



Raport z badania ruchu rowerowego
oraz profilu turystyki rowerowej
Raport końcowy

Sopot/Gdańsk 2016

 *Pomorskie*
kółem się kręci

pöbs[®]
Partner in
Business
Strategies

- 4 EuroVelo w województwie pomorskim
- 8 Podstawowe informacje o badaniu
- 17 Podsumowanie wyników
- 30 Wielkość turystycznego ruchu rowerowego
- 59 Charakterystyka pomorskiej turystyki rowerowej - wyniki badania ankietowego
- 88 Wyniki w podziale na punkt pomiarowy
- 94 Moduł jakościowy – badanie TDI
- 107 Moduł jakościowy – badanie FGI
- 121 Wyniki badania internetowego



W niniejszym raporcie prezentowane są wszystkie dane zebrane badania ruchu rowerowego oraz profilu turystyki rowerowej w 2016 roku. Raport obejmuje:

- ❖ opracowanie pomiarów wielkości ruchu rowerowego zrealizowanego od kwietnia do listopada 2016 roku
- ❖ opracowanie wyników ankiet przeprowadzonych z losowo wybranymi rowerzystami podczas ww. pomiarów
- ❖ opracowanie wniosków z telefonicznych wywiadów jakościowych przeprowadzonych z przedstawicielami samorządów oraz środowiska rowerowego oraz w grupowego wywiadu fokusowego
- ❖ wyniki badania internetowego

Jak czytać raport?

Wokół wykresów oraz pod nimi można znaleźć różnego rodzaju informacje dodatkowe.

%

procentowe rozkłady odpowiedzi na pytania prezentowane w liczbach całkowitych

n=

liczebności podstaw procentowania: liczebność próby odpowiadającej na dane pytanie

dotychczasowe komentarze opatrzone na stronie symbolem

■ środy

■ soboty

ze względu na odmienny charakter dni powszednich oraz weekendowych wyniki pomiarów wielkości ruchu zawsze prezentowane są oddzielnie dla tych dwóch typów dni



strzałka wskazuje kolejne pytanie, na które odpowiadała część respondentów



niektóre wykresy opatrzone są dodatkową informacją o pogodzie umiarkowanie sprzyjającej rowerzystom oraz niesprzyjającej rowerzystom (na podstawie raportów ankietowanych przeprowadzających pomiary). Oznaczenia naniesiono przy uwzględnieniu specyfiki pór roku w regionie, tzn. oznaczono tylko relatywnie złą pogodę w porównaniu do przeciętnie obserwowanej w danym miesiącu.



ogółem



wiosna



lato



jesień

oznaczenia symboliczne oraz kolorystyczne zastosowane w celu rozróżnienia danych ogólnych (wiosna + lato + jesień), oraz w podziale na porę roku



informacje o typie badania, z którego pochodzą prezentowane wyniki, informacje o liczebności próby badawczej.



EuroVelo w województwie pomorskim

Podstawowe informacje

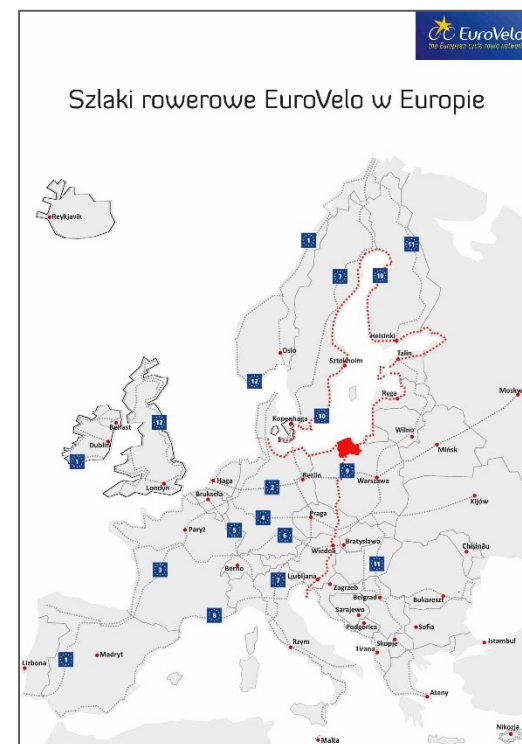
EuroVelo, czyli **europejska sieć szlaków rowerowych** (the European cycle route network), jest projektem Europejskiej Federacji Cyklistów, której celem jest działalność na rzecz propagowania **roweru jako środka komunikacji i rekreacji**.

Dzięki tej sieci szlaków rowerowych można przejechać **rowerem** przez **cały kontynent** a także **podróżować lokalnie**. Stanowi to zachętę do częstszego wyboru roweru zamiast samochodu.

Szlaki te są wyposażone w tablice **informacyjne** oraz **infrastrukturę** obsługi rowerzystów. Trasy w korytarzu EuroVelo podlegają certyfikacji, zatem muszą spełniać **międzynarodowe standardy**. Ma za celu zagwarantowanie **wysokiej jakości i komfortu** podróży rowerem.

Przez Polskę przebiega 6 z aktualnie wytyczonych 15 szlaków EuroVelo (będących na różnym etapie realizacji).

Trzy z tych szlaków przebiegają przez teren województwa pomorskiego*.



Badanie obejmowało dwie z tych tras EuroVelo9 oraz EuroVelo10. Trasa numer 13 jest szlakiem tematycznym „Szlakiem Żelaznej Kurtyny” a jej orientacyjny przebieg w województwie pomorskim pokrywa się z EuroVelo10.

Podstawowym **założeniem przedsięwzięcia „Pomorskie Trasy Rowerowe” realizowanego przez Województwo Pomorskie jest wybudowanie dwóch oznakowanych tras rowerowych z dedykowaną infrastrukturą** (m.in. tablice informacyjne, miejsca odpoczynku dla rowerzystów jak i kompleksy małej architektury) o międzynarodowych standardach dających możliwość certyfikacji szlaków jako EuroVelo.

W dużym stopniu wykorzystana zostanie **istniejąca infrastruktura**, która - tam gdzie zajdzie potrzeba - zostanie odremontowana i dostosowana do turystyki rowerowej, zapewniając bezpieczny i wygodny przejazd rowerem dla rodzin z dziećmi jak i doświadczonych turystów rowerowych.

Miejsca postojowe wyposażone zostaną w elementy małej infrastruktury np.:

- ❖ tablice informacyjne,
- ❖ wiaty,
- ❖ ławki, stoły,
- ❖ pawilony turystyczne.

Wykorzystane zostaną m.in.:

- ❖ drogi publiczne o niskim natężeniu ruchu,
- ❖ drogi gruntowe,
- ❖ wały przeciwpowodziowe,
- ❖ drogi leśne,
- ❖ drogi miejskie.

Pomorskie trasy łączą się z trasami i szlakami sąsiednich województw tworząc ponadregionalną oraz międzynarodową sieć.

Szacunkowa wartość przedsięwzięcia



140 mln zł



Łączna długość tras to ponad

660 km



Zaplanowane miejsca postojowe

115

Przedsięwzięcie budowy długodystansowych tras w województwie pomorskim (2 z 2)

Trasa R-10, czyli **Trasa Wokół Morza Bałtyckiego** (docelowo EuroVelo 10) oraz WTR R-9, czyli **Wiślana Trasa Rowerowa** (będąca częścią R-9, docelowo EuroVelo 9) położone są w korytarzach europejskiej sieci tras rowerowych EuroVelo i są przedmiotem inwestycji w ramach projektu „Pomorskie Trasy Rowerowe”.

Walory krajobrazowe i przyrodnicze

Przebieg trasy w obszarach pozamiejskim obejmuje m.in. parki krajobrazowe, **Słowiński Park Narodowy** oraz tereny o wyjątkowych walorach przyrodniczych.

Promocja regionu

Miejsca wypoczynku wykorzystują **regionalne wzornictwo** i nowoczesny design, co przyczynia się do **promocji oraz zwiększenia rozpoznawalności** danego subregionu kulturowego (np. Kaszuby, Kociewie, Żuławy).

Komplementarność

Przedsięwzięcie jest jednym z wielu działań mających na celu rozbudowę i promocję pomorskich produktów turystycznych, które są ze sobą powiązane. Np. **9 miejsc** postojowych na trasach rowerowych **łączy się z miejscami** postojowymi przeznaczonym **dla kajaków** w ramach przedsięwzięcia „**Pomorskie Szlaki Kajakowe**”.





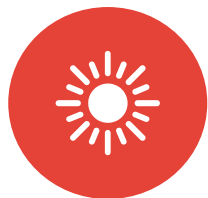
Podstawowe informacje o badaniu

Cel główny



Celem głównym badania ruchu rowerowego w województwie pomorskim w 2016 roku jest **pomiar wielkości ruchu rowerowego, oszacowanie wielkości ruchu turystycznego** w korytarzu międzynarodowych, długodystansowych tras EV10 i EV9 oraz określenie jego charakterystyki.

Cele szczegółowe



pomiar wielkości
ruchu rowerowego
ogółem oraz
**oszacowania skali
ruchu
turystycznego**



oszacowanie
liczby turystów
rowerowych
**zagranicznych
i krajowych**



określenie **profilu
społeczno-
demograficznego**
turysty rowerowego



poznanie **opinii
środowisk
rowerowych** nt.
długodystansowych
szlaków
rowerowych
w Pomorskim



charakterystyka
turystyki rowerowej



Pomiar ruchu rowerowego

Badanie wielkości ruchu rowerowego objęło dwa działania:

- ❖ pomiar wielkości ruchu rowerowego,
- ❖ wywiady kwestionariuszowe z losowo dobranymi rowerzystami.

Pomiar realizowany był w **5 stałych lokalizacjach**:

- ❖ EV09_1 – Jaźwiska – Opalenie
- ❖ EV09_2 – Biała Góra – śluza
- ❖ EV10_3 – Przewłoka
- ❖ EV10_4 – Gnieźdźewo
- ❖ EV10_5 – Gdańsk

Pomiar odbywał się przez **8 godzin** (od 10:00 do 18:00).

Na podstawie zrealizowanych pomiarów oraz kwestionariuszy, oszacowana została wielkość turystycznego ruchu rowerowego.

Oprócz tego zrealizowano 3 „ruchome” pomiary w innych lokalizacjach w podanych terminach.



Badanie jakościowe

Obejmowało dwie techniki pozyskiwania pogłębionych informacji o zagadnieniu badawczym:

- ❖ **Zogniskowany wywiad grupowy** (FGI - *Focus Group Interview*) z rowerzystami, którzy podróżowali szlakami rowerowymi w województwie Pomorskim. Czas trwania wywiadu: 2 godziny.
- ❖ **Telefoniczne wywiady pogłębione** (TDI - *Telephone Depth Interview*) z organizatorami wycieczek rowerowych, przedstawicielami urzędów i realizatorami projektów rowerowych. Czas trwania wywiadu – ok. 30 - 40 min.

Swobodna forma wywiadów umożliwiła uzyskanie nieoczywistych, czasem ukrytych kwestii nadających dodatkowego kontekstu wynikom badania.



Badanie internetowe

Badanie internetowe miało na celu przede wszystkim uzyskanie opinii oraz oceny przedsięwzięcia od aktywnych rowerzystów korzystających ze szlaków położonych w korytarzu tras EV9 oraz EV10.

Dane zostały zebrane przy pomocy **elektronicznej ankiety do samodzielnego wypełnienia** on-line (CAWI - *Computer Assisted Web Interview*).

Obejmowało ono osoby aktywne i zaangażowane w tematykę rowerową, które zainteresowały się ogłoszeniem o prowadzonym badaniu znalezionym w sieci internet.

Ankieta udostępniona została na ok. **40 forach i grupach tematycznych** poświęconych tematyce rowerowej.

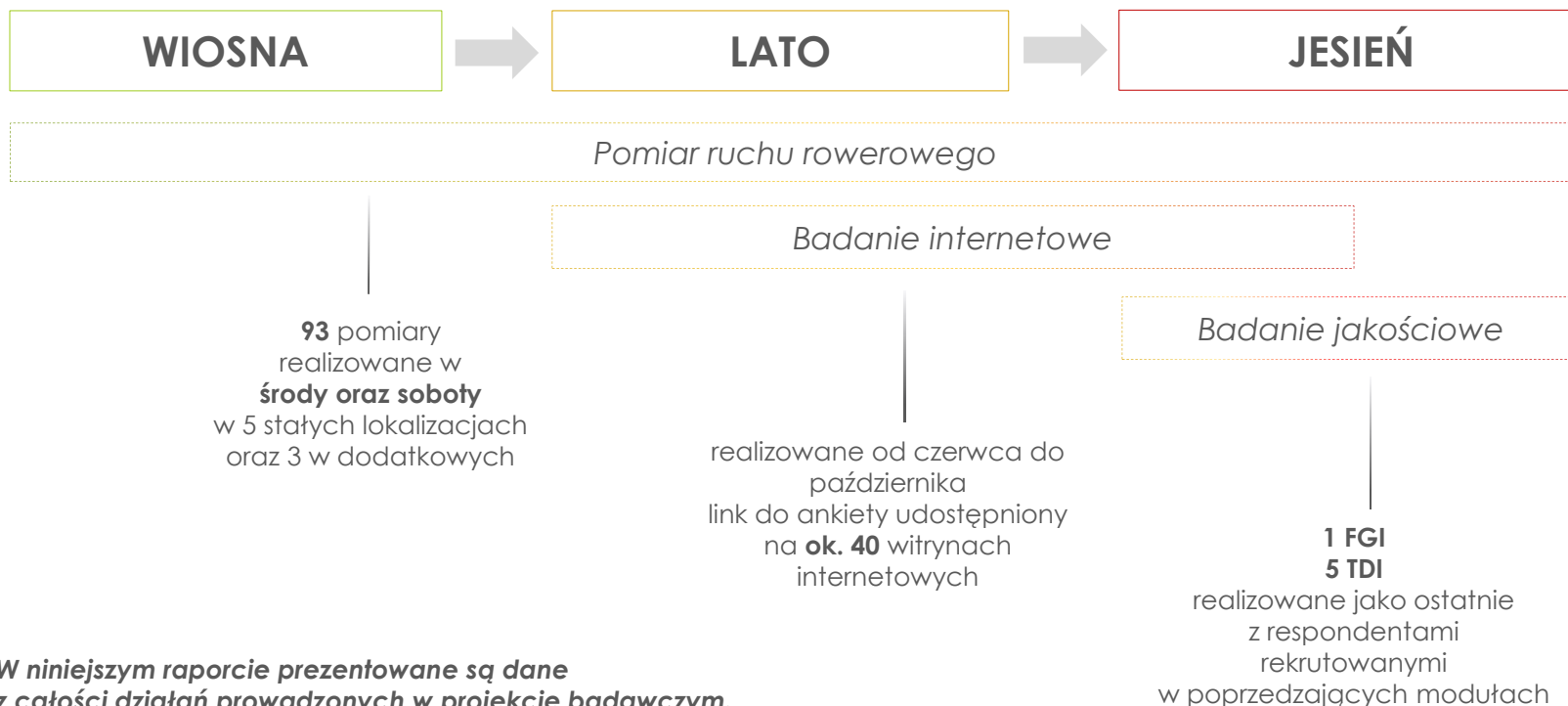
Większość odpowiedzi respondentów została zebrana podczas sezonu turystycznego.



Całość działań w ramach projektu badawczego została zrealizowana **od kwietnia do grudnia 2016 roku**. Prace terenowe zostały zakończone w listopadzie 2016 roku.

W rezultacie powstały 3 raporty wynikowe – po każdej z pór roku objętych badaniem. Niniejszy raport jest raportem ostatnim, podsumowującym wszystkie zebrane dane.

Etapy badania



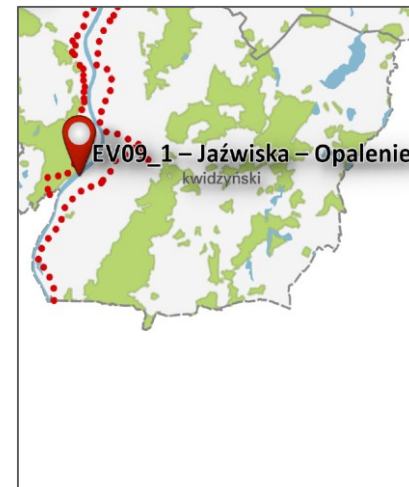
W niniejszym raporcie prezentowane są dane z całości działań prowadzonych w projekcie badawczym.

EV09_1 – Jażwiska – Opalenie

Punkt pomiarowy znajduje się na skrzyżowaniu drogi prowadzącej z Jażwisk do Aplinek a następnie do wsi Opalenie. Jest to wieś kociewska w powiecie tczewskim, w gminie Gniew na lewym brzegu Wisły. Jest to kluczowe miejsce pozwalające rowerzyście przekroczyć Wisłę w południowej części województwa pomorskiego. Miejsce stanowi połączenie kilku rowerowych szlaków tj. Grzymistawa, R1 czy Szlak Zamków Powiśla.

Główne atrakcje turystyczne w okolicy:

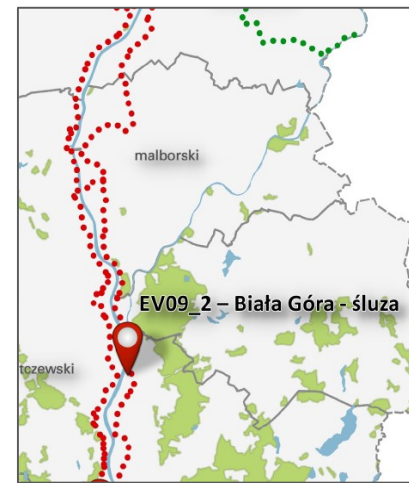
- ❖ Zamek krzyżacki w Gniewie
- ❖ Zamek gotycki w Kwidzynie
- ❖ Katedra pw. św. Jana Ewangelisty w Kwidzynie

**EV09_2 – Biała Góra - śluza**

Ten punkt pomiarowy położony jest w atrakcyjnym turystycznie miejscu, przy samej Śluzie Biała Góra. Wieś w Polsce położona w województwie pomorskim, w powiecie sztumskim, w gminie Sztum. Obecnie w pobliżu Śluzy funkcjonuje przystań kajakowa i śródlądowa z dobrze wyposażonym zapleczem turystycznym.

Główne atrakcje turystyczne w okolicy:

- ❖ Śluza rozdzielająca Wisłę i Nogat
- ❖ Dom polski, w którym znajduje się szkoła oraz izba pamięci w Piekle
- ❖ Zamek Krzyżacki w Sztumie



EV10_3 – Przewłoka

Punkt pomiarowy numer 3 wyznaczony został niedaleko Ustki, we wsi Przewłoka. Wieś położona jest w powiecie słupskim na Wybrzeżu Słowińskim. Planowane w tej lokalizacji jest utworzenie miejsca postojowego kategorii A dla rowerzystów podróżujących szlakiem. Punkt pomiarowy znajduje się u wejścia na **Szlak Zwiniętych Torów** – na trasie Ustka – Rowy.

Główne atrakcje turystyczne w okolicy:

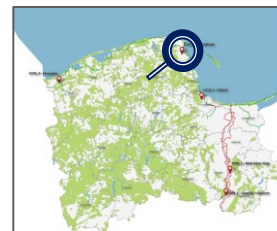
1. Port i molo w Ustce
2. „Kraina w kratę” – region charakterystycznej tradycyjnej zabudowy architektonicznej o konstrukcji ryglowej
3. Słowiński Park Narodowy

**EV10_4 – Gniezdzewo**

Lokalizacja została wyznaczona w dużej **wsi kaszubskiej** w **powiecie puckim**. Wieś znajduje się w korytarzu trasy EuroVelo10 przy nadmorskim Szlaku „Pierścień Zatoki Puckiej” łączącym Trójmiasto z miastem Hel położonym na cyplu Mierzei Helskiej.

Główne atrakcje turystyczne w okolicy:

1. Port i molo w Pucku
2. Gotycki kościół i rynek z kamieniczkami w Pucku
3. Władystawowo – miejscowość wypoczynkowa



Opracowanie własne, na podstawie pomorskie.travel, mapy.google.pl, dostęp: lipiec 2016.

EV10_5 – Gdańsk

Punkt pomiarowy zlokalizowany w stolicy województwa. Ankieterzy realizowali pomiar oraz wywiady kwestionariuszowe w pasie nadmorskim w dzielnicy Jelitkowo (nieдалеко Sopotu), gdzie ścieżka rowerowa biegnie wzdłuż nadmorskiego deptaku oraz plaż. Punkt został przypisany do trasy EuroVelo 10 biegnącej w województwie wzdłuż wybrzeża, aż do Elbląga. Warto zwrócić uwagę, iż Gdańsk jest miastem łączącym zarówno trasę EuroVelo 9 jak i EuroVelo 10.

Trójmiasto tworzy największy ośrodek miejski w województwie, a zarazem jest obszarem mocno turystycznym, dlatego wyniki pomiaru wielkości ruchu rowerowego ogółem a także szacunki ruchu turystycznego w tym punkcie są znacznie wyższe niż w pozostałych lokalizacjach.

Główne atrakcje turystyczne w okolicy:

GDAŃSK

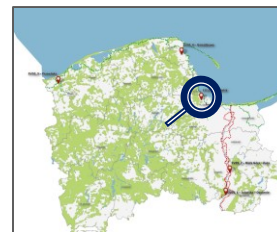
1. Starówka i zabytki np. Bazylika Mariacka, Ratusz Głównego Miasta
2. Archikatedra Oliwska oraz Park Oliwski
3. Europejskie Centrum Solidarności
4. Westerplatte

SOPOT

1. Molo w Sopocie
2. Ulica Bohaterów Monte Cassino i Krzywy Domek
3. Latarnia Morska
4. Opera Leśna

GDYNIA

1. Molo i klif w Orłowie
2. Skwer Kościuszki i zacumowane przy nim statki np. ORP Błyskawica
3. Ulica Świętojańska
4. Bulwar nadmorski



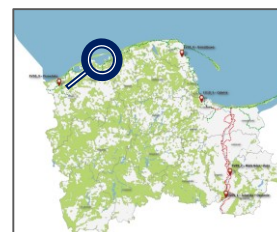
Opracowanie własne, na podstawie pomorskie.travel, mapy.google.pl, tripadvisor.com dostęp: lipiec 2016.

EV10_07 - Łeba

Jedna z trzech dodatkowo wyznaczonych lokalizacji. Punkt pomiarowy znajduje się w mieście w powiecie lęborskim. Łeba położona jest na Wybrzeżu Słowińskim. Jest to miejscowość wypoczynkowa z portem morskim i kąpieliskami.

Główne atrakcje turystyczne w okolicy:

1. Wydma Łącka w Słowińskim Parku Narodowym
2. Sea Park Sarbsk
3. Port w Łebie

**EV09_08 - Mątowy Wielkie**

Wyznaczona lokalizacja znajduje się w powiecie malborskim, w gminie Miłoradz na obszarze Wielkich Żuław Malborskich. W pobliżu wsi znajdują się jeziora Mątowy Wielkie i Mątowy Długie.

Główne atrakcje turystyczne w okolicy:

1. Kościół św. Piotra i Pawła w Mątowach Wielkich
2. Dom Pielgrzyma - Sanktuarium błogosławionej Doroty w Mątowach Wielkich
3. Rezerwat przyrody Las Łęgowy nad Nogatem
4. Zamek gotycki w Malborku



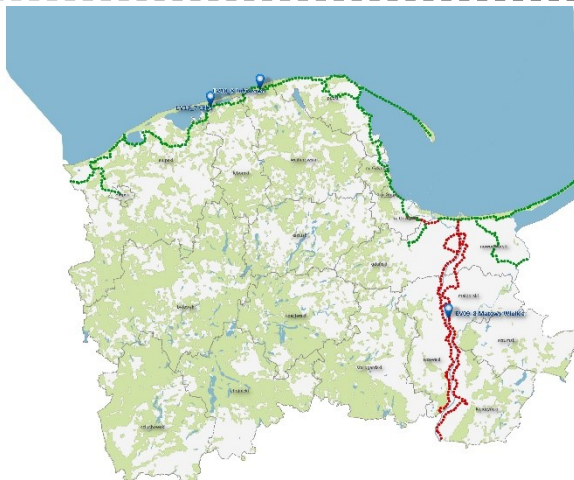
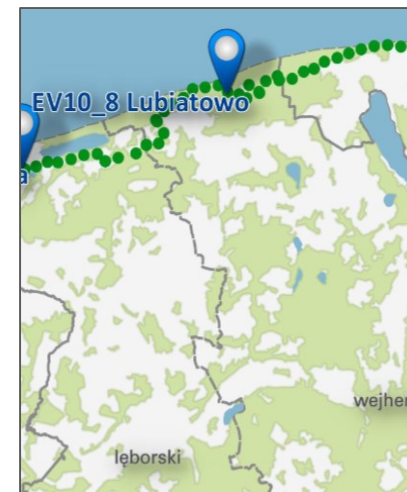
Opracowanie własne, na podstawie pomorskie.travel, mapy.google.pl, dostęp: lipiec 2016.

EV09_06 - Lubiątwo

Ostatni dodatkowy punkt pomiarowy znajduje się na obszarze Pobrzeża Kaszubskiego. Lubiątwo to wieś w powiecie wejherowskim, w gminie Choczewo, w odległości około 2,5 km od linii brzegowej Bałtyku. Turyści mogą tam zamieszkać w domach agroturystycznych i domkach letniskowych.

Główne atrakcje turystyczne w okolicy:

1. Latarnia Stilo
2. Pałac w Sasinie
3. Malownicze plaże bałtyckie



Łeba, Mątwy Wielkie oraz Lubiątwo to dodatkowe tzw. **ruchome punkty pomiarowe**, realizowane w jeden wyznaczony – dobrany celowo dzień. Wszystkie dodatkowe pomiary zrealizowano latem w soboty.





Podsumowanie wyników



Uwaga metodologiczna

Niniejszy **raport obejmuje dane zebrane podczas badania ruchu rowerowego oraz profilu turystyki rowerowej prowadzonego w 2016 roku** (uwzględniając trzy pory roku: wiosnę, lato oraz jesień)

Pomiar wielkości ruchu rowerowego opierał się na dwóch działaniach: liczeniu przejeżdżających rowerów oraz zapraszaniu do udziału w krótkim kwestionariuszu ankiety losowo dobranych rowerzystów. Przy dużym natężeniu ruchu do badania ankietowego zapraszana była co dziesiąta osoba, a przy mniejszym, co piąta. Na podstawie zebranych w wywiadach kwestionariuszowych informacji, czy zaproszony do badania rowerzysta przemieszcza się w ramach turystycznej wycieczki rowerowej (jednodniowej lub kilkudniowej) tudzież transportu codziennego, oraz danych z liczenia przejeżdżających rowerzystów oszacowano wielkość turystycznego ruchu rowerowego.

Łącznie zebrano 1920 wypełnionych kwestionariuszy, z czego 1515 to byli rowerzyści deklarujący przebywanie na trasie wycieczki. Pozostali to osoby wykorzystujące rower jako środek transportu do pracy, szkoły lub sklepu, czyli wspomniany już transport codzienny.



Wielkość ruchu rowerowego ogółem oraz szacowana wielkość turystycznego ruchu rowerowego

Wielkość ruchu rowerowego i szacowany turystyczny ruch rowerowy

Szacowany **turystyczny ruch rowerowy** ogółem, łącznie w całym województwie wyniósł odpowiednio:

- ❖ dla śród – 9 728 (stanowiąc 73% całkowitego ruchu rowerowego w środy),
- ❖ dla sobót – 28 979 (stanowiąc 91% całkowitego ruchu rowerowego w soboty).

Wyraźnie widoczna jest różnica wielkości turystycznego ruchu rowerowego między powszednimi a weekendowymi dniami tygodnia.

Wielkość ruchu rowerowego i szacowany turystyczny ruch rowerowy WIOSNA

Szacowany turystyczny ruch rowerowy ogółem wyniósł odpowiednio:

- ❖ dla śród – 2 096 (stanowiąc 71% całkowitego ruchu rowerowego w środy),
- ❖ dla sobót – 12 976 (stanowiąc 90% całkowitego ruchu rowerowego w soboty).

Wielkość ruchu rowerowego i szacowany turystyczny ruch rowerowy LATEM

Szacowany turystyczny ruch rowerowy ogółem wyniósł odpowiednio:

- ❖ dla śród – 6 071 (stanowiąc 83% całkowitego ruchu rowerowego w środy),
- ❖ dla sobót – 10 879 (stanowiąc 93% całkowitego ruchu rowerowego w soboty).

Wielkość ruchu rowerowego i szacowany turystyczny ruch rowerowy JESIENIA

Szacowany turystyczny ruch rowerowy ogółem wyniósł odpowiednio:

- ❖ dla śród – 1 561 (stanowiąc 52% całkowitego ruchu rowerowego w środy),
- ❖ dla sobót – 5 124 (stanowiąc 87% całkowitego ruchu rowerowego w soboty).

Korytarze tras EV9 i EV10 - porównanie

Szacunkowa wielkość turystycznego ruchu rowerowego - w okresie objętym badaniem - była większa w korytarzu trasy EV10 (środy: 9 531 i soboty: 28 385 rowerów), niż w korytarzu EV9 (środy - 197 i soboty - 594 rowerów). Taka sama sytuacja miała miejsce również w poszczególnych porach roku. Różnica wielkości ruchu na korzyść trasy EV10 wynika z tego, że jeden z punktów pomiarowych wliczanych do trasy EV10, zlokalizowany jest w największym ośrodku miejskim województwa - Gdańsku.

Najwyższy poziom turystycznego ruchu rowerowego

Podsumowując wszystkie pomiary, szacowany turystyczny ruch rowerowy **w środy najwyższy był 3 sierpnia** i wyniósł 3 592 turystów rowerowych oraz 1 czerwca - 1 793 rowery. **W soboty** najwięcej rowerów odnotowano **7 maja**, czyli w weekend majowy, **oraz 9 września** - 4 493 turystów rowerowych.

Przyglądając się ogólnej tendencji wynikającej z zebranych danych, można dojść do wniosku iż najwyższy poziom turystycznego ruchu rowerowego odnotowano wiosną. Należy w tym miejscu odnotować iż pomiary zrealizowano w dniach środy: 27 kwietnia, 4 maja oraz 18 maja a w soboty: 30 kwietnia, 7 maja oraz 21 maja. Dwa z trzech tych tygodni pomiarowych odbyły się w bezpośrednim sąsiedztwie lub podczas długich weekendów. Pierwszy z nich wynikał ze Świąta Pracy przypadającego 1 maja (niedziela) wraz Świętem Konstytucji 3 maja (wtorek), natomiast drugi, przypadającym na 26 maja ruchomym świętem kościelnym Bożego Ciała. Dni świąteczne skutkowały dodatkowymi dniami wolnymi od pracy, sprzyjając większemu niż w normalne weekendy natężeniu ruchu rowerowego.

Według relacji ankietowanych dni pomiarowe wiosną charakteryzowały się sprzyjającą rowerzystom pogodą, podczas gdy pomiary przeprowadzone latem często odbywały się w dni częściowo lub całkowicie zachmurzone, wietrzne lub z opadami deszczu. Podsumowując poszczególne pory roku można również zauważyć iż wrzesień (zaliczony do etapu jesiennego pomiarów) charakteryzował się wciąż wysokim ruchem turystycznym zarówno w środy jak i soboty. Turystyczny ruch rowerowy wyraźnie spadł w październiku, w którym dodatkowo tydzień pomiarowy charakteryzował się bardzo brzydką pogodą na Pomorzu.

Dodatkowo warto zwrócić uwagę na fakt większego przyrostu ruchu turystycznego latem w środy aniżeli w soboty. Może być to spowodowane nadejściem sezonu urlopowego, to znaczy, wiosną (jesienią i zimą także) z zasady środy są dniami pracującym, natomiast soboty są dniami wolnymi (dla osób pracujących w podstawowym 8 godzinnym systemie pracy od poniedziałku do piątku), natomiast w sezonie urlopowym (lub przerwy wakacyjnej dla młodzieży szkolnej i akademickiej) więcej osób ma do dyspozycji również środy. Dlatego tendencja wzrostowa turystycznego ruchu rowerowego pomiędzy wiosną a latem jest bardziej widoczna w środy aniżeli w soboty. W soboty należy wskazać uwagę na fakt większego procentowego udziału ruchu rowerowego w ogólnym ruchu rowerowym, zmniejsza się ruch codzienny na korzyść ruchu turystycznego.

Jeżeli chodzi o punkty pomiarowe uwzględnione w badaniu w 2016 roku, można je uszeregować od charakteryzującego się najwyższym natężeniem rowerowego ruchu turystycznego w następujący sposób: Gdańsk, Przewłoka, Gniezdzewo, punkt pomiędzy Jażwiskami a Opaleniami oraz punkt w Białej Górze.

Dodatkowe 3 lokalizacje zostały zrealizowane jednokrotnie, w dodatkowych odmiennych terminach, dlatego nie są bezpośrednio porównywane lub uwzględniane w łącznych wartościach szacunków wielkości ruchu rowerowego, jednak ankiety zebrane w tych punktach zostały uwzględnione w analizie profilu turystyki rowerowej na Pomorzu (rozdział 5. niniejszego raportu).

Turystyczny ruch rowerowy w poszczególnych punktach pomiarowych

Najwyższy szacowany turystyczny ruch rowerowy w podziale na lokalizacje, każdorazowo odnotowywany był w **Gdańsku**, a **najmniejszy** w punktach pomiarowych **Biała Góra – Śluza** oraz **Jaźwiska – Opalenie**.

Ruch dzienny

W punkcie pomiarowym w Gdańsku (promenada nadmorska w Jelitkowie) najbardziej ruchliwą turystycznie środą była 3 sierpnia (2 995 turystów rowerowych) natomiast sobotą 7 maja. W pierwszym tygodniu sierpnia odnotowano wysoki ruch rowerowy, pomimo raportów ankietatorów o niezbyt sprzyjającej rowerzystom pogodzie. Jeszcze wyższy ruch turystyczny niż latem oszacowano w pierwszą sobotę września – 3 930 turystów.

Analogicznie 03 sierpnia najwyższy był środowy ruch rowerowy w punkcie pomiarowym Przewłoka (początek Szlaku Zwiniętych Torów) czyli 495 turystów rowerowych, natomiast sobotni 09 lipca (399 turystów), jednak ponownie wysoki ruch oszacowano dla soboty 10 września – 384.

Pozostałe punkty charakteryzują się znacznie niższym rowerowym ruchem turystycznym, wynosił on od kilku do kilkudziesięciu rowerzystów (wyjątki stanowił ruch zbliżony do 100 turystów rowerowych), a w niektóre dni ruchu turystycznego w ogóle nie odnotowano np. w Białej Górze zarówno z października jak i listopadzie.

Gniezdzewo, czyli lokalizacja przy nadmorskim Szlaku „Pierścień Zatoki Puckiej” najwyższy ruch turystyczny odnotowała w sobotę 30 kwietnia (168 turystów). Spośród śród, podobnie jak w innych punktach, najbardziej ruchliwym dniem dla turystów była środa 3 sierpnia (69 turystów).

W punkcie Jaźwiska – Opalenie (na skrzyżowaniu dróg z Jaźwisk do Aplinek) najbardziej ruchliwą turystycznie środą był dzień 6 lipca (46 turystów), a sobotą 7 maja (116 turystów rowerowych). 4 maja oraz 5 października w środę ruch turystycznego w ogóle nie odnotowano.

Biała Góra to zdecydowanie najmniej uczęszczane miejsce przez turystów rowerowych, pomimo bardzo charakterystycznej atrakcji turystycznej – Śluzy na rzece Nogat. Oszacowany ruch turystyczny nie przekroczył 32 turystów odnotowanych 4 czerwca (sobota) a podczas ostatnich dwóch miesięcy pomiarowych w ogóle nie odnotowano ruchu turystycznego.

Turystyczny ruch rowerowy w poszczególnych punktach pomiarowych

Ruch godzinowy

Pomiar ruchu rowerowego, w każdym punkcie, odbywał się każdorazowo w ciągu **8 godzin**. Ankieterzy mieli za zadanie odnotować liczbę przejeżdżających rowerów **w interwałach godzinowych**. W związku z tym, w raporcie wyniki prezentowane i analizowane są w interwałach 2-godzinnych.

Szczyt szacowanego turystycznego ruchu rowerowego - w poszczególnych lokalizacjach i dniach tygodnia - przypadał na odmienne przedziały godzinowe. W związku z czym, trudno jest mówić o jakichkolwiek prawidłowościach. Jednak biorąc pod uwagę sumę szacowanego ruchu rowerowego w środy w poszczególnych interwałach czasowych w trzech punktach uzyskano najwyższy wynik w godzinach od 12 do 14: pomiędzy Jaźwiskami i Opaleniami, w Gnieźdźewie oraz w Gdańsku. W ostatnich dwóch punktach ten przedział godzinowy był również najbardziej ruchliwy w soboty. Szczegółowe wyniki oszacowanego ruchu w poszczególnych przedziałach czasu każdego dnia znajdują się w niniejszym raporcie w rozdziale 4 raportu.



Profil pomorskiej turystyki rowerowej

Profil turystyki rowerowej w województwie pomorskim

Zdecydowana większość turystów rowerowych (**97% ogółem** - 98% wiosną i jesienią, 95% latem) **deklarowała, iż przebywa na jednodniowych wycieczkach rowerowych**, a tylko **3% respondentów** (2% wiosną i jesienią, 5% latem) **było w trakcie wycieczek kilkudniowych** - obejmujących przynajmniej jeden nocleg.

Większość osób przebywających na jednodniowych wycieczkach twierdziła, **iż cała zaplanowana wycieczka rowerowa zajmie im od jednej do czterech godzin (62% ogółem)**. Na wycieczkę powyżej czterech godzin wybrało się 17% pytanym rowerzystów. Natomiast krótsze wycieczki zaplanowało łącznie 19% respondentów (4% krócej niż pół godziny, a 15% od pół godziny do godziny czasu).

Turyści rowerowi mieszkający na stałe poza granicami Polski stanowili jedynie 3% respondentów (Niemcy - 2%, pozostali tj. Argentyna, Holandia, USA, Szwecja, Chiny, Francja, Szwajcaria czy Irlandia Północna – 1%).

Ponad połowa pytanym rowerzystów (58%) deklarowała, że **w podróż wyruszyli w pojedynkę**. Odsetek turystów podróżujących w towarzystwie rodziny wyniósł 30%, innych osób (11%). Widocznie zwiększył się odsetek podróżujących samotnie jesienią i wyniósł 69%, przy 18% par i 12% większych grup. Ogółem 28% respondentów podróżowało w dwie osoby, a 12% w większych grupach. Latem odsetek indywidualistów był najniższy – 56%, par nieco wyższy 27% a najwyższy ze wszystkich pór roku odsetek osób podróżujących w 3 osobowych grupach lub większych – 16%.

Średnia odległość, którą rowerzyści planowali pokonać w czasie wycieczki, wyniosła **40,9 kilometra**. **Wiosną** była to mniejsza odległość i wynosiła 35,6 kilometrów, a latem niemal 50 kilometrów (49,6 km), jesienią ponownie mniej (34,3 km). Natomiast **średnia liczba kilometrów pokonywanych dziennie** przez rowerzystów wyniosła ogółem **28,5 kilometra**. Latem pokonywano średnio dziennie mniejsze odległości niż wiosną (**wiosną 29,3 km, latem 26,4 km**), co może wskazywać na bardziej turystyczny i rekreacyjny charakter turystyki latem. Turyści jesienią natomiast planowali dziennie średnio po 31 km, co może świadczy o bardziej ambitnym profilu turystów rowerowych podróżujących o tej porze roku.

Miejsca rozpoczęcia i zakończenia wycieczki rowerowej

Prawie wszystkie trasy wycieczek zaplanowane były w taki sposób, że **miejsce rozpoczęcia wycieczki była jednocześnie miejscem jej zakończenia (95%)**. Jedynie 6% rowerzystów kończyło wycieczkę w innej miejscowości.

Z reguły, miejscem rozpoczęcia wycieczek rowerowych był **dom respondenta** (ogółem 65% respondentów). Jest to zrozumiałe, biorąc pod uwagę, że aż 95% odbywanych podróży stanowiły jednodniowe wycieczki. Jednak latem zdecydowanie więcej osób na miejsce rozpoczęcia trasy dojechało samochodem (wiosną 13%, jesienią 14% a latem 32%) przy jednoczesnym spadku odsetka osób rozpoczynających wycieczki z domu (52% w porównaniu do 64% wiosną oraz jesienią). Jesienią można zauważyć wyższy niż w pozostałych porach roku był odsetek osób udających się na miejsce rozpoczęcia wycieczki rowerem (17% w porównaniu do 6% wiosną i 5% latem).

W zależności od punktu pomiarowego, **różnicowały się destynacje wycieczek rowerowych**. Najpopularniejsze odpowiedzi prezentowane są w rozdziale 5. niniejszego raportu s. X. W tym kontekście, ciekawym przypadkiem jest Gdańsk. Podróże rowerowe zakańczane w jednym z trójmiejskich miast, stanowiły relatywnie wysoki odsetek wskazań w grupie turystów badanych w tym punkcie. W punkcie pomiarowym pomiędzy wsią Jażwiska oraz Opaleniami, rowerzyści obierali za cel wycieczki najczęściej Kwidzyn, Gniew lub Opalenie czy Jażwiska.

Na tle pozostałych punktów pomiarowych wiosną wyróżniła się Śluza w Białej Górze. Duża część badanych tam rowerzystów wskazała właśnie tę lokalizację, jako punkt docelowy w swojej podróży (ogółem 40%) Oprócz tego, sporadycznie kierowano się na Kwidzyn lub Malbork. Turyści rowerowi badani w punkcie pomiarowym Przewłoka (gmina Ustka), najczęściej wymieniali Orzechowo zaś na drugim miejscu Przewłokę, natomiast Ustkę na trzecim.

W okręgu zatoki Puckiej, we wsi **Gnieźdźewo**, rowerzyści przeważnie kierowali się na Krokową, a dopiero w następnej kolejności na Puck, Władysławowo, Swarzewo czy Hel.

Pokonywany dystans

Podróżujący rowerem po województwie pomorskim turyści planowali pokonać trasę o przeciętnej długości **40,9 kilometra**. Co piąty pytany (20%) deklarował zamiar przejechania maksymalnie 10 kilometrów. Największa część respondentów (37%) planowała przejechanie trasy o długości pomiędzy 11 a 25 km. Najdłuższe powyżej **60 kilometrów postawiło przejechać 8% rowerzystów**. Pozostałe 33% rowerzystów zaplanowało odległości od 25 do 60 kilometrów. Rozkład deklaracji respondentów pomiędzy poszczególnymi porami roku był bardzo podobny.

Zachowania turystyczne

Respondenci zostali również poproszeni o oszacowanie kwoty, którą przeznaczyci na wydatki podczas wycieczki. Doprecyzowano, iż chodzi o wydatki poniesione na bilety, wejściówki, noclegi, wyżywienie i tym podobne. Respondenci mieli nie brać pod uwagę kosztów zakupu roweru lub sprzętu rowerowego, o ile nie został on dokonany w trakcie wycieczki.

Średnia deklarowana kwota przeznaczona na wycieczkę wyniosła **83 złotych**. Wynik jest wypadkową dwóch cech badanej próby: przewagi w badanej próbie turystów jednodniowych, a także dużej polaryzacji kwot podawanych przez turystów jednodniowych oraz kilkudniowych. Wśród jednodniowych turystów średnia ta była stosunkowo niska i wyniosła 20 złotych ogółem (wiosną 25 zł, latem 19 zł, a jesienią jeszcze mniej – 14 zł). Wśród rowerzystów przebywających na kilkudniowych wycieczkach średnia deklarowana kwota wyniosła 1 883 złotych. Dane te należy traktować wyłącznie poglądowo, ze względu na niską liczebność tych osób w próbie. Aż **49%** respondentów stwierdziło, iż podczas wycieczki **nie wyda w ogóle pieniędzy**, a jedna trzecia (**36%**) poniesie koszty **mniejsze niż 100 złotych**. Sytuacja jednak jest tylko nieznacznie zróżnicowana w podziale na pory roku.

Turyści pytani o plany związane z odwiedzeniem okolicznych atrakcji turystycznych, najczęściej wymieniali **trójmiejskie mola** (w Gdańsku – Brzeźnie, Sopocie, w Gdyni – Orłowie). Wynik ten jest pochodną faktu, iż w punkcie pomiarowym Gdańsk zostało zrealizowanych najwięcej wywiadów a także tego iż jest to centralny ośrodek naszego województwa. Nadmorskie położenie spowodowało również 5% odsetek osób odwiedzających także plaże. Również 5% turystów odwiedzało lub zamierzało odwiedzić miejsca historyczne, zabytkowe oraz zamki.

W kwestii źródła informacji o trasach rowerowych, którymi podróżowali respondenci, widoczne jest zróżnicowanie między wiosną a latem. Wiosną prawie **1/3 respondentów znała okolice (27%)**, ponieważ jest mieszkańcem rejonu, w którym podróżowała, a **latem jest to zaledwie 1/10** badanych (9%). Może wynikać to z faktu, iż województwo pomorskie jest atrakcyjne turystycznie i w okresie wakacyjnym pojawia się więcej przyjezdnych osób. Różnica występuje również przy źródle informacji turystycznych, jakim są przewodniki książkowe lub mapy – wiosną korzystało z nich 5% pytanym, a latem 10%. Zdecydowanie więcej osób latem (**17%**) samemu wpadło na pomysł określonej wycieczki, niż wiosną (**4%**). Jednak analizując wyniki ogółem jako najbardziej popularne źródło informacji o szlakach wyłania się informacja od rodziny (20%), na drugim miejscu znajomość okolicy – bycie mieszkańcem okolicy (17%), a na trzecim miejscu informacja od przyjaciół i znajomych (16%). W kontekście tych wyników uzasadnione wydają się być rekomendacje respondentów z części jakościowej badania o najskuteczniejszej formie reklamy i promocji szlaków długodystansowych – marketingu szeptanym o czym można przeczytać w rozdziale 8. oraz 9. raportu.

Ocena szlaków rowerowych i skłonność do rekomendacji

Istotnej merytorycznie różnicy w ocenie szlaków rowerowych nie odnotowano, ogólna ocena wyniosła 4,1 (wiosną 4,2, latem oraz jesienią 4,1 (na skali pięciopunktowej)). Spośród szczegółowych elementów infrastruktury najlepiej zostały ocenione **szerokość trasy** oraz **stan nawierzchni** – średnio **4,0**. Dobrze została oceniona **czytelność oznakowania tras oraz bezpieczeństwo (3,9)**, **dostępność miejsc odpoczynku (3,8)**. Słabiej została oceniona **dostępność gastronomii i noclegów (3,4)**, natomiast najgorzej wypadła w ocenie rowerzystów **dostępność toalet (2,3)**.

Łącznie **91% badanych jest gotowych zarekomendować pomorskie szlaki rowerowe**, którymi jechali, tylko 4% wyraziło przeciętną skłonność a 2% negatywną (3% nie udzieliło odpowiedzi).



Badanie TDI

Jednym z elementów modułu jakościowego były wywiady **przeprowadzone techniką telefonicznych wywiadów pogłębionych** (TDI - Telephone-Depth-Interviewing). Przeprowadzono je **z pięcioma dobranymi celowo respondentami**. Byli to przedstawiciele regionalnego środowiska rowerowego (organizacji, stowarzyszeń) oraz przedstawiciele władz samorządowych.

Respondenci mieli doświadczenia związane z długodystansowymi szlakami rowerowymi zarówno w Polsce, jak i za granicą, co umożliwiło im rzetelną ocenę tras w województwie pomorskim. Jedną z refleksji jest fakt, iż szlaki w Polsce **mają inną nawierzchnię niż zagraniczne**.

Wśród **wzorcowych cech szlaków** rowerowych wymieniano przede wszystkim **bezpieczeństwo, prawidłowe i czytelne oznakowanie, ciągłość trasy oraz jakość jej nawierzchni**. Największymi walorami Pomorza są zabytki, historia, urozmaicony krajobraz oraz bliskość morza. Jednak respondenci dostrzegają problem z dojazdem rowerem do niektórych miejsc (w szczególności Kaszub).

Dobrze ocenianymi przez badanych elementami jest infrastruktura w Gdańsku, ilość i jakość usług towarzyszących (sklepy, gastronomia itp.) oraz urozmaicenie tras. Z nieprzychylną opinią spotkała się natomiast ciągłość tras, oznakowanie – informacja o szlaku i zabytkach - oraz standard nawierzchni.

Według respondentów potencjalnym kierunkiem rozwoju powinien być nacisk na bezpieczeństwo ze względu na dużą aktywność dzieci na trasach. Istotną rolę odgrywać będzie również spójność, czyli ciągłość szlaków, odseparowanie ich od jezdni oraz zintegrowanie działań instytucji zarządczych.



Badanie FGI

Do badania FGI zapraszano respondentów ankietowanych przez ankieterów w module ilościowym. W przypadku wyrażenia chęci na dodatkowe badanie, drogą elektroniczną wysyłane było zaproszenie do wzięcia udziału w dyskusji grupowej on-line w czasie rzeczywistym. Dyskusja odbyła się 03 listopada 2016 roku o godzinie 19:00 i trwała całe 2 godziny. Dzięki wykorzystaniu platformy Focusson do realizacji badań jakościowych on-line respondenci mogli wziąć udział w rozmowie z dowolnego miejsca z dostępem do sieci internet. Dzięki temu w rozmowie uczestniczyło dwóch mieszkańców innych województw, którzy mieli okazję podróżować po pomorskich szlakach rowerowych. Analizę badania fokusowego oraz wybrane cytaty można znaleźć w rozdziale 9. raportu.

Wszyscy badani mieli doświadczenia związane z wielodniowymi wycieczkami rowerowymi, najpopularniejsze są jednak wypadki jednodniowe. Jazda rowerem jest przez nich traktowana raczej jako element stylu życia i możliwość odpoczynku niż aktywność sportowa. Według respondentów w województwie utrudniony jest dostęp do tras rowerowych oddalonych od dużych ośrodków miejskich – dotyczy to przede wszystkim rejonu Kaszub i Kociewia oraz terenów w głębi województwa. Brakuje możliwości swobodnego przemieszczania się w obie strony pociągami, utrudnione są również warunki przewozu rowerów.

Trasy rowerowe w województwie Pomorskim mogą przyciągać zarówno turystów lokalnych, krajowych, jak i zagranicznych. Na wysoki potencjał tras wpływają przede wszystkim walory przyrodnicze regionu (atrakcyjne widoki oraz dogodny dla rekreacyjnych rowerzystów, płaskie ukształtowanie terenu, nadmorskie położenie) a także zabytki architektury i kultury (w szczególności zamki i kościoły).

Dla rowerzystów najważniejszymi elementami wymaganymi na **wzorcowej trasie są: wysoka jakość nawierzchni i jej spójność, czytelne oznakowanie szlaku i okolicy, bezpieczeństwo oraz dobre skomunikowanie z transportem publicznym.**

Trasa R9 oceniana jest lepiej niż trasa R10. Elementami ocenianymi pozytywnie w obu przypadkach są walory przyrodnicze okolic przez jakie przebiegają szlaki, natomiast największe wady to: niska jakość nawierzchni, jej niespójność i niewystarczające oznakowanie przebiegu.

W opinii badanych **najlepszym sposobem promocji przedsięwzięcia jest stworzenie szlaków o najwyższej jakości:** informacji, infrastruktury oraz elementów towarzyszących (min. dogodny transport publiczny, mała architektura). Bardzo istotne jest, by trasom towarzyszyła pełna, bogata i dostępna informacja w internecie, m.in.: przebieg trasy, miejsca postojowe/noclegowe, atrakcje w najbliższej okolicy, możliwość monitorowania pozycji na szlaku. Jednym z proponowanych sposobów promocji jest również podjęcie współpracy z blogerami i portalami zajmującymi się tematyką rowerową.



Badanie internetowe

Internaucie mieli szansę wypełnić ankietę w ramach badania przez cały sezon letni oraz jesienny. Zaproszenie skierowano do ponad 40 różnego rodzaju stron o tematyce rowerowej i turystycznej oraz grup tematycznych na portalu Facebook.pl. Największy odsetek wypełnionych ankiet udało się uzyskać dzięki portalowi trójmiasto.pl, a także pomorskie.eu oraz poprzez udostępnienie linku przez wykonawcę (PBS) na swoim profilu portalu społecznościowego Facebook.pl, oraz Słupski Portal Rowerowy. Łącznie udało zebrać się 180 efektywnych ankiet.

Spośród osób, które wypełniły ankietę on-line łącznie **68% kiedykolwiek słyszało o przedsięwzięciu budowy tras EuroVelo** w województwie pomorskim (52% o trasie EV9 oraz 56% o trasie EV10). Spośród wszystkich respondentów **31% miało okazję jeździć po którejkolwiek z budowanych tras** (27% na jednej z nich, a 4% na obydwóch)*. Na trasie EV10 jeździło więcej osób spośród tych którzy ją znają aniżeli na trasie EV9. Spośród 94 osób, które słyszały o EV9 tylko o 14% miało okazję jeździć na jakimś jej fragmencie, natomiast spośród 100 osób które słyszały o trasie EV10 jeździła nią niemal połowa (49%). Wyniki odnoszące się do obydwu tras należy traktować z dużą rozwagą, jako wyniki poglądowe ze względu na niskie liczebności próbek użytkowników każdej z tras (EV9 n=13, EV10 n=49).

Użytkownicy poszczególnych tras zostali poproszeni o ich ogólną ocenę na skali 5 stopniowej i tu trasa EV9 wypadła nieco lepiej ponieważ uzyskała średni wynik na poziomie 3,1, podczas gdy trasa EV10 2,9.

Wszyscy respondenci zostali poproszeni w badaniu internetowym o ocenienie ważności dziesięciu, różnych elementów składowych turystyki rowerowej. Odnosiły się one zarówno do infrastruktury jak i konkretnych cech czy wydarzeń towarzyszących. Najważniejsze pięć według respondentów to (w kolejności od najważniejszego): ciągłość trasy rowerowej, walory krajobrazowe, bezpieczeństwo na trasie, czytelność oznaczeń oraz stan nawierzchni. Z drugiej strony najmniej ważne są (w kolejności od najmniej ważnego): możliwość wypożyczenia roweru lub sprzętu rowerowego, wydarzenia i atrakcje towarzyszące, suma przewyższeń na trasie, wydłużenie trasy spowodowane np. meandrowaniem trasy, różnorodność oferty gastronomicznej.

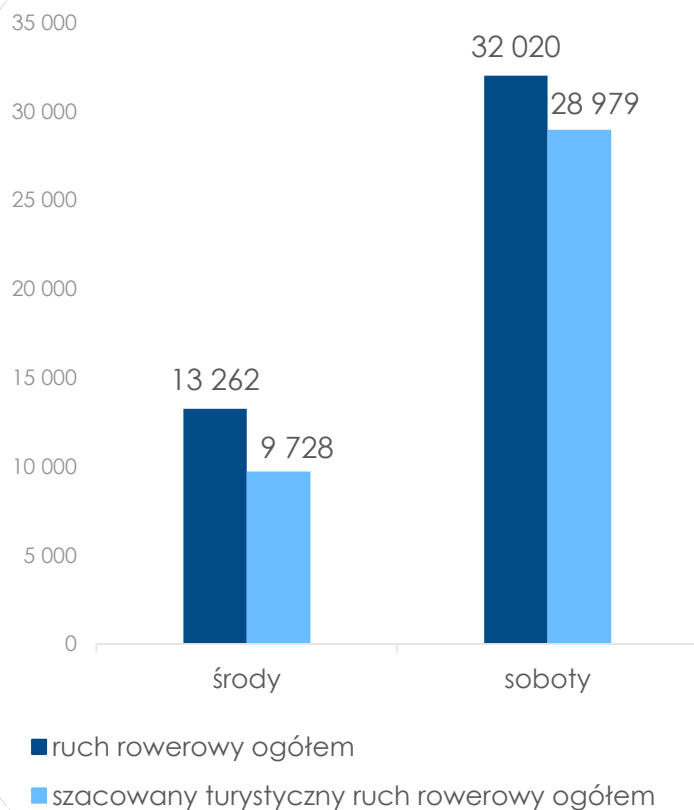
Wśród pytaných internautów 92% twierdzi, że podczas planowania wycieczki rowerowej informacji o trasach szuka właśnie w internecie, 61%, że zasięga wiedzy u przyjaciół i znajomych a niemal połowa (49%) przyznaje, że używa tradycyjnych, drukowanych map. Spośród tych, którzy szukają informacji w sieci 12% miało okazję korzystać z portalu pomorskie.travel.

Ponieważ trasy EuroVelo 9 oraz 10 są budowane na bazie istniejących już fragmentów i całych szlaków rowerowych znajdujących się w korytarzu tych tras, pytania o doświadczenia związane z jeżdżeniem po tych trasach są zasadne, mimo, iż trasy nie były w 2016 roku jeszcze ukończone.



Wielkość turystycznego ruchu rowerowego

Ruch rowerowy i turystyczny ruch rowerowy w województwie pomorskim – wyniki ogółem

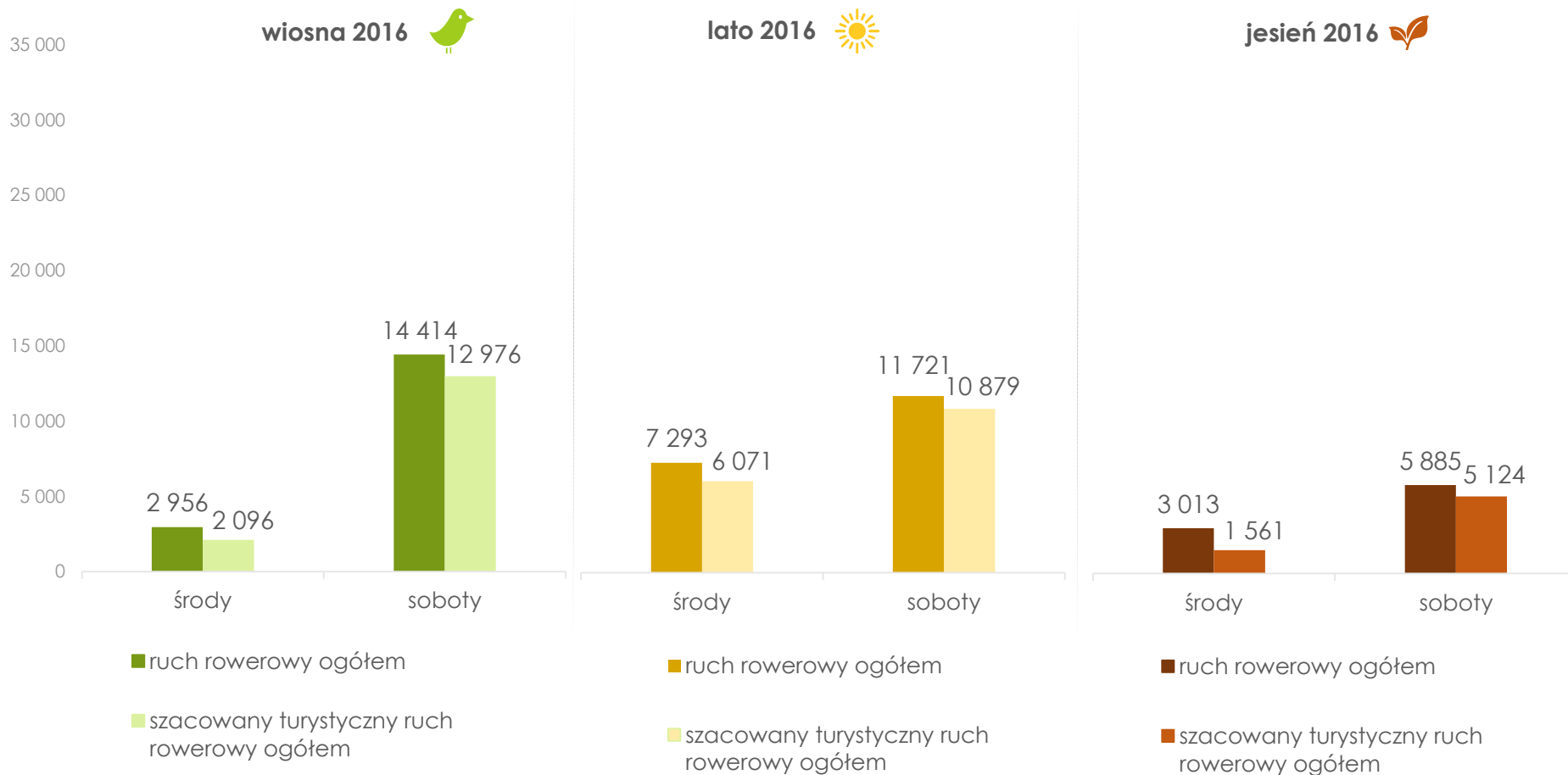
Wielkość ruchu rowerowego* - ogółem 2016 

*Łączna liczba zaobserwowanych rowerzystów we wszystkich punktach pomiarowych w województwie pomorskim oraz szacowany udział ruchu turystycznego – liczba rowerzystów uczestniczących w wycieczkach rowerowych.

Wyniki na podstawie pomiarów oraz wywiadów kwestionariuszowych zrealizowanych w 5 lokalizacjach w województwie pomorskim w 9 śród oraz w 9 sobót, w miesiącach kwiecień – listopad 2016.

Ruch rowerowy i turystyczny ruch rowerowy w województwie pomorskim – wyniki w podziale na pory roku

Wielkość ruchu rowerowego

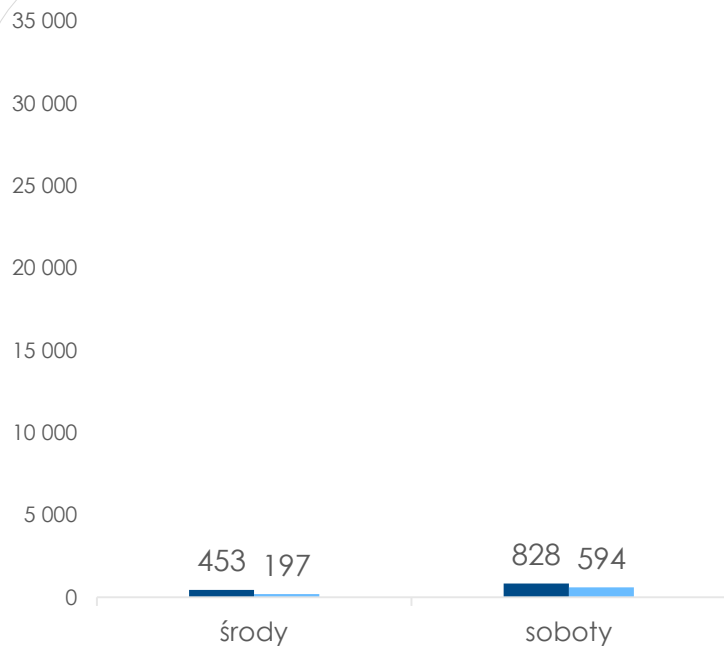
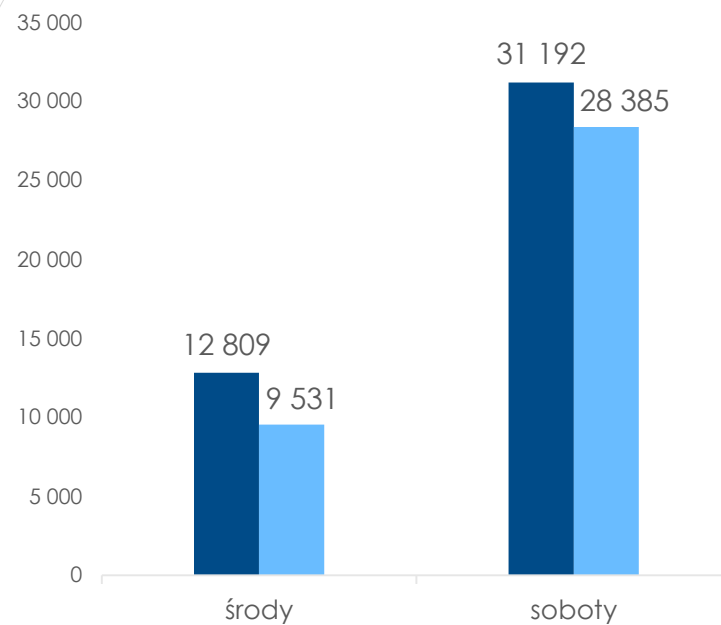


Wyniki na podstawie pomiarów oraz wywiadów kwestionariuszowych zrealizowanych w 5 lokalizacjach w województwie pomorskim w 9 śród oraz w 9 sobót, w miesiącach kwiecień – listopad 2016.

Ruch rowerowy i turystyczny ruch rowerowy w województwie pomorskim – wyniki w podziale na korytarze tras

■ ruch rowerowy ogółem

■ szacowany turystyczny ruch rowerowy ogółem

EuroVelo 9 EuroVelo 10 

Wyniki uwzględniają lokalizację o największym poziomie ruchu rowerowego – Gdańsk.

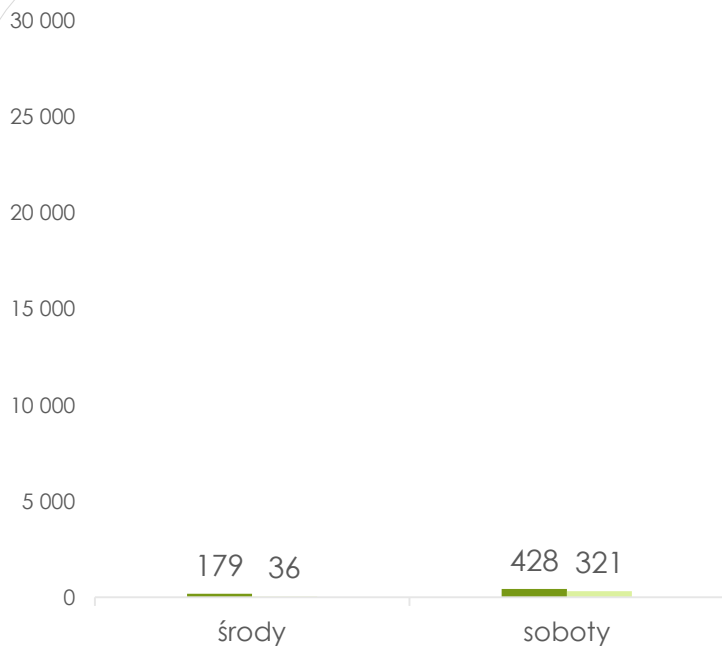
Wyniki na podstawie pomiarów oraz wywiadów kwestionariuszowych zrealizowanych w 5 lokalizacjach w województwie pomorskim w 9 śród oraz w 9 sobót, w miesiącach kwiecień – listopad 2016.

Ruch rowerowy i turystyczny ruch rowerowy w województwie pomorskim – wyniki w podziale na korytarze tras

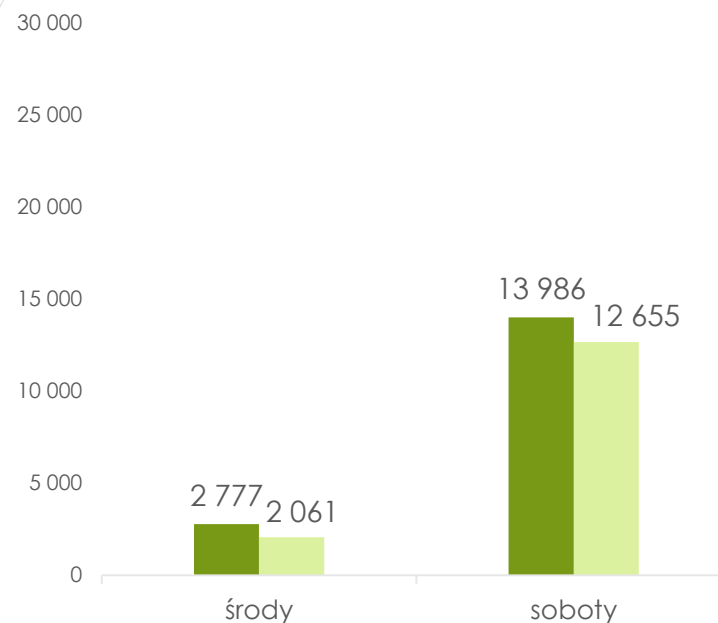
■ ruch rowerowy ogółem

■ szacowany turystyczny ruch rowerowy ogółem

EuroVelo 9 - wiosna



EuroVelo 10 - wiosna



Wyniki uwzględniają lokalizację o największym poziomie ruchu rowerowego – Gdańsk.

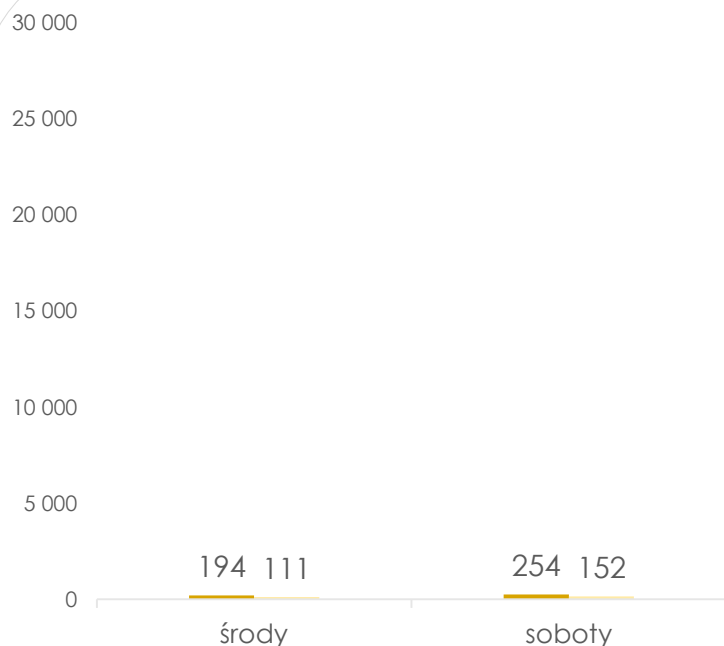
Wyniki na podstawie pomiarów oraz wywiadów kwestionariuszowych zrealizowanych w 5 lokalizacjach w województwie pomorskim w 9 śród oraz w 9 sobót, w miesiącach kwiecień – listopad 2016.

Ruch rowerowy i turystyczny ruch rowerowy w województwie pomorskim – wyniki w podziale na korytarze tras

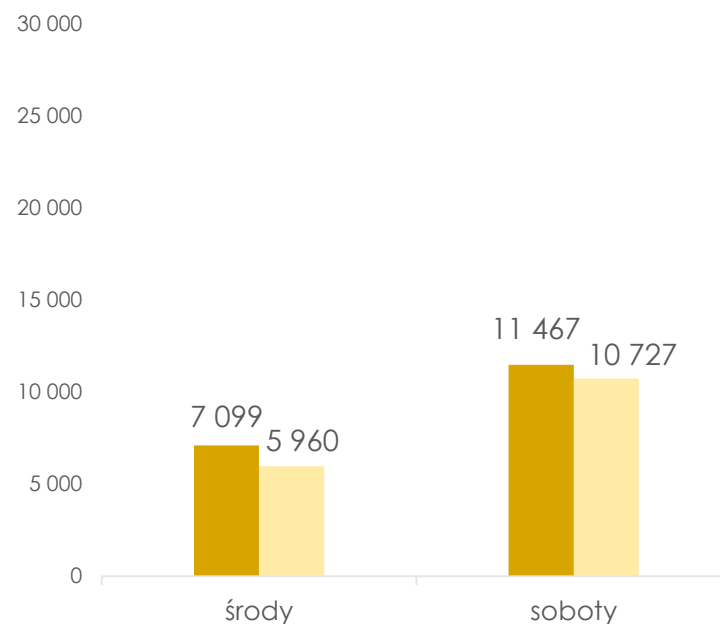
■ ruch rowerowy ogółem

■ szacowany turystyczny ruch rowerowy ogółem

EuroVelo 9 - lato ☀️



EuroVelo 10 - lato ☀️



Wyniki uwzględniają lokalizację o największym poziomie ruchu rowerowego – Gdańsk.

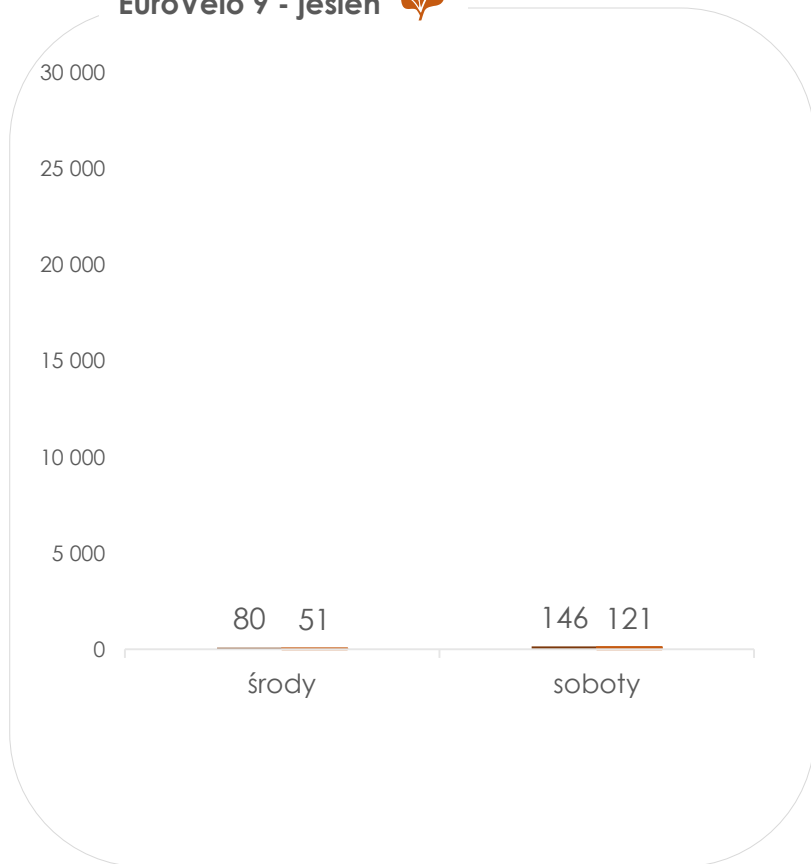
Wyniki na podstawie pomiarów oraz wywiadów kwestionariuszowych zrealizowanych w 5 lokalizacjach w województwie pomorskim w 9 śród oraz w 9 sobót, w miesiącach kwiecień – listopad 2016.

Ruch rowerowy i turystyczny ruch rowerowy w województwie pomorskim – wyniki w podziale na korytarze tras

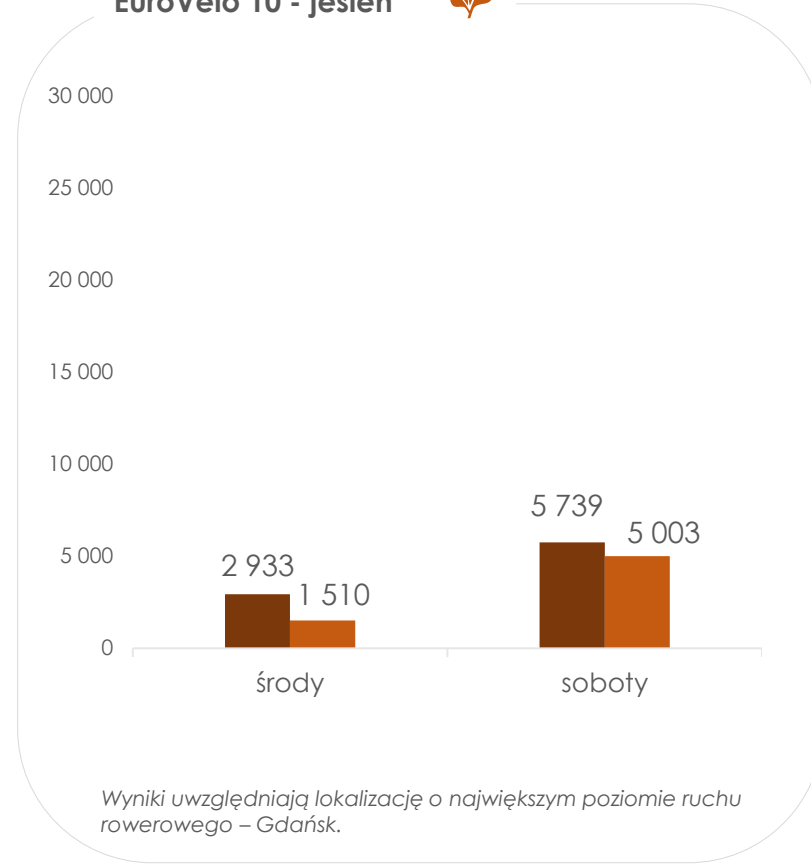
■ ruch rowerowy ogółem

■ szacowany turystyczny ruch rowerowy ogółem

EuroVelo 9 - jesień 🍂



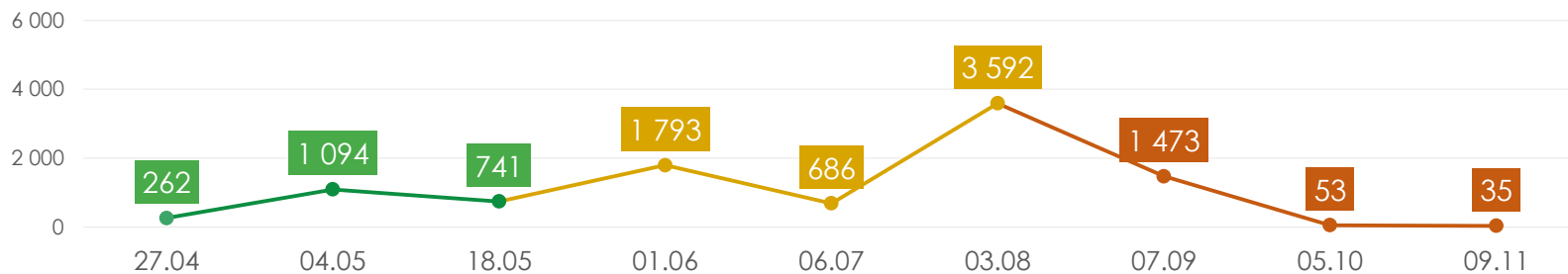
EuroVelo 10 - jesień 🍂



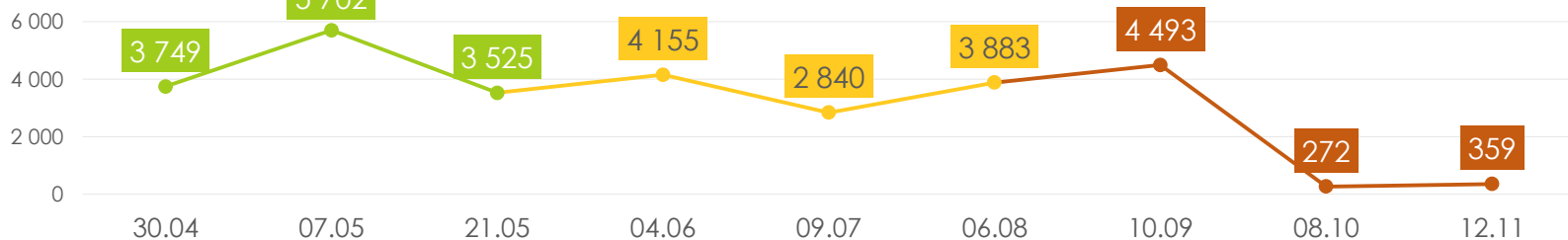
Wyniki na podstawie pomiarów oraz wywiadów kwestionariuszowych zrealizowanych w 5 lokalizacjach w województwie pomorskim w 9 śród oraz w 9 sobót, w miesiącach kwiecień – listopad 2016.

Szacowany turystyczny ruch rowerowy wg dnia pomiaru – województwo pomorskie

Dzień pomiaru: środa



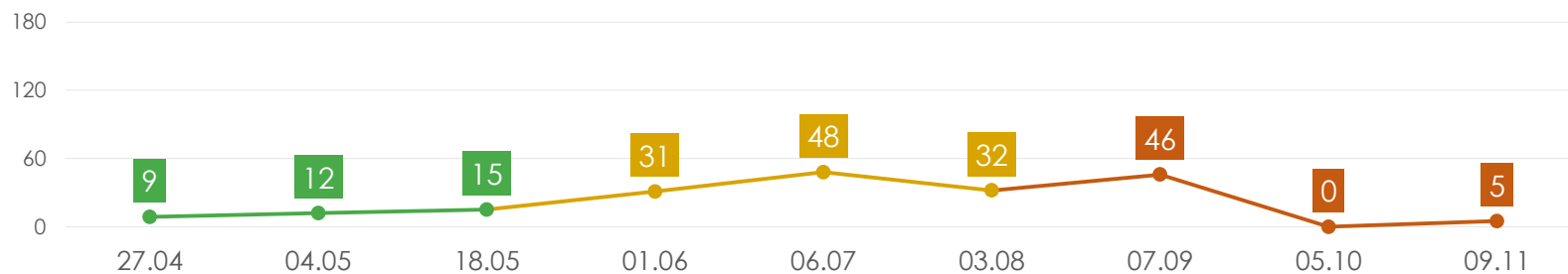
Dzień pomiaru: sobota



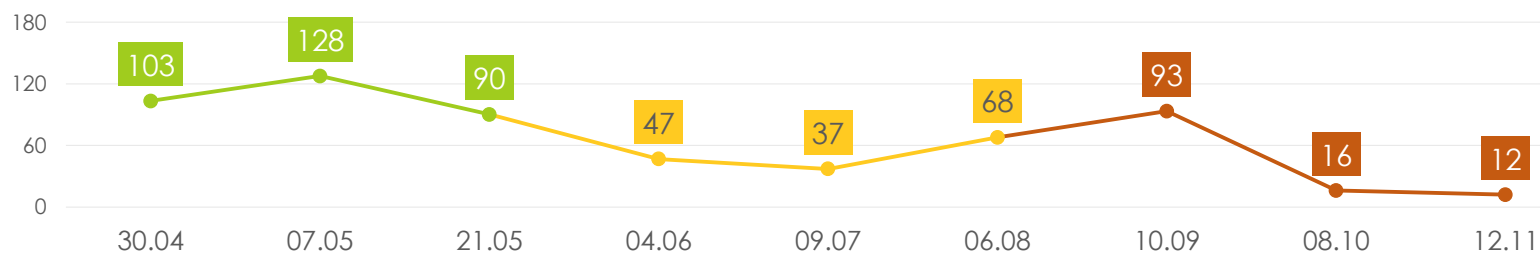
Wyniki na podstawie pomiarów oraz wywiadów kwestionariuszowych zrealizowanych w 5 lokalizacjach w województwie pomorskim w 9 śród oraz w 9 sobót, w miesiącach kwiecień – listopad 2016.

Szacowany turystyczny ruch rowerowy wg dnia pomiaru - korytarz trasy EuroVelo 09

Dzień pomiaru: środa



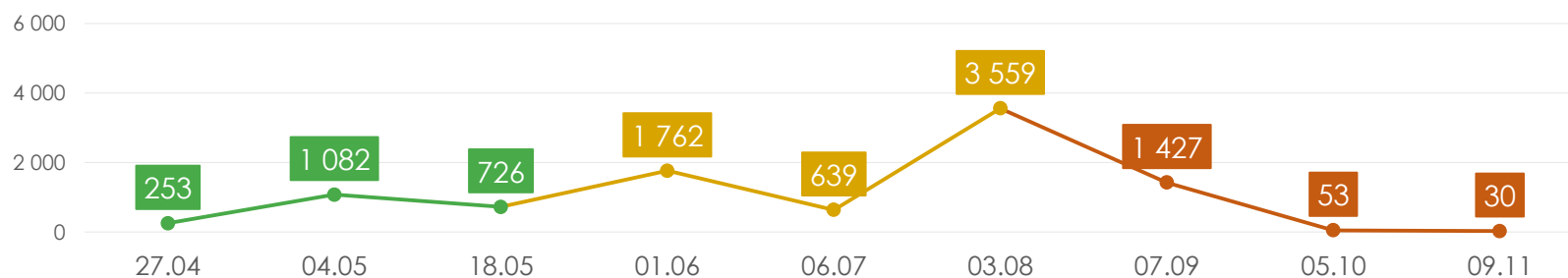
Dzień pomiaru: sobota



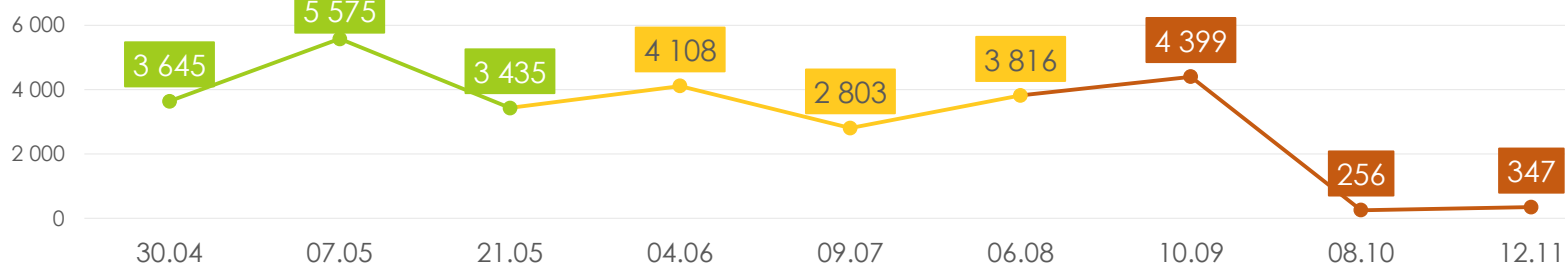
Wyniki na podstawie pomiarów oraz wywiadów kwestionariuszowych zrealizowanych w 5 lokalizacjach w województwie pomorskim w 9 śród oraz w 9 sobót, w miesiącach kwiecień – listopad 2016.

Szacowany turystyczny ruch rowerowy wg dnia pomiaru - korytarz trasy EuroVelo 10

Dzień pomiaru: środa



Dzień pomiaru: sobota



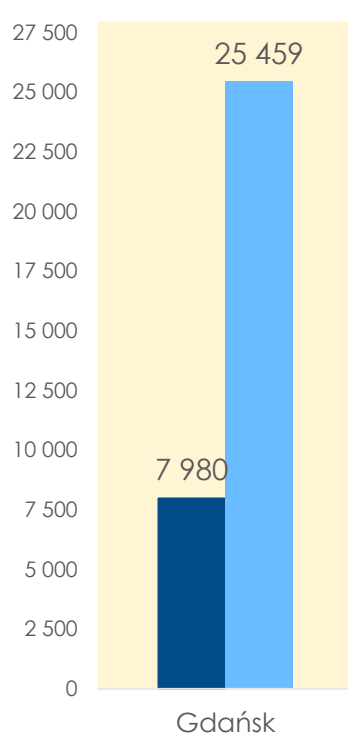
Wyniki na podstawie pomiarów oraz wywiadów kwestionariuszowych zrealizowanych w 5 lokalizacjach w województwie pomorskim w 9 śród oraz w 9 sobót, w miesiącach kwiecień – listopad 2016.

Szacowany turystyczny ruch rowerowy ogółem wg punktów pomiarowych

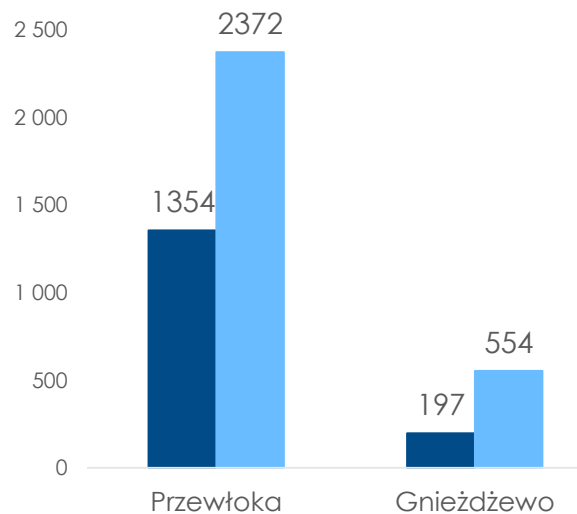
Szacowany turystyczny ruch rowerowy ogółem w punktach pomiarowych łącznie w środy oraz łącznie w soboty

■ środy

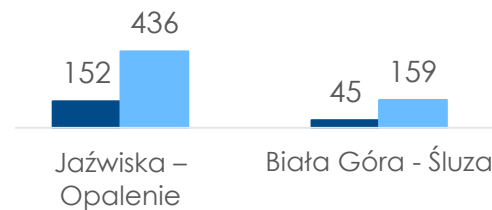
■ soboty



EuroVelo 10



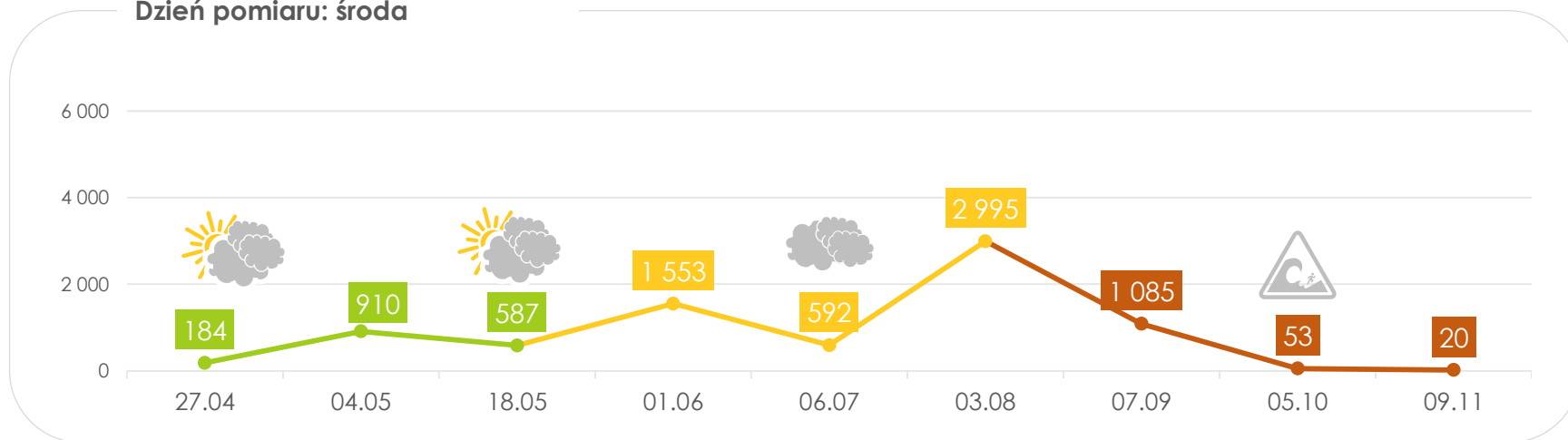
EuroVelo 9



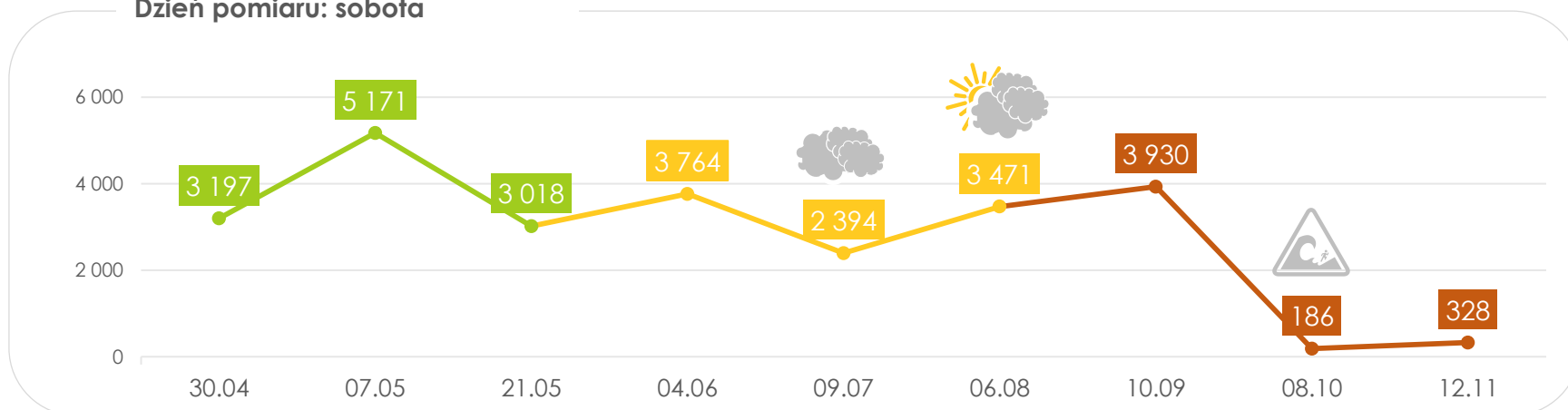
Wyniki na podstawie pomiarów oraz wywiadów kwestionariuszowych zrealizowanych w 5 lokalizacjach w województwie pomorskim w 9 śród oraz w 9 sobót, w miesiącach kwiecień – listopad 2016. Uwaga – lokalizacja Gdańsk przedstawiona na wykresie o innej skali.

Szacowany turystyczny ruch rowerowy wg dnia pomiaru – Gdańsk

Dzień pomiaru: środa



Dzień pomiaru: sobota

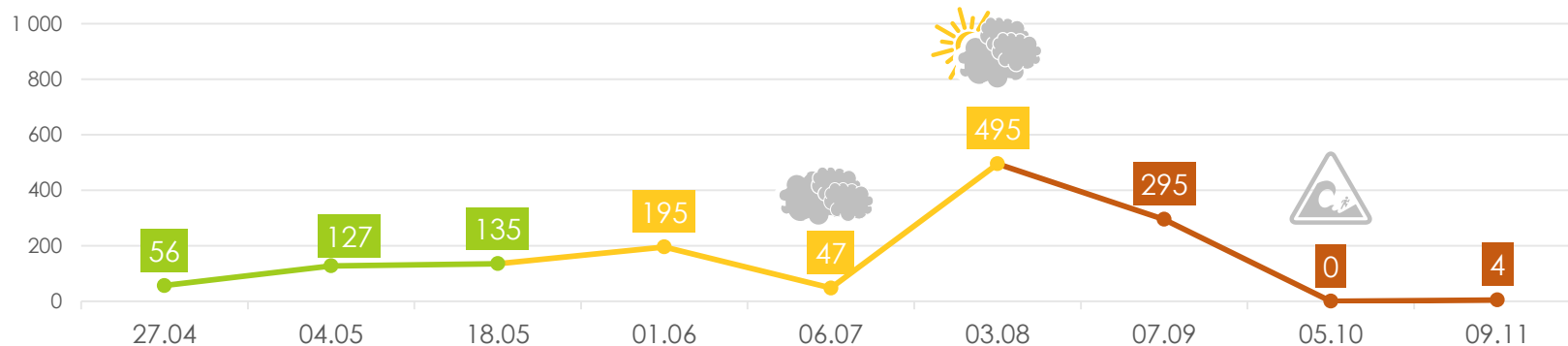


* Uwaga – zmiana skali

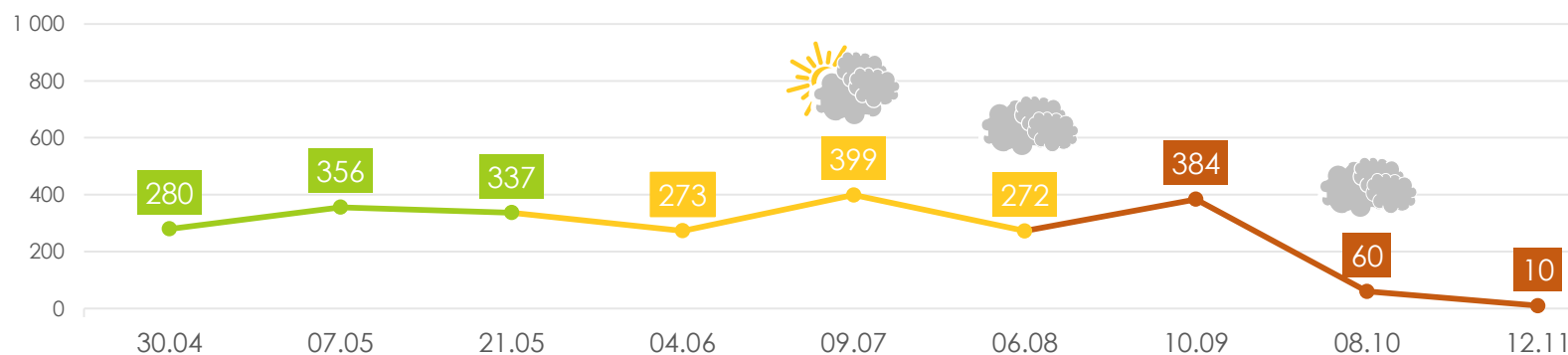
Wyniki na podstawie pomiarów oraz wywiadów kwestionariuszowych zrealizowanych w 5 lokalizacjach w województwie pomorskim w 9 śród oraz w 9 sobót, w miesiącach kwiecień – listopad 2016. Pomiar w październiku (w szczególności w środę 05 paź) odbył się przy bardzo złej pogodzie na wybrzeżu, silnym wietrze, deszczu i sztormie.

Szacowany turystyczny ruch rowerowy wg dnia pomiaru – Przewłoka

Dzień pomiaru: środa



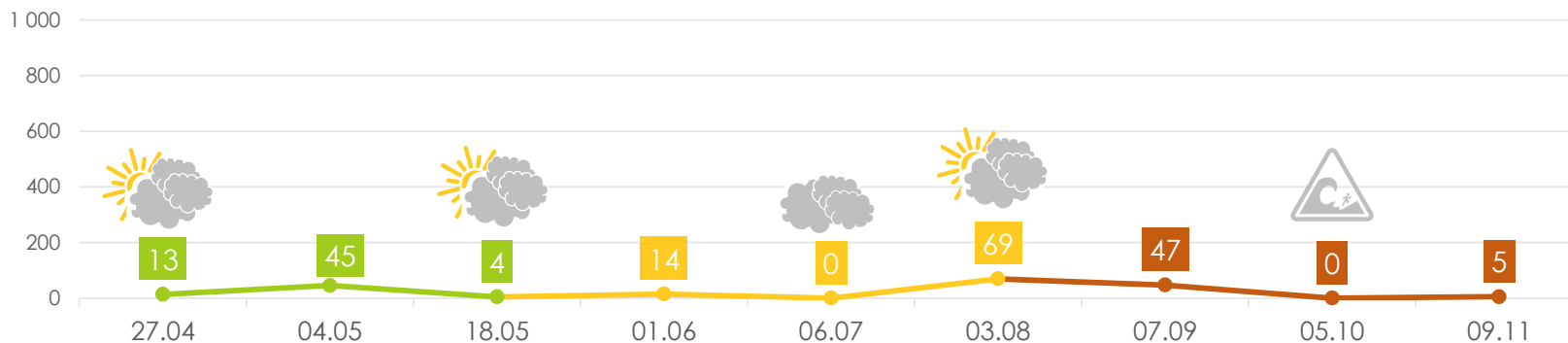
Dzień pomiaru: sobota



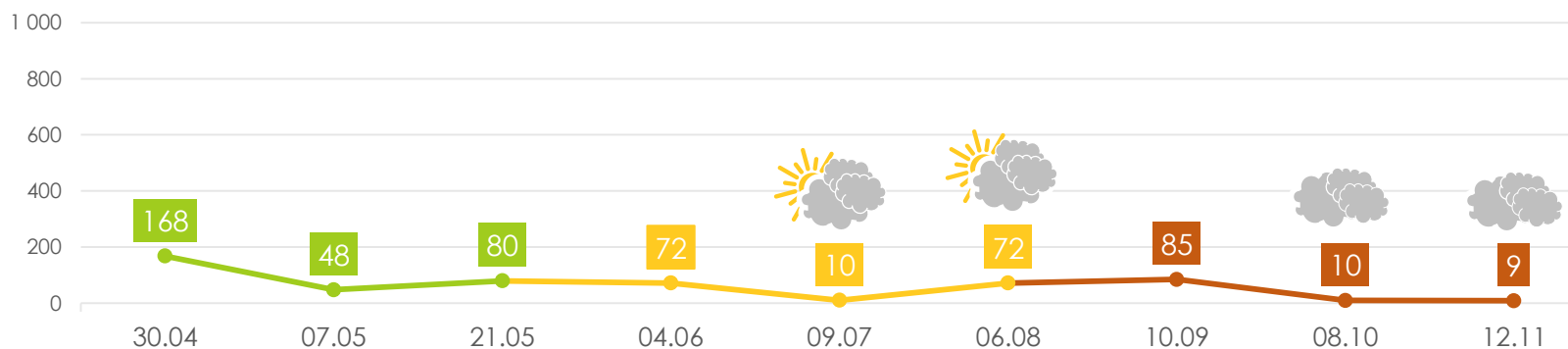
* Uwaga – zmiana skali

Wyniki na podstawie pomiarów oraz wywiadów kwestionariuszowych zrealizowanych w 5 lokalizacjach w województwie pomorskim w 9 śród oraz w 9 sobót, w miesiącach kwiecień – listopad 2016. Pomiar w październiku (w szczególności w środę 05 paź) odbył się przy bardzo złej pogodzie na wybrzeżu, silnym wietrze, deszczu i sztormie.

Dzień pomiaru: środa



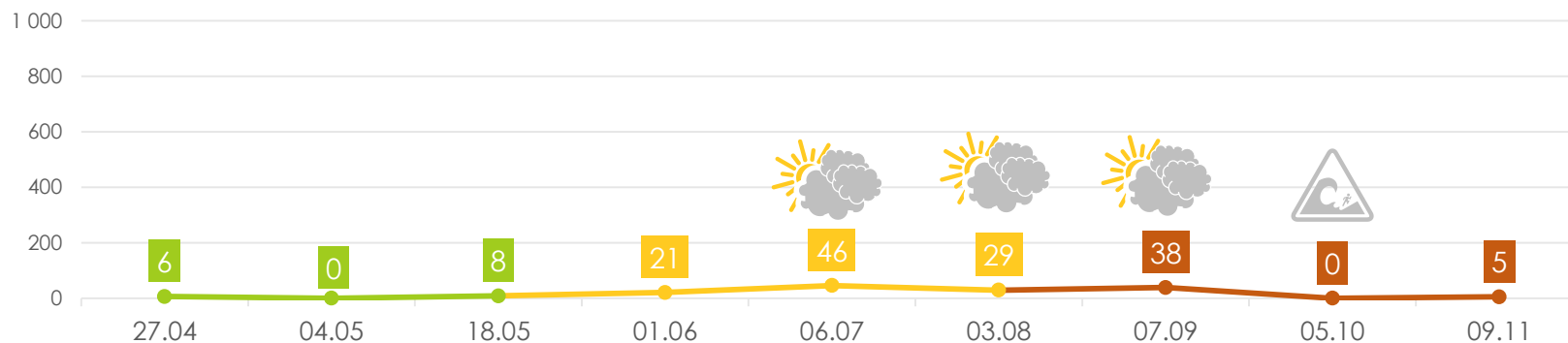
Dzień pomiaru: sobota



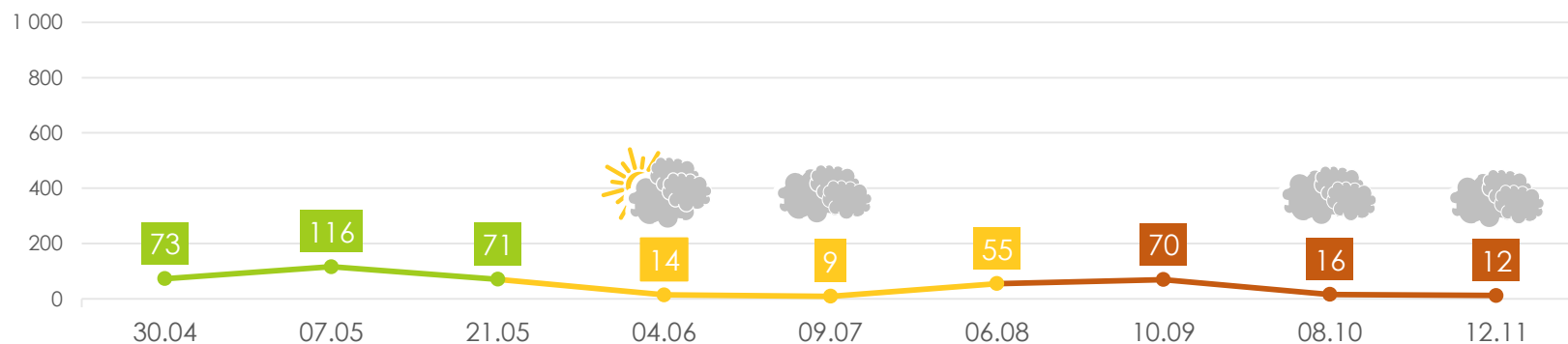
Wyniki na podstawie pomiarów oraz wywiadów kwestionariuszowych zrealizowanych w 5 lokalizacjach w województwie pomorskim w 9 śród oraz w 9 sobót, w miesiącach kwiecień – listopad 2016. Pomiar w październiku (w szczególności w środę 05 paź) odbył się przy bardzo złej pogodzie na wybrzeżu, silnym wietrze, deszczu i sztormie.

Szacowany turystyczny ruch rowerowy wg dnia pomiaru – Jaźwiska-Opalenie

Dzień pomiaru: środa



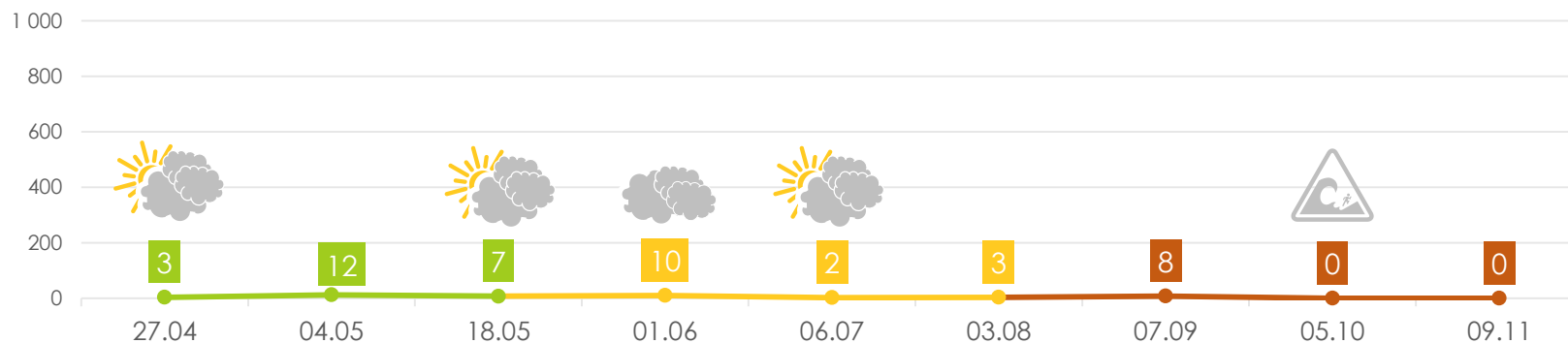
Dzień pomiaru: sobota



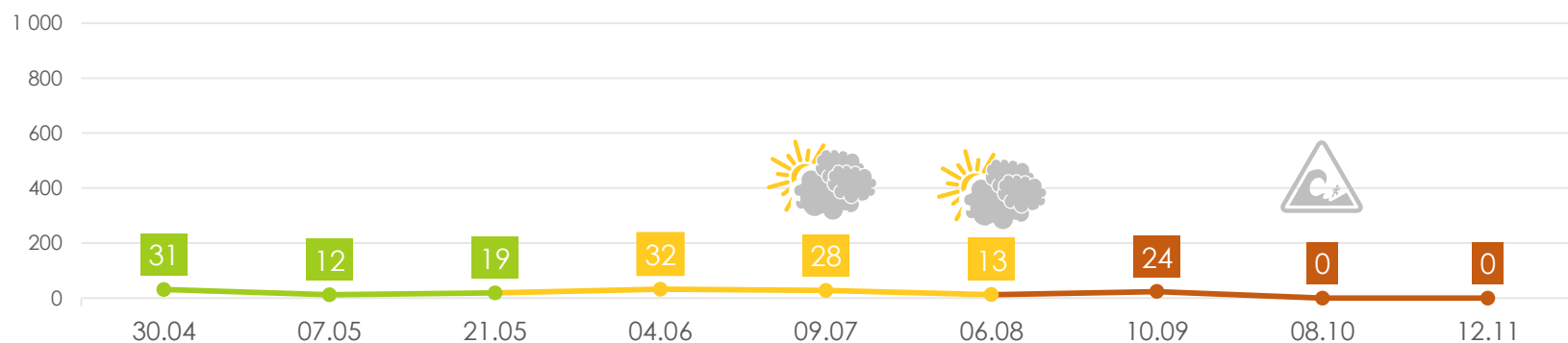
Wyniki na podstawie pomiarów oraz wywiadów kwestionariuszowych zrealizowanych w 5 lokalizacjach w województwie pomorskim w 9 śród oraz w 9 sobót, w miesiącach kwiecień – listopad 2016. Pomiar w październiku (w szczególności w środę 05 paź) odbył się przy bardzo złej pogodzie na wybrzeżu, silnym wietrze, deszczu i sztormie.

Szacowany turystyczny ruch rowerowy wg dnia pomiaru – Biała Góra-Śluza

Dzień pomiaru: środa

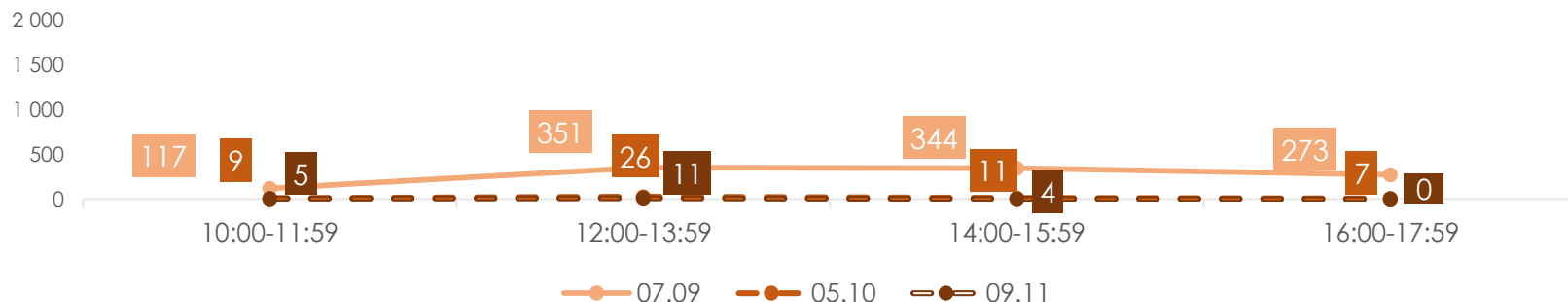
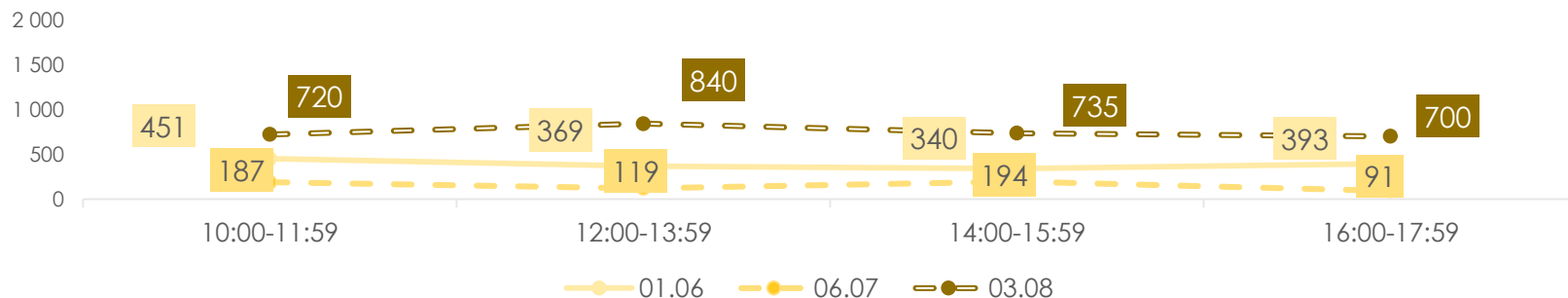
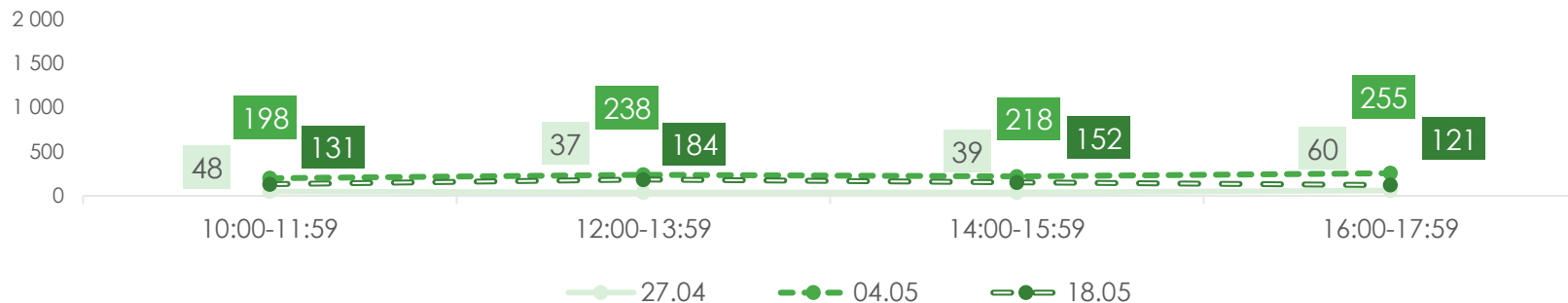


Dzień pomiaru: sobota



Wyniki na podstawie pomiarów oraz wywiadów kwestionariuszowych zrealizowanych w 5 lokalizacjach w województwie pomorskim w 9 śród oraz w 9 sobót, w miesiącach kwiecień – listopad 2016. Pomiar w październiku (w szczególności 05 paź) odbył się przy bardzo złej pogodzie na wybrzeżu, silnym wietrze, deszczu i sztormie.

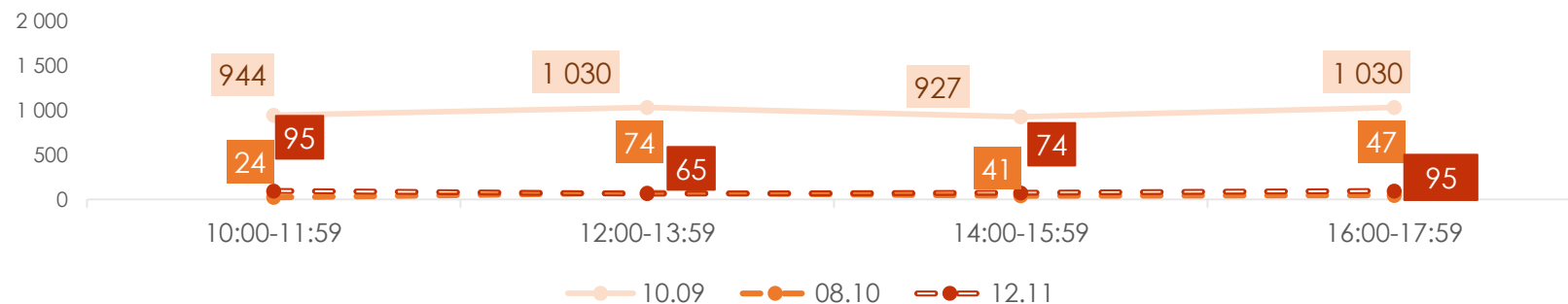
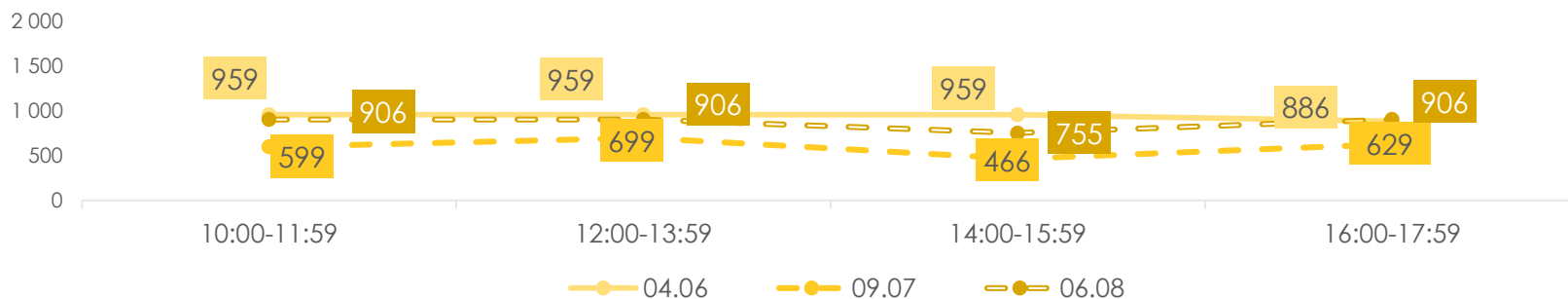
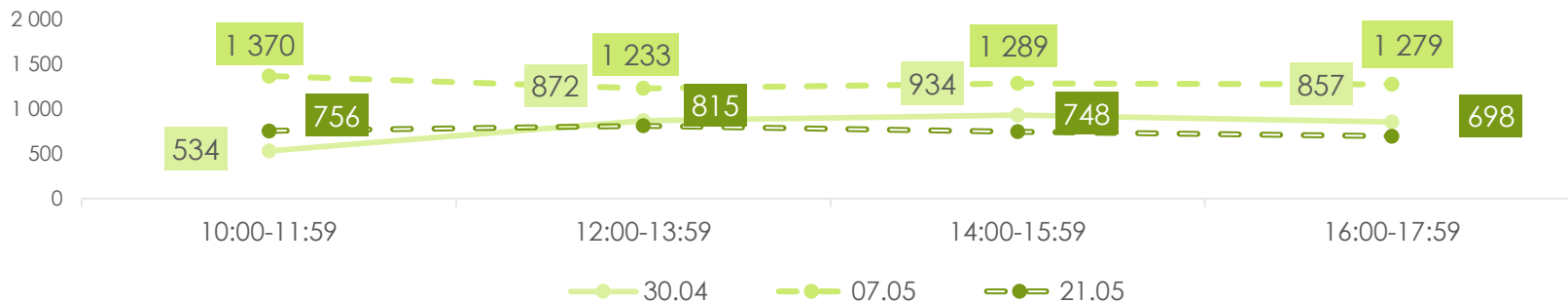
dzień pomiaru: środa



* Uwaga – zmiana skali

Wyniki na podstawie pomiarów oraz wywiadów kwestionariuszowych zrealizowanych w 5 lokalizacjach w województwie pomorskim w 9 śród oraz w 9 sobót, w miesiącach kwiecień – listopad 2016.

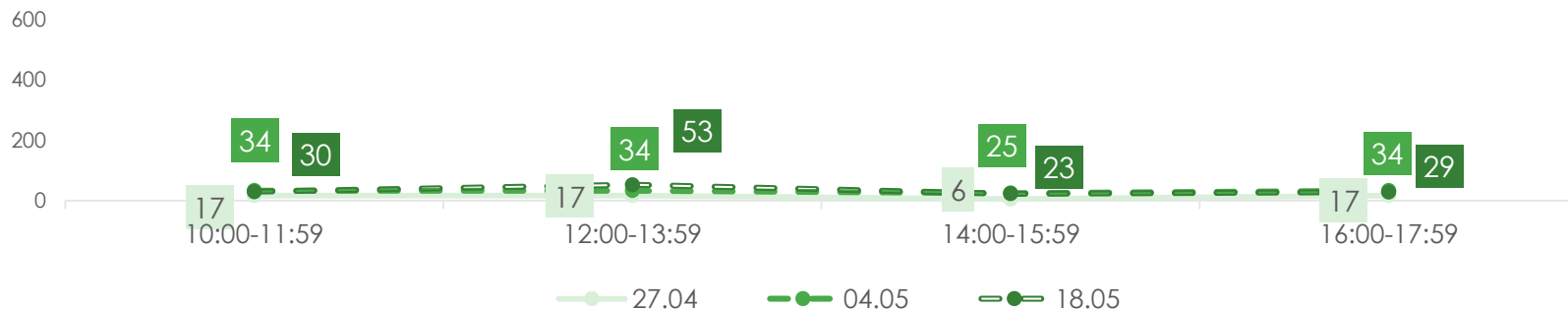
dzień pomiaru: sobota



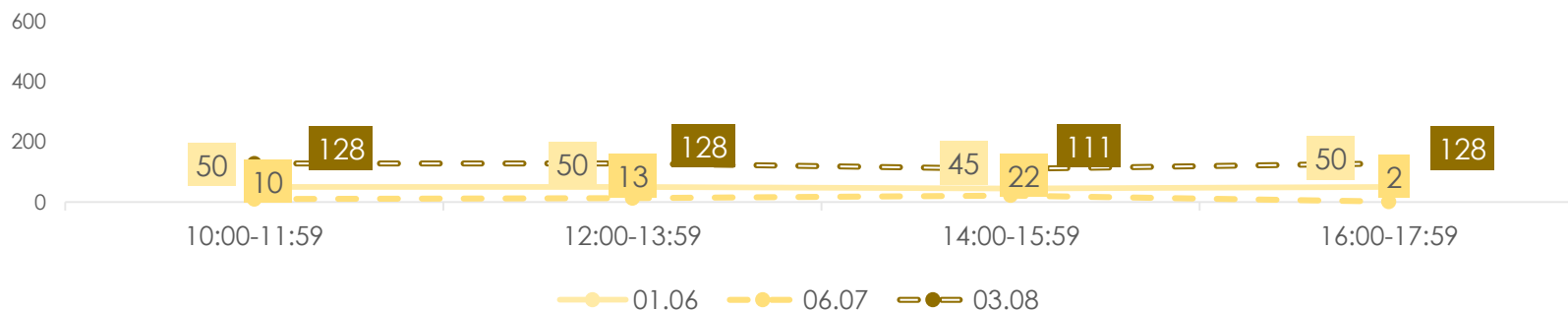
Wyniki na podstawie pomiarów oraz wywiadów kwestionariuszowych zrealizowanych w 5 lokalizacjach w województwie pomorskim w 9 śród oraz w 9 sobót, w miesiącach kwiecień – listopad 2016.

dzień pomiaru: środa

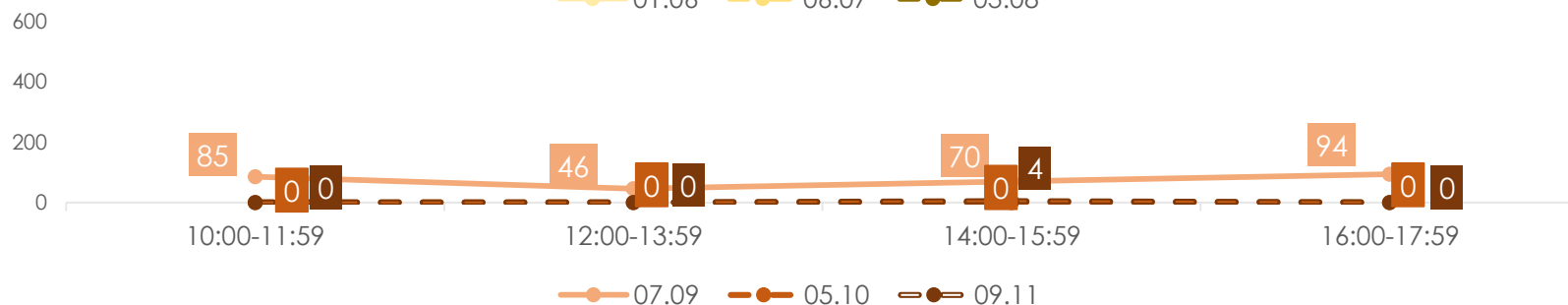
wiosna



lato



jesień

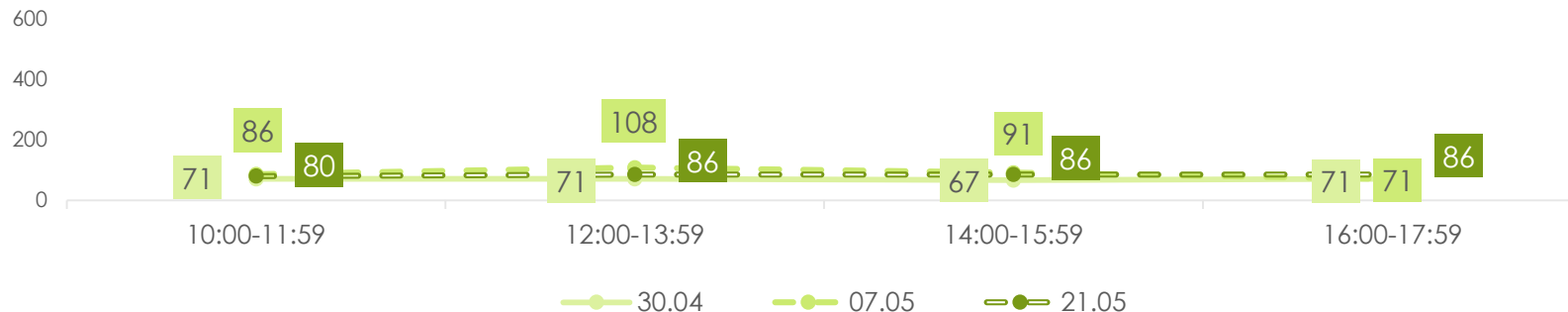


* Uwaga – zmiana skali

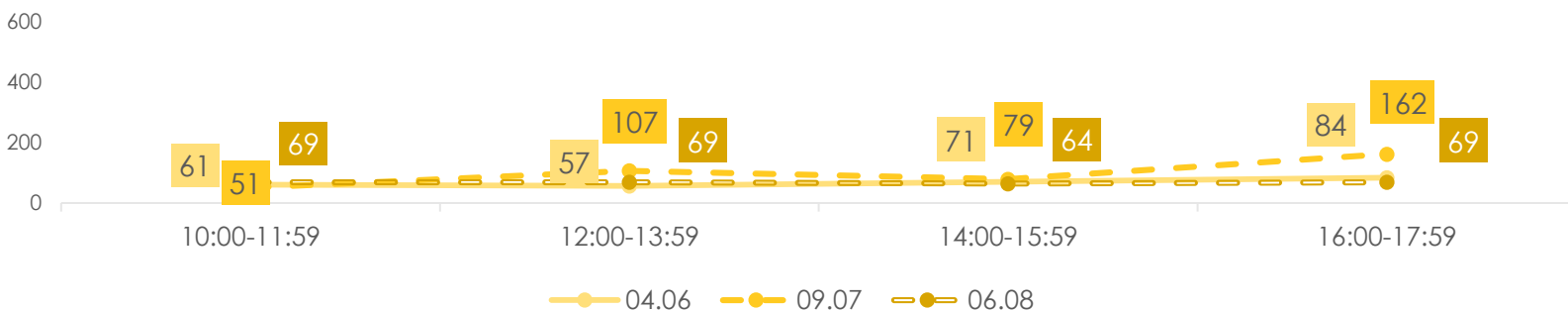
Wyniki na podstawie pomiarów oraz wywiadów kwestionariuszowych zrealizowanych w 5 lokalizacjach w województwie pomorskim w 9 śród oraz w 9 sobót, w miesiącach kwiecień – listopad 2016.

dzień pomiaru: sobota

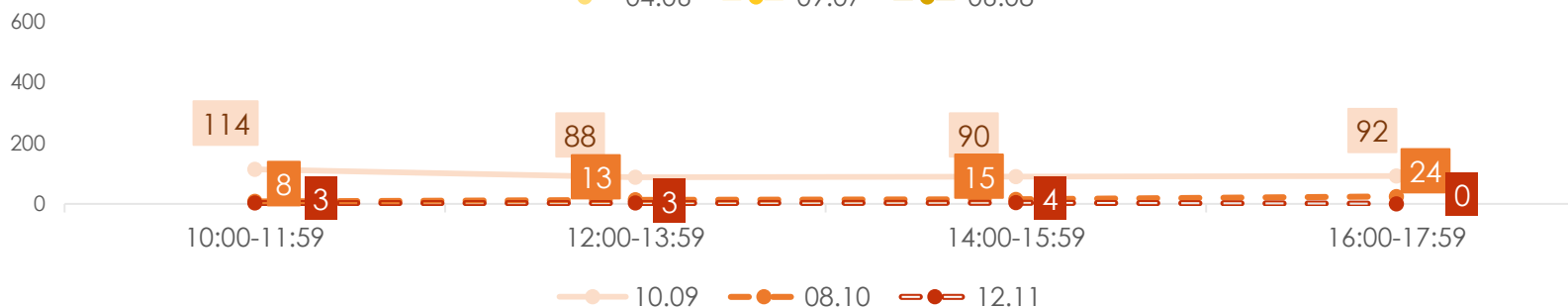
wiosna



lato



jesień

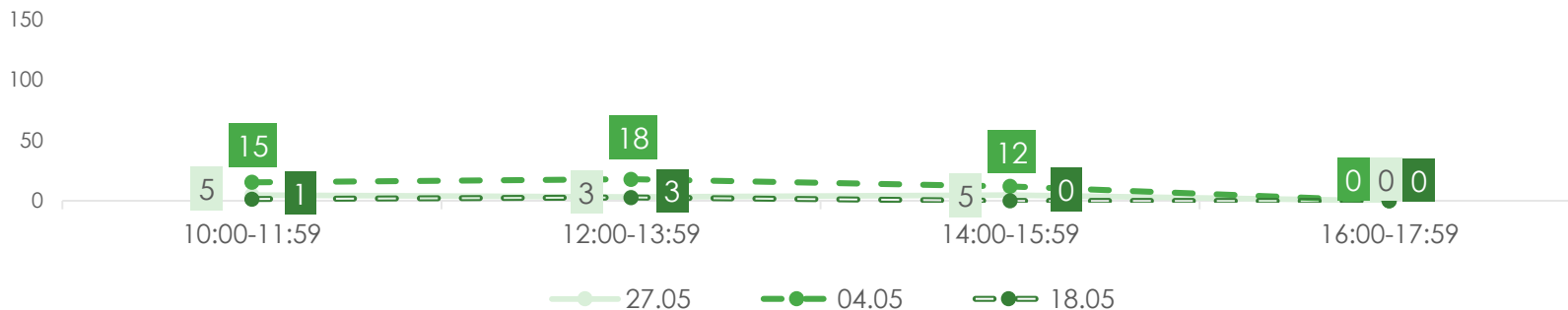


* Uwaga – zmiana skali

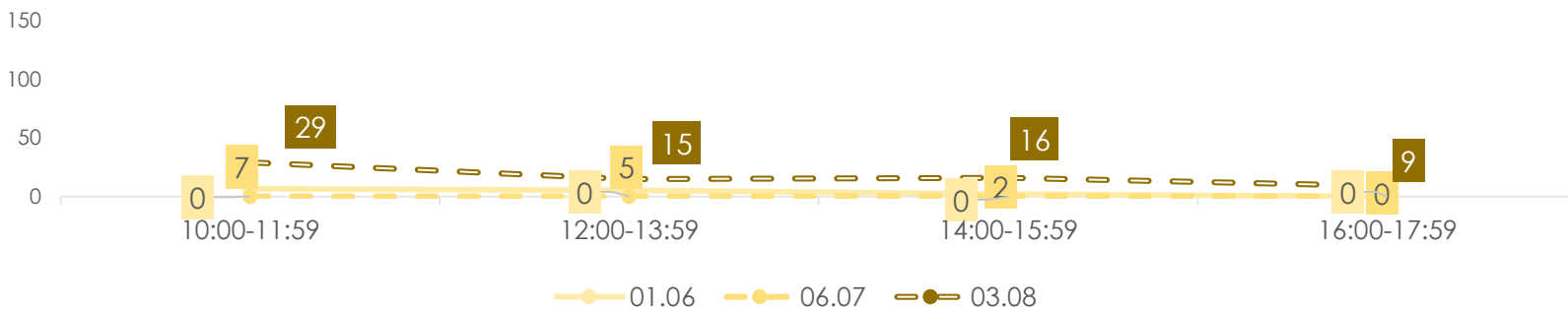
Wyniki na podstawie pomiarów oraz wywiadów kwestionariuszowych zrealizowanych w 5 lokalizacjach w województwie pomorskim w 9 śród oraz w 9 sobót, w miesiącach kwiecień – listopad 2016.

dzień pomiaru: środa

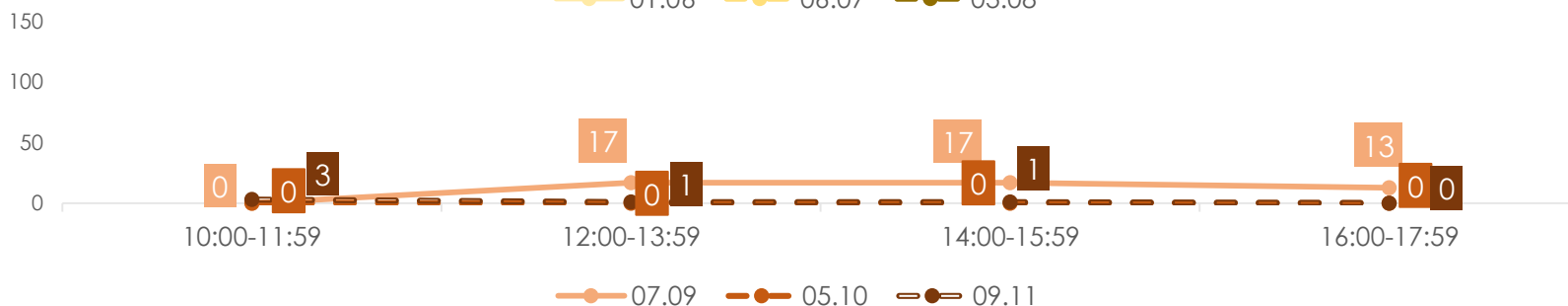
wiosna



lato



jesień

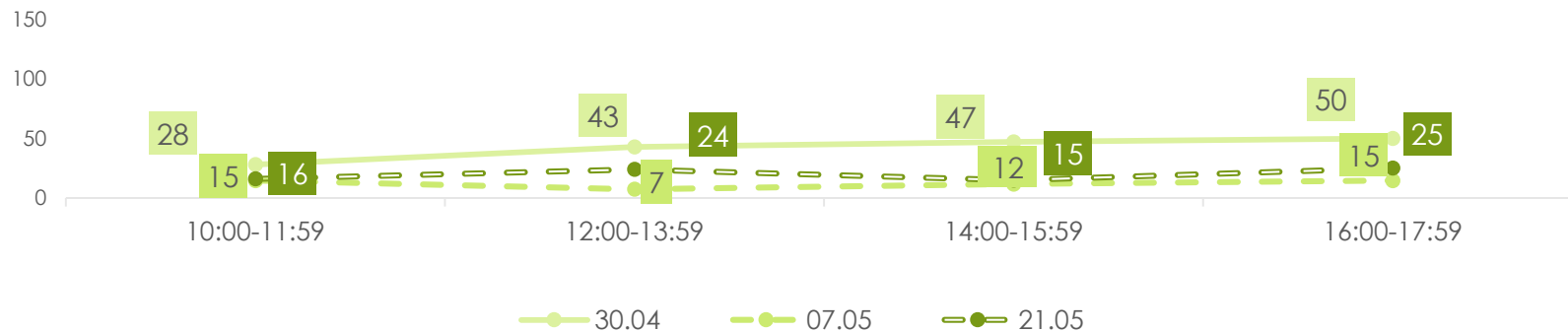


* Uwaga – zmiana skali

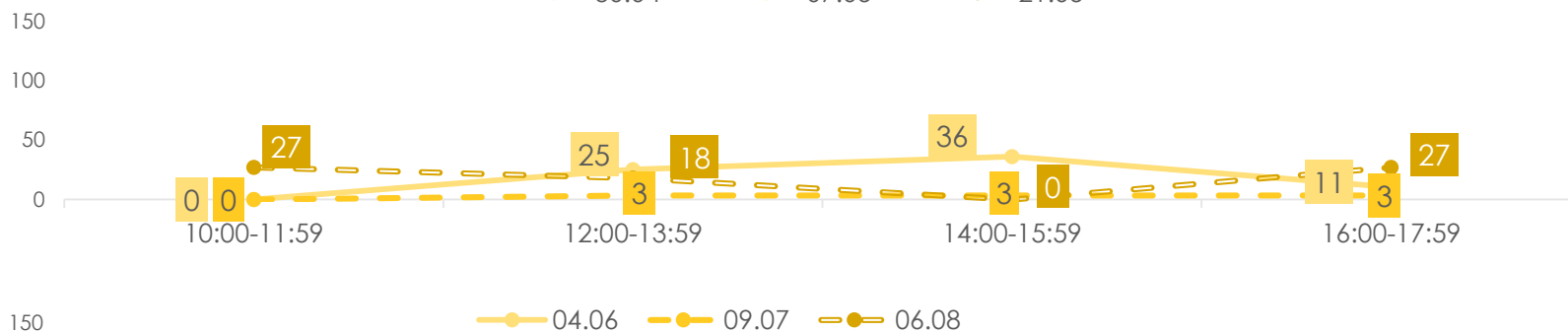
Wyniki na podstawie pomiarów oraz wywiadów kwestionariuszowych zrealizowanych w 5 lokalizacjach w województwie pomorskim w 9 śród oraz w 9 sobót, w miesiącach kwiecień – listopad 2016.

dzień pomiaru: sobota

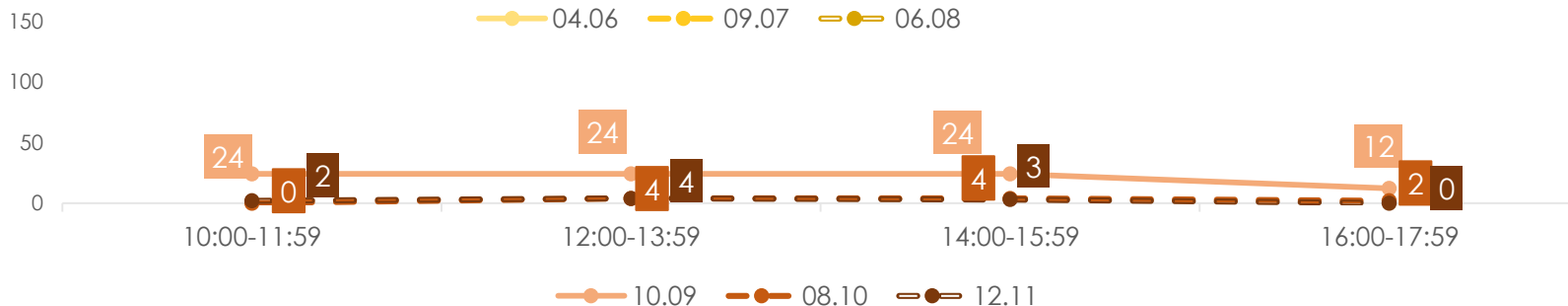
wiosna



lato



jesień



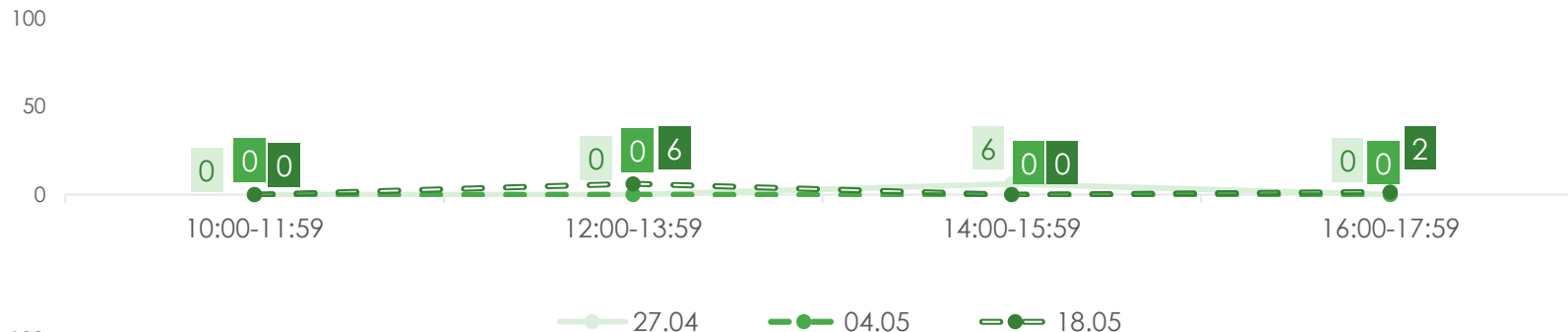
* Uwaga – zmiana skali

Wyniki na podstawie pomiarów oraz wywiadów kwestionariuszowych zrealizowanych w 5 lokalizacjach w województwie pomorskim w 9 śród oraz w 9 sobót, w miesiącach kwiecień – listopad 2016.

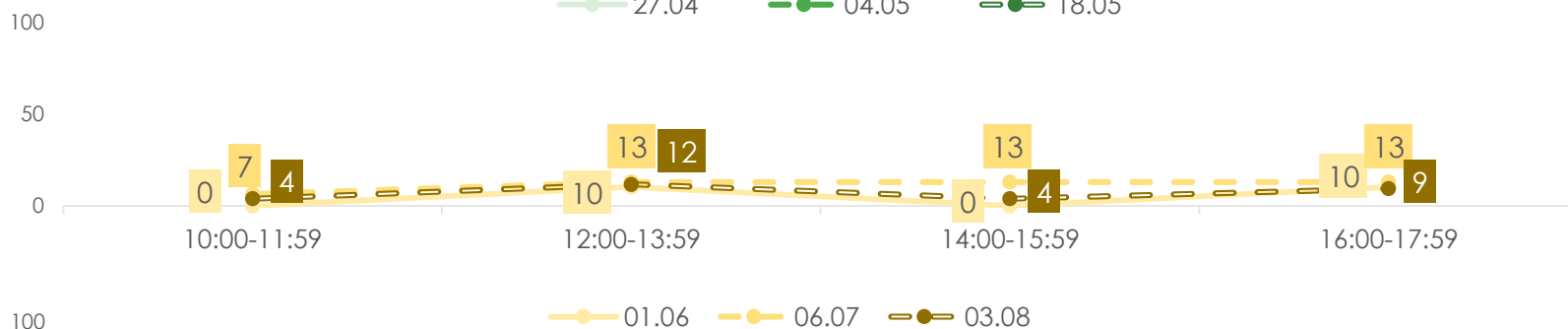
Szacowany turystyczny ruch rowerowy dzienny w interwałach czasowych – **Jażwiska-Opalenie**

dzień pomiaru: środa

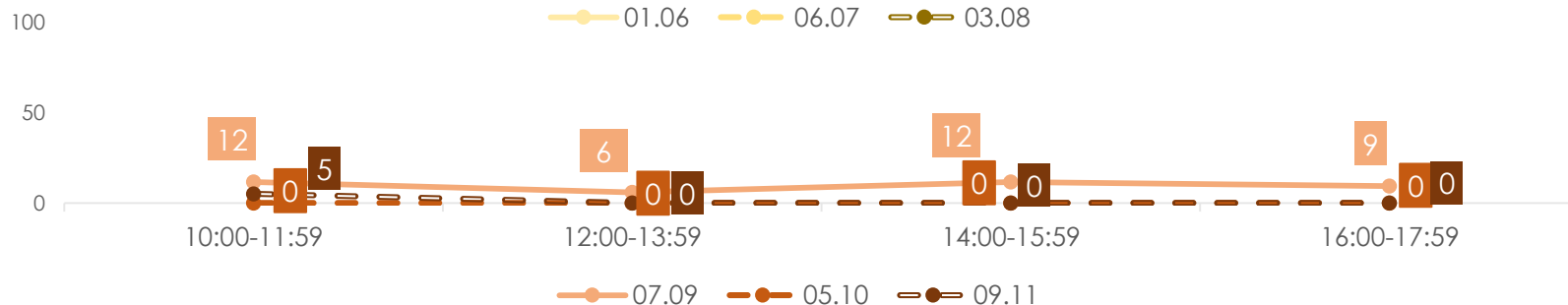
wiosna



lato



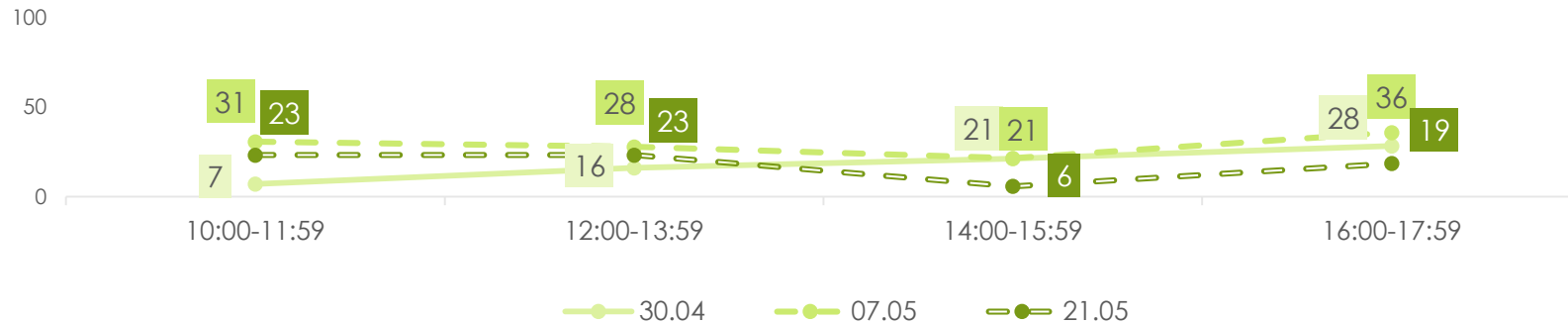
jesień



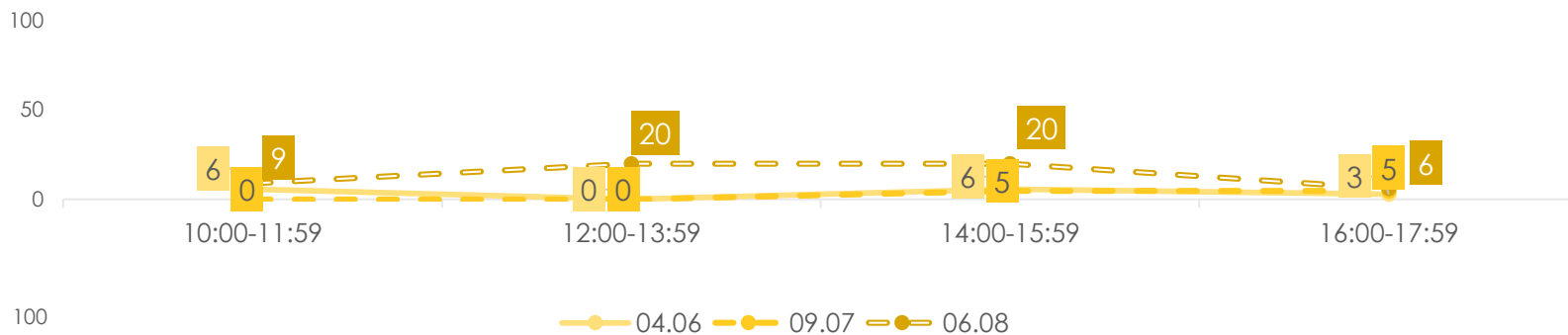
Wyniki na podstawie pomiarów oraz wywiadów kwestionariuszowych zrealizowanych w 5 lokalizacjach w województwie pomorskim w 9 śród oraz w 9 sobót, w miesiącach kwiecień – listopad 2016.

dzień pomiaru: sobota

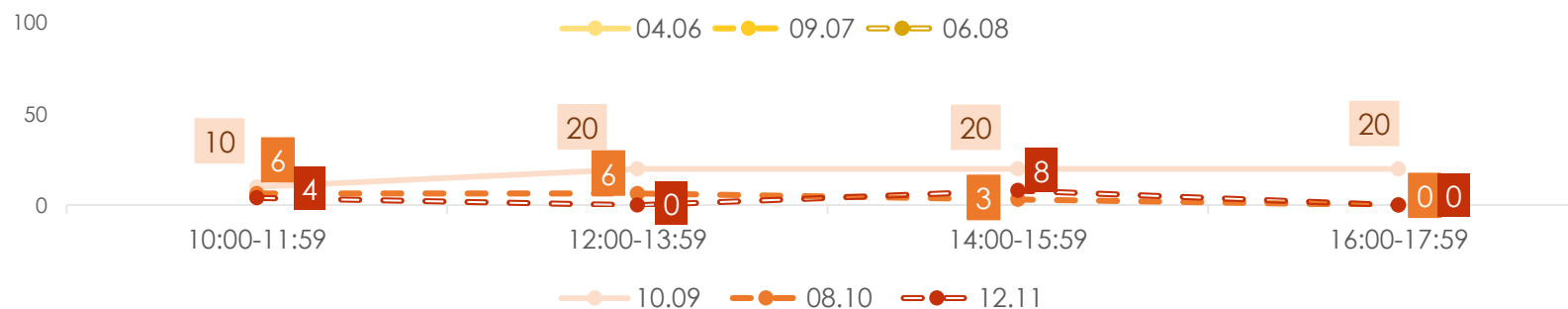
wiosna



lato



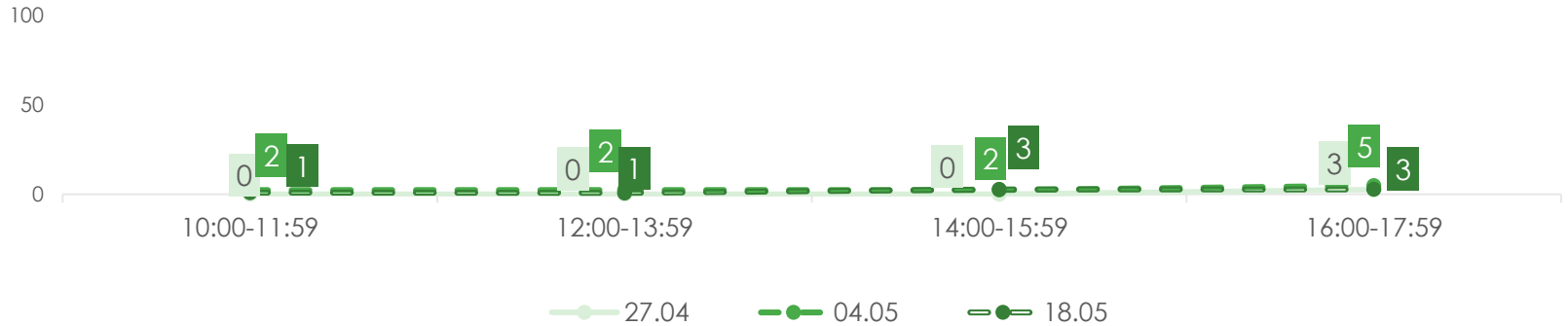
jesień



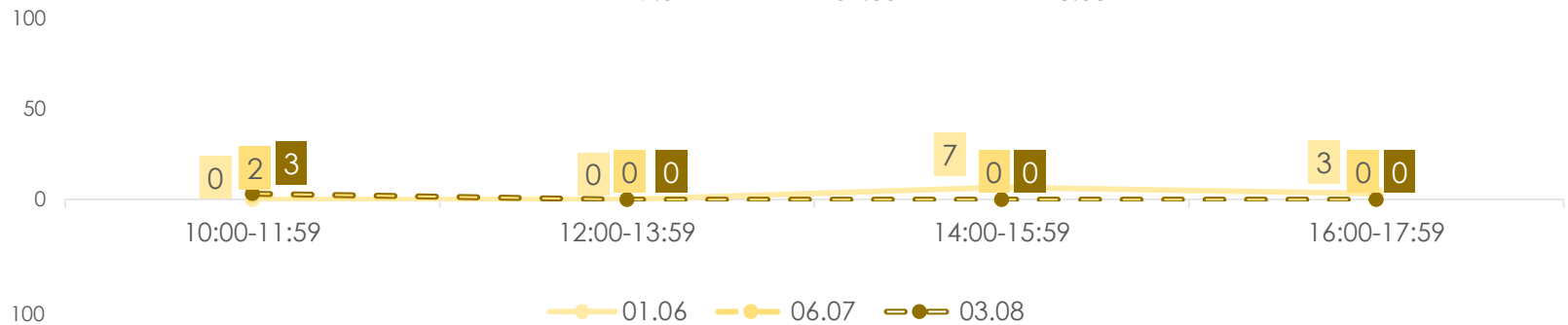
Wyniki na podstawie pomiarów oraz wywiadów kwestionariuszowych zrealizowanych w 5 lokalizacjach w województwie pomorskim w 9 śród oraz w 9 sobót, w miesiącach kwiecień – listopad 2016.

dzień pomiaru: środa

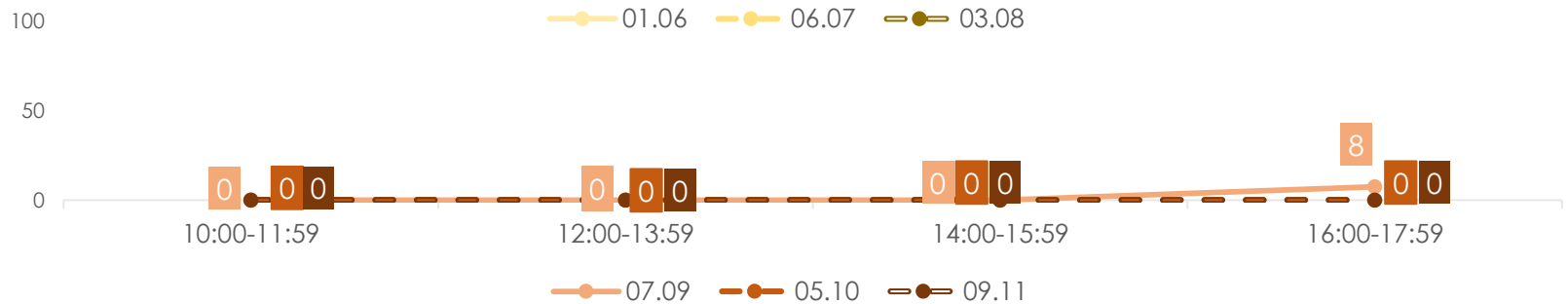
wiosna



lato



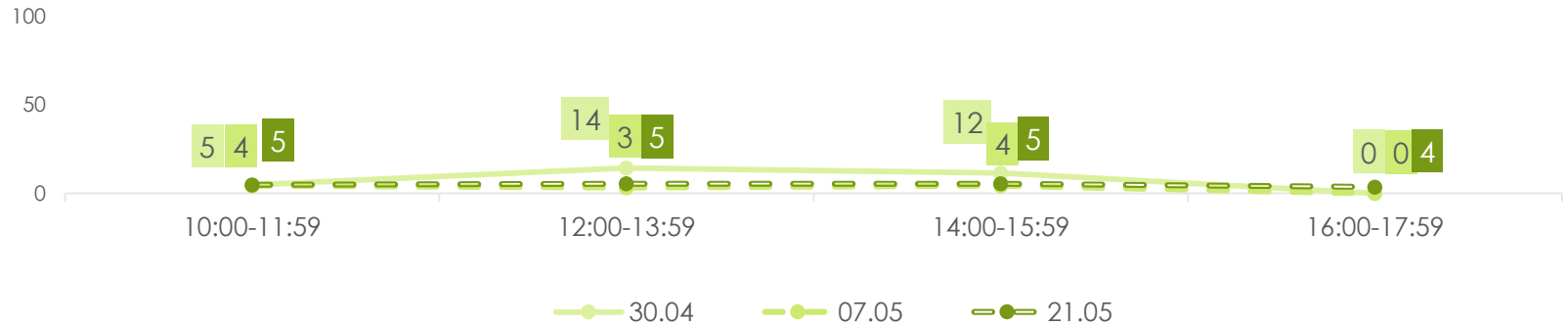
jesień



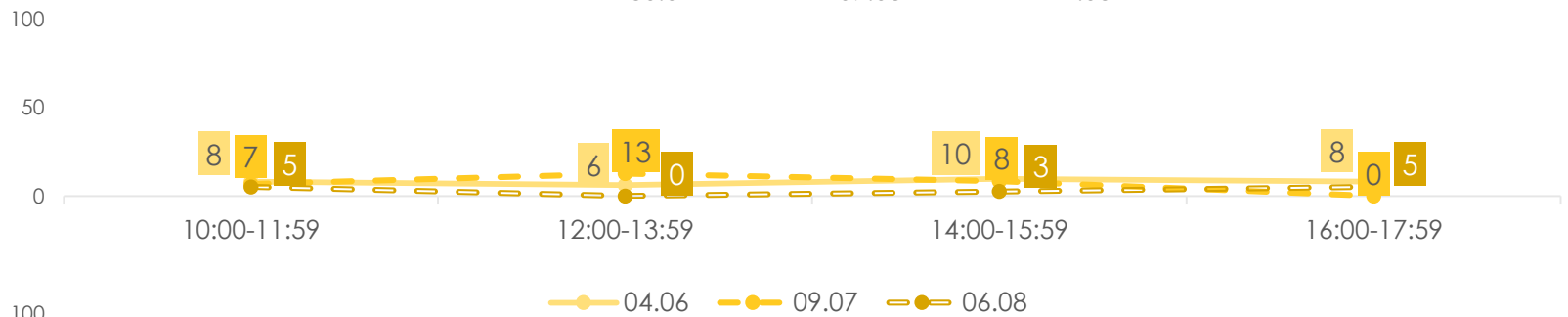
Wyniki na podstawie pomiarów oraz wywiadów kwestionariuszowych zrealizowanych w 5 lokalizacjach w województwie pomorskim w 9 śród oraz w 9 sobót, w miesiącach kwiecień – listopad 2016.

dzień pomiaru: sobota

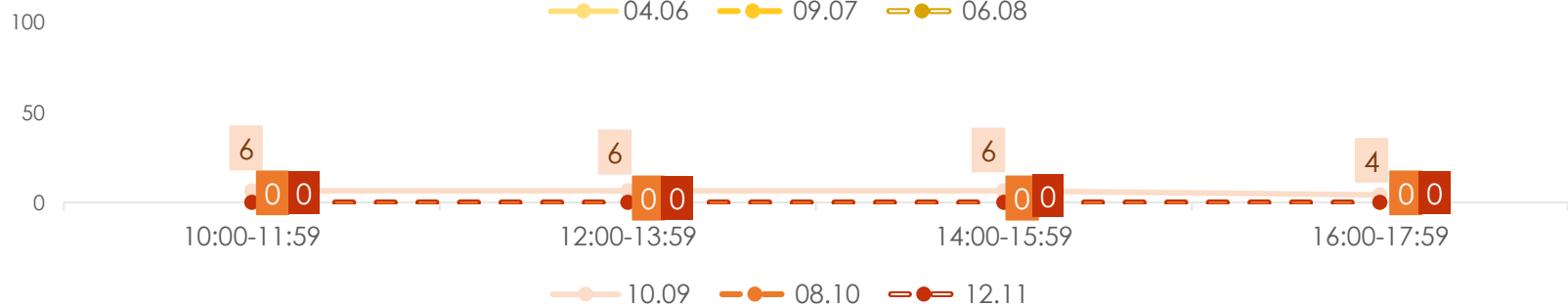
wiosna



lato



jesień



Wyniki na podstawie pomiarów oraz wywiadów kwestionariuszowych zrealizowanych w 5 lokalizacjach w województwie pomorskim w 9 śród oraz w 9 sobót, w miesiącach kwiecień – listopad 2016.

Ruch rowerowy i turystyczny ruch rowerowy w dodatkowych punktach

Ruhome punkty pomiarowe

W okresie letnim w każdą trzecią sobotę miesiąca przeprowadzono dodatkowe pomiary.

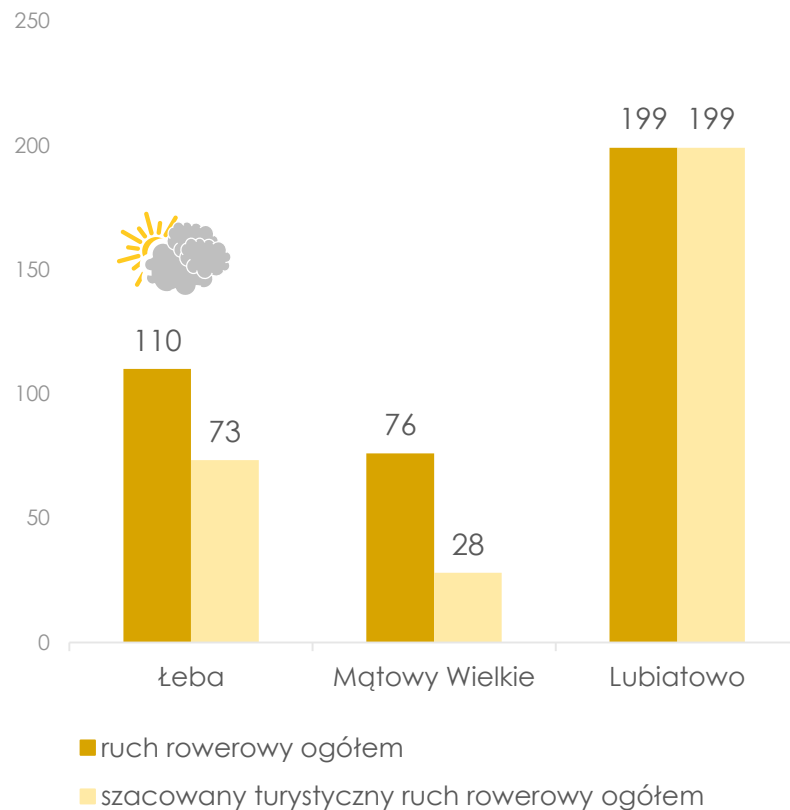
Pomiary były zrealizowane jednorazowo, w dobranych celowo miejscach, a wyniki uzyskane w tych punktach dotyczące wielkości ruchu rowerowego nie są włączane do analiz ogólnego ruchu.

Daty pomiarów

18 czerwca 2016 r. - Łeba

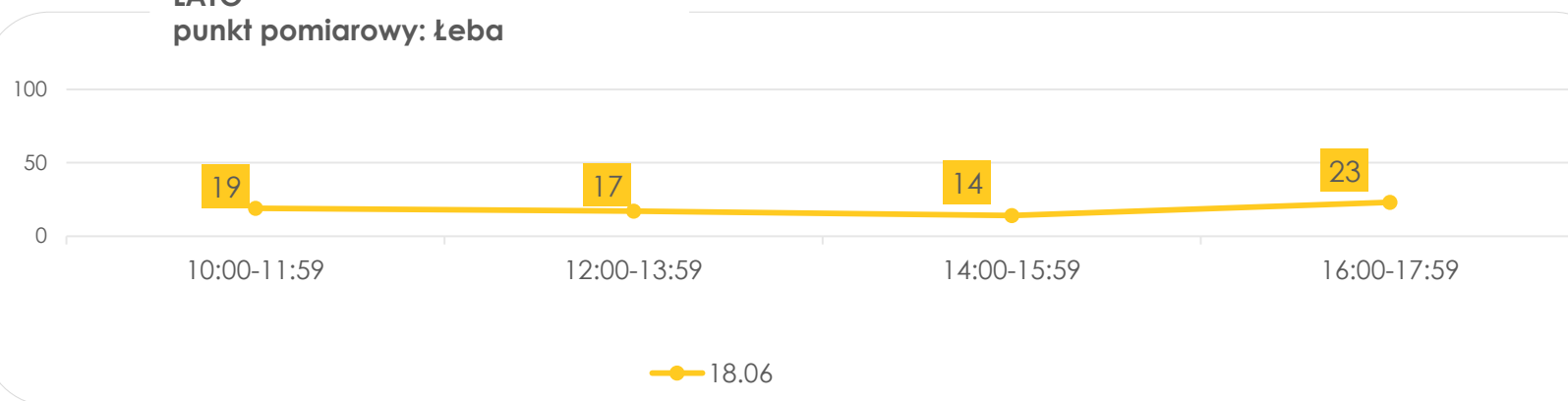
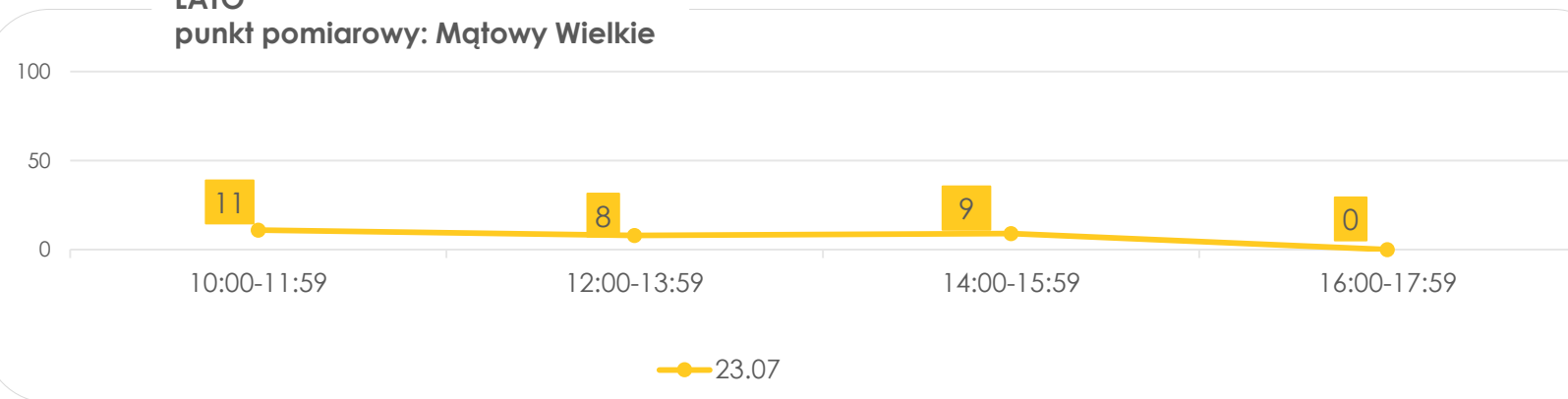
23 lipca 2016 r. - Mąkowy Wielkie

20 sierpnia 2016 r. - Lubiato

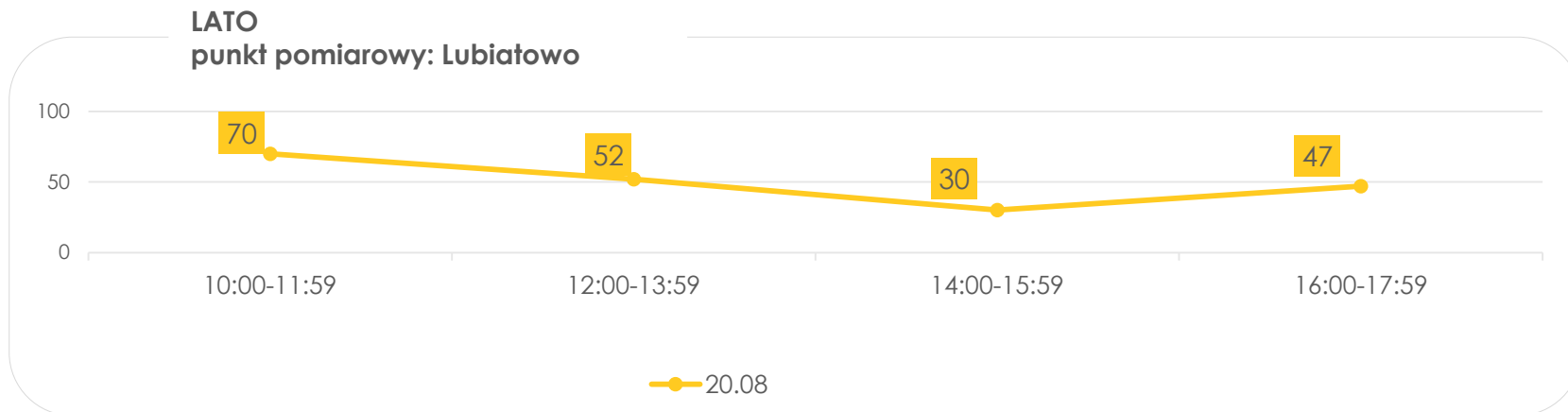
Wielkość ruchu rowerowego w dodatkowych punktach pomiarowych*

Wyniki na podstawie pomiarów oraz wywiadów kwestionariuszowych zrealizowanych w 3 lokalizacjach w województwie pomorskim w 3 soboty, w miesiącach czerwiec, lipiec, sierpień 2016.

Szacowany turystyczny ruch rowerowy dzienny w interwałach czasowych

LATO
punkt pomiarowy: Łeba**LATO**
punkt pomiarowy: Mąkowy Wielkie

Wyniki na podstawie pomiarów oraz wywiadów kwestionariuszowych zrealizowanych w 3 lokalizacjach w województwie pomorskim w 3 soboty, w miesiącach czerwiec, lipiec, sierpień 2016.

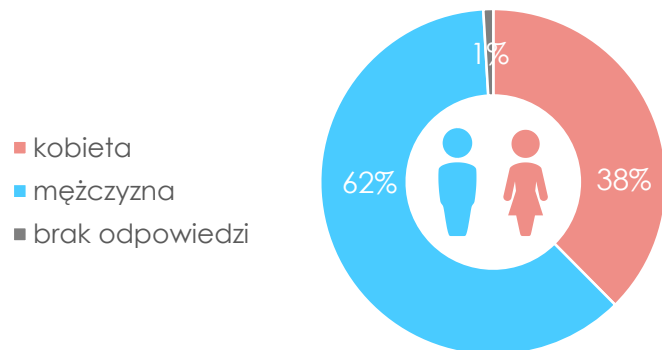


Wyniki na podstawie pomiarów oraz wywiadów kwestionariuszowych zrealizowanych w 3 lokalizacjach w województwie pomorskim w 3 soboty, w miesiącach czerwiec, lipiec, sierpień 2016.

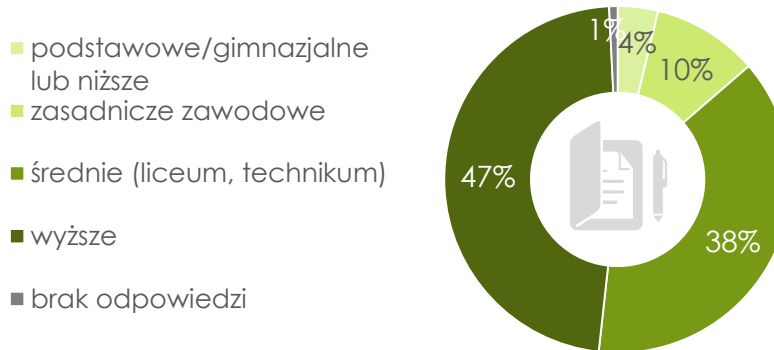


Charakterystyka turystyki
rowerowej w województwie
pomorskim – wyniki badania
ankietowego

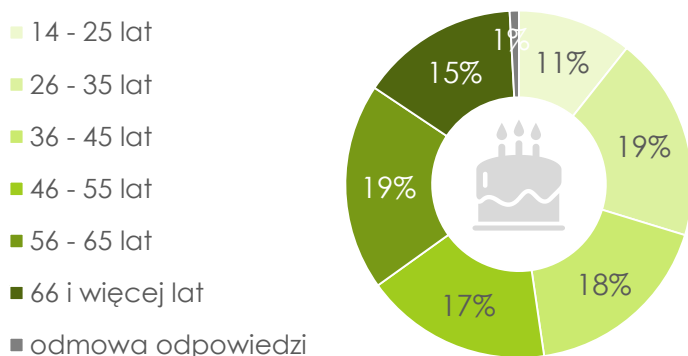
pleć



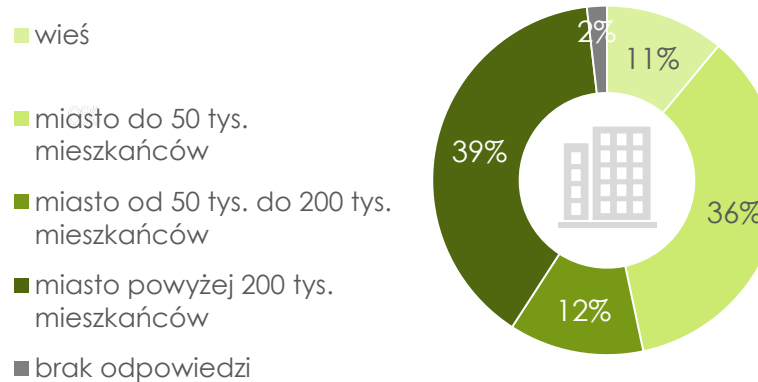
wykształcenie



wiek

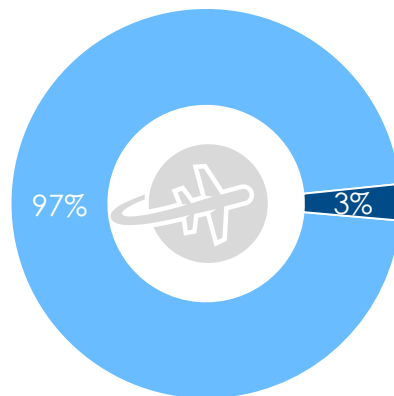


wielkość miejsca zamieszkania



Odpowiadający: wszyscy respondenci (n=1515).

W jakim kraju mieszka Pan/i na stałe?

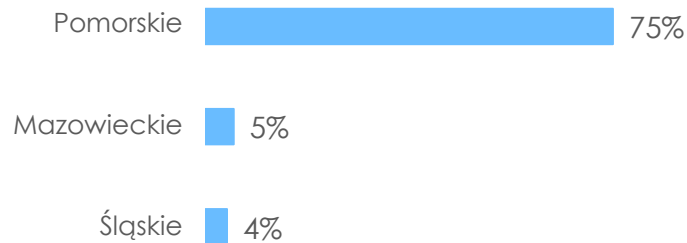


Z jakiego województwa?

■ Polska ■ inny kraj

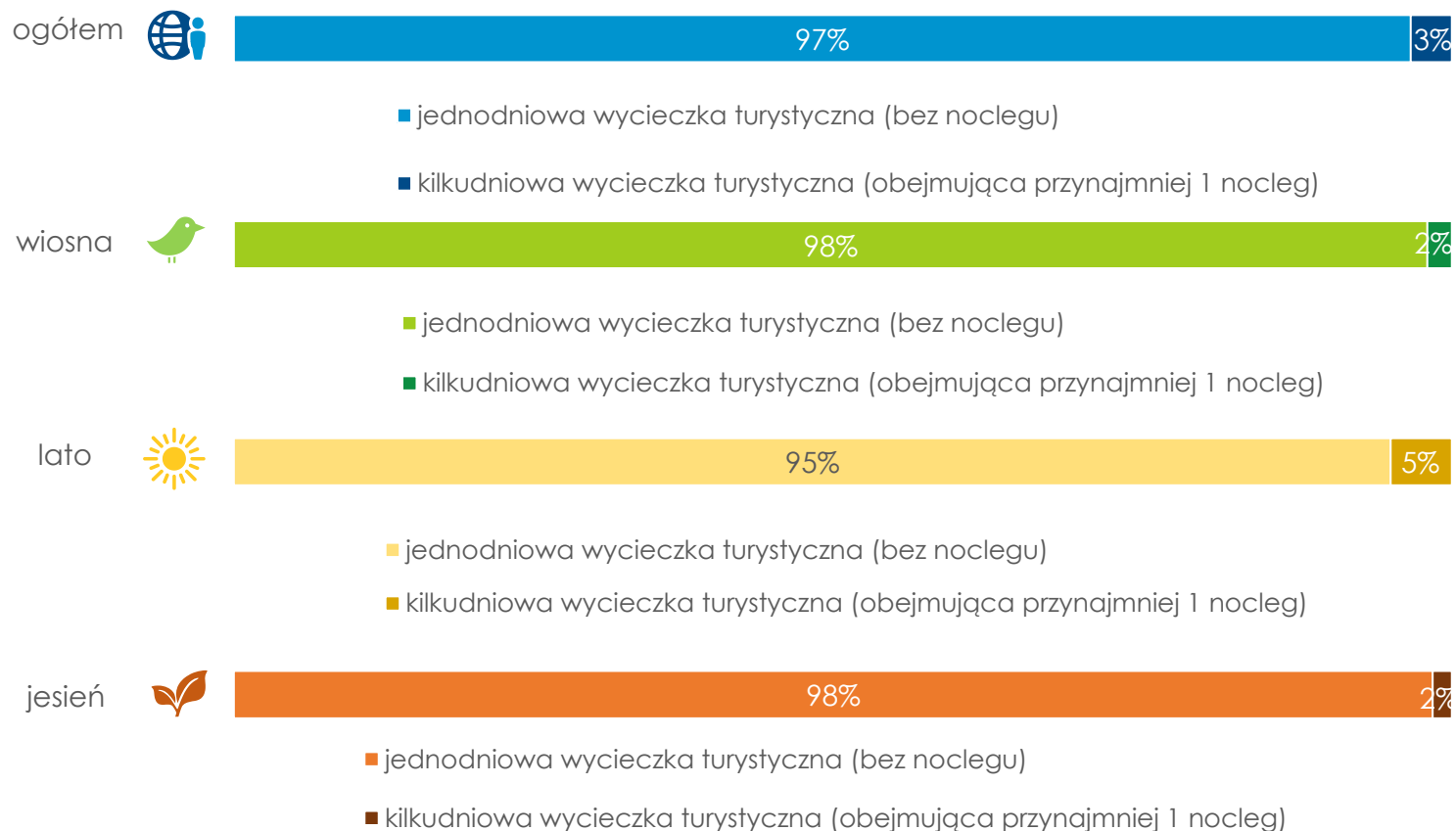
W jakim kraju?

TOP3



Odpowiadający: wszyscy respondenci (n=1515).

Jaki jest cel Pana/i podróży rowerem?

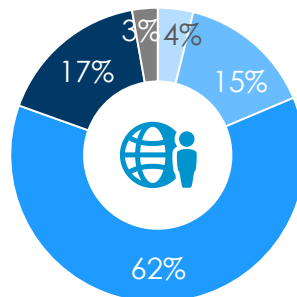


Odpowiadający: wszyscy respondenci (ogółem n=1515, wiosną n=658, latem n=600, jesienią n=257). Odsetki nie sumują się do 100% ze względu na zaokrąglenie do liczb całkowitych.

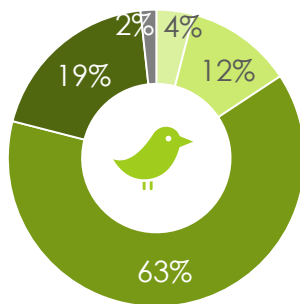
Na jak długo zaplanowana jest Pana/i cała wycieczka rowerowa?

- krócej niż 30 minut
- od 30 do 59 minut
- od 1 godziny do 4 godzin
- powyżej 4 godzin do 1 dnia
- brak odpowiedzi

ogółem

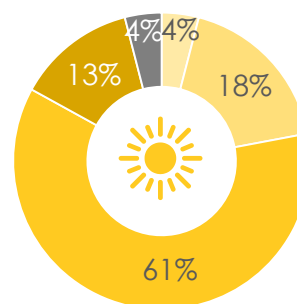


wiosna



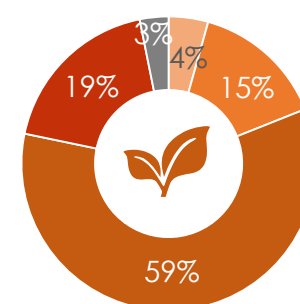
- krócej niż 30 minut
- od 30 do 59 minut
- od 1 godziny do 4 godzin
- powyżej 4 godzin do 1 dnia
- brak odpowiedzi

lato



- krócej niż 30 minut
- od 30 do 59 minut
- od 1 godziny do 4 godzin
- powyżej 4 godzin do 1 dnia
- brak odpowiedzi

jesień



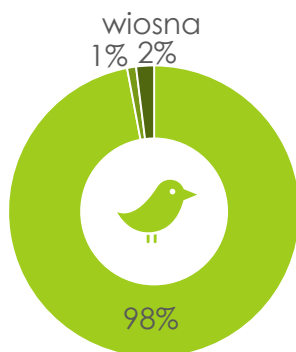
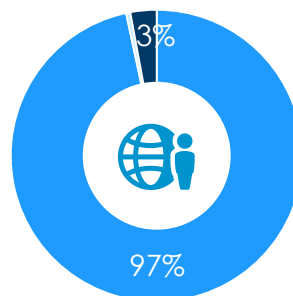
- krócej niż 30 minut
- od 30 do 59 minut
- od 1 godziny do 4 godzin
- powyżej 4 godzin do 1 dnia
- brak odpowiedzi

Odpowiadający: jednodniowi turyści rowerowi (ogółem n=1464, wiosną n=643, latem n=568, jesienią n=253). Odsetki nie sumują się do 100% ze względu na zaokrąglenie do liczb całkowitych.

Na ile dni jest zaplanowana Pana/i cała wycieczka rowerowa?

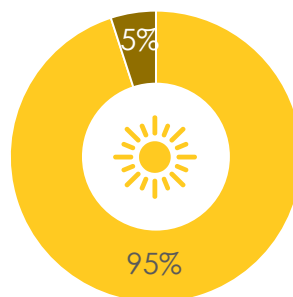
- 1 dzień (bez noclegu)
- 2 dni
- 3 dni i więcej

ogółem



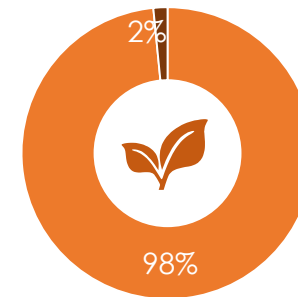
- 1 dzień (bez noclegu)
- 2 dni
- 3 dni i więcej

lato



- 1 dzień (bez noclegu)
- 3 dni i więcej

jesień



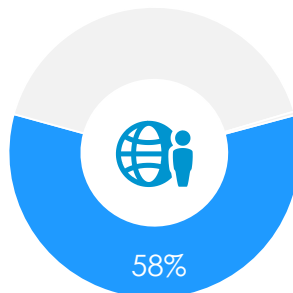
- 1 dzień (bez noclegu)
- 3 dni i więcej

Odpowiadający: wszyscy respondenci (ogółem n=1515, wiosną n=658, latem n=600, jesienią n=257). Odsetki nie sumują się do 100% ze względu na zaokrąglenie do liczb całkowitych.

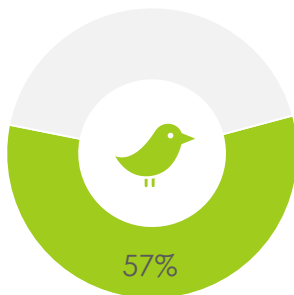
Jaki jest rodzaj zaplanowanej wycieczki? Odsetek wycieczek jednoosobowych.

% wycieczek jednoosobowych

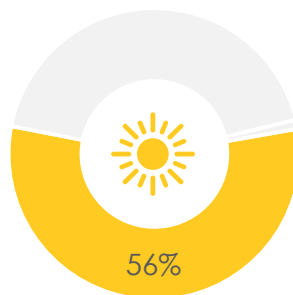
ogółem



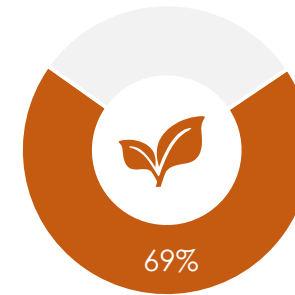
wiosna



lato

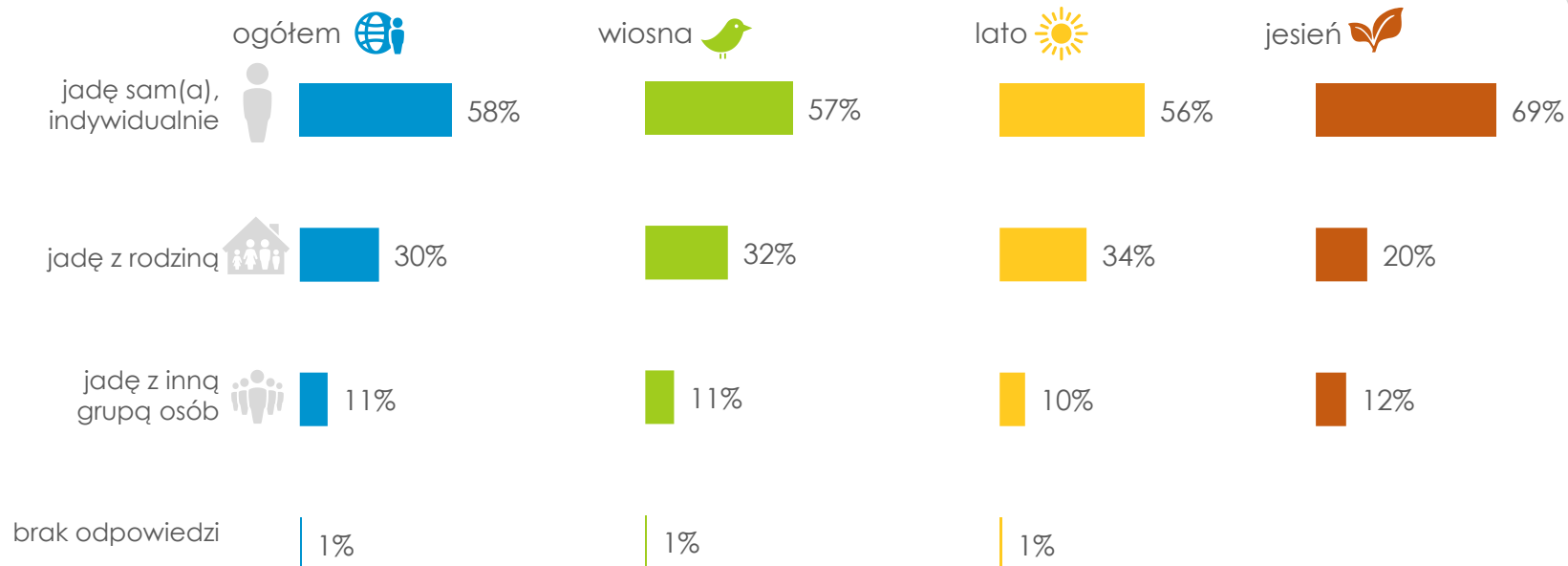


jesień



Odpowiadający: wszyscy respondenci (ogółem n=1515, wiosną n=658, latem n=600, jesienią n=257).

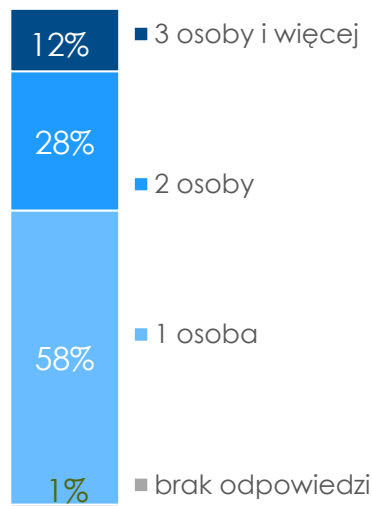
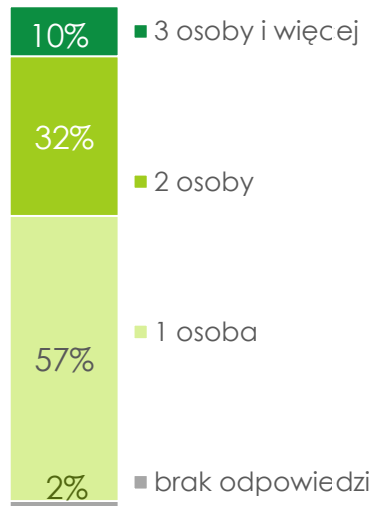
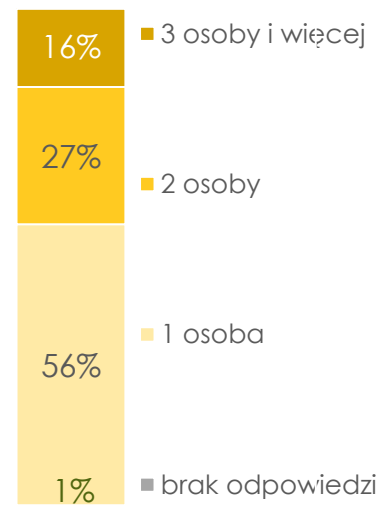
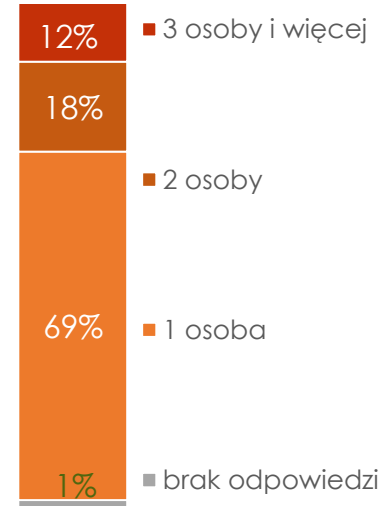
Czy jedzie Pan/i indywidualnie, czy też z grupą lub rodziną?*



*możliwość wyboru wielu odpowiedzi w przypadku opcji „z rodziną” oraz „z inną grupą osób”.

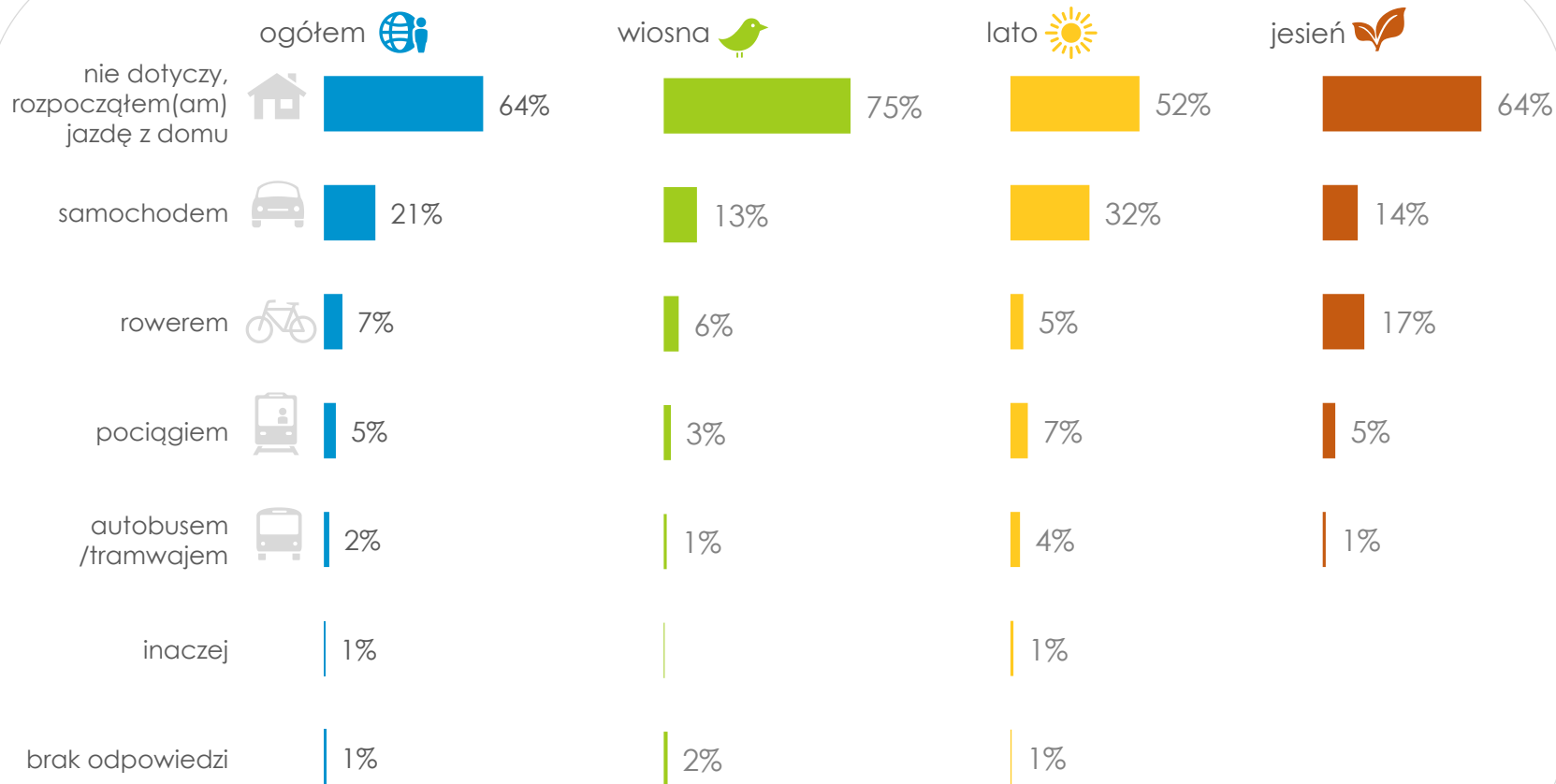
Odpowiadający: wszyscy respondenci (ogółem n=1515, wiosną n=658, latem n=600, jesienią n=257). Odsetki nie sumują się do 100% ze względu na możliwość udzielenia kilku odpowiedzi.

Ile osób, włącznie z Panem/Panią, uczestniczy w tej wycieczce?

ogółem wiosna lato jesień 

Odpowiadający: wszyscy respondenci (ogółem n=1515, wiosną n=658, latem n=600, jesienią n=257). Odsetki nie sumują się do 100% ze względu zaokrąglenie do liczb całkowitych.

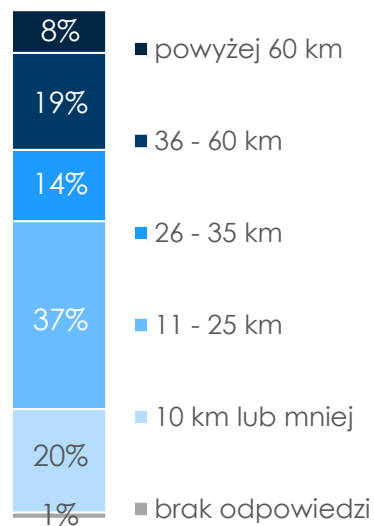
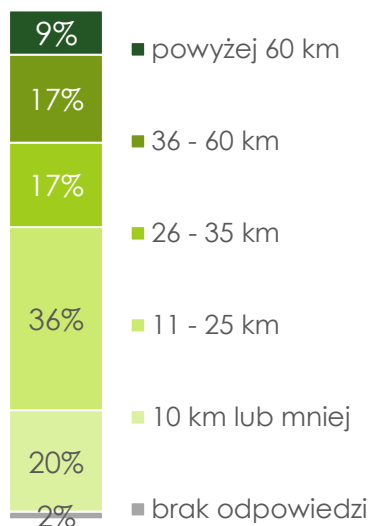
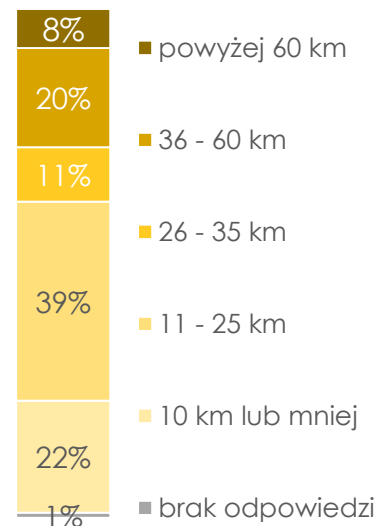
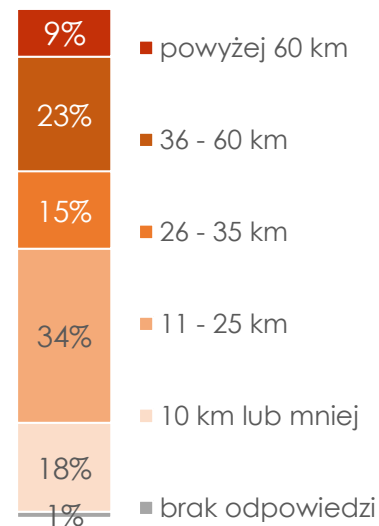
W jaki sposób dotarł/a Pan/i do miejsca rozpoczęcia wycieczki rowerowej?



*Wyniki nie sumują się do 100% ze względu na możliwość udzielenia kilku odpowiedzi.

Odpowiadający: wszyscy respondenci (n=1515, wiosną n=658, latem n=600, jesienią n=257). Odsetki nie sumują się do 100% ze względu na możliwość udzielenia kilku odpowiedzi.

Ile km liczy trasa, którą planuje Pan/i przejechać rowerem podczas całej wycieczki?

ogółem wiosna lato jesień 




Odpowiadający: wszyscy respondenci (n=1515, wiosną n=658, latem n=600, jesienią n=257). Odsetki mogą nie sumować się do 100% ze względu na zaokrąglenie do liczb całkowitych.

6%

wycieczek rowerowych ma **inną** miejscowość
zakończenia trasy niż rozpoczęcia (A→B)
(n=1515)




Średnia długość pokonywanej trasy:

40,9 km 

wiosna 	lato 	jesień 
35,6 km	49,6 km	34,3 km

Średnia liczba km pokonywanych dziennie:

28,5 km 

wiosna 	lato 	jesień 
29,3 km	26,4 km	31,0 km

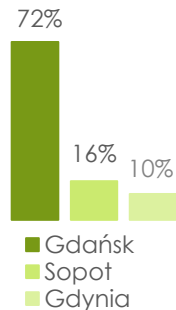
Odpowiadający: wszyscy respondenci, którzy udzielili odpowiedzi na pytanie, ogółem n=1496, wiosną n=648, latem n=594, jesienią n=254.

Miejscowość rozpoczęcia i zakończenia wycieczki (1 z 4)

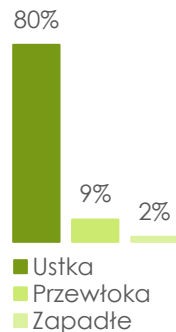


EuroVelo 10

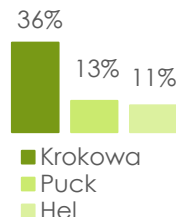
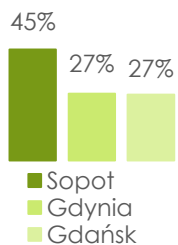
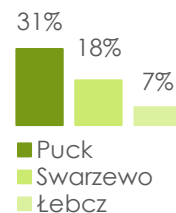
Gdańsk



Przewłoka



Gniezdzewo



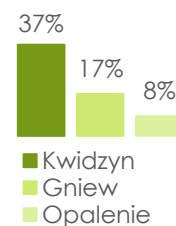
n=269

n=241

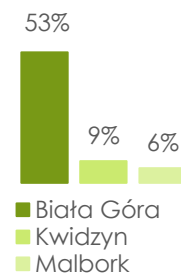
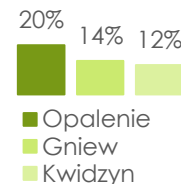
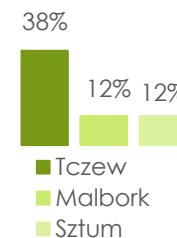
n=55

EuroVelo 9

**Jaźwiska -
Opalenie**



**Biała Góra -
Śluz**



n=59

n=34

START
TOP3



CEL
TOP3



Liczebność
próby:

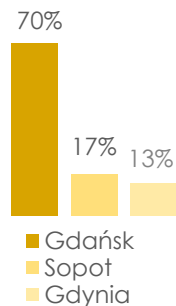
Odpowiadający: respondenci w poszczególnych punktach pomiarowych. Dane oparte na próbie n=60 należy traktować poglądowo, ze względu na niską liczebność.

Miejscowość rozpoczęcia i zakończenia wycieczki (2 z 4)

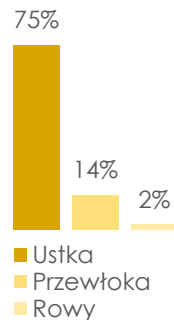


EuroVelo 10

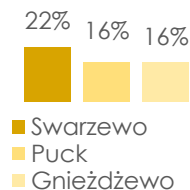
Gdańsk



Przewłoka

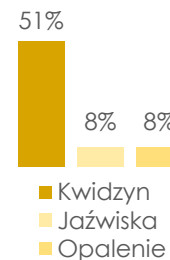


Gniezdzewo

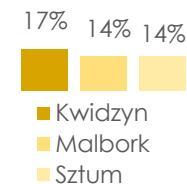


EuroVelo 9

**Jaźwiska -
Opalenie**



**Biała Góra -
Śluza**



START
TOP3



CEL
TOP3



Liczebność
próby:

n=205

n=240

n=37

n=37

n=29

Odpowiadający: respondenci w poszczególnych punktach pomiarowych. Dane oparte na próbie n=60 należy traktować poglądowo, ze względu na niską liczebność.

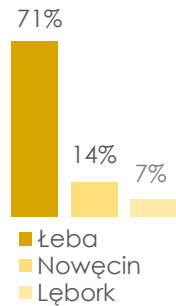
Miejscowość rozpoczęcia i zakończenia wycieczki (3 z 4)



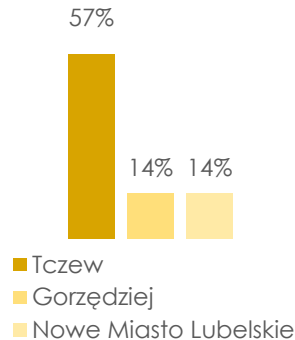
START
TOP3



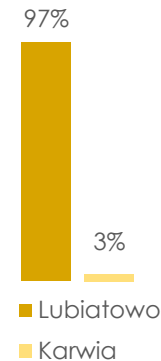
Łeba*



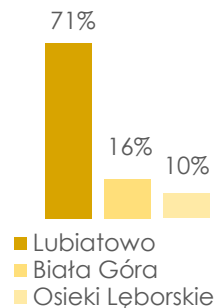
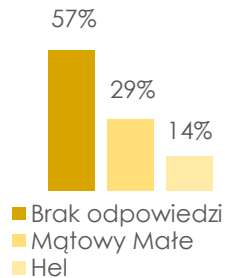
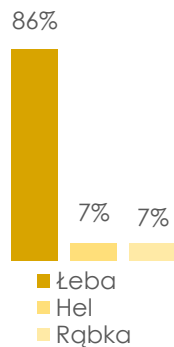
Mąkowy Wielkie*



Lubiatowo*



CEL
TOP3



Liczebność
próby:

n=14

n=7

n=31

*Dane należy traktować poglądowo ze względu na bardzo małą liczbę respondentów.

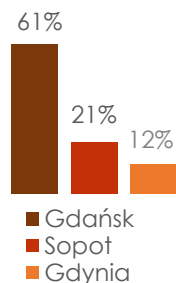
Odpowiadający: respondenci w poszczególnych punktach pomiarowych. Dane oparte na próbie n=60 należy traktować poglądowo, ze względu na niską liczebność.

Miejscowość rozpoczęcia i zakończenia wycieczki (4 z 4)

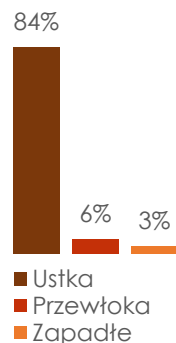


EuroVelo 10

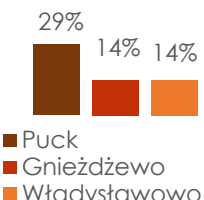
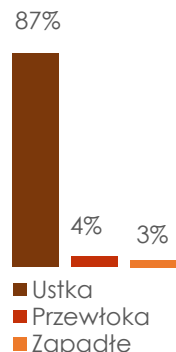
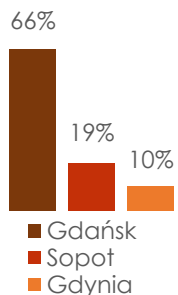
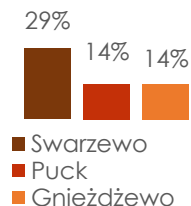
Gdańsk



Przewłoka



Gniezdzewo



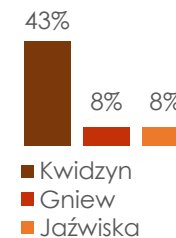
n=119

n=68

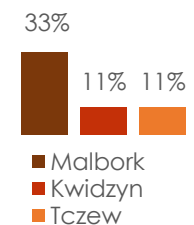
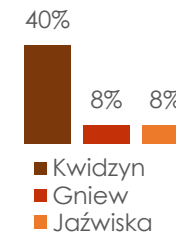
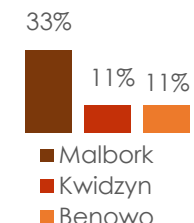
n=21

EuroVelo 9

**Jaźwiska -
Opalenie**



**Biała Góra -
Śluza**



n=40

n=9

START
TOP3



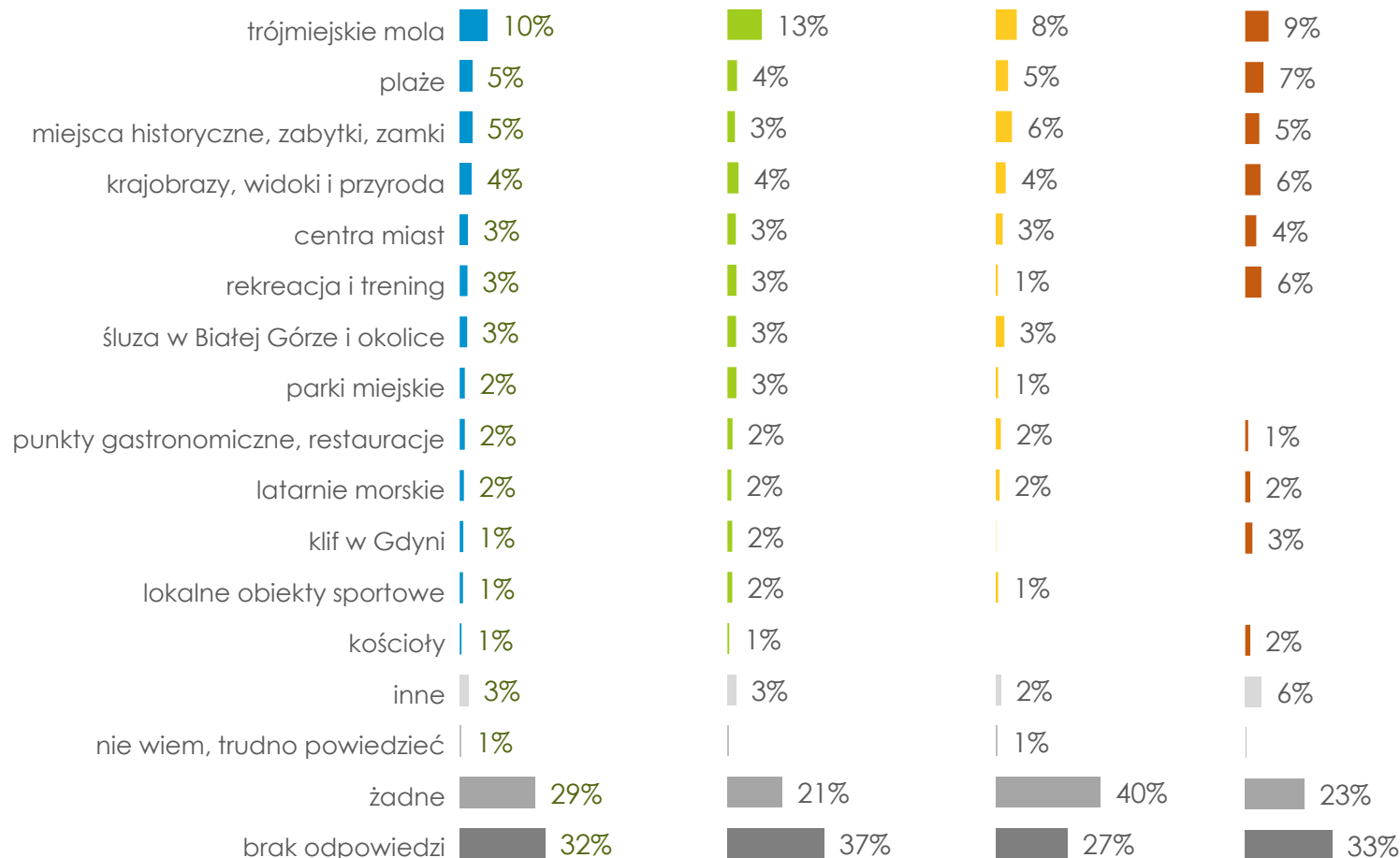
CEL
TOP3



Liczebność
próby:

Odpowiadający: respondenci w poszczególnych punktach pomiarowych. Dane oparte na próbie n=60 należy traktować poglądowo, ze względu na niską liczebność.

Jakie miejsca lub atrakcje turystyczne odwiedził/a Pan/i lub planuje Pan/i odwiedzić podczas tej wycieczki rowerowej?*



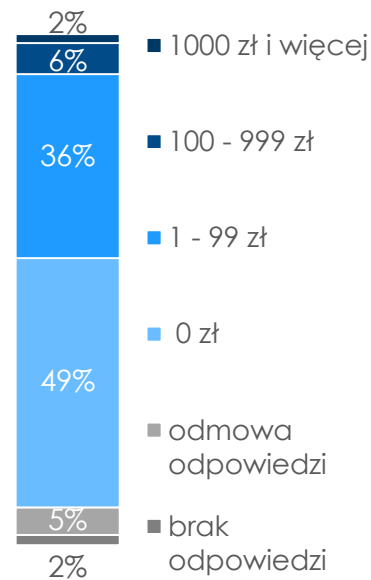
Odpowiadający: wszyscy respondenci n=1515, wiosną n=658, latem n=600, jesienią n=257). Wyniki nie sumują się do 100% ze względu na możliwość udzielenia kilku odpowiedzi – pytanie otwarte

Zachowania turystyczne – odwiedzane atrakcje i wydatki

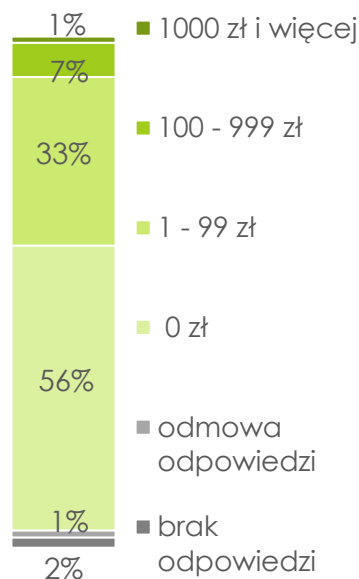


Ile w sumie pieniędzy przeznaczył/a Pan/i na wydatki związane z tą wycieczką?

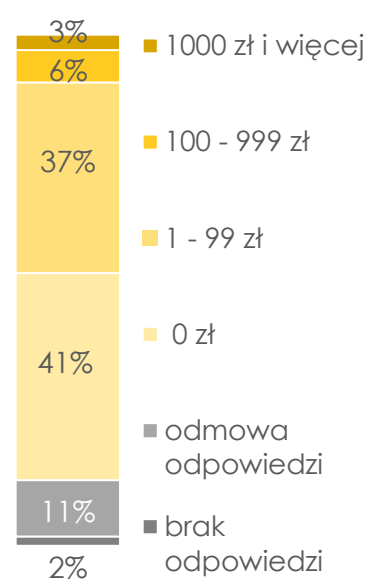
ogółem



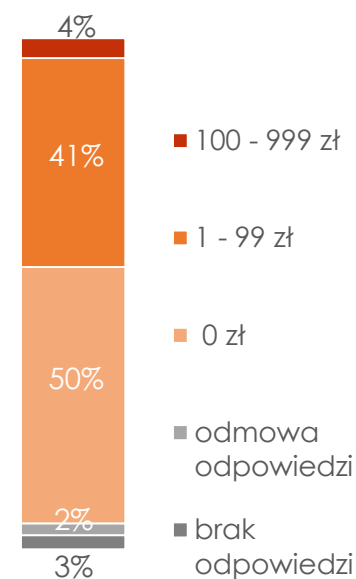
wiosna



lato



jesień



Deklarowana suma kosztów noclegów, wyżywienia, pamiątek itp. (bez kosztów np. zakupu sprzętu lub roweru jeżeli został dokonany przed rozpoczęciem wycieczki).

Odpowiadający: wszyscy respondenci n=1515, wiosną n=658, latem n=600, jesienią n=257.

83 zł



Średnia **deklarowana kwota ogółem** wśród wszystkich respondentów przeznaczona na wydatki związane z wycieczką rowerową

Wycieczki jednodniowe:

20 zł

wiosna	lato	jesień
25 zł	19 zł	14 zł

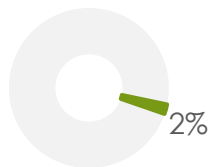
Wycieczki kilkudniowe*:

1 883 zł

*Dane poglądowe - średnia wyliczona na podstawie n=47 wywiadów z turystami na wycieczkach kilkudniowych. Nie są prezentowane wyniki w podziale na porę roku, ponieważ średnie wynikałyby z kilku lub kilkadziesiątu obserwacji w warstwie.

Odpowiadający: wszyscy respondenci, ogółem n=1403, na wycieczkach jednodniowych n=1356, wiosną n=623, latem n=492, jesienią n=241, na wycieczkach kilkudniowych n=47.

wycieczki kilkudniowe wiosną



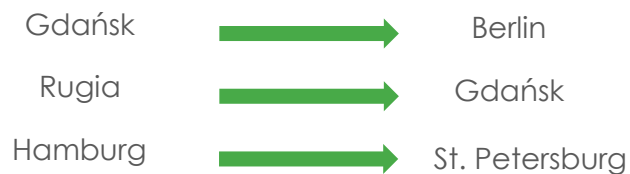
wiosna

Przykładowe trasy rowerowe
podawane przez respondentówCzas trwania
najdłuższych
wycieczek

100 dni

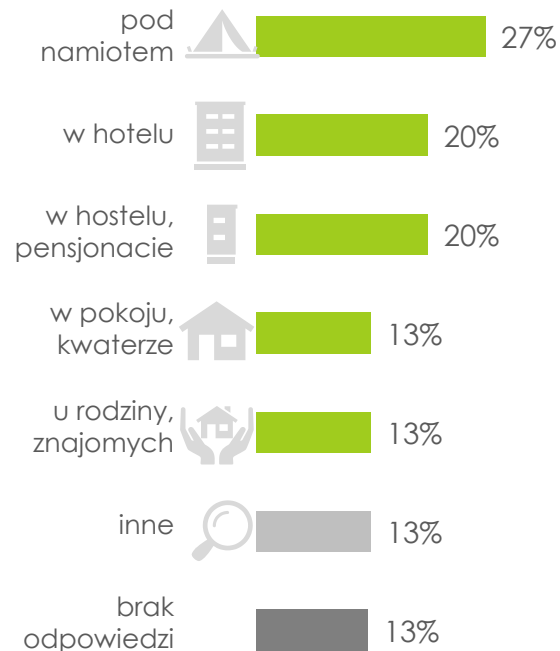
30 dni

28 dni

*Zagraniczne*Średnia liczba km pokonywanych
dziennie

53 km

Preferencje noclegowe

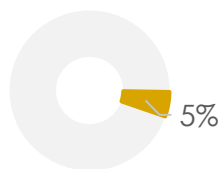


*Wyniki nie sumują się do 100% ze względu na możliwość udzielenia kilku odpowiedzi.

Odpowiadający: respondenci uczestniczący w kilkudniowych wycieczkach rowerowych (n=15). Ze względu na niską liczebność dane należy traktować poglądowo.

Wycieczki kilkudniowe – lato

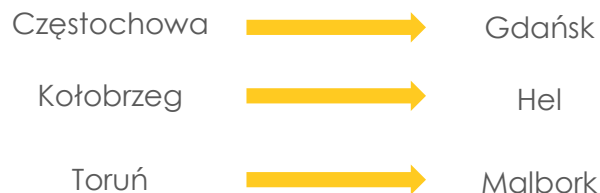
wycieczki kilkudniowe latem



lato

Przykładowe trasy rowerowe
podawane przez respondentów

Krajowe

Czas trwania
najdłuższych
wycieczek

24 dni

22 dni

21 dni

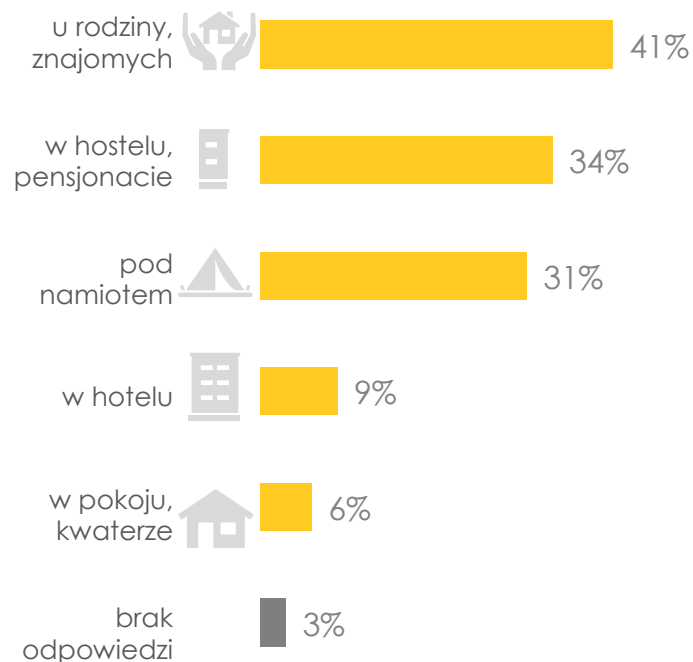


Zagraniczne

Średnia liczba km pokonywanych
dziennie

54 km

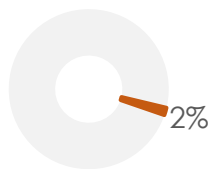
Preferencje noclegowe



*Wyniki nie sumują się do 100% ze względu na możliwość udzielenia kilku odpowiedzi.

Odpowiadający: respondenci uczestniczący w kilkudniowych wycieczkach rowerowych (n=32). Ze względu na niską liczebność dane należy traktować poglądowo.

wycieczki kilkudniowe jesienią*



jesień

Trasy rowerowe podawane przez
respondentów

Krajowe

Świnoujście → Gdańsk

Malbork → Kwidzyn

Gdańsk → Hel

Czas trwania
wycieczek

14 dni

14 dni

3 dni

3 dni



Zagraniczne

Rostock → Gdańsk

Preferencje noclegowe

w hostelu,
pensjonacie x 1

w hotelu x 4

w pokoju,
kwaterze x 2

Prezentowana jest liczba wskazań. Ze względu na możliwość wskazania kilku opcji noclegu, suma wskazań nie jest równa liczbie respondentów.

Odpowiadający: respondenci uczestniczący w kilkudniowych wycieczkach rowerowych jesienią n=4. Prezentowane są wszystkie odpowiedzi respondentów. Dane należy traktować poglądowo ze względu na niską liczebność próby.

Jak ogólnie ocenia Pan/i trasę rowerową, którą wybrał/a Pan/i jako trasę wycieczki?

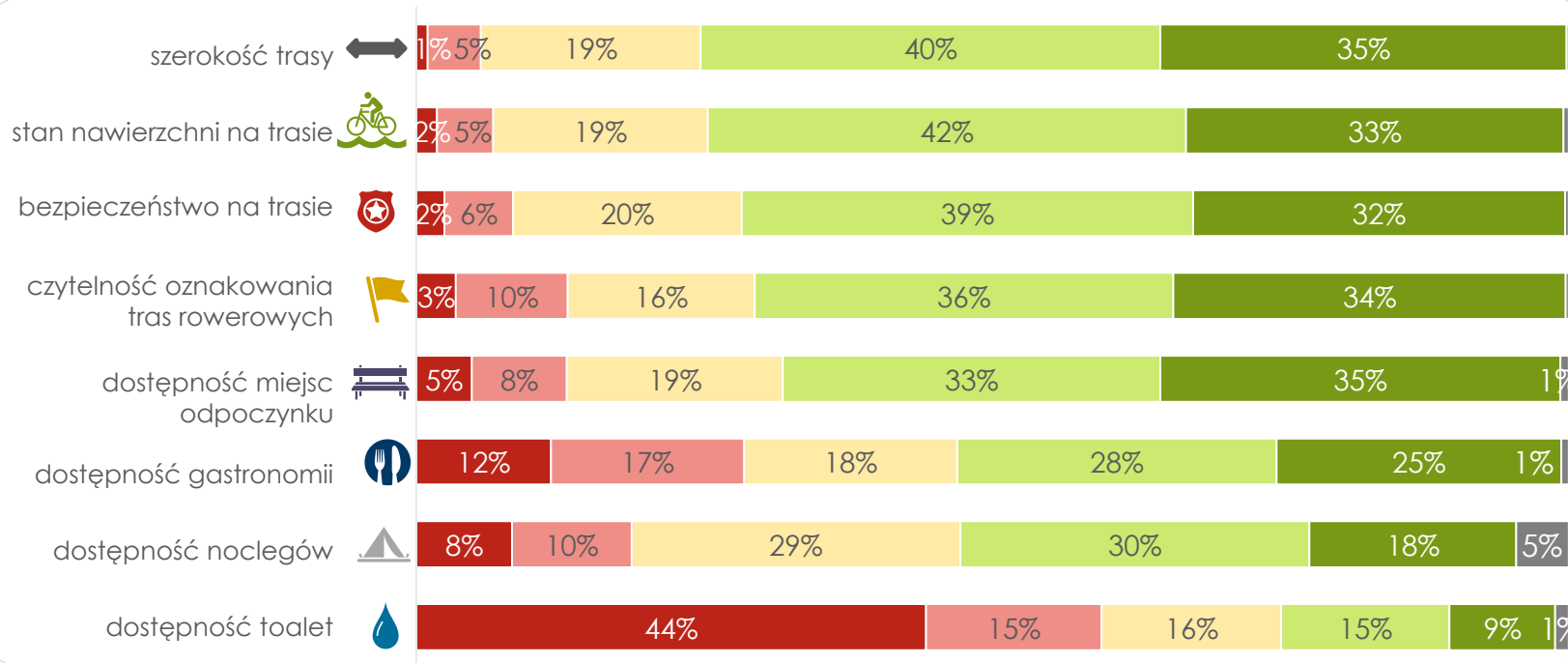


■ 1 - bardzo źle ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5 - bardzo dobrze ■ brak odpowiedzi

Średnia
4,1
(n=1441)



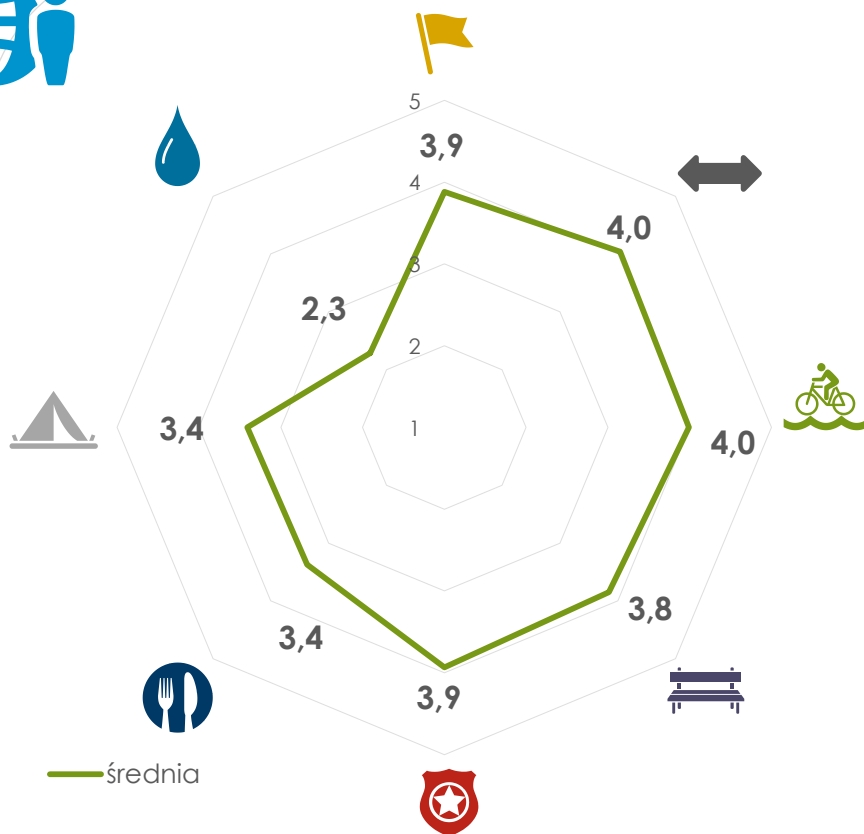
Jak dotychczas ocenia Pan/i poszczególne elementy infrastruktury trasy rowerowej podczas tej wycieczki?



Odpowiadający: wszyscy respondenci (n=1515). Odpowiedzi udzielano na skali 1-5, gdzie 1 - oznaczało bardzo źle, a 5 - bardzo dobrze.

Ocena tras i ich infrastruktury – średnia ogółem

Jak dotychczas ocenia Pan/i poszczególne elementy infrastruktury trasy rowerowej podczas tej wycieczki?



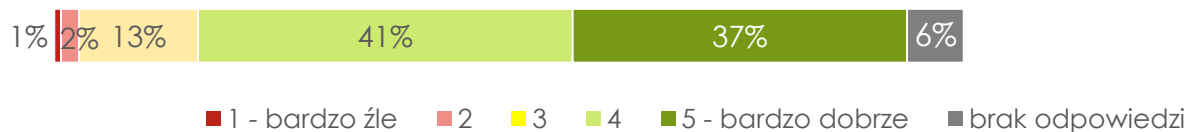
— średnia

średnia – na skali od 1 – 5:
1 - bardzo źle do 5 - bardzo dobrze

-  czytelność oznakowania tras rowerowych
-  szerokość trasy
-  stan nawierzchni na trasie
-  dostępność miejsc odpoczynku
-  bezpieczeństwo na trasie
-  dostępność gastronomii
-  dostępność noclegów
-  dostępność toalet

Odpowiadający: wszyscy respondenci (n=1515).

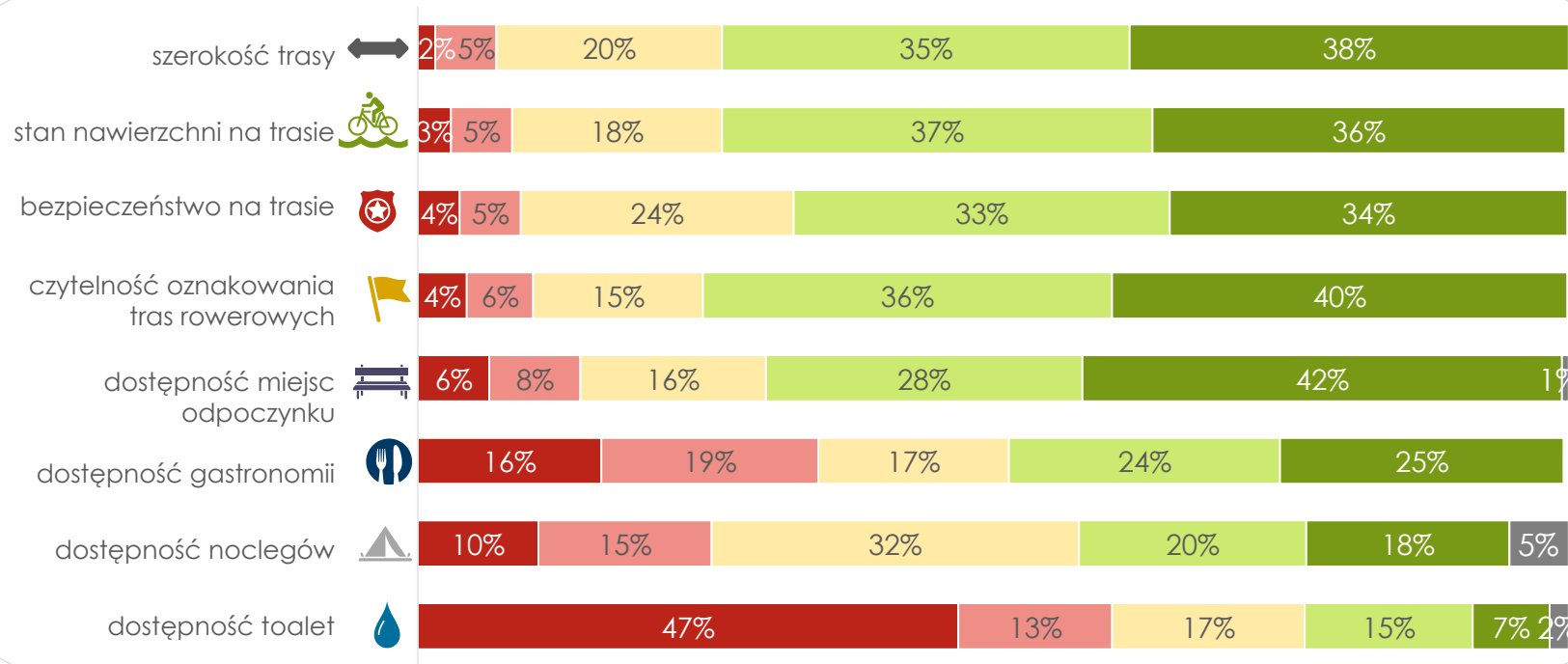
Jak ogólnie ocenia Pan/i trasę rowerową, którą wybrał/a Pan/i jako trasę wycieczki?



Średnia
4,2
(n=617)



Jak dotychczas ocenia Pan/i poszczególne elementy infrastruktury trasy rowerowej podczas tej wycieczki?



Odpowiadający: wszyscy respondenci wiosną n=658. Odpowiedzi udzielano na skali 1-5, gdzie 1 - oznaczało bardzo źle, a 5 - bardzo dobrze.

Jak ogólnie ocenia Pan/i trasę rowerową, którą wybrał/a Pan/i jako trasę wycieczki?

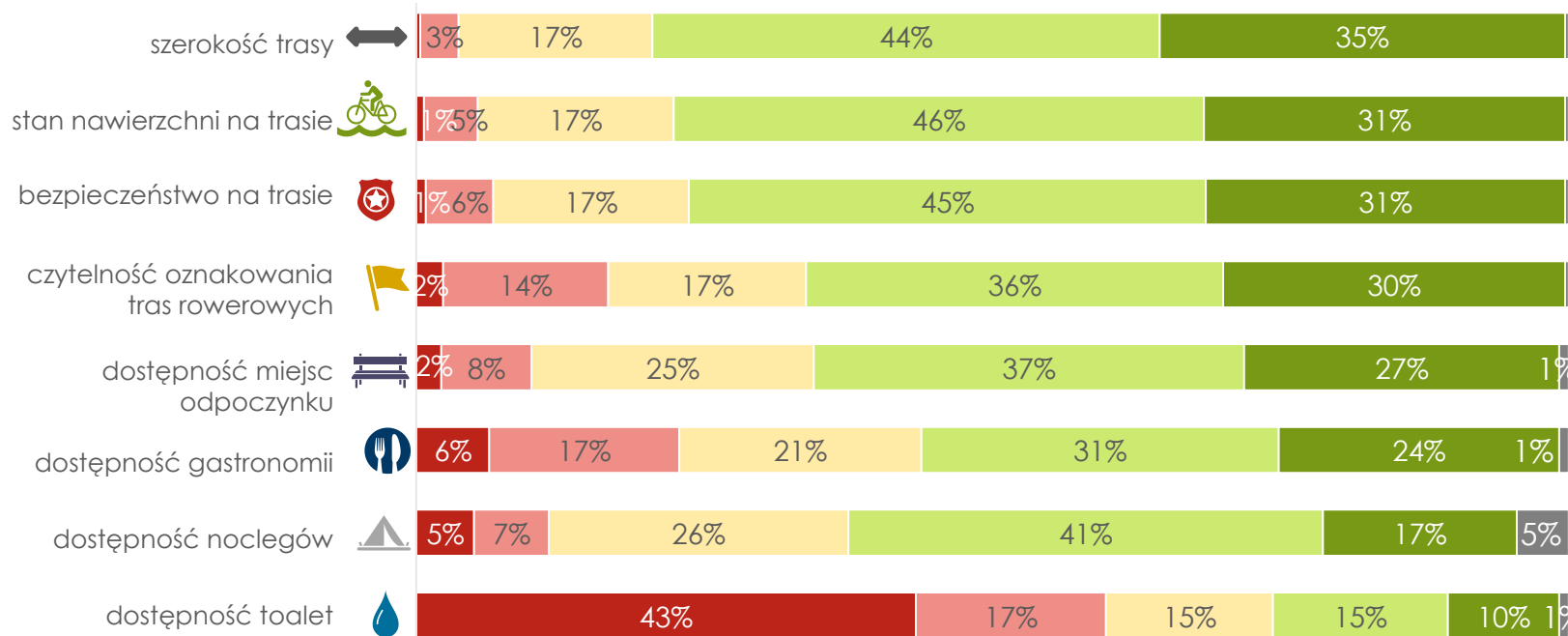


■ 1 - bardzo źle ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5 - bardzo dobrze ■ brak odpowiedzi

Średnia
4,1
(n=568)

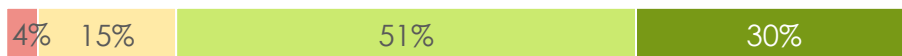


Jak dotychczas ocenia Pan/i poszczególne elementy infrastruktury trasy rowerowej podczas tej wycieczki?



Odpowiadający: wszyscy respondenci latem n=600. Odpowiedzi udzielano na skali 1-5, gdzie 1 - oznaczało bardzo źle, a 5 - bardzo dobrze.

Jak ogólnie ocenia Pan/i trasę rowerową, którą wybrał/a Pan/i jako trasę wycieczki?

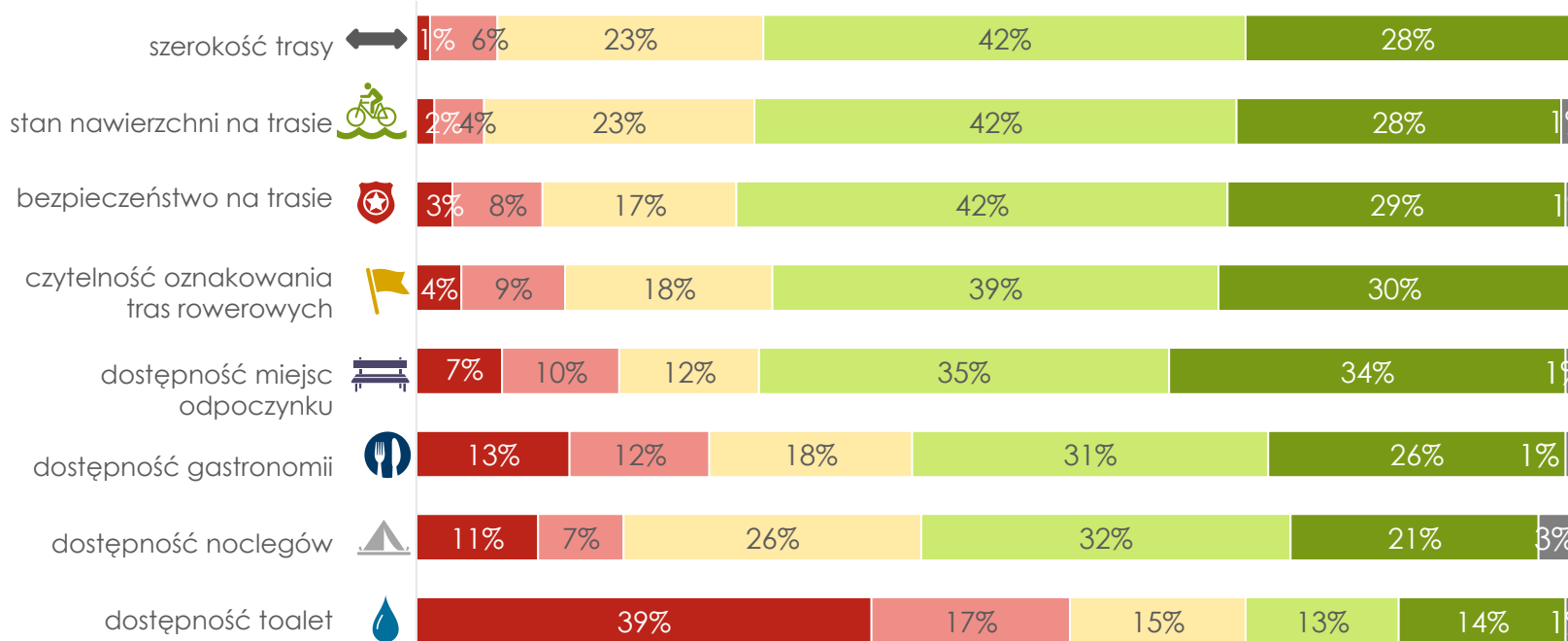


■ 1 - bardzo źle ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5 - bardzo dobrze ■ brak odpowiedzi

Średnia
4,1
(n=256)



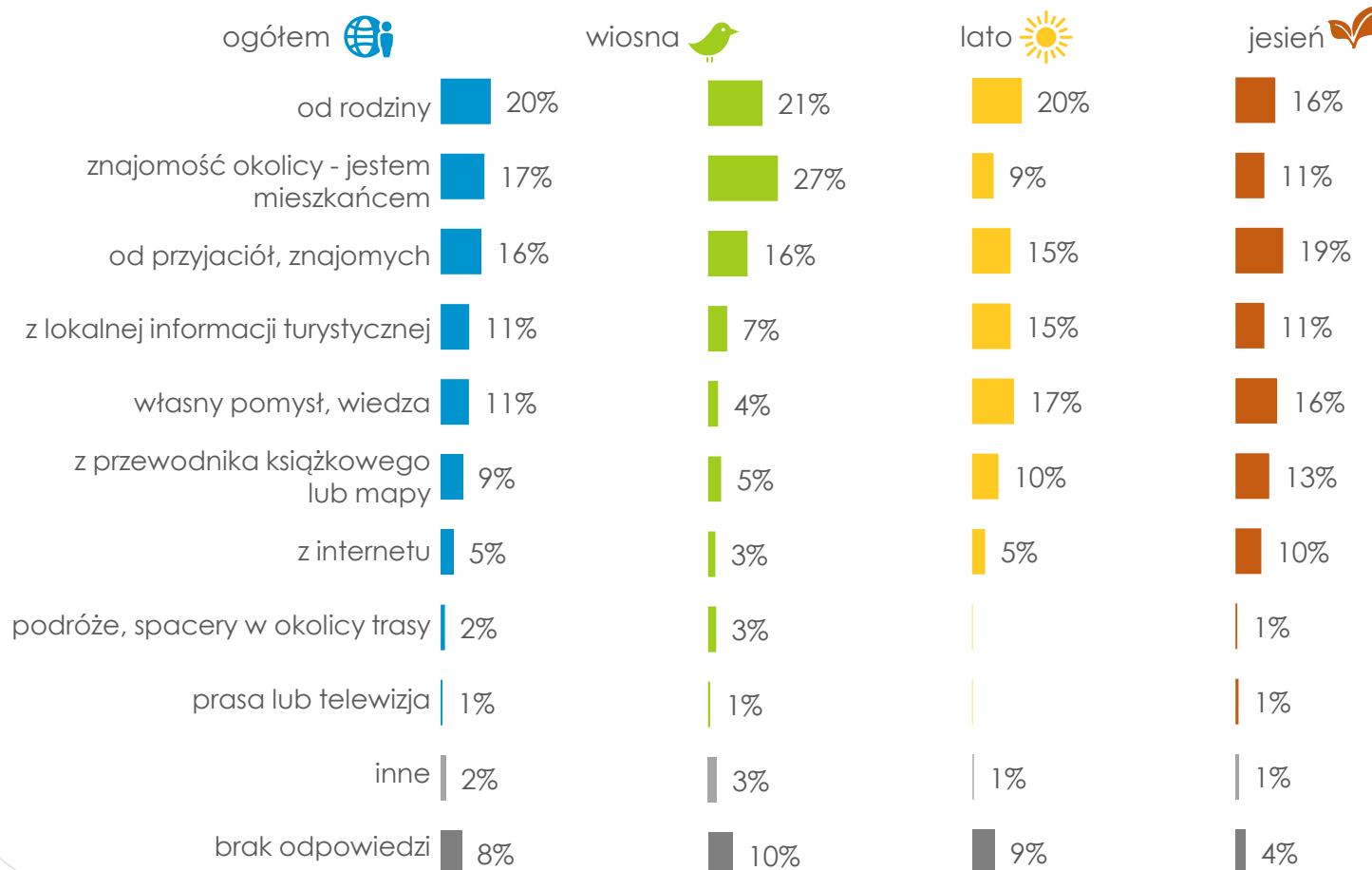
Jak dotychczas ocenia Pan/i poszczególne elementy infrastruktury trasy rowerowej podczas tej wycieczki?



Odpowiadający: wszyscy respondenci jesienią n=257. Odpowiedzi udzielano na skali 1-5, gdzie 1 - oznaczało bardzo źle, a 5 - bardzo dobrze.

Źródła wiedzy o trasie oraz skłonność do rekomendacji (1 z 2)

Skąd dowiedział/a się Pan/i o trasie rowerowej, którą podróżuje Pan/i podczas wycieczki?

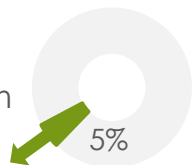


Odpowiadający: wszyscy respondenci n=1515, wiosną n=658, latem n=600, jesienią n=257. Odsetki odpowiedzi nie sumują się do 100% ze względu na możliwość wskazania kilku odpowiedzi.

Źródła wiedzy o trasie oraz skłonność do rekomendacji (2 z 2)



z internetu ogółem



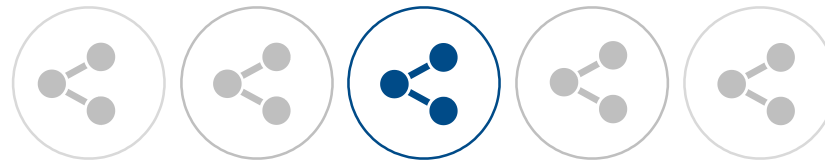
Witryna www	Liczba wskazań
google maps	22
trójmiasto.pl	3
facebook	2
pomorskie.travel	2
strona hotelu	2
cycline form	1
endomondo	1
eurovelo	1
grupa rowerowa 3m	1
miasto.gniew	1
portal kwidzyn	1
szlaki rowerowe	1
urząd miasta gdańska - trasy rowerowe	1
www.sigma.pl	1
nie pamiętam	2
różne	2
brak odpowiedzi	32

Czy polecił(a)by Pan/i pomorskie trasy
rowerowe innym?

- 1 - zdecydowanie nie
- 2
- 3
- 4
- 5 - zdecydowanie tak
- brak odpowiedzi

Średnia
4,7
(n=1472)

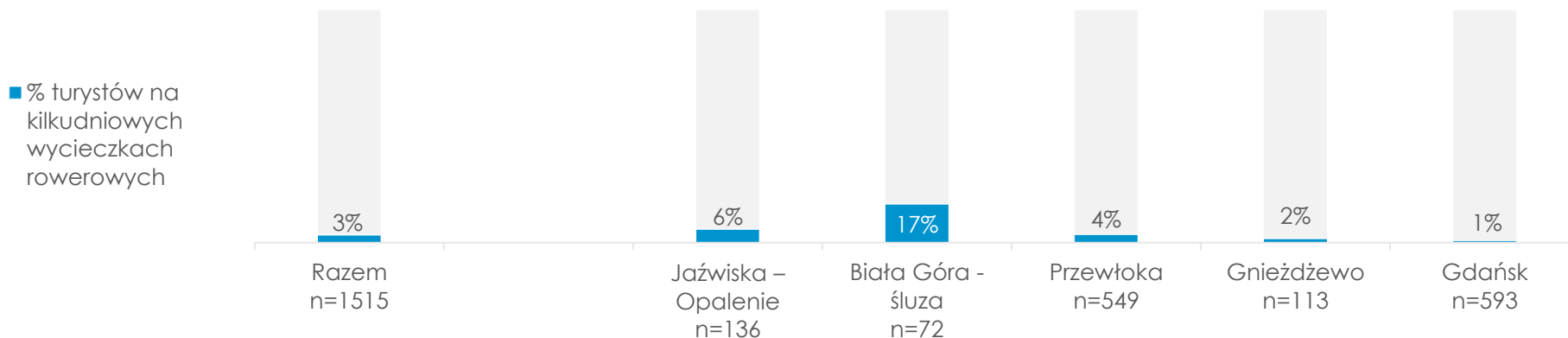
Odpowiadający: wszyscy respondenci (n=1515).



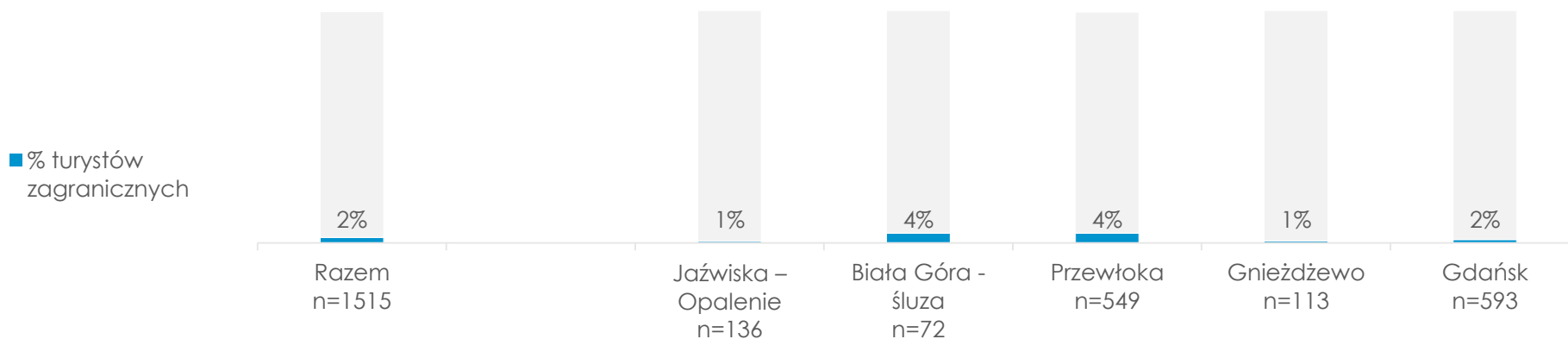
Wybrane wyniki w podziale na
punkt pomiarowy

Wybrane wyniki w podziale na punkt pomiarowy (1 z 5)

Wycieczki rowerowe kilkudniowe ze względu na punkt pomiarowy



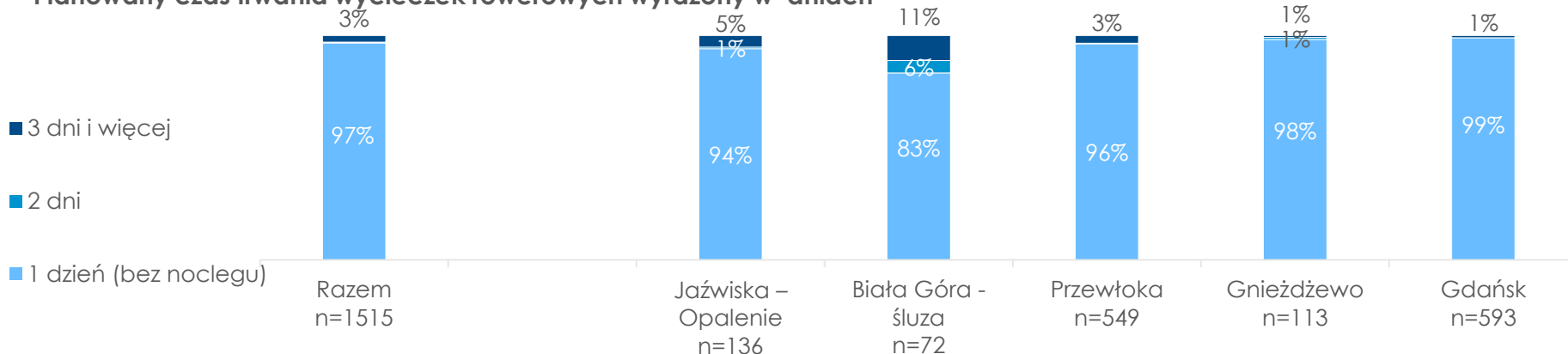
Turyści zagraniczni w poszczególnych punktach pomiarowych



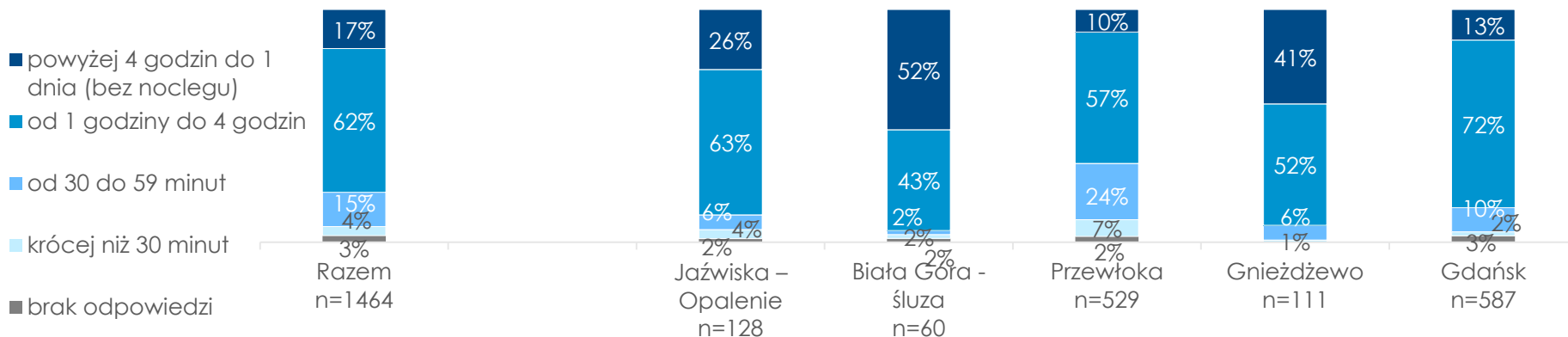
Odpowiadający: wszyscy respondenci: n=1515. Prezentowane są wyniki dla punktów pomiarowych, gdzie n<60. Ze względu na duże zróżnicowanie liczebności prób w poszczególnych punktach, należy porównanie traktować poglądowo.

Wybrane wyniki w podziale na punkt pomiarowy (2 z 5)

Planowany czas trwania wycieczek rowerowych wyrażony w dniach



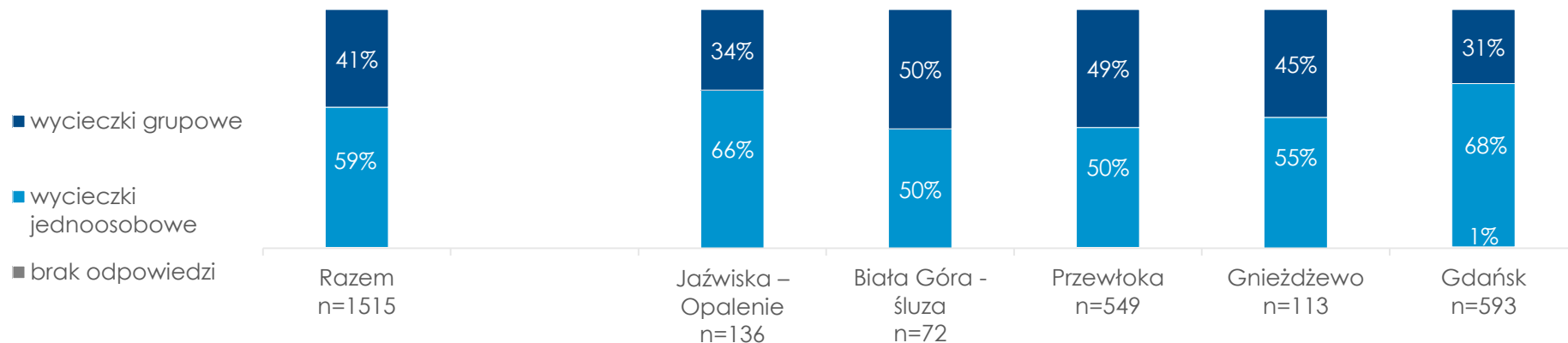
Planowany czas trwania jednodniowych wycieczek rowerowych



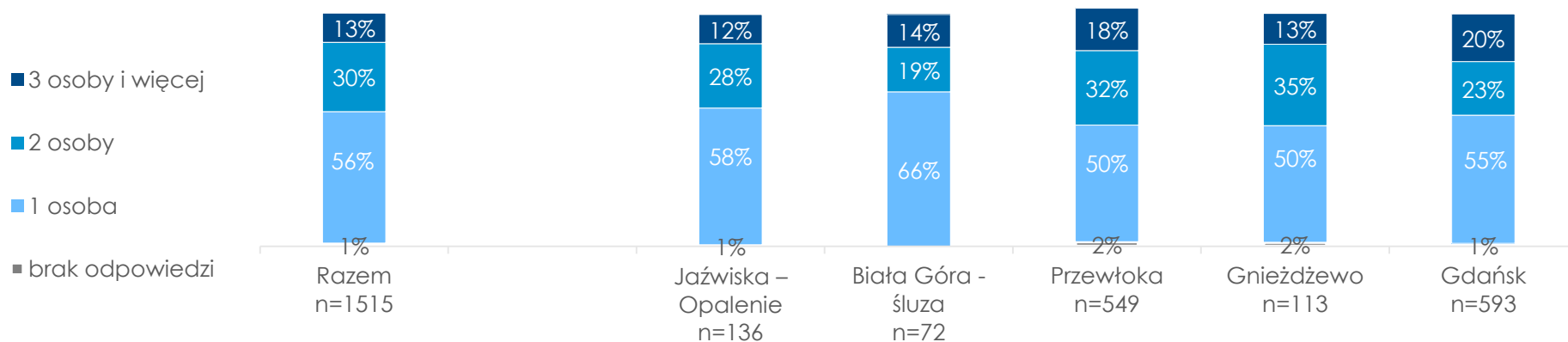
Odpowiadający: wszyscy respondenci: n=1515. „Planowany czas trwania” – odpowiadający: respondenci na wycieczkach jednodniowych (n=1464). Prezentowane są wyniki dla punktów pomiarowych, gdzie n<60. Ze względu na duże zróżnicowanie liczebności prób w poszczególnych punktach, należy porównanie traktować poglądowo.

Wybrane wyniki w podziale na punkt pomiarowy (3 z 5)

Wycieczki grupowe i indywidualne



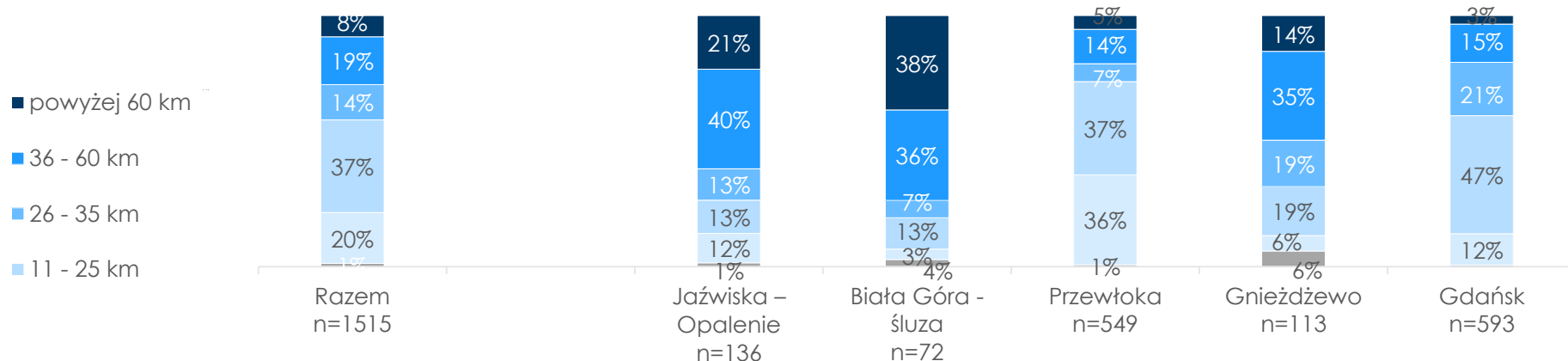
Liczba osób uczestniczących w wycieczce



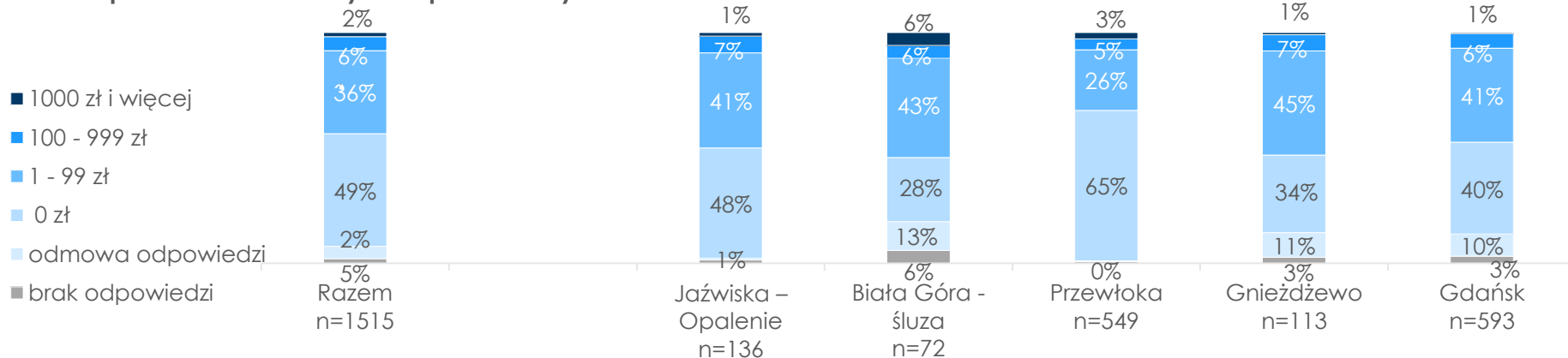
Odpowiadający: wszyscy respondenci: n=1515. Prezentowane są wyniki dla punktów pomiarowych, gdzie n<60. Ze względu na duże zróżnicowanie liczebności prób w poszczególnych punktach, należy porównanie traktować poglądowo.

Wybrane wyniki w podziale na punkt pomiarowy (4 z 5)

Długość zaplanowanej trasy wycieczki wyrażona w kilometrach



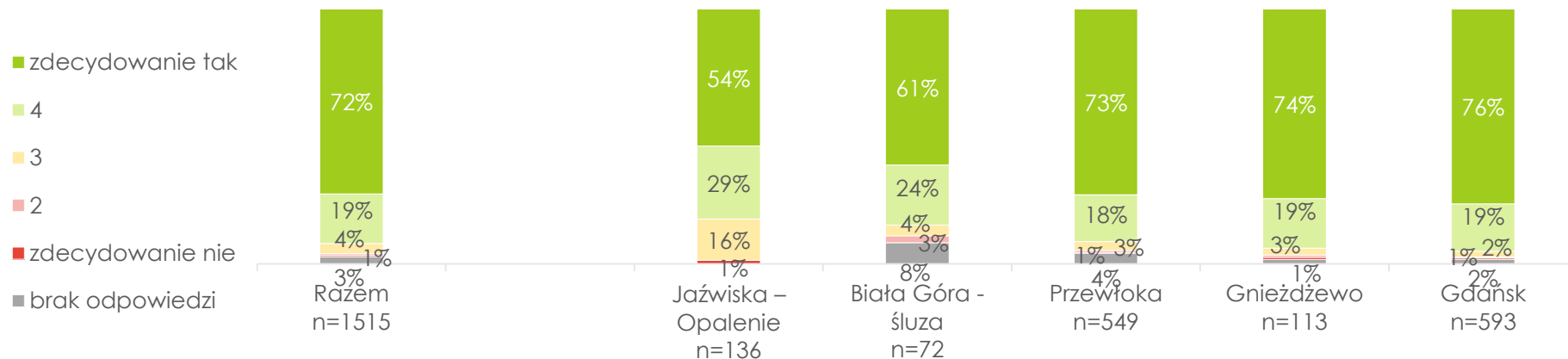
Kwota przeznaczona na wydatki podczas wycieczki



Odpowiadający: wszyscy respondenci: n=1515. Prezentowane są wyniki dla punktów pomiarowych, gdzie n<60. Ze względu na duże zróżnicowanie liczebności prób w poszczególnych punktach, należy porównanie traktować poglądowo.

Wybrane wyniki w podziale na punkt pomiarowy (5 z 5)

Skłonność do rekomendacji



Odpowiadający: wszyscy respondenci: n=1515. Prezentowane są wyniki dla punktów pomiarowych, gdzie n<60. Ze względu na duże zróżnicowanie liczebności prób w poszczególnych punktach, należy porównanie traktować poglądowo.



Moduł jakościowy Badanie TDI



Jednym z elementów modułu jakościowego były wywiady **przeprowadzone techniką telefonicznych wywiadów pogłębianych** (TDI - Telephone-Depth-Interviewing). Przeprowadzono je z **pięcioma respondentami**.

Technika ta polega na przeprowadzeniu ustrukturyzowanej rozmowy z respondentem **zgodnie z określonym scenariuszem, pozwalając mu jednak na swobodne formułowanie wypowiedzi** (w przeciwieństwie do badań ankietowych). Technika ta ułatwia odkrycie i poszerzenie wątków nieprzewidzianych,



Rozmowy odbyły się w dniach **29-31 sierpnia 2016 r.** Wywiady trwały od 20 do 40 minut.

Respondenci reprezentowali samorząd lokalny oraz niezależne środowisko rowerowe.



Respondent R01 } przedstawiciele
Respondent R05 } samorządowi

Respondent R02 } aktywni rowerzyści i organizatorzy
Respondent R03 } wycieczek rowerowych
Respondent R04 }

Tematyka wywiadu – scenariusz rozmowy podzielony był na 3 zasadnicze części:



Wstęp - ogólne **informacje na temat znajomości** szlaków EuroVelo 9 i EuroVelo 10 **oraz doświadczeń** z długodystansowymi szlakami rowerowymi



Region i trasy - walory turystyczne regionu, atrakcyjne miejsca, ocena i opinia nt. atrakcyjności regionu w kontekście turystyki rowerowej, ocena tras rowerowych na Pomorzu.



Przedsięwzięcie i jego promocja - **opinia nt. promowania** szlaków długodystansowych w Polsce i za granicą oraz **kierunku rozwoju** szlaków w województwie pomorskim



Doświadczenia – w ramach tzw. rozgrzewki" respondenci byli pytani o doświadczenia rowerowe: Jakie są ich pierwsze skojarzenia ze szlakami rowerowymi w województwie pomorskim? Czy słyszeli o przedsięwzięciu budowy długodystansowych tras rowerowych w województwie pomorskim?

Jednak najistotniejszym z punktu widzenia badania zagadnieniem w tej części, było pytanie o **doświadczenia związane z długodystansowymi szlakami rowerowymi, krajowymi i zagranicznymi**. Poproszono również o ich porównanie.

Respondenci mieli doświadczenia związane z długodystansowymi szlakami rowerowymi zarówno w Polsce, jak i za granicą np. w Belgii, czy w Niemczech. Według respondentów szlaki w Polsce **mają przede wszystkim inną nawierzchnię niż zagraniczne**, wg respondentów **mniej przyjazną rowerzyście**. Respondenci dostrzegają również za granicą lepszą infrastrukturę drobną, oznakowanie informacyjne itp. Jedną z przyczyn może być dłuższa tradycja długodystansowych szlaków rowerowych za granicą, czyli więcej czasu na rozwój infrastruktury.

R02 – przedstawiciel środowiska rowerowego

R05 – przedstawiciel samorządu lokalnego

R4 – przedstawiciel samorządu lokalnego



Za granicą są to szlaki kierowane do rowerzystów, którzy pokonują je rowerami trekkingowymi. Szlaki rowerowe mają przygotowaną pełną infrastrukturę dla rowerzystów, jest **wiele informacji** o różnych łącznikach, pętlach, o szlakach od A do Z. Są to także trasy **zupelnie odseparowane od jezdni**, nie wykorzystują dróg gruntowych, po których poruszają się samochody, tak jak w Polsce.



Pierwsze porównanie, które nasuwa się na myśl to **kwestia nawierzchni**. Za granicą częściej jest to nawierzchnia asfaltowa, a w Polsce szutrowa.



Przyglądałem się szlakom w Niemczech – świetne oznakowanie, drobna infrastruktura, czyli postoje, wiaty, stojaki na rowery, ułatwienia w większych miastach. Widziałem również nawierzchnię i w Polsce nie ma się czego wstydzić. Tam jest trochę więcej infrastruktury, ale mają te szlaki dłużej.



Region i trasy – w drugiej części wywiadu moderator zadawał najpierw respondentom pytania dotyczące największych walorów województwa pomorskiego, oraz jego atrakcji turystycznych. Następnie przechodził do tematyki tras rowerowych na Pomorzu i ich cech. Pytania pomorskie trasy rowerowe dotyczyły:

- wzorcowych cech długodystansowych tras rowerowych w opinii respondentów,
- oceny przygotowania tras rowerowych pod względami infrastrukturalnymi, usługowymi itp.
- zalet i wad tras rowerowych na Pomorzu,
- przeszkód napotykanych przez turystów rowerowych w województwie.

Region - walory turystyczne

- zabytki, historia
- urozmaicony krajobraz
 - bliskość morza
- jeziora i lasy, moreny, pojezierza
 - jezioro Łebsko
 - półwysep helski
 - pałac w Rzucewie
 - Łeba, wydmy
 - Puszcza Darżłubska
- małe kościółki, stare domy regionalne, architektura menonicka, stare młyny
 - Kaszuby i Żuławy
- Miejscowości: Trójmiasto, Gdańsk, Sopot, Malbork, Władysławowo, Puck, Krynica Morska, Stegna



Dostępność rowerem

Respondenci dostrzegają problem z dojazdem rowerem do niektórych miejsc (w szczególności Kaszub). Ułatwiają to w pewnym stopniu środki komunikacji publicznej np. Kociewie dostępne jest pociągiem regionalnym, pociągami Szybkiej Kolei Miejskiej albo autostradą.

R03 – przedstawiciel środowiska rowerowego

R05 – przedstawiciel samorządu lokalnego



Jeśli chodzi o Kaszuby to najważniejszym problemem jest **wydostanie się z Trójmiasta**. Żuławy podobnie, trzeba gdzieś dojechać.



Niekoniecznie dojazd jest dobry, ponieważ szlak wzdłuż Bałtyku jest szczytkowy, niedokończony. Szczególnie w **Słowińskim Parku Narodowym szlak jest poprowadzony po terenach bagnistych**, co jest całkowicie nieprzejezdne.

Region i trasy



Cechy wzorcowych szlaków rowerowych

- o **bezpieczeństwo**
- o prawidłowe, czytelne **oznakowanie**
- o **ciągłość** trasy
- o **nawierzchnia** (niekoniecznie gruntowa, ale bez piasku)
- o wytyczenie po drogach dedykowanych rowerzystom lub o małym natężeniu ruchu
- o dostosowanie do młodszych jak i starszych rowerzystów
- o omijające większe wzniesienia
- o dostępność (publikacja) map, schematów przebiegu w wersji papierowej lub w formie elektronicznej, informacja turystyczna
- o dostępność noclegów, w szczególności: pensjonatów, kwater agroturystycznych, campingów, pól biwakowych



R03 – przedstawiciel środowiska rowerowego

R02 – przedstawiciel środowiska rowerowego

R04 – przedstawiciel środowiska rowerowego



Bezpieczeństwo użytkowników oraz osób, które nie są rowerzystami, aby nic im się nie stało, nie potrącił ich rower. Również pod względem **możliwości skomunikowania się z odpowiednimi służbami** w razie wypadku lub chociażby **miejsce, w którym mógłby uzyskać pomoc kiedy przebije sobie oponę.** **Oznakowanie dróg** dotyczące jakości tych dróg. (...) czy jest to asfalt, szutr, czy może kostka.



Oznakowania, bo z tego co widzę po kilku szlakach to jest problem z tym, aby to oznakowanie było na tyle czytelne, żeby się w którymś miejscu nie zgubić i nie zacząć się zastanawiać co teraz. Są szlaki dobrze oznakowane w okolicy Trójmiasta, ale nie jest ich dużo.



Przede wszystkim **ciągłość** szlaku to jest to, czego rowerzysta potrzebuje najbardziej. (...) Na tych krótszych trasach te gorsze nawierzchnie mogą się przytrafić, ale na tych długodystansowych nie. (...) Czyli ciągłość i nawierzchnia, ale nie zawsze musi być wyasfaltowana, czy wybetonowana.

Region i trasy



Infrastruktura pomorskich szlaków rowerowych

Dobrze oceniane elementy, zalety:

- o infrastruktura w Gdańsku
- o Ilość i jakość usług towarzyszących (sklepy, gastronomia, itp.)
- o urozmaicenie tras
- o krajobraz naturalny i kulturowy
- o wytyczenie R09 (proste, wzdłuż Wisły)
- o spójność z trasami europejskimi
- o rozwój i profesjonalizacja tras



R04 – przedstawiciel środowiska rowerowego

R03 – przedstawiciel środowiska rowerowego

R05 – przedstawiciel samorządu lokalnego



Zahaczają, pokazują, umożliwiają dotarcie do wszystkich atrakcyjnych miejsc. Wszystkie takie **atrakcyjne miejsca na Pomorzu**, które jesteśmy w stanie wymienić jednym tchem **mają już sieć takich szlaków**.

R01 – przedstawiciel samorządu lokalnego



Oceniam ogólnie dobrze. Trasy są **urozmaicone** dla różnych typów turystyki.



Oceniam bardzo wysoko, jest to pewna profesjonalizacja. (...) Bardzo **wysoka atrakcyjność turystyczna**, ale również zapewnienie bezpieczeństwa oraz bardzo wysokiej technologii. Wydaje mi się to niewykorzystane, ale może jeszcze będzie i atrakcyjność tych szlaków może się podwoić, jeżeli gminy wykorzystają to, że te szlaki mogą służyć również zimą tzn. mogą to być trasy narciarskie kiedy spadnie śnieg, których na Pomorzu brakuje.



Mam wrażenie, że **usługi towarzyszące są na bardzo dobrym poziomie**, jest tego dużo. Czasami może być problem z dostępnością, chociażby w sezonie, kiedy wybrzeże Bałtyku jest oblegane przez turystów, więc to może być problem. Natomiast nasycenie tych usług jest według mnie wyższe, niż w krajach Europy Zachodniej. (...) W ostatnich **latach jakość się poprawia**, częściowo zostały wybudowane trasy o powierzchni asfaltowej.

Region i trasy



Infrastruktura pomorskich szlaków rowerowych

Źle oceniane elementy, wady

- o ciągłość tras
- o oznakowanie, informacja o szlaku, zabytkach
- o standard nawierzchni
- o wytyczenie R10 (dość skomplikowane)
- o odseparowanie tras od ruchu drogowego
- o informacja turystyczna na trasie (tablice)
- o dostępność stacji naprawczych
- o dostępność infrastruktury campingowej, brak „bezobstugowych miejsc noclegowych”
- o informacja o noclegach dla rowerzystów
- o Utrzymanie, renowacja istniejących tras



R05 – przedstawiciel samorządu lokalnego

R03 – przedstawiciel środowiska rowerowego

R02 – przedstawiciel środowiska rowerowego

” **Ciągłość, oznakowanie oraz brak bezobstugowych miejsc noclegowych.** Duża część turystów jeździ z własnym ekwipunkiem, więc takie miejsca bardzo by się przydały.

” **Brakuje połączenia ze szlakami po Kaszubach, które mają całoroczną bazę turystyczną.** Chciałabym się również doczekać bezpiecznych wyjazdów z Trójmiasta. Ludzie boją się jechać w otwartym ruchu, nie mają odpowiednich umiejętności.

” Szlak nie daje żadnych informacji turystom, co mogą na tej trasie zobaczyć. (...) czyli brakuje takiej informacji związanej z przyjaznością danych noclegów, czy miejsce, w którym chce się zatrzymać jest przystosowane pod kątem rowerzysty. Po drodze przydałyby się też stacje naprawcze.

R04 – przedstawiciel środowiska rowerowego

R01 – przedstawiciel samorządu lokalnego

” Jest **problem z odnawianiem szlaków**, dbaniem o to. Brakuje zarządców i podmiotów, które dbają o to.

” Główny problem jest z oznakowaniem, częściowo standard nawierzchni jest nie do końca przemyślany.

Region i trasy

Pomorskie szlaki rowerowe – wybrane cytaty



R05 – przedstawiciel samorządu lokalnego



” To co wyróżnia pomorskie szlaki rowerowe to kwestia **poprowadzenia szlaków wzdłuż morza i jednocześnie przez pojezierza**. Jest to ogromnym wyróżnikiem i w takiej postaci powinno być to promowane.

R04 – przedstawiciel środowiska rowerowego



” Plusem na tle innych (tras rowerowych) może być to, że na Pomorzu w ogóle myślimy o tym, aby się zająć tymi trasami i budujemy je częściowo od nowa i nadajemy pewną markę tym szlakom. Oraz to, że do większości atrakcji te szlaki prowadzą i można do nich dojechać.



R04 – przedstawiciel środowiska rowerowego



” Nie łączą się subregiony, więc **ciężko jest przejechać województwo korzystając z jednego systemu oznakowania**.

Często jest tak, że turyści przybywający nie mają gdzie zostawić bezpiecznie roweru, nie mają gdzie pod nadzorem zostawić, aby zwiedzić dany obiekt muzealny, czy jakąś atrakcję turystyczną.

R05 – przedstawiciel samorządu lokalnego



” Największą przeszkodą dla turysty niedoświadczonego, który chciałby korzystać z tych wyznaczonych tras, jest **brak ciągłości tych tras**. **Duży ruch na drogach, niska kultura kierowców** w stosunku do rowerzystów.



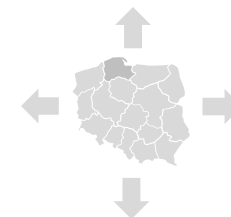
Przedsięwzięcie budowy długodystansowych tras i promocja – w trzeciej części wywiadu respondentów pytano o:

- metody promocji tras rowerowych i wydarzenia towarzyszące,
- najlepsze źródła informacji o trasach i turystyce rowerowej,
- kierunek rozwoju tras i potencjalne przeszkody, bariery w realizacji budowy długodystansowych tras rowerowych,
- oczekiwania względem zarządców i kluczową współpracę dla pomyślnej realizacji przedsięwzięcia.

Promocja tras rowerowych

Respondenci sugerowali, aby promocję tras rowerowych w kraju lub za granicą oprzeć na:

- o dobrej jakościowo infrastrukturze,
- o atrakcyjności krajobrazowo-architektonicznej (morze, jeziora, zróżnicowany teren),
- o Promocję regionu jako miejsca atrakcyjnego dla wszystkich typów rowerzystów,
- o publikację przewodników, map, obecność na imprezach rowerowych,
- o stworzenie jednej zarządzającej organizacji,
- o promocję prowadzoną przez gminy,
- o promocję zwiedzania regionu rowerem jako formy turystyki przyjaznej również dla niewprawnych rowerzystów,
- o profesjonalne wypożyczalnie rowerów,
- o utworzenie i zarządzanie funduszem reklamowym,
- o promocję odpowiednią pod grupę ludzki (np. niemieckich turystów 45+ w pasie nadmorskim)
- o dla turysty zagranicznego tworzenie kompleksowej oferty (od odebrania z lotniska, po noclegi, posiłki, zwiedzanie z przewodnikiem)



R05 – przedstawiciel samorządu lokalnego

Można promować region, jako miejsce, które jest przyjazne dla wszystkich typów rowerzystów. Dla tych chcących nocować w hotelach oraz dla takich, którzy wolną toną przyrody.

R04 – przedstawiciel środowiska rowerowego

Aby pokazać, że jeżdżenie na rowerze, zwiedzanie, czy poznawanie regionu na rowerze jest fajne: że można nawet z niewprawionymi osobami przejechać 20-30km i nic się nie wydarzy i jest w stanie przejechać ten dystans.

R03 – przedstawiciel środowiska rowerowego

Musi być fundusz reklamowy, który zapewni stałą reklamę w kraju i za granicą. Na przykład ulotki, w Internecie, że szlaki są, że można z nich korzystać, są bezpieczne, że można coś zobaczyć, że można spędzić w ten sposób urlop.

Przedsięwzięcie
i promocja

Wydarzenia towarzyszące promocji tras

Dla respondentów najlepsze formy wydarzeń wiązanych z promocją tras to:

- o zloty,
- o rajdy,
- o wszelkie imprezy dedykowane rowerzystom,
- o pikniki rowerowe subregionach,
- o zorganizowana forma „odwiedzania sąsiadów”,
- o wyjazdy integracyjne dla mieszkańców,
- o targi rowerowe z udziałem nadleśnictwa i gmin,

Źródła informacji o trasach

Najczęściej wymienianym źródłem jest **internet oraz nowe technologie – ślady GPS**.

Mniej ważne jednak powszechne są **mapy, czy informacja turystyczna**.

Respondenci wymieniali również **pocztę pantoflową, „marketing szeptany”**.

Ważne jest zdaniem respondentów **zróżnicowanie** kanałów informacyjnych.

R03 – przedstawiciel środowiska rowerowego



*Wszystko co jest **sportowe, turystyczne i kulturalne**.*



R04 – przedstawiciel środowiska rowerowego

*Mi się marzy też **taki wyjazd dla mieszkańców Trójmiasta** np. na Powiśle lub na Kociewie, że rusza jeden pociąg np. poranny, który byłby dedykowany tylko rowerzystom. Może we współpracy z przewoźnikami regionalnymi. I cały pociąg jest wypełniony tylko rowerami i rowerzystami. Wsiadają na jakiejś stacji np. Pelplin, Tczew, Malbork, Starogard Gdański i cały dzień spędzają na rowerach lub wsiadają w różnych miejscach i zwiedzają, a na koniec spotykają się w jednym miejscu.*



R03 – przedstawiciel środowiska rowerowego

*Nie warto opierać się na jednym źródle informacji, ponieważ ludzie **są różni i są różne grupy odbiorców**. Sam korzystam ze wszystkich tych źródeł.*



R01 – przedstawiciel samorządu lokalnego

*Ważne też jest nastawienie na **nowinki techniczne**, więc jeśli tworzymy mapy to, aby one były również dostępne na telefon, aby pod nawigację wchodziło, żeby to było na poziomie współczesnej technologii.*

Przedsięwzięcie
i promocja

Kierunki rozwoju

Refleksje respondentów odnośnie kierunku rozwoju tras rowerowych wskazują na potencjalnie istotną rolę:

- o bezpieczeństwa ze względu na dużą aktywność dzieci na trasach, oraz dotychczasową promocję kierowaną do tej grupy użytkowników,
- o spójności, czyli ciągłości szlaków i zintegrowania działań instytucji zarządzających,
- o odseparowania tras rowerowych od jezdni,
- o „zebrania wszystkich szlaków w jednym miejscu”, stworzenia wojewódzkiej mapy,
- o możliwości podłączenia się do GreenVelo na granicy województwa pomorskiego.

R05 – przedstawiciel samorządu lokalnego



W kierunku spójności przede wszystkim, aby one były połączone ze sobą, bo na razie mamy wyrwane szlaki i jest masa różnych instytucji, które nie do końca są ze sobą zgrane.

R02 – przedstawiciel środowiska rowerowego



Moim zdaniem powinniśmy to promować przede wszystkim pod kątem wypoczynku i jazdy już od dziecka, ale żeby o tym mówić musielibyśmy stworzyć sieć tras odseparowanych od jezdni, bo teraz to się odbywa najmniejszym kosztem.

R03 – przedstawiciel środowiska rowerowego



Powinny być spójne, być siatką przejazdów, być bezpieczne. Powinny promować kulturę poruszania się na rowerach.

Współpraca istotna dla powodzenia przedsięwzięcia

Respondenci zapytani o kluczową dla powodzenia przedsięwzięcia współpracę pomiędzy instytucjami wymieniali:

- o Urząd Marszałkowski
- o Unia Europejska
- o wójtowie i prezydenci
- o gminy i samorządy
- o zarządcy dróg powiatowych
- o zarządcy i administratorzy dróg gminnych
- o lokalne grupy aktywistów rowerowych
- o firmy consultingowe (prowadzące konsultacje społeczne)
- o regionalne zarządy gospodarki wodnej
- o Lasy Państwowe, nadleśnictwa
- o lokalne organizacje turystyczne

Przedsięwzięcie
i promocja

Potencjalne przeszkody w realizacji przedsięwzięcia

Największymi przeszkodami w realizacji przedsięwzięcia budowy długodystansowych tras EuroVelo w Pomorskim wg respondentów mogą być:

- o budżet i finansowanie,
- o zaangażowanie poszczególnych gmin i samorządów,
- o polityka,
- o bariery infrastrukturalne



R01 – przedstawiciel samorządu lokalnego

” W skali mikro pewne bariery infrastrukturalne, które nie pozwolą, żeby w jakimś miejscu zrobić porządną trasę i będzie musiała iść taka, jaką da się zbudować. (...) Pieniądze. Wiadomo, że robi się tyle na ile nas stać. **Nawet jeśli chce się zrobić lepiej, to jest się ograniczonym budżetem.**

R05 – przedstawiciel samorządu lokalnego

” Są gminy, które mają mniejsze finanse niż ośrodki miejskie i pojawiają się pokusy, aby szlaki tworzyć z płyt betonowych, szczególnie na wałach wiślanych, aby adaptować istniejące płyty. W takim standardzie te szlaki nigdy się nie przebiją jako dobre, służące do rekreacji.

R04 – przedstawiciel środowiska rowerowego

” Przed wszystkim z tego co wiem, będzie to realizowane pod warunkiem, że będą samorządy, które będą chciały się w to włączyć. Nie sądzę, że we wszystkich powiatach wszystkie samorządy będą chciały się angażować.

R02 – przedstawiciel środowiska rowerowego

” (...) jest wiele gmin, które szlaki chcą, ale od siebie nie chcą nic dać. Są takie gminy, które podchodzą do tematu bardzo rozsądnie i tworzą specjalnie drogi dla rowerzystów, ale są też takie, które kończą swoją pracę na postawieniu kilku znaków i niech rowerzysta sobie już radzi sam.

R03 – przedstawiciel środowiska rowerowego

” Cała ta inwestycja opiera się na dwóch bardzo niepewnych elementach. Opiera się na strategii rządu, który opracował to w 2012 r., a teraz jest inny rząd i może mieć na to inne priorytety. Po drugie finansowanie, które opiera się na dotacjach z Unii Europejskiej, ale reszta finansowania to pieniądze miast, gmin i innych podmiotów, które w sytuacji ograniczenia funduszy mogą ograniczyć wydatki na drogi rowerowe.

Przedsięwzięcie
i promocja

Oczekiwania względem zarządców tras

Według respondentów zarządcy tras przede wszystkim powinni:

- o dbać o standard i utrzymanie tras (nawierzchni i infrastruktury),
- o współpracować celem realizacji wspólnego celu, o wysokiej jakości,
- o wyłonienia lidera, koordynatora wojewódzkiego, który byłby zwierzchnikiem, byłby decyzyjny



R05 – przedstawiciel samorządu lokalnego

” **Prawidłowe utrzymanie tras**, dbałość o to, aby nawierzchnia nie ulegała zniszczeniu, aby kosze na trasach były opróżniane. Ogólna dbałość o to, aby trasy były czyste i przejezdne.

R03 – przedstawiciel środowiska rowerowego

” **Utrzymywanie porządku** na tych trasach. Jeżdżę na rowerze szosowym i tylko raz do roku są oczyszczane trasy. Jesienią trzeba być dobrym akrobatą, aby ominąć wszystkie liście, kamyki itd. Zimą w ogóle nie ma możliwości przejazdu na trasach, na których jeżdżę.

R04 – przedstawiciel środowiska rowerowego

” Może powinien być jeden główny zarządca szlaków np. przy Urzędzie Marszałkowskim, który dbałby o szlaki, certyfikował je, nadzorował, może koordynował współpracę z mniejszymi instytucjami. Oczekiwałbym, aby **wyłonił się taki koordynator wojewódzki, który miałby ostateczne zdanie w kwestii przebiegu, oznakowania, promocji tych szlaków**

R01 – przedstawiciel samorządu lokalnego

” Oczekuję współpracy, aby **nikt nie robił nic na własną rękę**, tylko zrobić to wspólnie i może zrzucić się na **jedną dobrą rzecz** niż robić pięć byle jakich.



Moduł jakościowy
Badanie FGI



Jednym z elementów modułu jakościowego był wywiad **przeprowadzony techniką zogniskowanego wywiadu grupowego** (FGI – Focus Group Interview). Przeprowadzony został on-line z wykorzystaniem platformy Focusson. W wywiadzie wzięło udział **siedmioro respondentów**.

Technika ta polega na przeprowadzeniu rozmowy z respondentami w formie internetowego czatu. Pytania zadawane są **zgodnie z określonym scenariuszem**, zakłada również interakcje pomiędzy respondentami. Technika ta ułatwia odkrycie i poszerzenie wątków nieprzewidzianych.



Rozmowa odbyła się w dniu **3 listopada 2016 r.** Wywiad trwał 120 minut.



Respondenci reprezentowali różne środowiska rowerowe. Wśród respondentów znalazły się także osoby spoza regionu, zaznajomione z tematyką dzięki wycieczkom, które odbyły na Pomorzu w przeszłości. Ciekawa tematyka i zaangażowanie respondentów zaowocowało dynamicznym przebiegiem wywiadu oraz dużą liczbą wypowiedzi uczestników.

Tematyka wywiadu – scenariusz rozmowy podzielony był na 3 zasadnicze części:



Wstęp - ogólne **informacje na temat doświadczeń** z długodystansowymi szlakami rowerowymi



Region i trasy - walory turystyczne regionu, **potencjalni odbiorcy** tras rowerowych na terenie województwa, atrakcyjne miejsca, ocena i opinia nt. atrakcyjności regionu w kontekście turystyki rowerowej



Przedsięwzięcie i jego promocja - **opinia nt. szlaków R9 oraz R10**, a także proponowanych sposobach ich **promowania**

Wstęp



Wszyscy respondenci są zaangażowanymi rowerzystami. Posiadają doświadczenia w korzystaniu ze szlaków długodystansowych, zarówno w województwie pomorskim, jak i poza jego granicami. Podejmowane przez nich **wycieczki zazwyczaj mają charakter jednodniowych wypadów po okolicy**, najczęściej w zasięgu regionalnej komunikacji kolejowej. Respondenci **podejmują lub planują podjąć także wyjazdy wielodniowe**.

Jazda rowerem jest dla badanych **elementem codzienności, sposobem na spędzanie wolnego czasu**, przebywanie wśród rodziny/znajomych oraz kontakt z naturą – nie nadają jej raczej znaczenia sportowej, wyczynowej aktywności.

Badani są świadomi powstawania tras EuroVelo na terenie woj. pomorskiego, korzystali lub planują skorzystać z powstających szlaków.

R6 – rowerzysta, FGI



My w te wakacje zaczęliśmy R10: odcinek Kołobrzeg - Hel. Wiosną chcielibyśmy wybrać się z Trójmiasta do Krynicy Morskiej (Piasków), latem na Wolin i stamtąd dojechać do Kołobrzegu, żeby "zamknąć" całą polskie wybrzeże. Poza tym interesują nas Kaszuby (...), Sobieszewo, Żuławy wschodnie.

R2 – rowerzysta, FGI



Wycieczki krajoznawcze bez nastawienia sportowego, za to z fotograficznym. Na ogół Żuławy, bo blisko i łatwo dojechać pociągiem, ale gdzieś dalej też jest fajnie. (...) Byłem na kilkudniowej wycieczce zorganizowanej przez biuro podróży, trasa w okolicach Zakopanego. Bardzo mi się spodobało i planuję więcej takich w wakacje, zarówno kupnych jak i samodzielnie zorganizowanych. Normalnie jednak jednodniowe na cały dzień.

R3 – rowerzysta, FGI



Trasa ze Świnoujścia do Gdańska oraz/lub z Gdańska do Braniewa i z powrotem koleją to plan na rok przyszły. Myślę także o jeździe wzdłuż Wisły, od źródeł na Baraniej Górze (kiedyś tam zjechałem wzdłuż Czarnej Wisetki do Ustronia) aż do ujścia w Świbnie – odcinki trasy wzdłuż Wisły są mi już znane, to tak jak odwiedzanie starych kątów po wielu latach. Na pewno będę się posiłkował koleją, co najmniej w jedną stronę.

Region i trasy



Walory regionu:

- o bezpośrednia bliskość akwenów wodnych (morze, jeziora, rzeki)
- o lasy,
- o zabytki architektury i kultury,
- o ukształtowanie terenu (brak wysokich wzniesień – płaski teren sprzyja rowerzystom),
- o atrakcje rozrywkowe



Dostępność rowerem

Respondenci dostrzegają utrudniony dostęp rowerem do niektórych części województwa – dotyczy to w szczególności rejonu Kaszub, Kociewia i terenów położonych w głębi województwa, oddalonych od Trójmiasta i tzw. Małego Trójmiasta.

Badani podkreślali również **niedostępność niektórych tras/odcinków** istniejących tras rowerowych **dla rowerów innych niż terenowe**, co zmniejsza potencjał ich wykorzystania.

R4 – rowerzysta, FGI

„Problemem w pomorskim jest to, że "interior" nie ma połączeń kolejowych. Albo Kościerzyna, albo linia do Słupska, albo linia do Chojnic. Przy czym rozkłady tych pociągów są jak na Syberii. Uważam, że masa ludzi mogłaby sobie pojechać rano na Kaszuby, pojeździć ze 4 godziny i wrócić pociągiem

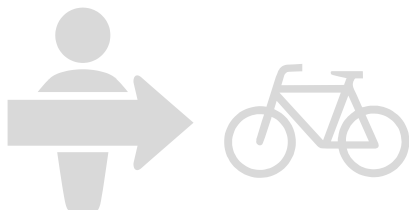
R3 – rowerzysta, FGI

„Nawierzchnia jezdni prowadzącej wzdłuż opływu Motławy od ulicy Sandomierskiej w stronę przedpola Żuław to porażka dla rowerów nie terenowych, a potencjalnie super trasa dla mieszkańców Gdańska na weekend

Region i trasy



W opinii respondentów **trasy rowerowe w województwie pomorskim mają wysoki potencjał przyciągania turystów zarówno z kraju, jak i zagranicy**. Wpływają na to w największym stopniu atrakcyjne widoki, atrakcje turystyczne i sprzyjające nawet początkującym rowerzystom ukształtowanie terenu (brak wysokich wzniesień).



R2 – rowerzysta, FGI



Turyści z południa. My na wakacje jedziemy w góry, oni nad morze.

R5 – rowerzysta, FGI



Popyt może zostać z łatwością wykreowany dobrą ofertą. Są ku temu sprzyjające warunki: woda, płaskie tereny, doskonałe krajobrazy. Jest duży potencjał.

Odbiorcy tras rowerowych w pomorskim:

- o „lokalni zapaleńcy rowerowi”,
- o mieszkańcy z okolic tras, planujący wycieczki jednodniowe,
- o rodziny z dziećmi,
- o turyści z kraju,
- o turyści z zagranicy (w przeważającej części osoby z Niemiec – aktualnie często spotykani na trasach – oraz krajów skandynawskich, gdzie turystyka rowerowa jest rozwinięta).

R6 – rowerzysta, FGI



1. lokalni zapaleńcy rowerowi - w Tczewie jest grupa jeżdżąca bardzo regularnie 2. turystyka rodzinna (jeśli zostanie poprawiona infrastruktura i bezpieczeństwo)coraz więcej osób jeździ na rowerach, więc super by było, gdyby dać im ofertę umożliwiającą wypoczynek z dziećmi na dwóch kółkach 3. Niemcy - i tak ich mnóstwo na R10, więc jak się rozwinię ofertę rowerową, to będzie ich jeszcze więcej

Region i trasy



Cechy wzorcowego szlaku długodystansowego

- o **wysoka jakość nawierzchni,**
- o **nawierzchnia jednolita na całym szlaku,**
- o przebieg po względnie płaskim terenie, omijający duże wzniesienia, „relatywnie prosty”,
- o urozmaicony krajobraz (np. bliskość wody, lasu),
- o **odseparowany od ruchu samochodowego** – bezpieczny (jest to szczególnie ważne dla osób podróżujących z dziećmi),
- o jednoznacznie, **wyraźnie i czytelnie oznakowany** (istotne są informacje dotyczące: przebiegu szlaku, aktualnej pozycji na szlaku, okolicznych atrakcji turystycznych wraz z ich opisem, profil wysokości trasy, odległość do następnego miejsca postojowego), zawierający informacje w wielu językach (np. angielskim i niemieckim),
- o **skomunikowany z transportem publicznym,**
- o z rozbudowaną i zróżnicowaną **bazą noclegową** oraz gastronomiczną,
- o wyposażony w małą architekturę i obiekty dla rowerzystów, jak np.: pit-stopy, wiaty, miejsca umożliwiające odstawienie roweru (np. przy sklepie), stacje umożliwiające naprawę, zakup i wymianę pękniętej dętki, toalety, źródła wody pitnej, itp.),
- o regularnie **kontrolowany** pod względem przejezdności, czytelności znaków, itp.,
- o **opisany w internecie** – podstawowe informacje o trasie i jej przebiegu, oznaczenie miejsc noclegowych, postojowych, okolicznych atrakcji, miejsc stycznych z transportem publicznym wraz z rozkładem jazdy itp.

R2 – rowerzysta, FGI



Świetne są trasy po dawnych liniach kolejowych, równe, przez łąki i pola, z bardzo łagodnymi podjazdami, wiatami na przystankach

R6 – rowerzysta, FGI



Sensowne oznakowanie - dla mnie to podstawa. (...) Fajnie, żeby ktoś co jakiś czas sprawdzał przejezdność na szlaku, bo to się zmienia i czasem potrzeba dodatkowej infrastruktury (np. kładki na mokrych terenach w porach deszczowych).

R3 – rowerzysta, FGI



Wzorcowy szlak to szlak prowadzony długimi odcinkami niezależnie od sieci drogowej, ale z dobrym powiązaniem z siecią stacji kolejowych, mogą być odcinki prowadzone wzdłuż linii kolejowych, bez konieczności zatrzymywania się i ustępowania na skrzyżowaniach z ulicami i drogami szybkiego ruchu, o przewidywanych nachyleniach i oznakowany tak, że nie potrzeba sięgać po mapę przy każdym skrzyżowaniu.

Ocena trasy R9



Respondenci oceniają trasę raczej pozytywnie, zwracają jednak uwagę również na pewne wady.

Ocena trasy R9 - zalety

Elementy oceniane pozytywnie:

- o relatywnie prosty przebieg,
- o **atrakcyjne położenie i widoki** (m.in. dzięki wytyczeniu odcinków trasy na wałach),
- o skomunikowanie z transportem kolejowym,
- o **sprzyjające rowerzystom ukształtowanie terenu** (brak wzniesień),
- o możliwość wyboru pomiędzy prawym i lewym brzegiem Wisły – atrakcyjne urozmaicenie trasy,
- o **odcinki wyznaczone na osobnej drodze dla rowerów**
- o przebieg w okolicach miejscowości atrakcyjnych, ciekawych historycznie,
- o potencjalnie atrakcyjna dla turystów z zagranicy ze względów m.in. historycznych



R6 – rowerzysta, FGI



Mocniejszy jest lewy brzeg - lepsze skomunikowanie z koleją. Fajnie też, że można zrobić pętelkę - wracać drugim brzegiem.

R4 – rowerzysta, FGI



No i Wisła: ostatnia taka rzeka w Europie - praktycznie dzika

R6 – rowerzysta, FGI



Według badań ADFC w Niemczech największy popyt jest na wycieczki rowerowe na szlakach prowadzących wzdłuż dużych rzek takich jak Łaba czy Ren. Jak będzie całość WTR to na pewno będzie hit.

Ocena trasy R9



Ocena trasy R9 - wady

Elementy oceniane negatywnie:

- o **brak spójności nawierzchni**,
- o miejsca wymuszające zejście z roweru (np. szlabany),
- o **niewystarczające oznakowanie przebiegu trasy**,
- o niewykorzystanie potencjalnie atrakcyjnych turystycznie możliwości okolicy (np. most w Tczewie, ujście Wisły),
- o **na niektórych odcinkach niska jakość szlaku** – wąskie jezdnie, niska jakość nawierzchni (płyty jumbo), roślinność utrudniająca przejazd,
- o na niektórych odcinkach: wrażenie, że szlak nie jest skończony.
- o szlak nie prowadzi bezpośrednio do ujścia Wisły



R7 – rowerzysta, FGI

” Po drodze Gniew, Tczew i wyspa Sobieszewska, zmarnowany potencjał miejsca w którym Wisła uchodzi do Zatoki (brak dojazdu rowerem).

R7 – rowerzysta, FGI

” Ja mogę się wypowiedzi na temat tego co zrobiłem w pomorskim w ramach Wiślanej Trasy Rowerowej (Gniew-Tczew-Mikoszewo-Gdańsk) - na tej trasie informacja w zasadzie nie istnieje.

R6 – rowerzysta, FGI

” Sam przebieg chyba OK, o ile zostanie tam poprawiona infrastruktura (aktualnie płyty jumbo zarośnięte trawą plus szlabany, na których trzeba zejść z roweru - po co?).

R2 – rowerzysta, FGI

” Jechałem z Tczewa lewym brzegiem na południe i nawierzchnia głównie z płyt - ciężkawy było miejscami, nie mam roweru górskiego na takie wertepy.

R4 – rowerzysta, FGI

” Widzę, że ani Tczew, ani Knybawa, ani Opalenie nie są uwzględnione w R-9. Błąd. Ludzie i tak będą tamtędy jeździć. A mosty w Tczewie i Knybawie mają ciekawą historię.

R1 – rowerzysta, FGI

” Na tym etapie R-9 jest prowizorką dla zaprawionych turystów.

Ocena trasy R10



Ocena trasy R10 ma charakter raczej negatywny, choć respondenci wskazywali również jej pozytywne elementy.

Ocena trasy R10 - zalety

Elementy oceniane pozytywnie:

- o **atrakcyjne położenie i widoki** (morze, lasy),
- o wygodne ukształtowanie terenu (brak wzniesień),
- o dostępność usług noclegowych i gastronomicznych,
- o **odcinki wyznaczone na osobnej drodze dla rowerów**,
- o atrakcje turystyczne w bezpośredniej okolicy trasy



R7 – rowerzysta, FGI



Ja mam doświadczenia (ale posezonowe) z odcinka Władysławowo-Dębki. Karwia-Dębki super droga przez lasy, aż korci żeby zabrać na wycieczkę całą rodzinę, nawet z taką nawierzchnią jak jest teraz.

R6 – rowerzysta, FGI



Mocne [strony]: to, że jest płasko. Duża dostępność usług noclegowo-gastronomicznych. Dużo atrakcji (paszport latarni morskich np.)

R5 – rowerzysta, FGI



Mocne strony R-10 - przede wszystkim jej nadmorski przebieg.

Ocena trasy R10



Ocena trasy R10

Elementy oceniane negatywnie:

- o brak jednolitej nawierzchni, **niska jakość nawierzchni** (dziury, bruk),
- o **niewystarczające oznakowanie przebiegu trasy**,
- o niewystarczająca informacja turystyczna,
- o na niektórych odcinkach szlak jest trudno przejezdny lub nieprzejezdny – zarośnięty krzakami, przebiega przez tereny podmokłe,
- o na niektórych odcinkach niekorzystne wyznaczenie przebiegu szlaku – przez drogi z wysokimi wzniesieniami (odcinek al. Kwiatkowskiego), nadmierne oddalenie od brzegu morskiego,
- o **na niektórych odcinkach niski poziom bezpieczeństwa** – wyznaczenie trasy przez drogi o wysokim natężeniu ruchu, bez pobocza,
- o w okresie letnim duża liczba turystów nie korzystających ze szlaku, ale przebywających w znajdujących się na jego trasie miejscowościach – utrudnienie dla rowerzystów,
- o niekorzystny marketing szeptany (niektórzy respondenci słyszeli niekorzystne opinie na temat szlaku),
- o przebieg przez zatłoczone turystyczne miejscowości, kurorty,



R7 – rowerzysta, FGI

” Myślałem o R10, ale zrezygnowałem, bo słyszałem nieprzychylnie opinie na temat tego szlaku.

R2 – rowerzysta, FGI

” R10 trochę mnie odstrasza tłumem turystów nad morzem.

R2 – rowerzysta, FGI

” Odcinek kilka km przed Helem aż do Helu to masakra - dla samochodów jest równy płaski asfalt, a rowery wciśnięto w las po gruntowej drodze i co chwilę podjazd na kilka metrów i zjazd. Wolno się jedzie i choroby morskiej można dostać.

R4 – rowerzysta, FGI

” Dla mnie najgorsze odcinki na R10 to dojazdówka do Ustki (zwężona szosa z rozwalonym poboczem i ogromnym natężeniem ruchu), w drugiej kolejności Kluki (bagna), no i miejscowości typu Karwia, gdzie nie ma po prostu miejsca na rowerzystów (ścisk ludzi i zakorkowane ulice)

Promocja przedsięwzięcia



W opinii badanych **najważniejszym elementem promocji jest stworzenie dobrego produktu** – trasy o wysokiej jakości, którą podróżuje się wygodnie i bez utrudnień. Respondenci kładli największy nacisk na elementy związane z informacją, infrastrukturą, jakością i wyposażeniem trasy.



Według respondentów zapewni to zaistnienie zjawiska tzw. **marketingu szeptanego** – wzajemnego polecenia trasy przez rowerzystów.

Proponowane sposoby promocji – infrastruktura, jakość, współpraca

- o utworzenie tras o **wysokiej jakości nawierzchni, atrakcyjnych widokach**,
- o wybudowanie **miejsc postojowych** wraz z wysokiej jakości matą architekturą oraz obiektami dla rowerzystów, aby zachęcić inwestorów,
- o skomunikowanie tras z transportem kolejowym/autobusowym – wybrane i odpowiednio oznaczone punkty trasy, gdzie istnieje możliwość przesiadki – oraz zwiększenie częstotliwości kursowania środków transportu,
- o wprowadzenie **ułatwień transportowych** dla rowerzystów np. dodatkowe wagony w pociągach, osobny transport dedykowany osobom z rowerami, zamontowanie bagażników rowerowych w transporcie autobusowym,
- o wprowadzenie **wypożyczalni rowerów** (z możliwością oddania ich na innej stacji),
- o zachęcenie ośrodków noclegowych do tworzenia warunków przyjaznych dla rowerzystów oraz wpisywanie się do istniejących baz takich ośrodków,
- o utworzenie tras-odnóg (ości) od szlaków r9 i r10 oraz **udostępnianie o nich informacji** turystom znajdującym się na szlaku (np. tablice informacyjne),
- o współpraca z dziennikarzami, blogerami oraz portalami zajmującymi się tematyką rowerową w formie np. relacji ze szlaku, recenzji szlaku, objęcia patronatu nad trasą, organizacja spotkań przedstawicieli ww. z uczniami w szkołach oraz tzw. slajdowisk podróźniczych.

Promocja przedsięwzięcia



Proponowane sposoby promocji – wzorzec, media, wartości

Wykorzystanie wcześniejszych doświadczeń (**badani wskazywali kampanię promocyjną szlaków GreenVelo, jako wzorcową, bardzo dobrze zrobioną**),

- o Obudowanie tras elementami promocyjno-informacyjnymi, takimi jak:
 - strona internetowa zawierająca szczegółowe informacje o trasach** (zawierająca m.in. dokładny przebieg, profil wysokości, opis nawierzchni, mapka skomunikowania z transportem publicznym, mapka punktów postojowych/gastronomicznych/noclegowych, lokalizacja okolicznych atrakcji wraz z ich opisem, oferująca możliwość ściągnięcia trasy w formie nawigacji GPS),
skorelowana ze stroną aplikacja mobilna.
- o Stworzenie **przewodnika** uwzględniającego nie tylko szlak i jego najbliższe okolice, ale również ciekawsze miasta (wraz z opisem ich historii, zabytków, atrakcji) oraz atrakcje województwa. Powinno to być wydawnictwo:
 - o dostępne (np. na dworcach, w informacjach turystycznych, hotelach i pensjonatach),
 - o bezpłatne,
 - o przetłumaczone na popularne języki obce,
- o Stworzenie systemu monitoringu korzystania z trasy (np. aplikacja mobilna),
- o **Przybliżenie trasy amatorom, osobom nie mającym doświadczenia z turystyką rowerową**, poprzez przekaz doświadczeń osób im podobnych – pokazanie, że to możliwość, z której każdy może skorzystać, nie trzeba być profesjonalistą o wysokiej kondycji fizycznej, posiadającym specjalistyczny sprzęt,
- o **Wykorzystanie potencjału wynikającego z lokalizacji trasy** – promowanie kontaktu z przyrodą, atrakcyjnych widoków,
- o Odwołanie się do stylu życia, promowanie turystyki rowerowej jako wartości,

Promocja
przedsięwzięcia

Wybrane cytaty dotyczące proponowanych sposobów promocji

R6 – rowerzysta, FGI

” W Czechach widziałam specjalne busiki, które transportowały rowery i cyklistów do różnych punktów wyjściowych wycieczek - myślę że i na Pomorzu by się znalazły grupy chętne na taki środek transportu.

R3 – rowerzysta, FGI

” ADFC wydała specjalny katalog podający kryteria przyjazności dla rowerzystów, można wykorzystać jako źródło inspiracji.



R4 – rowerzysta, FGI

” [GreenVelo – przyp.red.] ma promocję bardzo dobrą, tylko amatorsko zrobioną z punktu widzenia rowerowego i nazwijmy to niewspółmierną do jakości produktu. (...) Oni tam robili dobrą robotę merytorycznie. Tylko, że sama trasa jest strasznie zła. I to już kładzie najlepszą promocję.

R7 – rowerzysta, FGI

” Przyłożyć się do infrastruktury, jak będzie dobra to ludzie sami będą ją sprzedawać i to będzie najlepsza reklama.

R7 – rowerzysta, FGI

” Opakowanie tego w produkt - "pokonaj polskie wybrzeże na rowerze!" lub coś w tym stylu.

Źródła informacji



Badani wskazywali dość wąską grupę źródeł, z których czerpią informację o trasach – był to **Internet oraz polecenia znajomych (tzw. marketing szeptany)**.

W sporadycznych przypadkach wskazywano na prasę (profesjonalną oraz tzw. lifestyle'ową).

Warto zwrócić uwagę na **zróżnicowanie źródeł internetowych**, wśród których respondenci wskazywali na – **portale, fora, social media i blogi rowerowe, strony skorelowane z aplikacjami mobilnymi**.

**Wskazane internetowe
źródła informacji:**

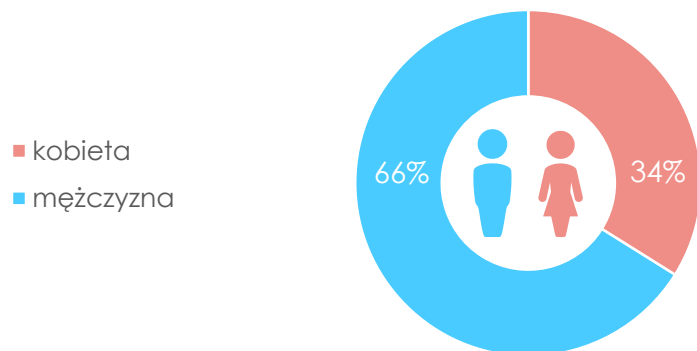
<http://www.podrozerowerowe.info/index.php>
<http://www.forumrowerowe.org/>
<https://www.strava.com/>
<http://www.gpsies.com/?language=pl>
<https://żuławiki.pl>
profile na portalu Facebook



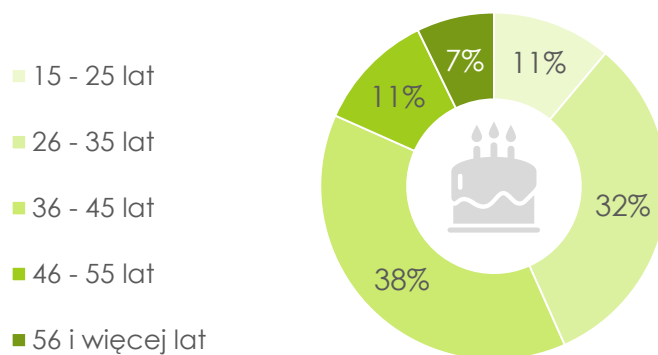


Badanie internetowe

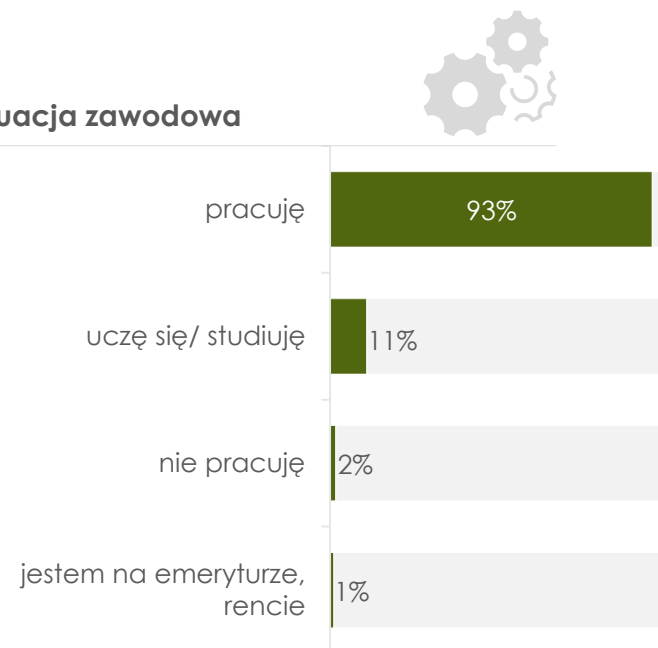
płeć



wiek

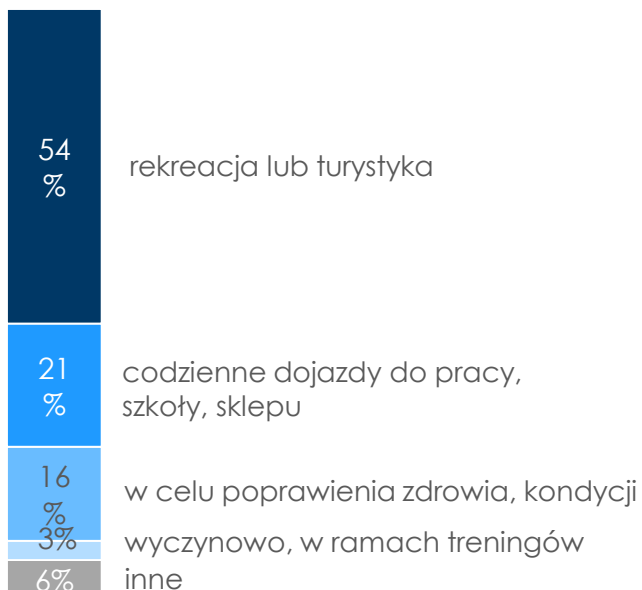


sytuacja zawodowa

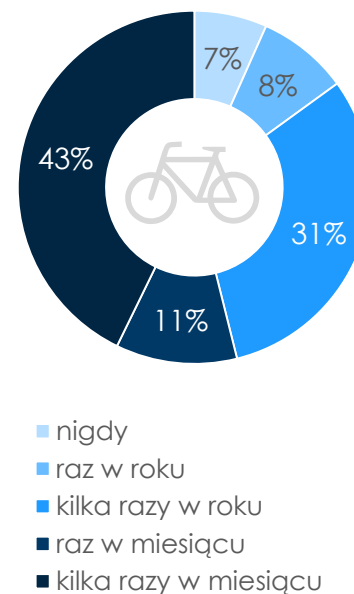


Odpowiadający: wszyscy respondenci (n=180).

Jaki jest Twój główny cel jeżdżenia rowerem?



Jak często uczestniczysz w wycieczkach rowerowych?



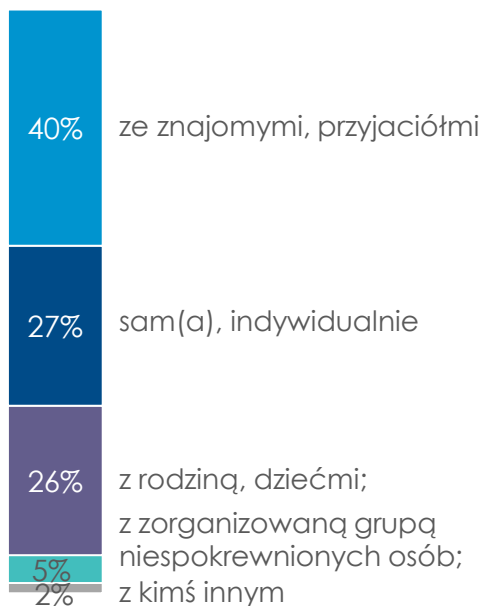
Średnia długość pokonywanej trasy podczas jednego dnia wycieczki rowerowej*

59,4 km

(n=168)

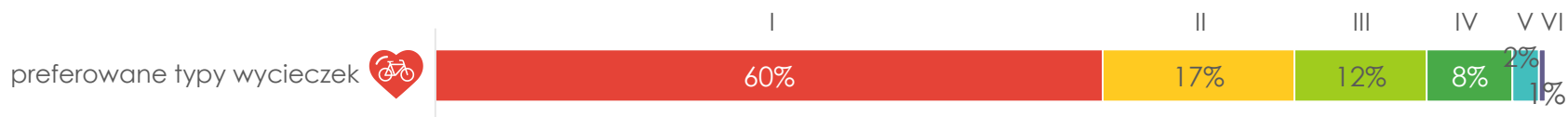
Odpowiadający: wszyscy respondenci (n=180). *Odpowiadający: respondenci uczestniczący w wycieczkach rowerowych. Obejmuje wycieczki w celach turystycznych, zarówno jednodniowe jak i kilkudniowe, obejmujące noclegi.

Z kim zazwyczaj jeździsz na wycieczki rowerowe?



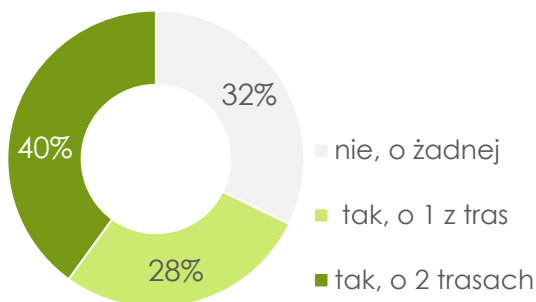
Jakiego typu wycieczki rowerowe preferujesz?

- I.** jednodniowe wycieczki rowerowe z miejsca zamieszkania, połączone ze zwiedzaniem regionu
- II.** kilkudniowe wyprawy rowerowe, ze sprzętem i wyposażeniem w sakwach, noclegi w kempingach lub pod namiotami, każdorazowo w innym miejscu
- III.** kilkudniowe wyprawy rowerowe, ze sprzętem i wyposażeniem w sakwach, noclegi w kwaterach, każdorazowo w innym miejscu
- IV.** stacjonarny pobyt wypoczynkowy w miejscu pełniącym funkcję bazy wypadowej, wraz z okazjonalnymi wycieczkami rowerowymi w wybrane miejsca w okolicy, nocleg w jednym miejscu
- V.** wyjazdy wyczynowe – w celu treningu lub udziału w zawodach
- VI.** rajdy rowerowe organizowane przez kluby i biura podróży

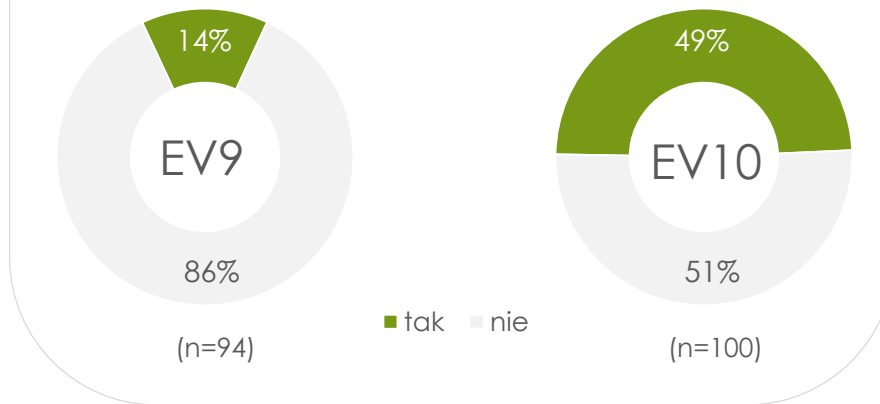
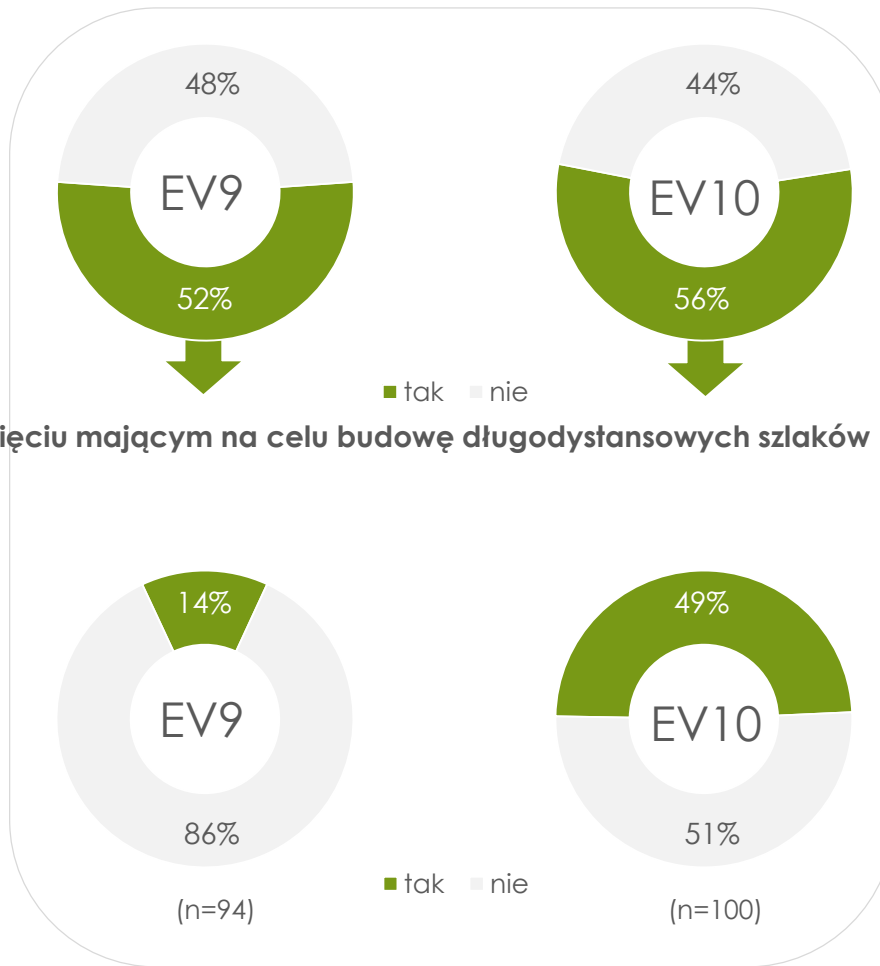
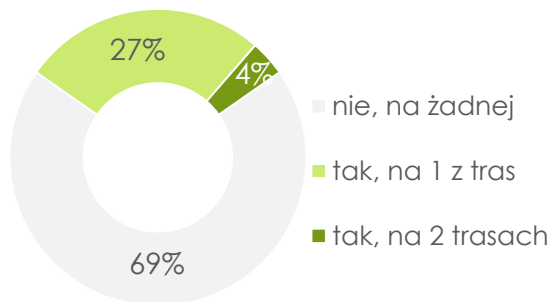


Odpowiadający: respondenci uczestniczący w wycieczkach rowerowych (n=168).

Czy kiedykolwiek słyszałeś(aś) o przedsięwzięciu mającym na celu budowę długodystansowych szlaków rowerowych w województwie pomorskim?



Czy kiedykolwiek słyszałeś(aś) o przedsięwzięciu mającym na celu budowę długodystansowych szlaków rowerowych w województwie pomorskim?



Odpowiadający: wszyscy respondenci (n=180).

Przykładowe trasy, którymi jeździli respondenci badania internetowego w korytarzu tras EuroVelo 9 oraz EuroVelo10.

Trasa EuroVelo9	Liczba wskazań
Tczew - Gdańsk	2
Gdańsk - granica województwa	1
Gdańsk - Grudziądz	1
Gdańsk - Kwidzyn	1
Gdańsk - Pruszcz Gdański	1
Gdańsk - Tczew	1
Gdańsk - Toruń	1
Gniew - Gdańsk	1
Grudziądz - Tczew	1
Kwidzyn - Gdańsk	1
Tczew - Gniew	1

Trasa EuroVelo10 (TOP 10)	Liczba wskazań
Gdańsk - Gdynia	5
Gdynia/Gdańsk - Władystawowo	10
Gdynia / Gdańsk - Hel	3
Gdynia / Gdańsk - Puck	6
Białogóra - Elbląg	1
Dębki - Gdańsk	1
Frombork - Elbląg	1
Gdańsk - Świnoujście	1
Gdynia - Elbląg	1

*Odpowiadający: osoby, deklarujące jeżdżenie kiedykolwiek po danej trasie EV9 n=13, EV10 n=49. Ze względu na niską liczebność dane należy traktować poglądowo.

** średnia wyliczona na skali pięciostopniowej. Liczebność osób które udzieliły odpowiedzi zmiennej, w zależności od podpunktu od n=165, do n=180.

Średnia ocena szlaków oraz istotność poszczególnych elementów tras (1 z 3)

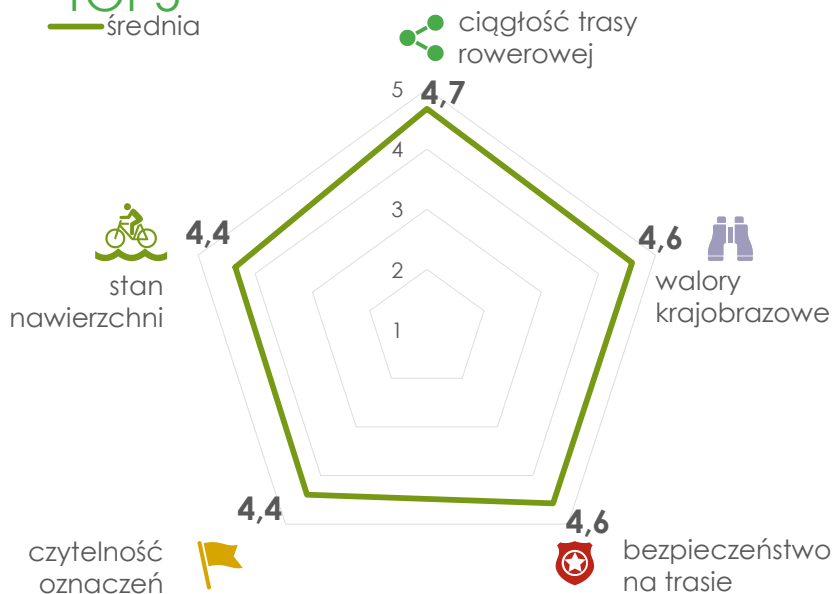
Średnia ogólna ocena szlaków EuroVelo*



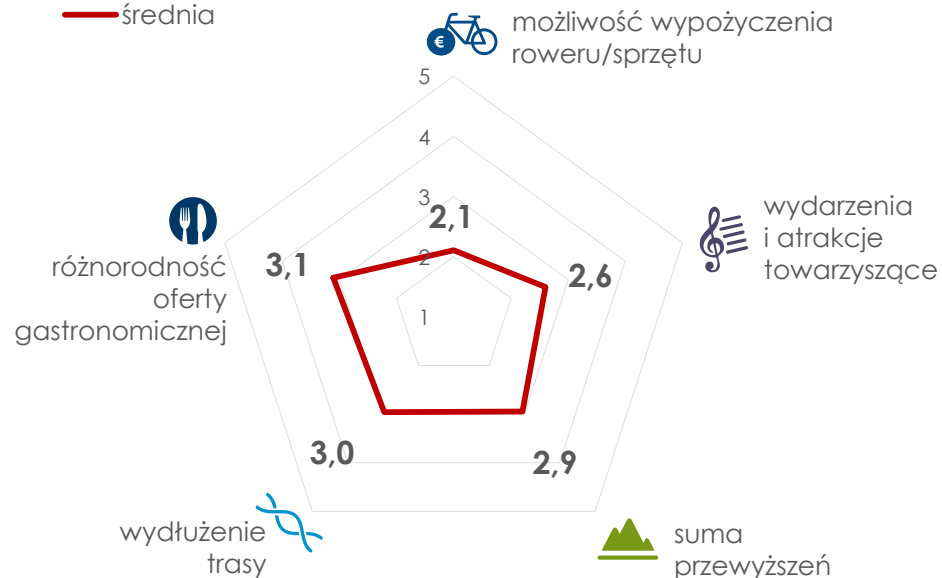
Na skali pięciostopniowej

Ocena ważności elementów infrastruktury rowerowej**

TOP5
średnia



BOTTOM5
średnia

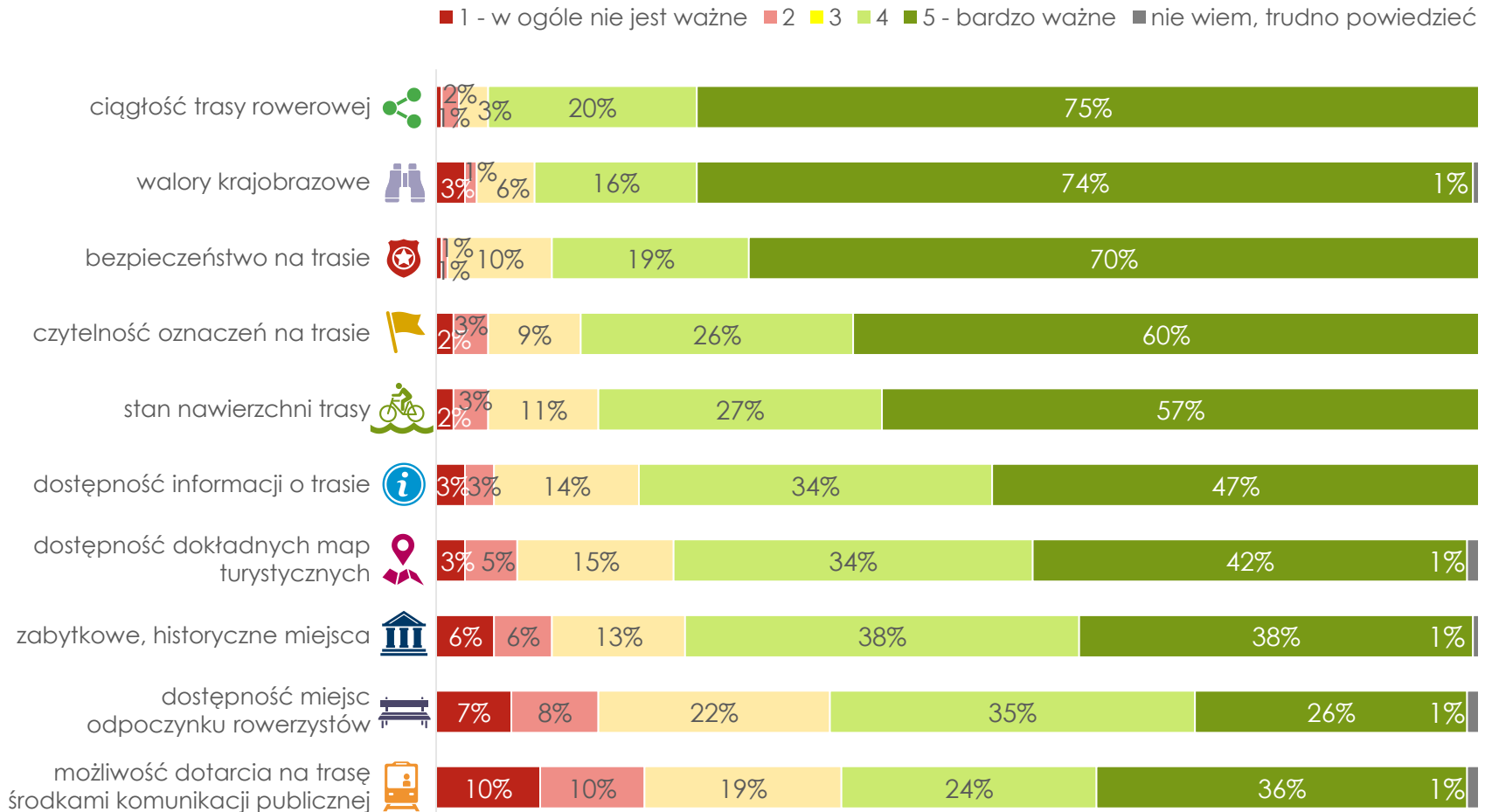


*Odpowiadający: osoby, deklarujące jeżdżenie kiedykolwiek po danej trasie EV9 n=13, EV10 n=49. Ze względu na niską liczebność dane należy traktować poglądowo.

** średnia wyliczona na skali pięciostopniowej. Liczebność osób które udzieliły odpowiedzi zmienne, w zależności od podpunktu od n=165, do n=180.

Średnia ocena szlaków oraz istotność poszczególnych elementów tras (2 z 3)

Na ile ważne lub nieważne są dla Ciebie następujące elementy podczas planowania i uczestnictwa w wycieczce rowerowej?

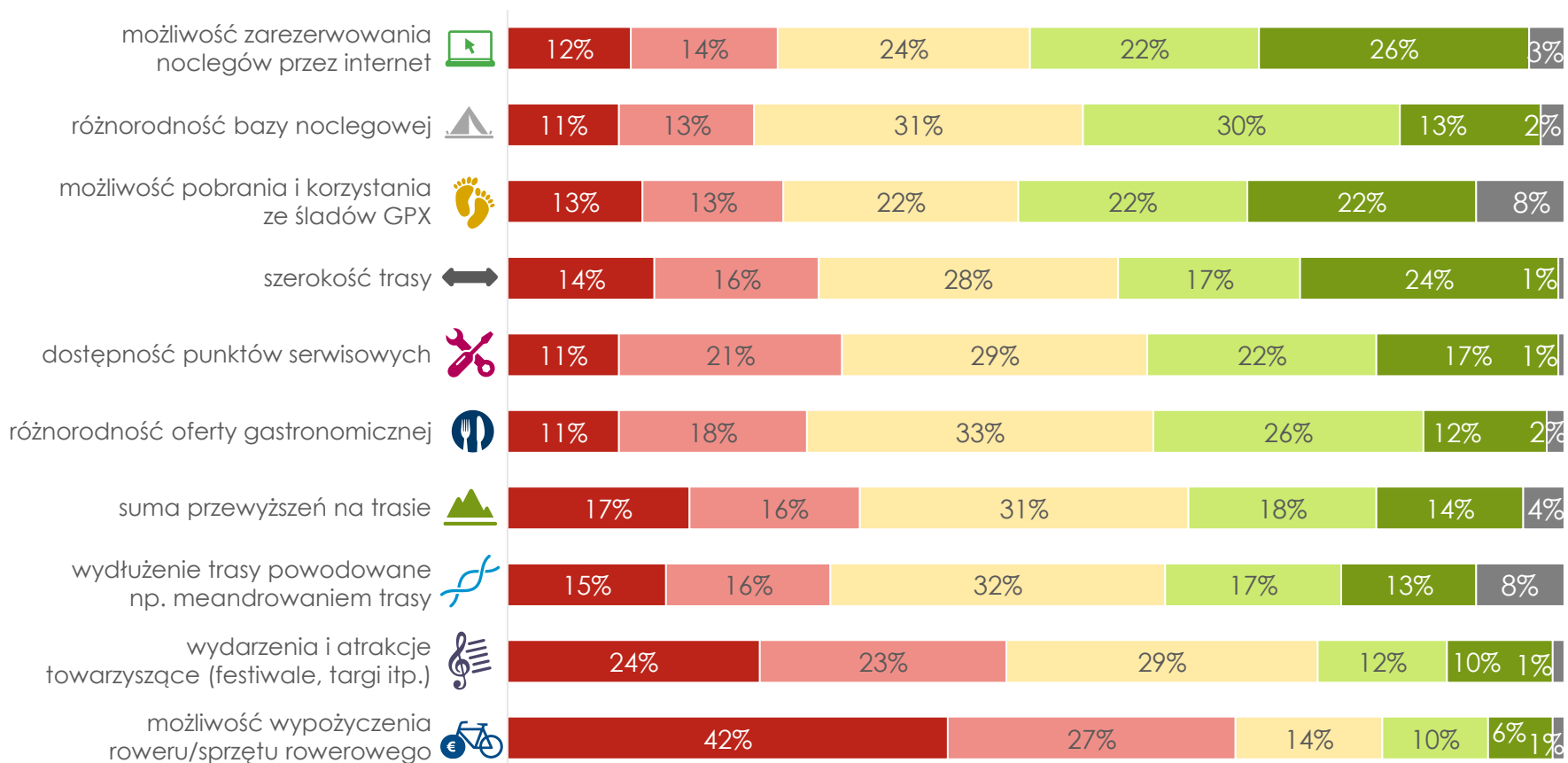


Odpowiadający: wszyscy respondenci (n=180).

Średnia ocena szlaków oraz istotność poszczególnych elementów tras (3 z 3)

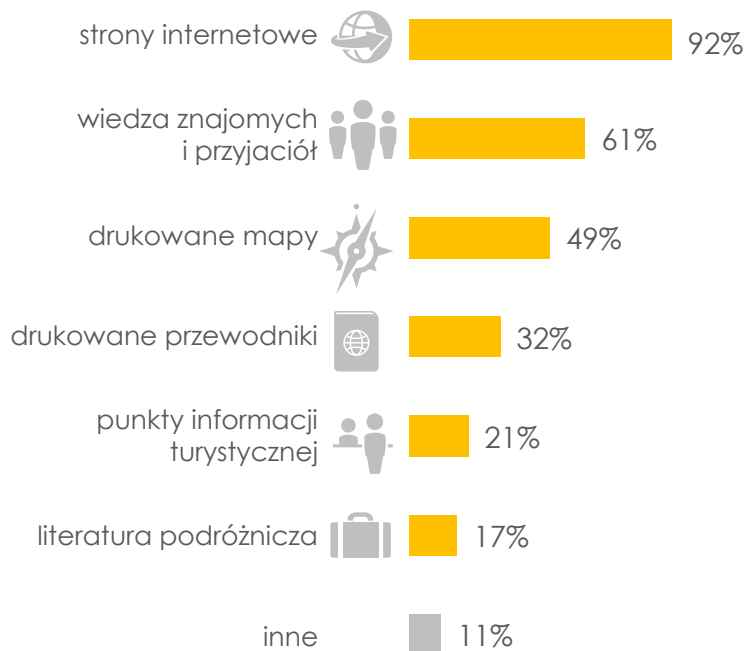
Na ile ważne lub nieważne są dla Ciebie następujące elementy podczas planowania i uczestnictwa w wycieczce rowerowej?

■ 1 - w ogóle nie jest ważne ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5 - bardzo ważne ■ nie wiem, trudno powiedzieć

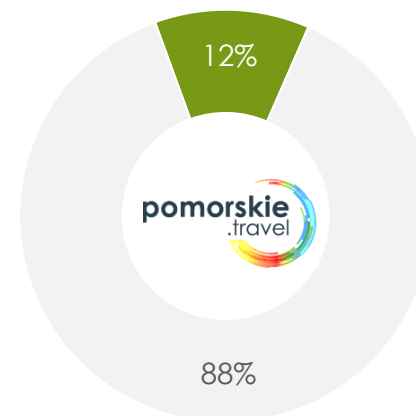


Odpowiadający: wszyscy respondenci (n=180).

Z jakich źródeł informacji zazwyczaj korzystasz planując wycieczkę rowerową?



Czy miałeś/aś okazję skorzystać z portalu pomorskie.travel poszukując informacji niezbędnych do zaplanowania wycieczki rowerowej?



■ tak ■ nie

(n=165)

Odpowiadający: wszyscy respondenci (n=180).

Stwierdzenia pozytywne:

Województwo pomorskie jest coraz bardziej atrakcyjnym kierunkiem turystyki rowerowej.



Budowa rowerowych tras długodystansowych (np. EuroVelo) przyczyni się do rozwoju turystyki w województwie pomorskim.



- zdecydowanie się nie zgadzam
- raczej się zgadzam
- ani się nie zgadzam, ani się zgadzam
- raczej się zgadzam
- zdecydowanie się zgadzam
- nie wiem, trudno powiedzieć

Stwierdzenia negatywne:

Polski odcinek EuroVelo będzie gorzej wykonany, niż odcinki w innych krajach Europy.



Przy szlakach EuroVelo w województwie pomorskim znajduje się mało atrakcji turystycznych.



- zdecydowanie się nie zgadzam
- raczej się zgadzam
- ani się nie zgadzam, ani się zgadzam
- raczej się zgadzam
- zdecydowanie się zgadzam
- nie wiem, trudno powiedzieć

Odpowiadający: wszyscy respondenci n=180, osoby które słyszały o przedsięwzięciu budowy szlaków EuroVelo w województwie pomorskim n=122.



81-812 Sopot
ul. Junaków 2
Tel.: (48-58) 550 60 70
Fax: (48-58) 550 66 70
kontakt@pbs.pl
www.pbs.pl

