotowanie Rzeszowa do opracowania podejścia SUMP (Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej), co z pewnością wpłynie pozytywnie na rozwój transportu rowerowego. Nie jest to jednak polityka w całości spójna w całym województwie.

Wskazana jest intensyfikacja działań, zwłaszcza w odniesieniu do współpracy z mniejszymi podmiotami samorządowymi. W związku z czym należy podjąć działania mające na celu intensyfikację procesu tworzenia Planów poprzez popularyzację, wśród ośrodków miejskich korzyści wynikające z opracowania SUMP, tj.⁸⁸:

- Podniesienie jakości życia mieszkańców obszarów miejskich.

⁸⁸ Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

- Ograniczenie kosztów i tworzenie korzyści ekonomicznych dla gmin.
- Działania na rzecz poprawy środowiska i zdrowia mieszkańców.
- Tworzenie spójnej mobilności oraz działania na rzecz poprawy dostępności.
- Wykorzystanie ograniczonych zasobów w sposób bardziej efektywny.
- Zyskiwanie poparcia publicznego dla działań samorządu.
- Przygotowanie efektywniejszych planów.
- Skuteczne spełnienie wymogów prawnych.
- Wykorzystanie synergii, zwiększenie znaczenia transportu publicznego.
- Dążenie do kultury nowej mobilności.

Ponadto, w zakresie uwarunkowań społeczno-gospodarczych, należy zwrócić szczególną uwagę na:

- Konieczność zapewnienia dobrych warunków komunikacji rowerowej w miastach regionu (po stronie samorządów). Rower jest przede wszystkim środkiem transportu wewnętrzmiejskiego, gdzie większość podróży realizowana jest wyłącznie z wykorzystaniem tego środka transportu.
- Konieczność zapewnienia dobrych warunków komunikacji rowerowej na kluczowych kierunkach przemieszczeń w ramach regionu oraz tranzytowych o znaczeniu ponad-regionalnym. W przypadku podróży międzygminnych rower staje się elementem zintegrowanego łańcucha mobilności, z reguły odpowiadając za realizację „pierwszego/ostatniego” kilometra podróży, której zasadnicza część odbywa się z wykorzystaniem środków publicznego transportu zbiorowego (kolej, tramwaj, autobus).
- Konieczność zapewnienia dobrych warunków komunikacji rowerowej pomiędzy kluczowymi miastami regionu (zwłaszcza w pasie [Tarnów] - Dębica - Rzeszów - Łańcut - Przeworsk - Jarosław - Przemyśl). Procesy suburbanizacyjne wpływają na oddalanie się od siebie źródeł i celów ruchu, przyczyniając się do powiększania transportochłonności układów osadniczych. Stwarza to presję społeczno-polityczną na rozbudowę układu drogowego i pogłębianie uzależnienia od samochodu osobowego. Obecnie planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej dotyczy nie tylko poszczególnych miast na prawach powiatu i gmin miejskich, ale również ich obszarów funkcjonalnych, co oznacza, że w sferze planowania zrównoważonej mobilności znalazły się również gminy miejsko-wiejskie i wiejskie.

Uwzględnienie ich specyfiki jest istotnym uwarunkowaniem, które należy wziąć pod uwagę.

- Konieczność poprawy jakości i bezpieczeństwa poruszania się rowerem po drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych na terenie województwa (częściowo po stronie gmin i powiatów, a częściowo po stronie województwa). Konieczność rozróżnienia obszarów miejskich o wysokim nasyceniu infrastrukturą techniczną i usługową) oraz pozamiejskich, w których ruch rowerowy jest znaczny, ale nie prowadzi się regularnych badań (gdzie wyzwania dla zapewnienia bezpieczeństwa rowerzystom w ruchu drogowym, których znaczny odsetek stanowią ludzie starsi są duże).
- Konieczność poprawy jakości oferty turystyki rowerowej w niezwykle atrakcyjnych obszarach województwa (Dolina Sanu i Wisły, Beskid Niski, Bieszczady, Roztocze). Wykorzystanie atrakcyjności turystycznej województwa podkarpackiego determinuje rozwój turystyki rowerowej, zarówno jednodniowej (przede wszystkim wśród mieszkańców miast województwa podkarpackiego oraz miast sąsiednich województw) oraz wielodniowej.
- Konieczność skomunikowania obszarów atrakcyjnych turystycznie w województwie z większymi miastami regionu.
- Konieczność zwiększenia dostępności komunikacyjnej regionu z pozostałą częścią kraju, zwłaszcza połączeń kolejowych, dla których poruszanie się rowerem w regionie turystycznym jest naturalną kontynuacją lub częścią odwiedzania regionu.
- Konieczność analizy lokalizacji generatorów ruchu, ich skomunikowania „bezpiecznymi drogami” np. z osiedlami mieszkaniowymi, czy też okolicznymi miejscowościami.

3.4. Uwarunkowania prawne

Lokalne i regionalne uwarunkowania prawne

W przypadku lokalnych i regionalnych uwarunkowań prawnych rozwoju ruchu rowerowego należy przede wszystkim wyszczególnić takie elementy jak⁸⁹:

- Ogólna polityka transportowa województwa/powiatu/ gminy.
- Studium Kierunków i Uwarunkowań Zagospodarowania Przestrzennego.
- Plany Miejscowe.
- Koncepcje wykonawcze.
- Integracja polityki rowerowej z innymi sektorami – zwłaszcza integracja z transportem zbiorowym.
- Analiza wariantów konkretnych rozwiązań technicznych:
 - Planowanie i programowanie inwestycji,
 - Audyt rowerowy,
 - Promocja i komunikacja społeczna.

Wyniki badań

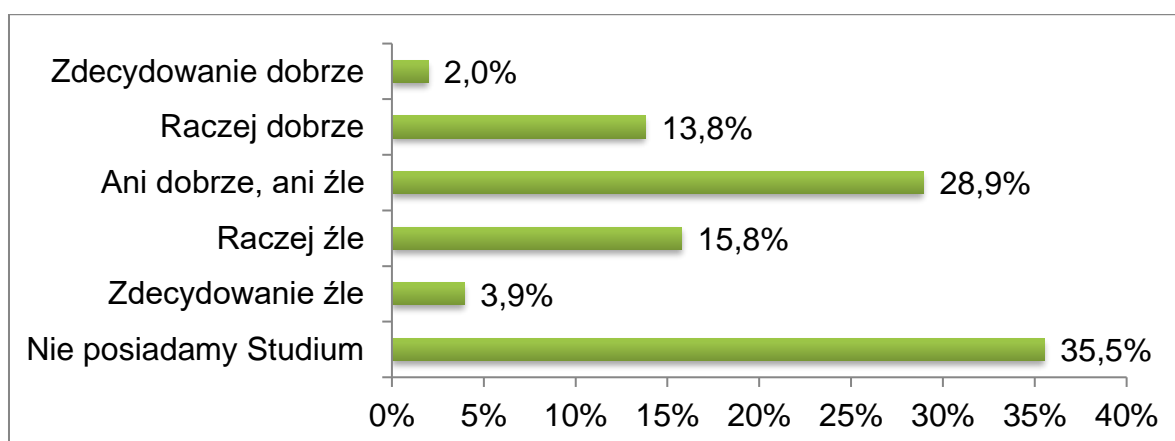
W zakresie lokalnych i regionalnych uwarunkowań prawnych należy zwrócić uwagę, że więcej niż co trzecia reprezentowana gmina (35,5%) nie posiada Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego (MPZP) lub analogicznego dokumentu. Badani, których gminy takie dokumenty posiadają, wskazali najczęściej na wariant odpowiedzi dotyczący ich oceny: „Ani dobrze, ani źle” (28,9%). Nieco rzadziej niż, co piąty badany (19,7%) ocenił Plan źle lub bardzo źle.

Negatywne oceny tego dokumentu wynikają głównie z dwóch powodów:

- planem objęta jest mała powierzchnia gminy;
- plan nie obejmuje kwestii dotyczących transportu rowerowego (ścieżek i szlaków rowerowych, parkingów, infrastruktury rowerowej).

⁸⁹ <http://www.rowery.org.pl/management.html>

Wykres 10. Ocena MPZP (lub analogiczny dokument) gminy.



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI z przedstawicielami gmin (n=152)

Natomiast respondenci biorący udział w wywiadach pogłębionych, wskazywali, że kwestia rozbudowy infrastruktury rowerowej ujęta została w Strategii Rozwoju Województwa Podkarpackiego do 2030 r., a istniejące uwarunkowania prawne pozwalają na dynamiczny rozwój tej branży transportu i turystyki. Nie oznacza to jednak, że przyjęte założenia w pełni odpowiadają potrzebom w tym zakresie.

Jak zwrócił uwagę przedstawiciel Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich, regulacje prawne pozwalają im odebrać za odszkodowaniem grunt leżący przy drodze wojewódzkiej, w tym na potrzeby tworzenia dróg rowerowych. Problem pojawia się jednak, kiedy planuje się wytyczenie szlaku poza terenami drogowymi. Nikt bowiem nie jest chętny do odstąpienia kawałka ziemi na rzecz budowy drogi rowerowej.

Kolejnym ze wspomnianych aspektów jest brak spójności w utrzymaniu infrastruktury rowerowej. Jak zauważył jeden z przedstawicieli UMWP, brakuje ogólnie dostępnych rozwiązań w zakresie tworzenia dróg rowerowych, w skutek czego są one silnie zróżnicowane.

[...] nie mamy jednego spójnego modelu utrzymania infrastruktury rowerowej. Każdy właściciel trasy rowerowej czy zarządca tej trasy rowerowej zajmuje się tym według własnych zasad

Źródło: badanie TDI z przedstawicielami Urzędu Marszałkowskiego.

Wnioski strategiczne

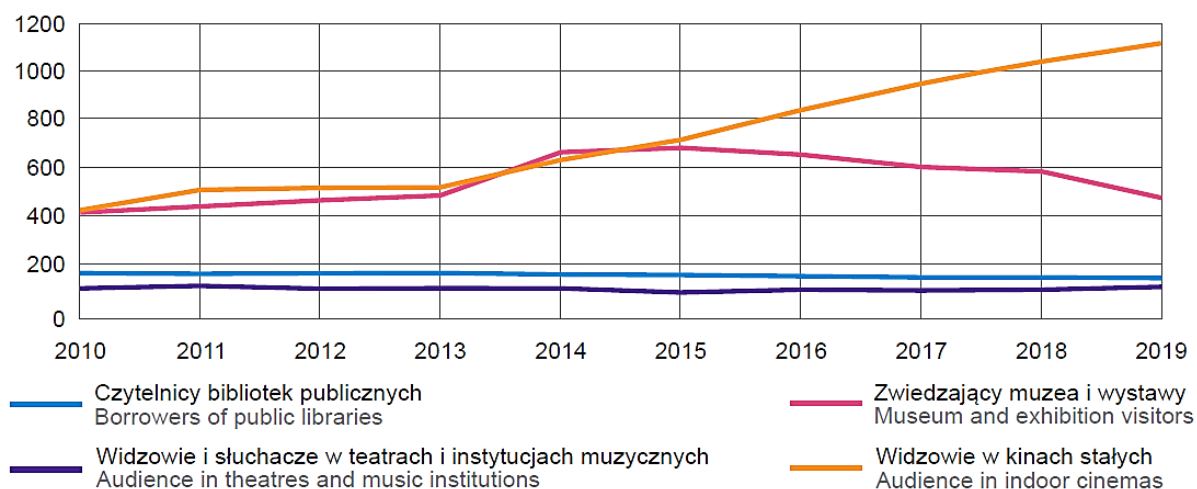
Z uwagi na specyfikę polskiego systemu prawnego (powszechnie obowiązujące normy prawne stanowione są przede wszystkim na poziomie centralnym), nie można wyróżnić odrębnych dla województwa uwarunkowań prawnych. Jednakże uwarunkowania formalno-prawne wymienione w ramach analizy powinny być jednym z kluczowych założeń polityki rowerowej województwa, przede wszystkim w zakresie planowania wdrożeń inwestycyjnych.

3.5. Uwarunkowania turystyczne

Jednym ze sposobów rozwoju ruchu rowerowego jest wykorzystanie jazdy na rowerze jako formy turystyki aktywnej. Ponadto, w celu oceny uwarunkowań turystycznych analizie poddane została infrastruktura kulturalna, turystyczna i sportowa województwa podkarpackiego.

Od 2010 r. na terenie województwa podkarpackiego sukcesywnie zwiększała się liczba widzów w kinach stałych (od 400 w 2010 r. do 1100 w roku 2019) w przeliczeniu na 1000 mieszkańców. Na zbliżonym poziomie pozostała liczba czytelników bibliotek publicznych (ok. 180) oraz widzów i słuchaczy w teatrach i instytucjach muzycznych (ok. 170). Z kolei liczba osób zwiedzających muzea i wystawy w latach 2010 – 2019 kształtowała się na poziomie od ok. 650 (2014 r.) do 400 (2010 r.) – w tym aspekcie niemożliwe jest określenie dominującego trendu.

Wykres 11. Korzystający z instytucji kultury na 1000 ludności.



Źródło: Główny Urząd Statystyczny [z:] <https://rzeszow.stat.gov.pl/dane-o-województwie/województwo-879/kultura-turystyka-sport/>.

Poniższa tabela przedstawia szczegółowe dane dotyczące turystycznej bazy noclegowej zlokalizowanej na terenie województwa podkarpackiego.

Tabela 15. Baza noclegowa turystyki.

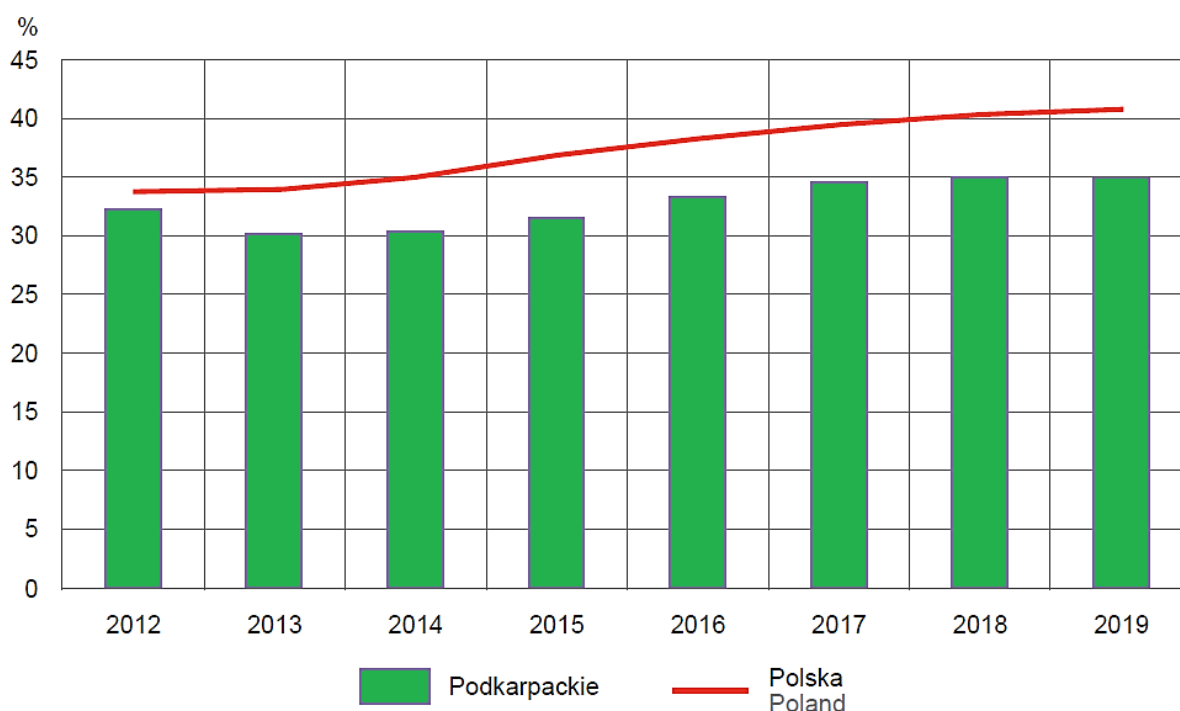
| WYSZCZEGÓLNIENIE | 2010 | 2015 | 2018 | 2019 |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Obiekty (stan w dniu 31 lipca) | 379 | 527 | 642 | 652 |
| w tym całoroczne | 296 | 400 | 497 | 505 |
| Obiekty hotelowe | 171 | 208 | 232 | 229 |
| hotele | 84 | 135 | 149 | 144 |
| motele | 6 | 6 | 6 | 6 |
| pensjonaty | 10 | 17 | 16 | 17 |
| inne obiekty hotelowe | 71 | 50 | 61 | 62 |
| Pozostałe obiekty | 208 | 319 | 410 | 423 |
| schroniska | 44 | 52 | 45 | 47 |
| kempingi | 2 | 2 | 2 | 2 |
| pola biwakowe | 14 | 9 | 10 | 11 |
| ośrodki wczasowe | 22 | 18 | 27 | 25 |
| ośrodki szkoleniowo-wypoczynkowe | 20 | 17 | 24 | 22 |
| zespoły domków turystycznych | 29 | 39 | 80 | 79 |
| hostele | 1 | 3 | 9 | 9 |
| pokoje gościnne | | 47 | 90 | 112 |
| kwatery agroturystyczne | | 67 | 63 | 60 |
| inne obiekty | 76 | 65 | 60 | 56 |
| Miejsca noclegowe (stan w dniu 31 lipca) | 22577 | 28711 | 34743 | 35705 |
| w tym całoroczne | 17309 | 23738 | 27722 | 27431 |
| Obiekty hotelowe | 8021 | 12015 | 13950 | 13829 |
| hotele | 4863 | 9368 | 10520 | 10275 |
| motele | 177 | 221 | 213 | 208 |
| pensjonaty | 541 | 652 | 557 | 638 |
| inne obiekty hotelowe | 2440 | 1774 | 2660 | 2708 |
| Pozostałe obiekty | 14556 | 16696 | 20793 | 21876 |
| schroniska | 2182 | 2954 | 2538 | 2605 |
| kempingi | 143 | 224 | 524 | 524 |

| WYSZCZEGÓLNIENIE | 2010 | 2015 | 2018 | 2019 |
|----------------------------------|------|------|------|------|
| poła biwakowe | 929 | 630 | 740 | 790 |
| ośrodki wczasowe | 2454 | 2157 | 2668 | 2565 |
| ośrodki szkoleniowo-wypoczynkowe | 2261 | 1800 | 2403 | 2297 |
| zespoły domków turystycznych | 1088 | 1760 | 2736 | 2505 |
| hostele | 43 | 114 | 359 | 354 |
| pokoje gościnne | | 901 | 2027 | 2602 |
| kwatery agroturystyczne | | 1089 | 1046 | 974 |
| inne obiekty | 5456 | 5067 | 5752 | 6660 |

Źródło: Główny Urząd Statystyczny [z:] <https://rzeszow.stat.gov.pl/dane-o-województwie/wojewodztwo-879/kultura-turystyka-sport/>.

Zgodnie z danymi Głównego Urzędu Statystycznego od 2012 r. na terenie województwa podkarpackiego konsekwentnie zwiększał się stopień wykorzystania miejsc noclegowych. Jednakże wskaźnik ten kształtuje się na niższym poziomie, niż analogiczny wskaźnik, obrazujący cały kraj.

Wykres 12. Stopień wykorzystania miejsc noclegowych.



Źródło: Główny Urząd Statystyczny [z:] <https://rzeszow.stat.gov.pl/dane-o-województwie/wojewodztwo-879/kultura-turystyka-sport/>.

3.6. Uwarunkowania zewnętrzne

Uwarunkowania zewnętrzne rozwoju ruchu rowerowego związane są przede wszystkim z ponadregionalnym sąsiedztwem z innymi regionami w Polsce oraz z regionami zlokalizowanymi za granicą.

W szczególności uwagę należy zwrócić działania poszczególnych samorządów związane z rozwojem ruchu rowerowego. Szczegółowe informacje zostały zaprezentowane w podziale na ponadlokalne sąsiedztwa województwa podkarpackiego.

Sąsiedztwo z województwem małopolskim

Działania związane z:

- Budową Wiślanej Trasy Rowerowej.
- Budową szlaku Velo Metropolis (Euro Velo 4).
- Projektami realizowanymi w ramach OSI Roztocze/ Rozbudową Centralnego Szlaku Rowerowego Roztocza.
- Połączeniem projektowanych szlaków Velo San i Velo Karpatia z trasami województwa małopolskiego (tj. Velo Beskid, Velo Ropa) oraz istniejącymi już Velo Dunajec, Velo Krynica i Euro Velo 11 będą tworzyć docelową trasę rowerową Solina – Zakopane (zwaną również rowerostradą).
W województwie podkarpackim odcinek: Sanok – Rymanów – Iwonicz – Krosno – Jasło – Siepietnica gm. Skołyszyn (granica z woj. małopolskim) ma długość ok. 93 km.
- Rozwojem koncepcji Podkarpackiego Ekologicznego Szlaku Greenways - Zagłębie Ambitnej Turystyki w Beskidzie Niskim.

Sąsiedztwo z województwem lubelskim

Działania związane z:

- Budową Wiślanej Trasy Rowerowej.
- Projektami realizowanymi w ramach OSI Roztocze/ Rozbudową Centralnego Szlaku Rowerowego Roztocza.
- Rozwojem Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo.

Sąsiedztwo z województwem świętokrzyskim

Działania związane z:

- Projektami realizowanymi w ramach koncepcja Czwórmieścia.
- Budową Wiślanej Trasy Rowerowej.
- Rozwojem Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo.
- Rozwojem szlaku: Królestwo Ziemia Sandomierska i Dolina Dolnego Sanu.
- Rozwojem koncepcji Podkarpackiego Ekologicznego Szlaku Greenways - Zagłębie Ambitnej Turystyki w Beskidzie Niskim.

Ponadregionalne sąsiedztwo z Ukrainą (Brama Przemyska) i Słowacją

Działania związane z:

- Rozwojem szlaków:
- Rowerowy szlak dziedzictwa kulturowego „Szlak Ikon”.
- Szlak „Śladami Dzielnego Wojaka Szwejka”.
- Karpacki Szlak Rowerowy.
- „Zielony Rower” Greenway Karpaty Wschodnie.

Pozostałe uwarunkowania zewnętrzne

Uwarunkowania zewnętrzne rozwoju ruchu rowerowego na terenie województwa podkarpackiego zostały również sklasyfikowane w zapisach *Audytu potencjału produktów turystyki rowerowej województwa podkarpackiego*. W ramach audytu podkreślano m.in. fakt, że: „w 2020 roku najistotniejszym czynnikiem okazała się światowa pandemia COVID-19, która w radykalny sposób zmieniła i będzie zmieniać zachowania konsumentów turystyki”⁹⁰.

⁹⁰ *Audyty potencjału produktów turystyki rowerowej województwa podkarpackiego.*

Wnioski strategiczne

Jak wynika z przeprowadzonych analiz – aktualne pozostają wnioski wynikające z *Audytu potencjału produktów turystyki rowerowej województwa podkarpackiego*, tj.: „Oferta produktów turystyki rowerowej województwa podkarpackiego powinna zaspokajać różne oczekiwania konsumentów przy wykorzystaniu najważniejszych wewnętrznych potencjałów. Różnorodność jednak nie może powodować niespójności i rozmycia wyrazistego wizerunku”⁹¹.

Ze względu na wystąpienie pandemii COVID-19 turystyka rowerowa stała się jedną z najpopularniejszych w tym okresie, dzięki swojej dostępności dla osób w każdym wieku i stosunkowo dużej ofercie szlaków i tras. Ponadto, realizacja podróży za pośrednictwem roweru stały się alternatywnym dla komunikacji miejskiej środkiem transportu⁹². Jak wskazuje przywołany Audyt – w Polsce zidentyfikowano dwa symptomatyczne zjawiska:

- zwiększony popyt na rowery i akcesoria rowerowe,
- rekordowe zainteresowanie turystyką rowerową w Polsce (mierzone aktywnością haseł w wyszukiwarce Google)⁹³.

W związku z pandemią zadania stojące przed wszystkimi, którzy zarządzają lub planują tworzenie produktów turystyki rowerowej to przede wszystkim⁹⁴:

- dostosowywanie organizacji wydarzeń do wymogów sanitarnych oraz ustawowych zgodnie z zaleceniami Głównego Inspektoratu Sanitarnego;
- prowadzenie polityki informacyjnej dotyczącej aktualnych obostrzeń, zaleceń i zakazów;
- ograniczenie liczby uczestników lub użytkowników zgodnie z zaleceniami;
- dostarczenie niezbędnych środków higienicznych zapewniających bezpieczeństwo zgodnie z zaleceniami;
- nadzór nad wykonywaniem zaleceń przez uczestników lub użytkowników, powiadamianie odpowiednich służb w przypadkach niedostosowania się osób do zaleceń.

⁹¹ *Ibidem*.

⁹² *Ibidem*.

⁹³ *W Polsce odnotowano 280% wzrost zapytań o trasę rowerową, wyższy wynik odnotowano wyłącznie w przypadku Finlandii (303%)*

⁹⁴ *Audyt potencjału produktów turystyki rowerowej województwa podkarpackiego*

3.7. Podsumowanie – najważniejsze uwarunkowania rozwoju ruchu rowerowego

Jak wynika z badania ankietowanego zrealizowanego z przedstawicielami gmin województwa podkarpackiego największy wpływ na rozwój transportu rowerowego na terenie gmin województwa podkarpackiego mają atrakcyjność turystyczna (44,1% ocen 8-10), bezpieczeństwo podróży rowerem (41,4% ocen 8-10) oraz wygoda podróży rowerem (36,2% ocen 8-10).

Z kolei najmniejszy wpływ na rozwój transportu rowerowego mają oczekiwania społeczne (9,2% ocen 1-4) oraz inne uwarunkowania – mentalność mieszkańców, środki finansowe, spójność transportu zbiorowego z transportem rowerowym (38,2%)⁹⁵.

Z kolei zdaniem przedsiębiorców, największy wpływ na rozwój transportu rowerowego ma atrakcyjność turystyczna (88,0%), oczekiwania społeczne (81,0% ocen 8-10), bezpieczeństwo podróży rowerem (81,0% ocen 8-10) oraz wygoda podróży rowerem (81,0%). Żadne z uwarunkowań nie zostało ocenione negatywnie przez przedstawicieli przedsiębiorstw⁹⁶.

Wnioski strategiczne

Najważniejsze uwarunkowania **wewnętrzne** rozwoju ruchu rowerowego na terenie województwa podkarpackiego:

- Zróżnicowanie pod względem przewyższeń terenowych w poszczególnych częściach województwa (od niskich przewyższeń w dolinach rzecznych i w północnej części województwa po duże przewyższenia w Beskidach i Bieszczadach).
- Predyspozycje miast takich jak np. Rzeszów czy Tarnobrzeg do osiągnięcia sporego ruchu rowerowego, ze względu na niewielkie przewyższenia (natomiast w miastach takich jak np. Przemyśl czy Sanok będzie to znacznie trudniejsze).

⁹⁵ Badanie CATI z przedstawicielami gmin

⁹⁶ Badanie CATI z przedstawicielami przedsiębiorstw

- Korzystny układ geograficzny pozwalający na wytyczenie 4 głównych tras dla regionu wzdłuż 4 korytarzy: jednego o przebiegu południkowym (wzdłuż doliny Sanu), dwóch o przebiegu równoleżnikowym (korytarz autostrady A4 oraz korytarz kotlin podkarpackich - oba obsługują pasma, w których zlokalizowane są kluczowe miasta regionu). Czwartym korytarzem, nieco peryferyjnym dla regionu jest trasa wzdłuż nizinnego odcinka rzeki San pomiędzy Leżajskiem do Jarosławia (znaczącego ośrodka o wielowiekowych tradycjach historycznych).
- Wysoki poziom atrakcyjności turystycznej regionu oraz uwarunkowania kulturowe - obecność licznych zabytków oraz systemów ochrony przyrody jak parki, rezerваты, obszary chronione, które stanowią bodziec do rozwijania systemów szlaków rowerowych o dobrym standardzie (np. Wschodni Szlak Rowerowy Green Velo).
- Mała liczba połączeń komunikacji zbiorowej lub jej brak⁹⁷.

Najważniejsze uwarunkowania zewnętrzne rozwoju ruchu rowerowego na terenie województwa podkarpackiego:

- Ponadregionalne sąsiedztwo z województwami małopolskim, lubelskim oraz świętokrzyskim w zakresie prowadzenia trasy rowerowej wzdłuż Wisły (trasa o znaczeniu ogólnokrajowym, a nawet o potencjale atrakcyjności dla regionu Europy Środkowo - Wschodniej).
- Ponadregionalne sąsiedztwo z Ukrainą (Brama Przemyska).
- Ponadregionalne wartości atrakcyjności przyrodniczej i turystycznej rejonu Beskidu Niskiego a zwłaszcza Bieszczadów.
- Zmiana trendów i zwiększenie popularności transportu/turystyki rowerowej - powszechny wśród Europejczyków trend/styl życia, oparty o dbałość o środowisko naturalne i własne zdrowie fizyczne oraz psychiczne. Transport rowerowy z założenia wpisuje się w przyjazną środowisku i człowiekowi filozofię życia⁹⁸.

⁹⁷ Wyniki panelu delfickiego

⁹⁸ Ibidem.

4. Działania samorządu województwa podkarpackiego i innych jednostek w zakresie rozwoju ruchu rowerowego

Województwo podkarpackie wspierając rozwój ruchu rowerowego implementuje zarówno działania dotyczące promocji i projektowania inicjatyw popularyzujących region jako miejsce atrakcyjne dla turystów turystycznych, jak również działania związane bezpośrednio z rozwojem infrastruktury rowerowej (funkcjonalnej oraz turystycznej).

4.1. Opracowania samorządu w zakresie ruchu rowerowego

4.1.1. Opracowania dotyczące turystyki⁹⁹

Audyty, weryfikacja i aktualizacja strategii marki województwa podkarpackiego

Celem Audytu była rewitalizacja strategii marki województwa podkarpackiego oraz wskazanie wytycznych wdrażania marki.

Jak wynika z zapisów dokumentu Audytu: „turystyka rowerowa została wskazana jako jedno z najważniejszych doświadczeń turystycznych. Turystyka rowerowa stanowi element kapitału marki – aktywów istniejących wewnętrznych.

W dokumencie określone zostało również wyjątkowe doświadczenie turystyczne województwa – przygoda z nieznanym. Doświadczenie to może być realizowane poprzez kontakt z:

- dziką przyrodą;
- wyjątkową kulturą i tradycją;
- kulturą jadła i wina z lokalnym twistem;
- osobliwościami;
- podkarpackim biesiadowaniem;
- karpackimi winnicami i ekoturystyką;
- bliskością transgranicznych atrakcji Karpat;
- życiem i kulturą Łemków i Bojków”¹⁰⁰.

⁹⁹ Audyt potencjału produktów turystyki rowerowej województwa podkarpackiego.

¹⁰⁰ *Ibidem*.

Strategia Rozwoju i Komunikacji Marketingowej Turystyki Województwa Podkarpackiego na lata 2020–2025

W dokumencie określone zostały listy motywacji doświadczenia turystycznego specyficznych dla turystów krajowych i zagranicznych odwiedzających województwo podkarpackie. Turystyka rowerowa określona w dokumencie jako motywacja *Wyprawy rowerowe*. Znalazła się ona na trzecim miejscu wśród motywacji turystów krajowych i na piątym miejscu wśród turystów zagranicznych. Ponadto *Strategia* określa szczegółowo elementy oczekiwań turystów rowerowych oraz ich profil segmentacyjny. Na bazie motywacji oraz oczekiwań turystów w *Strategii* określono rekomendacje odnoszące się do działań mających na celu wzmocnienie spójności infrastrukturalnej regionu tj.:

- opracowanie polityki rowerowej regionu uwzględniającej integrację tras rowerowych poziomu europejskiego, krajowego, regionalnego, e-bike'ów;
- stworzenie miejsc widokowych dla turystów rowerowych i pieszych wzdłuż przebiegu szlaków.

Określony został również wskaźnik tych działań tj.: liczba nowych planów lub modernizacji przebiegów szlaków z uwzględnieniem potrzeb turystów związanych z podziwianiem krajobrazu (co najmniej jeden szlak zmodernizowany pod kątem miejsc widokowych). *Strategia* zawiera także rekomendacje produktów dla określonych w dokumencie subregionów turystycznych. Turystyka rowerowa, jako wiodąca znalazła się wśród rekomendacji dla Roztocza oraz Doliny Sanu i Wisły¹⁰¹.

Audyty turystyczny województwa podkarpackiego

Jak wynika z zapisów Audytu turystycznego „Analiza danych zastanych oraz wyniki badań i konsultacji z regionalnymi i lokalnymi interesariuszami w dziedzinie turystyki pozwoliły ocenić zasoby i potencjał turystyczny województwa podkarpackiego. Objęła ona: walory i atrakcje, infrastrukturę turystyczną (techniczną i społeczną) i okołoturystyczną, współpracę w dziedzinie turystyki, dostępność komunikacyjną i czynniki społeczno-gospodarcze w kontekście rozwoju turystyki, produkt turystyczny, wykorzystanie europejskich środków pomocowych, a także działalność informacyjną i promocyjną”¹⁰².

¹⁰¹ *Ibidem*.

¹⁰² *Ibidem*.

4.1.2. Opracowania dotyczące rozwoju infrastruktury rowerowej

Audyt potencjału produktów turystyki rowerowej województwa podkarpackiego

Audyt potencjału produktów turystyki rowerowej województwa podkarpackiego wskazuje, że „Celem opracowania dokumentu była diagnoza i analiza potencjału rynkowego produktów turystyki rowerowej województwa podkarpackiego, który stanowić będzie podstawę do opracowania kolejnego dokumentu: Strategii Rozwoju Produktów Turystyki Rowerowej województwa podkarpackiego wraz z Regionalną Polityką Rowerową,¹⁰³.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego - Perspektywa 2030

„Plan zawiera określenie kierunków zagospodarowania przestrzennego i ma na celu wskazanie zamierzeń, jakie należy realizować, aby osiągnąć ład przestrzenny i zrównoważony rozwój województwa. Kierunki nakreślone w planie będą realizowane i wdrażane poprzez politykę przestrzenną oraz ustalone zasady zagospodarowania.

Obszar turystyki rowerowej znalazł swoje miejsce w zakresie:

- działań realizujących kierunek 2.3. OCHRONA DZIEDZICTWA KULTUROWEGO w polityce przestrzennej 2.3.4. Rozwijanie sieci szlaków kulturowych, jako istotnego elementu spajającego zasoby kulturowe województwa,
 - tworzenie nowych szlaków kulturowych rowerowych, pieszych, samochodowych i wodnych, w tym również szlaków międzyregionalnych i transgranicznych, w oparciu o zasoby kulturowe województwa oraz inne elementy związane z historią regionu, z uwzględnieniem elementów pozakulturowych takich jak wartości przyrodnicze czy krajobrazowe;

¹⁰³ *Ibidem.*

- działań realizujących kierunek 3.1. PODNIESIENIE POZIOMU ŻYCIA MIESZKAŃCÓW WOJEWÓDZTWA w polityce przestrzennej 3.1.4.
Kształtowanie i rozwój infrastruktury sportowo-rekreacyjnej,
 - budowa i modernizacja obiektów i urządzeń sportowych oraz infrastruktury przeznaczonej do rekreacji pieszej, rowerowej, wodnej i narciarskiej, zwłaszcza w miejscowościach uzdrowiskowych i na terenach atrakcyjnych turystycznie;
- działań realizujących kierunek 3.2. KSZTAŁTOWANIE WARUNKÓW ROZWOJU GOSPODARCZEGO w polityce przestrzennej 3.2.3.
Zrównoważony rozwój turystyki,
 - zachowanie istniejących i tworzenie nowych szlaków turystycznych, w tym szlaków rowerowych o znaczeniu międzynarodowym, ponadregionalnym i regionalnym;
- zapisy dotyczące uwarunkowań rozwoju Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego,
 - nierównomiernie rozmieszczone trasy rowerowe wymagają uzupełnienia i stworzenia rozwiązań systemowych na całym terenie ROF,
 - stworzenie na terenie ROF rozwiązań systemowych w zakresie ścieżek rowerowych przez rozwój infrastruktury, powiązanie gminnych tras i ścieżek rowerowych, połączenie ich z systemem ścieżek funkcjonujących na terenie miasta Rzeszowa.

Strategia Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2030

Celem przyjętego w Strategii Województwa, obszaru tematycznego: *Infrastruktura dla zrównoważonego rozwoju i środowiska* jest: Rozbudowa infrastruktury służącej rozwojowi oraz optymalizacja wykorzystania zasobów naturalnych i energii przy zachowaniu dbałości o stan środowiska przyrodniczego. W związku z czym zaplanowano rozwój infrastruktury służącej prowadzeniu turystyki (w tym rozwój zintegrowanej sieci ścieżek rowerowych, tras rowerowych, w tym szlaków Greenways).

Ponadto w ramach wykorzystania policentrycznego miejskiego układu osadniczego zaplanowano rozwój powiązań komunikacyjnych wewnątrz obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu (w tym rozwój zintegrowanej sieci ścieżek rowerowych, tras rowerowych, jako alternatywy dla przemieszczania się na krótkich odcinkach oraz służących rekreacji) oraz rozwój miast powiatowych i miast mniejszych (w tym rozwój zintegrowanej sieci ścieżek rowerowych, tras rowerowych, jako alternatywy dla przemieszczania się). Dodatkowo w ramach rozwijania powiązań komunikacyjnych i zintegrowanego systemu transportu publicznego łączących Rzeszów z jego obszarem funkcjonalnym ROF wskazano na zapewnienie spójnego systemu tras rowerowych gwarantujących bezpieczeństwo w poruszaniu się po mieście i obszarze ROF oraz zapewnienie zrównoważonego systemu obejmującego transport zbiorowy i rowerowy na obszarze Rzeszowa i ROF z wykorzystaniem intermodalnych węzłów powiązanych z transportem rowerowym tj. P&R, B&R, K&R.

Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023

Jednym z celów *Planu* jest integracja podsystemów transportowych oraz poprawa bezpieczeństwa w transporcie. Jak wynika z zapisów Planu: „Najważniejszym zadaniem dla rozwoju transportu w województwie podkarpackim jest budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych (pasażerskich) pomiędzy transportem lotniczym, kolejowym i drogowym (autobusowym, komunikacją miejską **oraz transportem indywidualnym**)”¹⁰⁴. W związku z czym cel ten realizowany będzie m.in. poprzez rozwój infrastruktury transportu rowerowego.

¹⁰⁴ Plan Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego

5. Ocena stanu ruchu rowerowego i infrastruktury związanej z ruchem rowerowym

5.1. Analiza istniejącej infrastruktury na terenie województwa podkarpackiego

5.1.1. Szlaki i trasy rowerowe

5.1.1.1. Istniejące szlaki i trasy rowerowe

Według analizy przeprowadzonej na podstawie *Studium Rozwoju Turystyki i Rekreacji w Województwie Podkarpackim z 2018 roku* oraz badań desk research w postaci kwerendy danych w sieci Internet w 2020 roku, w województwie podkarpackim znajduje się¹⁰⁵:

- 210 oznakowanych szlaków o łącznej długości ok. 7189,5 km.
- 6 szlaków międzynarodowych o łącznej długości ok. 730,1 km.
- 10 szlaków ponadregionalnych o łącznej długości 799,3 km.
- 19 szlaków regionalnych o łącznej długości 1281,2 km.
- 175 szlaków lokalnych o łącznej długości 4378,9 km”.

Do najważniejszych szlaków rowerowych na terenie województwa podkarpackiego należą:

- **„Wschodni Szlak Rowerowy Green Velo** - to ponad 2000 km specjalnie wytyczonej trasy (trasa główna 1887,5 km, trasy łącznikowe i boczne: łącznie 192 kilometry), wiodącej przez pięć województw wschodniej Polski (warmińsko-mazurskie, podlaskie, lubelskie, podkarpackie i świętokrzyskie). Przebiega on głównie po asfaltowych drogach publicznych o niskim natężeniu ruchu pojazdów. Niemal 580 km (29% długości trasy) stanowią odcinki prowadzące przez tereny leśne, a 180 km (9% długości trasy) przypada na doliny rzek. Na Podkarpaciu jego długość wynosi 459 km. Szlak prowadzi przez tzw. „królestwa”, z których na Podkarpaciu znajdują się trzy: Roztocze, Pogórze Karpackie oraz Ziemia Sandomierska i Dolina Dolnego Sanu”¹⁰⁶.

¹⁰⁵ *Ibidem*.

¹⁰⁶ *Analiza Potencjału Turystyki Przygodowej W Województwie Podkarpackim [z]: <https://greenvelo.pl>.*

- **„Królestwo Rostocze** - obejmuje województwo lubelskie i podkarpackie - przebiega m.in. przez Ziemię Lubaczowską. Teren ten ma wybitne walory widokowe, jest rzadko zamieszkały i bardzo malowniczy krajobrazowo. Na jego trasie znajduje się m.in. Narol z zabytkowym pałacem Łosiów i uzdrowisko Horyniec-Zdrój, położone blisko granicy z Ukrainą. Największymi atrakcjami części podkarpackiej są zabytkowe drewniane cerkwie w Radrużu i Chotyńcu wpisane na listę UNESCO¹⁰⁷.
- **„Królestwo Pogórze Karpackie** - biegnie głównie w dolinie Sanu, jedynie w okolicach Przemyśla i Dynowa trzeba pokonać większe różnice wysokości. Z okolic Przemyśla można udać się na wyprawę góorskimi trasami w kierunku Bieszczadów i Beskidu Niskiego. Na szlaku znajdują się trzy niezwykle interesujące miasta, czyli kresowy Przemyśl z pozostałościami potężnej twierdzy austriackiej, Rzeszów - stolica województwa podkarpackiego oraz Łańcut szczycący się potężnym zespołem pałacowym. Po drodze można również odwiedzić arboretum w Bolestraszczykach, renesansowy zamek Krasickich w Krasieczynie, zespół klasztorny w Kalwarii Pałacowskiej oraz sławny Arłamów, a także liczne cerkwie jak np. w Piątkowej i Uluczu¹⁰⁸.
- **Królestwo Ziemia Sandomierska i Dolina Dolnego Sanu** - leży na pograniczu dwóch województw: świętokrzyskiego i podkarpackiego. Zachowało się tu niezwykle bogate i różnorodne dziedzictwo kulturowe związane m.in. z Żydami (Leżajsk), rodem Leszczyńskich w Baranowie Sandomierskim, tradycjami flisackimi w Ulanowie czy plecionkarskimi w Rudniku nad Sanem¹⁰⁹.

¹⁰⁷ Analiza Potencjału Turystyki Przygodowej W Województwie Podkarpackim
[z]: <https://greenvelo.pl/krolestwo/1428/roztocze>.

¹⁰⁸ Analiza Potencjału Turystyki Przygodowej W Województwie Podkarpackim
[z]: <https://greenvelo.pl/krolestwo/1143/pogorze-karpackie>

¹⁰⁹ Analiza Potencjału Turystyki Przygodowej W Województwie Podkarpackim
[z]: <https://greenvelo.pl/krolestwo/1430/ziemia-sandomierska-i-dolina-dolnego-sanu>

Pozostałe wartę uwagi trasy to:

- **„Rowerowy szlak dziedzictwa kulturowego „Szlak Ikon”** (czerwony), który prowadzi śladami dawnych cerkwi. Na terenie Polski posiada około 144 km długości i przebiega od przejścia granicznego ze Słowacją na Przełęczy Radoszyckiej do przejścia granicznego w Krościenku na granicy polsko–ukraińskiej. Częściowo pokrywa się z samochodowym „Szlakiem Architektury Drewnianej”. Od Mrzygłodu, Dobrej, Ulucza przez Pogórze Przemyskie do Horyńca Zdroju na Roztoczu prowadzi szlak niebieski, który w swoim pierwotnym założeniu miał stanowić szlak łącznikowy, ale z czasem wydłużył się łącząc najpiękniejsze zabytki architektury sakralnej, głównie drewnianej, na terenie Bieszczadów, Pogórza Przemyskiego i Roztocza”¹¹⁰.
- **„Szlak „Śladami Dzielnego Wojaka Szwejka”** - główny rowerowy szlak szwejkowski ma na terenie Polski około 180 km długości i oznaczony jest międzynarodowym numerem R-63 na tabliczkach w kolorze zielonym. Dla rowerzystów bez paszportów lub dla cudzoziemców nieposiadających ważnych wiz ukraińskich przeprowadzono do Twierdzy Przemyśl czarny szlak łącznikowy wzdłuż wschodniej granicy o długości około 70 km. Prowadzi on od Jureczkowej przez Arłamów, Huwniki, Fredropol do Przemyśla. Szlak po stronie polskiej prowadzi od Przełęczy nad Radoszycami poprzez przejście graniczne Radoszyce – Palota (polsko-słowackie), Łupków, Komańcza, Szczawne, Zagórz, Sanok, Tyrawa Wołoska, Liskowate, przejście graniczne Krościenko (polsko-ukraińskie). Szlak jest zainspirowany przygodami i wędrówkami Wojaka Szwejka - bohatera powieści Jaroslava Haška”¹¹¹.
- **„Rowerowy Szlak Nadszańskich Umocnień** - biegnie wzdłuż Sanu, od Bóbrki koło Soliny, przez Lesko, Sanok, Dynów, Bachów do Krasieczyna. Prezentuje radzieckie i niemieckie zabytki sztuki fortyfikacyjnej okresu II wojny światowej, w południowej części tzw. Przemyskiego Rejonu Umocnionego zwanego „Linia Molotowa” oraz niemieckich umocnień granicznych tzw. Pozycji Granicznej „Galicja”.

¹¹⁰ Analiza Potencjału Turystyki Przygodowej W Województwie Podkarpackim
[z]: <https://www.mojebieszczady.com/rowerowy-szlakikon/>

¹¹¹ Analiza Potencjału Turystyki Przygodowej W Województwie Podkarpackim
[z]: <https://gminasanok.pl/szlaki/szlak-dobrego-wojaka-szwejka/>

Obiekty powstały w latach 1940-41, wzdłuż linii granicznej, powstałej po podzieleniu II Rzeczypospolitej przez armie radziecką i niemiecką¹¹².

- **„Karpacki Szlak Rowerowy** o długości 182 km oznakowany jest kolorem czerwonym z logo szlaku przedstawiającego rowerzystę na stylizowanych górach i podpisem „Carpathian Cycle Route”. Początek odcinka podkarpackiego zlokalizowany jest w miejscowości Rozstajne i dalej prowadzi przez Grab, Krempną, Polany, Mszanę, Tylawę, Wisłok Wielki. Bieszczadzka część szlaku rozpoczyna się w Komańczy i wiedzie przez Smolnik, Wołę Michową, Żubracze, Cisną, Dołżycę, Rajskie, Czarną, Ustrzyki Dolne aż do przejścia granicznego w Krościenku na Ukrainę. Tzw. szlak graniczny prowadzi wzdłuż północnej, polskiej strony Łuku Karpat. Docelowo ma on stworzyć „pętlę” łączącą 6 krajów: Polskę, Rumunię, Węgry, Ukrainę, Słowację i Czechy. Motywem wiążącym poszczególne regiony, są słynne po obu stronach łuku karpackiego, owiane legendą, postacie górskich zbójników. Dodatkowym motywem, który łączy poszczególne regiony jest kultura wołoska, która w znaczący sposób odcisnęła swoje piętno na kulturze i historii narodów karpackich¹¹³.
- **„Zielony Rower”** o długości ok. 125 km, który obejmuje najciekawsze a zarazem najtrudniejsze odcinki Bieszczadów¹¹⁴.
- **Szlak z Mucznego do Tarnawy Niżnej** (16 km), z Nasicznego do Bereżek (7,5 km), z Uherzec Mineralnych do Bóbrki (12,5 km), ze Średniej Wsi do Baligrodu (21 km) – jedna z najbardziej ekstremalnych tras wymagająca od turystów dobrego fizycznego przygotowania a także odpowiedniego sprzętu¹¹⁵.
- **„Bieszczadzka Wielka Woda”**, w okolicy Zalewu Solińskiego¹¹⁶.

¹¹² Analiza Potencjału Turystyki Przygodowej W Województwie Podkarpackim [z]: <https://gminasanok.pl/szlaki/szlak-nadsanskich-umocnien-liniamolotowa/>

¹¹³ Analiza Potencjału Turystyki Przygodowej W Województwie Podkarpackim [z]: <http://lubimyrowery.pl/trasy/podkarpackie/karpacki-szlak-rowerowy-odcinek-podkarpacki/>

¹¹⁴ Analiza Potencjału Turystyki Przygodowej W Województwie Podkarpackim.

¹¹⁵ Ibidem.

¹¹⁶ Ibidem.

Ponadto warto zwrócić uwagę na szlaki¹¹⁷:

- Szlak „Linia Mołotowa” (Solina – Lesko – Sanok – Dynów – Przemyśl – Jarosław – Sieniawa – Cieszanów – Wola Wielka).
- Greenway Karpaty Wschodnie – Zielony Rower (Roztoki Górne (przejście graniczne ze Słowacją) – Cisna – Solina – Myczkowce – Lesko – Olszanica – Brzegi Dolne – Krościenko (przejście graniczne z Ukrainą).
- Transgraniczny Szlak Rowerowy „Beskidzkie Muzea” (Krosno – Odrzykoń – Żarnowiec – Kopytowa – Bóbrka – Dukla – Olchowiec – Zyndranowa – Barwinek – Świdnik – Stropkov – Medzilaborce – przejście graniczne Jaśliska- Czeremcha – Rymanów – Miejsce Piastowe – Krościenko Wyżne – Krosno).

Wnioski strategiczne

Turystyka rowerowa stanowi jedną z najbardziej popularnych w województwie podkarpackim rodzajów turystyki. Podkarpacie cechuje rozbudowana i oznakowana sieć tras rowerowych prowadzących przez najciekawsze miejsca regionu pod względem przyrodniczym, historycznym i kulturowym. W obrębie Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo zlokalizowane są tzw. MOR-y czyli Miejsca Obsługi Rowerzystów, a także MPR-Y czyli Miejsca Przyjazne Rowerzystom¹¹⁸.

Jednakże, jak wynika z przeprowadzonej analizy oraz z zapisów Audytu potencjału produktów turystyki rowerowej województwa podkarpackiego - główne wyzwania rozwoju turystyki rowerowej na Podkarpaciu wynikają ze stosunkowo dużej liczby oznakowanych, niespójnych ze sobą szlaków, o których istnieniu mało kto wie i mało kto z nich korzysta. Ponadto zidentyfikowano małą liczbę szlaków o wysokiej jakości atrakcyjności turystycznej infrastruktury. Większość szlaków wymaga renowacji, często odtworzenia oznakowania i infrastruktury, a obecne szlaki najczęściej nie spełniają kryteriów produktu turystycznego – charakteryzują się małym poziomem komercjalizacji, nieefektywnym zarządzaniem, czy nieefektywnej komunikacji marketingowej (promocji)¹¹⁹.

¹¹⁷ Analiza Podaży Turystyki Rowerowej W Polsce 2021.

¹¹⁸ Analiza Potencjału Turystyki Przygodowej W Województwie Podkarpackim

¹¹⁹ Audyt potencjału produktów turystyki rowerowej województwa podkarpackiego

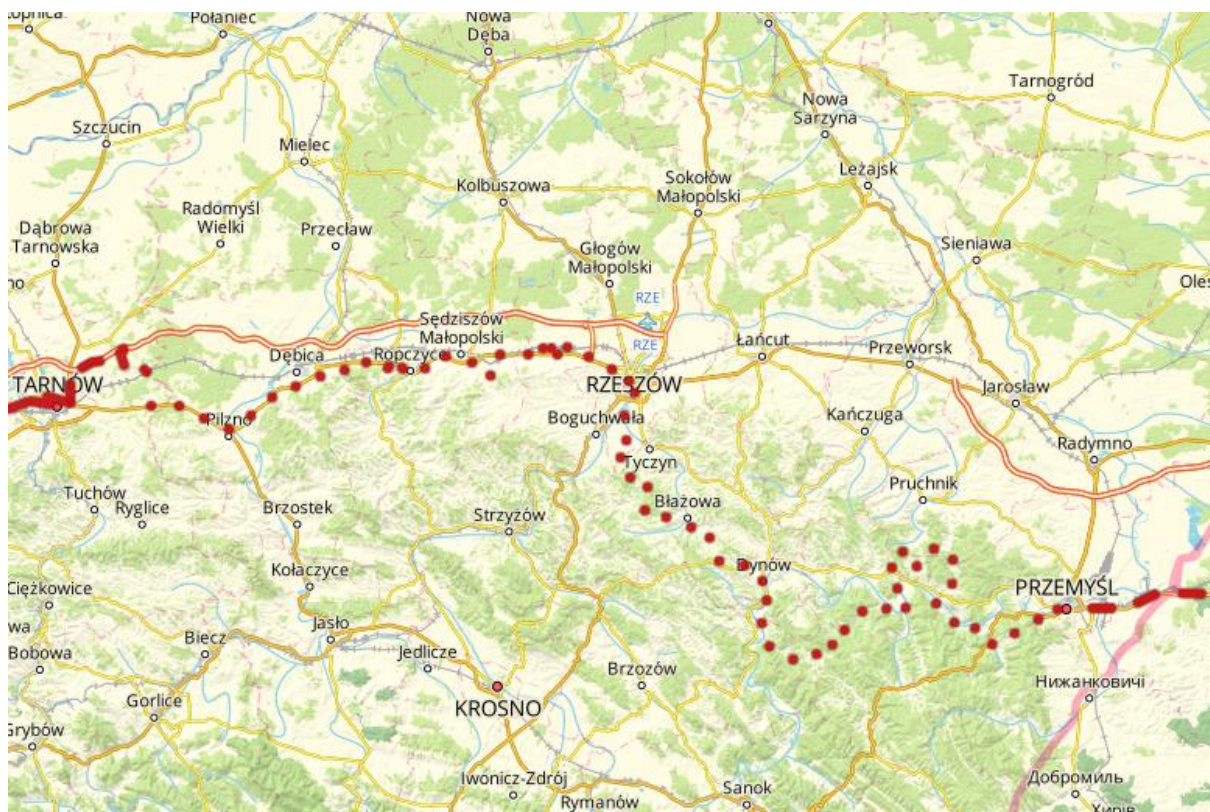
5.1.1.2. Planowane szlaki rowerowe

W ramach analizy odnoszącej się do szlaków rowerowych, poza istniejącymi trasami rowerowymi uwzględnione zostały również planowane szlaki rowerowe. Poniżej przedstawione zostały najbardziej istotne planowane szlaki rowerowe.

EuroVelo 4

Szlak rowerowy o długości ponad 4000 km, biegnący z zachodu na wschód Europy.

Rysunek 5. Trasa EuroVelo 4 na terenie województwa podkarpackiego.



Źródło: <https://en.eurovelo.com/ev4/poland>.

„Velo San i Velo Karpatia

W województwie podkarpackim planowane jest utworzenie i oznakowanie dwóch nowych szlaków o szczególnym znaczeniu dla rozwoju turystyki rowerowej regionu – Velo San i Velo Karpatia. Według informacji Stowarzyszenia „Łączy nas Sanok” Velo San to koncepcja trasy rowerowej przebiegającej malowniczą doliną Sanu.

Rozpoczynając swoją podróż od Jeziora Solińskiego będzie można nią podążać przez Lesko, Zagórz do Sanoka.

W planach jest także połączenie trasy Velo San z Sanoka w kierunku północnym przez Mrzygłód i Ulucz ze Wschodnim Szlakiem Rowerowym Green Velo w okolicach Dynowa oraz w dalszej perspektywie przedłużenie jej do źródeł Sanu. Całość Velo San – Dynów (szlak GV) – Sanok – Solina to ok. 90 km. Velo Karpatia rozpoczynała będzie swój bieg w Sanoku, wychodząc od trasy Velo San. Dalej podążać będzie w kierunku zachodnim, przez Beskid Niski (Pogórze Bukowskie, Rymanów, Iwonicz, Krosno i Jasło), kończąc się na granicy województwa podkarpackiego z Małopolską. Oba szlaki w województwie podkarpackim (tj. Velo San i Velo Karpatia) w połączeniu z trasami województwa małopolskiego (tj. Velo Beskid, Velo Ropa) oraz istniejącymi już Velo Dunajec, Velo Krynica i Euro Velo 11 będą tworzyć docelową trasę rowerową Solina – Zakopane (zwaną również rowerostradą). W województwie podkarpackim odcinek: Sanok – Rymanów – Iwonicz – Krosno – Jasło – Siepietnica gm. Skołyszyn (granica z województwem małopolskim) będzie mieć długość ok. 93 km¹²⁰.

Rozwój międzynarodowego szlaku dziedzictwa kulturowo-przyrodniczego „Zielony Rower” Greenway Karpaty Wschodnie

W 2018 roku powstała koncepcja pn.: *Rozwój międzynarodowego szlaku dziedzictwa kulturowo-przyrodniczego „Zielony Rower” Greenway Karpaty Wschodnie (ZRGKW)* autorstwa Fundacji Bieszczadzkiej. Celem koncepcji jest wypracowanie i wdrożenie kompleksowych i trwałych narzędzi zrównoważonego rozwoju polsko-słowackiej części Karpat w oparciu o Międzynarodowy Szlak Dziedzictwa Przyrodniczo-Kulturowego „Zielony Rower” – Greenway Karpaty Wschodnie (Polska – Słowacja – Ukraina) – wysokiej jakości produkt ekoturystyczny wykorzystujący potencjał dziedzictwa kulturowo-przyrodniczego regionu¹²¹.

W zakresie koncepcji znajduje się szereg działań zarówno organizacyjnych, komunikacyjnych, jak i inwestycyjnych. Główne z nich to:

- opracowanie projektu Szlaku „Zielony Rower” Greenway Karpaty Wschodnie;
- utworzenie Karpackiego Centrum Planowania Wypraw Rowerowych (przy Szlaku „Zielony Rower” Greenway Karpaty Wschodnie) oraz sieci Ośrodków Terenowych KCPWR;

¹²⁰ *Audyt potencjału produktów turystyki rowerowej województwa podkarpackiego*

¹²¹ *Ibidem.*

- modyfikacja przebiegu, modernizacja i remont Międzynarodowego Szlaku Dziedzictwa Przyrodniczo-Kulturowego „Zielony Rower” – Greenway Karpaty Wschodnie w tym m.in.: o odtworzenie i odnowienie oznakowania szlaków, modyfikacja przebiegu szlaku po stronie polskiej, poszerzenie Szlaku „Zielony Rower” Greenway Karpaty Wschodnie na obszarze gmin Komańcza i Zagórz, poszerzenie szlaku „Zielony Rower” Greenway Karpaty Wschodnie, 2 łączniki ze Wschodnim Szlakiem Rowerowym Green Velo, inwestycje w zakresie innej infrastruktury rowerowej – tablice, Punkty Odpoczynku Rowerzystów itp.;
- utworzenie sieci wypożyczalni rowerów górskich i górskich elektrycznych, w tym również dla osób niepełnosprawnych;
- inne działania rozwojowe – kampanie promocyjne, tworzenie kanałów informacji, strategii i planów rozwoju, standardów itp.

Województwo podkarpackie realizuje europejski projekt pt. *OUR WAY – Zachowanie i promocja dziedzictwa kulturowego i naturalnego poprzez Zielone Szlaki* (finansowany ze środków INTERREG – Europe).

Do celów projektu zaliczyć można:

- poprawę koordynacji pomiędzy różnymi kluczowymi podmiotami zaangażowanymi w rozwój ruchu rowerowego;
- opracowanie systemów zarządzania dla utrzymania zielonych szlaków greenways;
- identyfikację modeli oraz dobrych praktyk dla ochrony i utrzymania zielonych szlaków greenways;
- identyfikację instrumentów finansowych i finansowania zielonych szlaków greenways;
- promocję produktów turystycznych związanych z zielonymi szlakami greenways.

Rozbudowa sieci turystycznych tras rowerowych na terenie Bieszczad i włączenie ich do Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo

Projekt realizowany przez Województwo Podkarpackie i Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich pn. „Przygotowanie dokumentacji technicznej i projektowej niezbędnej do rozbudowy sieci turystycznych tras rowerowych na terenie Bieszczad i włączenie ich do Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo”, w ramach dotacji w wysokości 4 999 950,00 zł (85% środki UE w ramach Funduszu Spójności w ramach POPT 2014 – 2020 oraz 15% budżet państwa). Celem i planowanym efektem projektu jest wykonanie dokumentacji technicznej i projektowej niezbędnej do rozbudowy sieci turystycznych tras rowerowych na terenie Bieszczad i włączenie ich do Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo. Planowana szacowana długość trasy, dla której opracowywana jest dokumentacja to ponad 174 km.

Zadanie zostało podzielone na 4 etapy:

- ETAP I - odcinek Olszany – Hoszów, oraz sięgacz Huwniki – Kalwaria Paławska.
- ETAP II – przebieg tras rowerowych wzdłuż drogi wojewódzkiej 896 Ustrzyki Dolne - Czarna - Ustrzyki Górne.
- ETAP III - przebieg tras rowerowych wzdłuż drogi wojewódzkiej 897 Tylawa – Komańcza – Radoszyce – Cisna – Ustrzyki Górne – Wołosate – Granica Państwa na odcinku Majdan – Ustrzyki Górne.
- ETAP IV – sięgacze trasy podstawowej; sięgacz Czarna – Michniowiec – Granica Państwa, , sięgacz Ustrzyki Górne – Wołosate.

Koncepcja Wielofunkcyjnych Dróg Turystycznych Zagłębia Ambitnej Turystyki w Beskidzie Niskim wraz z włączeniem ich do Podkarpackich Ekologicznych Szlaków Greenways

Trasa: Besko - Bukowsko - Dębowiec - Dukla - Iwonicz-Zdrój - Jaśliska - Krempna - Komańcza - Nowy Żmigród - Osiek Jasielski - Rymanów – Zarszyn.

Koncepcja "Podkarpackie Ekologiczne Szlaki Greenways" zgodna jest z: Protokołem z posiedzenia Rady Zagłębia Ambitnej Turystyki (odbyło się ono w dniu 28 sierpnia 2019 r., w Dukli. Protokół przedstawia koncepcję "Podkarpackie Ekologiczne Szlaki Greenways". W ramach protokołu wskazano, że¹²²:

- przyjęto zasadę „równego dostępu” czyli skomunikowania z systemem szlaków i dróg ZAT wszystkich stolic 12 gmin oraz utworzenia przynajmniej jednej łatwej lub relatywnie najłatwiejszej pętli wokół lub przy każdej ze stolic gmin; w wypadku znacznych różnic nowych nakładów w sąsiednich gminach (co wynika z obiektywnych powodów geograficznych) uzgodniono wolę partycypacji w nakładach gminy sąsiedniej, tak aby ciężar nowych nakładów i kosztów utrzymania był sprawiedliwie rozłożony pomiędzy gminami, z uwzględnieniem ich potencjału (zgodnie z zasadą tzw. 3xE (efektywność, ekonomiczność, etyczność - tak by działania cieszyły się poparciem lokalnych społeczności).
- przewiduje się powstanie kompletnej sieci dróg uniwersalnych przez podłączenie nowymi odcinkami, już istniejących, bardzo atrakcyjnych przyrodniczo i kulturowo fragmentów potencjalnej sieci od Komańczy (Radoszyc) do granicy z woj. małopolskim w gminie Krempna; długość odcinków do budowy, rozbudowy i gruntownej naprawy oszacowano wstępnie na 300 km. Przyjęto standard 3-metrowej drogi utwardzonej, żwirem lub tłuczniem w koszcie ok. 100 tys. zł za 1 km; wyjątkiem będą odcinki wymagające nawierzchni asfaltowej, albo klasyczne drogi rowerowe obok dróg powiatowych (tam gdzie wynika to z natężenia ruchu, np. Dębowiec, Rogi, Wola Niżna, Daliowa) albo na krótkich odcinkach wynikające ze sposobu użytkowania i/lub spadku terenu (np. stromy fragment Traktu Węgierskiego w Jaśliskach, stromy fragment drogi na Wierch Kiczery w Puławach lub stromy fragment szlaku od Kościółka Znalezienia Krzyża w Klimkówce w kierunku Rymanowa) lub też tzw. single tracki czyli odcinki typowo rowerowe z gruntu rodzimego - w kilku wymagających takiego standardu miejscach;

¹²² Na podstawie: *Koncepcja Podkarpackie Ekologiczne Szlaki Greenways - Zagłębie Ambitnej Turystyki w Beskidzie Niskim* [z:] <http://przelomywisloka.pl/wp-content/uploads/2013/06/koncepcja-Greenways-2021-2027-Zag%C5%82%C4%99bie-Ambitnej-Turystyki.pdf>

- ogólna długość zintegrowanej sieci przekroczy tysiąc kilometrów (w istocie trudno określić tę długość gdyż można różnie oceniać np. połączenie alternatywne do już istniejącego - na ile ono integruje) ale bardziej istotne – z punktu widzenia retencji turystów i grup szkolnych/edukacyjnych (bo taki jest cel sieci dróg a nie prosty, szybki tranzyt) - jest oszacowanie ogólnej długości różnych możliwych kombinacji jednodniowych bądź półdniowych wycieczek rowerowych na 5 000 km, na obszarze całego Zagłębia Ambitnej Turystyki;
- przyjęto również preferencje tras jak najbardziej płaskich gdyż niechęć do wysiłku i zmęczenia fizycznego jest już powszechna a odwrócenie tego negatywnego trendu możliwe będzie jedynie stopniowo (stąd trasy muszą być płaskie) i dodatkowo muszą być przewidziane nakłady na animację ruchu rowerowego czyli przywrócenia powszechności dla kultury fizycznej, podejmowania wysiłku;
- hasło lub motto koncepcji brzmi: RETENCJA - TAK; TRANZYT – NIE.
- Ogólne określenie przebiegu systemu PESG - ZAT w terenie, według gmin wraz ze wskazaniem najważniejszych zabytków kultury materialnej i walorów przyrodniczych jest następujące¹²³:
- połączenie z okolic Komańczy (Radoszyc) do Wisłoka Wielkiego przez Wahalowski Wierch i drogą polną (istniejącą) wzdłuż drogi wojewódzkiej z Czystogarbu do Wisłoka Wielkiego.
- połączenie z Wisłoka Wielkiego przez przełęcz „Pod Tokarnią” (połączenie istniejące) do Bukowska i dalej przez Wolę Jaworową - Wolę Sękową – do Mroczkówek lub Hrendówki (istniejące drogi wymagają gruntownej naprawy) i z Hrendówki do Pastwisk (wybudowanie drogi, własność terenu Instytut Zootechniki Odrzechowa, Lasy Państwowe) oraz z Mroczkówek przez wierch Pogórza Bukowskiego do Beska (konieczność przebudowy lub wykonania dróg na istniejącej lecz fragmentami niewidocznej drodze gminnej).
- połączenie Zapory Besko z Rudawką Rymanowską (istniejącym szlakiem konnym wymagającym przebudowy) zachodnim brzegiem Jeziora Sieniawskiego oraz połączenie Beska z Rymanowem Zdrojem (konieczność przebudowy lub wykonania dróg na istniejącej lecz fragmentami niewidocznej drodze gminnej) - na południe od drogi powiatowej Głębokie - Bartoszków – Rymanów.

¹²³ *Ibidem.*

- strategiczne połączenie Puław Dolnych z Surowicą i Darowem przez Wernejówkę, wzdłuż Wisłoka trasą płaską we współpracy z Lasami Państwowymi.
- wytworzenie łatwej pętli wokół Jaślik na bazie „Lipowieckiej Drogi”, „Szkótek” oraz drogi przez „Wierzgórę”.
- połączenie Lipowca z Zyndranową i Jaślik z Daliową i skrzyżowaniem drogi wojewódzkiej z drogą Lasów Państwowych do Zawadki Rymanowskiej.
- wybudowanie drogi po istniejącym śladzie drogi gminnej z przełęczą Szklary do Zawadki Rymanowskiej (połączenie Jaślik z Iwoniczem-Zdrojem oraz węzłem na Miejsce Piastowe i Duklę).
- połączenie Rymanowa Zdroju z Iwoniczem-Zdrojem przez Kalwarię, polanę 498 m n.p.m., Kościółek Znalezienia Krzyża, szlak żółty Klimkówka - Iwonicz-Zdrój.
- połączenie od DK28 w pobliżu ronda w Miejscu Piastowym do Iwonicza-Zdroju przez Rogi i Las Grabiński do węzła Iwonicz - Dukla - Jaślika wraz z parkingiem w pobliżu zjazdu z DK28 w kierunku Rogów.
- aranżacja połączeń wokół Dukli z Myscową pod kątem przyszłej granicy zbiornika wodnego i podłączenie węzła Zyndranowa – Mszana - Olchowiec.
- połączenie Dębowca z Foluszem drogą rowerową wzdłuż drogi powiatowej wraz z parkingiem i w ten sposób podłączenie systemu dróg Magurskiego Parku Narodowego i najbliższej okolicy: Świątkowa, Nieznajowa, Wołowiec, Bartne, Krzywa, Jasionka itd. w kierunku woj. małopolskiego oraz Jaworze - Desznica w kierunku Skalnika.
- połączenie Folusza z Pielgrzymką i rejonem Osieka Jasielskiego i Żmigrodu drogą rokadową wzdłuż pasma magurskiego: po południowej stronie drogi wojewódzkiej oraz po północnej stronie drogi wojewódzkiej.
- Drogi rowerowe w bezpośrednim sąsiedztwie Żmigrodu (np. Żmigród - Skalnik (Kąty) - Jaworze - Desznica oraz połączenie w kierunku Starego Żmigrodu, Nienaszowa, Draganowej z systemem szlaków i dróg rowerowych wokół Dukli.
- Krempna - Zalew - Żydowskie - Ożenna drogi wokół potencjalnego zbiornika Myscowa-Kąty wraz z infrastrukturą i organizacją dostępu do brzegów przyszłego jeziora oraz szlaki rowerowe i drogi komunikacyjne dostępne dla rowerów w całej gminie Krempna.

5.1.2. Oznakowanie wybranych tras, szlaków i dróg rowerowych

W ramach opracowania *Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego* przeprowadzonych zostało 10 wizji lokalnych stanu technicznego oznakowania wybranych szlaków i tras. Wizje lokalne zostały zrealizowane w sierpniu i wrześniu 2021 roku.

Wizje lokalne zostały przeprowadzona na 10 odcinkach, o łącznej długości ok. 52,4 km.

Zrealizowane wizje pozwalają wskazać, że trasy rowerowe na terenie województwa podkarpackiego są bardzo atrakcyjne, a także w zdecydowanej większości, bezpieczne dla rowerzystów. Obfitują w atrakcje, choć stopień ich występowania zależy jest od charakterystyki danego obszaru. Podobnie w przypadku obiektów usługowych, w tym oferujących noclegi czy usługi gastronomiczne. W pojedynczych przypadkach zdarzały się bowiem odcinki, na których brakowało tego typu punktów.

Największe braki identyfikowano natomiast w zakresie punktów informacji turystycznej – brakowało ich aż na połowie badanych odcinków. Ogółem jednak oceny kontrolerów były pozytywne. Pozytywnie oceniano jakość dróg i infrastruktury okołorowerowej, a także, w zdecydowanej większości, bezpieczeństwo i komfort podróży.

Tabela 16. Wizje lokalne.

| MOR | Atrakcje turystyczne na trasie lub w jej pobliżu | Obiekty noclegowe na trasie lub w jej pobliżu | Obiekty gastronomiczne na trasie lub w jej pobliżu | Punkty usługowe na trasie lub w jej pobliżu | Punkty informacji turystycznej na trasie lub w jej pobliżu | Inne, znaczące dla rowerzystów obiekty na trasie lub w jej pobliżu | Ocena stanu infrastruktury |
|---|--|---|--|---|--|--|---|
| <p>Początek: Komańcza – Początek trasy rowerowej nr 6 „Z Komańczy do Łupkowa” Szlaku „Bieszczady” – Cerkiew Opieki Matki Boskiej Komańcza 216</p> <p>Koniec: Radoszyce</p> <p>Trasa ok. 6,5 km</p> | <p>Kuźnia Łemkowska – galeria</p> <p>Cerkiew</p> <p>Przydrożne kapliczki</p> | Agroturystyka | Kuźnia Łemkowska | Urząd gminy Komańcza Sklep spożywczy | Tablice informacyjne o miejscach do zobaczenia, tablica o transgranicznej trasie rowerowej | - | Trasa bardzo dobra. Widokowa. Mało ruchliwa droga publiczna. Bezpieczna i wygodna do podróżowania. Po drodze kilka atrakcji do zobaczenia. Wadą jest natomiast mały zasób restauracji i miejsc do odpoczynku. |

| MOR | Atrakcje turystyczne na trasie lub w jej pobliżu | Obiekty noclegowe na trasie lub w jej pobliżu | Obiekty gastronomiczne na trasie lub w jej pobliżu | Punkty usługowe na trasie lub w jej pobliżu | Punkty informacji turystycznej na trasie lub w jej pobliżu | Inne, znaczące dla rowerzystów obiekty na trasie lub w jej pobliżu | Ocena stanu infrastruktury |
|---|--|---|--|--|--|--|---|
| <p>Początek: Leżajsk – Początek trasy nr 34 „Leżajsk i okolice” Szlaku „Dolina Dolnego Sanu” – parking przed klasztorem oo. Bernardynów</p> <p>Koniec: DW nr 875</p> <p>Trasa ok. 7,6 km</p> | Klasztor oo. Bernardynów | <p>Noclegi Leżajsk</p> <p>Pokoje gościnne</p> <p>Brzóza Królewska (domek wiejski)</p> | - | <p>Sklepy spożywcze (żabka, delikatesy)</p> <p>Agencja ubezpieczeń</p> <p>Pepco</p> <p>Gabinet weterynaryjny</p> <p>Orlen – stacja Paliw</p> <p>Dom weselny Villa Presto</p> | - | - | <p>Trasa bardzo dobra. Na początku trasy wyjeżdżając z klasztoru należy skorzystać z drogi głównej. Od strony klasztoru bardzo dużo lokali usługowych i sklepów spożywczych. Następnie trasa prowadzi drogą nr 875, przez las. Droga prowadzi do miejscowości Brzóza Królewska, gdzie można zatrzymać się na odpoczynek przy sklepie spożywczym „Delikatesy”. Atrakcyjna i mało wymagająca trasa.</p> |

| MOR | Atrakcje turystyczne na trasie lub w jej pobliżu | Obiekty noclegowe na trasie lub w jej pobliżu | Obiekty gastronomiczne na trasie lub w jej pobliżu | Punkty usługowe na trasie lub w jej pobliżu | Punkty informacji turystycznej na trasie lub w jej pobliżu | Inne, znaczące dla rowerzystów obiekty na trasie lub w jej pobliżu | Ocena stanu infrastruktury |
|---|--|--|---|--|---|--|---|
| <p>Początek: Sanok – MOSiR</p> <p>Koniec: Zagórz</p> <p>Trasa ok. 6,7 km</p> | <p>Kapliczka Zagórz</p> <p>Kapliczka ul. Lipińskiego</p> <p>Dworzec PKP Sanok</p> <p>Basen MOSiR</p> <p>Kościół – Zagórz</p> <p>Cerkiew Świętego Michała Anioła</p> <p>Galeria</p> | <p>Pokoje u Haliny</p> <p>Zielony Kot</p> <p>Willa Zahutyń</p> <p>Dom Lwowski</p> <p>Maryna</p> <p>Dersim kebab</p> <p>Pijalnia czekolady</p> <p>Bar u AGi</p> | <p>Pizza u Włocha</p> <p>Chata starych znajomych</p> <p>Dersim kebab</p> <p>Pijalnia czekolady</p> <p>Bar u AGi</p> | <p>Sklepy spożywcze – delikatesy centrum, żabka, biedronka</p> <p>Zakłady mechaniczne</p> <p>Myjnie samochodowe</p> <p>Salon samochodowy</p> <p>Salon fryzjerski</p> <p>Zakład wulkanizacyjny</p> <p>Autosan</p> <p>Sklepy usługowe (np. wędkarski, przemysłowy)</p> <p>Stacje paliw BP, Orlen</p> <p>Media Expert</p> | <p>Tablice z informacjami na drodze o miejscach do zobaczenia</p> | - | <p>Trasa dobra. Jadąc od Zgórza trochę wymagająca – na tym odcinku mieści się kilka podjazdów. Należy jechać drogą główną. Obie nawierzchnie są w dobrym stanie. Na drodze głównej Zagórz – Sanok (do ronda) występuje duże natężenie ruchu. Po drodze odnaleźć można liczne sklepy usługowe, spożywcze i lokale gastronomiczne. Wjeżdżając do Sanoka jeśli wybiera się trasę jadąc drogą główną należy uważać na duże natężenie ruchu samochodowego.</p> |

| MOR | Atrakcje turystyczne na trasie lub w jej pobliżu | Obiekty noclegowe na trasie lub w jej pobliżu | Obiekty gastronomiczne na trasie lub w jej pobliżu | Punkty usługowe na trasie lub w jej pobliżu | Punkty informacji turystycznej na trasie lub w jej pobliżu | Inne, znaczące dla rowerzystów obiekty na trasie lub w jej pobliżu | Ocena stanu infrastruktury |
|---|--|---|--|---|--|--|--|
| Początek: Boguchwała, Pałac Lubomirskich Koniec: Mogielnica Trasa ok. 4,9 km | - | Hotel Podkarpacki | Restauracja Snack Bar | Sklepy spożywcze (delikatesy, żabka) Salon samochodowy | - | - | Trasa z Mogielicy do drogi głównej mało ruchliwa. Należy jechać ścieżką rowerową. Droga główna do ul. Suszyckich z dużym natężeniem ruchu. |
| Początek: Sędziszów Małopolski parking przy urzędzie Miasta Koniec: Olchowa Trasa ok. 4,0 km | Klasztor Zakonu Braci Mniejszych | Dwór Hetman Zajazd nad Sanem | Kebab Lodziarnia Pizzeria | Sklepy spożywcze, usługowe, przemysłowe | - | - | Trasa bardzo dobra. Od Olchowej droga mało ruchliwa. Wjeżdżając do Sędziszowa odnaleźć można liczne sklepy usługowe. Można skorzystać z drogi głównej lub wąskiego chodnika. |

| MOR | Atrakcje turystyczne na trasie lub w jej pobliżu | Obiekty noclegowe na trasie lub w jej pobliżu | Obiekty gastronomiczne na trasie lub w jej pobliżu | Punkty usługowe na trasie lub w jej pobliżu | Punkty informacji turystycznej na trasie lub w jej pobliżu | Inne, znaczące dla rowerzystów obiekty na trasie lub w jej pobliżu | Ocena stanu infrastruktury |
|---|---|---|---|---|--|--|---|
| <p>Początek: Jarosław Runek – Początek „Niebieskiego szlaku rowerowego w gminie Jarosław Green Velo)</p> <p>Koniec: Sobiecin</p> <p>Trasa ok. 4,7 km</p> | <p>Poziemne trasy turystyczne w Jarosławiu</p> <p>Muzeum w Jarosławiu Kamienica Orsettich</p> <p>Średniowieczna studnia miejska w Jarosławiu</p> <p>Bulwary nad Sanem</p> | <p>Dwór Hetman</p> <p>Zajazd nad Sanem</p> | <p>Cukiernie</p> <p>Zapiekanki na wynos</p> <p>Lodziarnia Fragola</p> <p>Siwa Kurka</p> <p>Stop cafe bistro</p> | <p>Stacja paliw Watkem, Orlen</p> <p>Dużo sklepów usługowych, budowlanych</p> <p>Sklepy spożywcze (delikatesy, biedronka)</p> <p>Salony fryzjerskie</p> <p>Car spa Sklep ogrodniczy</p> <p>SZiK - Części Samochodowe - Auto Serwis</p> <p>Siłownia</p> <p>Salon samochodowy</p> <p>Bankomat</p> | - | - | <p>Trasa bardzo dobra. Głównie przebiega przez miasto. Należy skorzystać z drogi głównej. Na trasie bardzo dużo sklepów usługowych, spożywczych przemysłowych. Przy rynku więcej miejsc z usługami gastronomicznymi oraz ciekawe miejsca do zobaczenia.</p> |

| MOR | Atrakcje turystyczne na trasie lub w jej pobliżu | Obiekty noclegowe na trasie lub w jej pobliżu | Obiekty gastronomiczne na trasie lub w jej pobliżu | Punkty usługowe na trasie lub w jej pobliżu | Punkty informacji turystycznej na trasie lub w jej pobliżu | Inne, znaczące dla rowerzystów obiekty na trasie lub w jej pobliżu | Ocena stanu infrastruktury |
|---|---|---|---|---|--|--|--|
| <p>Początek: Krosno – Początek trasy rowerowej nr 19 „Z Krosna na Pogórze Dynowskie” Szlaku „Beskid Niski” – parking przy ul. Legionów</p> <p>Koniec: Korczyna</p> <p>Trasa ok. 5,0 km</p> | <p>Przejazd „ciuchcią”</p> <p>Centrum Dziedzictwa Szkła</p> <p>Kościół Korczyna</p> <p>Park przy kościele</p> <p>Orlik</p> <p>Targ (sobota)</p> <p>Etnocentrum Ziemi Krościeńskiej</p> <p>Hala widowiskowo-sportowa</p> | <p>Agroturystyka</p> <p>Hotel PORITUS</p> <p>Hotel Krosno-Nafta</p> | <p>Kebab Karpat</p> <p>Lodziarnia</p> <p>Pizzeria Petarda</p> <p>Cukiernia Malana</p> | <p>Stacja paliw Orlen</p> <p>Fryzjer</p> <p>Gabinety lekarskie</p> <p>Kantor</p> <p>Sklepy spożywcze</p> <p>Galeria Krosno Szpital Podkarpacki</p> <p>Centrum motoryzacyjne</p> <p>Myjnie samochodowe</p> <p>Sklepy odzieżowe</p> | <p>Tablice z informacjami miejsc do zwiedzenia</p> | - | <p>Trasa drogą główną bardzo dobra. Umiarkowane natężenie ruchu. Dużo miejsc parkingowych przy ul. Legionów – np. w celu pozostawienia samochodu. Bardzo dużo lokali usługowych w tym sklepów spożywczych.</p> |

| MOR | Atrakcje turystyczne na trasie lub w jej pobliżu | Obiekty noclegowe na trasie lub w jej pobliżu | Obiekty gastronomiczne na trasie lub w jej pobliżu | Punkty usługowe na trasie lub w jej pobliżu | Punkty informacji turystycznej na trasie lub w jej pobliżu | Inne, znaczące dla rowerzystów obiekty na trasie lub w jej pobliżu | Ocena stanu infrastruktury |
|--|--|---|---|---|--|--|--|
| <p>Początek: Stalowa Wola – Kościółek św. Floriana ul. Floriańska. Początek: Początek trasy rowerowej nr 30 „Przez Puszcę Sandomierską” Szlaku „Dolina Dolnego Sanu”</p> <p>Koniec: Obiekt rekreacyjno-turystyczny Grzybek „Ciemny Kąt”</p> <p>Trasa ok. 5,0 km</p> | <p>Grzybek „Ciemny Kąt”</p> <p>Kościółek Św. Floriana</p> <p>Mural Marcelego Siedlanowskiego</p> | <p>Zajazd Sezam</p> | <p>Verona – pizzeria</p> <p>Lasowianka</p> <p>Ravioli sc bar</p> <p>Salad bar</p> <p>Pizzeria rustica</p> <p>Lokomotyczne – caffe bar</p> <p>Restauracja Słoneczna</p> <p>Widzimi się – kawiarnia</p> | <p>Kwiaciarnia „la Fior”</p> <p>Fresh market</p> <p>Biedronka</p> <p>Sklep PSS Społem</p> <p>Sklep – pod filarami</p> | - | <p>Bankomat</p> <p>Bank Credit Agricole</p> | <p>Trasa dobra. Trasa do obiektu Ciemny Kąt biegnie drogą bez dużego pobocza, jest jednak bezpieczna i wystarczająca dla rowerzystów. Trasa donna terenie miasta dobra – wyznaczone ścieżki dla rowerzystów. W porze wieczornej bardzo mały ruch. Wiele obiektów gastronomicznych jako punkt odpoczynku.</p> |

| MOR | Atrakcje turystyczne na trasie lub w jej pobliżu | Obiekty noclegowe na trasie lub w jej pobliżu | Obiekty gastronomiczne na trasie lub w jej pobliżu | Punkty usługowe na trasie lub w jej pobliżu | Punkty informacji turystycznej na trasie lub w jej pobliżu | Inne, znaczące dla rowerzystów obiekty na trasie lub w jej pobliżu | Ocena stanu infrastruktury |
|--|--|---|---|---|--|--|---|
| <p>Początek: Rzeszów, parking przy Moście Zamkowym</p> <p>Koniec: Rzeszów os. Słocina</p> <p>Trasa ok. 5,0 km</p> | <p>Bulwary nad Wisłokiem</p> <p>Zamek Lubomirskich</p> | <p>Hotel Hilton Garden Inn Rzeszów</p> <p>Hotel Podpromie</p> | <p>Restauracja Podpromie</p> <p>NoBO</p> <p>McDonalds</p> <p>Red buffalo Burger</p> <p>Big City Pizza</p> | <p>Stacja paliw Watkem, CircleK</p> <p>Sklepy spożywcze, usługowe</p> <p>Galerie handlowe</p> | <p>Tablice informacyjne na ścieżce na Bulwary</p> | - | <p>Trasa bardzo dobra. Trasa A przebiega przez bulwary nad Wisłokiem, a następnie przez miasto. Wjeżdżając na osiedle Słocina drogi są wąskie. W jednym miejscu utrudniony jest przejazd. Trasa B przebiega przez miasto. W większości wyznaczone ścieżki dla rowerzystów. Trasa niewymagająca i przyjemna.</p> |

| MOR | Atrakcje turystyczne na trasie lub w jej pobliżu | Obiekty noclegowe na trasie lub w jej pobliżu | Obiekty gastronomiczne na trasie lub w jej pobliżu | Punkty usługowe na trasie lub w jej pobliżu | Punkty informacji turystycznej na trasie lub w jej pobliżu | Inne, znaczące dla rowerzystów obiekty na trasie lub w jej pobliżu | Ocena stanu infrastruktury |
|---|---|---|---|---|--|--|---|
| <p>Początek: Przemyśl – początek trasy nr 23 „Po fortach twierdzy Przemyśl - część północna”</p> <p>Koniec: Buszkowice</p> <p>Trasa ok. 3,0 km</p> | <p>Pomnik Św. Nepomucena</p> <p>Most rowerowy na Sanie</p> <p>Orlik</p> <p>Plac zabaw</p> <p>Klub sportowy „Czuwaj”</p> <p>Taras widokowy</p> | - | <p>Burger Mistrz</p> <p>Pub Zakładka</p> <p>Lodziarnia Sanówka</p> <p>Restauracja Galleon</p> | <p>Studia urody</p> <p>Wyższa Szkoła Prawa i Administracji</p> <p>Sklep spożywczy</p> | <p>Tablica informacyjna MOR Przemyśl</p> | Galeria Sanowa | <p>Trasa bardzo dobra. Krótki odcinek trasy od strony Buszkowic prowadzi przez drogę lub chodnik, pozostała część przez wyznaczoną trasę dla rowerów. Trasa bezpieczna i wygodna, oznaczenia na asfalcie/ chodniku. Odcinek trasy prowadzi wąską ścieżką rowerową (kostka brukowa). Odcinek mało bezpieczny z uwagi na trudności w wyminięciu innych rowerzystów i przebieg ścieżki bezpośrednio przy drodze.</p> |

Źródło: opracowanie własne.

5.1.3. Drogi rowerowe na terenie województwa podkarpackiego

Jak wynika z definicji GUS – „ścieżka rowerowa (droga dla rowerów) - droga lub jej część przeznaczona do ruchu rowerów jednośladowych, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi (ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym). Począwszy od roku 2013 dane uwzględniają długość ścieżek rowerowych (dróg dla rowerów) będących odpowiednio w obszarze właściwości gminy, starostwa i urzędu marszałkowskiego (bez długości szlaków rowerowych), czyli: samodzielnych dróg dla rowerów (położonych w pasie drogi); dróg wydzielonych z jezdni; dróg wydzielonych z chodnika; dróg zawartych w ciągach pieszo-rowerowych. Za długość ścieżek rowerowych należy uważać długość dróg dla rowerów przebiegających w jednym kierunku. Długość ścieżek położonych po dwóch stronach drogi jest liczona odrębnie. Ujęto ścieżki rowerowe służące głównie do celów komunikacyjnych, a nie turystycznych, tzw. szlaków rowerowych (np. położonych w lesie)”¹²⁴.

Zgodnie z danymi Banku Danych Lokalnych na terenie województwa podkarpackiego w 2020 r. było 675,5 km dróg dla rowerów ogółem. Poniższa tabela przedstawia szczegółowe informacje na temat ścieżek rowerowych na terenie województwa podkarpackiego.

Tabela 17. Charakterystyka dróg rowerowych województwa podkarpackiego.

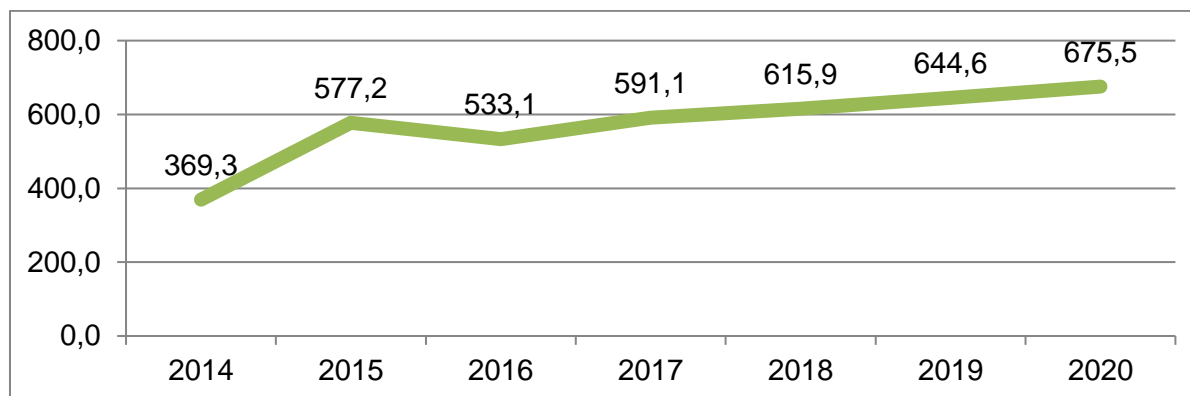
| Parametr | KM |
|---|-------|
| Ścieżki rowerowe (drogi dla rowerów) ogółem | 675,5 |
| Będących pod zarządem gminy | 449,1 |
| Będących pod zarządem starostwa | 131,4 |
| Będących pod zarządem urzędu marszałkowskiego | 95,0 |
| Ścieżki rowerowe na 100 km ² | 3,79 |
| Ścieżki rowerowe na 10 tys. km ² | 378,5 |
| Ścieżki rowerowe na 10 tys. ludności | 3,18 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL/ GUS.

¹²⁴ <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/metadane/cechy/3164>

Długość ścieżek rowerowych na terenie województwa podkarpackiego zwiększa się sukcesywnie od 2014 r. W 2014 r. długość ścieżek rowerowych na terenie województwa wynosiła 369,3 km, natomiast w roku 2020 – 675,5 km.

Wykres 13. Ścieżki rowerowe (drogi dla rowerów) ogółem.



Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL/ GUS.

Największe odcinki dróg rowerowych na terenie województwa podkarpackiego zlokalizowane są na terenie Rzeszowa (166 km), powiatu stalowowolskiego (95,3 km) oraz powiatu mieleckiego (76,1 km). Szczegółowy rozkład ścieżek rowerowych województwa podkarpackiego przedstawia poniższa tabela.

Tabela 18. Długość ścieżek rowerowych (dróg dla rowerów) w podziale na powiaty.

| Długość ścieżek rowerowych (dróg dla rowerów) | KM |
|---|-------|
| PODKARPACKIE | 675,5 |
| Powiat bieszczadzki | 0,0 |
| Powiat brzozowski | 8,0 |
| Powiat dębicki | 29,8 |
| Powiat jarosławski | 14,1 |
| Powiat jasielski | 1,8 |
| Powiat kolbuszowski | 11,4 |
| Powiat krośnieński | 0,4 |
| Powiat leżajski | 20,4 |
| Powiat lubaczowski | 31,9 |
| Powiat łańcucki | 5,8 |
| Powiat mielecki | 76,1 |
| Powiat niżański | 58,6 |

| Długość ścieżek rowerowych (dróg dla rowerów) | KM |
|---|-------|
| Powiat przemyski | 4,7 |
| Powiat przeworski | 3,1 |
| Powiat ropczycko-sędziszowski | 7,9 |
| Powiat rzeszowski | 39,6 |
| Powiat sanocki | 5,2 |
| Powiat stalowowolski | 95,3 |
| Powiat strzyżowski | 3,0 |
| Powiat tarnobrzegi | 6,5 |
| Powiat leski | 0,2 |
| Powiat m. Krosno | 22,5 |
| Powiat m. Przemyśl | 35,1 |
| Powiat m. Rzeszów | 166,0 |
| Powiat m. Tarnobrzeg | 28,1 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL/ GUS.

Charakterystyka parametrów dróg rowerowych na terenie województwa podkarpackiego

W celu określenia charakterystycznych parametrów dróg rowerowych na terenie województwa podkarpackiego przeprowadzono badanie ankietowe z przedstawicielami gmin zlokalizowanych na terenie województwa podkarpackiego. Respondentów poproszono o ocenę poszczególnych elementów infrastruktury rowerowej znajdującej się na terenie województwa.

Wśród cech dróg/tras/szlaków rowerowych zlokalizowanych na terenie reprezentowanych gmin, najlepiej ocenione zostały: bezpośredniość połączeń (np. połączenia miejsc użyteczności publicznej) (30,3% ocen 8-10), bezpieczeństwo (28,3% ocen 8-10), możliwość pokonywania zakrętów (27,6% ocen 8-10), odporność na warunki atmosferyczne (26,3% ocen 8-10) oraz wygoda użytkowania (26,3% ocen 8-10). Najgorzej ocenione zostało usytuowanie dróg dla rowerów względem chodnika i jezdni oraz szerokość dróg. Badani przedstawiciele gmin wskazali, że drogi gminne są zbyt wąskie, a wielu miejscach, z uwagi na usytuowanie i zabudowę, nie jest możliwe poszerzenie wąskich pasów drogowych, w celu wybudowania ścieżek rowerowych. Problemem jest także górzyste ukształtowanie terenu¹²⁵.

¹²⁵ Badanie ankietowe CAWI z przedstawicielami gmin

Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023 nie uwzględnia zagadnienia transportu rowerowego, ponieważ na etapie jego projektowania brakowało odpowiednich badań w tym zakresie. Jednakże, jak wynika z przeprowadzonych do 2021 r. analiz i audytów transport rowerowy może odgrywać istotną rolę w kontekście zapewnienia spójności wewnętrznej województwa i przyczyniać się do minimalizowania problemów związanych z przeciążeniem ruchu w centrach miast. W związku z czym zaleca się intensyfikację działań mających na celu zwiększanie spójności sieci ścieżek rowerowych w obrębie obszarów funkcjonalnych¹²⁶.

Poniżej przedstawiona została charakterystyka parametrów dróg rowerowych zlokalizowanych na terenie województwa podkarpackiego.

A. Szerokość dróg:

- Zróżnicowana, w przypadku dróg rowerowych lub ciągów pieszo rowerowych.
- Niewystarczająca na terenach miejskich (przykład: Ciągi Pieszo – Rowerowe (CPR) na terenie centrum Rzeszowa, wybudowane z szarej kostki typu polbruk).
- Przykład pozytywny: odcinki dróg rowerowych wybudowane z asfaltu w ramach Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo (szerokość min. 2 m).

B. Pochylenie poprzeczne dróg:

- Zróżnicowane, zależne od rzeźby terenu.
- W przypadku tras biegnących równolegle do dróg publicznych częstym błędem jest niestosowanie makroniwelacji trasy rowerowej. Rowerzysta (zwłaszcza turysta długodystansowy, obciążony bagażem) mając do wyboru „pagórkowatą” trasę rowerową o niskiej jakości, położoną obok makro-niwelowanej jezdni, będzie bardzo często uciekał z trasy rowerowej na jezdnię.

C. Usytuowanie dróg dla rowerów względem chodnika i jezdni:

- Brak oddzielenia drogi rowerowej od chodnika (typem nawierzchni, opaską zróżnicowaną wysokościowo, zachowaniem niwelety, itp.) jest nagminnym błędem polskich realizacji infrastruktury rowerowej i podobnie wygląda to w województwie podkarpackim. W związku z tym ten parametr aktualnie należy ocenić bardzo krytycznie.

¹²⁶ Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023

D. Widoczność dróg:

- Brak analizy trójkątów widoczności na skrzyżowaniach tras rowerowych z jezdniami dróg jest bardzo częstym błędem.

E. Odporność na warunki atmosferyczne:

- W przypadku nowszych realizacji, wykonywanych z wysokiej jakości mieszanek bitumicznych (beton asfaltowy, SMA) i przy zastosowaniu zimowego utrzymania (odpłuzanie, solenie, piaskowanie) odporność na warunki atmosferyczne będzie wysoka.
- Niestety liczne trasy rowerowe mają nawierzchnię o niskiej jakości.

F. Możliwość pokonywania zakrętów:

- Częste błędy projektowe: stosowanie zbyt ciasnych łuków, stosowanie błędnych, przesadnych, gwałtownych odgięć tras rowerowych przed skrzyżowaniami z jezdniami dróg poprzecznych.

G. Bezpieczeństwo:

- Fragmentacja infrastruktury (braki ciągłości).
- Niski standard nawierzchni, przeszkody w skrajni, brak zachowania ciągłości niwelety i nawierzchni na wjazdach bramowych, niebezpieczne prowadzenie tras rowerowych w obrębie skrzyżowań.

H. Wygoda użytkowania:

- Zależnie od poziomu jakości danego projektu i wykonawstwa infrastruktury drogi rowerowej.
- Na ogół niestety niska lub bardzo niska. Wyjątki: niektóre odcinki asfaltowych dróg rowerowych w Rzeszowie, niektóre odcinki Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo.

I. Bezpośredniość połączeń (np. połączenia miejsc użyteczności publicznej):

- Przy tak fragmentarycznej sieci tras, jak na terenie miast regionu i tras regionalnych, trudno mówić o spełnieniu podstawowych parametrów bezpośredniości.
- Wyjątek: uzyskana ciągłość tras na „zewnątrznej” obwodnicy śródmiejskiej Rzeszowa. Ciągłość trasy (choć nie zawsze najwyższej jakości) w ramach Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo.

5.1.4. Pozostała infrastruktura rowerowa na terenie województwa podkarpackiego

Infrastruktura rowerowa uwzględnia nie tylko wydzieloną drogę dla rowerów, ale także takie elementy jak: pasy rowerowe, kontrapasy, strefy z ograniczoną prędkością, MPR-y (Miejsca Przyjazne Rowerzystom - obiekty noclegowe, gastronomiczne, punkty turystyczne), stojaki rowerowe, miejsca do przechowywania rowerów, stojaki serwisowe z narzędziami do naprawy rowerów, miejsca ciekawe z punktu widzenia rowerzystów m.in. MOR-y (Miejsca Obsługi Rowerzystów), stacje naprawy rowerów, miejsca odpoczynku rowerzystów, stacje ładowania rowerów, Skatepark, Dirtpark itp.¹²⁷.

Na terenie województwa podkarpackiego brakuje zinwentaryzowanych elementów infrastruktury rowerowej. Jedynie na terenie Rzeszowa istnieje katalog sklepów, serwisów rowerowych oraz parkingów rowerowych przedstawionych w postaci interaktywnej mapy (<https://rowery.rzeszow.pl/interaktywna-mapa/>).

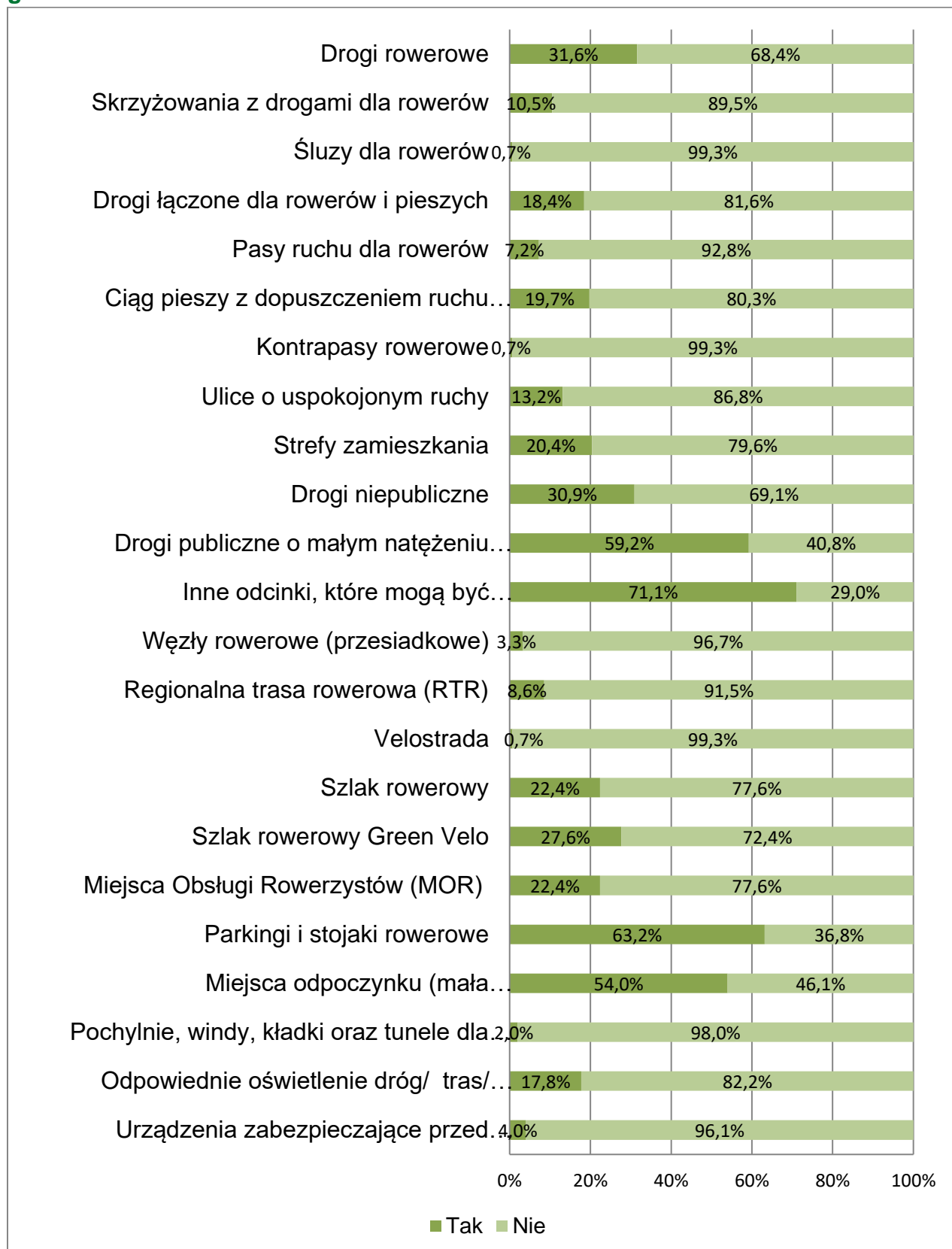
Z kolei inwentaryzacja oraz ocena infrastruktury rowerowej zlokalizowanej na pozostałej części województwa podkarpackiego możliwe były dzięki zaangażowaniu do badania przedstawicieli poszczególnych gmin. Do najczęściej występującej na terenie badanych gmin infrastruktury rowerowej zaliczono inne odcinki dróg, które mogą być bezpieczne i wygodnie wykorzystywane dla rowerzystów (71,1%), parkingi i stojaki rowerowe (63,2%), drogi publiczne o małym natężeniu ruchu samochodowego (59,2%) oraz miejsca odpoczynku rowerzystów (mała infrastruktura, ławki itd.) (54,0%).

Zdecydowanie do najrzadziej występującej infrastruktury rowerowej należą:

- Śluzy dla rowerów (część jezdni na wlocie skrzyżowania na całej szerokości jezdni lub wybranego pasa ruchu przeznaczona do zatrzymania rowerów w celu zmiany kierunku jazdy lub ustąpienia pierwszeństwa) - 0,7%;
- Kontrapasy rowerowe (wydzielony pas jezdni ulicy jednokierunkowej, przeznaczony dla ruchu określonej kategorii pojazdów w kierunku przeciwnym do obowiązującego pozostałe pojazdy) – 0,7%;
- Velostrada (bezkolizyjna droga zaprojektowana i zbudowana specjalnie dla szybkiego ruchu rowerowego o nawierzchni asfaltowej) – 0,7%.

¹²⁷ <https://rowery.rzeszow.pl/interaktywna-mapa/>

Wykres 14. Lokalizacja poniższych elementów infrastruktury rowerowej w gminach.



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI z przedstawicielami gmin (n=152)

Na terenie gmin województwa podkarpackiego, których przedstawiciele wzięli udział w badaniu ankietowym znajdują się głównie odcinki, które mogą być bezpiecznie i wygodnie wykorzystywane przez rowerzystów – 60,2% ankietowanych wskazało, że na terenie reprezentowanej przez nich gminy znajduje się co najmniej 10 kilometrów takiej infrastruktury. 22,4% osób wskazało zaś, że na terenie ich gminy znajduje się co najmniej 10 sztuk parkingów lub stojaków rowerowych. Do najmniej licznej infrastruktury należą drogi łączone dla rowerów i pieszych, ciągi piesze z dopuszczeniem ruchu rowerowego oraz szlaki rowerowe (w tym typ VELO)¹²⁸.

Spośród wymienionych niżej elementów infrastruktury rowerowej najlepiej ocenione zostały urządzenia zabezpieczające przed nielegalnym wjazdem samochodów na drogi/ trasy/szlaki przeznaczone dla rowerów (66,6% ocen 8-10), drogi rowerowe (60,4% ocen 8-10), pasy ruchu dla rowerów (45,5% ocen 8-10), miejsca odpoczynku (mała infrastruktura, ławki itp.) rowerzystów (45,1% ocen 8-10) oraz skrzyżowania z drogami dla rowerów (43,8% ocen 8-10). Z kolei najniżej oceniono regionalną trasę rowerową (RTR) (23,1% ocen 1-3) oraz ciąg pieszy z dopuszczeniem ruchu rowerowego (26,7% ocen 1-3)¹²⁹.

Większość przedstawicieli gmin wskazała, że w ciągu najbliższych 5 lat nie planują utworzenia nowych elementów infrastruktury rowerowej. Jednakże wśród infrastruktury, która powstanie, wskazano głównie na miejsca odpoczynku rowerzystów (48,0%), parkingi i stojaki rowerowe (47,4%) oraz drogi rowerowe (40,8%). Do najrzadziej planowanych inwestycji w infrastrukturę rowerową należą śluzy dla rowerów, kontrapasy rowerowe, Velostrada oraz pochylnie, kładki i tunele dla rowerów¹³⁰.

O identyfikację istniejącej infrastruktury rowerowej poproszeni zostali również przedsiębiorcy uczestniczący w badaniach ankietowych. Do najrzadziej występującej obok przedsiębiorstw infrastruktury należą regionalna trasa rowerowa, pochylnie, windy, kładki i tunele dla rowerów oraz pasy ruchu dla rowerów¹³¹.

¹²⁸ Badanie ankietowe CATI z przedstawicielami gmin

¹²⁹ *Ibidem*.

¹³⁰ *Ibidem*.

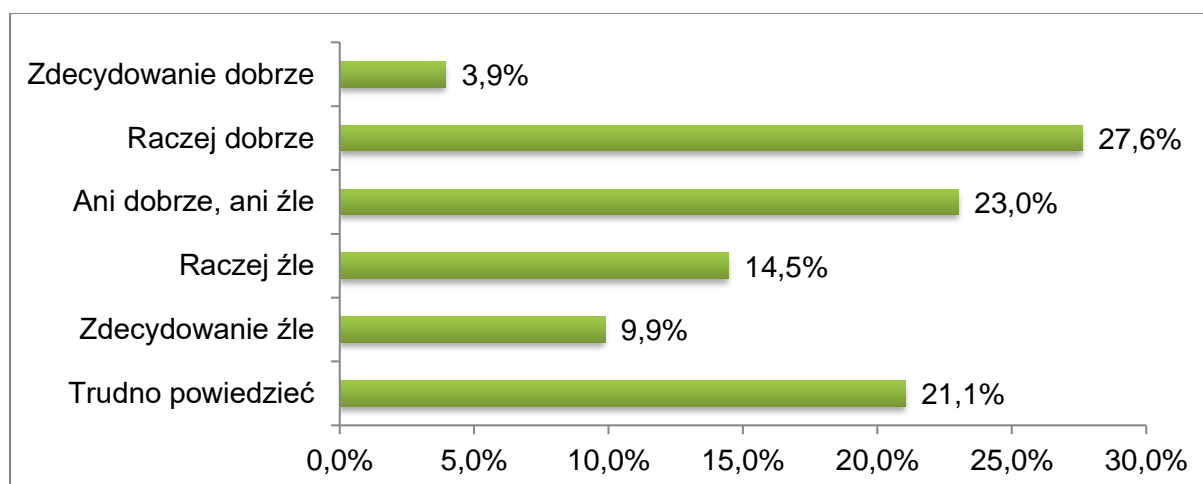
¹³¹ Badanie ankietowe CATI z przedsiębiorcami

5.1.5. Ocena infrastruktury rowerowej na terenie województwa podkarpackiego

Przedstawiciele gmin byli podzieleni w kwestii poziomu utrzymania infrastruktury rowerowej oraz zrealizowanych remontów i modernizacji. 31,5% badanych oceniło poziom infrastruktury i zrealizowane remonty dobrze lub bardzo dobrze. Niespełna co czwarty badany ocenił ten poziom średnio (23,0%) lub źle (24,3%).

Źłe oceny wynikały głównie z braku infrastruktury rowerowej, braku funduszy na jej stworzenie lub utrzymanie oraz braku sieci transportu rowerowego. W gminach, gdzie taka infrastruktura występuje, jest ona oceniana raczej dobrze – jej stan jest na bieżąco monitorowany, a w razie konieczności przeprowadzana jest modernizacja.

Wykres 15. Ocena poziomu utrzymania infrastruktury rowerowej oraz zrealizowanych remontów i modernizacji.

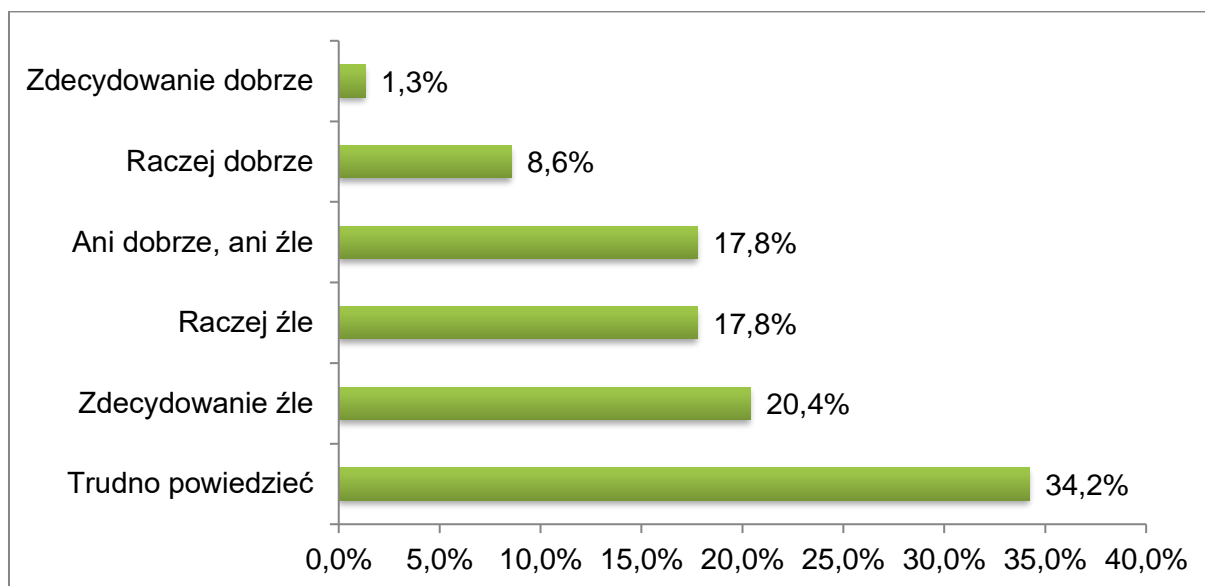


Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI z przedstawicielami gmin (n=152).

Z kolei organizacja przewozu rowerów w transporcie zbiorowym oceniana jest przez przedstawicieli gmin raczej negatywnie, co potwierdza około 38,2% respondentów. 17,8% badanych przyznało ocenę Ani dobrze, ani źle, zaś jedynie 9,9% dobrze lub bardzo dobrze.

Negatywna ocena wynika głównie z braku funduszy na zorganizowanie takiego przewozu, słabo rozwiniętej sieci komunikacyjnej, braku miejsca w środkach transportu zbiorowego, braku przystosowania transportu zbiorowego do przewozu rowerów oraz braku punktów przesiadkowych.

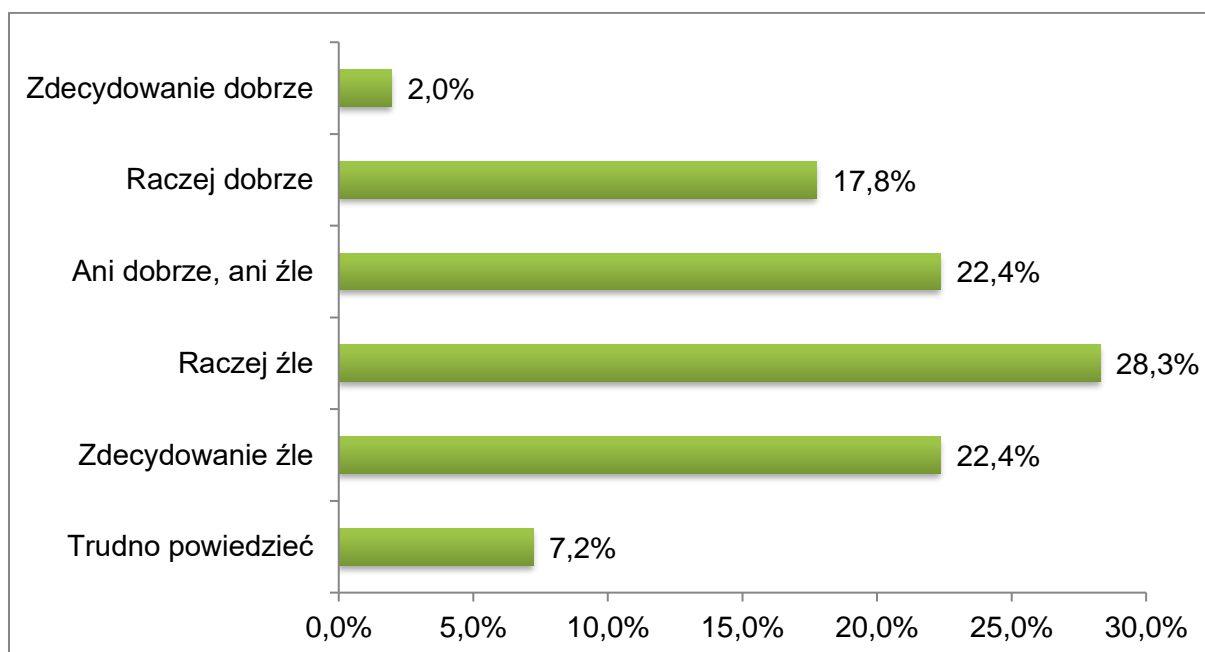
Wykres 16. Ocena organizacji przewozu rowerów w transporcie zbiorowym na terenie gminy.



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI z przedstawicielami gmin (n=152)

Ponad połowa ankietowanych (50,7%) negatywnie oceniła organizację miejsc do pozostawienia roweru (np. parking Bike & Ride) na terenie reprezentowanej gminy. Pozytywnie organizację takich miejsc oceniło jedynie 19,8% badanych.

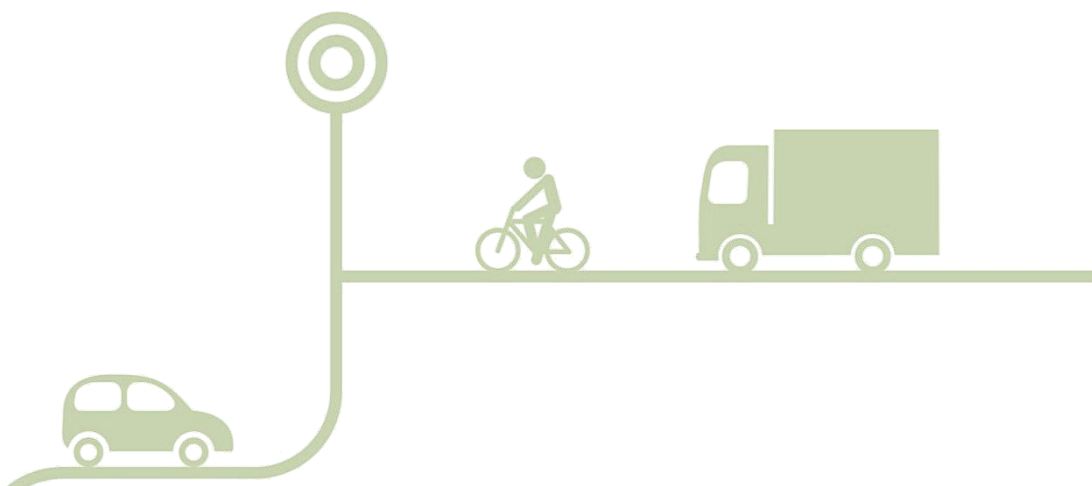
Wykres 17. Ocena organizacji miejsc do pozostawienia roweru na terenie gminy (np. miejsca typu Bike & Ride).



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI z przedstawicielami gmin (n=152).

O ocenę infrastruktury rowerowej poproszeni zostali również przedsiębiorcy prowadzący działalność na terenie województwa podkarpackiego. Jak wynika z analizy wyników badania CAWI - w obrębie reprezentowanych przedsiębiorstw znajdują się głównie miejsca odpoczynku rowerzystów (mała infrastruktura, ławki itp.) (50,0%), parkingi i stojaki rowerowe (49,0%) oraz inne odcinki, które mogą być bezpiecznie i wygodnie wykorzystywane przez rowerzystów (46,0%)¹³².

Przedsiębiorcy prowadzący działalność na terenie województwa podkarpackiego najlepiej ocenili drogi rowerowe (78,4% ocen 8-10), skrzyżowania z drogami dla rowerów (73,9% ocen 8-10), drogi łączone dla rowerów (70,6% ocen 8-10), strefy zamieszkania (70,3% ocen 8-10), Wschodni Szlak Rowerowy Green Velo (97,4% ocen 8-10), miejsca obsługi rowerzystów (70,0% ocen 8-10) oraz odpowiednie oświetlenie dróg/ tras/ szlaków rowerowych (73,1% ocen 8-10). Wysoko oceniono odporność na warunki atmosferyczne (59,0% ocen 8-10), widoczność dróg (59,0% ocen 8-10), możliwość pokonywania zakrętów (57,0% ocen 8-10) oraz wygodę użytkowania (58,0% ocen 8-10). Złe oceny nie wynikają ze złego stanu infrastruktury, a faktu, że taka infrastruktura w ogóle nie występuje¹³³.



¹³² Badanie CATI z przedstawicielami przedsiębiorstw

¹³³ Ibidem.

Tabela 19. Mocne i słabe strony infrastruktury rowerowej województwa podkarpackiego.

| Mocne strony | Słabe strony |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Rzeszów posiada dobrze rozwinięty układ dróg rowerowych, na który w 2019 r. składało się ok. 165 km dróg. • Infrastruktura rowerowa wybudowana w ramach dużych inwestycji drogowych w Rzeszowie (zwłaszcza ring zewnętrznej „obwodnicy” śródmiejskiej). • Konsekwentne stosowanie na drogach rowerowych nawierzchni asfaltowej. • Odcinek Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo przebiegający na terenie województwa, w tym dedykowane rowerzystom elementy szlaku, takie jak: kładka pieszo-rowerowa przez San w Przemyślu. | <ul style="list-style-type: none"> • Brak standaryzacji projektowania i wykonawstwa dróg i tras rowerowych. • Brak połączenia dróg i tras rowerowych w spójną sieć. • Podobnie jak w wielu innych miastach Polski, na terenie województwa podkarpackiego występuje konieczność połączenia ze sobą kilku kluczowych fragmentów tras rowerowych. • Infrastruktura rowerowa dla celów turystycznych województwa podkarpackiego wymaga kompleksowego, zintegrowanego oznakowania oraz promocji. • Wschodni Szlak Rowerowy Green Velo przebiega zróżnicowanymi formami infrastruktury, od dróg lokalnych o niskim natężeniu ruchu po dedykowane odcinki dróg rowerowych. • Brak jednolitego, wysokiego standardu zarówno nawierzchni jak też rozwiązań z zakresu geometrii prowadzenia tras. • W ramach istniejących tras jakość nawierzchni jest raczej niska (z nielicznymi wyjątkami) lub bardzo niska. |

| Mocne strony | Słabe strony |
|--------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Jakość nawierzchni podobnie (odcinki z poprawną nawierzchnią bitumiczną są rzadkością). Brak zachowywania ciągłości niwelety i nawierzchni dróg rowerowych na wjazdach bramowych. • Wadliwe odginanie na skrzyżowaniach, brak ciągłości niwelety i nawierzchni na wjazdach bramowych i skrzyżowaniach z drogami wewnętrznymi i publicznymi niskich kategorii. • Stosowanie makroniwelacji tras przebiegających równolegle do makroniwelowanych jezdni dróg. • Niewielka liczba poprawnych rozwiązań na skrzyżowaniach. Częste, błędne i nadmierne odginanie przebiegu dróg rowerowych przed przejazdami przez ulice poprzeczne. • Brak właściwej organizacji ruchu - zwłaszcza, jeśli chodzi o oznakowanie i sygnalizację drogową (np. stosowanie przycisków wzbudzających sygnalizację dla rowerzystów). • Starsza infrastruktura rowerowa Rzeszowa (na niektórych ulicach centrum miasta na zewnątrz w stosunku do obrysu „plant”), która została wykonana z kostki, posiada zarówno złą nawierzchnię, braki skrajni jak i błędne rozwiązania w zakresie geometrii, przejazdów rowerowych czy widoczności. |

Źródło: opracowanie własne.

5.1.6. Analiza funkcjonujących systemów roweru miejskiego (publicznego)

Na terenie województwa podkarpackiego zidentyfikowano trzy systemy roweru publicznego. Systemy roweru publicznego (miejskiego) funkcjonują lub funkcjonowały w:

- Rzeszowie (blinkee.city)
- Stalowej Woli (stalowawola.bike)
- Tarnobrzegu (Rower miejski przestał funkcjonować 16 listopada 2021 r. Aktualnie miasto nie przedłużyło umowy na obsługę roweru miejskiego).

W 2020 r. systemy rowerów miejskich w Stalowej Woli, Rzeszowie i Tarnobrzegu zostały sklasyfikowane kolejno na 16, 22 i 47 miejscu wśród wszystkich systemów funkcjonujących w Polsce.

W rankingu brane były kryteria¹³⁴:

- Liczba mieszkańców, przypadająca na jeden rower.
- Liczba stacji, przypadająca na kilometr kwadratowy; (najwięcej punktów zebrały jednak systemy bezstacyjne, w przypadku których przyznano najwyższą możliwą notę).
- Liczba wypożyczeń, przypadająca na liczbę osób, zapisanych w systemie.
- Odsetek mieszkańców, zapisanych do systemu.
- Długość sezonu.
- Stosunek długości ścieżek rowerowych do długości dróg publicznych.
- Cena za wypożyczenie.
- Liczba stacji napraw na jeden kilometr kwadratowy ocenianego miasta.
- Dodatkowe udogodnienia.
- Przyrost długości dróg rowerowych w 2019 roku.

¹³⁴ <https://www.centrumrowerowe.pl/blog/systemy-rowerow-miejskich/>

Rysunek 6. Klasyfikacja systemów roweru publicznego funkcjonujących w Polsce w 2020 r.

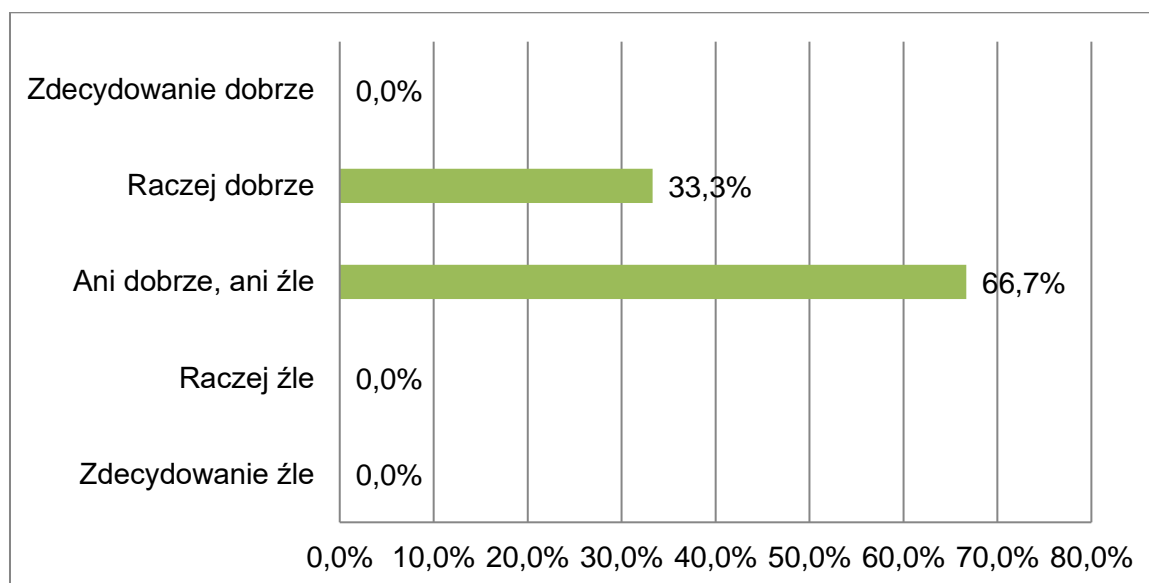
| | | | | | | | | |
|----|----------------------------|----------------|----|----------------------|---------|----|----------------------|---------|
| 1 | Warszawa (Veturilo) | 446 pkt | 19 | Żyrardów | 375 pkt | 35 | Bielsko-Biała | 332 pkt |
| 2 | Wrocław | 439 pkt | 20 | Katowice | 373 pkt | 36 | Częstochowa | 331 pkt |
| 3 | Chorzów | 433 pkt | 21 | Ostrów Wielkopolski | 366 pkt | 37 | Piotrków Trybunalski | 326 pkt |
| 4 | Szamotuły | 411 pkt | 22 | Rzeszów | 365 pkt | 38 | Jawor | 325 pkt |
| 5 | Białystok | 410 pkt | 23 | Wągrowiec | 364 pkt | 39 | Krotoszyn | 324 pkt |
| 6 | Lublin | 406 pkt | 24 | Giżycko | 363 pkt | 40 | Duszniki-Zdrój | 323 pkt |
| 7 | Grodzisk Mazowiecki | 400 pkt | 25 | Olsztyn | 359 pkt | 41 | Szczecinek | 322 pkt |
| 8 | Żmigrod | 399 pkt | 26 | Konin | 357 pkt | 42 | Rybnik | 319 pkt |
| 9 | Łódź | 398 pkt | 27 | Koszalin | 355 pkt | 43 | Jastrzębie-Zdrój | 310 pkt |
| 10 | Kalisz | 395 pkt | 28 | Ostrołęka | 350 pkt | 44 | Piaseczno | 302 pkt |
| 11 | Zielona Góra | 394 pkt | 29 | Gliwice | 348 pkt | 45 | Żory | 300 pkt |
| 12 | Polkowice | 393 pkt | 30 | Radom | 347 pkt | 46 | Kędzierzyn-Koźle | 290 pkt |
| 13 | Płock | 390 pkt | 31 | Legnica | 345 pkt | 47 | Tarnobrzeg | 278 pkt |
| 14 | Ciechanów | 389 pkt | 32 | Tychy | 341 pkt | 48 | Bolesławiec | 275 pkt |
| 15 | Pruszków | 386 pkt | 33 | Opole | 338 pkt | 49 | Zabrze | 271 pkt |
| 16 | Stalowa Wola | 385 pkt | | Siemianowice Śląskie | | 50 | Ustroń | 263 pkt |
| 17 | Chodzież | 382 pkt | 34 | Otwock | 336 pkt | | | |
| 18 | Kołobrzeg | 381 pkt | | | | | | |



Źródło: <https://www.centrumrowerowe.pl/blog/systemy-rowerow-miejskich/>.

O ocenę systemu roweru publicznego poproszono również przedstawicieli gmin uczestniczących w badaniu ankietowym. Zdecydowana większość respondentów wskazała, że na terenie gmin, które reprezentują, nie funkcjonuje system roweru publicznego (98,0%). Osoby, które wskazały na występowanie roweru publicznego oceniły ten system dobrze lub średnio.

Wykres 18. Ocena funkcjonowania roweru publicznego.



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI z przedstawicielami gmin (n=152).

Wnioski strategiczne

Systemy roweru publicznego z natury dedykowane są obszarom o dużym i bardzo dużym zagęszczeniu ludności. Z tego powodu w woj. podkarpackim zaledwie kilka ośrodków miejskich ma warunki do rozwoju tego typu systemów. Najlepsze warunki ku temu posiada Rzeszów.

Jednakże aktualnie funkcjonujące systemy w Rzeszowie i Stalowej Woli charakteryzują poniższe określenia:

- Systemy, które od kilku lat napotykają na szereg problemów i nie funkcjonują właściwie.
- Flota jest zbyt mała, występują problemy techniczne i strukturalne (np. z integracją systemu z kartą miejską).

5.2. Analiza zachowań komunikacyjnych mieszkańców województwa

Analiza zachowań komunikacyjnych mieszkańców województwa pod względem wykorzystania roweru jako środka transportu została przedstawiona w *Audycie potencjału produktów turystyki rowerowej województwa podkarpackiego*.

„Badanie zostało przeprowadzone za pośrednictwem formularza dostępnego on-line w październiku 2020 roku (...):

- Zdecydowana większość respondentów wskazała, że jeździ na rowerze podczas weekendowych przejażdżek. Ponad połowa stwierdziła, że jeździ na rowerze podczas urlopu i podczas dłuższych rajdów w małej grupie. Co trzeci ankietowany zadeklarował dojazdy do pracy szkoły lub na zakupy. Podobnie wysokie odsetki respondentów zaznaczyły udział w dłuższych rajdach podczas imprez rowerowych czy na jazdę sportową/wyczynową.
- Zdecydowanie dominującą odpowiedzią jest „kilka razy w tygodniu”, co potwierdza wnioski z pytania poprzedniego o rekreacyjny charakterze użytkowania roweru. Warto zwrócić uwagę na niski odsetek (5,6%) odpowiedzi „rzadziej” (niż 3–4 w tygodniu), co świadczy o braku w grupie respondentów tzw. rowerzystów niedzielnych. Podobnie jedynie co siódmy (13,8%) ankietowany wskazał, że jeździ „codziennie”, co pozwala przypuszczać, że dojazdy „do pracy/szkoły/na zakupy” pojawiające się w odpowiedziach na poprzednie pytanie dla większości respondentów nie są regularne.
- Zdecydowana większość ankietowanych preferuje dłuższe wyjazdy rowerowe, a jedynie co czwarty jednorazowo przejeżdża mniej niż 20 km. Może to wskazywać na aktywność turystyczną. Zestawiając to z odpowiedziami na pytanie poprzednie można wnioskować, że badani przejeżdżają średnio 100 km tygodniowo, czyli ponad 5000 km rocznie.

- Zdecydowana większość badanych traktuje jazdę po trasach rowerowych i dojazd do nich jako jedną przejażdżkę, co świadczy o popularności rekreacyjnych wyjazdów wokół miejsca zamieszkania/pobytu. Pozostałe odpowiedzi wskazują bardziej turystyczny wymiar eskapad z dojazdem do tras rowerowych innym środkiem lokomocji. Wśród środków tych dominuje samochód (40%), rzadziej wykorzystywana jest kolej (co ósmy ankietowany), z busów korzysta znikoma ilość respondentów.
- Kluczowymi czynnikami wyboru tras rowerowych są te związane z bezpieczeństwem (mały lub brak ruchu kołowego) oraz z występowaniem przy trasach atrakcji turystycznych – przede wszystkim przyrodniczych, ale też, choć w mniejszym stopniu, kulturowych. Do pozostałych istotnych czynników można zaliczyć te związane z samą trasą jak długość, oznakowanie czy stopień trudności. Oraz te dotyczące infrastruktury jak miejsca odpoczynku czy oferta gastronomiczna¹³⁵.

Ponadto na podstawie wyników badań przeprowadzonych w 2016 r. w związku z aktualizacją modelu ruchu można stwierdzić, że dominującym środkiem transportu był samochód osobowy (51%), a następnie publiczny transport zbiorowy (24%). Rower odpowiadał za ok. 3% podróży miejskich, co w warunkach polskich w tamtym czasie należy uznać za wartość średnią¹³⁶.

Ogólnie poziom mobilności, choć rośnie, w przypadku mieszkańców województwa podkarpackiego jest dość niski (stosunkowo niższy niż w wiodących pod tym względem regionach kraju). W niestety nielicznych relacjach, gdzie istnieje atrakcyjna oferta komunikacji zbiorowej (zwłaszcza kolejowej) - preferowana jest komunikacja publiczna. W większości relacji, zwłaszcza w podróżach na rzadziej zaludnionych terenach poza-miejskich preferowany jest samochód prywatny. W zakresie podróży krótkich (do 3-5 km) przy korzystnych warunkach terenowych (brak przewyższeń, subiektywnie wysokie poczucie bezpieczeństwa) preferowany jest rower, a także na krótkich dystansach ruch piesz¹³⁷.

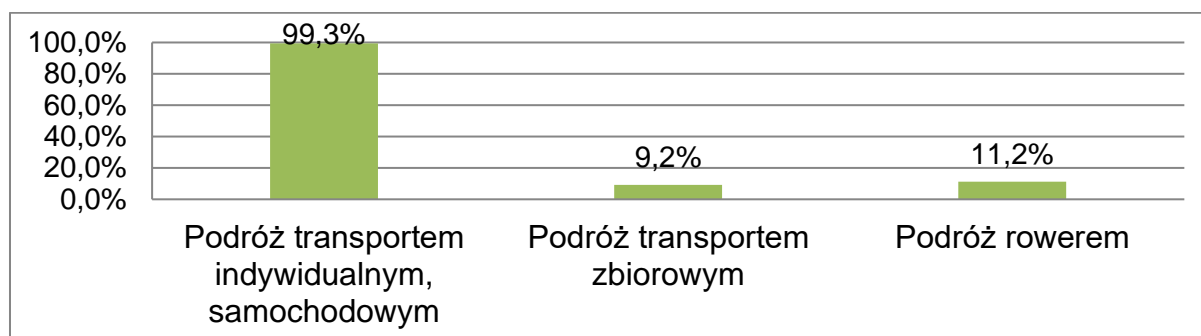
¹³⁵ *Audyty potencjału produktów turystyki rowerowej województwa podkarpackiego*

¹³⁶ *Wyniki panelu delfickiego.*

¹³⁷ *Ibidem.*

Dodatkowo warto zwrócić uwagę, że przedstawiciele gmin, uczestniczący w badaniu ankietowym, wskazali, że mieszkańcy reprezentowanych przez nich gmin zdecydowanie najczęściej poruszają się transportem indywidualnym, samochodowym (99,3%). 11,2% badanych wskazało, że mieszkańcy poruszają się także rowerem, zaś 9,2% osób, że mieszkańcy podróżują transportem zbiorowym. Wśród środków transportu zbiorowego wskazywano głównie na kolej PKP i autobusy, w tym także prywatnych przewoźników.

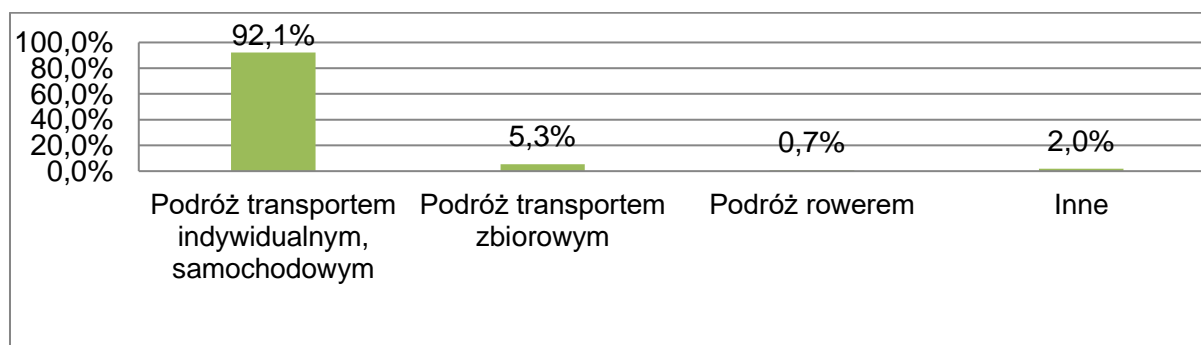
Wykres 19. Dominujące zachowania transportowe mieszkańców gminy.



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI z przedstawicielami gmin (n=152).

Podróż samochodem jest także preferowana podczas dojazdu do miejsca pracy i nauki (92,1%). Zdecydowanie rzadziej wybierany jest transport zbiorowy (5,3%). Wśród innych odpowiedzi wskazano, iż wybór środka transportu zależny jest od miejsca pracy – jeśli znajduje się na terenie gminy, mieszkańcy częściej wybierają rower, jeśli zaś znajduje się poza obszarem gminy, zdecydowanie najczęściej wybierają transport indywidualny.

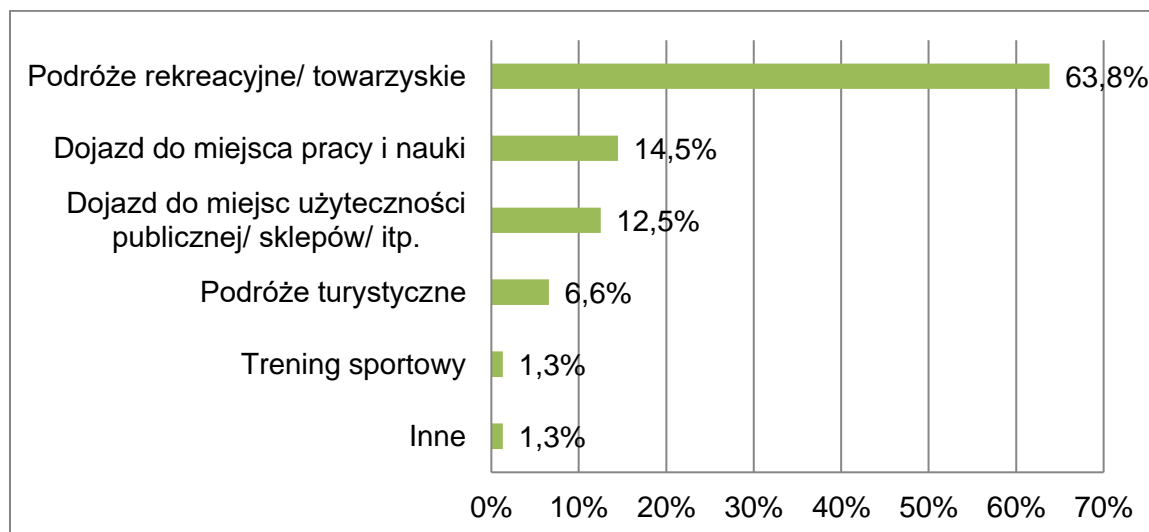
Wykres 20. Środek transportu, który mieszkańcy gminy preferują podczas dojazdu do miejsca pracy i nauki.



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI z przedstawicielami gmin (n=152).

Mieszkańcy badanych gmin podróżują rowerem głównie w celach rekreacyjnych i towarzyskich (63,8%). Znacznie rzadziej wskazywano na dojazd do miejsca pracy i nauki (14,5%) oraz odjazd do miejsc użyteczności publicznej, sklepów itd. (12,5%).

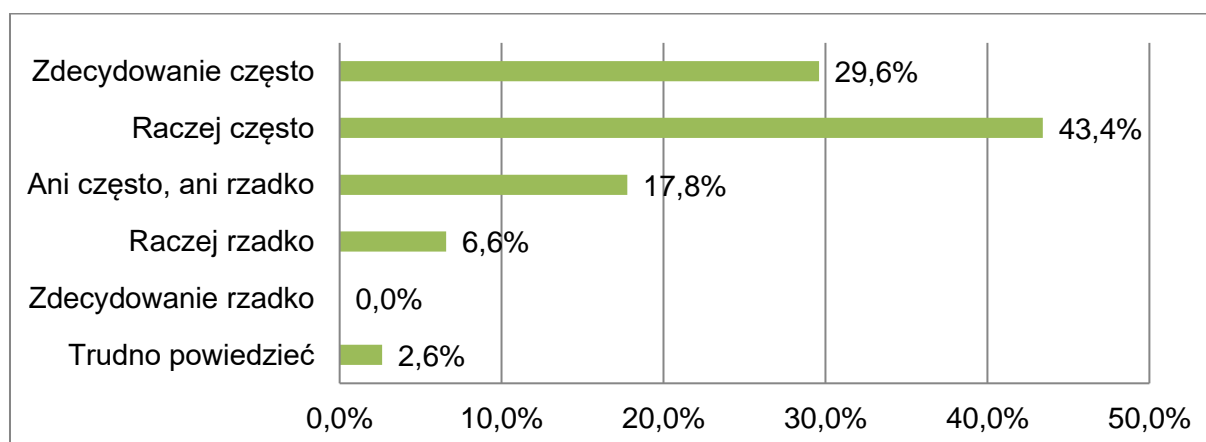
Wykres 21. Główne cele podróży rowerem mieszkańców gminy.



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI z przedstawicielami gmin (n=152).

Mieszkańcy gmin województwa podkarpackiego wiosną i latem często korzystają z rowerów (43,4% wskazań „raczej często” oraz 29,6% „zdecydowanie często”). Odpowiedź „raczej rzadko” wskazało jedynie 6,6% osób, nikt nie wskazał zaś odpowiedzi „zdecydowanie rzadko”.

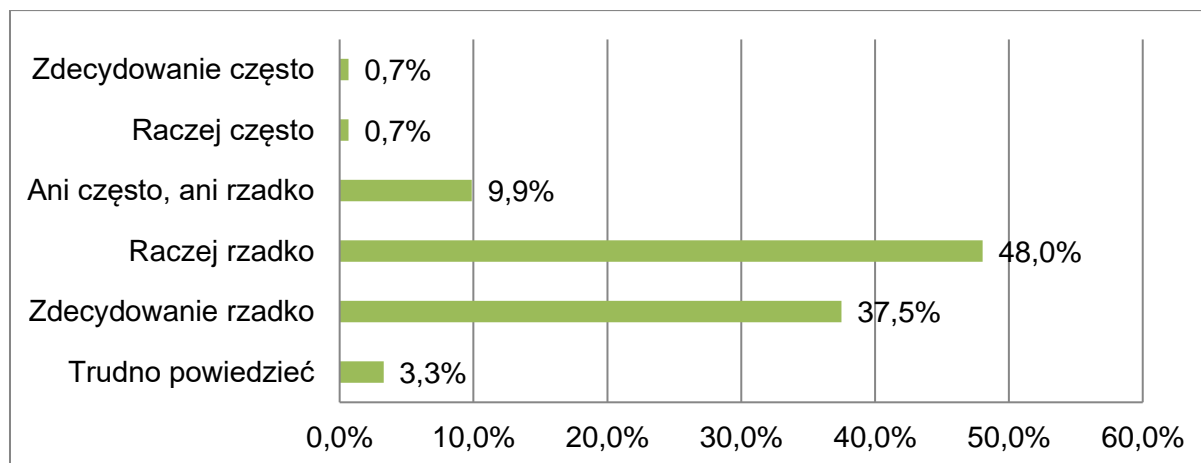
Wykres 22. Częstotliwość korzystania mieszkańców gminy z rowerów w porze ciepłej.



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI z przedstawicielami gmin (n=152).

Zdecydowanie rzadziej mieszkańcy omawianych gmin korzystają z rowerów jesienią i zimą – 85,5% osób wskazało, że mieszkańcy jeżdżą wtedy rowerem raczej rzadko lub zdecydowanie rzadko.

Wykres 23. Częstotliwość korzystania mieszkańców gminy z rowerów w porze zimnej.



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI z przedstawicielami gmin (n=152).

Z kolei zdecydowana większość przedsiębiorców wskazała, że ich pracownicy do miejsca pracy przychodzą pieszo (89,0%). Jedynie 16,0% osób korzysta z własnego samochodu. Taka sytuacja wynika głównie z faktu, iż pracownikami są osoby z rodziny, które zamieszkują wraz z pracodawcą w miejscu pracy, tj. w ośrodku agroturystycznym¹³⁸.

Do głównych celów podróży rowerem mieszkańców województwa podkarpackiego z pewnością należy zaliczyć jazdę rekreacyjną i uprawianie sportu, a w dalszej kolejności dojazdy do miejsc pracy lub nauki oraz do węzłów przesiadkowych (przystanków, stacji kolejowych)¹³⁹.

Z kolei analiza wyników badania TDI wskazuje na znaczny wzrost liczby rowerzystów na terenie województwa podkarpackiego. Związane jest głównie z modą na podejmowanie aktywności na świeżym powietrzu i taką też formę odpoczynku. Mieszkańcy regionu korzystają z roweru przede wszystkim w dwóch celach.

¹³⁸ Badanie CATI z przedstawicielami gmin

¹³⁹ Wyniki panelu delfickiego

Pierwszym z nich jest przejazd krótkodystansowy do pracy, sklepu czy innego określonego miejsca docelowego. Kwestią kluczową jest tu jednak bezpieczeństwo rowerzystów. Jak podkreślił jeden z przedstawicieli UMWP:

Na terenie Rzeszowa obserwujemy sporą liczbę osób dojeżdżających do pracy rowerami, z uwagi na to, że poruszanie się samochodem po mieście jest czasochłonne. Ale pozostaje element bezpiecznego przejazdu. Czyli połączenia bezpiecznych rzeszowskich dróg rowerowych [...] w jedną sieć [...].

Źródło: badanie TDI z przedstawicielami Urzędu Marszałkowskiego.

Drugim z celów podkarpackich rowerzystów jest natomiast cel rekreacyjny i turystyczny.

Wnioski strategiczne

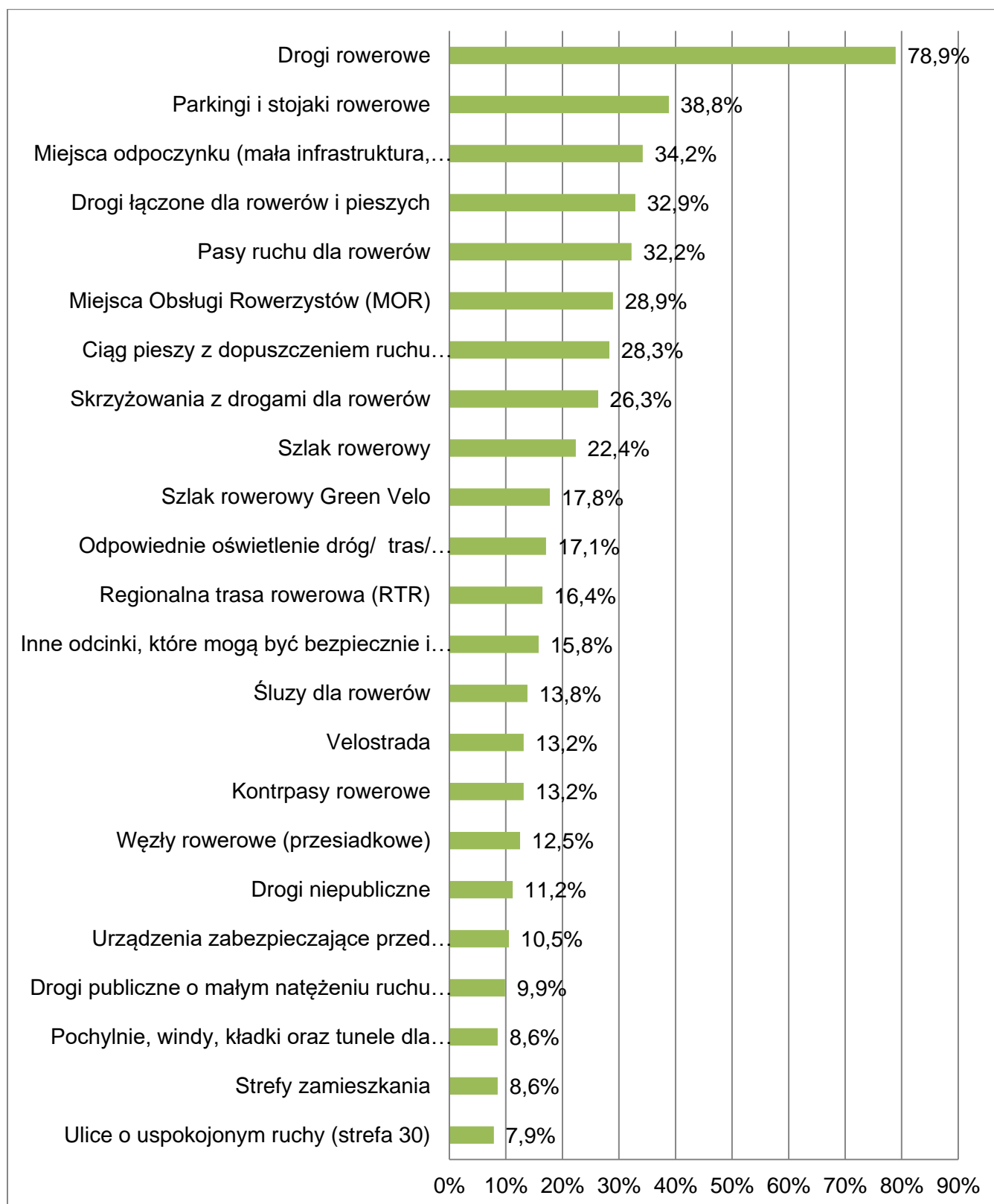
Dominujące zachowania transportowe mieszkańców:

- Częste, liczne podróże krótkie (wewnątrzmijskie, podmiejsko-miejskie, wewnątrz-gminne),
- Niezbyt częste podróże w obrębie aglomeracji/powiatu,
- Rzadkie, sezonowe, okazjonalne podróże regionalne i ponad regionalne.

5.3. Analiza potrzeb w zakresie brakującej infrastruktury

Analiza potrzeb w zakresie brakującej infrastruktury bazuje przede wszystkim na wynikach badania ankietowego z reprezentantami gmin, które wchodzi w skład województwa podkarpackiego. Respondenci wskazali, że na terenie reprezentowanych przez nich gmin zdecydowanie najbardziej brakuje dróg rowerowych (78,9%). Zgłoszono również potrzeby związane z dostępem do parkingów i stojaków rowerowych (38,8%), miejsc odpoczynku dla rowerzystów (34,2%), dróg łączonych dla rowerzystów i pieszych (32,9%) oraz pasów ruchu dla rowerów (32,2%). Do najmniej potrzebnej infrastruktury zaliczono ulice o uspokojonym ruchu (strefa 30), strefy zamieszkania oraz pochylnie, windy, kładki i tunele dla rowerów.

Wykres 24. Braki elementów infrastruktury rowerowej.



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI z przedstawicielami gmin (n=152).

Rozwój transportu rowerowego, zdaniem respondentów, na terenie reprezentowanych gmin jest konieczny ze względu na:

- prawdopodobieństwo kolizji z pojazdami (również ze względu na brak infrastruktury rowerowej) (28,3% ocen 8-10);
- brak możliwości kontynuowania legalnej jazdy rowerem na danej trasie (21,7% ocen 8-10);
- odcięte relacje do innych tras zbiorczych i głównych (21,7% ocen 8-10)¹⁴⁰.

Do najważniejszych kierunków rozwoju ruchu rowerowego na terenie reprezentowanych gmin należą:

- poprawa jakości infrastruktury tras rowerowych (59,9%),
- poprawa bezpieczeństwa (46,1%)
- poprawa gęstości infrastruktury tras rowerowych (44,7%)¹⁴¹.

Do najmniej pożądanых kierunków rozwoju zaliczono:

- zapewnienie dostępności do systemu transportowego osobom niepełnosprawnym (3,3%);
- zmniejszenie obciążenia dróg publicznych oraz poprawa płynności ruchu (w szczególności na terenach miejskich)¹⁴².

¹⁴⁰ Badanie CATI z przedstawicielami gmin.

¹⁴¹ *Ibidem*.

¹⁴² *Ibidem*.

Wykres 25. Najważniejsze kierunki rozwoju ruchu rowerowego na terenie gminy.



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI z przedstawicielami gmin (n=152).

Wśród elementów infrastruktury rowerowej, której najbardziej brakuje w sąsiedztwie badanych przedsiębiorstw, wymieniono drogi rowerowe (68,0%), regionalną trasę rowerową (53,05%) oraz miejsca obsługi rowerzystów (44,0%). Najrzadziej wskazywano natomiast na śluzy dla rowerów (1,0%), ulice o uspokojonym ruchu (2,0%), drogi publiczne o małym natężeniu (2,0%) oraz pochylnie, windy, kładki i tunele dla rowerów (2,0%)¹⁴³.

Do najważniejszych kierunków rozwoju ruchu rowerowego przedsiębiorcy zaliczyli poprawę bezpieczeństwa (72,0%), wzrost udziału ruchu rowerowego w transporcie województwa (59,0%) oraz poprawę gęstości infrastruktury tras rowerowych (57,0%)¹⁴⁴.

Za najmniej istotny kierunek rozwoju uznano uruchomienie systemu roweru publicznego (3,0%), a także zmniejszenie obciążenia dróg publicznych oraz poprawę płynności ruchu (4,0%)¹⁴⁵.

Analiza wyników badania jakościowego TDI potwierdza, że to właśnie poprawa bezpieczeństwa rowerzystów powinna być priorytetem rozwoju tras rowerowych w województwie podkarpackim. Wymieniano przy tym m.in. usytuowanie dróg rowerowych w bezpiecznej odległości od ulicy, ich właściwą szerokość, pozwalającą wyminąć inne pojazdy/piesznych, jakość nawierzchni czy oświetlenie. Według respondentów, niezbędne byłoby ponadto zapewnienie wysokiej jakości infrastruktury wspierającej, w tym miejsc przystankowych wyposażonych w podstawowe narzędzia.

Zdaniem ekspertów uczestniczących w panelu delfickim do brakujących elementów infrastruktury rowerowej na terenie województwa podkarpackiego należą:

- Brak połączenie tras rowerowych w sieć.
- Niewystarczająca długość dróg dla rowerów (615,9 km w roku 2018 w porównaniu do zakładanych na rok 2030 ponad 2000 km).
- Niewystarczające trasy tranzytowe dla komunikacji rowerowej w relacjach międzymiastowych, regionalnych, ponadregionalnych i tranzytowych w kierunku Ukrainy i Słowacji.

¹⁴³ *Badanie CATI z przedstawicielami przedsiębiorstw.*

¹⁴⁴ *Ibidem.*

¹⁴⁵ *Ibidem.*

- Brak kompleksowych programów strefowania ruchu i uspokajania ruchu w obszarach zabudowy mieszkaniowej ośrodków miejskich (strefy T30, T20, woonerfy, strefy zamieszkania, itp.).
- Zbyt mała liczba wypożyczalni rowerów.
- Zbyt mała liczba parkingów Bike & Ride lub miejsc do przechowania roweru np. wiaty (gdy rower jest środkiem transportu na odcinku dojazdowym do węzła transportowego).
- Zbyt mała liczba punktów ładowania rowerów elektrycznych.
- Zbyt mała liczba punktów naprawy rowerów.
- Zbyt mała liczba funkcjonalnych stojaków na rowery lub innych tego typu miejsc mogących stanowić bezpieczne azyle w trakcie podróży rowerem.
- Brak sprawnie funkcjonującego systemu roweru publicznego w samej stolicy województwa, ale również w innych miastach w regionie.

5.4. Bariery rozwoju transportu rowerowego

Przedsiębiorcy zostali poproszeni o ocenę barier, które wpływają na rozwój transportu rowerowego. Do największych przeszkód zaliczono: ważne źródła i cele odcięte od trasy rowerowej (30,0% ocen 8-10), brak możliwości kontynuowania legalnej jazdy rowerem (28,0% ocen 8-10) oraz odcięte relacje innych tras zbiorczych i głównych (28,0% ocen 8-10).

Do najrzadziej wskazywanych barier rozwoju transportu rowerowego należą: korki samochodowe, w których musi stać rowerzysta oraz konieczność częstego zatrzymywania się i ruszania.

Tabela 20. Wpływ poniższych barier na rozwój transportu rowerowego na terenie gminy (W skali od 1 do 10, gdzie 1 oznacza najniższy poziom wpływu, a 10 – najwyższy).

| | Ocena (w - jako udział wskazań barier przez respondentów) | | | | | | | | | |
|---|---|-----|-----|------|------|------|------|------|-----|-----|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| Brak możliwości kontynuowania legalnej jazdy rowerem na danej trasie | 0,0 | 0,0 | 2,0 | 4,0 | 18,0 | 22,0 | 26,0 | 13,0 | 6,0 | 9,0 |
| Odcięte relacje do innych tras zbiorczych i głównych | 0,0 | 0,0 | 1,0 | 3,0 | 20,0 | 22,0 | 26,0 | 14,0 | 5,0 | 9,0 |
| Ważne źródła i cele podróży odcięte od trasy | 0,0 | 0,0 | 1,0 | 0,0 | 18,0 | 24,0 | 27,0 | 16,0 | 5,0 | 9,0 |
| Poważne braki w oznakowaniu | 0,0 | 0,0 | 1,0 | 5,0 | 23,0 | 28,0 | 20,0 | 15,0 | 5,0 | 3,0 |
| Prawdopodobieństwo kolizji z pojazdami | 0,0 | 0,0 | 3,0 | 11,0 | 20,0 | 27,0 | 21,0 | 11,0 | 4,0 | 3,0 |
| Możliwość kolizji na skutek kolizyjnego ustawienia świateł przez zieloną strzałkę | 3,0 | 1,0 | 3,0 | 15,0 | 20,0 | 21,0 | 19,0 | 11,0 | 5,0 | 2,0 |
| Skrzyżowania o znacznym natężeniu ruchu bez uspokojenia ruchu lub sygnalizacji świetlnej | 7,0 | 0,0 | 6,0 | 14,0 | 23,0 | 19,0 | 18,0 | 7,0 | 4,0 | 2,0 |
| Skrzyżowania z drogami podporządkowanymi bez wyraźnego priorytetu dla DDR | 2,0 | 1,0 | 9,0 | 14,0 | 21,0 | 20,0 | 20,0 | 7,0 | 5,0 | 1,0 |
| Miejsce o ograniczonej widoczności | 0,0 | 0,0 | 5,0 | 8,0 | 38,0 | 24,0 | 15,0 | 6,0 | 4,0 | 0,0 |
| Sygnalizacja świetlna lub konieczność ustępowania pierwszeństwa | 7,0 | 0,0 | 9,0 | 19,0 | 26,0 | 18,0 | 9,0 | 8,0 | 4,0 | 0,0 |
| Przeplatanie tras, odginanie toru jazdy | 0,0 | 0,0 | 6,0 | 17,0 | 32,0 | 24,0 | 13,0 | 5,0 | 3,0 | 0,0 |
| Duży ruch pieszych | 2,0 | 3,0 | 9,0 | 18,0 | 19,0 | 14,0 | 15,0 | 12,0 | 6,0 | 2,0 |
| Zwężenie drogi/ trasy/ szlaku przeznaczonego dla rowerów, niezachowana skrajnia, ostre łuki | 0,0 | 3,0 | 8,0 | 19,0 | 23,0 | 18,0 | 12,0 | 11,0 | 6,0 | 0,0 |

| | Ocena (w - jako udział wskazań barier przez respondentów) | | | | | | | | | |
|--|---|-----|-----|------|------|------|------|------|-----|-----|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| Korki samochodowe, w których musi stać rowerzysta | 5,0 | 2,0 | 9,0 | 22,0 | 20,0 | 12,0 | 16,0 | 9,0 | 4,0 | 1,0 |
| Konieczność częstego zatrzymywania się i ruszania | 1,0 | 3,0 | 9,0 | 22,0 | 22,0 | 18,0 | 12,0 | 11,0 | 2,0 | 0,0 |
| Nawierzchnia odczuwalnie obniżająca komfort jazdy, zwiększająca opory toczenia | 0,0 | 2,0 | 4,0 | 5,0 | 28,0 | 27,0 | 12,0 | 16,0 | 6,0 | 0,0 |
| Punktowe przeszkody wymagające usunięcia | 0,0 | 0,0 | 4,0 | 8,0 | 27,0 | 23,0 | 18,0 | 8,0 | 8,0 | 4,0 |
| Nawierzchnia bardzo utrudniająca jazdę | 0,0 | 1,0 | 2,0 | 8,0 | 29,0 | 22,0 | 21,0 | 11,0 | 5,0 | 1,0 |
| Trasa na zatłoczonej ulicy o dużym hałasie, całkowicie niekomfortowa | 0,0 | 1,0 | 5,0 | 5,0 | 23,0 | 24,0 | 21,0 | 13,0 | 4,0 | 4,0 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI z przedstawicielami gmin (n=152).

Z kolei zdaniem przedstawicieli Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego biorących udział w badaniu TDI, największymi barierami rozwoju transportu rowerowego na terenie województwa podkarpackiego są: niedostateczne finansowanie ścieżek ze środków zewnętrznych oraz niewystarczające zainteresowanie władz samorządów gminnych. Występują również trudności związane z infrastrukturą danego obszaru, gdzie plan utworzenia ścieżki rowerowej wzdłuż wąskiej ulicy skutkowałby koniecznością wykupywania nieruchomości przyległych do dróg, co znacznie podnosiłoby koszty inwestycji.

Powyższe bariery były również najczęściej wskazywane przez przedstawicieli pozostałych grup uczestniczących w badaniu, w tym przez reprezentantów starostw powiatowych oraz Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich.

Natomiast w opinii uczestników panelu delfickiego najbardziej istotne bariery rozwoju transportu rowerowego na terenie województwa podkarpackiego to:

- Duże braki infrastrukturalne (brak głównych tras, niski standard istniejących odcinków infrastruktury i jej fragmentaryczność).
- Brak oferty (poza Wschodnim Szlakiem Rowerowym Green Velo Green Velo)

kompleksowych szlaków długodystansowych o minimalnym poziomie jakości.

- Bariery terenowe (przewyższenia, bariery liniowe - rzeki, linie kolejowe, autostrady i drogi ekspresowe). Ukształtowanie terenu, zwłaszcza w południowej i południowo-wschodniej części województwa.
- Niski poziom świadomości odnośnie do możliwego poziomu ruchu rowerowego zarówno w miastach, jak i poza nimi, niski poziom świadomości korzyści ekonomicznych z rozwoju turystyki rowerowej zwłaszcza długodystansowej.
- Brak poczucia bezpieczeństwa wśród rowerzystów i potencjalnych rowerzystów stanowiące przyczynę rezygnacji z transportu rowerowego na rzecz innych gałęzi transportu.
- Niska jakość projektowa i wykonawcza nielicznej, istniejącej infrastruktury rowerowej (nawierzchnie inne niż asfaltowe, zła geometria, braki widoczności, makroniwelacji, brak zachowania ciągłości niwelety i nawierzchni dróg rowerowych prowadzonych wzdłuż dróg lokalnych w miastach i na wsiach, itp.).
- Środki finansowane JST niepozwalające na realizację planów związanych z rozwojem ruchu rowerowego w regionie.
- Nieodpowiednie skomunikowanie regionu wewnątrz i zewnętrznie pod względem transportu publicznego (kolejowego i autobusowego).
- Zbyt mała promocja regionu w skali kraju pod względem turystycznym.
- Większe niż w innych regionach kraju odległości między miejscowościami.

6. Cele i zobowiązania Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego

6.1. Cel główny

Celem głównym Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego jest:

Wzrost satysfakcji z jakości infrastruktury rowerowej oraz wzrost udziału ruchu rowerowego w transporcie na terenie województwa, zarówno uwzględniając założenia komunikacyjnego podsystemu transportowego, jak również rowerowego transportu turystycznego.

Realizacja celu głównego przełoży się na:

- Zwiększenie atrakcyjności wykorzystania roweru jako środka transportu.
- Odciążenie dróg publicznych ruchem samochodowym.
- Rozwój alternatywnych form transportu.
- Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko.
- Ograniczenie poziomu hałasu.
- Poprawę stanu zdrowia i kondycji fizycznej mieszkańców województwa podkarpackiego.
- Poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu rowerowego.
- Rozwój aktywnych form spędzania czasu wolnego i zwiększenie świadomości prozdrowotnej i proekologicznej.
- Zwiększenie atrakcyjności turystycznej regionu.
- Zwiększenie atrakcyjności osiedleńczej regionu.
- Rozwój mikro, małych i średnich przedsiębiorstw w branży turystycznej.

6.2. Cele strategiczne oraz cele szczegółowe Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego

Osiągnięcie celu głównego będzie możliwe dzięki realizacji poniższych celów strategicznych i celów szczegółowych:

Cel strategiczny 1: Wzrost ruchu rowerowego w miastach regionu - zwiększanie udziału podróży rowerowych w przemieszczeniach ogółem

Cele szczegółowe:

- 1.1. Rozwój tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym, w tym przede wszystkim rozwój infrastruktury związanej z drogami rowerowymi i przemieszczeniem funkcjonalnym.
- 1.2. Zwiększenie spójności infrastruktury rowerowej w postaci zintegrowanej sieci dróg rowerowych w miastach i na terenach wiejskich.
- 1.3. Poprawa jakości rowerowej infrastruktury w oparciu o nowoczesne rozwiązania techniczne i technologiczne skierowane w szczególności do mieszkańców i województwa podkarpackiego.
- 1.4. Usystematyzowanie planowanych oraz realizowanych projektów z zakresu transportu rowerowego na terenie województwa.

Cel strategiczny 2: Wzrost ruchu rowerowego regionalnego - zwiększanie potencjału turystycznego regionu za pośrednictwem rozwoju turystyki rowerowej

Cele szczegółowe:

- 2.1. Rozwój tras rowerowych o charakterze turystycznym, rekreacyjnym i sportowym.
- 2.2. Zwiększanie popularności rowerowych szlaków turystycznych województwa podkarpackiego.
- 2.3. Zwiększenie spójności rowerowych tras turystycznych.
- 2.4. Wsparcie inicjatyw regionalnych i lokalnych w zakresie tworzenia i zarządzania produktami turystyki rowerowej.

Cel strategiczny 3: Poprawa efektywności i jakości systemu zarządzania rozwojem ruchu rowerowego

Cele szczegółowe:

- 3.1 Rozwój oraz zarządzanie rozwojem transportu rowerowego (zarówno w wymiarze komunikacyjnym, jak i turystycznym).
- 3.2 Poprawa bezpieczeństwa i redukcja zagrożeń motoryzacyjnych (hałasu, emisji spalin, kolizyjności przejazdów itp.).
- 3.3 Zwiększanie popularności transportu rowerowego - popularyzacja transportu zrównoważonego rozwoju (transportu ekologicznego) wraz z zasadami wzajemnego poszanowania uczestników ruchu drogowego (m.in. pieszych, rowerzystów i kierowców).
- 3.4. Wzrost społecznej akceptacji dla transportu rowerowego.
- 3.5 Zwiększanie wewnętrznej dostępności transportowej miast, dzięki udostępnianiu rowerów współdzielonych.

Analiza wyników badań jakościowych, w tym zarówno wywiadów pogłębionych, jak i zogniskowanego wywiadu grupowego, wskazuje, że cele Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego powinny koncentrować się na trzech wymienionych wyżej obszarach.

Jak podkreślał jeden z przedstawicieli organizacji pozarządowych związanych z ruchem rowerowym:

[...] rowerzysta to jest bardzo dobry odbiorca, który, jeżeli się mu zapewni dobrą infrastrukturę i przyjazne otoczenie, na pewno przyjedzie i z wdzięcznością będzie wracał.

Źródło: wyniki badania FGI z przedstawicielami organizacji pozarządowych związanych z ruchem rowerowym.

6.2.1. Cel strategiczny 1: Wzrost ruchu rowerowego w miastach regionu - zwiększanie udziału podróży rowerowych w przemieszczeniach ogółem

Pierwszy cel strategiczny odnosi się bezpośrednio do wsparcia rozwoju infrastruktury służącej funkcjonalnemu przemieszczaniu się przy pomocy środka transportu, jakim jest rower. Podróże funkcjonalne wiążą się przede wszystkim z krótkimi trasami łączącymi, najczęściej, miejsce zamieszkania - z miejscem pracy, nauki, czy miejscami użyteczności publicznej i placówkami handlowymi.

W związku z powyższym w ramach celu strategicznego numer 1 najważniejsze zadania związane będą z rozwojem spójnej sieci dróg rowerowych (w szczególności na obszarach miejskich oraz na terenach miejskich obszarów funkcjonalnych), a także z rozwojem pozostałej infrastruktury związanej z możliwością bezpiecznego przemieszczania się rowerem w mieście (śluzy, separatory dróg rowerowych od ulic, oznakowanie itp.) oraz bezpiecznego pozostawienia roweru w obrębie wskazanych powyżej miejsc (parkingi rowerowe, wiaty itp.).

Obszar problemowy oraz planowane rezultaty realizacji celu strategicznego:

Założenie wsparcia rozwoju ruchu rowerowego w mieście niejako wymusza przyjęcie priorytetu w postaci zwiększenia dostępności rowerowej obszarów miejskich, poprzez zapewnienie możliwości korzystania z roweru w celach komunikacyjnych.

Stworzenie spójnego i o odpowiedniej jakości (nawierzchni, oznakowania itp.) układu sieci dróg rowerowych umożliwi zwiększenie udziału ruchu rowerowego w transporcie oraz monitoring parametrów niezbędnych do jego konsekwentnego rozwoju.

Jednym z istotniejszych parametrów związanych zarówno z rozwojem infrastruktury, jak również ruchu rowerowego ogółem, jest poprawa bezpieczeństwa użytkowników dróg rowerowych.

Poprawa bezpieczeństwa powinna bazować przede wszystkim na podjęciu działań na rzecz:

- minimalizacji liczby miejsc kolizyjnych,
- uspokojenia ruchu samochodowego w wybranych miejscach,
- zmian w organizacji ruchu pod kątem udogodnień dla ruchu rowerowego i zapewnieniem dobrej widoczności dla wszystkich uczestników ruchu,
- minimalizacji liczby tras rowerowych w pasie drogi na drogach z dopuszczalną prędkością przekraczającą 30 km/h,
- oświetlenia tras rowerowych,
- podjęcia działań na rzecz separacji tras rowerowych od dróg generujących szczególnie duży ruch samochodowy, przede wszystkim w miejscach szczególnie niebezpiecznych.

Warto również zwrócić uwagę, że funkcjonalna infrastruktura rowerowa na terenie województwa podkarpackiego nie stanowi spójnej sieci. W związku z czym jedno z priorytetowych działań realizowanych w ramach Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa powinno być stworzenie spójnej sieci infrastruktury rowerowej, poprzez uzupełnienie brakujących odcinków pomiędzy zakończeniami dróg rowerowych i dróg pieszo-rowerowych.

Ponadto w zakresie utworzenia spójności i utworzenia efektywnej sieci dróg rowerowych niezwykle istotna jest konieczność poprawy ciągłości tras zarówno poprzez budowę łączników spajających dotychczasowe odcinki tras rowerowych, jak również budowy nowych odcinków, kontynuacji rozbudowy tras z zachowaniem dotychczasowego biegu oraz likwidacji barier utrudniających ruch rowerowy.

Sieć rowerowa powinna zostać podzielona według hierarchii ważności na sieć **głównych tras rowerowych** (wykorzystywanych przy dłuższych podróżach drogami rowerowymi) oraz **sieci tras uzupełniających**. Zastosowanie hierarchizacji dróg rowerowych pozwoli stworzyć szybkie połączenia tam, gdzie są potrzebne, zwiększyć wydajność transportu rowerowego i podnieść poziom bezpieczeństwa.

Powyższe działania są niezwykle istotne z punktu widzenia rozwoju funkcjonalnego transportu rowerowego, ponieważ bezpieczna, spójna i wygodna infrastruktura rowerowa stanowi jeden z fundamentów upowszechniania transportu rowerowego na rzecz minimalizowania indywidualnego transportu samochodowego.

Jak wynika z przeprowadzonych badań i analiz – istniejąca infrastruktura rowerowa nie jest wynikiem zintegrowanego planowania strategicznego, którego zasadniczym celem powinna być dbałość o spójność i bezpieczeństwo tras.

Aktualnie, dominująca część inwestycji związanych z rozwojem funkcjonalnej infrastruktury rowerowej to inicjatywy „punktowe” lub inwestycje związane z bieżącą modernizacją lub budową infrastruktury drogowej. Takie podejście utrudnia kształtowanie infrastruktury transportu rowerowego w spójnym ujęciu systemowym.

W ramach Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego planuje się utworzenie spójnej sieci dróg rowerowych, których celem jest efektywny i bezpośredni dojazd do źródeł o charakterze użytecznym: miejsc pracy, nauki, obiektów użyteczności publicznej, placówek handlowych itp.

Obszarem problemowym, związanym z rozwojem podsystemu komunikacyjnego, jest również powszechny brak stosowania jednorodnych standardów projektowych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej, wpływających na czytelność układu tras i bezpieczeństwo uczestników ruchu rowerowego. Opracowane standardy i wytyczne umożliwią określenie podstawowych wymagań w zakresie budowy poszczególnych elementów infrastruktury rowerowej wraz z parametrami technicznymi, mającymi zapewnić zarówno komfort i bezpieczeństwo podróży, jak i ciągłość powiązań rowerowych.

Z punktu widzenia użytkowników infrastruktury rowerowej niezwykle istotna jest również możliwość bezpiecznego „zaparkowania” roweru. Brak takich miejsc może zniechęcać do korzystania z niego w celu funkcjonalnego przemieszczania się, nawet w przypadku gdy sieć rowerowa tworzy spójną siatkę powiązań komunikacyjnych. W związku z czym, należy stosować odpowiednie rozwiązania w zakresie od pojedynczych stojaków, boksów rowerowych, wiat rowerowych itd.

Zaleca się podjęcie działań mających na celu wprowadzanie ułatwień oraz promocję łączenia dojazdów rowerem z przejazdami środkami komunikacji zbiorowej poprzez zapewnienie dojazdu do węzła komunikacyjnego oraz możliwość bezpiecznego pozostawienia roweru na obszarze węzła.

Ponadto należy stworzyć miejsca do pozostawienia rowerów, m.in. przy wykorzystaniu parkingów typu Bike & Ride (parking dla rowerów zlokalizowany w pobliżu przystanków transportu publicznego), co wpłynie na zwiększenie udziału podróży rowerem wśród podróżnych planujących podróż z wykorzystaniem komunikacji zbiorowej.

Warto również podjąć działania mające na celu poprawę efektywności, jakości oraz obszaru działania systemów umożliwiających wypożyczanie rowerów publicznych. Na terenie Województwa Podkarpackiego, samoobsługowe systemy rowerów miejskich uruchomiono w na terenie Rzeszowa, Stalowej Woli oraz Tarnobrzegu. Jednakże jak wynika z przeprowadzonych analiz rowery publiczne funkcjonujące na terenie powyżej wskazanych miast charakteryzowały się niskim poziomem zaspokojenia potrzeb potencjalnych użytkowników.

Wytyczne kierunkowe:

- Upowszechnienie praktyki tworzenia planów i koncepcji strategicznych w szerszej skali - gmina, powiat, region, dedykowanych bezpośrednio mobilności rowerowej (opartych o rozpoznanie kluczowych potrzeb oraz priorytetów realizacyjnych infrastruktury systemu transportu rowerowego), poprzedzających projekty i działania wykonawcze,
- Stosowanie w projektach wykonawczych właściwych standardów technicznych, które zapewniają rozwiązania przyjazne rowerzystom, ale również właściwie sytuują transport rowerowy w ogólnej strukturze transportu wojewódzkiego.

Działania planowane w ramach celu strategicznego 1:

- Rozwój zintegrowanej sieci ścieżek rowerowych, tras rowerowych, jako alternatywy dla przemieszczania się na krótkich odcinkach.
- Zapewnienie spójnego systemu tras rowerowych gwarantujących bezpieczeństwo w poruszaniu się po mieście i obszarach funkcjonalnych miast.
- Podejmowanie inwestycji mających na celu zwiększanie spójności sieci ścieżek rowerowych w obrębie obszarów funkcjonalnych (spójny system szlaków rowerowych, utworzenie z nich jednolitej sieci, jeszcze mocniej uatrakcyjniającej region).
- Zapewnienie zrównoważonego systemu obejmującego transport zbiorowy i rowerowy na obszarze Rzeszowa i ROF z wykorzystaniem intermodalnych węzłów powiązanych z transportem rowerowym tj. P&R, B&R, K&R.
- Poprawa jakości dróg rowerowych w ośrodkach zurbanizowanych w celu przenoszenia popytu na usługi transportowe w kierunku roweru prywatnego oraz współdzielonego.
- Opracowanie koncepcji przebiegu regionalnych tras rowerowych, połączenia ich w sieć oraz połączenia tych tras z trasami sąsiednich województw.

6.2.2. Cel strategiczny 2: Wzrost ruchu rowerowego regionalnego - zwiększanie potencjału turystycznego regionu za pośrednictwem rozwoju turystyki rowerowej

Drugi cel strategiczny bezpośrednio związany jest z rozwojem infrastruktury związanej z popularyzacją turystycznych podróży rowerem. W województwie podkarpackim trwają intensywne prace mające na celu rozwój infrastruktury turystyki rowerowej, tj. szlaków, tras rowerowych, MOR-ów, itp.

Konsekwentnie trwają prace nad siecią szlaku Eurovelo 4, czy prace związane z rozwojem szlaku Green Velo. Jednakże niezbędne jest wyznaczenie osoby (Oficera Rowerowego), która koordynowałaby tymi działaniami i aktualizowała informacje zawarte na stronach internetowych czy mapach.

Obszar problemowy oraz planowane rezultaty realizacji celu strategicznego:

Zwiększenie możliwości oraz popularyzacja turystyki rekreacyjnej, w tym turystyki rowerowej wpływają m.in. na permanentną konieczność rozwoju turystycznej infrastruktury rowerowej (w tym tras, MOR-ów, oznakowania itp.).

Jak wynika z analizy danych zastanych turystyka rowerowa zdobywa w naszym kraju coraz większą popularność, a zwiedzanie województwa podkarpackiego rowerem cieszy się też coraz większym zainteresowaniem również wśród turystów zagranicznych.

Pomimo licznych szans rozwoju turystycznych tras rowerowych, na terenie całego kraju zidentyfikowano również bariery ograniczające rozwój tej formy turystyki, takie jak¹⁴⁶:

- Słaba promocja polskich szlaków rowerowych na rynku krajowym.
- Brak wiarygodnych i aktualnych informacji na portalach zagranicznych o możliwościach uprawiania turystyki rowerowej w Polsce.
- Niska dostępność szczegółowych informacji o szlakach rowerowych (większość nie posiada własnej strony internetowej).
- Uboga oferta noclegowa na niektórych szlakach.
- Niewielka liczba wypożyczalni rowerów ze sprzętem dobrej jakości.

¹⁴⁶ Analiza Podaży Turystyki Rowerowej w Polsce 2019

W związku z powyższym w ramach Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego niezbędne jest opracowanie koncepcji głównych rowerowych, który stanowić będzie dokument planistyczny wskazujący główne kierunki tworzenia głównych i regionalnych tras rowerowych na terenie województwa podkarpackiego, wraz z ich uwarunkowaniem techniczno – finansowym.

W oparciu o opracowaną „*Koncepcję głównych tras rowerowych województwa podkarpackiego*” tworzone będą również narzędzia organizacyjno - techniczne (załączniki do Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego) do realizacji inwestycji w ramach tworzenia spójnej i atrakcyjnej sieci tras rowerowych, co przełoży się na wzrost turystycznego ruchu rowerowego na terenie Podkarpacia.

Wzrost rowerowego ruchu turystycznego w regionie w naturalny sposób wpłynie na zwiększenie ilości oraz jakości infrastruktury i usług okołorowerowych, takich jak:

- Miejsca przyjazne rowerzystom.
- Miejsca noclegowe, obiekty gastronomiczne w bliskim sąsiedztwie szlaków.
- Wypożyczalnie rowerowe.
- Transport rowerów i bagaży.
- Warsztaty rowerowe.

W przypadku tras turystycznych, w odróżnieniu od systemu funkcjonalnego, bardziej istotna od bezpośrednich połączeń o charakterze komunikacyjnym jest poziom atrakcyjności oraz charakterystyka trasy rowerowej. Dlatego podczas projektowania i budowy tras rowerowych należy wziąć pod uwagę również atrakcje turystyczne oraz miejsca służące do odpoczynku podczas wypraw rowerowych (Miejsca Obsługi Rowerzystów).

MOR-y powinny być wyposażone w:

- Stacje napraw rowerów (wyposażone w: narzędzia, jak też kompresor i haki umożliwiające powieszenie roweru nad ziemią. Opcjonalnie: automaty z dętkami i zestawami łańcuchów).
- Punkty ładowania rowerów elektrycznych.
- Wiaty chroniące rowerzystów przed deszczem i słońcem.
- Stojaki na rowery, małą architekturę: ławki, kosze na śmieci, itp.
- Tablice informacyjne z mapami turystycznymi.

Również w przypadku turystycznych tras rowerowych niezbędne jest opracowanie standardów i wytycznych, które określać będą podstawowe wymagania w zakresie budowy poszczególnych elementów infrastruktury rowerowej wraz z parametrami technicznymi, mającymi zapewnić zarówno komfort i bezpieczeństwo podróży, jak i ciągłość powiązań rowerowych.

Wytyczne kierunkowe:

- Upowszechnienie praktyki tworzenia planów i koncepcji strategicznych w szerszej skali - gmina, powiat, region, dedykowanych bezpośrednio mobilności rowerowej (opartych o rozpoznanie kluczowych potrzeb oraz priorytetów realizacyjnych infrastruktury systemu transportu rowerowego), poprzedzających projekty i działania wykonawcze.
- Podjęcie systemowego badania turystycznego ruchu rowerowego w regionie.
- Stosowanie w projektach wykonawczych właściwych standardów technicznych, które zapewniają rozwiązania przyjazne rowerzystom, ale również właściwie sytuują transport rowerowy w ogólnej strukturze transportu wojewódzkiego.
- Promowanie turystyki rowerowej, gdyż pozytywne doświadczenia z uczestnictwa w najbardziej rozpowszechnionej formie użytkowania roweru przekładają się na częstsze korzystanie z roweru w podróżach codziennych.
- Zwiększenie poziomu komercjalizacji i popularności rowerowych produktów turystycznych, takich jak: wyprawy, wydarzenia, usługi itp.
- Poprawa komunikacji marketingowej podkarpackiej turystyki rowerowej na poziomie regionalnym.
- Utworzenie centralnej informacji o produktach turystycznych.

Działania planowane w ramach celu strategicznego 2:

- Opracowanie standardów tworzenia i zarządzania produktami turystyki rowerowej oraz wsparcie inicjatyw regionalnych i lokalnych w zakresie tworzenia i zarządzania produktami turystyki regionalnej.
- Budowa Wiślanej Trasy Rowerowej, przy współpracy z Samorządem Województwa Świętokrzyskiego.
- Rozwój infrastruktury Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo na terenie województwa podkarpackiego.

- Kontynuacja Międzynarodowej trasy rowerowej Eurovelo nr 4, poprzez połączenie wygodną odseparowaną trasą rowerową pasa miast [Tarnów] - Dębica - Ropczyce - Rzeszów - Łańcut - Jarosław [granica PL-UA] – Przemyśl.
- Połączenie wygodną odseparowaną trasą rowerową pasa miast leżących w kotlinach podkarpackich (Pilzno – Jasło) jako połączenie trasy Tarnów – Przemyśl z połączeniem do województwa małopolskiego - Velo Solina Sanok – Krosno – Jasło – granica województwa – Zakopane (Velo Małopolska) oraz przyłączeniem do Green Velo (projektowane trasy rowerowe w Bieszczadach).
- Rozbudowa Centralnego Szlaku Rowerowego Roztocza przy współpracy z Samorządem Województwa Lubelskiego i Świętokrzyskiego.
- Budowa Velo San i Velo Karpatia i połączenie ich z trasami województwa małopolskiego (tj. Velo Beskid, Velo Ropa) oraz istniejącymi już Velo Dunajec, Velo Krynica i Euro Velo 11 będą tworzyć docelową trasę rowerową Solina – Zakopane (zwaną również rowerostradą).
- Realizacja Koncepcji Podkarpackich Ekologicznych Szlaków Greenways - Zagłębie Ambitnej Turystyki w Beskidzie Niskim.
- Stworzenie regionalnego systemu rozwoju i zarządzania turystyką rowerową oraz produktami turystyki rowerowej.
- Stworzenie trasy rowerowej wzdłuż rzeki San (Velostrada asfaltowa po koronie wałów lub drogach lokalnych) co najmniej na odcinku od Przemyśla do ujścia Sanu do Wisły (z odgałęzieniem do granicy PL-UA).
- Stworzenie tras dojazdowych (nizinnych/dolinami rzek) do górskiej turystyki rowerowej w Beskidzie Niskim i Bieszczadach (min. 2 trasy).
- Poprawa jakości dróg rowerowych oraz ich tworzenie wzdłuż licznych, istniejących szlaków turystycznych, w celu rozwijania turystyki rowerowej w województwie.

6.2.3. Cel strategiczny 3: Poprawa efektywności i jakości systemu zarządzania rozwojem ruchu rowerowego

Trzeci z celów strategicznych Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego odnosi się do usprawnienia procesu zarządzania rozwojem ruchu rowerowego w ujęciu systemowym. Podejście te umożliwi zapewnienie spójności rozwoju infrastruktury rowerowej, zarówno w ujęciu funkcjonalnym (komunikacyjnym), jak również w ujęciu transportu rowerowego, jako formy turystyki aktywnej (rekreacyjnej).

Obszar problemowy oraz planowane rezultaty realizacji celu strategicznego:

Na terenie województwa podkarpackiego funkcjonuje zarówno funkcjonalna (komunikacyjna) sieć dróg rowerowych (służąca codziennym podróżom rowerowym), jak również sieć tras turystycznych służąca do podróży rekreacyjnych. Teoretycznie zróżnicowane trasy, w praktyce często się pokrywają i służą zarówno mieszkańcom, jak również turystom.

W związku z powyższym należy zintensyfikować działania mające na celu wdrożenie systemowego wsparcia rozwoju i integracji infrastruktury rowerowej na terenie województwa podkarpackiego. Ponadto, podczas projektowania tras rowerowych, należy uwzględnić oba analizowane systemy, przy jednoczesnej możliwości wzajemnej integracji sieci tras turystycznych i funkcjonalnych.

Integrację systemów transportu rowerowego zapewnia systemowe podejście do rozwoju ruchu rowerowego na terenie województwa podkarpackiego, które umożliwi efektywną koordynację działań samorządów powiatowych i gminnych, a także ujednolicenie nowopowstałej infrastruktury w zakresie oznakowania, parametrów technicznych oraz spójności połączeń.

Ponadto w ramach Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego należy zintensyfikować działania edukacyjne i promocyjne odnoszące się do popularyzacji ruchu rowerowego. Działania te powinny być skierowane do wszystkich uczestników ruchu, w tym rowerzystów, kierowców i pieszych.

Cel działań edukacyjnych powinien być skorelowany z korzyściami płynącymi z używania roweru jako codziennego środka transportu. Korzyści te powinny być nagłaśniane wśród mieszkańców województwa podkarpackiego, a także wśród potencjalnych turystów. W związku z czym powinno się wykorzystać:

- portale informatyczne,
- portale bazujące na Geoportalu, mapach Google itp., (udostępniające trasy rowerowe),
- spotkania, konferencje, kampanie promocyjno-informacyjne, warsztaty szkoleniowe (dotyczące popularyzacji ruchu rowerowego, promowania bezpiecznej i kulturalnej jazdy na rowerze, napraw rowerowych, itp.).
- opracowania map, przewodników, informatorów, plakatów, broszur i innych wydawnictw związanych z ruchem rowerowym.

Popularyzacja ruchu rowerowego powiązana jest również z efektywną komunikacją marketingową, której celem jest wypracowanie długofalowej koncepcji przygotowania i wdrożenia możliwości sprzedaży produktu turystycznego, jakim jest możliwość uprawiania turystyki rowerowej na terenie województwa podkarpackiego.

Kolejnym z istotnych elementów skutecznego wdrażania Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego jest akceptacja społeczna dla rozwoju ruchu rowerowego wśród wszystkich użytkowników infrastruktury drogowej.

Jednym z elementów wpływających na wzajemne poszanowanie praw i obowiązków uczestników ruchu drogowego, na który wpływ mają władze samorządowe, jest zwiększenie poczucia bezpieczeństwa, zarówno poprzez realizację projektów infrastrukturalnych (odpowiednio przygotowana infrastruktura), jak również projektów promocyjno-informacyjnych (odpowiednio przygotowany uczestnik ruchu).

Aktualnie, nie tylko na terenie województwa podkarpackiego, ale również na terenie innych województw, odnotowuje się relatywnie niski poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu rowerowego, jak również niewystarczającą społeczną akceptację wobec obserwowanego wzrostu ruchu rowerowego, zwłaszcza w obszarach miejskich.

W związku z powyższym zaleca się zintensyfikowanie działań edukacyjnych (również wśród dzieci i młodzieży), które odgrywają kluczową rolę w wypracowaniu właściwych postaw uczestników ruchu. Ponadto rekomenduje się włączenie w proces edukacyjny lokalnych organizacji pozarządowych.

Stowarzyszenia i organizacje rowerowe funkcjonujące w regionie stanowią znaczące źródło wiedzy (know-how), jak również narzędzi do zwiększania świadomości uczestników ruchu na temat prawidłowej interpretacji zasad ruchu drogowego, kultury, mobilności oraz prawidłowego wykorzystania infrastruktury drogowej przez rowerzystów, kierowców i pieszych.

Ponadto stowarzyszenia i organizacje rowerowe odgrywają istotną rolę jako źródło informacji bezpośrednio dla rowerzystów z województwa podkarpackiego i turystów rowerowych, m.in. w zakresie infrastruktury, tras i możliwości uprawiania turystyki rowerowej.

Wytyczne kierunkowe realizacji celu strategicznego nr 3:

- Wzmocnienie funkcji koordynacyjnych na wszystkich poziomach administracji, poprzez tworzenie stanowisk kompetencyjnych w tym zakresie (np. Oficer Rowerowy oraz regionalny/powiatowy/miejski specjalista ds. rozwoju ruchu rowerowego).
- Zacieśnienie współpracy wewnątrz urzędów JST w procesie planistycznym.
- Upowszechnienie konsultacji planów i projektów inwestycyjnych - uwagi i sugestie osób zaangażowanych w rozwój ruchu rowerowego mogą być źródłem cennych informacji.
- Zapewnienie trwałego finansowania projektów rozbudowy i utrzymania infrastruktury systemu transportu rowerowego.
- Upowszechnianie i promocja właściwych rozwiązań technicznych wpływających bezpośrednio na poprawę bezpieczeństwa.
- Promowanie bezpiecznej i kulturalnej jazdy, zachowań dających poczucie bezpieczeństwa niechronionym uczestnikom ruchu, piętnowanie agresji na drodze.
- Podjęcie szerokich działań edukacyjnych skierowanych do podmiotów zaangażowanych w realizację infrastruktury rowerowej.
- Podjęcie systemowych działań promocyjnych i edukacyjnych, skierowanych do uczestników ruchu, mających na celu wskazanie korzyści płynących z wykorzystania roweru jako codziennego środka transportu.
- Popularyzacja transportu zrównoważonego rozwoju (transportu ekologicznego).

Działania planowane w ramach celu strategicznego 3:

- Powołanie Oficera Rowerowego działającego w strukturach Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego.
- Poszerzenie kompetencji Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w zakresie realizacji celów Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego.
- Włączenie Oficera Rowerowego w skład Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
- Edukacja przedszkolna i szkolna oraz promocja dobrych nawyków wśród kierowców o bezpieczeństwie w ruchu drogowym ze szczególnym uwzględnieniem ruchu rowerowego - jednolity, nowoczesny program edukacyjny dla przedszkoli szkół, uczący o bezpieczeństwie rowerzystów w ruchu drogowym.
- Poprawa organizacji i wdrożenie Systemu Roweru Miejskiego w mieście Rzeszowie i innych większych ośrodkach miejskich.
- Promowanie ruchu rowerowego poprzez akcje promocyjne, konkursy i gry rowerowe dla dzieci i dorosłych.
- Edukacja uczestników ruchu drogowego o ruchu rowerowym i bezpieczeństwie.
- Promowanie wśród mieszkańców i turystów ruchu rowerowego, jako konkurencyjnej dla samochodu osobowego, alternatywy poruszania się w różnych celach (od podróży do pracy czy szkoły po turystykę, rekreację i sport).
- Nawiązanie współpracy z samorządami lokalnymi, innymi regionami, instytucjami i organizacjami pozarządowymi a także z administracją krajową w zakresie działań informacyjno-promocyjnych (współpraca z gremiami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo ruchu drogowego, edukację i promocję).
- Opracowanie załączników do Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego:
- Szczegółowej Koncepcji głównych i regionalnych tras rowerowych na terenie województwa podkarpackiego.
- Komunikacji marketingowej turystyki rowerowej województwa podkarpackiego.
- Strategii edukacji i promocji rowerowej regionu, której celem będzie upowszechnianie wiedzy o korzyściach z rozwoju ruchu rowerowego i jego bezpieczeństwie.

6.3. koncepcja tras rowerowych województwa podkarpackiego - założenia

6.3.1. *Koncepcja głównych tras rowerowych województwa podkarpackiego*

Koordinacja procesu realizacji Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego, w zakresie rozwoju infrastruktury rowerowej, na szczeblu regionalnym i lokalnym stanowi jedno z najważniejszych wyzwań samorządu województwa podkarpackiego. Przestrzenne powiązanie tras rowerowych stanowi kluczowy element służący integracji infrastruktury oraz zintensyfikowania procesu rozwoju ruchu rowerowego na terenie województwa podkarpackiego.

Narzędziem, które systematyzuje działania projektowe związane z utworzeniem i rozwojem tras rowerowych województwa podkarpackiego jest **Koncepcja głównych tras rowerowych województwa podkarpackiego**.

Koncepcja głównych tras rowerowych województwa podkarpackiego powinna zostać opracowana w porozumieniu z samorządami powiatowymi i gminnymi, które wchodzi w skład województwa podkarpackiego.

Wytyczając sieć tras rowerowych należy przede wszystkim zdecydować o ich hierarchii – podzielić je na trasy główne oraz pozostałe (zbiorcze, dojazdowe, tematyczne, itp.).

Koncepcja umożliwi:

- Określenie szczegółowego przebiegu korytarzy głównych tras rowerowych w przestrzeni województwa podkarpackiego.
- Zdefiniowanie zasad planowania tras rowerowych w obszarach.
- Uszczegółowienie przebiegu głównych tras rowerowych wg korytarzy określonych w Koncepcji wraz z wytycznymi dla regionalnych i lokalnych dokumentów planistycznych i strategicznych.

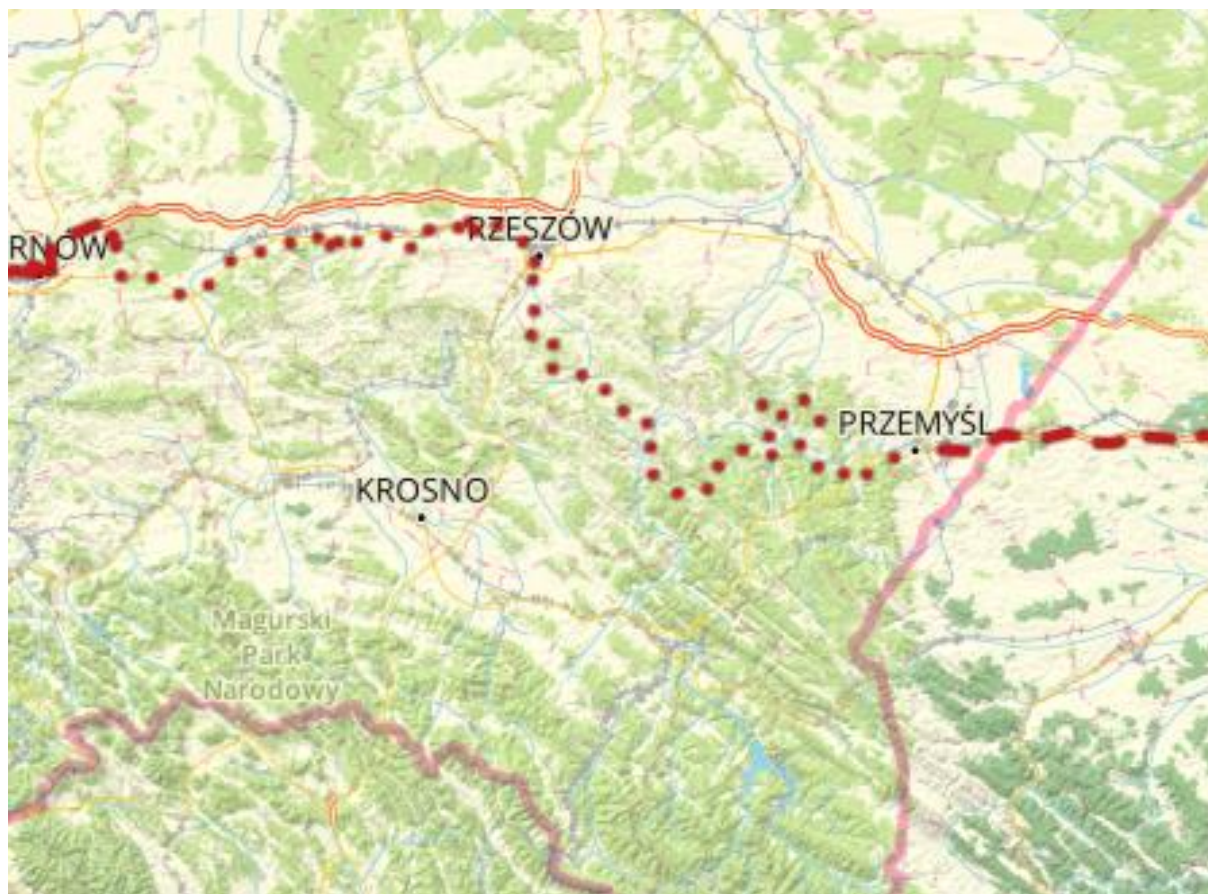
Biorąc pod uwagę analizę tras rowerowych, rekomenduje się, aby Koncepcja głównych tras rowerowych województwa podkarpackiego obejmowała trasy:

Trasy międzynarodowe

- Eurovelo 4 Szlak Europy Centralnej.

„Szlak rowerowy o łącznej długości ponad 4000 km, biegnący z zachodu na wschód Europy. Pozwala na przeżycie fascynującej podróży przez drugi najgęściej zaludniony kontynent świata. Na turystów czekają: wspaniała, średniowieczna architektura, dynamicznie rozwijające się miasta oraz mocna dawka historii. Trasa prowadzi również po mniej zaludnionych regionach, jak północne wybrzeże Francji czy bajkowy Las Czeski. Trasa EV4 jest bardzo różnorodna i bogata”¹⁴⁷.

Rysunek 7. Trasa EuroVelo 4 na terenie województwa podkarpackiego.



Źródło: <https://en.eurovelo.com/ev4/poland>

¹⁴⁷ Analiza Podaży Turystyki Rowerowej w Polsce 2021

Trasy międzyregionalne

- Wiśłana Trasa Rowerowa (w przypadku podjęcia prac nad koncepcją przebiegu trasy w porozumieniu z województwem świętokrzyskim i lubelskim).

Aktualnie: „Zaprojektowany szlak rowerowy wzdłuż Wisły, rozpoczyna się w miejscowości Wiśła na Śląsku, a kończy w Gdańsku na Wyspie Sobieszewskiej. W sumie liczy ok. 1200 km. Obecnie zrealizowany jest na terenie województw: śląskiego, małopolskiego (z krótkim odcinkiem niedokończonym), kujawsko-pomorskiego (szlak na dwóch brzegach Wisły) oraz pomorskiego jako trasa EV 9/WTR. W województwach lubelskim i świętokrzyskim trwają prace nad koncepcją przebiegu trasy na ich terenie, w mazowieckim żadne prace nie są prowadzone”¹⁴⁸.

- Wschodni Szlak Rowerowy Green Velo.

„Wschodni Szlak Rowerowy Green Velo liczy ponad 2000 km. Jest to najdłuższa trasa rowerowa w Polsce, przebiega przez pięć województw: świętokrzyskie (ok. 190 km), podkarpackie (ok. 428 km), lubelskie (ok. 351 km), podlaskie (ok. 592 km) i warmińsko-mazurskie (ok. 420 km). Na potrzeby szlaku powstała strona internetowa „greenvelo.pl”, która zawiera wszystkie informacje potrzebne do zaplanowania wyjazdu”¹⁴⁹.

- Greenway Karpaty Wschodnie – Zielony Rower.

„Na terenie Polski znajduje się kilka rowerowych szlaków Greenways. Są to trasy dziedzictwa przyrodniczo-kulturowego, które powstały wzdłuż rzek, historycznych tras handlowych, kolei czy naturalnych korytarzy przyrodniczych. Tworzą one ramy dla realizacji lokalnych inicjatyw społecznych i działają na rzecz ochrony przyrody i krajobrazu, dziedzictwa kulturowego oraz rozwoju turystyki zrównoważonej, przyjaznej środowisku. znajdują się aktualne informacje na temat tego projektu. Znajdziemy tam mapę polskich szlaków, które są częścią tego projektu”¹⁵⁰.

(Trasa: Roztoki Górne (przejście graniczne ze Słowacją) – Cisna – Solina – Myczkowce – Lesko – Olszanica – Brzegi Dolne – Krościenko (przejście graniczne z Ukrainą)).

¹⁴⁸ Analiza Podaży Turystyki Rowerowej w Polsce 2021

¹⁴⁹ Ibidem.

¹⁵⁰ Analiza Podaży Turystyki Rowerowej W Polsce 2021

Trasy regionalne

Z kolei do koncepcji tras regionalnych należy włączyć poniższe szlaki:

- Szlak „Linia Mołotowa”.

(Trasa: Solina – Lesko – Sanok – Dynów – Przemyśl – Jarosław – Sieniawa – Cieszanów – Wola Wielka). Na szlaku spotkamy niemieckie i radzieckie zabytki fortyfikacyjne z czasów II Wojny Światowej, w południowej części zaś – Przemyskiego Rejonu Umocnionego zwanego „Linią Mołotowa” oraz niemieckich umocnień granicznych, tzw. Pozycji Granicznej „Galicja”¹⁵¹.

- Szlak Śladami Dobrego Wojaka Szwejka.

(Trasa: Komańcza – Jawornik – Rzepedź – Szczawne – Wysoczany – Mokre – Poraż – Zagórz – Sanok – Załuż – Wujskie – Tyrawa Wołoska – Rozpucie – Zawadka – Ropienka Górna – Wojtkówka – Jureczkowa – Kwaszenina – Fredropol – Przemyśl – Medyka). Podróż śladami ordynansa 11 kompanii marszowej 91 pułku piechoty z Czeskich Budziejowic, Józefa Szwejka, który w lipcu 1915 r. podążał tą drogą na front rosyjski¹⁵².

- Transgraniczny Szlak Rowerowy „Beskidzkie Muzea”.

(Trasa: Krosno – Odrzykoń – Żarnowiec – Kopytowa – Bóbrka – Dukla – Olchowiec – Zyndranowa – Barwinek – Świdnik – Stropkov – Medzilaborce – przejście graniczne Jaśliska- Czeremcha – Rymanów – Miejsce Piastowe – Krościenko Wyżne – Krosno). Szlak prowadzi przez urokliwe, arcyciekawe zakątki Beskidu Niskiego i Pogórza. Zatacza pętlę o długości 321 km (ponad 70 trasy znajduje się po stronie polskiej) obejmującą swym zasięgiem obiekty muzealne o znaczeniu światowym, krajowym i lokalnym¹⁵³.

¹⁵¹ *Ibidem.*

¹⁵² *Ibidem.*

¹⁵³ *Ibidem.*

7. System realizacji (plan wdrażania) Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego

7.1. Struktura organizacyjna

Realizacja i wdrażanie Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego bazuje na określeniu systemu Zarządzania Polityką, który powinien być realizowany zarówno na poziomie regionalnym, jak również lokalnym. Takie podejście umożliwi m.in. uzyskanie spójności planowanych przedsięwzięć na terenie całego województwa podkarpackiego.

Realizacja Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego uwzględnia współpracę pracowników Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego z przedstawicielami poszczególnych samorządów lokalnych.

Podmiotem odpowiedzialnym za wdrażanie Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego jest Samorząd Województwa Podkarpackiego, który powinien współpracować samorządami lokalnymi. Samorząd Województwa jest odpowiedzialny za koordynację działań planistycznych, projektowych, edukacyjnych, promocyjnych, organizacyjnych i w konsekwencji realizacyjnych.

Poniższa tabela przedstawia zadania poszczególnych instytucji zaangażowanych w proces wdrażania Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego.

Tabela 21. Zadania poszczególnych instytucji zaangażowanych w proces wdrażania Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego.

| Struktura organizacyjna | Zadania |
|--|---|
| Samorząd Województwa Podkarpackiego | <ul style="list-style-type: none"> • Koordynacja realizacji Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego. • Zapewnienie spójności działań realizowanych na terenie województwa. • Realizacja projektów rowerowych współfinansowanych ze środków własnych i zewnętrznych o zasięgu regionalnym. • Udzielanie wsparcia finansowego i merytorycznego samorządom gminnym i powiatowym w zakresie projektów rowerowych. • Kształtowanie i konsultowanie nowych regulacji prawnych dotyczących rozwoju transportu rowerowego. |
| Samorząd lokalny | <ul style="list-style-type: none"> • Projektowanie i planowanie spójnego systemu rowerowego na poziomie powiatu i gminy. • Inicjowanie i finansowanie działań służących rozwojowi infrastruktury rowerowej. • Zarządzanie infrastrukturą rowerową na terenie powiatów i gmin. • Realizacja planowanych przedsięwzięć. • Współpraca z samorządem regionalnym w zakresie planowania i projektowania infrastruktury rowerowej. |
| Zarządy dróg i kolei | <ul style="list-style-type: none"> • Współpraca z samorządem regionalnym i lokalnym w zakresie planowania i projektowania infrastruktury rowerowej. • Współpraca z samorządem regionalnym i lokalnym w zakresie utrzymania i zapewnienia bezpieczeństwa infrastruktury rowerowej. |
| Zarząd terenów chronionych, nadrzecznych, leśnych | |
| Organizacje pozarządowe | <ul style="list-style-type: none"> • Konsultacje w zakresie planowania i projektowania infrastruktury rowerowej. • Pozyskiwanie opinii w zakresie utrzymania i zapewnienia bezpieczeństwa infrastruktury rowerowej. • Propagowanie i realizacja działań edukacyjnych. |
| Mieszkańcy | |
| Przedsiębiorcy | |
| Media | |

Źródło: opracowanie własne na podstawie dobrych praktyk zidentyfikowanych podczas realizacji wojewódzkich polityk rowerowych na terenie kraju oraz Unii Europejskiej.

7.2. Analiza interesariuszy Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego

Zaangażowanie interesariuszy Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego umożliwia poznanie horyzontalnej opinii na temat użyteczności i potrzeb związanych z planowaniem i projektowaniem infrastruktury rowerowej. Do interesariuszy, którzy powinni zostać zaangażowani w realizację Polityki wyszczególnić należy:

- Samorządy gminne i powiatowe.
- Grupy i organizacje rowerowe.
- Samorządy lokalne (w szczególności miasta centralne obszarów funkcjonalnych, np. Rzeszów, Krosno, Przemyśl, Tarnobrzeg, Sanok).
- Dyrektorzy szkół i innych placówek opiekuńczo-wychowawczych;
- Organizacje rowerowe użytkowników tras rowerowych (zarówno rowerzystów miejskich jak też turystycznych (wyprawowych) oraz kolarzy szosowych, kolarzy MTB, itd.).
- Instytucje gminne, powiatowe i wojewódzkie posiadające uprawnienia w zakresie rozwoju ruchu rowerowego, inwestycji w infrastrukturę rowerową, zarządzania drogami, planowania przestrzennego, inwestycji drogowych, pozyskiwania środków zewnętrznych i pomocowych.
- Przedsiębiorstwa i podmioty z branży wytwórstwa, handlu i serwisu sprzętu rowerowego.
- Przedsiębiorstwa i podmioty z branży turystycznej w tym zwłaszcza turystyki kwalifikowanej i rowerowej (podmioty z regionu oraz podmioty ogólnopolskie).
- Przedsiębiorcy - usługodawcy w zakresie bike-sharingu, hulajnóg elektrycznych.
- Przedsiębiorstwa i podmioty, które w rozwoju i promowaniu dojazdów do pracy rowerem mogą upatrywać korzyści społecznych, ekonomicznych i promocyjnych.
- Media lokalne i regionalne oraz ogólnopolskie i branżowe.
- Administracje Bieszczadzkiego Parku Narodowego i Magurskiego Parku Narodowego.
- Organizacje turystyczne i kluby turystyczne (np. Podkarpacka Regionalna Organizacja Turystyczna, Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze).

- Organizacje sportowe.
- Grupy nieformalne użytkowników tras rowerowych (społeczności internetowe np. użytkownicy grup i forów dyskusyjnych, członkowie grup na portalu Facebook, blogerzy, vlogerzy, youtuberzy i tiktokerzy tworzący treści związane z komunikacją rowerową, turystyką rowerową, aktywnym trybem życia, sportem, rekreacją, itd.).
- Ośrodki Ruchu Drogowego, szkoły nauki jazdy, organizacje kierowców - przede wszystkim w zakresie rozpowszechniania nowych wzorców zachowań kierowców wobec rowerzystów i pieszych (zasada ustęp słabszemu, wzorce zachowań związanych z ustępowaniem pierwszeństwa na przejazdach rowerowych i przejściach dla pieszych).
- Organizacje i instytucje zajmujące się bezpieczeństwem ruchu drogowego.
- Operatorzy usług współdzielonych w zakresie mobilności.
- Podmioty rynku publicznego transportu zbiorowego (zarządca infrastruktury kolejowej, przewoźnicy kolejni i drogowi).

Zdaniem przedstawicieli gmin wchodzących w skład województwa podkarpackiego do najważniejszych interesariuszy polityki rowerowej województwa zaliczyć należy samorząd lokalny (67,1%), samorząd województwa (57,2%) oraz mieszkańców regionu (47,4%). Grupami najmniej związanymi z transportem rowerowym są media oraz przedsiębiorcy¹⁵⁴.

Także przedsiębiorcy do najważniejszych interesariuszy polityki rowerowej województwa zaliczyli samorząd lokalny (90,0%) oraz samorząd województwa (81,0%). Za najmniej ważnych interesariuszy uznano media (1,0%)¹⁵⁵.

Również w ramach badania TDI wymieniano najczęściej następujących interesariuszy Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego: Samorządy lokalne; Mieszkańców regionu; Regionalnych przedsiębiorców. Zarządcy dróg i kolei; Zarządcy obszarów wodnych, leśnych, prawnie chronionych.

Rzadziej wskazywano na stowarzyszenia, NGO czy media. Prócz tego pojawiło się również wskazanie na regiony sąsiedzkie i partnerskie województwa podkarpackiego.

¹⁵⁴ *Badanie ankietowe z przedstawicielami gmin.*

¹⁵⁵ *Badanie ankietowe z przedstawicielami przedsiębiorstw.*

7.3. Formy współpracy UMWP w Rzeszowie z podległymi jednostkami oraz JST z regionu i regionami sąsiadującymi

Współpraca UMWP w Rzeszowie z JST z regionu i regionami sąsiadującymi ma celu usystematyzowanie (powiązanie) dokumentacji dla różnych szczebli jednostek samorządu terytorialnego na terenie województwa podkarpackiego. Poniżej przedstawione zostały narzędzia mające na celu powiązanie działań realizowanych przez zróżnicowane podmioty zlokalizowane na terenie województwa podkarpackiego. Narzędzia te zostały opracowane na podstawie dobrych praktyk zidentyfikowanych podczas realizacji wojewódzkich polityk rowerowych na terenie kraju oraz Unii Europejskiej.

Koordinacja działań planistycznych na szczeblu regionalnym i lokalnym

W ramach koordynacji działań planistycznych niezwykle istotne jest opracowanie:

- Koncepcji sieci głównych tras rowerowych województwa podkarpackiego, która określi przebieg głównych tras rowerowych województwa.
Koncepcja sieci głównych tras rowerowych województwa podkarpackiego powinna stanowić dokument nadrzędny dla dokumentów na szczeblu lokalnym, tj.:
 - Powiatowych Strategii Rozwoju Ruchu Rowerowego.
 - Miejskich koncepcji rozwoju tras rowerowych, jako załącznik do Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.
- Wytycznych planowania tras rowerowych województwa podkarpackiego (które stanowią załącznik do Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego). Wytyczne określają warunki techniczne do planowania, projektowania, realizacji i utrzymania infrastruktury rowerowej na terenie województwa podkarpackiego.

Powołanie Oficera Rowerowego

W ramach Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego rekomenduje się powołanie w strukturach administracyjnych samorządu województwa podkarpackiego, komórki odpowiedzialnej za rozwój ruchu rowerowego, tj. **Oficera Rowerowego**.

Proponuje się również wprowadzenie oficera rowerowego do składu Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Do podstawowych zadań i obowiązków pełnomocnika ds. polityki rowerowej w województwie podkarpackim, należeć będą, m.in.:

- Koordynacja działań w zakresie pozyskiwania funduszy zewnętrznych i pomocowych na rozwój infrastruktury, działania edukacyjne, działania sieciujące potencjał tras gminnych i przebiegi tras gminnych w zakresie dowiązań do tras w gminach sąsiednich, itp.
- Koordynacja działań związanych z utrzymaniem istniejących szlaków, poszukiwaniem rozwiązań wpływających na zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego.
- Koordynacja działań związanych z powstawaniem nowej infrastruktury oraz włączanie ich do sieci ścieżek i dróg rowerowych, np.:
 - Opiniowanie projektów drogowych i projektów dróg rowerowych (konsultowanie kwestii technicznych pod kątem ruchu rowerowego).
 - Kontakt i dialog ze środowiskiem rowerzystów korzystających z infrastruktury rowerowej w województwie podkarpackim.
 - Konsultowanie i opiniowanie realizacji inwestycji w infrastrukturę punktową (parkingi, stojaki rowerowe, miejsca postojowe i ich wyposażenie).
 - Koordynowanie działań promocyjnych na rzecz popularyzowania jazdy na rowerze w regionie.
 - Współpraca z stowarzyszeniami rowerowymi, fundacjami itp. służąca rozwojowi infrastruktury rowerowej.

7.4. Monitoring osiągniętych efektów i ocena polityki

7.4.1. Monitoring

Monitoring realizacji i wdrażania Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego bazuje na wskaźnikach monitoringowych przedstawionych poniżej.

Przedstawiciele UMWP w Rzeszowie biorący udział w badaniu jakościowym potwierdzali, że to właśnie na określonych wskaźnikach powinien bazować monitoring osiągniętych efektów polityki rowerowej.

Pozwoliłoby to, bowiem na systematyczną kontrolę stopnia realizacji zaplanowanych działań i bieżące reagowanie na ewentualne trudności¹⁵⁶.

Dane powinny być zbierane w odstępach czasowych minimum co 4 lata, tj. w latach: 2026, 2030 i 2034.

¹⁵⁶ *Badanie TDI.*

Tabela 22. Wskaźniki monitoringowe realizacji celów Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego.

| Cele strategiczne | |
|---|---|
| Cel strategiczny 1: Wzrost ruchu rowerowego w miastach regionu - zwiększanie udziału podróży rowerowych w przemieszczeniach ogółem | |
| Wskaźniki monitoringowe | <ul style="list-style-type: none"> • Łączna długość dróg, na których wprowadzono udogodnienia (np. wytyczone drogi dla rowerów, śluzy itp.) dla rowerzystów (źródło danych: sprawozdania pozyskane z samorządów lokalnych). • Łączna długość nowopowstałych dróg rowerowych (źródło danych: sprawozdania pozyskane z samorządów lokalnych). • Udział podróży rowerem w strukturze podróży w województwie (źródło danych: badanie ankietowe z mieszkańcami województwa podkarpackiego). |
| Cel strategiczny 2: Wzrost ruchu rowerowego regionalnego - zwiększanie potencjału turystycznego regionu za pośrednictwem rozwoju turystyki rowerowej | |
| Wskaźniki monitoringowe | <ul style="list-style-type: none"> • Łączna długość nowych oznakowanych tras turystycznych i rekreacyjnych w województwie (źródło danych: sprawozdania pozyskane z samorządów lokalnych). • Liczba nowych Miejsc Obsługi Rowerzystów (MOR) w województwie (źródło danych: sprawozdania pozyskane z samorządów lokalnych). |
| Cel strategiczny 3: Poprawa efektywności i jakości systemu zarządzania rozwojem ruchu rowerowego | |
| Wskaźniki monitoringowe | <ul style="list-style-type: none"> • Liczba wypadków z udziałem rowerzystów w województwie (źródło danych: dane Komend Powiatowych Policji). |

Źródło: opracowanie własne na podstawie dobrych praktyk zidentyfikowanych podczas realizacji wojewódzkich polityk rowerowych na terenie kraju oraz Unii Europejskiej.

7.4.2. Ewaluacja

Ewaluacja realizacji Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego powinna być przeprowadzana cyklicznie – np. w pięcioletnim horyzoncie czasowym (co pięć lat). W ramach ewaluacji Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego należy oprzeć się na ocenie stopnia wdrażania Polityki pod względem:

- Badania ewaluacyjnego użytkowników uwzględniającego:
 - Ocenę potrzeb użytkowników.
 - Analizę procesu koordynacji i wdrożenia Polityki.
 - Ocenę dostosowania Polityki do dokumentów wyższego rzędu (w tym dokumentów aktualizowanych i opracowanych w czasie obowiązywania Polityki).
 - Ocenę sposobu finansowania Polityki.

Na potrzebę cyklicznej oceny osiągniętych efektów wskazywali również przedstawiciele UMWP w Rzeszowie. Dodatkowo podkreślano, że powinna być ona oparta na zrealizowanych wartościach wskaźników, co pozwoliłoby określić skuteczność wdrażanych prac¹⁵⁷.

¹⁵⁷ Badanie TDI.

7.5. Procedura wprowadzania zmian w dokumencie

Regionalna Polityka Rowerowa Województwa Podkarpackiego powinna mieć charakter uniwersalny (dostosowany do możliwości i charakterystyki każdego regionu województwa podkarpackiego) oraz otwarty (uwzględniający możliwość aktualizacji wynikającej ze zmieniających się potrzeb odbiorców wynikających oraz procesów społeczno-gospodarczych zachodzących na terenie województwa podkarpackiego).

Powyższe podejście umożliwia zwiększenie poziomu efektywności i modyfikacji Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego pod względem zmieniających się uwarunkowań oraz napotkanych problemów w zakresie ruchu rowerowego.

W przypadku, gdy zajdzie konieczność zmodyfikowania istniejących zapisów w przedmiotowym dokumencie, Samorząd Województwa Podkarpackiego powinien przystąpić do aktualizacji Polityki – poprzez wprowadzenie zmian w treści dokumentu (wraz z uzasadnieniem).

Powyższe wnioski potwierdza analiza wyników wywiadów pogłębionych. Zdaniem badanych, omawiana polityka powinna mieć charakter otwarty i być na bieżąco aktualizowana w miarę pojawiających się potrzeb. Dzięki temu możliwa będzie reakcja na ewentualne problemy w zakresie rozwoju ruchu rowerowego, a także w przypadku, gdy zajdzie potrzeba zmodyfikowania obowiązujących zapisów. Dzięki takim działaniom Samorząd Województwa Podkarpackiego mógł bezzwłocznie przystąpić do wdrożenia zmian. Dodatkowo podkreślano przy tym potrzebę ciągłej współpracy z różnymi podmiotami zajmującymi się problematyką transportu rowerowego i turystyki rowerowej na terenie województwa podkarpackiego.

7.6. Źródła finansowania przedsięwzięć w ramach rozwoju ruchu rowerowego

Rozwój publicznej infrastruktury rowerowej wymaga zaangażowania zróżnicowanych i znacznych środków finansowych. Dywersyfikacja źródeł finansowania umożliwia pozyskanie środków na realizację efektywnej infrastruktury rowerowej. Wynika to z faktu, że w Polsce system finansowania inwestycyjnych projektów rozwoju ruchu rowerowego jest wielopoziomowy.

W procesie wdrażania Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego wyróżnia się następujące źródła finansowania:

Środki własne JST

Inwestycje związane z infrastrukturą pieszo-rowerową finansowane są m.in. z:

- dochodów własnych samorządów,
- subwencji ogólnych,
- dotacji celowych z budżetu państwa.

Środki pomocowe Unii Europejskiej

Ze względu na projektowanie zapisów programów operacyjnych, aktualnie możliwe jest określenie wyłącznie potencjalnych źródeł finansowania ze środków pomocowych UE, do których należą:

- Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego – zasilający inwestycyjne programy operacyjne Unii Europejskiej.
- Środki pochodzące z Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego i Funduszy Norweskich.
- Inne środki dotacyjne.

Środki budżetu państwa

Środki budżetu państwa mają charakter uzupełniający względem regionalnej polityki rowerowej. Środki z budżetu Państwa w zakresie rozwoju ruchu rowerowego dostępne są w ramach np. Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz programów krajowych.

Środki sektora prywatnego

W zakresie rozwoju ruchu rowerowego zaangażowane mogą być także środki sektora prywatnego. Podstawę zaangażowania środków prywatnych stanowi art. 221 ustawy o finansach publicznych.

Analiza wywiadów pogłębionych potwierdza, że finansowanie potencjalnych przedsięwzięć w ramach rozwoju ruchu rowerowego powinno uwzględniać wykorzystanie wszystkich z wymienionych źródeł. Podstawą jest jednak to, by możliwość finansowania infrastruktury transportu rowerowego i turystyki rowerowej znalazła się w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Podkarpackiego na lata 2021-2027. Co więcej, konieczne jest zapewnienie jednolitości tworzonej infrastruktury, tak, by realizowane projekty były spójne z całością infrastruktury rowerowej w regionie.

7.7. Założenia promocji turystyki rowerowej województwa podkarpackiego

Promowanie turystyki i transportu rowerowego

W ramach promowania turystyki i transportu rowerowego należy:

- Przygotować i stopniowo wdrażać działania promocyjne: informacje o trasach, programy aktywizacji użytkowników (eventy, kampanie w mediach, zwłaszcza w mediach społecznościowych, systemy zachęt np. finansowych i rzeczowych w zakresie dojazdu rowerem do pracy, szkoły, uczelni, itd.).
- Opracować jedną spójną politykę marketingową, uwzględniającą wyznaczenie grup docelowych i dotarcie poprzez jednolitą komunikację.
- Zintensyfikować promocję w innych regionach skierowaną do osób aktywnie jeżdżących rowerami.
- Zrealizować kampanie informujące o zaletach korzystania z roweru, jako alternatywnego środka transportu miejskiego.
- Opracować koncepcję turystycznych tras rowerowych.
- Zrealizować działania promocyjne (premiowanie przejazdów rowerem do pracy przez pracodawców i gminę, edukacja pro-rowerowa w przedszkolach i szkołach, gry rowerowe dla najmłodszych).

Kształtowanie kultury rowerowej

Zdaniem przedstawicieli gmin wchodzących w skład województwa podkarpackiego na kształtowanie się kultury rowerowej największy wpływ ma definiowanie kwestii rowerowych jako normalnego elementu procesów planistycznych (42,1%) oraz zaangażowanie do współpracy jak najwięcej interesariuszy, którym jasno przedstawi się plany i potrzeby (36,9%), zaś najmniejszy wpływ rozwiązywanie konfliktów między przechodniami, kierowcami i rowerzystami poprzez właściwe zarządzanie przestrzenią wspólną oraz przez kampanie informacyjne (19,7%).

Wykres 26. Czynniki wpływające na kształtowanie kultury rowerowej.



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI z przedstawicielami gmin (n=152)

Z kolei zdaniem przedsiębiorców na kształtowanie się kultury rowerowej największy wpływ ma planowanie wykorzystania przestrzeni publicznej i nakreślenie strategii zmiany (67,0%) oraz unikanie koncentrowania się na jednym sposobie przemieszczania się (59,0%). Czynnikiem o najmniejszym znaczeniu, zdaniem przedsiębiorców, jest definiowanie kwestii rowerowych jako normalnego elementu procesów planistycznych (14,0%).

Wykres 27. Czynniki wpływające na kształtowanie kultury rowerowej.



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI z przedstawicielami przedsiębiorstw (n=100).

Respondenci biorący udział w wywiadach pogłębionych wskazywali ponadto, że na kształtowanie kultury rowerowej pozytywnie wpływa działalność stowarzyszeń i organizacji rowerowych.

Skupiają one bowiem rowerzystów – fascynatów i ich działania, jak wskazał jeden z badanych, powinny służyć na rzecz uwzględnienia transportu rowerowego w ramach współczesnej kultury mobilności oraz pełnić rolę informacyjną.

Z kolei przedstawiciele organizacji pozarządowych związanych z ruchem rowerowym powyższe wnioski uzupełnili o znaczenie edukacji najmłodszych użytkowników infrastruktury drogowej, również poprzez promowanie odpowiedzialnych zachowań wśród osób dorosłych. Jak podkreślano w badaniu, dzieci działają w oparciu o obserwowane w najbliższym otoczeniu zachowania starszych. Jeśli dziecko widzi, że samo musi nosić kask, natomiast jego rodzice tego nie robią, gdy tylko będzie na tyle duże, by jeździć samemu, prawdopodobnie odrzuci tę formę ochrony. Podobnie w przypadku właściwego oświetlenia roweru, korzystania z odblasków czy zachowań w ruchu drogowym. Zdaniem badanych, edukacja w zakresie bezpieczeństwa drogowego powinna rozpoczynać się już w przedszkolu, jednak nie może pomijać również dorosłych, którzy nierzadko mają wyrobione złe nawyki i często nie mają nawet świadomości, że popełniają liczne błędy.

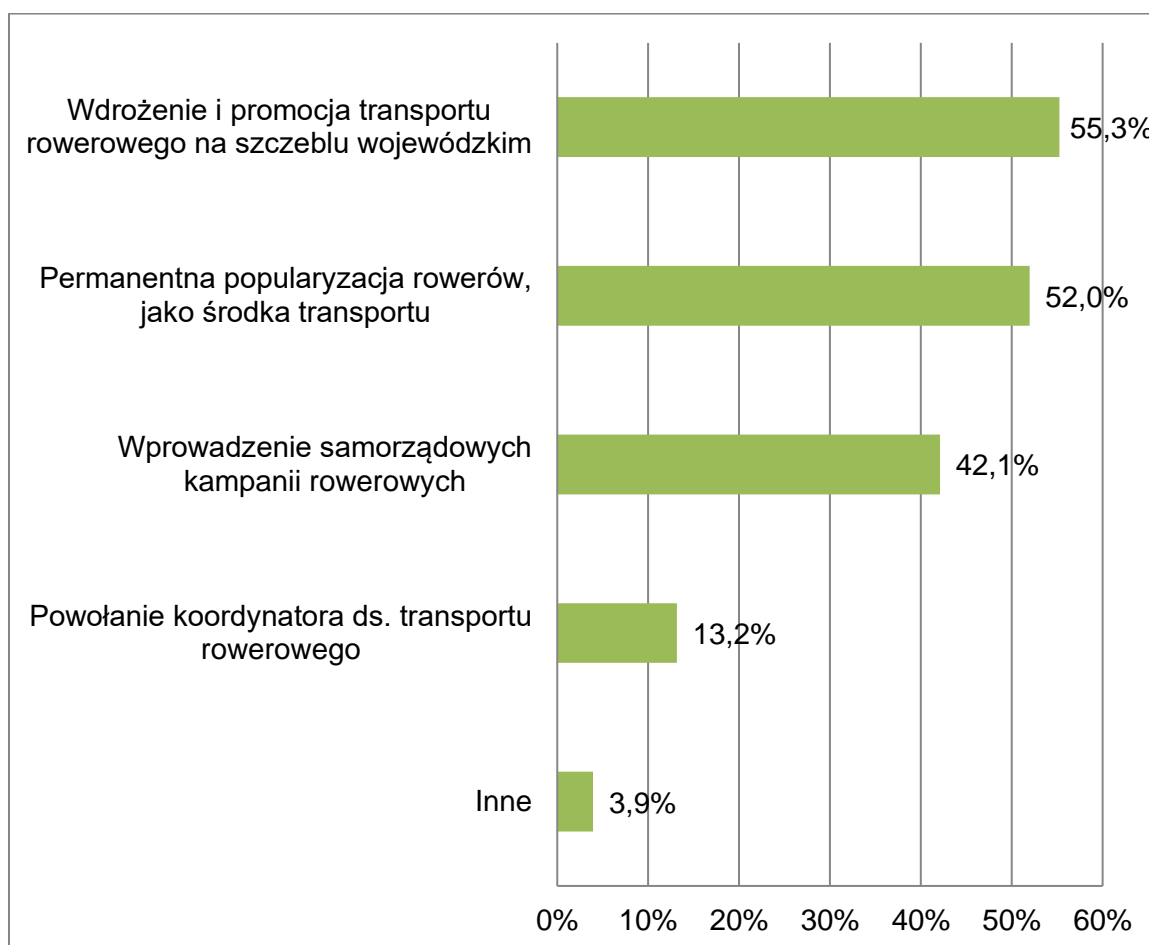
Działania mające na celu kształtowanie kultury rowerowej powinny uwzględniać przede wszystkim:

- Zlecenie przygotowania profesjonalnej kampanii społecznej skierowanej do wszystkich użytkowników ze szczególnym naciskiem na kierowców, jako uczestników ruchu na których realnie i prawnie (kodeks cywilny) spoczywa największa odpowiedzialność za zachowania w ruchu (z uwagi na tonaż i prędkości rozwijane przez pojazdy samochodowe).
- Realizację modułu nauki i szkolenia dzieci w szkołach obejmującego kursy jazdy rowerem w warunkach ruchu miejskiego (wzorowany np. na programach holenderskich i corocznym egzaminie rowerowym we wszystkich szkołach w Holandii).
- Tworzenie produktów turystycznych obejmujących rower.
- Akcje popularyzujące bezpieczeństwo ruchu drogowego (rowerowego) podczas pikników rodzinnych czy festynów poprzez organizację różnego rodzaju zawodów, testów itp., których celem jest zwiększenie świadomości społecznej w obszarze bezpieczeństwa.

Edukacja w zakresie bezpieczeństwa ruchu rowerowego

W opinii przedstawicieli gmin wchodzących w skład województwa podkarpackiego w celu zwiększenia poziomu edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego należy wdrożyć i promować transport rowerowy na szczeblu wojewódzkim (55,3%) oraz popularyzować rower jako środek transportu (52,0%).

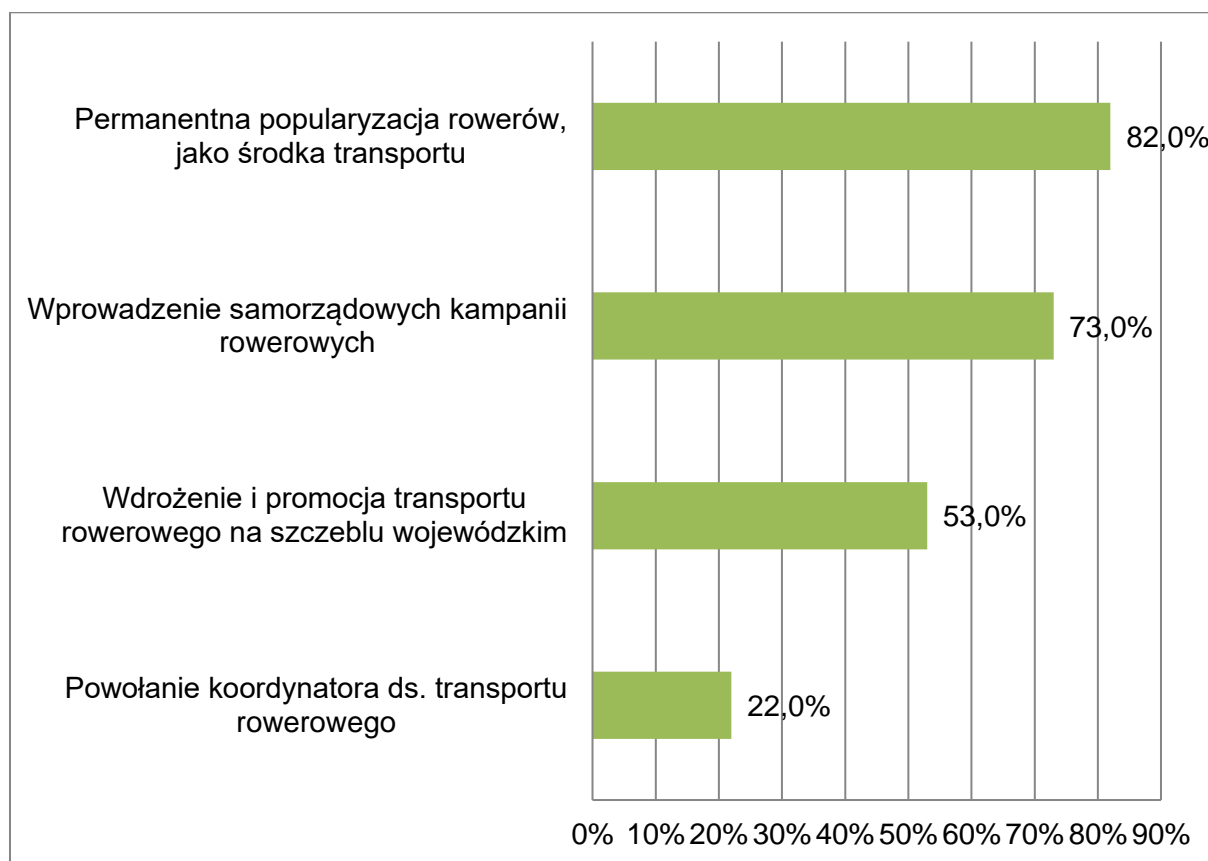
Wykres 28. Działania, jakie należy podjąć w celu zwiększenia poziomu edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI z przedstawicielami gmin (n=152).

Z kolei zdaniem przedsiębiorców, aby podnieść poziom edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego należy przede wszystkim w sposób permanentny popularyzować rower jako efektywny środek transportu (82,0%) oraz prowadzić promocyjne, samorządowe kampanie rowerowe (73,0%).

Wykres 29. Działania, jakie należy podjąć w celu zwiększenia poziomu edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI z przedstawicielami przedsiębiorstw (n=100).

Z kolei zdaniem uczestników badania TDI, działania służące podnoszeniu poziomu edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny obejmować przede wszystkim kampanie społeczne na szeroką skalę, mające uświadomić użytkownikom wszystkim ruchu obecność rowerzystów na drogach. Należałoby również skierować działania edukacyjne do samych rowerzystów, począwszy od dzieci przygotowujących się do otrzymania karty rowerowej, jak i do starszych rowerzystów.

Jak podkreślił jeden z respondentów, rosnąca liczba rowerzystów w ruchu drogowym nie jest proporcjonalna do poziomu znajomości przepisów ruchu drogowego przez użytkowników jednośladów. W związku z tym, konieczne jest podjęcie działań służących podnoszeniu poziomu wiedzy rowerzystów w zakresie zasad bezpiecznego poruszania się po drodze.

Do zagadnienia edukacji rowerowej odnosili się również przedstawiciele organizacji pozarządowych związanych z ruchem rowerowym, którzy uczestniczyli w badaniu FGI. Podkreślano przy tym, że edukacja w zakresie poruszania się po drogach, w tym z wykorzystaniem roweru, powinna rozpoczynać się już w przedszkolu. Równocześnie jednak wskazywano na konieczność podejmowania działań skierowanych do osób starszych, które często poruszają się po drogach w sposób nieprzepisowy. To ich zachowania naśladują bowiem najmłodsi, powielając i utrwalając tym samym niewłaściwe nawyki.

Dodatkowo, zdaniem badanych, należałoby podjąć zmiany ustawowe, ogólnokrajowe, obejmujące m.in. edukację w zakresie ruchu drogowego oraz konieczność zdawania na kartę rowerową. Pozwoliłoby to bowiem podnieść poziom wiedzy na temat bezpiecznych zachowań na drodze i odpowiedzialności.

Reasumując – działania, które wpłyną na poziom edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu rowerowego powinny uwzględniać przede wszystkim:

- Szkolenie dzieci w jeździe na rowerze w realnym ruchu drogowym (oczywiście na spokojniejszych ulicach).
- Szkolenie kierowców na kursach prawa jazdy i w Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego w zakresie respektowania przepisów drogowych wobec rowerzystów (ustępowanie pierwszeństwa, nawyki prowadzenia obserwacji przy przecinaniu drogi rowerowej, odstęp przy wyprzedzaniu, itp.).
- Przeprowadzenie audytu tras rowerowych w regionie.
- Stosowanie oznakowania: droga dla rowerów/droga dla pieszych i rowerów tylko w przypadku tras ciągłych, wysokiej jakości, spełniających zasady 5 wymogów organizacji C.R.O.W.

8. Podsumowanie

Województwo podkarpackie stanowi region o wysokich walorach przyrodniczo-kulturowych, których najwyższe wartości charakteryzuje obszar górski (przede wszystkim Bieszczady i Beskid Niski), a także powiaty z północno-wschodniej części województwa.

Z kolei elementy ograniczające rozwój turystyki to przede wszystkim:

- Peryferyjne położenie regionu i niski poziom dostępności komunikacyjnej.
- Niedostateczny popyt na usługi turystyczne i rekreacyjne.
- Bliskość konkurencyjnego województwa małopolskiego.

Jak wynika z Analizy potencjału turystyki przygodowej w województwie podkarpackim kierunki działań mające pozytywny wpływ na rozwój turystyki na Podkarpaciu zostały m.in. określone w Strategii Rozwoju Województwa Podkarpackiego na lata 2007-2020.

Główne cele jakie zostały określone to:

- rozwój atrakcji turystycznych oraz infrastruktury turystycznej,
- podniesienie konkurencyjności produktów turystycznych,
- rozwój promocji turystycznej oraz partnerstwa służącego turystyce przyjazdowej do województwa.

Województwo podkarpackie znane z wyjątkowej czystości i jakości środowiska powinno skupiać się na wykorzystaniu przyrodniczo-kulturowego potencjału regionu, w kierunku rozwoju turystyki i rekreacji. Jednakże wykorzystanie przyrodniczo-kulturowego potencjału regionu będzie możliwe dopiero po poprawie jego dostępności komunikacyjnej oraz wykonaniu szeregu inwestycji w infrastrukturze turystycznej i okołoturystycznej¹⁵⁸.

¹⁵⁸ *Analiza Potencjału Turystyki Przygodowej w Województwie Podkarpackim*

Potwierdzają to zapisy Strategii rozwoju i komunikacji marketingowej turystyki województwa podkarpackiego na lata 2020-2025: „Turystyka nie rozwinie się bez należytej infrastruktury – dotyczy to zarówno oferty zimowej, aktywności rowerowych, kajakowych, jak i możliwości dotarcia na miejsce. W tym aspekcie to samorządy muszą zrozumieć niezbędną rolę, jaką mają do spełnienia, dostrzegając potrzeby rozwoju turystyki w prowadzonych inwestycjach”¹⁵⁹.

Regionalna Polityka Rowerowa Województwa Podkarpackiego stanowi narzędzie, które wspierać będzie wdrażanie działań związanych z budową infrastruktury rowerowej oraz umożliwi ich prowadzenie w sposób skoordynowany i ciągły.

Województwo podkarpackie posiada ogromny potencjał związany z możliwością udostępniania i tworzenia tras rowerowych. Jest to przede wszystkim związane z turystyczną atrakcyjnością regionu, rozległym obszarem turystycznym i możliwością tworzenia nowych usług związanych z turystyką rowerową.

Z kolei uwarunkowania społeczno-gospodarcze, ze względu na dość stabilną sytuację regionu, nie wpływają znacząco na politykę rowerową województwa, zarówno w zakresie tworzenia jej założeń, jak również późniejszej realizacji. Rower jest ważnym środkiem transportu dla dwóch grup wiekowych o szczególnych potrzebach w zakresie bezpieczeństwa i zdrowotności, mianowicie dzieci oraz osób starszych. Oznacza to priorytetyzację działań dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego rowerzystów w sąsiedztwie placówek edukacyjnych i drogach dojazdu do nich oraz miejsc użyteczności publicznej często odwiedzanych przez seniorów.

Turystyka rowerowa stanowi jedną z najbardziej popularnych w województwie podkarpackim rodzajów turystyki. Podkarpacie może pochwalić się dobrze rozbudowaną i oznakowaną siecią tras rowerowych prowadzących przez najciekawsze miejsca regionu pod względem przyrodniczym, historycznym i kulturowym.

¹⁵⁹ *Strategia rozwoju i komunikacji marketingowej turystyki województwa podkarpackiego na lata 2020–2025*

Warto również zwrócić uwagę, że Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023 nie uwzględnia zagadnienia transportu rowerowego, ponieważ na etapie jego projektowania brakowało odpowiednich badań w tym zakresie. Jednakże, jak wynika z przeprowadzonych do 2021 r. analiz i audytów transportu rowerowego może jednak odgrywać istotną rolę w kontekście zapewnienia spójności wewnętrznej województwa i przyczyniać się do minimalizowania problemów związanych z przeciążeniem ruchu w centrach miast. W związku z czym zaleca się intensyfikację działań mających na celu zwiększanie spójności sieci ścieżek rowerowych w obrębie obszarów funkcjonalnych.

Planuje się, że w PSRT WP do roku 2030 uwzględnione zostanie szereg inwestycji w infrastrukturę wspierającą wykorzystanie rowerów, jako środka lokomocji (transport zielony), ale też jako narzędzia służącego uprawianiu aktywnej turystyki. W diagnozie systemu transportowego regionu sporządzonej na rzecz nowego PSRT WP, odnosząc się do kwestii ścieżek i tras rowerowych, przede wszystkim zwrócono uwagę na brak spójnej sieci połączonych ze sobą tras rowerowych województwa o jednolitych parametrach. W PSRT WP do roku 2030 wspierany będzie m.in. rozwój tzw. zielono-niebieskiej infrastruktury oraz sprzyjanie płynnej zmianie środka lokomocji. Obecne będą więc nowym Programie zapisy uwrażliwiające twórców systemów komunikacyjnych na to, że zrównoważenie opcji transportowych w mieście powinno odbywać się poprzez tworzenie nieprzerwanych możliwości przemieszczania się środkami transportu o jak najmniejszej presji na środowisko. Zatem łańcuchy ekomobilności w postaci ciągów pieszych oraz rowerowych, powinny stworzyć spójną siatkę połączeń na terenach miejskich i podmiejskich, tworząc alternatywę dla transportu samochodowego, będącą uzupełnieniem oferty transportu publicznego

Część nowego PSRT WP dotycząca celów i kierunków (inwestycji) w systemie transportowym województwa podkarpackiego ma zatem zawierać szereg rozwiązań służących poprawie i wzmocnieniu komponentu rowerowego.

Analiza uwarunkowań województwa podkarpackiego oraz istniejącej infrastruktury rowerowej wykazała, że najbardziej istotne bariery rozwoju transportu rowerowego na terenie województwa podkarpackiego to:

- Duże braki infrastrukturalne (brak głównych tras, niski standard istniejących odcinków infrastruktury i jej fragmentaryczność).
- Brak oferty (poza Wschodnim Szlakiem Rowerowym Green Velo Green Velo) kompleksowych szlaków długodystansowych o minimalnym poziomie jakości.
- Bariery terenowe (przewyższenia, bariery liniowe - rzeki, linie kolejowe, autostrady i drogi ekspresowe). Ukształtowanie terenu, zwłaszcza w południowej i południowo-wschodniej części województwa.
- Niski poziom świadomości odnośnie możliwego poziomu ruchu rowerowego zarówno w miastach jak i poza nimi, niski poziom świadomości korzyści ekonomicznych z rozwoju turystyki rowerowej zwłaszcza długodystansowej.
- Brak poczucia bezpieczeństwa wśród rowerzystów i potencjalnych rowerzystów stanowiące przyczynę rezygnacji z transportu rowerowego na rzecz innych gałęzi transportu.
- Niska jakość projektowa i wykonawcza nielicznej, istniejącej infrastruktury rowerowej (nawierzchnie inne niż asfaltowe, zła geometria, braki widoczności, makroniwelacji, brak zachowania ciągłości niwelety i nawierzchni dróg rowerowych prowadzonych wzdłuż dróg lokalnych w miastach i na wsiach, itp.).
- Środki finansowane niepozwalające na realizację planów związanych z rozwojem ruchu rowerowego w regionie.
- Nieodpowiednie skomunikowanie regionu wewnątrz i zewnętrznie pod względem transportu publicznego (kolejowego i autobusowego).
- Zbyt mała promocja regionu w skali kraju pod względem turystycznym.
- Większe niż w innych regionach kraju odległości między miejscowościami.

W związku z powyższym Celem głównym Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego jest: Wzrost satysfakcji z jakości infrastruktury rowerowej oraz wzrost udziału ruchu rowerowego w transporcie na terenie województwa, zarówno uwzględniając założenia komunikacyjnego podsystemu transportowego, jak również rowerowego transportu turystycznego.

Cel główny będzie realizowany poprzez uwzględnienie poniższych celów strategicznych i celów szczegółowych:

Cel strategiczny 1: Wzrost ruchu rowerowego w miastach regionu - zwiększanie udziału podróży rowerowych w przemieszczeniach ogółem

Cele szczegółowe:

- 1.1. Rozwój tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym, w tym przede wszystkim rozwój infrastruktury związanej z drogami rowerowymi i przemieszczeniem funkcjonalnym.
- 1.2. Zwiększenie spójności infrastruktury rowerowej w postaci zintegrowanej sieci dróg rowerowych w miastach i na terenach wiejskich.
- 1.3. Poprawa jakości rowerowej infrastruktury poprzez inwestycje w nowoczesne rozwiązania techniczne i technologiczne skierowane w szczególności do mieszkańców i województwa podkarpackiego.
- 1.4. Usystematyzowanie planowanych oraz realizowanych projektów z zakresu transportu rowerowego na terenie województwa.

Cel strategiczny 2: Wzrost ruchu rowerowego regionalnego - zwiększanie potencjału turystycznego regionu za pośrednictwem rozwoju turystyki rowerowej

Cele szczegółowe:

- 2.1. Rozwój tras rowerowych o charakterze turystycznym, rekreacyjnym i sportowym.
- 2.2. Zwiększanie popularności rowerowych szlaków turystycznych województwa podkarpackiego.
- 2.3. Zwiększenie spójności rowerowych tras turystycznych.
- 2.4. Wsparcie inicjatyw regionalnych i lokalnych w zakresie tworzenia i zarządzania produktami turystyki rowerowej.

Cel strategiczny 3: Poprawa efektywności i jakości systemu zarządzania rozwojem ruchu rowerowego

Cele szczegółowe:

- 3.1 Rozwój oraz zarządzanie rozwojem transportu rowerowego (zarówno w wymiarze komunikacyjnym, jak i turystycznym).
- 3.2 Poprawa bezpieczeństwa i redukcję zagrożeń motoryzacyjnych (hałasu, emisji spalin, kolizyjności przejazdów itp.).
- 3.3 Zwiększanie popularności transportu rowerowego - popularyzacja transportu zrównoważonego rozwoju (transportu ekologicznego) wraz z zasadami wzajemnego poszanowania uczestników ruchu drogowego (m.in. pieszych, rowerzystów i kierowców).
- 3.4. Wzrost społecznej akceptacji dla transportu rowerowego oraz zarządzanie rozwojem systemu komunikacyjnego transportu rowerowego oraz rowerowego transportu turystycznego.
- 3.5 Zwiększanie wewnętrznej dostępności transportowej miast dzięki udostępnianiu rowerów współdzielonych.

9. Bibliografia

Źródła tradycyjne:

1. Przepisy wykonawcze do ustawy Prawo Budowlane tj. Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124 z późn. zm.)
2. Podręcznik do projektowania tras rowerowych. Koncepcja Budowy Zintegrowanej Sieci Tras Rowerowych, Biegowych oraz Narciarskich Tras Biegowych w Województwie Małopolskim.
3. Standardy Projektowe I Wykonawcze Dla Infrastruktury Rowerowej Województwa Dolnośląskiego.
4. EuroVelo. Europejski Standard Certyfikacji dla europejskiej sieci szlaków rowerowych. Wydanie drugie poprawione
5. Wilczyński. B., Wschodni Szlak Rowerowy GREEN VELO – mocny start i co dalej – głos w dyskusji nt. dalszego rozwoju sieciowego produktu turystycznego, Biuletyn KPZK PAN, Zeszyt 269, rok 2018
6. Główny dokument Dolnośląskiej Polityki Rowerowej przyjęty przez Zarząd Województwa Dolnośląskiego Uchwałą Nr 3847/V/17 w dniu 31 maja 2017 r.
7. Urban Agenda for the EU. Pact of Amsterdam.
8. BIAŁA KSIĘGA Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu.
9. EU Cycling Strategy. Recommendations for Delivering Green Growth and an Effective Mobility in 2030.
10. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku
11. Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.).
12. Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023 (PSRT WP do roku 2023).
13. Strategia rozwoju województwa – Podkarpackie 2030.
14. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa
15. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego
16. Strategia Rozwoju Województwa „Małopolska 2030”
17. Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku
18. Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego 2030+
19. Analiza Podaży Turystyki Rowerowej W Polsce 2021
20. Diagnoza Wyzwań, Potrzeb I Potencjałów Obszarów Objętych Programem Operacyjnym Polska Wschodnia 2014-2020
21. Audyt potencjału produktów turystyki rowerowej województwa podkarpackiego
22. Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
23. Analiza Potencjału Turystyki Przygodowej W Województwie Podkarpackim
24. Strategia Rozwoju i Komunikacji Marketingowej Turystyki Województwa Podkarpackiego na lata 2020–2025
25. U Cycling Strategy – Recommendations for Delivering Green Growth and an Effective Mobility System in 2030;
26. Fundusze Europejskie dla Podkarpacia 2021-2027 – założenia/projekt;
27. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030;

28. Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030.
 29. Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020;
 30. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.);
 31. Program promocji tras rowerowych w Polsce Wschodniej na lata 2013-2020”;
 32. Program Rozwoju Sportu 2020;
 33. Program rozwoju turystyki do 2020 roku;
 34. Program strategiczny rozwoju transportu województwa podkarpackiego do roku 2023;
 35. Projekt Umowy Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce;
 36. Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.);
 37. Strategia rozwoju i komunikacji marketingowej turystyki województwa podkarpackiego na lata 2020-2025;
 38. Strategia Sprawne Państwo 2020;
 39. Strategia zarządzania produktem turystycznym „Wschodni Szlak Rowerowy Green Velo”;
- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku.

Źródła internetowe:

1. <https://www.gov.pl/web/uw-mazowiecki/podstawowe-roznice-miedzy-sieczka-rowerowa-a-pasem-ruchu-dla-rowerow>
2. <http://dolnoslaskakrainarowerowa.pl/definicje>
3. <https://zdm.poznan.pl/pl/kontrapas-kontraruch-rowerowy-jaka-jest-roznica>
4. <https://nowewyrazy.uw.edu.pl/haslo/bike-and-ride.html?pdf=1>
5. https://plwiki.pl/Leksykon/Publiczny_system_wypożycznia_rowerów
6. <https://edroga.pl/mobilnosc/pakt-na-rzecz-zrownowazonych-miast-240512723>
7. <http://urbnews.pl/pakt-amsterdamski-podpisany/>
8. <https://www.mobilnagdunia.pl/rower/426-europejska-strategia-rowerowa>
9. <https://www.podkarpackie.pl/index.php/strategia/7812-strategia-rozwoju-województwa-podkarpackie-2030-przyjeta-przez-sejmik-województwa-podkarpackiego>
10. https://narowery.visitmalopolska.pl/pl_PL/velomalopolska
11. <https://narowery.visitmalopolska.pl/pl/wislana-trasa-rowerowa>
12. <https://narowery.visitmalopolska.pl/pl/velometropolis>
13. <https://www.stalowawola.pl/podpisali-porozumienie-o-utworzeniu-czwormiasta/>
14. <https://bip.podkarpackie.pl/index.php/2-dane-podstawowe/139-wykaz-powiatow-i-gmin-wchodzacych-w-sklad-województwa>
15. <https://rzeszow.stat.gov.pl/dane-o-województwie/województwo-879>
16. Zestawienie danych statystycznych z rejestru zabytków - zabytki nieruchome [z:] https://dane.gov.pl/pl/dataset/154,zestawienie-danych-statystycznych-z-rejestru-zabytkow-zabytki-nieruchome/resource/31671/table?page=1&per_page=20&q=col1:%22podkarpackie%22&sort=
17. <https://social.estate/slownik/wspolczynnik-urbanizacji-co-to-jest/>
18. <https://stat.gov.pl/metainformacje/slownik-pojec/pojecia-stosowane-w-statystyce-publicznej/3949,pojecie.html>
19. <https://rzeszow.stat.gov.pl/zakladka1/>
20. <http://www.rowery.org.pl/management.html>
21. <https://en.eurovelo.com/ev4/poland>
22. Koncepcja Podkarpackie Ekologiczne Szlaki Greenways - Zagłębie Ambitnej Turystyki w Beskidzie Niskim [z:] <http://przelomywisloka.pl/wp-content/uploads/2013/06/koncepcja-Greenways-2021-2027-Zag%C5%82%C4%99bie-Ambitnej-Turystyki.pdf>
23. Bank Danych Lokalnych GUS [z:] <https://bdl.stat.gov.pl/>
24. <https://rowery.rzeszow.pl/interaktywna-mapa/>
25. <https://www.centrumrowerowe.pl/blog/systemy-rowerow-miejskich/>
26. https://www.centrumrowerowe.pl/photo/article/CR_ranking_ogolna.png
27. greenvelo.pl
28. informacje nt. polityki rowerowej Województwa Małopolskiego (https://narowery.visitmalopolska.pl/pl_PL/velomalopolska)
29. Doświadczenia partnera irlandzkiego – Northern & Western Regional Assembly („Great Western Greenway” [z:] <https://www.interregeurope.eu/policylearning/good-practices/item/3437/great-western-greenway/> bazujące na rozwoju szlaków greenways w Irlandii w oparciu o przyjętą w 2018 roku Strategię na rzecz rozwoju krajowych i regionalnych Greenways [z:] <https://assets.gov.ie/10364/abd98a35c61e4de4ba00a341eb7e0d13.pdf>

10. Spis elementów graficznych

| | |
|--|---|
| Rysunek 1. Podział administracyjny województwa podkarpackiego..... | 35 |
| Rysunek 2. Podział województwa podkarpackiego według klasyfikacji jednostek terytorialnych do celów statystycznych (NUTS) w 2019 r. | 36 |
| Rysunek 3. Gęstość zaludnienia w 2019 r..... | 51 |
| Rysunek 4 Wskaźnik urbanizacji w 2019 r..... | 53 |
| Rysunek 5. Trasa EuroVelo 4 na terenie województwa podkarpackiego. | 90 |
| Rysunek 6. Klasyfikacja systemów roweru publicznego funkcjonujących w Polsce w 2020 r. | 121 |
| Rysunek 7. Trasa EuroVelo 4 na terenie województwa podkarpackiego. | 154 |
| Rysunek 8. Trasa Wschodniego Szlaku Green Velo. | Błąd! Nie zdefiniowano zakładki. |
| Wykres 1. Temperatury powietrza i opady atmosferyczne w stacji meteorologicznej Rzeszów - Jasionka w 2019 r. | 43 |
| Wykres 2. Mediana wieku..... | 51 |
| Wykres 3. Indeks starości (Liczba osób w wieku 65 lat i więcej przypadająca na 100 osób w wieku 0–14 lat). | 52 |
| Wykres 4. Współczynnik dynamiki demograficznej. | 52 |
| Wykres 5. Saldo migracji ludności na pobyt stały na 1000 ludności. | 54 |
| Wykres 6. Ludność według płci i wieku w latach 2010, 2019 i 2040..... | 57 |
| Wykres 7. Ludność według miejsca zamieszkania. | 58 |
| Wykres 8. Współczynnik starości demograficznej (Udział osób w wieku 65 lat i więcej w ogólnej liczbie ludności). | 59 |
| Wykres 9. Ocena poziomu integracji transportu zbiorowego z rowerowym na terenie gminy..... | 66 |
| Wykres 10. Ocena MPZP (lub analogiczny dokument) gminy. | 71 |
| Wykres 11. Korzystający z instytucji kultury na 1000 ludności. | 72 |
| Wykres 12. Stopień wykorzystania miejsc noclegowych. | 74 |
| Wykres 13. Ścieżki rowerowe (drogi dla rowerów) ogółem..... | 108 |
| Wykres 14. Lokalizacja poniższych elementów infrastruktury rowerowej w gminach. | 113 |
| Wykres 15. Ocena poziomu utrzymania infrastruktury rowerowej oraz zrealizowanych remontów i modernizacji. | 115 |

| | |
|---|-----|
| Wykres 16. Ocena organizacji przewozu rowerów w transporcie zbiorowym na terenie gminy. | 116 |
| Wykres 17. Ocena organizacji miejsc do pozostawienia roweru na terenie gminy (np. miejsca typu Bike & Ride)..... | 116 |
| Wykres 18. Ocena funkcjonowania roweru publicznego..... | 122 |
| Wykres 19. Dominujące zachowania transportowe mieszkańców gminy. | 125 |
| Wykres 20. Środek transportu, który mieszkańcy gminy preferują podczas dojazdu do miejsca pracy i nauki. | 125 |
| Wykres 21. Główne cele podróży rowerem mieszkańców gminy. | 126 |
| Wykres 22. Częstotliwość korzystania mieszkańców gminy z rowerów w porze ciepłej. | 126 |
| Wykres 23. Częstotliwość korzystania mieszkańców gminy z rowerów w porze zimnej. | 127 |
| Wykres 24. Braki elementów infrastruktury rowerowej. | 129 |
| Wykres 25. Najważniejsze kierunki rozwoju ruchu rowerowego na terenie gminy. | 131 |
| Wykres 26. Czynniki wpływające na kształtowanie kultury rowerowej..... | 170 |
| Wykres 27. Czynniki wpływające na kształtowanie kultury rowerowej..... | 171 |
| Wykres 28. Działania, jakie należy podjąć w celu zwiększenia poziomu edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. | 173 |
| Wykres 29. Działania, jakie należy podjąć w celu zwiększenia poziomu edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. | 174 |
| Tabela 1. Wykaz skrótów zastosowanych w dokumencie. | 7 |
| Tabela 2. Wykaz pojęć zastosowanych w dokumencie. | 8 |
| Tabela 3. Powierzchnia geodezyjna według kierunków wykorzystania. | 37 |
| Tabela 4. Powierzchnia o szczególnych walorach przyrodniczych prawnie chroniona. | 38 |
| Tabela 5. Parki narodowe..... | 39 |
| Tabela 6. Parki krajobrazowe. | 40 |
| Tabela 7. Temperatura powietrza..... | 42 |
| Tabela 8. Opady atmosferyczne, prędkość wiatru, usłonecznienie i zachmurzenie. | 43 |
| Tabela 9. Emisja i redukcja zanieczyszczeń powietrza. | 44 |
| Tabela 10. Ludność. | 49 |
| Tabela 11. Ludność w wieku produkcyjnym i nieprodukcyjnym..... | 50 |
| Tabela 12. Prognoza ludności. | 55 |

| | |
|---|-----|
| Tabela 13. Aktywność ekonomiczna ludności w wieku 15 lat i więcej. | 60 |
| Tabela 14. Pracujący w podziale na branże. | 61 |
| Tabela 15. Baza noclegowa turystyki. | 73 |
| Tabela 16. Wizje lokalne..... | 98 |
| Tabela 17. Charakterystyka dróg rowerowych województwa podkarpackiego. | 107 |
| Tabela 18. Długość ścieżek rowerowych (dróg dla rowerów) w podziale na powiaty. | 108 |
| Tabela 19. Mocne i słabe strony infrastruktury rowerowej województwa podkarpackiego. | 118 |
| Tabela 20. Wpływ poniższych barier na rozwój transportu rowerowego na terenie gminy (W skali od 1 do 10, gdzie 1 oznacza najniższy poziom wpływu, a 10 – najwyższy). | 134 |
| Tabela 21. Zadania poszczególnych instytucji zaangażowanych w proces wdrażania Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego. | 158 |
| Tabela 22. Wskaźniki monitoringowe realizacji celów Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego. | 164 |

11. Załączniki

11.1. Wytyczne projektowania i wykonania infrastruktury rowerowej województwa podkarpackiego

11.2. Koncepcja sieci korytarzy tras rowerowych na terenie województwa podkarpackiego
