

Załącznik nr 2 do Raportu z konsultacji dotyczących zadania: „Inwentaryzacja i koncepcja rozwoju tras rowerowych na terenie powiatu słupskiego”.

## KONSULTACJE SPOŁECZNE (ANKIETA INTERNETOWA)

### PROJEKT: INWENTARYZACJA I KONCEPCJA ROZWOJU TRAS ROWEROWYCH NA TERENIE POWIATU SŁUPSKIEGO (kwiecień 2024 r.)

**Na potrzeby konsultacji społecznych została przygotowana ankieta internetowa, dotycząca preferencji, opinii mieszkańców powiatu słupskiego w zakresie wykonania opracowania pn.: „Inwentaryzacja i koncepcja rozwoju tras rowerowych na terenie powiatu słupskiego”.**

Zespół projektowy na podstawie Opisu Przedmiotu Zamówienia pn. „Inwentaryzacja i koncepcja rozwoju tras rowerowych na terenie powiatu słupskiego” oraz sprawdzonej metodologii<sup>1</sup> przygotował ankietę w celu zweryfikowania preferencji, opinii mieszkańców Powiatu Słupskiego na potrzeby wykonania koncepcji rozwoju spójnej sieci tras rowerowych o funkcji transportowej, rekreacyjnej,

---

<sup>1</sup> Na podstawie standardów holenderskich *C.R.O.W.*, krajowych *Wytocznych organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego w Polsce*, europejskich *EuroVelo* oraz 20-letniego doświadczenia zespołu projektowego w realizacji koncepcji, projektów badawczych, programów rozwoju infrastruktury rowerowej zrealizowanych w obszarze ponad 400 JST w Polsce m.in. m.st. Warszawa, 40 gmin Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego, Kraków, Wrocław, Lublin, Łódź, Toruń, Białystok, Kielce, Rzeszów, Gorzów Wielkopolski, Zielona Góra, Elbląg Kutno, Konstancin-Jeziorna, Lubartów, Mrągowo, Grodzisk Mazowiecki, Hrubieszów, Kosakowo, Busko-Zdrój, Żary itd.

turystycznej i sportowej<sup>2</sup> wraz z zachowaniem standardów krajowych i międzynarodowych dotyczących kształtowania sieci tras rowerowych<sup>3</sup>.

#### Metoda konstruowania kwestionariusza ankiety:

- Temat i przedmiot badania:
  - ✓ badanie opinii społecznej – ankieta internetowa, dotycząca preferencji, opinii mieszkańców w zakresie koncepcji rozwoju tras rowerowych na terenie Powiatu Słupskiego.
- Cel badania:
  - ✓ weryfikacja preferencji mieszkańców w zakresie wykorzystania roweru w celu rozwoju spójnej sieci tras rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie Powiatu Słupskiego.
- Zakres badania:
  - ✓ populacja: ankieta skierowana głównie do mieszkańców jednostek samorządu terytorialnego objętych projektem, w drugiej kolejności do mieszkańców powiatów, gmin ościennych oraz turystów;
  - ✓ określenie geograficznego zakresu badań: Powiat Słupski;
  - ✓ sposób doboru próby badawczej: Internet (portal społecznościowy: Facebook/oficjalna strona internetowa Starostwa Powiatowego w Słupsku) – daje możliwość dotarcia do jak największej grupy odbiorców, którzy są zainteresowani danym tematem;
  - ✓ hipotezy, które poddane są weryfikacji:
    - na terenie Powiatu Słupskiego jest duże zapotrzebowanie na rozwój spójnej sieci tras rowerowych (zwłaszcza o funkcji transportowej i turystycznej) wraz z infrastrukturą towarzyszącą;
    - na terenie Powiatu Słupskiego największą grupę stanowią rowerzyści, którzy obecnie wykorzystują rower do celów rekreacyjno-turystycznych, w dalszej kolejności do celów transportowych, a w najmniejszym stopniu do celów sportowych.
    - na terenie Powiatu Słupskiego jest zapotrzebowanie na rozwój spójnej sieci tras rowerowych o funkcji transportowej i rekreacyjno-turystycznej.

#### Metodyka badania ankietowego

---

<sup>2</sup> Trasy rowerowe o funkcji transportowej – przeznaczone są głównie do podróży codziennych, mają charakter transportowy (cel podróży: dojazd do pracy, szkoły, obiektów użyteczności publicznej itp.). Z założenia mają pełnić rolę alternatywną w stosunku do transportu samochodowego, wysokoemisyjnego. Trasy rowerowe o funkcji komunikacyjnej powinny być spójne, wygodne, bezpieczne o równej nawierzchni i czytelnym oznakowaniu. Trasy o funkcji komunikacyjnej powinny być zintegrowane z publicznym transportem zbiorowym, węzłami przesiadkowymi oraz infrastrukturą towarzyszącą dedykowaną rowerzystom (parkingi dla rowerów, stojaki, wiaty itp.).

Trasy rowerowe o funkcji turystycznej – służą do długodystansowych podróży rowerowych; prowadzone są w miejscach atrakcyjnych pod względem walorów krajobrazowych, przyrodniczych, zasobów kultury; powiązane są z transportem zbiorowym, punktami noclegowymi i gastronomicznymi, miejscami obsługi rowerzystów; powinny przyczyniać się do promocji turystyki oraz rozwoju przedsiębiorczości, powstania nowych miejsc pracy w sektorze usługowo-handlowym.

Trasy rowerowe o funkcji rekreacyjnej – służą do aktywnego spędzania wolnego czasu na rowerze; prowadzone są w miejscach zielonych, atrakcyjnych pod względem przyrody, w bliskiej odległości do morza, jeziora, rzek, w obszarze lasów, parków (miejskich, krajobrazowych, narodowych itp.); powiązane są z miejscami obsługi rowerzystów oraz punktami gastronomicznymi, serwisowymi itp.

Trasy rowerowe o funkcji sportowej: - specjalnie przygotowane trasy rowerowe do uprawiania wyczynowej jazdy na rowerze. Trasy rowerowe sportowe można podzielić np. na trasy do uprawiania kolarstwa szosowego (w tym przypadku prowadzi się ruch rowerowy po jezdni, wyznacza się oznakowanie poziome P-27, wyznacza się pasy ruchu dla rowerów w jezdni); trasy MTB (prowadzone głównie w obszarach lasów, trasy o różnym stopniu trudności z oznakowaniem najczęściej na drzewach); trasy typu SINGLETRACK – jest wąska dróżka najczęściej w obszarach leśnych do kolarstwa górskiego, która jest wąska (ma szerokość w przybliżeniu odpowiadającą rowerowi. Często jest gładka, szybka, ale może też zawierać techniczne sekcje zawierające kamienie i wystające korzenie. Jazda na single-trackach może być trudna z technicznego punktu widzenia.

<sup>3</sup> W ramach planowania spójnej sieci tras rowerowych w obszarze powiatu, należy wprowadzić podział na trasy rowerowe główne i łącznikowe (pozostałe) – na podstawie m.in. standardów i wytycznych międzynarodowych (C.R.O.W. 2016, EuroVelo) oraz krajowych Wytycznych Organizacji Bezpiecznego Ruchu Rowerowego (ITS, M&G, Ministerstwo Infrastruktury 2019).

Badanie ankietowe zostanie przeprowadzone w celu zweryfikowania opinii oraz zapotrzebowania mieszkańców Powiatu Słupskiego w kwestii kształtowania infrastruktury rowerowej oraz oceny koncepcji rozwoju tras rowerowych na terenie Powiatu Słupskiego.

Badanie posłuży zespołowi projektowemu do zweryfikowania grupy rowerzystów oraz ich oczekiwań w kwestii planowanej sieci tras rowerowych.

Na potrzeby badania przygotowano ankietę, która posłuży do zweryfikowania:

- ✓ użytkowników w aspekcie społeczno-demograficznym;
- ✓ częstotliwości wykorzystywania roweru;
- ✓ celów do jakich wykorzystywany jest rower (cele podróży);
- ✓ oczekiwań w kwestii rozwoju i poprawy infrastruktury rowerowej;
- ✓ opinii na temat koncepcji rozwoju tras rowerowych na terenie Powiatu Słupskiego.

Ankieta zawiera 11 pytań (otwarte i zamknięte).

Ankieta została umieszczona przez Starostwo Powiatu Słupskiego na oficjalnym portalu społecznościowym Facebook (największy zasięg oddziaływania).

**Badanie zostało przeprowadzone w dniach od 25 marca do 7 kwietnia 2024 rok**

Założenia do badania ankietowego przygotował: dr Jakub Zamana, marzec 2024 r.

**Analiza badań:**

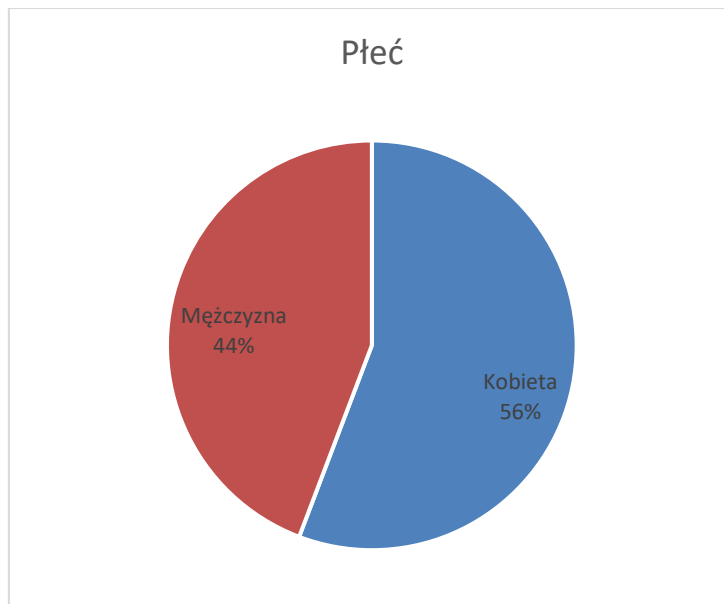
Na podstawie uzyskanych odpowiedzi, przeprowadzono analizę przedmiotowego materiału, przedstawiając tę analizę w formie opisowej i graficznej.

W badaniu uczestniczyło 251 uczestników.

**Informacje wstępne:****Respondenci zostali poproszeni o podanie swojej płci.**

- 251 respondentów odpowiedziało na to pytanie:
  - Kobiety stanowiły: 44% (140) uczestniczek badania,
  - Mężczyźni stanowili: 56% (111) uczestników badania.

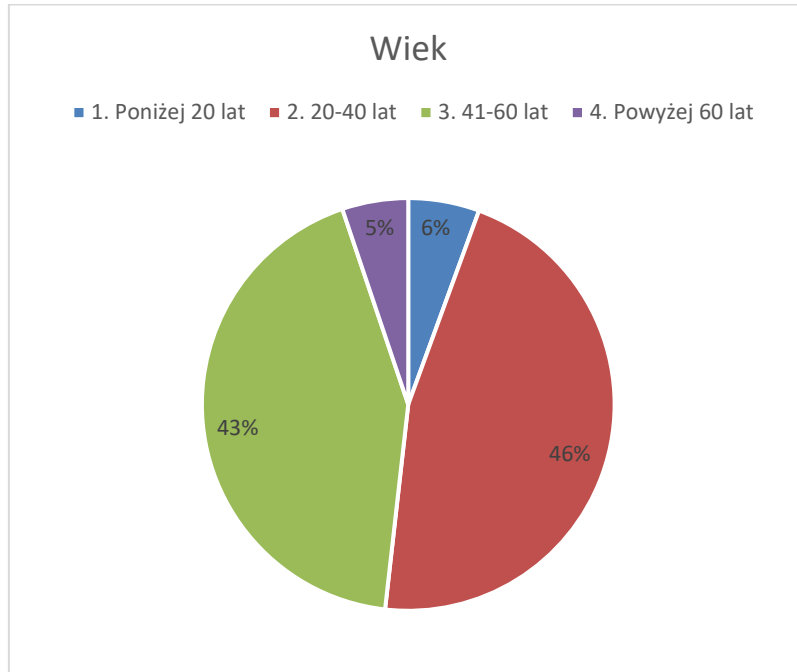
Jest to istotna informacja, ponieważ oznacza, że w badaniu została zachowana zasada partycypacji obywatelskiej kobiet i mężczyzn.

**Respondenci zostali poproszeni o wskazanie swojego wieku.**

- 251 respondentów odpowiedziało na to pytanie:
  - Poniżej 20 lat: 6% (14 osób),
  - 20-40 lat: 46% (116 osób),
  - 41-60 lat: 43% (108 osób),
  - Powyżej 60 lat: 5% (13 osób).

Na pytanie odpowiedziało: 251 respondentów, najliczniejszą grupę wiekową stanowiły osoby w wieku od 20-40 lat oraz 41-60 lat.

Z analizy badania wynika, że najliczniejszą grupą zainteresowaną ruchem rowerowym, rozwojem infrastruktury rowerowej są osoby w wieku „produkcyjnym”, co oznacza, że wraz z rozwojem zintegrowanej infrastruktury rowerowej, mogą w przyszłości wykorzystywać rower do celów komunikacyjnych (tj. w dojazdach do pracy, budynków użyteczności publicznej itp.).

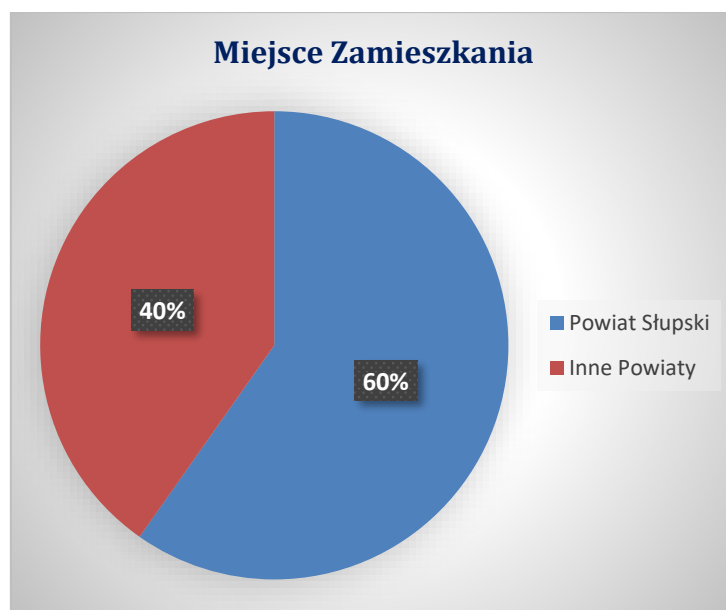


#### Respondenci zostali poproszeni o wskazanie miejsca zamieszkania?

- 251 respondentów odpowiedziało na pytanie:
  - Powiat Słupski: (150 osób),
  - Inne (101 osób).

Na pytanie odpowiedziało: 251 respondentów, mieszkańcy Powiatu Słupskiego stanowili 150 osób uczestników badania, 101 respondentów stanowili mieszkańcy z innych powiatów.

Jest to istotna informacja, z której wynika, że w aspekcie planowania infrastruktury rowerowej na terenie Powiatu Słupskiego większość stanowili mieszkańcy Powiatu Słupskiego, co ma kluczowe znaczenie w ramach planowania tras rowerowych o funkcji komunikacyjnej i rekreacyjnej, służącej mieszkańcom do podróży codziennych.



**Respondenci zostali poproszeni o wskazanie w jakich miesiącach korzystają z roweru?**

- Pytanie z opcją wielokrotnego wyboru. Respondenci odpowiedzi w sposób następujący:
  - styczeń: (37 respondentów),
  - luty: (38 respondentów),
  - marzec: (114 respondentów),
  - kwiecień: (200 respondentów),
  - maj: (236 respondentów),
  - czerwiec: (240 respondentów),
  - lipiec: (240 respondentów),
  - sierpień: (242 respondentów),
  - wrzesień: (236 respondentów),
  - październik: (161 respondentów),
  - listopad: (63 respondentów),
  - grudzień: (34 respondentów).

Z analizy wynika, najwięcej osób korzysta z roweru w miesiącach: od maja do września (miesiące wiosenne i letnie), również spora liczba osób podróżuje rowerem w miesiącach kwiecień, październik i wrzesień.

Wyniki badania ankietowego prowadzą do wniosku, że tendencja wykorzystania roweru jest wprost proporcjonalna do rozkładu średnich temperatur w danym miesiącu. Znaczny wzrost użytkowania roweru można zaobserwować w miesiącach wiosennych i letnich (od kwietnia do października). Wzrost ten spowodowany jest zwiększoną aktywnością fizyczną mieszkańców na świeżym powietrzu w ciągu miesięcy o wyższych temperaturach oraz w okresie urlopowym (rowerowa rekreacja i turystyka tzw. aktywne spędzanie czasu na rowerze).

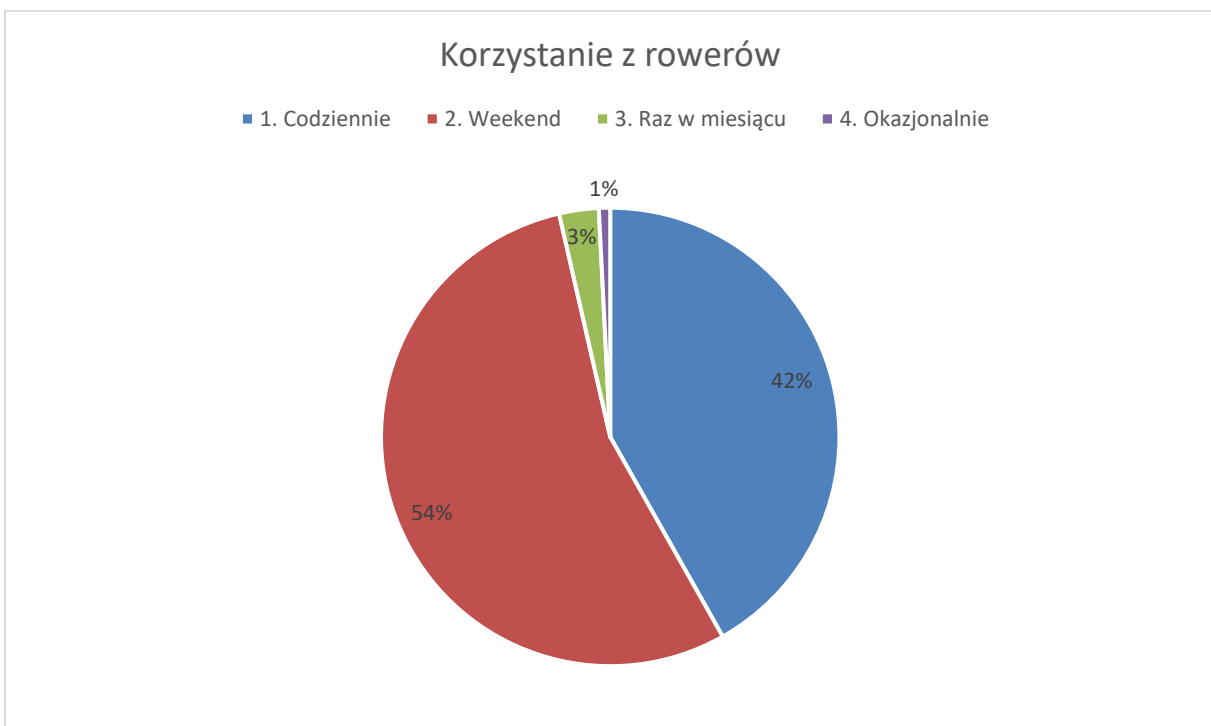


**Respondenci zostali poproszeni o wskazanie jak często korzystają z roweru?**

- Respondenci odpowiedzieli na pytanie w sposób następujący:
  - Codziennie: 42% (105 respondentów),
  - Weekend: 54% (137 respondentów),
  - Raz w miesiącu: 3% (7 respondentów),
  - Okazjonalnie: 1% (2 respondentów).

Z analizy badań wynika, że w badaniu wzięli udział głównie respondenci, którzy często wykorzystują rower w codziennych podróżach oraz weekendowych.

Wobec powyższego, należy stwierdzić, że rower może być chętnie wykorzystywany przez interesariuszy zarówno do celów komunikacyjnych (np. dojazd do pracy, szkoły, obiektów użyteczności itp.), a także do celów rekreacyjnych (aktywne spędzanie wolnego czasu na rowerze w dni wolne od pracy i szkoły).

**Respondenci zostali poproszeni o wskazanie w jakim celu najczęściej korzystają z roweru?**

- Respondenci odpowiedzieli w następujący sposób:
  - Transport: 14% (36 respondentów),
  - Rekreacja: 65% (162 respondentów),
  - Turystyka: 16% (40 respondentów),
  - Sport: 5% (13 respondentów).

Z analizy wynika, że najwięcej respondentów 65% wykorzystuje rower do celów rekreacyjnych (aktywne spędzanie wolnego czasu na rowerze w miejscach atrakcyjnych pod względem: krajobrazu, przyrody, tereny zielone tj. lasy, parki, w pobliżu morza itp.), 14% respondentów wykorzystuje rower do celów transportowych (podróże rowerem do pracy, szkoły, urzędów, węzłów przesiadkowych transportu zbiorowego, budynków użyteczności publicznej), 16% respondentów do celów turystycznych (długodystansowe podróże rowerem do miejsc atrakcyjnych pod względem atrakcji

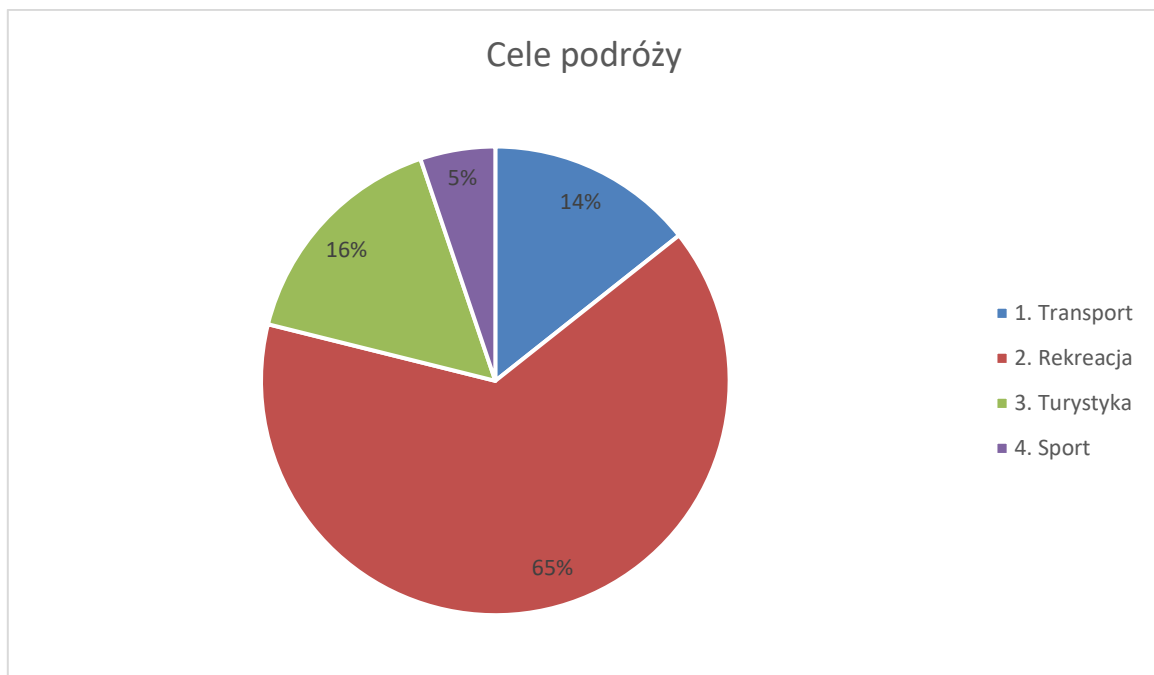
turystycznych. Planowanie tzw. wakacji na rowerze (wykorzystanie w podróży: długodystansowych turystycznych tras rowerowych w powiązaniu z miejscami obsługi rowerzystów, punktami noclegowymi i gastronomicznymi, transportem zbiorowym), do celów sportowych 5% (wyczynowa jazda na rowerze, bicie rekordów, przygotowywanie się do zawodów kolarskich np. MTB, szosowych itp.).

Z analizy badań wynika, że największą grupę rowerzystów stanowią tzw. rowerzyści rekreacyjni (aktywnie spędzający wolny czas na rowerze).

Wynik badania może wskazywać, że jest z jednej strony duże zapotrzebowanie na rozwój systemu tras rowerowych o funkcji rekreacyjno-turystycznej (trasy rowerowe zlokalizowane w miejscach oddalonych od dużego natężenia ruchu samochodowego, atrakcyjnych pod względem krajobrazu, przyrody, zlokalizowane np. w parkach, lasach, terenach zielonych), a z drugiej strony na rozwój systemu tras rowerowych o funkcji komunikacyjnej (trasy rowerowe łączące osiedla z centrum miasta, zintegrowane z transportem zbiorowym, umożliwiające bezpieczne, spójne podróże do pracy, szkoły, obiektów użyteczności publicznej, a także umożliwiające dojazd do innych miejscowości).

Należy zauważyć, że mniejsze zainteresowanie komunikacją rowerową w stosunku do rekreacji może być konsekwencją braku spójnego, bezpiecznego, komfortowego systemu tras rowerowych o funkcji komunikacyjnej, jako alternatywy dla transportu emisyjnego.

W związku z powyższym, samorządy powinny dążyć do rozwoju spójnego systemu tras rowerowych o różnych funkcjach (komunikacyjnej, rekreacyjnej oraz turystycznej) z infrastrukturą towarzyszącą tj. miejsca obsługi rowerzystów, parkingi dla rowerów.



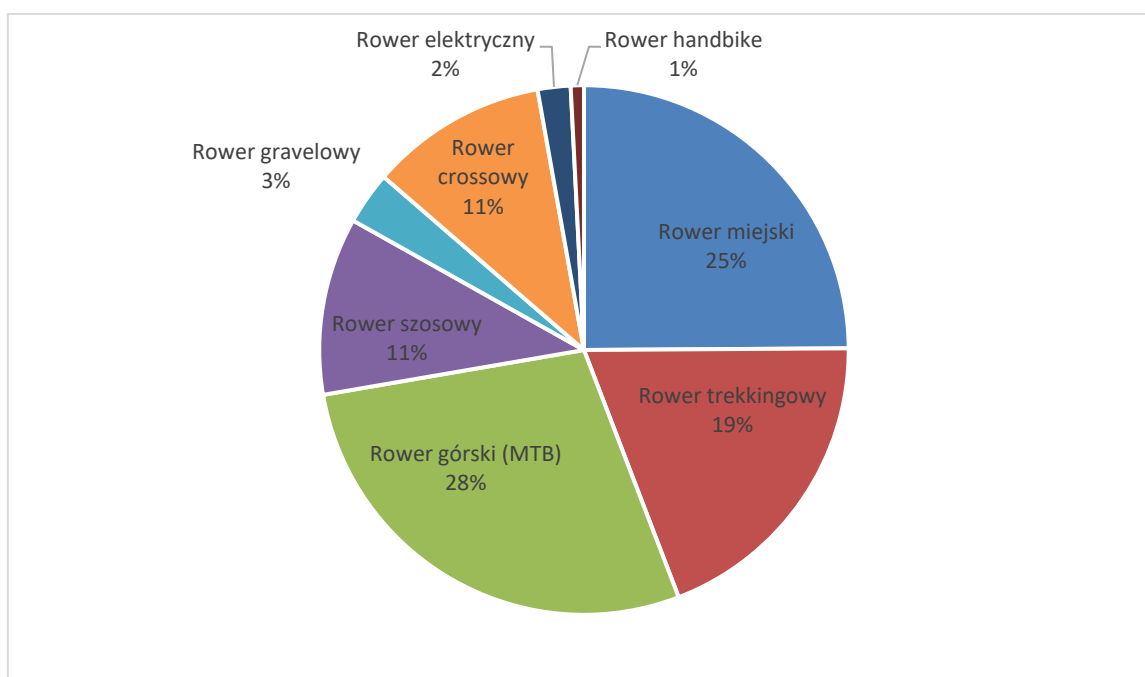
#### Respondenci zostali poproszeni o podanie jakim najczęściej podróżują typem roweru?

- Respondenci odpowiedzi w sposób następujący:
  - rower miejski: 25% (62 respondentów),
  - rower trekkingowy: 19% (48 respondentów),
  - rower górski (MTB): 28% (70 respondentów),
  - rower szosowy: 11% (27 respondentów),



- rower gravelowy: 3% (8 respondentów),
- rower crossowy: 11% (27 respondentów),
- rower elektryczny (e-bike): 2% (5 respondentów),
- rower handbike: 1% (dla niepełnosprawnych) – 2 respondentów.

Z analizy wynika, że najczęściej respondentów wykorzystuje rowery typu: górski (28%), sporo osób wykorzystuje również rowery typu: miejski (25%), trekkingowy (19%), oraz (11%) szosowy i crossowy. Z wyników badań można wyciągnąć następujące wnioski: wykorzystanie rowerów miejskich, trekkingowych oraz szosowych oznacza duże zapotrzebowanie na rozwój wysokiej jakości tras rowerowych o bardzo dobrej nawierzchni (zaleca do tego typu rowerów: to równa nawierzchnia asfaltowa). Najwięcej osób wykorzystuje rower górski (MTB), ze względu na wiele miejsc zielonych (parków, lasów) w Powiecie Słupskim oraz ze względu na brak rozwiniętej wysokiej jakości dróg rowerowych o nawierzchni asfaltowej. Ponadto na podstawie używanych typów rowerów, można wnioskować, że użytkownicy są nastawieni głównie na podróże rekreacyjne i komunikacyjne (codzienne).

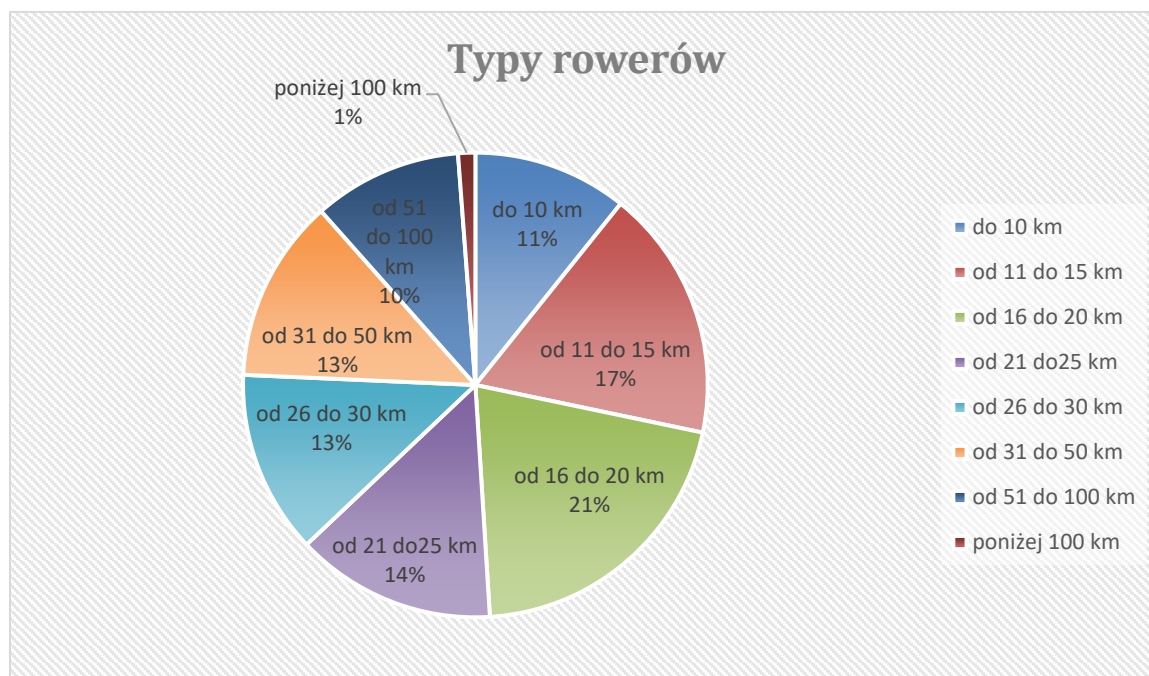


**Respondenci zostali poproszeni o wskazanie ile pokonują średnio (km) podczas jednej podróży rowerem?**

- Respondenci odpowiedzi w sposób następujący:
  - do 10 km: 11% (27),
  - od 11 do 15 km: 17% (44),
  - od 16 do 20 km: 21% (52),
  - od 21 do 25 km: 14% (35),
  - od 26 do 30 km: 13% (32),
  - od 31 do 50 km: 13% (32),
  - od 51 do 100 km: 10% (26),
  - poniżej 100 km: 1% (3),

Z analizy wynika, że najwięcej respondentów podróżuje na dystansach do 20 km (21%), od 11 do 15 km (17%).

Wobec powyższego z analizy można wywnioskować, że większość rowerzystów stanowią rowerzyści, którzy podróżują w celach rekreacyjnych (podróże w wolnych chwilach w miejscach atrakcyjnych pod względem przyrody, krajobrazu itp.).



### Respondenci zostali poproszeni o wskazanie trudności w poruszaniu się rowerem?

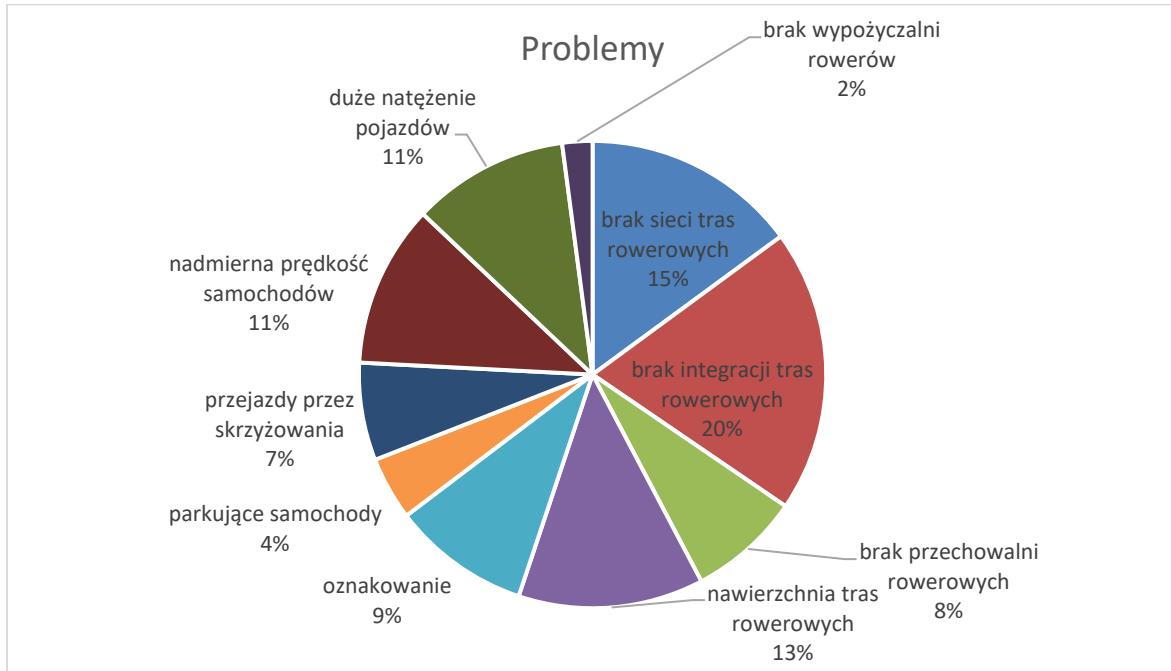
- Respondenci odpowiedzi w następujący sposób:
  - ✓ brak sieci tras rowerowych: 15% (150 respondentów),
  - ✓ brak zintegrowanej sieci tras rowerowych: 20% (197),
  - ✓ brak miejsc do przechowywania rowerów: 8% (78 respondentów),
  - ✓ stan nawierzchni tras rowerowych: 13% (129 respondentów),
  - ✓ oznakowanie tras rowerowych: 9% (96 respondentów),
  - ✓ parkujące samochody wzdłuż ulic: 4% (44 respondentów),
  - ✓ przejazdy przez skrzyżowania: 7% (68 respondentów),
  - ✓ nadmierna prędkość pojazdów mechanicznych: 11% (113 respondentów),
  - ✓ duże natężenie ruchu pojazdów: 11% (109 respondentów),
  - ✓ brak wypożyczalni rowerów: 2% (21 respondentów).

Z analizy wynika, że największą trudnością w poruszaniu się rowerem jest: brak sieci tras rowerowych (15%), brak integracji tras rowerowych (20%), stan nawierzchni tras rowerowych (13%), nadmierna prędkość pojazdów mechanicznych (11%), duże natężenie ruchu pojazdów (11%).

Z analizy badań wynika, że najważniejszą kwestią w rozwoju ruchu rowerowego jest wybudowanie spójnego, bezpiecznego, komfortowego systemu sieci tras rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

W ramach kształtowania polityki zrównoważonej mobilności, polityki rowerowej istotne jest ograniczenie ruchu samochodowego (wprowadzenie np. stref wolnych od samochodów), wprowadzenie

stref uspokojonego ruchu (TEMPO 30). Ponadto w ramach modernizacji, budowy nowych odcinków dróg dla rowerów należy postawić na nawierzchnię asfaltową (rekomendowaną przez krajowych i międzynarodowych ekspertów ds. rozwoju infrastruktury rowerowej) i wykluczyć stosowanie nawierzchni z kostki (fazowanej i niefazowanej) – tak jak ma to miejsce w miastach, które starają się tworzyć spójne systemy tras rowerowych w Polsce (np. Poznań, Gdańsk, Lublin, Toruń, Kraków, Wrocław, Warszawa).



**Respondenci zostali poproszeni o wskazanie, w jakim celu będą korzystać z roweru po wybudowaniu zintegrowanej sieci tras rowerowych?**

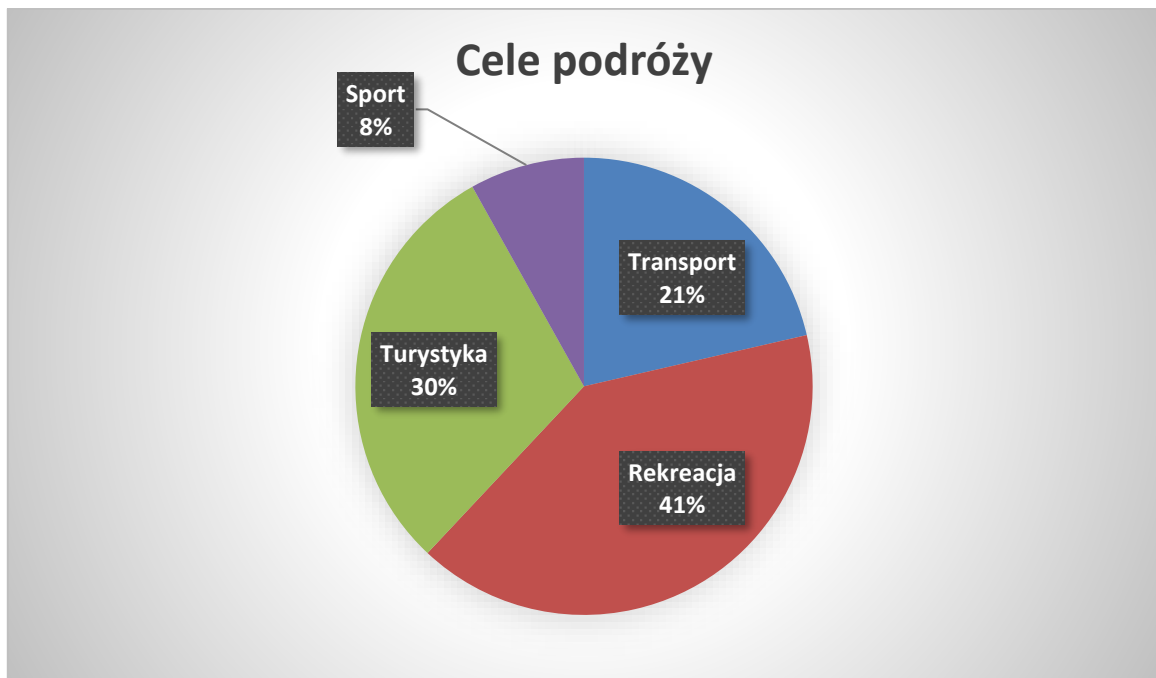
- Respondenci odpowiedzi w następujący sposób:
  - Transport: 21% (116 respondentów),
  - Rekreacja: 41% (220 respondentów),
  - Turystyka: 30% (162 respondentów),
  - Sport: 8% (44 respondentów).

Z analizy wynika, że najwięcej respondentów 41%, będzie wykorzystywać rower do celów rekreacyjnych (aktywne spędzanie wolnego czasu na rowerze w miejscach atrakcyjnych pod względem krajobrazu, przyrody, tereny zielone tj. lasy, parki, itp.), sporo respondentów deklaruje wykorzystanie roweru do celów turystycznych 30% (długodystansowe podróże rowerem do miejsc atrakcyjnych pod względem atrakcji turystycznych). Planowanie tzw. wakacji na rowerze (wykorzystanie w podróży: długodystansowych turystycznych tras rowerowych w powiązaniu z miejscami obsługi rowerzystów, punktami noclegowymi i gastronomicznymi, transportem zbiorowym), 21% respondentów do celów transportowych (podróże rowerem do pracy, szkoły, urzędów, węzłów przesiadkowych transportu zbiorowego, budynków użyteczności publicznej), do celów sportowych 8% (wyczynowa jazda na rowerze, bicie rekordów, przygotowywanie się do zawodów kolarskich np. MTB, szosowych itp.).

Z analizy badań wynika, że największą grupę rowerzystów stanowią tzw. rowerzyści rekreacyjni (aktywnie spędzający wolny czas na rowerze).

Wynik badania może wskazywać, że jest z jednej strony duże zapotrzebowanie na rozwój systemu długodystansowych tras rowerowych o funkcji rekreacyjno-turystycznej (trasy rowerowe zlokalizowane w miejscach oddalonych od dużego natężenia ruchu samochodowego, atrakcyjnych pod względem krajobrazu, przyrody, zlokalizowane np. w parkach, lasach, terenach zielonych), a z drugiej strony na rozwój systemu tras rowerowych o funkcji transportowej (trasy rowerowe łączące osiedla z centrum miasta, zintegrowane z transportem zbiorowym, umożliwiające bezpieczne, spójne podróże do pracy, szkoły, obiektów użyteczności publicznej).

W związku z powyższym, samorządy powinny dążyć do rozwoju spójnego systemu tras rowerowych o różnych funkcjach (transportowej, rekreacyjnej oraz turystycznej) z infrastrukturą towarzyszącą tj. miejsca obsługi rowerzystów, parkingi dla rowerów.

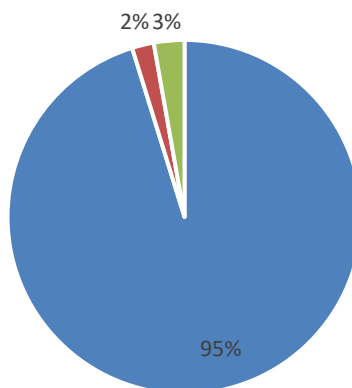


**Respondenci zostali poproszeni, o wyrażenie swojej opinii na temat realizacji koncepcji zintegrowanej sieci tras rowerowych?**

- Respondenci odpowiedzi w następujący sposób:
  - Popiera realizację zintegrowanej sieci tras rowerowych: (239 respondentów),
  - Nie popieram realizacji zintegrowanej sieci tras rowerowych: (6 respondentów),
  - Nie mam zdania na temat realizacji zintegrowanej sieci tras rowerowych: (7 respondentów).

### Poparcie dla koncepcji rozwoju tras rowerowych

- Popieram realizację koncepcji tras rowerowych
- Nie popieram realizacji koncepcji tras rowerowych
- Nie mam zdania na temat koncepcji tras rowerowych



Z analizy badań ankietowych wynika, że zdecydowana większość respondentów (95%) popiera realizację koncepcji zintegrowanej sieci tras rowerowych na terenie Powiatu Słupskiego.

Wobec powyższego, należy stwierdzić, że społeczeństwo akredytuje działania Samorządu Powiatu Słupskiego w kwestii dążenia do wykonania spójnej sieci tras rowerowych o funkcji transportowej, turystycznych wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

Powiat Słupski, mając na uwadze opinię społeczeństwa powinien potraktować rozwój sieci tras rowerowych jako jeden z głównych priorytetów dotyczący: realizacji polityki transportowej, rozwoju zrównoważonej mobilności oraz rozwoju potencjału turystycznego i społeczno-gospodarczego mieszkańców oraz lokalnych przedsiębiorców z branży usługowo-handlowej (gastronomia, noclegi, sklepy, serwisy rowerowe itd.).

### Respondenci zostali poproszeni o wskazanie sugestii/uwag w aspekcie rozwoju zintegrowanej sieci tras rowerowych

Z analizy wynika, że respondenci zgłosili następujące sugestie/uwagi dotyczące tras rowerowych:

- Dobrze byłoby, gdyby opisy tras zawierały informacje o stopniu trudności, przydatne dla osób mniej sprawnych, starszych, sporadycznie jeżdżących na rowerze.
- Trasa od Wytowna do Rowów – zniszczona przez ciężki sprzęt. Brakuje stacji rowerowych.
- Stan ścieżek rowerowych katastrofalny... w szczególności europejska ścieżka rowerowa w rejonie Czystej, Gardnej Małej, Gardnej Wielkiej.
- Jeśli powstaną trasy leśne dla MTB przyda się wzdłuż nich zorganizować punkty gastronomiczne lub trasę poprowadzić czasami w ich pobliżu (posiłki regenerujące, napoje itp.).
- Na wszystkich trasach oraz ścieżkach rowerowych prowadzić akcje edukacyjne z policjantami lub innymi i w trakcie takich rozdawać odbłaski.
- Kontrolować w okresie jesienno-zimowym oświetlenie rowerzystów.
- Bardzo dużym plusem byłaby ścieżka Wrzeście-Wiklino.
- Trasa do Wytowna do Rowów zniszczona przez ciężki sprzęt (brakuje stacji rowerowych).

- Oznakowanie tras, stacje rowerowe, stacje do napraw rowerów, przewodnik turystyczny.
- Na trasach przydałoby się poprawa bezpieczeństwa, przydałoby się kontrole ze strony straży miejskiej/gminnej.
- Brak ścieżek rowerowych w obrębie sołectwa Lędowo, gdzie wielu mieszkańców, a także Ustczan korzysta w okresie wiosennym i letnim jeżdżąc w tej okolicy na rowerze.
- Powiat słupski znajduje się wzdłuż linii brzegu morza. Dlaczego by nie umożliwić swobodnego przejazdu z miejsca A do B. Np. z Ustki do wspomnianego Chołpina.
- Bezpieczne ścieżki zachęcają do podróży rowerowych.
- W koncepcji nie uwzględniono przebiegu ciekawego odcinka trasy rowerowej z Bierkowa do Bruskowa Małego przez Dolinę rzeki Moszczeniczki. Trasa bardzo ciekawa, na odcinku do 300 m prowadzącym przez tereny torfowiska – bardzo słaba nawierzchnia.
- Nowoczesne nawierzchnie tras rowerowych oraz ich utrzymanie w przyszłości.
- Parkowanie pod szkołą w Głobinie w momencie odbioru dzieci ze szkoły jest już teraz problematyczne – jeżeli dojazd rowerem będzie bardziej komfortowy, część rodziców nie będzie musiała odbierać dzieci autami. W projekcie brakuje mi tylko ścieżki rowerowej do Stanięcina – dołożenie takiej w przyszłości byłoby idealnym rozwiązaniem.
- Budowa ścieżki rowerowej w stronę Dębnicy bardzo ułatwi wycieczki turystyczne z dziećmi, świetny pomysł!
- Obecnie nie ma możliwości bezpiecznego korzystania z roweru na trasie Kruszyna (skrzyżowanie do Płaszewa) do Łosina.
- Obecnie nie ma możliwość bezpiecznego korzystania z roweru na trasie Kruszyna (skrzyżowanie do Płaszewa) do Łosina.
- Sugeruje się budowę ścieżki Głobino-Dębica Kaszubska. Cel: zwiększenie bezpieczeństwa.
- Budowa ścieżki rowerowej do gminy Dębica Kaszubska.
- Została wykonana kładka Włynkowko-Swochowo. Trasa z Niewierowa prowadzi do kładki przez lasy i ma słabą nawierzchnię. Dobrze byłoby zrobić ścieżkę rowerową z asfaltu.
- Za mało ścieżek zaplanowanych.
- Brak tras Bierkowo – Strzelino, Bierkowo – Wodnica (rozsądna), Bierkowo – Słupsk, Bierkowo – Bolesławice, Duninowo – Modlinek, Sycewice – Pałówko.
- Trasy rowerowe nie powinny „iść” przyległe do dróg o dużym natężeniu samochodów (chyba, że ktoś lubi spaliny, a chyba tylko takie są).
- Ścieżka R10 Dębina-Rowy i R10 Ustka – Jarosławiec. Ścieżka rowerowa Siemianice-Wytowno. Ścieżki leśne – ruch tylko dla rowerzystów. Zakaz ruchu dla pojazdów kołowych, ponieważ samochody w dużej ilości i z dużą prędkością jeżdżą przez ścieżki leśne.
- Należy uruchomić pierwotną bezpośrednią trasę w Kluk do Izbicy przez Lisią Górę.
- Brakuje ścieżki rowerowej łączącej Dębnicę Kaszubską z Głobinem dalej Słupskiem. Trasa 201 jest wąska i niebezpieczna, w skraju drogi duże drzewa. Wybudowanie ścieżki rowerowej i chodnika jest niezbędne.
- Na ścieżkach rowerowych nie powinny znajdować się wysokie krawężniki. Ścieżki rowerowe powinny być oddzielone od ruchu pieszych.
- Trasa rowerowa Kluki-Izbica – konieczna potrzeba poprawy stanu drogi, która umożliwi bezpieczny i swobodny przejazd rowerem.

- Potrzeba budowy ścieżki rowerowej wzdłuż ulicy Słupskiej w Bolesławicach, a także na całości ulicy Leśnej w Bolesławicach.
- Trasa R10 w gminie Smołdzino i Głównicyce praktycznie nie istnieje. Brak oznakowania tego, co jest oraz przebieg jej powinien być na nowo zweryfikowany i zoptymalizowany w tych gminach.
- Ścieżka rowerowa pomiędzy Dębnicą Kaszubską a Słupskiem.
- Należy wydłużyć trasę rowerową z Głębina do Krzyni – Konradowa przez Dębnicę Kaszubską.
- Wnioskuje o wykonanie ciągu pieszo-rowerowego łączącego Dębnicę Kaszubską z Głębiniem a dalej z Słupskiem.
- Trasa Dębica Kaszubska – Głębino.
- Koncepcja tras w ogóle nie analizuje i nie przewiduje połączeń z terenami w województwie zachodniopomorskim np. powinno zostać ujęte istniejące od wielu lat połączenie Korzybie-Sławno. Co z powiązaniem się do tras sławieńskiej sieci tras rowerowych, która funkcjonuje przy granicy.
- Bardzo ciekawa byłaby trasa szlakiem kolejki Słupsk/Cecenowo.
- Warto rozważyć utworzenie bezpiecznej trasy rowerowej łączącej miejscowość Darzyno z Łupawą (Gmina Potęgowo). Droga jest bardzo kręta i wąska. Mijanie dwóch aut wymaga niekiedy zjazdu na pobocze jednego z nich, dlatego podróż rowerem jest niezwykle niebezpieczna.
- Koncepcja powinna również zawierać trasę rowerową z Kobylnicy co najmniej do Kwakowa, która umożliwiłaby bezpieczny dojazd rowerem do Kobylnicy będącej ważnym ośrodkiem administracyjno-kulturalnym dla mieszkańców Kwakowa i okolicznych wsi.
- Stworzenie ścieżki rowerowej z Dębnicy Kaszubskiej do Głębina.
- Szlak Pierścień Gryfitów wymaga renowacji tabliczek informacyjnych.
- Brak współpracy gminy – Lasy Państwowe.
- Bardzo by się przydała poprawa tras rowerowych do Gac – Łeba i Głównicyce, Kluki, Rowy, Które – pomosty są zerwane i nie da się przejechać.
- Na terenie gminy Damnica niewystarczające wykorzystanie w projekcie dróg gminnych. Dają o wiele większy komfort psychiczny niż drogi powiatowe.
- W gminie Głównicyce zdecydowanie brakuje tras, po których można bezpiecznie poruszać się rowerem. Istniejące trasy są często w tragicznym stanie, a współdziałanie dróg z samochodami wiąże się z dużym niebezpieczeństwem (nadmierna prędkość, wąskie drogi).
- Trasy rowerowe pozwolą na bezpieczne przemieszczanie szczególnie w okresie wakacyjnym, gdzie ruch na trasie 214 Głównicyce – Łeba jest bardzo intensywny.
- W związku z planowaną budową ciągu pieszo-rowerowego w miejscowości Lubuczewo-Swochowo, Wiklino będzie jedyną miejscowością w Gminie Radzikowo na trasie wyłączoną z ciągu. Wielokrotnie mieszkańcy sygnalizowali potrzebę utworzenia ścieżki, aby móc bezpiecznie przemieszczać się do sklepu czy podróżować rowerem z dziećmi.
- Proponuję poprowadzić odcinek od Potęgowo do Skorowa. Potęgowo jest centralną miejscowością w naszej gminie i to z Potęgowo najwięcej mieszkańców korzysta z rowerów. Odcinek między Potęgowem a Skorowem będzie bardzo niebezpieczny ze względu na planowany węzeł drogi ekspresowej s6 w miejscowości Skorowo co przyczyni się do znacznego pogorszenia bezpieczeństwa a tym odcinku. Proponuję poprowadzenie szlaku rowerowego od ul. Szerokiej, przez całą miejscowość Nowe Skorowo aż do miejscowości Skorowo – połączenie z numerem 311.

- Bezpieczne równe trasy, połączenie z istniejącą ścieżką rowerową na trasie Wicko-Łeba.
  - Bezpieczne równe trasy rowerowe. Połączenie z istniejącą ścieżką rowerową na trasie Wicko-Łeba.
  - Przebieg trasy w gminie Potęgowo. Trasa biegnąca z miejscowości Niecko może przebiegać przez Rzechcino i dalej drogą szutrową do Grapic.
  - Trasa rowerowa ze Słupska przez Głobino Dębnicę Kaszubską do Krzyni.
  - Budowa ścieżki rowerowej łączącej Głobino, Leśna Polana i Dębica Kaszubska.
  - W celu bezpiecznego dojazdu do pracy np. połączenie Dębicy Kaszubskiej ze Słupskiem albo przynajmniej Głobinem.
  - Droga rowerowa od miejscowości Warblewo do Globina, co pozwoli stworzyć połączenie z już obecną infrastrukturą.
  - Trasa rowerowa przy asfaltowej drodze z Żochowa do Łupawy. Mieszkańcy często dojeżdżają rowerem tj. do pracy, ośrodka zdrowia, szkoły, do kościoła i sklepów. Powodem jest duże natężenie ruchu samochodów osobowych i ciężarowych na tym odcinku, ze względu bezpieczeństwa i komfortu poruszania się rowerem, taka wydzielona trasa jest bardzo potrzebna.
  - Zawarcie informacji w koncepcji tras szczególnej roli przystanków kolejowych takich jak w Runowie jako miejsca przyjaznego turystom i mieszkańcom i uwzględnienie ich w trasach.
  - Postanowienie informatorów i map na trasie przy atrakcjach turystycznych nie tylko zarządzanych przez samorządy. Uwzględnienie agroturystyki, ośrodków wypoczynkowych, sklepów i restauracji znajdujących się na trasach ścieżek rowerowych.
  - Brak infrastruktury przy przystanku PKP w Runowie.
  - Utwardzenie nawierzchni w lasach, gdzie trasy rowerowe prowadzone są po piasku.
  - Dobrym rozwiązaniem byłaby sieć połączeń między miejscowościami, tak aby do każdej z miejscowości bezpiecznie dojechać. Drogi rowerowe poza drogami dla samochodów.
  - Ścieżki rowerowe powinny powstać z dala od drogi głównej, po której poruszają się samochody.
  - W związku ze zwiększeniem się zabudowy mieszkalnej przy drodze powiatowej prowadzonej z Mianowic do Zagórzycy proponuję wykonanie tam ścieżki pieszo-rowerowej. Ścieżka rowerowa Mianowice-Zagórzycy (przy drodze powiatowej) poprawiłaby możliwość komunikacji i zapewniłaby bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego.
  - Ścieżka Mianowice-Redzikowo pozwoli dotrzeć do Słupska.
  - Zachowanie ciągłości tras rowerowych.
  - Prawdopodobnie największa ilość rowerzystów i rolkarzy korzysta ze ścieżki rowerowej do Krępy. Ale problem dla rowerzystów pojawia się od Krępy po przejechaniu przez mostek przez strumień zaczyna się droga przez las w kierunku Dębicy Kaszubskiej i na jej pierwszym odcinku jest bardzo dużo kamieni...
  - Droga rowerowa łącząca Słupsk i Lębork.
  - Kiepskie oznaczenie szlaków – chociażby R10.
  - Wybudowanie ścieżki rowerowej na odcinku drogi wojewódzkiej nr 210 między Dębnicą Kaszubską a Głobinem.
  - Piękna tras rowerowa Dębica Kaszubska-Ustka moje marzenie – tylko 35 km.
- Analiza 144 na 200.



**Wnioski:**

- Najliczniejszą grupę wiekową stanowiły osoby w wieku od 20-40 lat oraz 41-60 lat. Z analizy badania wynika, że najliczniejszą grupą zainteresowaną ruchem rowerowym, rozwojem infrastruktury rowerowej są osoby w wieku „produkcyjnym”, co oznacza, że wraz z rozwojem zintegrowanej infrastruktury rowerowej, mogą w przyszłości wykorzystywać rower do celów komunikacyjnych (tj. w dojazdach do pracy, budynków użyteczności publicznej itp.), ale także rekreacyjnych i turystycznych.
- Z analizy wynika że, najwięcej osób korzysta z roweru w miesiącach: od maja do września (miesiące wiosenne i letnie), również spora liczba osób podróżuje rowerem w miesiącach kwiecień, październik, wrzesień. Wyniki badania ankietowego prowadzą do wniosku, że tendencja wykorzystania roweru jest wprost proporcjonalna do rozkładu średnich temperatur w danym miesiącu. Znaczny wzrost użytkowania roweru można zaobserwować w miesiącach wiosennych i letnich (od kwietnia do października). Wzrost ten spowodowany jest zwiększoną aktywnością fizyczną mieszkańców na świeżym powietrzu w ciągu miesięcy o wyższych temperaturach oraz w okresie urlopowym (rowerowa rekreacja i turystyka tzw. aktywne spędzanie czasu na rowerze).
- Z analizy badań wynika, że w badaniu wzięli udział głównie respondenci, którzy często wykorzystują rower w codziennych podróżach oraz weekendowych, co ma duże znaczenie w ramach kształtowania sieci tras rowerowych.
- Z analizy wynika, że najwięcej respondentów 65% wykorzystuje rower do celów rekreacyjnych (aktywne spędzanie wolnego czasu na rowerze w miejscach atrakcyjnych pod względem: krajobrazu, przyrody, tereny zielone tj. lasy, parki, w pobliżu morza itp.), 14% respondentów wykorzystuje rower do celów transportowych (podróże rowerem do pracy, szkoły, urzędów, węzłów przesiadkowych transportu zbiorowego, budynków użyteczności publicznej), 16% respondentów do celów turystycznych (długodystansowe podróże rowerem do miejsc atrakcyjnych pod względem atrakcji turystycznych. Planowanie tzw. wakacji na rowerze (wykorzystanie w podróży: długodystansowych turystycznych tras rowerowych w powiązaniu z miejscami obsługi rowerzystów, punktami noclegowymi i gastronomicznymi, transportem zbiorowym), do celów sportowych 5% (wyczynowa jazda na rowerze, bicie rekordów, przygotowywanie się do zawodów kolarskich np. MTB, szosowych itp.). Z analizy badań wynika, że największą grupę rowerzystów stanowią tzw. rowerzyści rekreacyjni (aktywnie spędzający wolny czas na rowerze). Wynik wskazuje, że z jednej strony jest duże zapotrzebowanie na kształtowanie tras rowerowych o funkcji rekreacyjnej i turystycznej, a z drugiej strony jest mały ruch o funkcji transportowej, ze względu na brak spójnej sieci tras rowerowych o funkcji transportowej.
- Z analizy wynika, że najwięcej respondentów podróżuje na dystansach do 20 km (21%), od 11 do 15 km (17%). Wobec powyższego z analizy można wywnioskować, że większość rowerzystów stanowią rowerzyści, którzy podróżują w celach rekreacyjnych (podróże w wolnych chwilach w miejscach atrakcyjnych pod względem przyrody, krajobrazu itp.).
- Z analizy wynika, że największą trudnością w poruszaniu się rowerem jest: brak sieci tras rowerowych (15%), brak integracji tras rowerowych (20%), stan nawierzchni tras rowerowych (13%), nadmierna prędkość pojazdów mechanicznych (11%), duże natężenie ruchu pojazdów (11%).
- Z analizy wynika, że najwięcej respondentów wykorzystuje rowery typu: górski (28%), sporo osób wykorzystuje również rowery typu: miejski (25%), trekkingowy (19%), oraz (11%) szosowy i crossowy. Z wyników badań można wyciągnąć następujące wnioski: wykorzystanie rowerów miejskich, trekkingowych oraz szosowych oznacza duże zapotrzebowanie na rozwój wysokiej jakości tras rowerowych o bardzo dobrej nawierzchni (zaleca do tego typu rowerów:

to równa nawierzchnia asfaltowa). Najwięcej osób wykorzystuje rower górski (MTB), ze względu na wiele miejsc zielonych (parków, lasów) w Powiecie Słupskim oraz ze względu na brak rozwiniętej wysokiej jakości dróg rowerowych o nawierzchni asfaltowej.

- Z analizy wynika, że najwięcej respondentów 41%, będzie wykorzystywać rower do celów rekreacyjnych (aktywne spędzanie wolnego czasu na rowerze w miejscach atrakcyjnych pod względem: krajobrazu, przyrody, tereny zielone tj. lasy, parki, itp.), sporo respondentów deklaruje wykorzystanie roweru do celów turystycznych 30% (długodystansowe podróże rowerem do miejsc atrakcyjnych pod względem atrakcji turystycznych). Planowanie tzw. wakacji na rowerze (wykorzystanie w podróży: długodystansowych turystycznych tras rowerowych w powiązaniu z miejscami obsługi rowerzystów, punktami noclegowymi i gastronomicznymi, transportem zbiorowym), 21% respondentów do celów transportowych (podróże rowerem do pracy, szkoły, urzędów, węzłów przesiadkowych transportu zbiorowego, budynków użyteczności publicznej), do celów sportowych 8% (wyczynowa jazda na rowerze, bicie rekordów, przygotowywanie się do zawodów kolarskich np. MTB, szosowych itp.).
- Z analizy badań ankietowych wynika, że zdecydowana większość respondentów (95%) popiera realizację koncepcji zintegrowanej sieci tras rowerowych na terenie Powiatu Słupskiego. Wobec powyższego, należy stwierdzić, że społeczeństwo akredytuje działania Samorządu Powiatu Słupskiego w kwestii dążenia do wykonania spójnej sieci tras rowerowych o funkcji transportowej, turystycznych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Powiat Słupski, mając na uwadze opinię społeczeństwa powinien potraktować rozwój sieci tras rowerowych jako jeden z głównych priorytetów dotyczący: realizacji polityki transportowej, rozwoju zrównoważonej mobilności oraz rozwoju potencjału turystycznego i społeczno-gospodarczego mieszkańców oraz lokalnych przedsiębiorców z branży usługowo-handlowej (gastronomia, noclegi, sklepy, serwisy rowerowe itd.).
- Badanie potwierdziło, że wśród społeczności lokalnej jest duże zapotrzebowanie na wykonanie zintegrowanej sieci tras rowerowych o funkcji: rekreacyjnej, turystycznej oraz komunikacyjnej.