



Małopolska 2030:
Małopolanie

ROWEREM PO MAŁOPOLSCE:
potrzeby i oczekiwania
użytkowników tras,
infrastruktura VeloMałopolska,
opinie Małopolan,
wpływ na rozwój
społeczno-gospodarczy

ROWEREM PO MAŁOPOLSCE:

**potrzeby i oczekiwania użytkowników tras,
infrastruktura VeloMałopolska,
opinie Małopolan,
wpływ na rozwój społeczno-gospodarczy**

Kraków 2026

Autor opracowania:

Kinga Krasoń-Pilch

Realizacja wywiadów
techniką CAWI, CAPI oraz PAPI
wśród użytkowników
tras VeloMałopolska:

konsorcjum firm: PBS Sp. z o.o. oraz BR Sp. z o.o. (Sopot)

Realizacja wywiadów
techniką CATI wśród
mieszkańców Małopolski:

Grupa BST Sp. z o.o. (Katowice)

Realizacja wywiadów
techniką CAWI wśród
Miejsc Przyjaznych Rowerzystom:

Kinga Krasoń-Pilch

Wydawca:

Województwo Małopolskie
Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego
Departament Rozwoju Regionu
Małopolskie Obserwatorium Rozwoju Regionalnego
ul. Wielicka 72A, 30-552 Kraków
tel. (+48) 12 29 90 900, fax (+48) 12 29 926

Opracowanie w wersji elektronicznej dostępne na stronie
www.obserwatorium.malopolska.pl

ISBN:

978-83-68801-01-9

Egzemplarz bezpłatny. Przy publikowaniu danych
z opracowania prosimy o podawanie źródła.

Publikacja współfinansowana ze środków Unii Europejskiej z programu
Fundusze Europejskie dla Małopolski 2021–2027.



Fundusze Europejskie
dla Małopolski



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



 MAŁOPOLSKA



ROWEREM PO MAŁOPOLSCE:

POTRZEBY I OCZEKIWANIA UŻYTKOWNIKÓW TRAS, INFRASTRUKTURA VELOMAŁOPOLSKA,
OPINIE MAŁOPOLAN, WPLYW NA ROZWÓJ SPOŁECZNO-GOSPODARZY

SPIS TREŚCI

1. VeloMałopolska i inne szlaki rowerowe w Małopolsce.....	4
1.1. Rower coraz bardziej popularny.....	4
1.2. Małopolskie na rowerach	6
1.3. VeloMałopolska.....	8
1.4. Drogi – pasy – szlaki rowerowe.....	11
1.5. Drogi rowerowe: ruch	12
1.6. Koszty i finansowanie tras rowerowych.....	12
1.7. Miejsca Odpoczynku Rowerzystów	13
1.8. Miejsca Przyjazne Rowerzystom	13
2. Badanie użytkowników VeloMałopolska	14
2.1. Znajomość trasy.....	17
2.2. Czym ankietowani się poruszali?.....	20
2.3. Cel przejazdu	21
2.4. Częstotliwość jazdy.....	25
2.5. Ocena komfortu w zakresie jazdy i infrastruktury	27
2.6. Czy trasy VeloMałopolska są bezpieczne?	30
2.7. Dojazd do trasy.....	32
...samochodem	33
...transportem zbiorowym.....	34
2.8. Miejsca Przyjazne Rowerzystom	35
3. Badanie mieszkańców Małopolski w kontekście rowerzystów / jazdy na rowerze	38
3.1. O sondażu	38
3.2. Czy Małopolskie jeżdżą na rowerze?	39
3.3. Stosunek Małopolan do rowerzystów.....	42
3.4. Przesiadka na rower?	44
3.5. Dlaczego jeździmy na rowerze? – opinie.....	45
4. Badanie Miejsc Przyjaznych Rowerzystom	46
4.1. Jakie podmioty wzięły udział w badaniu?	46
4.2. Korzyści z obecności w sieci?.....	48
4.3. Wsparcie: jakie jest, jakie powinno być?.....	49
4.4. Opinie MPR-ów na temat turystyki rowerowej.....	52
4.5. Nastawienie wobec kolejnego sezonu turystycznego.....	54
4.6. Najskuteczniejsze formy promocji	54
4.7. Zasady obowiązujące w sieci	55
5. Spis wykresów	56
6. Spis tabel	58
7. Spis map	58
8. Bibliografia	59



1. VELOMAŁOPOLSKA I INNE SZLAKI ROWEROWE W MAŁOPOLSCE

1.1. Rower coraz bardziej popularny

W badaniu Ipsos¹ przeprowadzonym w 2022 roku² **82 proc. Polaków zadeklarowało, że umie jeździć na rowerze** – jest to największy odsetek wśród osób dorosłych w 28 krajach świata. Polska, razem ze Szwecją i Holandią, jest ponadto w grupie krajów, w których mieszkańcy najczęściej posiadają własne rowery. Średnio na świecie 42 proc. osób posiada własne „dwa kółka”, podczas gdy w Polsce – 69 proc., w Szwecji – 68 proc., a w Holandii – 72 proc.

Średnio na świecie więcej osób twierdzi, że jeździ na rowerze w celach ćwiczeniowych / poprawy kondycji (28%) niż w celach dojazdowych / transportowych (12 proc.). **Jazda na rowerze w celach ćwiczeniowych jest najpowszechniej praktykowana w Polsce (61 proc.).**

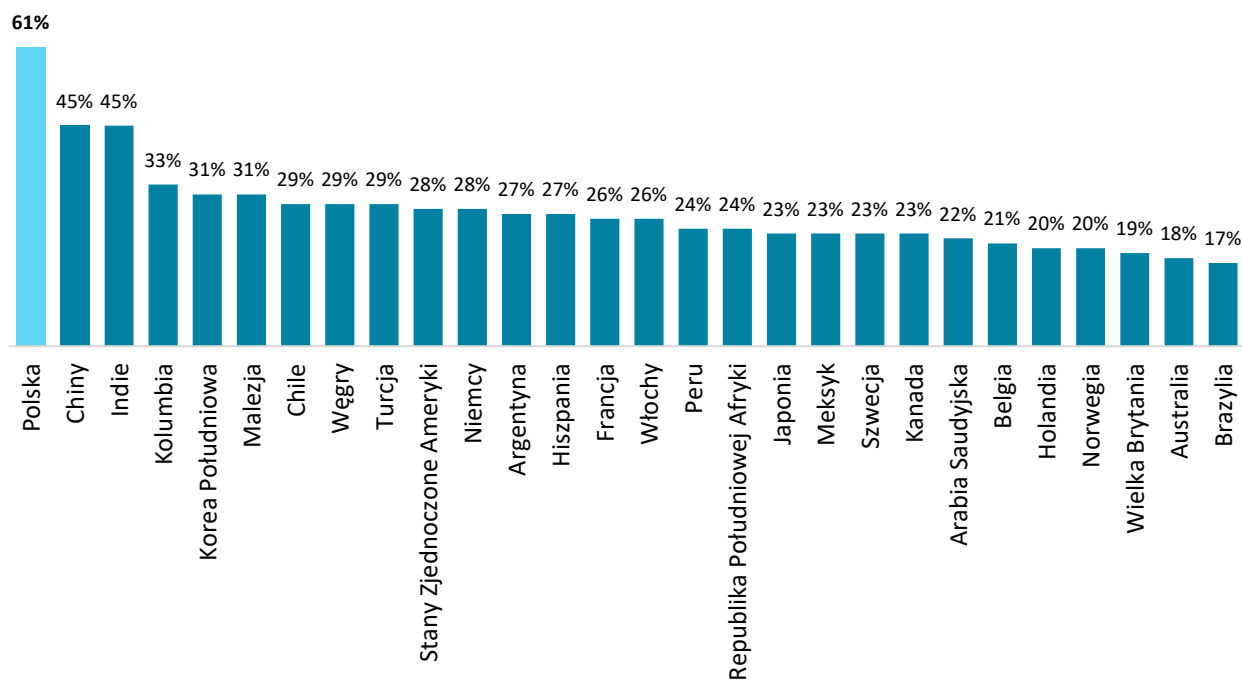
Z kolei w postrzeganiu roweru jako środka transportu przoduje Holandia (30 proc.), w peletonie za liderem są Indie i Chiny (po 22 proc.). **W Polsce ten odsetek sięga 17 proc., co – jak się okazuje – i tak jest wynikiem wyższym niż średnia na świecie (o 5 p.p.).**

¹ *Institut Public de Sondage d'Opinion Secteur* (fr.) – międzynarodowe przedsiębiorstwo z branży badań rynku i konsultingu z siedzibą w Paryżu we Francji. Zostało założone w 1975 roku przez Didiera Truchot. Ipsos jest trzecią co do wielkości firmą badawczą na świecie, obecną w 90 krajach. Zatrudnia ponad 18 tys. pracowników i pracuje dla 5 tys. klientów na całym świecie.

² Badania było przeprowadzone w 28 krajach w dniach 25 marca – 8 kwietnia 2022 roku wśród 20 057 dorosłych w wieku 16–99 lat w Norwegii, 18–74 lat w Stanach Zjednoczonych, Kanadzie, Malezji, Republice Południowej Afryki i Turcji, oraz 16–74 lat w 22 innych krajach, za pośrednictwem internetowej platformy badań ankietowych Global Advisor firmy Ipsos. Próba w każdym kraju składała się z ok. 1000 osób z Argentyny, Australii, Brazylii, Kanady, Chin (kontynentalnych), Francji, Niemiec, Wielkiej Brytanii, Włoch, Japonii, Hiszpanii i Stanów Zjednoczonych oraz ok. 500 osób z Belgii, Chile, Kolumbii, Węgier, Indii, Malezji, Meksyku, Norwegii, Holandii, Peru, Polski, Arabii Saudyjskiej, Republiki Południowej Afryki, Korei Południowej, Szwecji i Turcji.

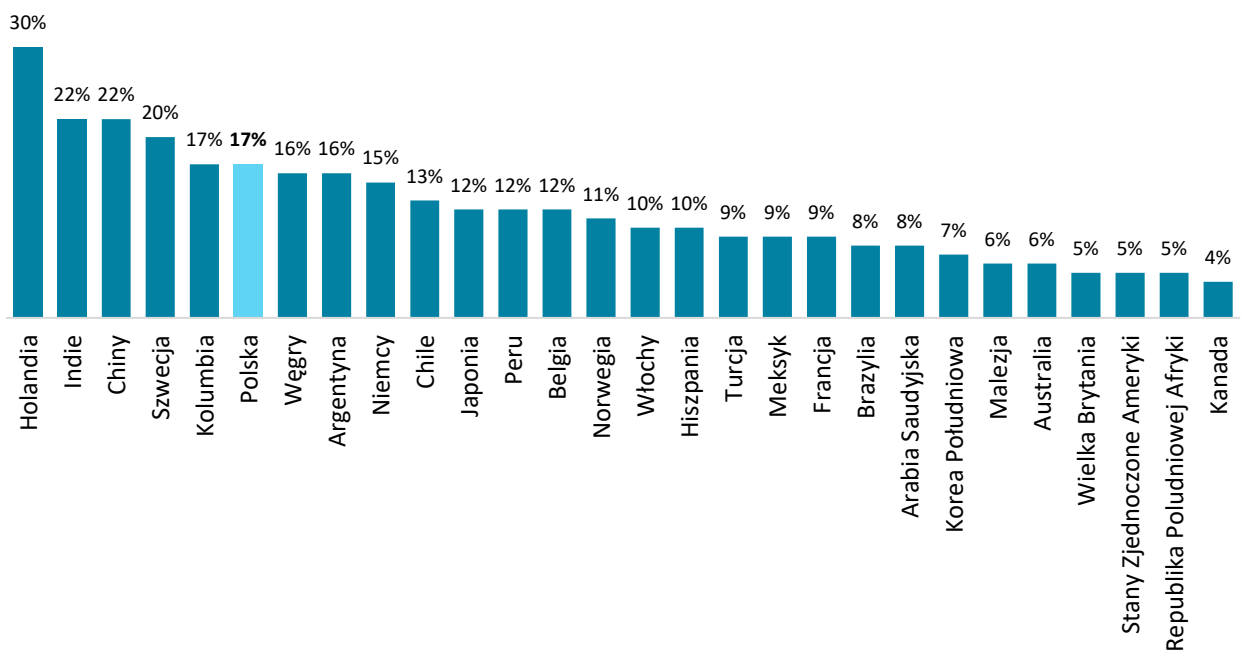


Wykres 1. Odsetek osób dorosłych, które odpowiedziały, że „jeżdżą na rowerze w celach ćwiczeniowych / poprawy kondycji”



Źródło: Opracowanie własne na podstawie dostępnych danych (Ipsos, 2022).

Wykres 2. Odsetek osób dorosłych, które odpowiedziały, że „jeżdżą na rowerze w celu dojazdu do pracy lub do szkoły”

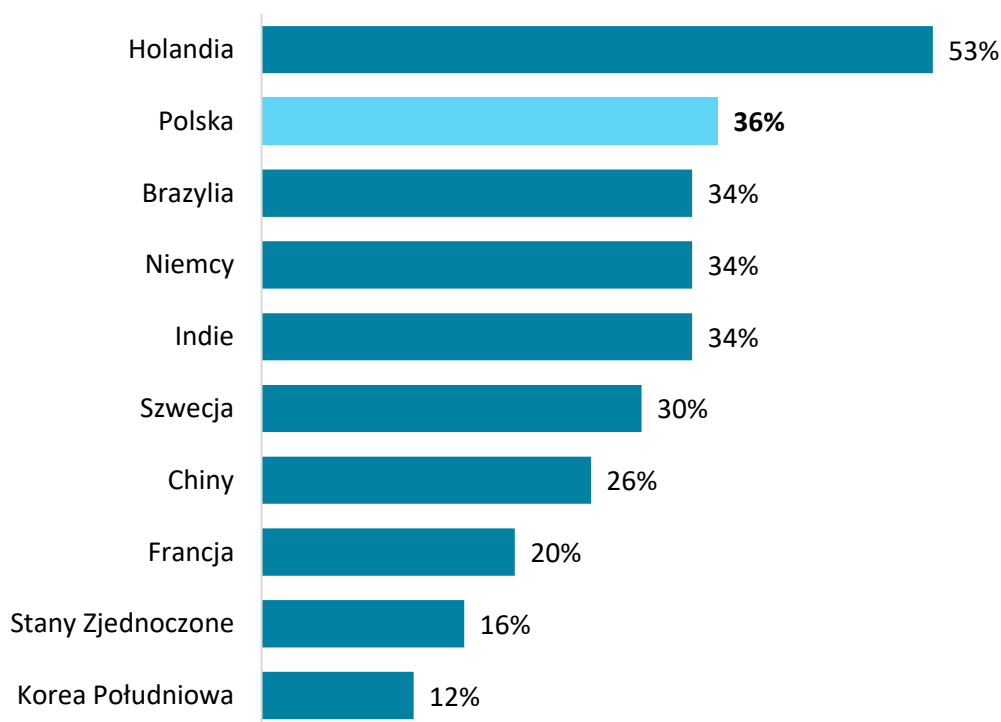


Źródło: Opracowanie własne na podstawie dostępnych danych (Ipsos, 2022).



Co trzeci Polak korzysta z roweru w celach komunikacyjnych przynajmniej dwa razy w tygodniu – tak wynika z badań opublikowanych w 2024 roku przez portal: Statista.com³. W Europie częściej jednośladami jeżdżą tylko Holendrzy. Za nami są mieszkańcy Niemiec, Indii i Brazylii (po 34 proc.), a także Chińczycy, których też możemy stereotypowo kojarzyć jako naród rowerzystów.

Wykres 3. Udział osób korzystających z roweru jako środka transportu co najmniej 2 razy w tygodniu



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Statista Consumer Insights (Statista, 2025).

Popularność rowerów rośnie z roku na rok. Prawdopodobnie wraz ze wzrostem poczucia bezpieczeństwa rowerzystów na drogach rosnąć będzie odsetek Polaków deklarujących chęć dojazdu do szkoły/pracy właśnie na dwóch kołach.

1.2. Małopolanie na rowerach

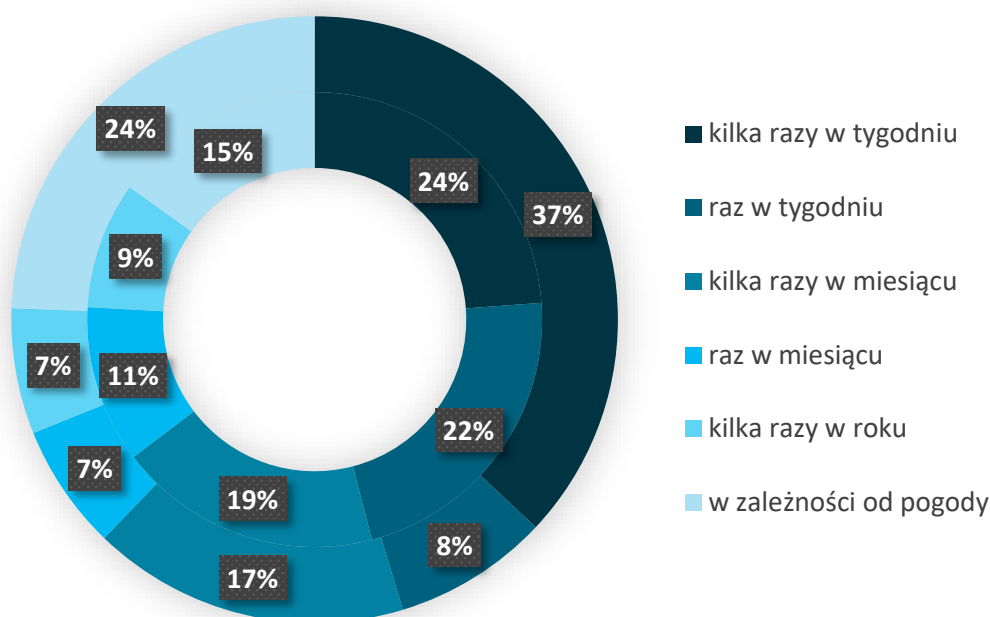
Małopolskie Obserwatorium Rozwoju Regionalnego przeprowadziło w 2021 roku badanie opinii mieszkańców regionu (MORR, 2022), w ramach którego pytano m.in. o turystykę rowerową, korzystanie z tras rowerowych czy znajomość projektu VeloMałopolska.

³ Statista.com to platforma internetowa, która gromadzi i wizualizuje dane statystyczne. Jest to jeden z największych portali statystycznych na świecie. Statista gromadzi dane z wiarygodnych źródeł, takich jak raporty rynkowe, publikacje handlowe, czasopisma naukowe i bazy danych rządowych. Udostępnia ponadto dane ekskluzywne, które są gromadzone za pośrednictwem ankiet i analiz.



Ponad połowa badanych mieszkańców regionu (tj. 55%) zadeklarowała w nim, że jeździ na rowerze. Aż dziewięciu na dziesięciu Małopolan wykorzystuje rower w celach turystycznych, dwóch na dziesięciu – jako dojazd do szkoły czy pracy.

Wykres 4. Częstotliwość wykorzystywania roweru w celach turystycznych (wykres większy) i w celach dojazdu do szkoły/pracy (wykres mniejszy) (n=1506, n=373)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MORR (MORR, 2022).

Małopolskich rowerzystów poproszono o wskazanie, jakie czynniki przekonałyby ich do częstszych podróży rowerowych w celach turystycznych (MORR, 2022). Odpowiedzi respondentów ogniskowały się wokół jakości infrastruktury, ale też zachowań społecznych:

-  więcej ścieżek rowerowych z rozbudowaną infrastrukturą – 44% wskazań,
-  poprawa kultury jazdy wśród kierowców innych pojazdów – 14% wskazań,
-  więcej wolnego czasu – 10% wskazań,
-  więcej lepszych dróg i ciekawych tras rowerowych – 10% wskazań,
-  inne czynniki, np.:
poczucie bezpieczeństwa, lepsze zdrowie, większa motywacja, lepszy sprzęt – 11%.

W badaniu niespełna **1/3 małopolskich rowerzystów zadeklarowała, że dojeżdża do punktu startowego wycieczek rowerowych pojazdem innym niż rower (najczęściej był to samochód).**

W badaniu pytano również o znajomość VeloMałopolska. **38% rowerzystów słyszało o tym projekcie,** a niemal co piąty korzystał z oferowanych przez projekt tras rowerowych.



1.3. VeloMałopolska

W Małopolsce aktualnie dostępnych jest ponad 1000 km infrastruktury rowerowej o bardzo dobrym standardzie. Tworzą ją głównie trasy VeloMałopolska oraz trasy uzupełniające ten projekt, m.in.: polski odcinek Szlaku Wokół Tatr, VeloCzorsztyn, VeloKrynica, trasa nad Kanałem Łęczańskim czy wzdłuż Pustyni Błędownskiej.

Z tego:

- 54% poprowadzono po drogach rowerowych, odseparowanych od ruchu samochodowego,
- 31% poprowadzono po asfaltowych drogach lokalnych o uspokojonym ruchu,
- 15% to odseparowane drogi szutrowe.

Ogólnie w Małopolsce istnieje ok. 3000 km szlaków rowerowych o różnym poziomie trudności, które zostały wyznaczone przez różne podmioty (szlaki te nie posiadają oddzielnej infrastruktury rowerowej – są wyznaczone zwykle po istniejących drogach lokalnych lub polnych/leśnych). Są też krótkie odcinki dróg dla rowerów, ciągów pieszo-rowerowych (głównie w miastach), które nie są częścią żadnej dłuższej trasy rowerowej i mają znaczenie przede wszystkim lokalne. Infrastruktura ta jednak nie jest nigdzie ujęta.

Region posiada niezwykle dogodne warunki do rozwoju turystyki aktywnej i rekreacyjnej. Największe atuty regionu to duża różnorodność topograficzna i przyrodnicza, krajobrazy oraz zabytki. Władze samorządowe województwa postanowiły wykorzystać te wartości i stworzyć sieć tras rowerowych. Tak narodził się w 2013 roku projekt VeloMałopolska (Na rowery / Ogólne, 2025).

Budowa, rozbudowa oraz modernizacja tras rowerowych miała przede wszystkim:

-  rozwijać gospodarczo i społecznie różne obszary Małopolski, również te o niskim potencjale gospodarczym (→ zrównoważony rozwój, → impuls dla gospodarki i turystyki),
-  umożliwić podziwianie widoków na otaczające krajobrazy i zwiedzanie Małopolski nie tylko w ramach tras samochodowych i pieszych (→ zrównoważony transport),
-  promować dziedzictwo kulturalne i przyrodnicze Małopolski,
-  dawać impuls do rozwoju i promowania turystyki lokalnej,
-  rozwijać aktywność fizyczną mieszkańców Małopolski,
-  poprawić atrakcyjność przestrzenną terenów,
-  przyczynić się do ochrony miejsc cennych przyrodniczo przed nieskoordynowanym ruchem turystycznym,
-  wpływać na wzrost atrakcyjności Małopolski oraz poszczególnych jej części jako miejsc aktywnego wypoczynku.

VeloMałopolska to docelowo sieć **8 tras rowerowych o długości 1000 km**, które przebiegają przez obszary cenne przyrodniczo i turystycznie, między innymi: Puszczę Niepołomicką, Pieniny, Spisz, pogórza i Tatry, a przy tym łączą główne ośrodki miejskie w województwie – Kraków, Oświęcim,



Tarnów i Nowy Sącz. Do głównych tras VeloMałopolska dochodzą lokalne ścieżki i szlaki rowerowe, co umożliwia planowanie bardzo różnorodnych wycieczek i znacznie podnosi atrakcyjność oraz zasięg aktywnej turystyki w regionie (Na rowery / Ogólne, 2025).

Mapa 1. Stan realizacji tras VeloMałopolska: listopad 2025 roku



Źródło: Opracowanie Departamentu Rolnictwa i Rozwoju Obszarów Wiejskich UMWM.

Trasy rowerowe pełnią też funkcję transportową – umożliwiając dojazd z mniejszych miejscowości do większych, a ich powiązanie z siecią kolejową umożliwia tzw. transport multimodalny (rowerem/UTO z domu do stacji kolejowej, następnie pociągiem do miasta pracy/edukacji).

Istniejąca w terenie sieć tras w ramach VeloMałopolska charakteryzowała się w 2025 roku łączną długością 690 km, z czego 546 km wybudowało Województwo Małopolskie.



Na sieć VeloMałopolska składają się następujące trasy rowerowe⁴:

Wiślana Trasa Rowerowa	km	%
suma całkowita	234,97	100
zrealizowane	227,5	97
budowa/plan	7,47	3

VeloDunajec	km	%
suma całkowita	242,55	85
zrealizowane	204,65	84
budowa/plan	37,9	16

VeloMetropolis/EV4	km	%
suma całkowita	222,27	100
zrealizowane	214,8	97
budowa/plan	7,47	3

VeloNatura/EV11	km	%
suma całkowita	257,5	100
zrealizowane	191,9	75
budowa/plan	65,6	25

VeloRaba	km	%
suma całkowita	125,05	100
zrealizowane	69,75	56
budowa/plan	55,3	44

VeloSkawa	km	%
suma całkowita	68,05	100
zrealizowane	26,55	39
budowa/plan	41,5	61

⁴ Dane na koniec 2025 roku.



VeloRudawa	km	%
suma całkowita	44,555	100
zrealizowane	12,205	27
budowa/plan	32,35	73

VeloPrądnik	km	%
suma całkowita	60	100
zrealizowane	11,9	20
budowa/plan	48,1	80

Wiśłana Trasa Rowerowa, VeloDunajec, VeloNatura / EuroVelo11 oraz VeloMetropolis / EuroVelo4 są prawie w całości oddane do użytku, a pozostałe trasy: VeloRaba, VeloSkawa, VeloPrądnik i VeloRudawa są w trakcie budowy (Na rowery / Ogólne, 2025).

1.4. Drogi – pasy – szlaki rowerowe

W raporcie *Badanie ewaluacyjne dot. pomiaru wartości wskaźnika rezultatu długoterminowego RPO WM na lata 2014–2020: Liczba osób korzystających z tras rowerowych w regionie* podano długość zinwentaryzowanych tras i szlaków rowerowych na terenie województwa małopolskiego: 9348 km. Składały się na to:

- szlaki rekomendowane,
- trasy współfinansowane w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014–2020,
- szlaki rowerowe Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego⁵,
- inne trasy/szlaki/ścieżki, w tym drogi rowerowe w miastach i gminach Małopolski.

W związku z tym, że wiele z tych tras/szlaków biegnie w części tym samym śladem, Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego po analizach ustalił faktyczną długość nienakładających się szlaków/tras/ścieżek rowerowych na ok. 3000 km (Utiła & Eu-Consult, 2023).

Z kolei według danych Banku Danych Lokalnych GUS w Małopolsce w 2023 roku było ogółem ponad 1231 km dróg dla rowerów⁶, przy czym należy wziąć pod uwagę, że zgodnie z nomenklaturą

⁵ Są to szlaki ujęte na mapach PTTK, ale niekoniecznie pod opieką czy pod zarządem PTTK.

⁶ Droga dla rowerów – droga lub część drogi niebędącej jezdnią, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi (np.C-13, C-13/16), przeznaczona do ruchu rowerów, hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch i ruchu pieszych, w przypadkach przewidzianych w ustawie (ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym). Droga dla rowerów może, ale nie musi być częścią trasy czy szlaku rowerowego.



i kategoryzacją GUS oprócz „**dróg dla rowerów**” w infrastrukturze występują także „**drogi dla pieszych i rowerów**”⁷.

Do poruszania się na rowerach przeznaczony jest także „**pas ruchu dla rowerów**”. Zgodnie z kodeksem drogowym pas ruchu dla rowerów to część jezdni przeznaczona do ruchu rowerów w jednym kierunku, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi. Szczególnym przypadkiem pasa ruchu dla rowerów jest „**kontrapas**”, który wyznacza się na drodze jednokierunkowej, a rowerzyści poruszają się po nim „pod prąd” (w kierunku przeciwnym niż kierunek ruchu obowiązujący na ulicy jednokierunkowej, na której wyznaczony jest kontrapas) (znakowo.pl, 2024).

Pojęcie „**szlak rowerowy**” nie jest zdefiniowane w przepisach. Przyjęto, że nie jest to rodzaj drogi ani część jezdni dla rowerzystów. Jest to specjalnie wyznaczona trasa, która przeznaczona jest dla osób poruszających się na rowerach, hulajnogach lub UTO. Może prowadzić przez różne tereny (zarówno miasta, jak i obszary wiejskie, lasy, góry etc.). Szlaki rowerowe wyznaczane są w celu odbywania wycieczek rowerowych, eksploracji przyrody, zabytków i atrakcji turystycznych. Oznakowane są odpowiednimi tabliczkami (znakowo.pl, 2024).

Drogi / szlaki rowerowe charakteryzują się ponadto rozdrobnieniem pod względem zarządców, tj. trasa znajduje się na terenie danej gminy/miasta, lecz zarządca zależny jest od drogi, działki, na której się znajduje. O ile w przypadku drogi rowerowej stosunkowo łatwo jest zidentyfikować jej zarządcę, to w przypadku całego szlaku już nie. Nie ma też żadnego oznakowania, które określałoby poziom trudności szlaku (przewyższenia, nawierzchnia) czy typ roweru (MTB, gravel), który jest rekomendowany.

1.5. Drogi rowerowe: ruch

Nie ma danych odnośnie do ruchu na „drogach dla rowerów” czy „drogach dla pieszych i rowerów”.

W Małopolsce montowane są liczniki na trasach VeloMałopolska. Tych w zarządzie samorządu województwa jest obecnie 16. Odcinki tras VeloMałopolska na terenie miasta Krakowa mają dodatkowe liczniki zarządzane przez miasto Kraków.

W 2024 roku zarejestrowały one **2,4 mln przejazdów** (bez Krakowa: prawie 900 tys.) (Na rowery / Statystyki, 2025) – w większości może to być ruch komunikacyjny, dojazdowy.

1.6. Koszty i finansowanie tras rowerowych

Łącznie na budowę tras VeloMałopolska (546 km) samorząd województwa wydał prawie 210 mln zł, zarówno z budżetu województwa, jak i funduszy europejskich, a dodatkowo roczny koszt utrzymania

⁷ Droga dla pieszych i rowerów – droga lub część drogi, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi, przeznaczona do ruchu pieszych, osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, rowerów, hulajnog elektrycznych i urządzeń transportu osobistego.



wybudowanych odcinków to 1,5 mln zł (kwota ta zawiera również koszty dzierżawy terenu, przez który przebiega trasa).

Kwoty te nie obejmują odcinków zbudowanych lub wyznaczonych przez gminy i przez nie utrzymywanych.

1.7. Miejsca Odpoczynku Rowerzystów

Przy trasach VeloMałopolska powstały Miejsca Odpoczynku Rowerzystów, tzw. **MOR-y** (27 zbudowanych przez Zarząd Dróg Wojewódzkich, która to jednostka nadzoruje drogi rowerowe z ramienia samorządu województwa) oraz regionalne MOR-y zbudowane przez gminy (Na rowery / Statystyki, 2025).

Pozostałych wiat zapewniających miejsce odpoczynku dla rowerzystów w Małopolsce jest około 100 (Na rowery / Statystyki, 2025).

1.8. Miejsca Przyjazne Rowerzystom

W całej Małopolsce funkcjonuje obecnie **230 obiektów** z przyznanym certyfikatem Miejsca Przyjaznego Rowerzystom (**MPR**) (Na rowery / Statystyki, 2025). Najwięcej z nich to obiekty noclegowe i gastronomiczne. Do tej sieci należą również wypożyczalnie rowerów, serwisy rowerowe, atrakcje turystyczne czy punkty informacji turystycznej.



2. BADANIE UŻYTKOWNIKÓW VELOMAŁOPOLSKA

Małopolska sieć tras VeloMałopolska stale się rozwija. Bardzo istotne w tym kontekście staje się więc poznanie potrzeb użytkowników i dostosowywanie infrastruktury do ich wymagań.

W sierpniu 2025 roku, **na zlecenie Małopolskiego Obserwatorium Rozwoju Regionalnego, konsorcjum firm z Sopotu (PBS Sp. z o.o. oraz BR Sp. z o.o.) przeprowadziło wywiady ankietowe z 2312 użytkownikami tras.**

Celem głównym tego projektu było zbadanie potrzeb i oczekiwań rowerzystów / jeżdżących na hulajnodze / korzystających z UTO (Urządzenia Transportu Osobistego)⁸, poruszających się trasami VeloMałopolska.

Cele szczegółowe:

-  zbadanie, w jakim celu poruszają się użytkownicy tras VeloMałopolska,
-  zbadanie, w jaki sposób użytkownicy VeloMałopolska zdobywają informacje nt. tras i organizują wycieczki rowerowe / na hulajnogach / na UTO,
-  zbadanie, jak użytkownicy oceniają trasy, po których jeżdżą,
-  zbadanie, jakie są potrzeby i oczekiwania użytkowników tras VeloMałopolska, szczególnie pod względem atrakcyjności, wyposażenia MOR-ów, infrastruktury okołotrasowej.

Wywiady zostały zrealizowane w 15 punktach wskazanych przez Zamawiającego:

1. Podczerwone: bistro/pizzeria i wypożyczalnia rowerów (Szlak wokół Tatr),
2. Nowy Targ: dworzec,
3. Frydman: Miejsce Obsługi Rowerzystów, VeloDunajec,
4. Szczawnica: pawilon turystyczny przed wjazdem do parku narodowego, VeloDunajec,
5. Nowy Sącz: rozdroże tras rowerowych EuroVelo 11 i VeloDunajec,
6. Muszyna: połączenie Eurovelo 11/VeloNatura z trasą do Krynicy (VeloKrynica),
7. Tarnów: skrzyżowanie tras VeloDunajec i VeloMetropolis /EuroVelo4, przy moście w Ostrowie,
8. Wola Batorska: Miejsce Obsługi Rowerzystów, skrzyżowanie tras VeloMetropolis, EuroVelo 4,
9. Niepołomice: Wiśłana Trasa Rowerowa, VeloNatura/EV11, VeloMetropolis/EV4,
10. Kraków: Rybitwy/Brzegi, Wiśłana Trasa Rowerowa, VeloNatura/EV11, VeloMetropolis/EV4,
11. Kraków: Kolna - ośrodek sportu, Wiśłana Trasa Rowerowa, VeloMetropolis/EV4,
12. Proszowice: trasa VeloNatura / EV11,
13. Łęczany: Wiśłana Trasa Rowerowa, VeloMetropolis/EV4,
14. Jarosławice koło Wadowic, VeloSkawa,
15. Oświęcim, ścieżka przy zamku, wjazd na kładkę nad rzeką Sołą, Wiśłana Trasa Rowerowa, VeloMetropolis/EV4.

⁸ UTO to kategoria pojazdów zdefiniowana w polskim prawie jako napędzane elektrycznie – z wyłączeniem hulajnóg elektrycznych – bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczone do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe. Dopuszczalna prędkość UTO na drodze dla rowerów wynosi 20 km/h.



Tabela 1. Liczba zebranych ankiet w poszczególnych punktach w województwie małopolskim (n=2312)

	Liczba zebranych ankiet	Odsetek zebranych ankiet w stosunku do całości
Frydman	171	7,4%
Jaroszowice, koło Wadowic	58	2,5%
Kraków, Kolna – ośrodek sportu	225	9,7%
Muszyna	55	2,4%
Niepołomice	140	6,1%
Nowy Sącz – rozdroże tras rowerowych	65	2,8%
Nowy Targ – dworzec kolejowy	82	3,5%
Oświęcim	332	14,4%
Podczerwone	287	12,4%
Proszowice	55	2,4%
Kraków – Rybitwy/Brzegi	275	11,9%
Szczawnica – pawilon turystyczny	218	9,4%
Tarnów – przy moście w Ostrowie	107	4,6%
Wola Batorska, Puszcza Niepołomska	83	3,6%
Łączany	159	6,9%
	2312	100,0%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

Badanie było prowadzone w dniach: 21–24 sierpnia (czwartek–niedziela) oraz 28–31 sierpnia (czwartek–niedziela) 2025 roku.

Mapa 2. Miejsca w Małopolsce, w których prowadzono ankietyzację



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

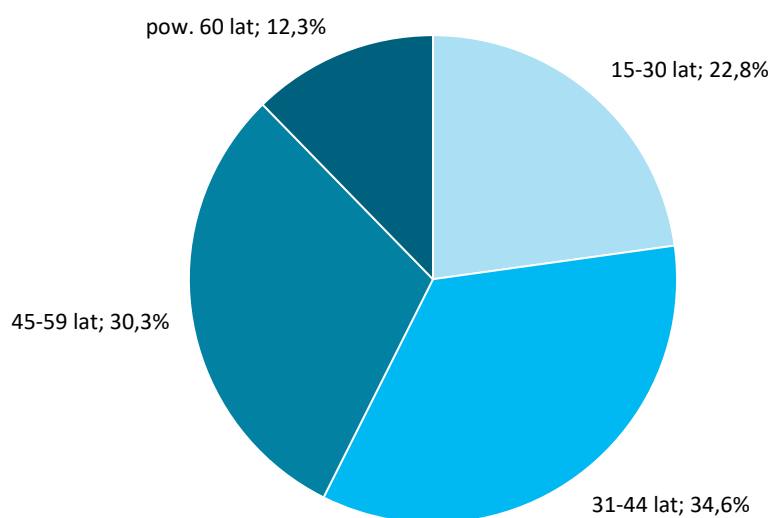


Wśród respondentów osoby obcojęzyczne, które wypełniły ankietę w języku angielskim, stanowiły niecałe 2% (38 ankiet).

Mężczyźni stanowili ponad połowę wśród ankietowanych (50,7%).

Największą grupę badanych, jeśli wziąć pod uwagę wiek, były osoby mające od 31 do 44 lat (stanowiły one 34,6% respondentów), mniej liczną – osoby w wieku 45–59 lat (ponad 30%). Co piąty ankietowany był w wieku 15–30 lat, a co ósmy miał powyżej 60 lat.

Wykres 5. Odsetek ankietowanych w poszczególnych grupach wiekowych (n=2312)

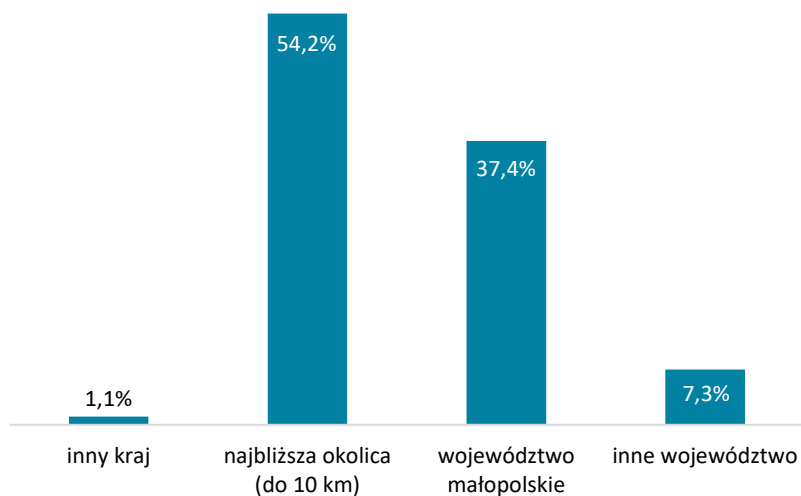


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

Ponad połowa respondentów zamieszkiwała najbliższą okolicę, prawie co trzecia osoba – miejscowości w Małopolsce oddalone od punktu ankietowania powyżej 10 km (w sumie badani z województwa małopolskiego stanowili ponad 90% wszystkich ankietowanych) i 7% – inne województwo (najwięcej osób z województwa śląskiego – prawie połowa respondentów spoza województwa małopolskiego, dużo mniej z województw: mazowieckiego, podkarpackiego i dolnośląskiego).



Wykres 6. Miejsce zamieszkiwania respondentów (n=2312)

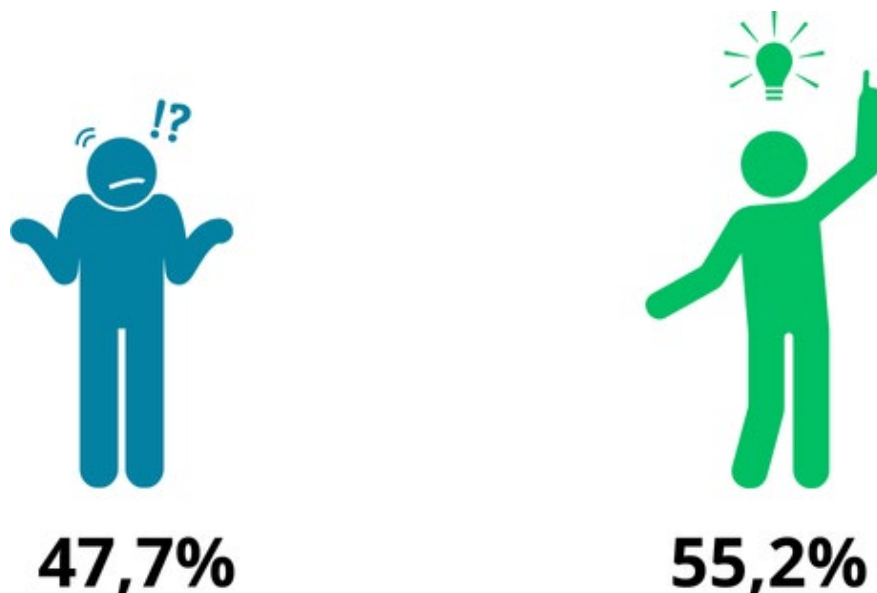


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

Jedynie 26 ankietowanych odpowiedziało, że mieszka na stałe w innym kraju niż Polska. Najwięcej spośród nich w Czechach i Słowacji.

2.1. Znajomość trasy

Ponad połowa ankietowanych odpowiedziała, że zna nazwę trasy, po której jedzie.

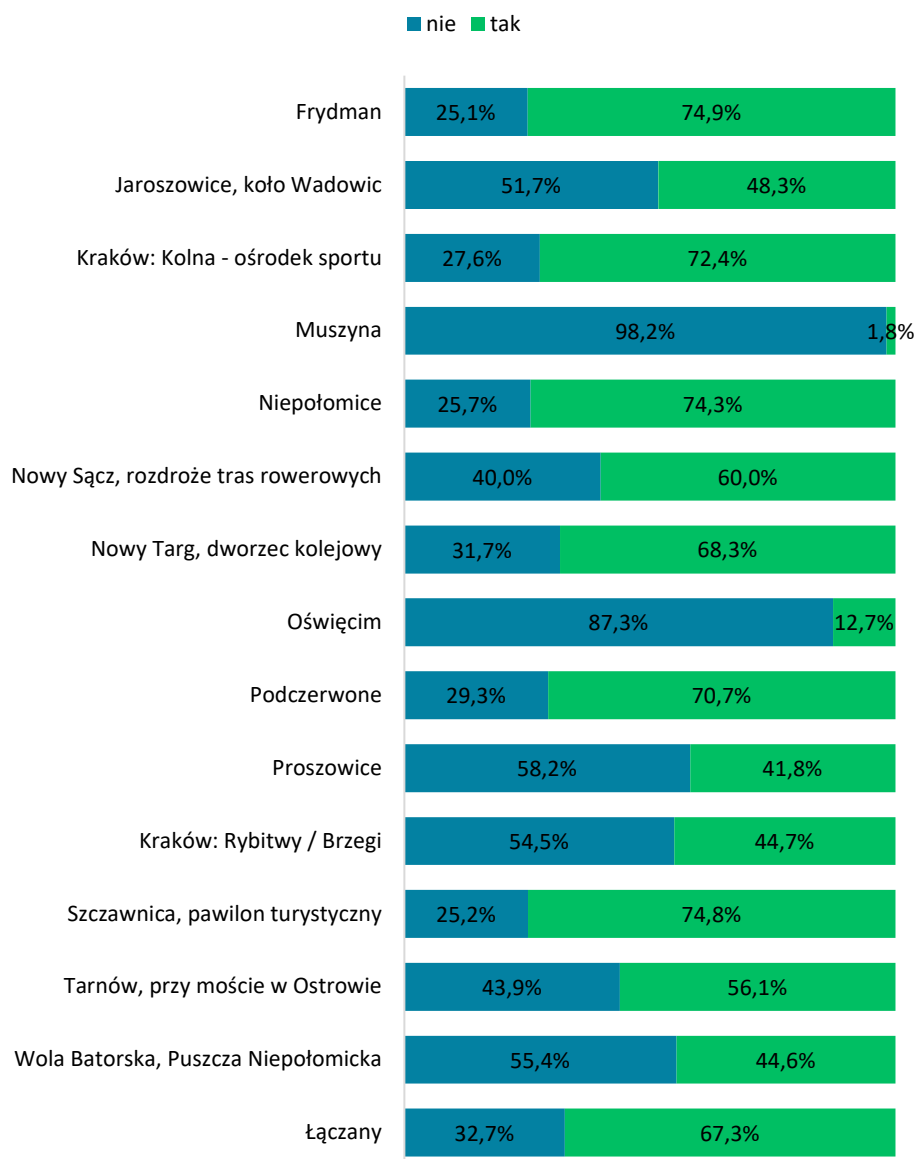


Jednak bardzo zróżnicowana była znajomość nazwy trasy.



Dodatkowo dla ankietowanych utrudnieniem mógł być fakt, że w kilku przypadkach drogi rowerowe stanowiły część dłuższej trasy (lub międzynarodowej), w kilku – miały też swoje lokalne nazwy (oficjalne lub nieoficjalne).

Wykres 7. Deklarowana przez ankietowanych znajomość nazwy trasy (n=2312)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

We Frydmanie, w miejscu gdzie przeprowadzano ankietyzację, 128 osób zadeklarowało, że zna nazwę trasy. Spośród tych osób 75 użytkowników twierdziło, że jadą VeloDunajec, a 42 – VeloCzorsztyń.

W Jaroszowicach 28 ankietowanych odpowiedziało, że zna nazwę trasy i z tych osób 25 odpowiedziało, że jadą VeloSkawa.



W badaniu przeprowadzonym przy ośrodku sportu na Kolnej w Krakowie spośród 163 ankietowanych zgłaszających znajomość nazwy, 135 odpowiedziało, że korzystają z Wiślanej Trasy Rowerowej, a 21 – że z „Trasy Tynieckiej”.

W Muszynie tylko jedna osoba stwierdziła, że zna nazwę trasy i prawidłowo odpowiedziała, że jest to EuroVelo 11.

W Niepołomicach spośród 104 osób, które znały nazwę, 77 odpowiedziało, że jest to Wiśłana Trasa Rowerowa, a 19 – VeloMetropolis.

39 osób na rozdrożu tras w Nowym Sączu odpowiedziało, że zna nazwę trasy i z tego 36 – że jest to VeloDunajec.

Na dworcu kolejowym w Nowym Targu 56 ankietowanych zadeklarowało znajomość nazwy trasy i z tego 32 osoby odpowiedziały, że jest to „Velo”, a 23 – VeloDunajec.

W Oświęcimiu tylko 42 spośród 332 odpowiedziało, że zna nazwę trasy, z czego 27 osób kojarzyło ją z „Kładką” (w różnych wariantach, np.: „kładka nad Sołą”, „kładka pod zamkiem”), a 12 – z Wiślaną Trasą Rowerową.

Aż 203 spośród 287 badanych w miejscowości Podczerwone znało deklaratywnie nazwę trasy i z tego 200 odpowiedziało, że jest to trasa/szlak „dokoła/wokół/dokoła Tatr”.

Ponad połowa ankietowanych w Proszowicach nie znała nazwy trasy, po której się poruszała, a z 23 osób, które ją znały, 13 twierdziło, że jadą EuroVelo 11, a 10 – „Velo” lub „EuroVelo”.

W Krakowie – Rybitwach, na drodze w kierunku Brzegów, mniej niż połowa zbadanych znała nazwę trasy (123 osoby spośród 275 ankietowanych), z czego 110 odpowiedziało, że jadą Wiślaną Trasą Rowerową.

Aż 163 osoby spośród 218 zbadanych w Szczawnicy zadeklarowały, że znają nazwę trasy, na której były ankietowane: 141 badanych powiedziało, że jest to VeloDunajec, a 13 – AquaVelo.

W Tarnowie, w badaniu prowadzonym przy moście w Ostrowie, 60 osób spośród 107 odpowiedziało, że zna nazwę trasy rowerowej, przy czym 20 osób utożsamiało ją z VeloMetropolis (20 osób), 18 – z Wiślaną Trasą Rowerową, a 14 – z VeloDunajec.

Z kolei w Woli Batorskiej więcej osób nie znało nazwy trasy, niż ją znało: z 37 osób znających 24 twierdziło, że jadą „Velo” lub „VeloMałopolska”, 4 osoby postawiły na VeloMetropolis, 3 na Wiślaną Trasę Rowerową.

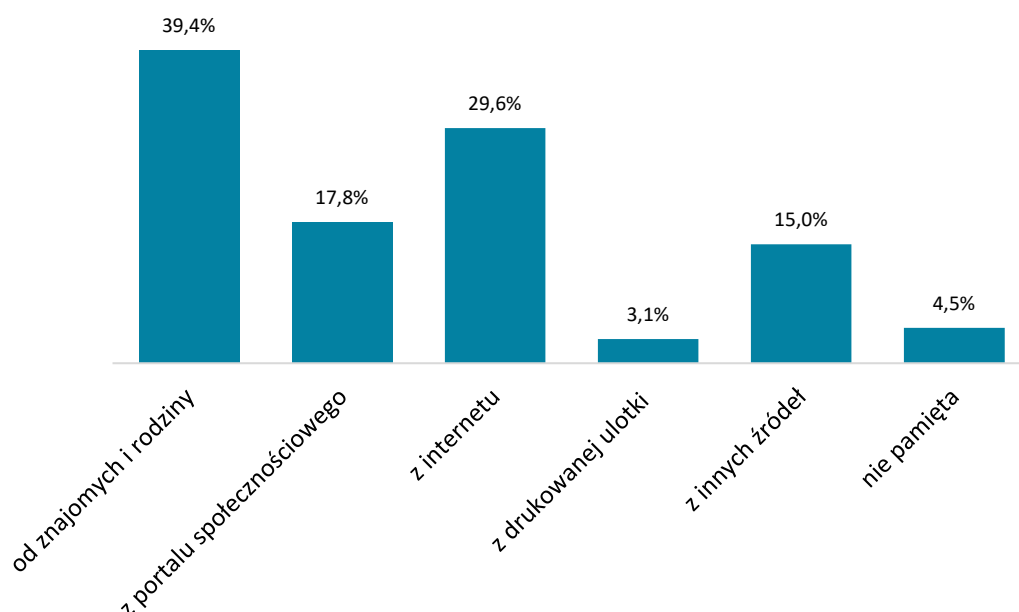
W Łęczanach 107 spośród 159 ankietowanych znało nazwę trasy, 70 kojarzyło ją z Wiślaną Trasą Rowerową, 20 z VeloMetropolis, a 4 ze „Szlakiem Doliny Karpia”.

Użytkownicy, którzy znali trasę, odpowiadali na pytanie o to, skąd się o niej dowiedzieli (n=1277). Zdecydowanie najwięcej osób dowiedziało się o niej od znajomych, rodziny czy z internetu. Prawie co piąty użytkownik stwierdził, że wiedzę zaczerpnął z portalu społecznościowego (Facebook, Instagram, TikTok).



Wykres 8. Skąd dowiedział się Pani/Pan o tej trasie? (n=1277)

Wyniki nie sumują się do 100, gdyż można było wybrać więcej niż jedną odpowiedź.

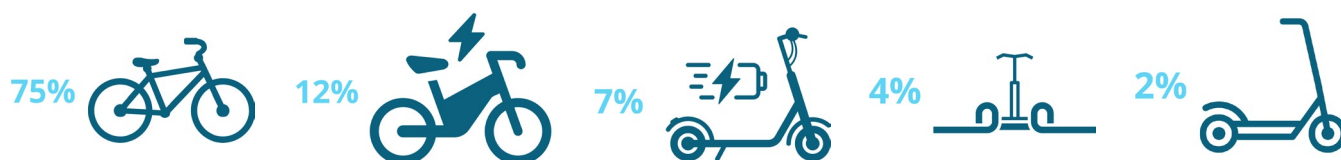


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

Aż 15% ankietowanych odpowiedziało, że dowiedzieli się o trasie z innych źródeł, z czego aż 60% mieszkało w okolicy i znało miejsce od dawna.

2.2. Czym ankietowani się poruszali?

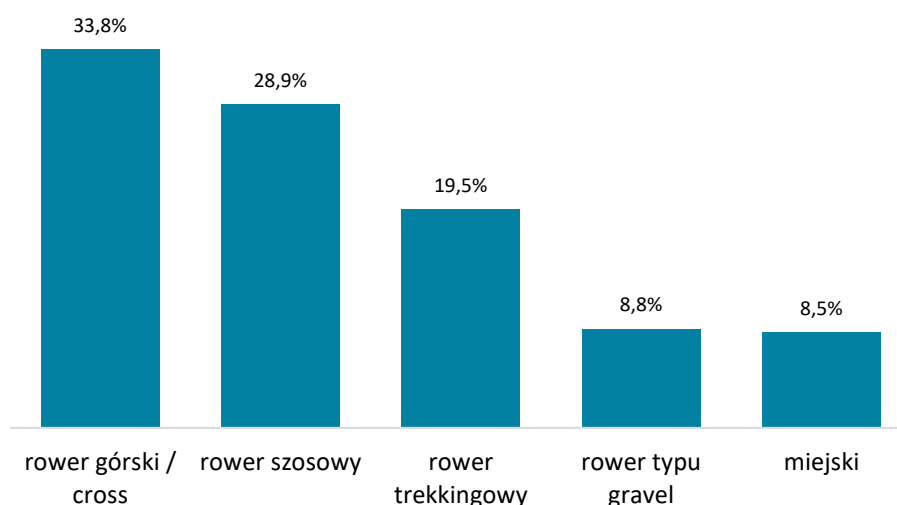
Użytkownicy tras rowerowych poruszali się w momencie badania głównie rowerem nieelektrycznym. Co ósmy ankietowany jechał rowerem elektrycznym, co czternasty – hulajnogą elektryczną. Jedynie 4% poruszało się UTO i 2% – hulajnogą nieelektryczną.



Badani przemieszczali się głównie rowerem górskim i crossowym (co trzeci jeżdżący na rowerze nieelektrycznym) lub szosowym (prawie 29%), w mniejszym stopniu na rowerze trekkingowym.



Wykres 9. Jakiego rodzaju rowerem (nieelektrycznym) Pani/Pan się porusza? (n=1740)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

Ci, którzy przemieszczali się po trasie na Urzędzeniu Transportu Osobistego, w olbrzymiej większości jechali na rolkach / wrotkach (80% spośród podróżujących UTO). Jedynie po kilku było jeżdżących na elektrycznej deskorolce, segwayu czy desce żyroskopowej (hoverboardzie).

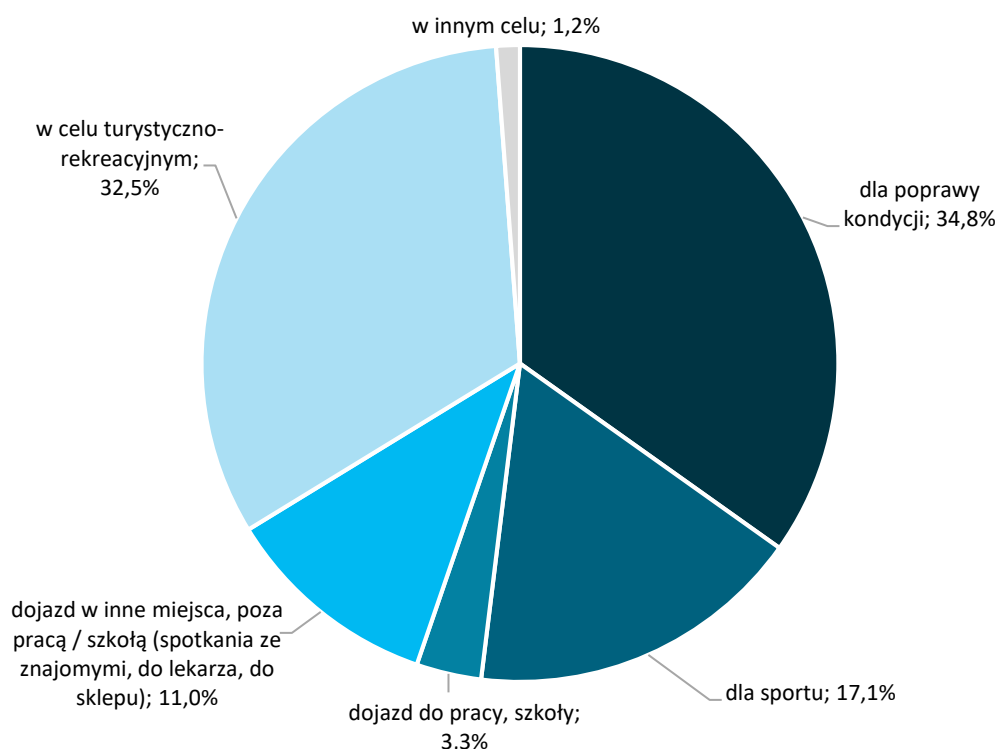
Odpowiedzi ankietowanych dotyczące urządzenia, na którym jechali w czasie ankietyzacji niewiele różniły się od tych dotyczących przemieszczania się na co dzień. **78% używało głównie roweru nieelektrycznego (3 p.proc. więcej niż w trakcie badania ankietowego), 12% – roweru elektrycznego (taki sam odsetek), hulajnogi elektrycznej – 5% (2 p.proc. mniej), 2,5% – UTO (1,5 p.proc. mniej, również głównie rolek) i 2% – zwykłej hulajnogi (podobny odsetek).**

2.3. Cel przejazdu

Głównym celem przejazdu ankietowanych była **poprawa kondycji i rekreacja, turystyka**. Jeśli do tych, którzy chcieli „poprawić kondycję” wliczymy 17,1% (tych, którzy jechali po trasie „dla sportu”), można powiedzieć, że ponad połowa badanych praktykuje jazdę na rowerze lub innym urządzeniu osobistym jako rodzaj aktywności fizycznej.



Wykres 10. Jaki jest główny cel przejazdu po trasie? (n=2312)

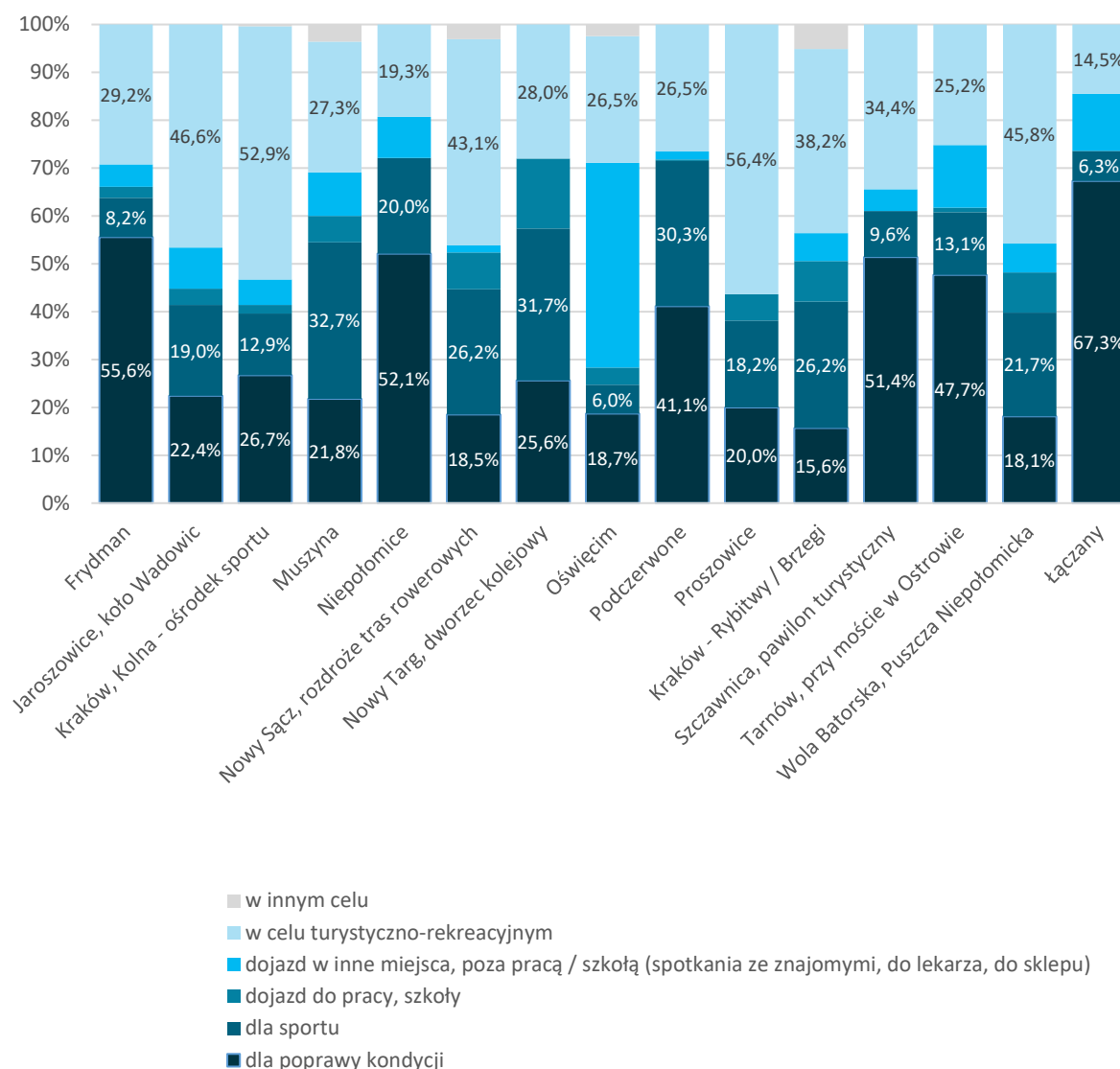


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

Cel przejazdu, jaki ankietowani podali, różnił się w zależności od miejsca, gdzie było prowadzone badanie. Największy odsetek odpowiedzi „w celu turystyczno-rekreacyjnym” był w Proszowicach (ale tam było zrealizowanych jedynie 55 ankiet) i w Krakowie przy ośrodku na Kolnej (225 ankiet) – ponad połowa tam badanych wybrała taką odpowiedź. Biorąc pod uwagę „poprawę kondycji” największy odsetek takich odpowiedzi był w Łęczanach (159 zrealizowanych ankiet), we Frydmanie (171), w Niepołomicach (140) i w Szczawnicy (218). Podróżujących „dla sportu” było procentowo najwięcej w Muszynie (55 ankiet), Nowym Targu (82) i w Podczerwonym (287). Dojazd „do pracy, szkoły” w największym stopniu był celem ankietowanych przy dworcu kolejowym w Nowym Targu, natomiast w „w inne miejsca, poza pracą / szkołą (spotkania ze znajomymi, do lekarza, do sklepu)” – w Oświęcimiu (332 osoby zbadane).



**Wykres 11. Jaki jest główny cel przejazdu po trasie, po której się Pani/Pan teraz porusza/
/w momencie otrzymania ankiety/linku do ankiety? (n=2312)**



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

Co trzeci ankietowany odpowiedział w badaniu, że wybrał daną trasę „w celu turystyczno-rekreacyjnym”. Ci badani byli zapytani o główne przyczyny takiego wyboru. Były to: jakość infrastruktury (asfalt, odseparowanie od ruchu samochodowego) oraz opinie innych osób zachęcających do poznania danej trasy.



Wykres 12. Co miało największy wpływ na wybór trasy? (n=752)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

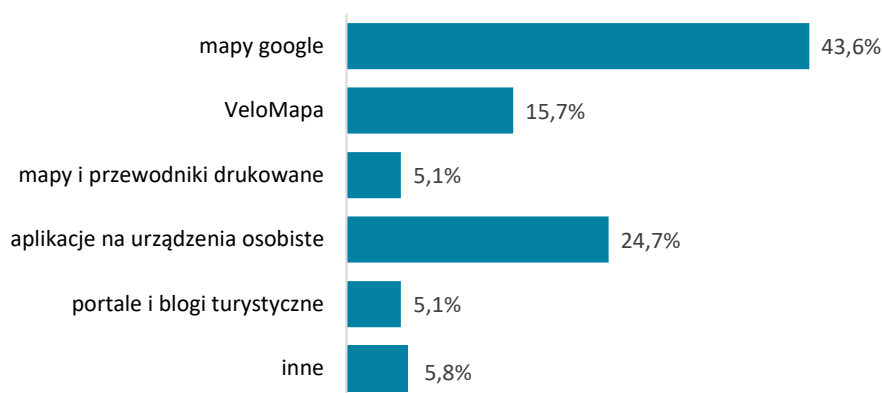
Mniej niż połowa badanych przy planowaniu trasy wycieczki korzystała z narzędzi.



34% ankietowanych, którzy podróżowali w celu turystyczno-rekreacyjnym, korzystało z różnych narzędzi do planowania przejazdu

Były to głównie google.maps oraz aplikacje na urządzenia osobiste (typu: tripadvisor, Mapy turystyczne, strava). Wśród „innych” ankietowani wymieniali komoot i mapy.cz.

Wykres 13. Z jakich narzędzi Pan/Pani korzystał(a), by zaplanować trasę wycieczki? (n=257)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

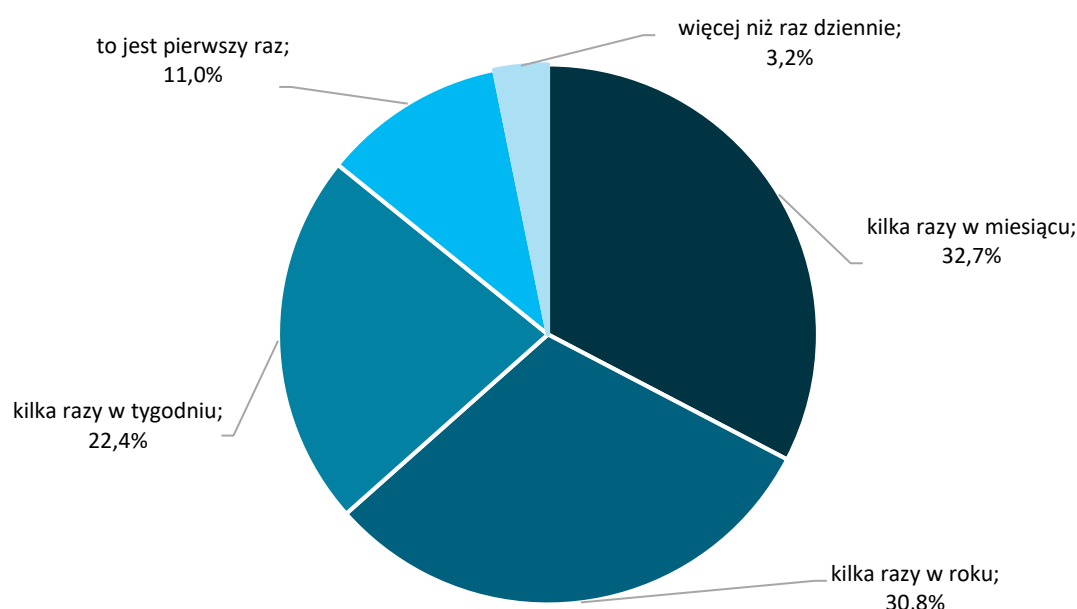


Dla osób korzystających z tras w celu dojazdu do pracy czy szkoły najważniejszym powodem wyboru roweru lub innego osobistego środka transportu był „najkrótszy czas przejazdu” (ponad 40% odpowiedzi w tej kategorii). Co czwarty ankietowany odpowiedział, że powodem była „ekonomiczność” (był to najtańszy środek transportu), a dla co piątego badanego – „poprawa kondycji fizycznej”.

2.4. Częstotliwość jazdy

Użytkownicy VeloMałopolska korzystają z tras w największym odsetku (33%) „kilka razy w miesiącu” lub „kilka razy w roku” (co trzeci badany). Tylko 3% badanych użytkowników korzysta z trasy więcej niż raz dziennie.

Wykres 14. Jak często korzysta Pani/Pan z tej trasy? (n=2312)

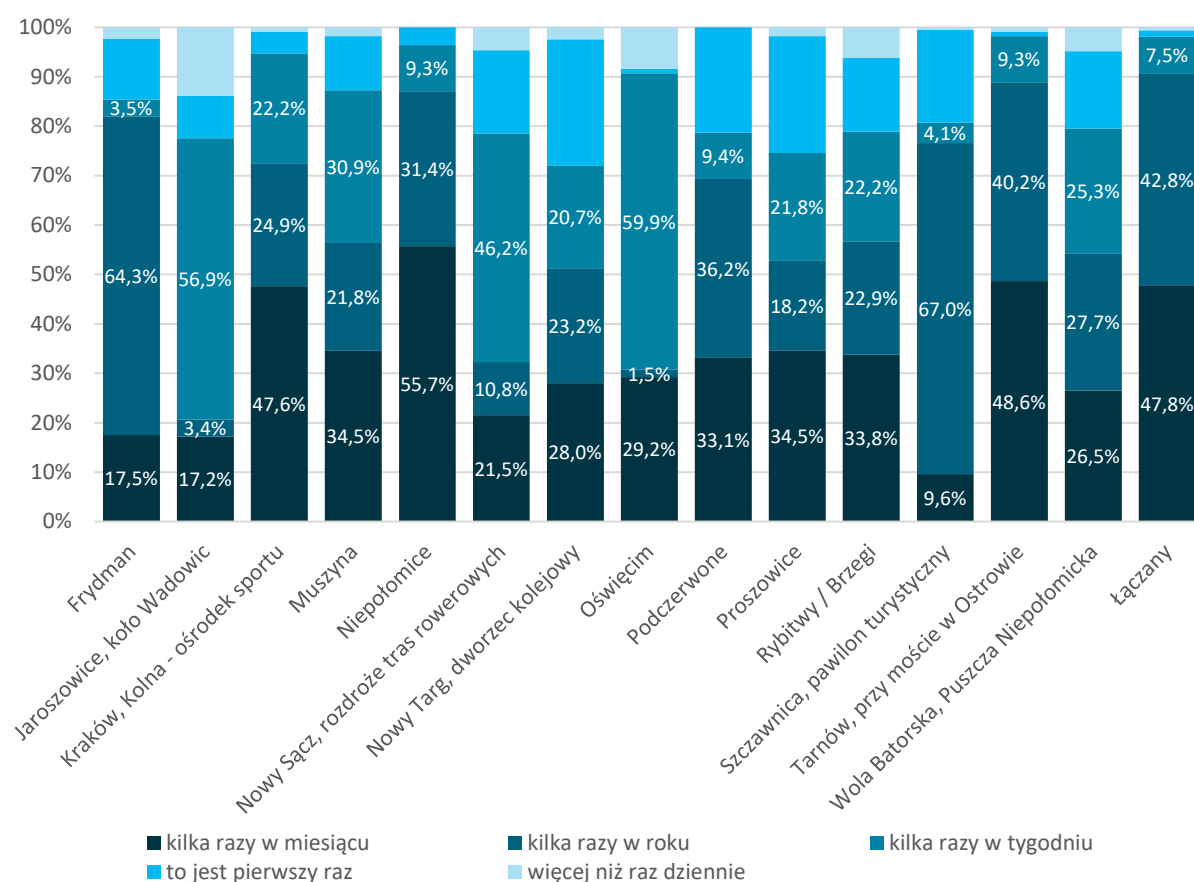


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

Ta częstotliwość zależy w dużej mierze od miejsca przeprowadzania ankiety.



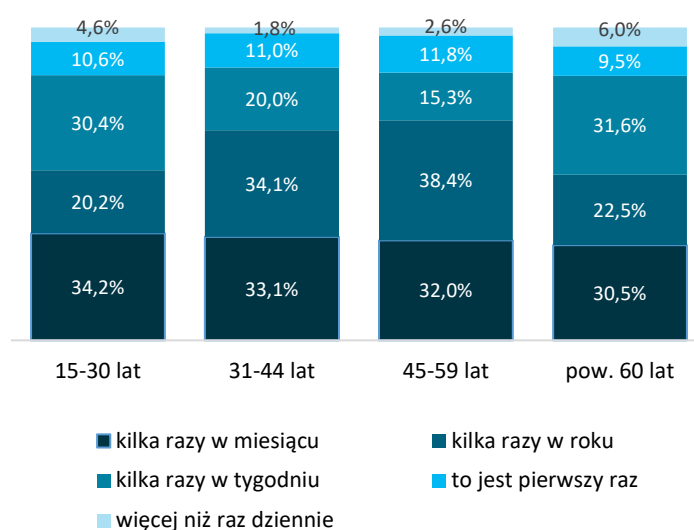
Wykres 15. Częstotliwość korzystania z trasy a miejsce przeprowadzenia ankietyzacji (n=2312)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

Częstotliwość jazdy zależy również od wieku ankietowanego.

Wykres 16. Częstotliwość korzystania z trasy a wiek ankietowanego (n=2312)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

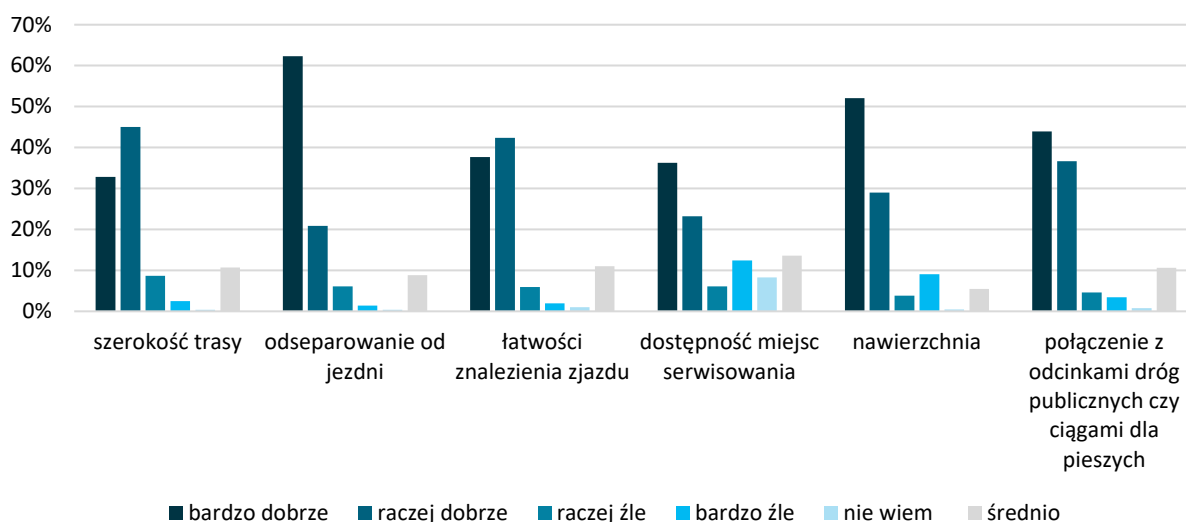


2.5. Ocena komfortu w zakresie jazdy i infrastruktury

Użytkownicy tras VeloMałopolska zostali zapytani o komfort jazdy (uwzględniający: szerokość trasy, odseparowanie od jezdni, łatwość znalezienia zjazdu, dostępność miejsc serwisowania, nawierzchnię czy połączenie z odcinkami dróg publicznych lub ciągami dla pieszych).

Najwyżej ocenione zostały odseparowanie od jezdni i nawierzchnia. Anketowani zwrócili uwagę na słaby dostęp do miejsc serwisowania (18% badanych oceniło je „bardzo źle” i „raczej źle”).

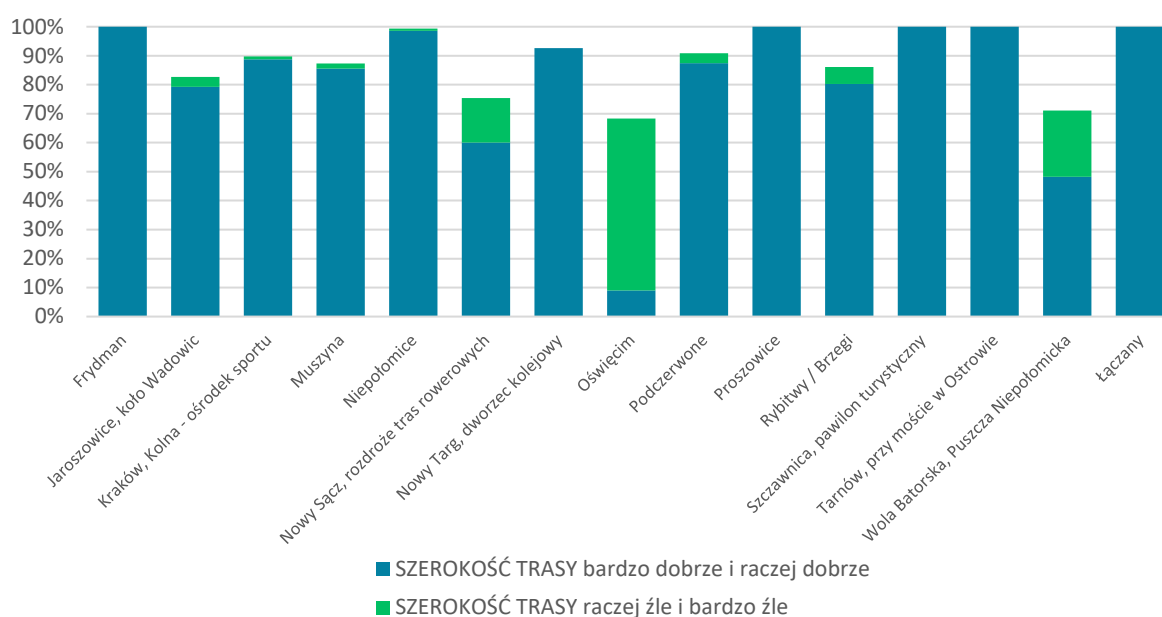
Wykres 17. Ocena komfortu jazdy trasą (n=2312)

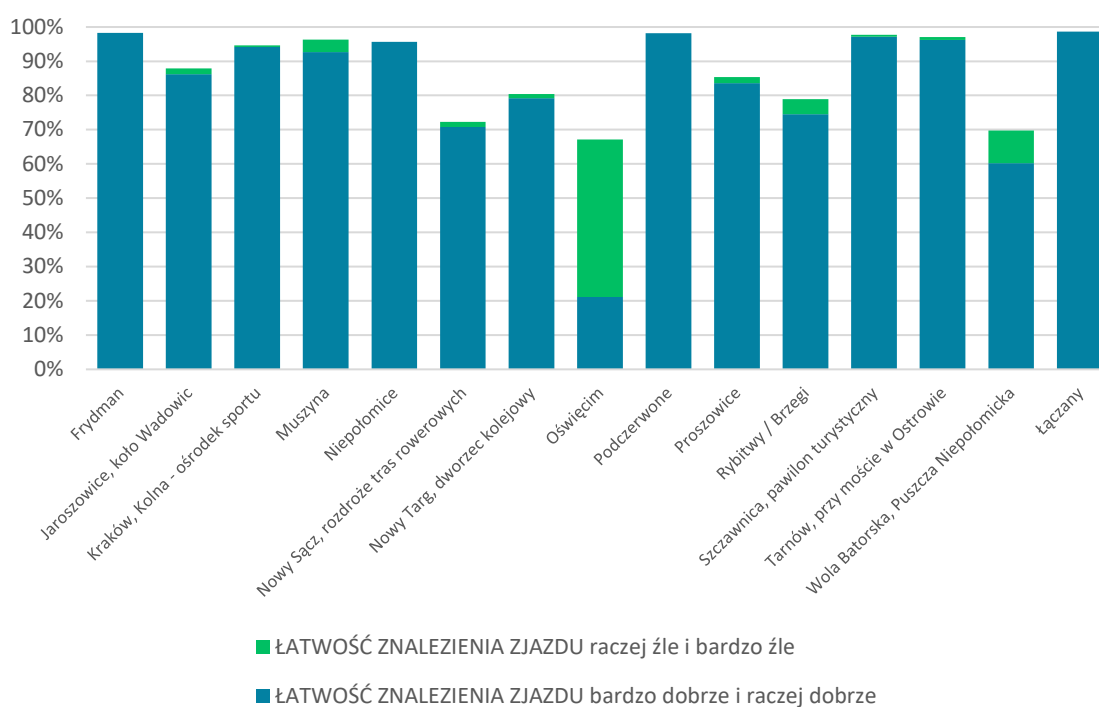
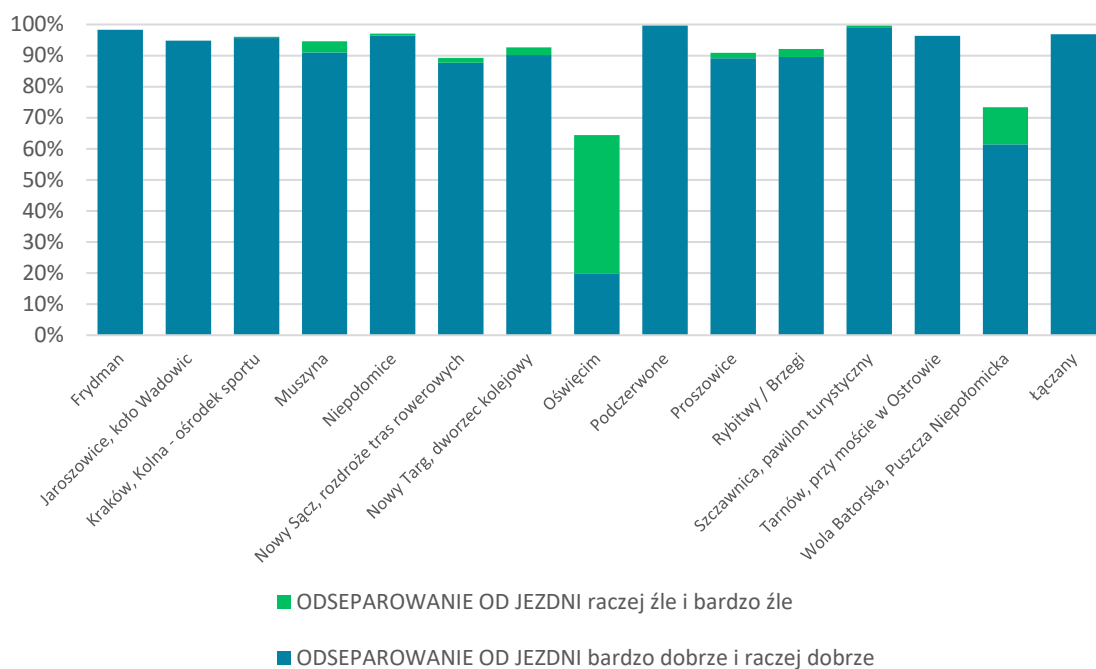


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

Ocena komfortu jazdy bardzo się różniła w zależności od miejsca, w którym był prowadzony wywiad.

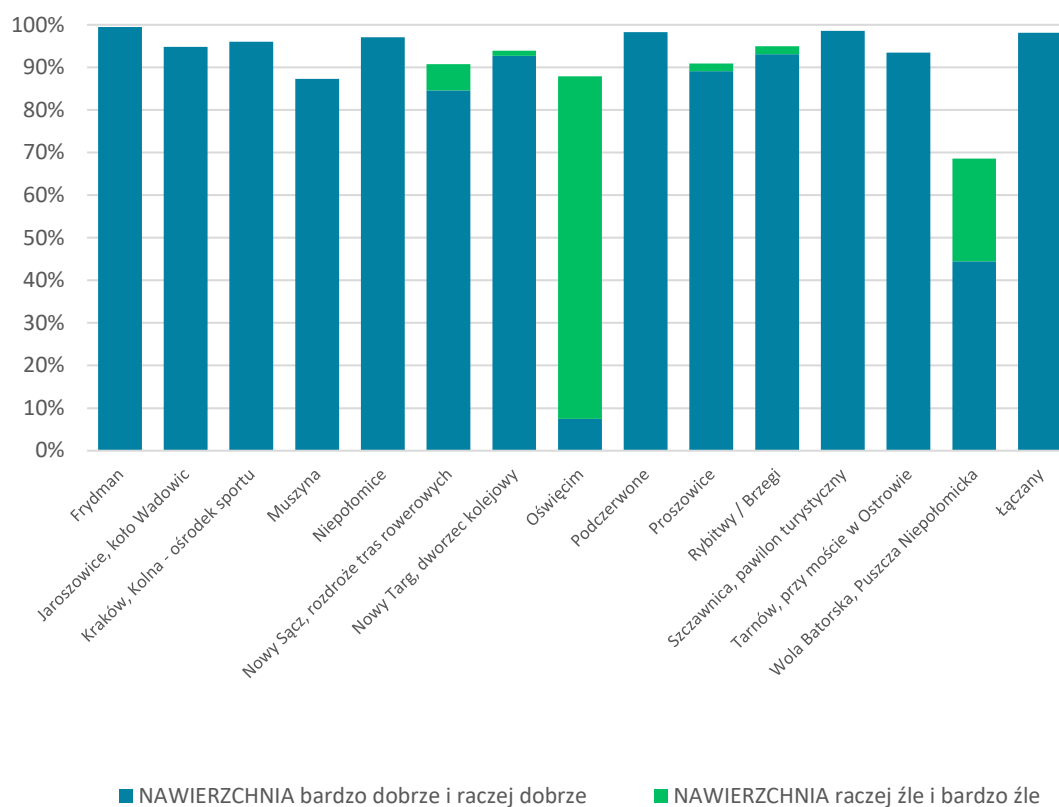
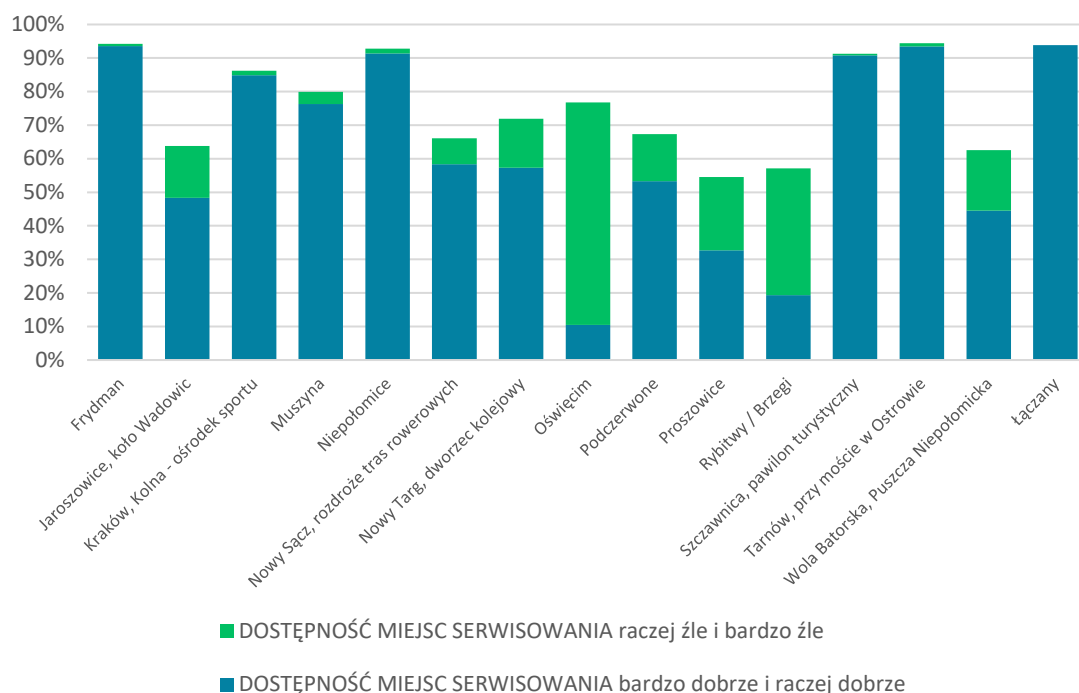
Wykres 18. Ocena komfortu jazdy trasą w zależności od miejsca prowadzenia ankietyzacji (n=2312)

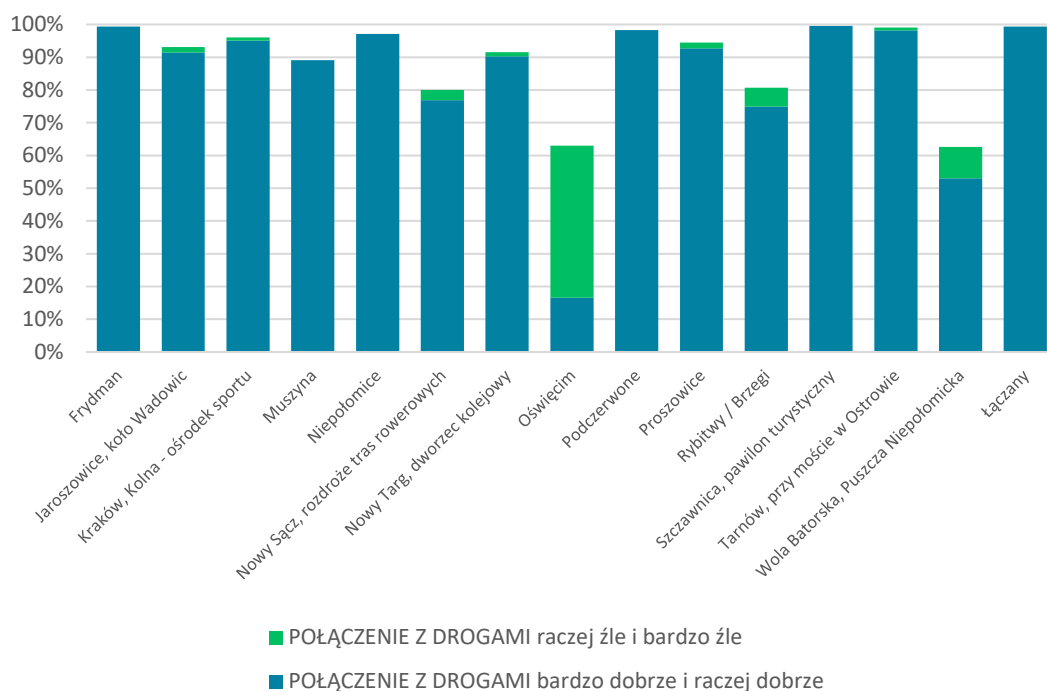




ROWEREM PO MAŁOPOLSCE:

POTRZEBY I OCZEKIWANIA UŻYTKOWNIKÓW TRAS, INFRASTRUKTURA VELOMAŁOPOLSKA, OPINIE MAŁOPOLAN, WPŁYW NA ROZWÓJ SPOŁECZNO-GOSPODARCZY



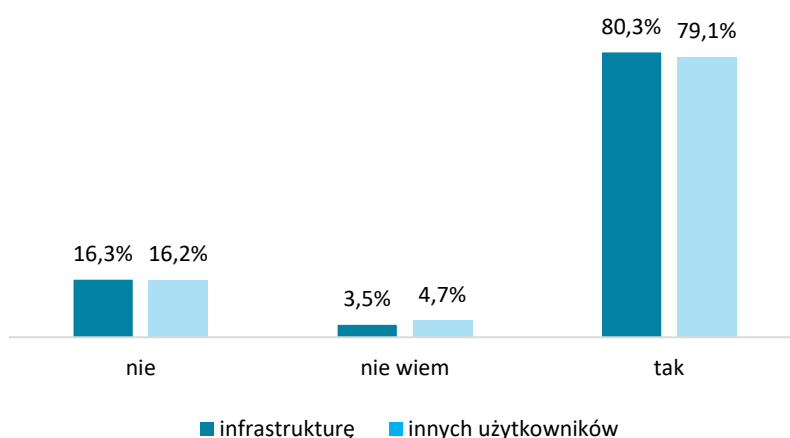


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

2.6. Czy trasy VeloMałopolska są bezpieczne?

Ankietowani wyrazili swoją opinię również na temat poczucia bezpieczeństwa. Zdecydowana większość badanych uważa, że trasa, po której się poruszali, jest bezpieczna, zarówno z uwagi na infrastrukturę (odpowiednia szerokość, dobre oznaczenie, odseparowanie od jezdni, możliwość bezpiecznego postoju itd.), jak i z uwagi na innych użytkowników tras (bezpieczeństwo jazdy, zachowania, liczba użytkowników).

Wykres 19. Czy Pani/Pana zdaniem trasa, po której Pani/Pan jedzie, jest bezpieczna, z uwagi na...? (n=2312)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.



Badani, którzy zwrócili uwagę na to, że trasa nie jest bezpieczna **z uwagi na infrastrukturę**, zostali zapytani o powody takiej opinii. Wskazywali głównie na:

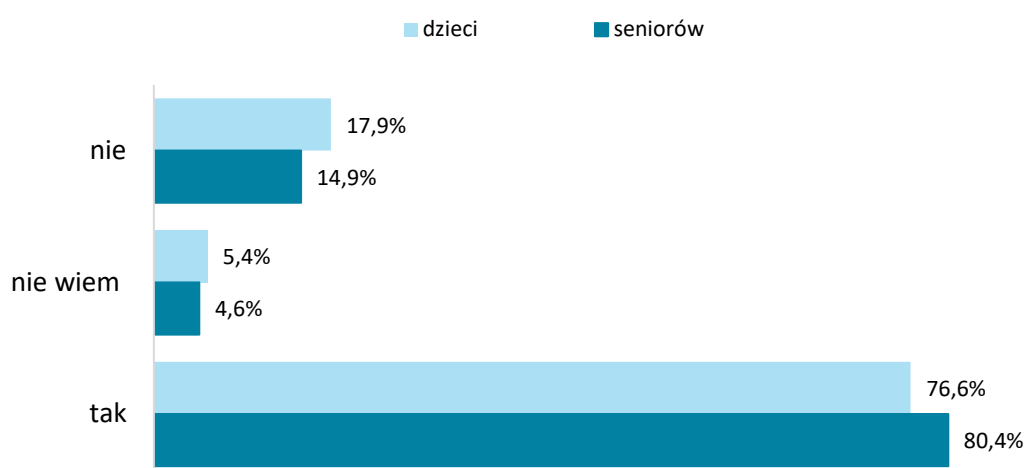
-  złą nawierzchnię,
-  nieodpowiednią szerokość trasy (zbyt wąska),
-  niebezpieczne skrzyżowania/zjazdy,
-  słabe oznakowanie,
-  brak wydzielonego miejsca dla pieszych (przez co ruch rowerowy i pieszy miesza się),
-  brak bezpiecznych miejsc postoju.

Z kolei ci, którzy postrzegali trasę, po której jechali jako niebezpieczną **z uwagi na innych użytkowników**, wskazywali głównie na:

-  za dużą prędkość niektórych uczestników ruchu,
-  niską kulturę jazdy,
-  nieprzestrzeganie przepisów drogowych / nieznajomość przepisów drogowych,
-  brak umiejętności jazdy.

Badani odpowiedzieli w ankiecie, że trasy VeloMałopolska są odpowiednie zarówno dla dzieci, jak i dla seniorów.

Wykres 20. Czy trasa jest odpowiednia dla...? (n=2312)

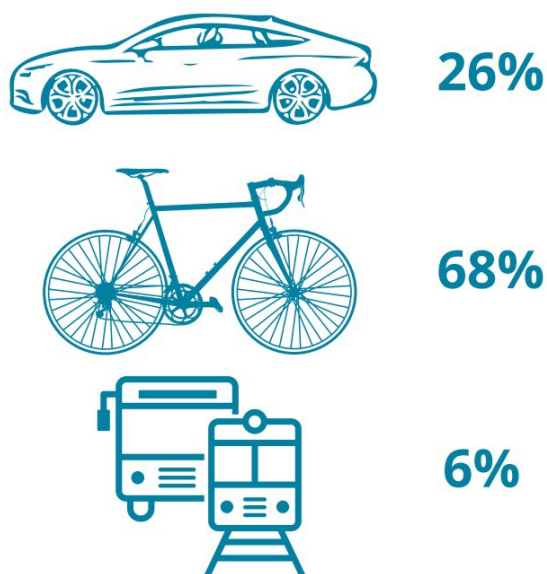


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.



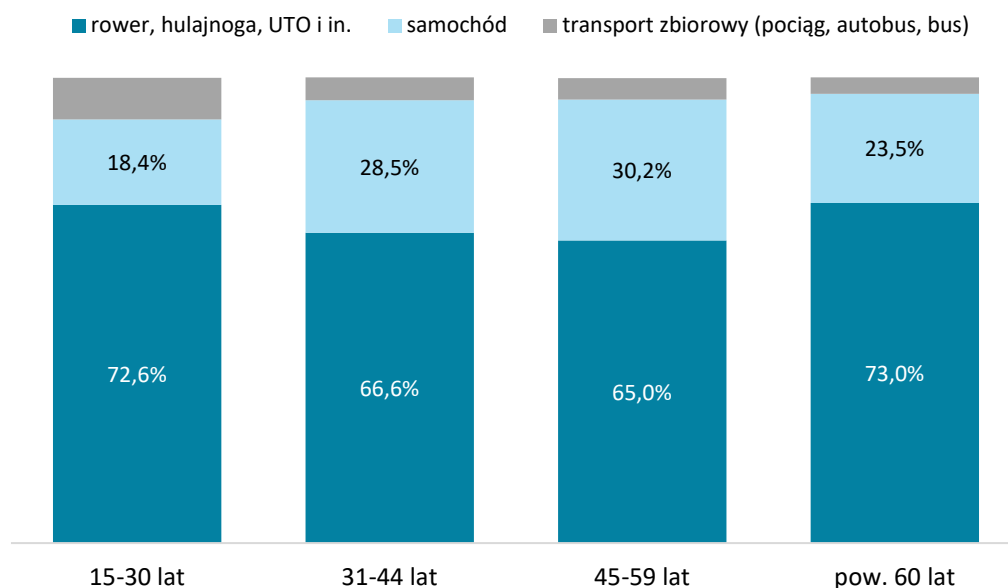
2.7. Dojazd do trasy

Zdecydowana większość badanych **przyjechała na trasę pojazdem, którym potem się poruszała**. Co czwarty użytkownik dojechał samochodem osobowym. Tylko kilka procent użytkowników VeloMałopolska dostała się do drogi rowerowej transportem publicznym.



Nieznaczne są różnice w wyborze środka transportu w zależności od wieku użytkowników tras VeloMałopolska. Rowerem lub hulajnogą przyjeżdżali na trasę głównie ludzie młodzi lub starsi (w wieku pow. 60 lat).

Wykres 21. Jaki był główny środek transportu, którym dotarł(a) Pani/Pan na tę trasę rowerową? (n=2312)



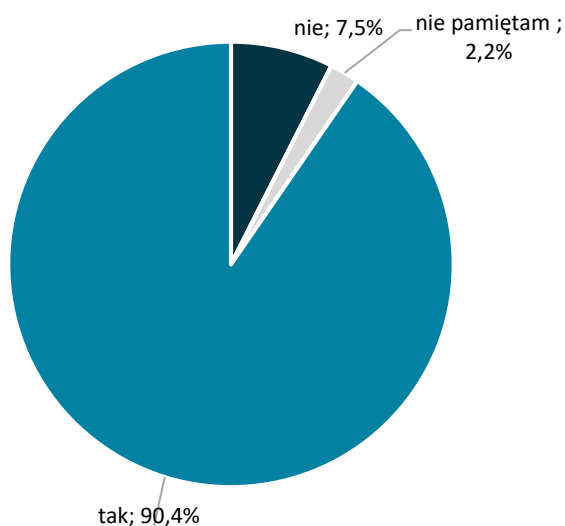
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.



...samochodem

Ponad 90% spośród tych, którzy przyjechali samochodem, odpowiedziało, że przy trasie można zostawić swoje auto. Również co dziewiąty stwierdził (89,9%), że są specjalnie wyznaczone parkingi dla samochodów.

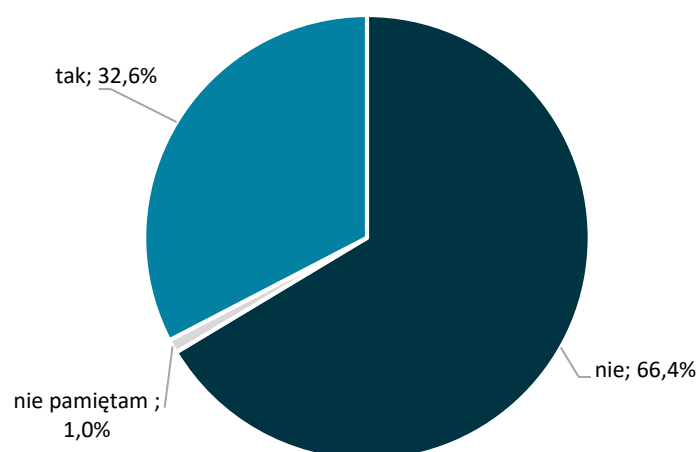
Wykres 22. Czy przy trasie, po której Pani/Pan jedzie, można zostawić samochód? (n=604)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

Dwóch na trzech ankietowanych, którzy przyjechali na trasę rowerową samochodem, odpowiedziało, że nie miało problemów ze znalezieniem miejsca do zaparkowania.

Wykres 23. Czy miał(a) Pan/Pani problemy ze znalezieniem miejsca do zaparkowania? (n=604)

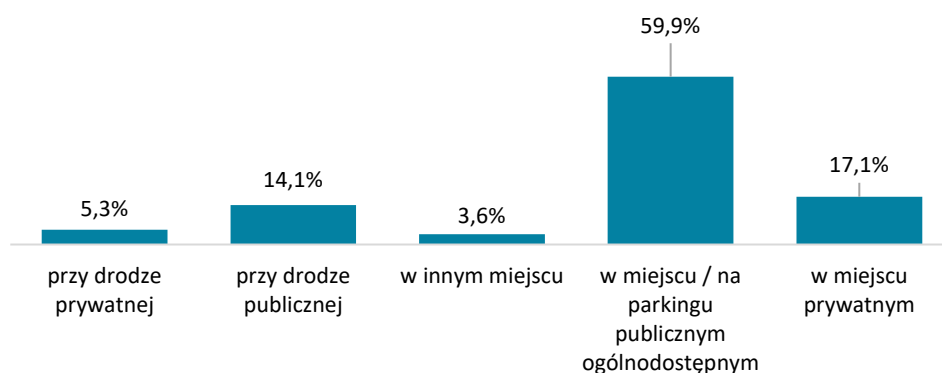


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.



Prawie 60% badanych zaparkowało samochód w miejscu ogólnodostępnym / na parkingu publicznym, 17% – w miejscu prywatnym, a prawie 15% – przy drodze publicznej.

Wykres 24. Gdzie Pan/Pani zaparkował(a)? (n=604)

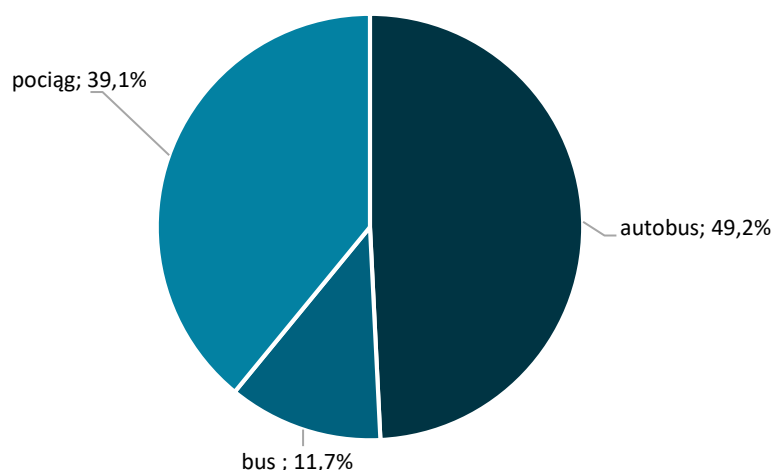


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

...transportem zbiorowym

Spośród ankietowanych, którzy dojechali na trasę rowerową transportem publicznym, prawie połowa dojechała autobusem, a prawie 40% – pociągiem.

Wykres 25. Jakim środkiem transportu publicznego dostał(a) się Pani/Pan na trasę? (n=128)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

Trzech na czterech ankietowanych podróżujących transportem publicznym nie miało problemów z przetransportowaniem roweru/hulajnogi/UTO.



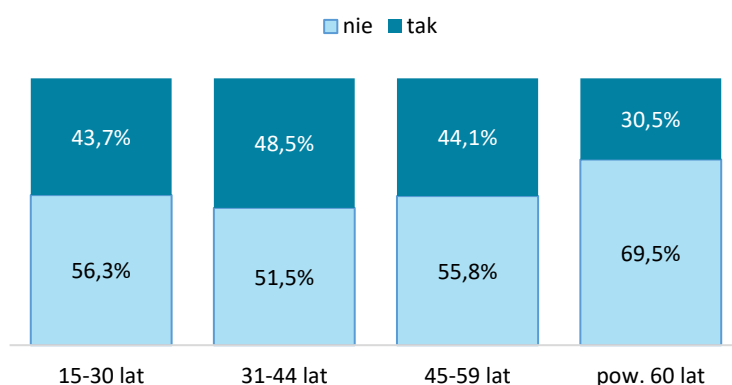
2.8. Miejsca Przyjazne Rowerzystom

Mniej niż połowa ankieterowanych słyszała o Miejscach Przyjaznych Rowerzystom.



Najbardziej miejsca kojarzą osoby z grupy wiekowej 31–44 lata.

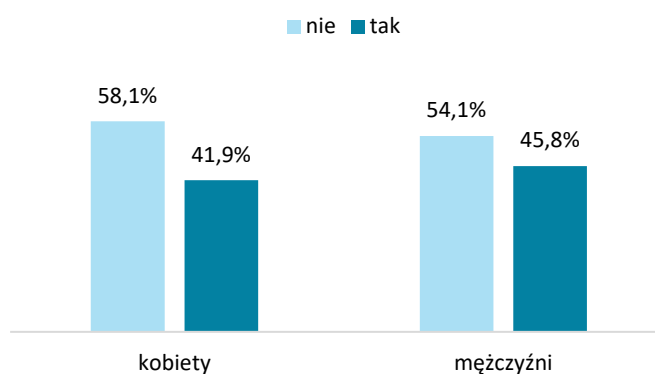
Wykres 26. Znajomość MPR a wiek (n=2312)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

Więcej mężczyzn niż kobiet słyszało o Miejscach Przyjaznych Rowerzystom.

Wykres 27. Znajomość MPR a płeć (n=2312)



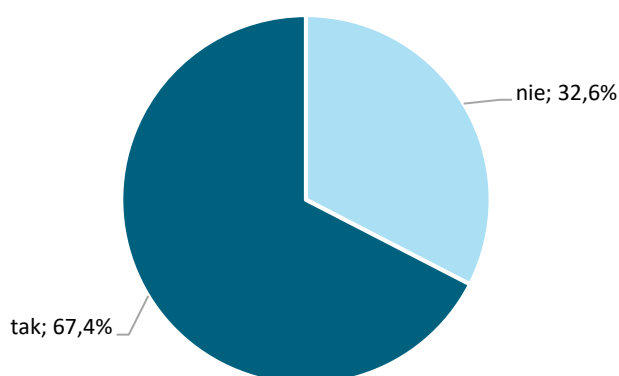
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.



Co trzeci użytkownik tras VeloMałopolska, który był badany, dowiedział się o Miejscach Przyjaznych Rowerzystom przypadkowo, co czwarty – usłyszał o nich „od znajomych, rodziny” lub dowiedział się z internetu (po ok. 24%), a 14,5% – z mediów społecznościowych.

Ponad 65% tych, którzy słyszeli o takich miejscach, było w nich.

Wykres 28. Czy był(a) Pani/Pan w takim miejscu? (n=1014)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

Oczekiwania badanych wobec MPR-ów są bardzo zróżnicowane. Użytkownicy chcieliby więcej (kolejność od największej liczby wskazań do najmniej licznej):

-  wygodnych miejsc do odpoczynku,
-  toalet,
-  miejsc serwisowania,
-  automatów z napojami / wodopojów,
-  gastronomii,
-  parkingów samochodowych,
-  miejsc do ładowania telefonów,
-  stacji ładowania rowerów/hulajnóg elektrycznych,
-  miejsc na rowery/hulajnogi,
-  poczucia bezpieczeństwa (w zakresie osób i mienia),
-  miejsc na piknik/ognisko,
-  sklepów,
-  tablic informacyjnych (z zakresu turystyki, zachowania na drodze),
-  lepszego oświetlenia,



-  placu zabaw,
-  zachowania czystości (np. koszy na śmieci),
-  pryszniców,
-  miejsc noclegowych,
-  drukowanych map,
-  patroli straży,
-  przycisku z numerem alarmowym sos,
-  siłowni.

Bardzo duża część ankietowanych (co piąty) stwierdziła, że w MPR-ach „jest wszystko”.

Spośród badanych, którzy nie słyszeli o Miejscach Przyjaznych Rowerzystom, ponad 53% również nie widziało logotypu tej sieci:



3. BADANIE MIESZKAŃCÓW MAŁOPOLSKI W KONTEKŚCIE ROWERZYSTÓW / JAZDY NA ROWERZE

3.1. O sondażu

Opinie nt. rowerzystów i kwestii związanych z jazdą na rowerze zostały zbadane w sondażu (badanie obejmowało również inny zakres tematyczny), które zostało przeprowadzone wśród mieszkańców Małopolski mających powyżej 18 lat.

Badanie zostało zrealizowane w dniach 3–22 listopada 2025 roku, na próbie 2431 osób.

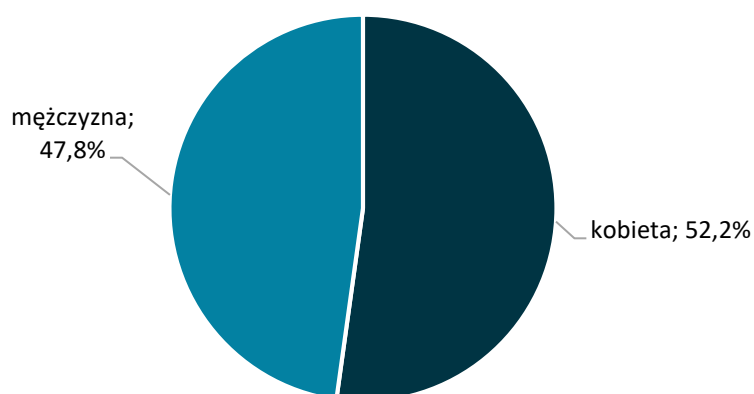
Tabela 2. Liczba zrealizowanych wywiadów w każdym z 6 podregionów Małopolski (n=2431)

podregion krakowski	407	16,7%
podregion miasto Kraków	411	16,9%
podregion nowosądecki	402	16,5%
podregion nowotarski	402	16,5%
podregion oświęcimski	407	16,7%
podregion tarnowski	402	16,5%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

W badaniu wzięło udział nieznacznie więcej kobiet niż mężczyzn.

Wykres 29. Odsetek kobiet i mężczyzn w badaniu opinii mieszkańców (n=2431)

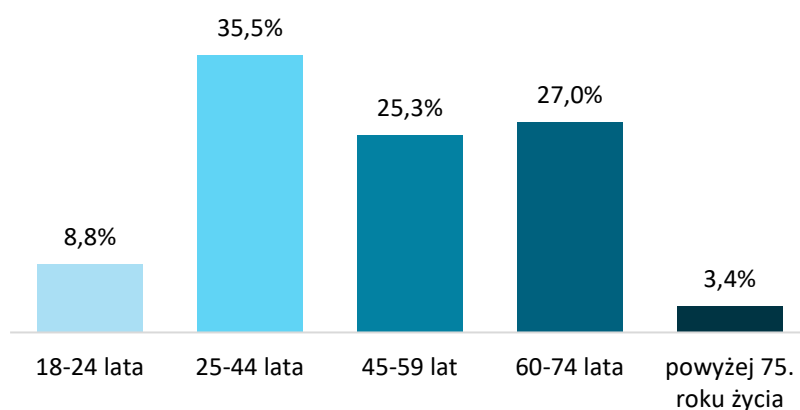


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

Najliczniejszą grupą wiekową w sondażu były osoby w wieku 25–44 lata, najmniej liczną – Małopolanie 75+.



Wykres 30. Odsetek badanych w poszczególnych grupach wiekowych (n=2431)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

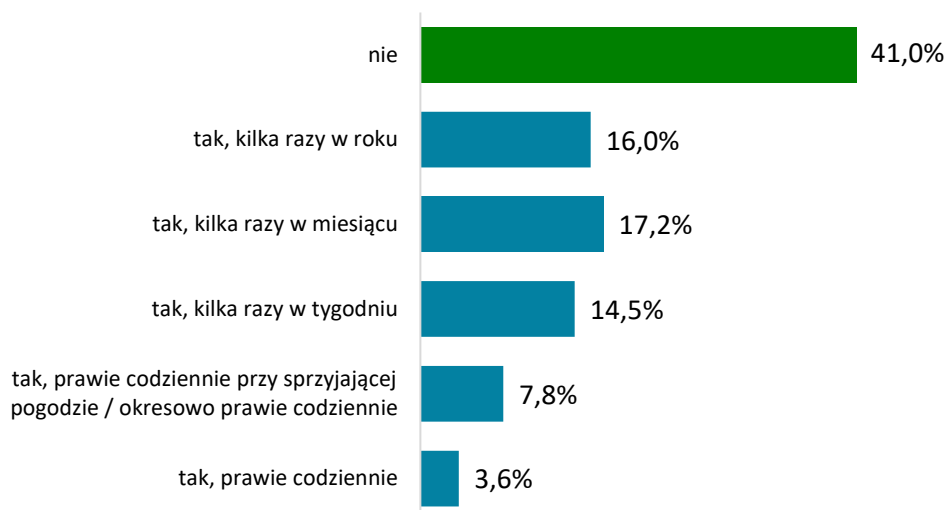
3.2. Czy Małopolanie jeżdżą na rowerze?

Jak wynika z analizy odpowiedzi – ponad połowa mieszkańców Małopolski (59%) jeździ na rowerze⁹.

Co szósty badany – kilka razy w miesiącu, a co siódmy – nawet kilka razy w tygodniu.



Wykres 31. Czy jeździ Pan(i) na rowerze? (n=2431)



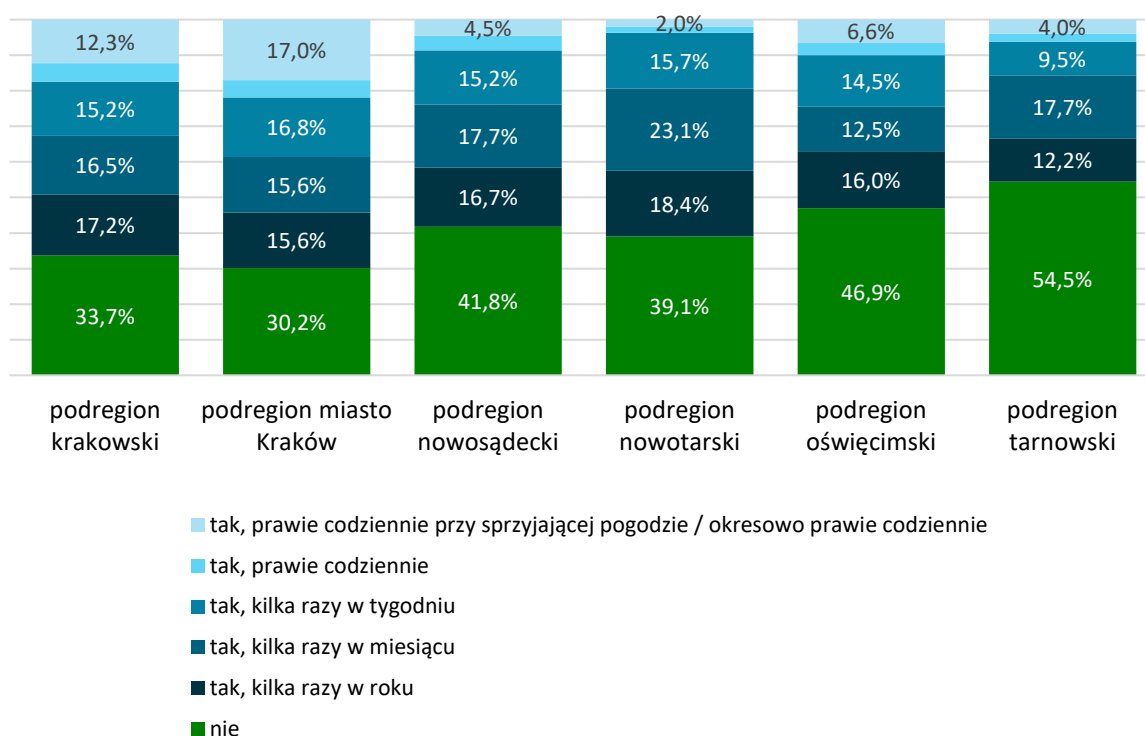
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

⁹ W badaniu przeprowadzonym przez Małopolskie Obserwatorium Rozwoju Regionalnego w 2021 roku 55% Małopolan zadeklarowało, że jeździ na rowerze.



Pod względem miejsca zamieszkania najwięcej osób niejeżdżących na rowerze występuje w podregionie tarnowskim i oświęcimskim, najchętniej dwa kółka wyciągają mieszkańcy Krakowa i podregionu krakowskiego.

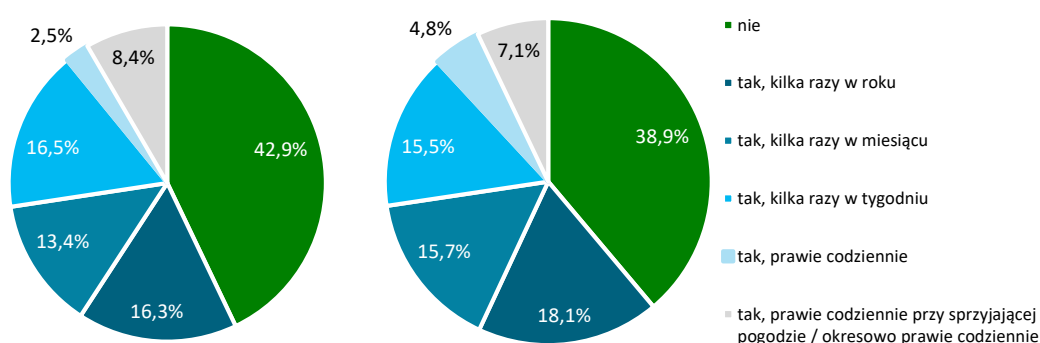
Wykres 32. Czy jeździ Pan(i) na rowerze? – analizy w przekroju na podregion zamieszkania (n=2431)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

Analizy przekrojowe pokazują, że mężczyźni częściej sięgają po rower niż kobiety.

Wykres 33. Czy jeździ Pan(i) na rowerze? – analizy w przekroju na płeć, lewy wykres – kobiety (n=1269), prawy wykres – mężczyźni (n=1162)

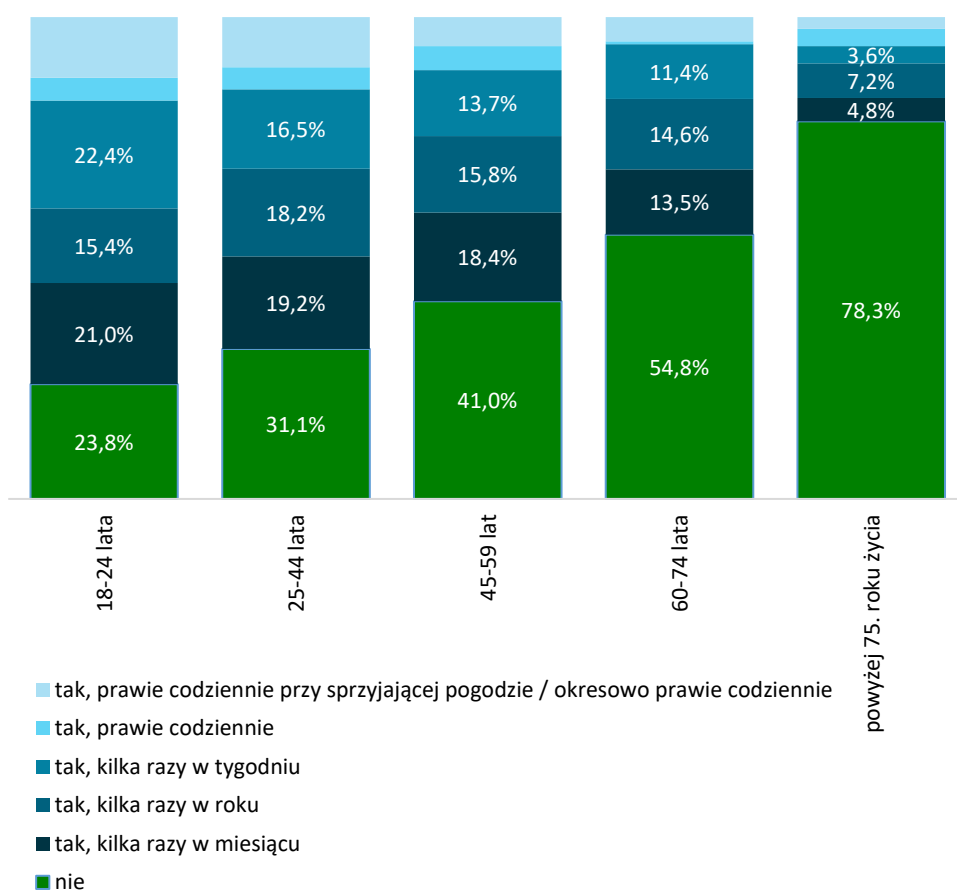


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

Im Małopolanie starsi, tym mniej i rzadziej korzystają z roweru.



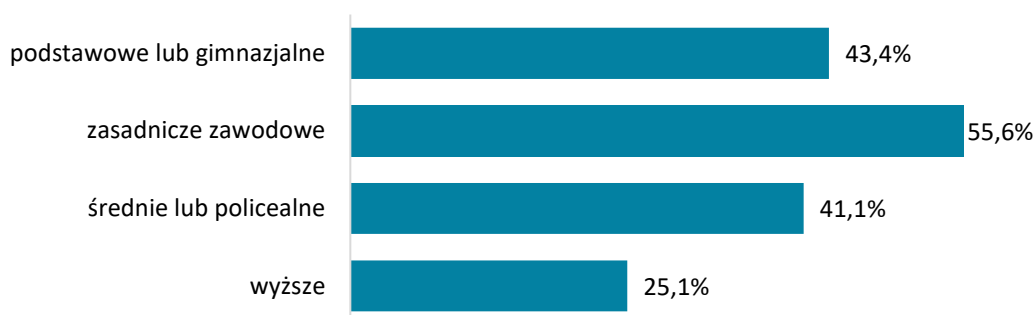
Wykres 34. Czy jeździ Pan(i) na rowerze? – analizy w przekroju na wiek (n=2431)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

Duże znaczenie ma również kwestia wykształcenia.

Wykres 35. Odpowiedzi „nie” na pytanie Czy jeździ Pan(i) na rowerze? w zależności od wykształcenia (n=2431)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.



Małopolanie mieszkający na obszarach miejskich częściej korzystają z roweru niż mieszkańcy obszarów wiejskich: 6 na 10 osób mieszkających na obszarach miejskich korzysta z dwóch kółek, a na obszarach wiejskich to 5 na 10 osób.

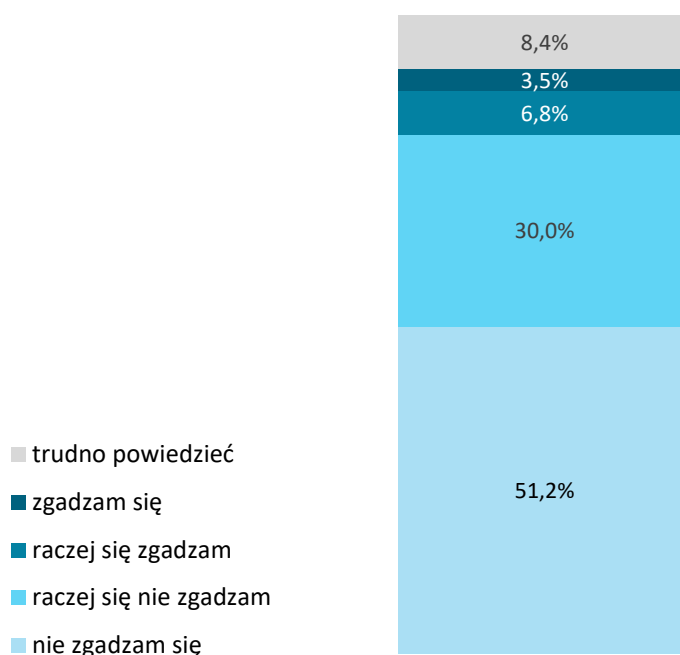
3.3. Stosunek Małopolan do rowerzystów

Małopolanie w większości jeżdżą na rowerze, choć bardzo różnią się w częstotliwości korzystania z tego środka transportu czy formy aktywności. Zostali zapytani o opinię na temat obecności rowerzystów we wspólnej przestrzeni publicznej – na drogach oraz w otoczeniu miejskim.

W badaniu opinii mieszkańcy regionu zostali zapytani o ich stosunek do stwierdzenia: *obecność rowerzystów w przestrzeni publicznej jest dla mnie problemem*.

Jedynie dla co dziesiątego ankietowanego stanowi to problem, olbrzymiej większości obecność rowerzystów nie przeszkadza (ponad 81%).

Wykres 36. Czy zgadza się Pan(i) ze stwierdzeniem: OBECNOŚĆ ROWERZYSTÓW W PRZESTRZENI PUBLICZNEJ JEST DLA MNIE PROBLEMEM (n=2431)

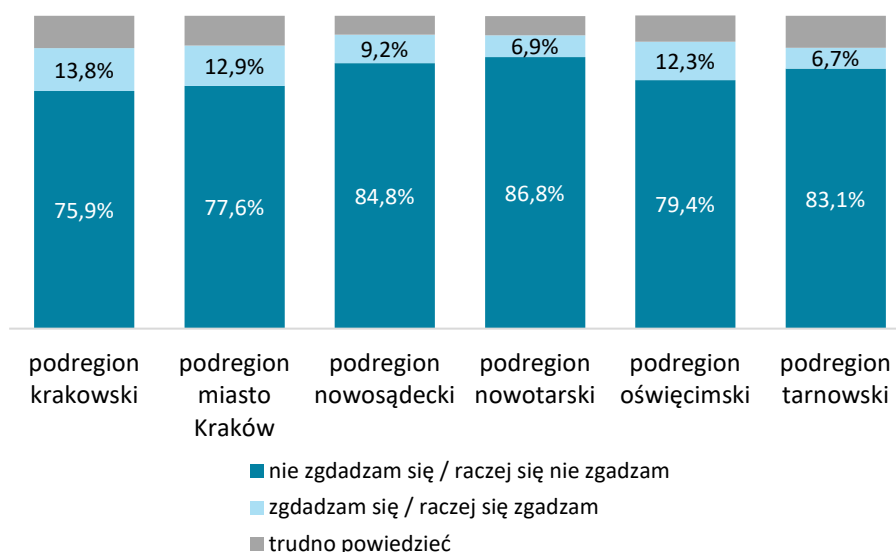


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

Stosunek do rowerzystów nieznacznie różni się w zależności od podregionu zamieszkania. Najwięcej osób, które zgadzają się lub raczej zgadzają się ze stwierdzeniem, że rowerzyści mogą być problemem, znajduje się w podregionie miasta Kraków i krakowskim (czyli tam, gdzie jeżdżących na dwóch kółkach jest najwięcej).



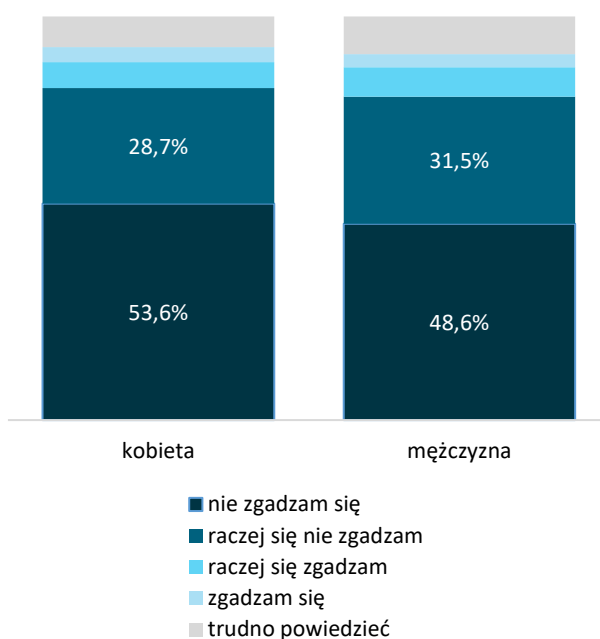
Wykres 37. Czy zgadza się Pan(i) ze stwierdzeniem: OBECNOŚĆ ROWERZYSTÓW W PRZESTRZENI PUBLICZNEJ JEST DLA MNIE PROBLEMEM (n=2431)
– analizy w przekroju na podregion zamieszkania



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

Różnice w stosunku do rowerzystów są niewielkie, jeśli weźmiemy pod uwagę odpowiedzi z podziałem na płeć ankietowanego.

Wykres 38. Czy zgadza się Pan(i) ze stwierdzeniem: OBECNOŚĆ ROWERZYSTÓW W PRZESTRZENI PUBLICZNEJ JEST DLA MNIE PROBLEMEM (n=2431)
– analizy w przekroju na płeć



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.



Osoby, dla których obecność rowerzystów może być problemem (co dziesiąty respondent wybrał taką odpowiedź), zostali poproszeni o podanie powodów takiego stanowiska.

Były to głównie:

-  niebezpieczna jazda rowerzystów (nadmierna prędkość, nieprzestrzeganie przepisów),
-  brak kultury jazdy,
-  jazda po chodnikach (zagrożenie dla pieszych),
-  zbyt duża liczba rowerzystów w stosunku do infrastruktury.

3.4. Przesiadka na rower?

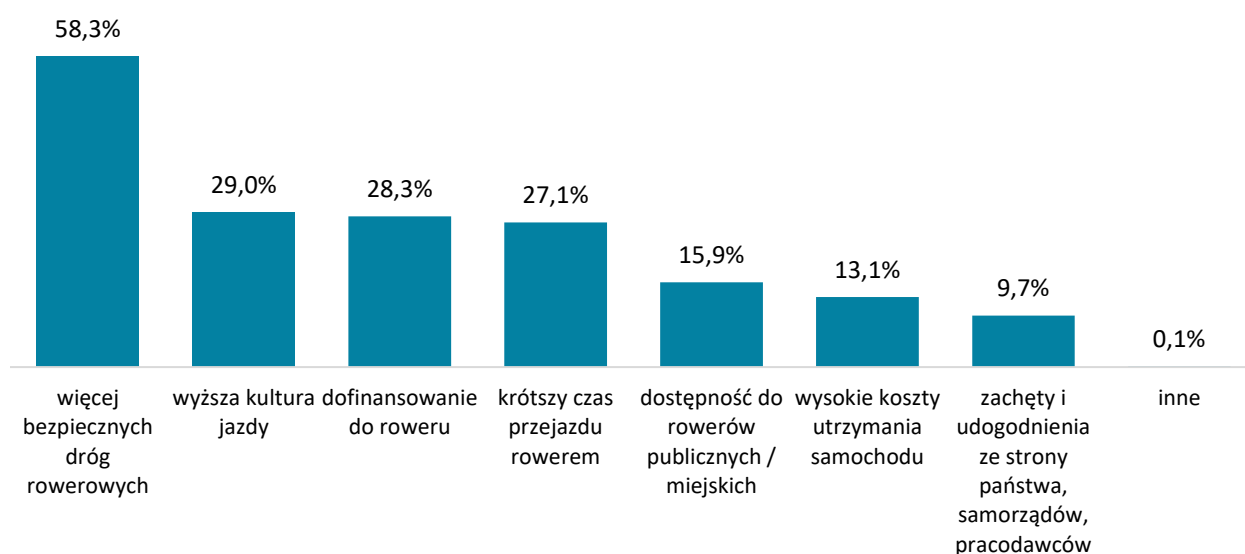
Małopolanie zostali zapytani, jakie warunki musiałyby być spełnione, aby rower był częstszą alternatywą dla transportu publicznego lub samochodu.

Dla zdecydowanej większości musiałyby być **więcej bezpiecznych dróg rowerowych** (asfaltowych, odseparowanych od ruchu samochodowego). Bardzo istotne, i w równym stopniu, są także:

- wyższa kultura jazdy,
- dofinansowanie do roweru (elektrycznego/zwykłego),
- krótszy czas przejazdu rowerem niż innymi środkami transportu.

Wykres 39. Jakie warunki, w Pan(i) opinii, musiałyby być spełnione, aby rower był częstszą alternatywą dla transportu publicznego lub samochodu?

(odpowiedzi nie sumują się do 100, gdyż można było wybrać więcej niż jedną odpowiedź)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.



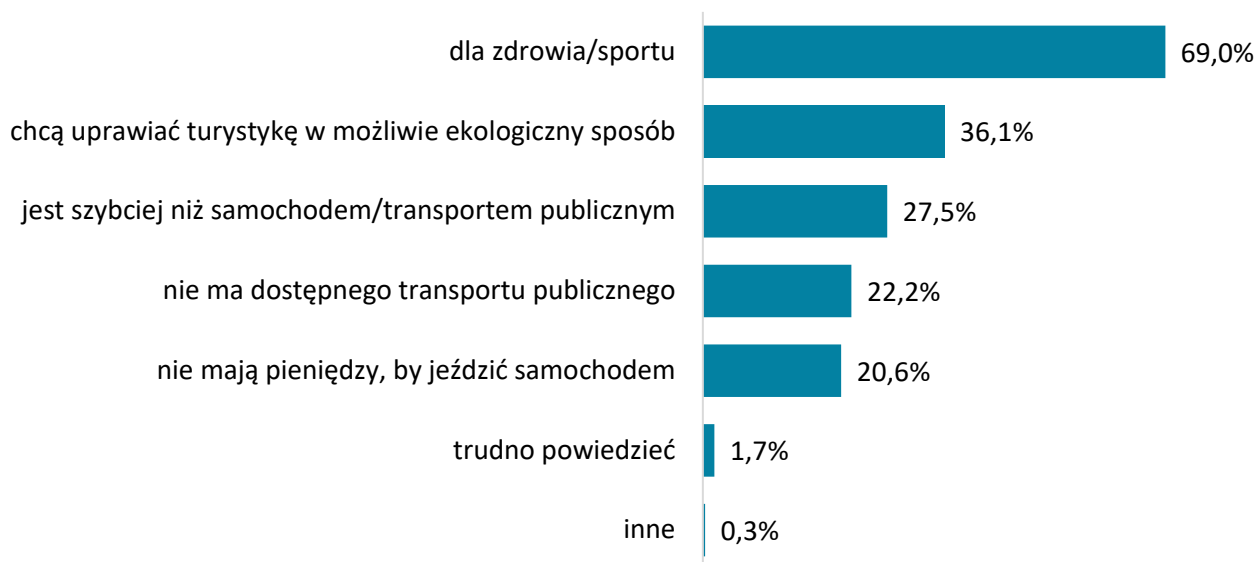
3.5. Dlaczego jeździmy na rowerze? – opinie

„**Zdrowie i sport**” są głównymi powodami, dla których Małopolanie jeżdżą na rowerze – tak wynika z opinii respondentów.



Wykres 40. Ludzie jeżdżą na rowerze, ponieważ...

(odpowiedzi nie sumują się do 100, gdyż można było wybrać dwie odpowiedzi)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.



4. BADANIE MIEJSC PRZYJAZNYCH ROWERZYSTOM

4.1. Jakie podmioty wzięły udział w badaniu?

Badanie ankietowe wśród Miejsc Przyjaznych Rowerzystom zostało przeprowadzone w listopadzie i grudniu 2025 roku. Do 229 zgromadzonych w sieci podmiotów wysłana została prośba o wypełnienie kwestionariusza. Ostatecznie badanie zrealizowało 49 MPR-ów.

Tabela 3. Liczba MPR-ów, które wypełniły ankietę w poszczególnych powiatach

Powiat	Liczba MPR
M. Kraków	3
M. Tarnów	1
bocheński	1
brzeski	1
krakowski	4
nowosądecki	14
nowotarski	13
oświęcimski	1
olkuski	1
tarnowski	2
tatrzański	1
wadowicki	5
wielicki	2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

Sieć Miejsc Przyjaznych Rowerzystom została zainaugurowana w 2020 roku. Jest to system działający w Małopolsce i został stworzony przez samorząd województwa.

Ma na celu:

-  ujednolicenie poziomu świadczonych usług,
-  dostarczenie informacji o udogodnieniach i atrakcjach dostępnych na trasie rowerowej / trasach rowerowych,
-  ułatwianie wyszukiwania podmiotów znajdujących się na trasach rowerowych.

System małopolski działa na podobnych zasadach jak inne systemy w Polsce (Miejsca Przyjazne Rowerzystom przy Green Velo, Miejsca Przyjazne na Szlaku wokół Tatr). Ich celem jest rozwój i promocja turystyki rowerowej, inspirowanie i wspieranie lokalnego biznesu w tworzeniu oferty przyjaznej dla rowerzystów, podnoszenie konkurencyjności oraz stworzenie platformy współpracy i wymiany doświadczeń pomiędzy podmiotami biorącymi udział w systemie¹⁰.

¹⁰ <https://narowery.visitmalopolska.pl/mpr>, dostęp: 17.12.2025.



Różne podmioty chętnie przystępują do sieci, gdyż mogą zyskać dodatkowych klientów – dzięki promocji na stronie internetowej poświęconej turystyce w Małopolsce, w mediach społecznościowych, również dzięki obecności na mapach rowerowych wydawanych przez Województwo Małopolskie i w publikacjach oraz innych materiałach promocyjnych na temat ścieżek VeloMałopolska.

Przystępując do systemu, podmioty otrzymują certyfikat, który może być wykorzystywany w działaniach marketingowych.

MPR-y, które wypełniły ankietę, prowadzą różnorodną działalność powiązaną z turystyką rowerową (jeden podmiot może prowadzić kilka różnych działalności):

- **17 prowadzi obiekt noclegowy,**
- **14 – punkt gastronomiczny,**
- **3 – sklep (2 – rowerowe i 1 – wielobranżowy),**
- **6 – serwis rowerowy,**
- **13 – wypożyczalnię rowerów / sprzętu turystycznego,**
- **5 – plac parkingowy,**
- **9 zarządza atrakcją turystyczną,**
- **8 zarządza punktem informacji turystycznej,**
- **7 prowadzi inną działalność (typu: dom kultury, fundacja, biblioteka, basen, muzeum).**

Miejsca Przyjazne Rowerzystom, które wzięły udział w badaniu, znajdują się przy:

- 👉 Wiślanej Trasie Rowerowej (10),
- 👉 VeloMetropolis / EuroVelo4 (2),
- 👉 VeloNatura / EuroVelo11 (6),
- 👉 VeloDunajec (22),
- 👉 VeloRaba (3),
- 👉 VeloRudawa (1),
- 👉 VeloSkawa (4),
- 👉 VeloPrądnik (2)
- 👉 Szlaku wokół Tatr (5),
- 👉 VeloKrynica (4),
- 👉 VeloCzorsztyn (4),
- 👉 Przedgórzańskimi i nadwiślańskimi trasami (1),
- 👉 Szlakiem Bursztynowym (1),
- 👉 Szlakiem Orlich Gniazd Kraków-Częstochowa (2),
- 👉 Tatrzańskim Parku Narodowym (Chochołowska, Kalatówki, Murowaniec) (1),
- 👉 Szlaku Wadowice – Świnna Poręba (1).

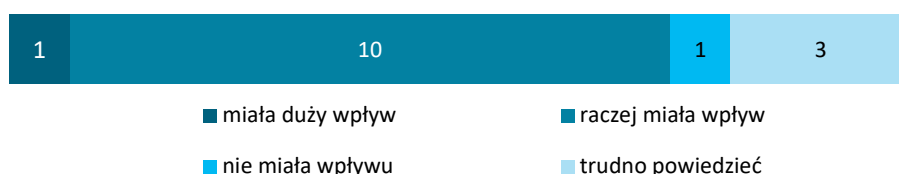


Podmioty należące do sieci zostały zapytane o rok przystąpienia do systemu. **14 spośród nich znalazło się w sieci w 2020 roku, 8 – w 2021 roku, 11 – w 2022 roku, 9 – w 2023 roku, 5 – w 2024 roku oraz 2 w 2025 roku.**

4.2. Korzyści z obecności w sieci?

Większość zbadanych MPR-ów oceniła, że ich **przychody od czasu wejścia do sieci pozostały bez zmian (24), u 15 podmiotów – przychody wzrosły**. U żadnego z ankietowanych przychody nie zmalały, a w przypadku 10 trudno powiedzieć, jak kształtowały się ich finanse od momentu wejścia do systemu. **Wśród tych, u których one wzrosły (15), 11 oceniło, że przyczyniła się do tego obecność w sieci.**

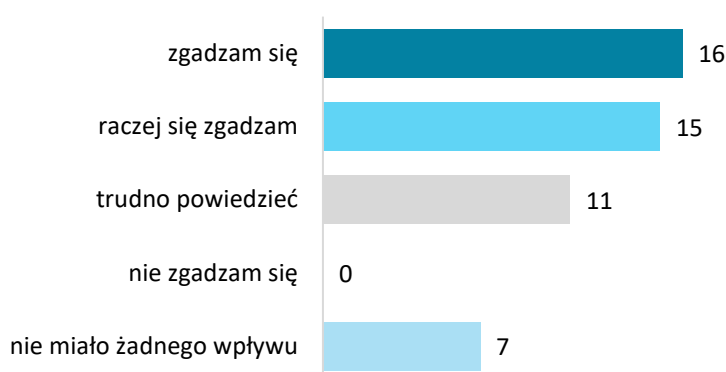
Wykres 41. Wzrost przychodów a obecność w sieci MPR (n=15)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

Zdecydowana większość ankietowanych (31 spośród 49) „zgadza się” i „raczej się zgadza” ze stwierdzeniem, że **dołączenie do sieci MPR było korzystne dla prowadzenia działalności**. Żaden z podmiotów nie ocenił swojego wejścia do sieci jako niekorzystnego. Dla 7 MPR-ów nie miało to żadnego wpływu.

Wykres 42. Czy zgadza się Pani/Pan ze stwierdzeniem, że dołączenie do sieci MPR było korzystne dla prowadzenia działalności? (n=49)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

Ankietowani uważają, że największą korzyścią z przystąpienia do sieci Miejsc Przyjaznych Rowerzystom jest **promocja usług**. Ponadto podmioty widzą większe zainteresowanie potencjalnych klientów (np. w internecie) i większa jest liczba faktycznych klientów.



Tabela 4. Jakie widzi Pani/Pan korzyści z przystąpienia do sieci MPR? (n=49) – odpowiedzi nie sumują się do 49, gdyż można było wybrać więcej niż jedną odpowiedź

Korzyści z przystąpienia do sieci MPR	Liczba MPR-ów
większe zainteresowanie potencjalnych klientów (np. większy ruch w internecie)	15
większa liczba klientów	10
lepszą promocją usług (poprzez media społecznościowe, mapy rowerowe i in.)	23
możliwość wymiany doświadczeń z innymi członkami sieci	12
inne	3

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

4.3. Wsparcie: jakie jest, jakie powinno być?

Miejsca Przyjazne Rowerzystom zostały zapytane, czy odczuwają w codziennej działalności wsparcie ze strony samorządu województwa małopolskiego. **22 podmioty spośród 49 odpowiedziało twierdząco**, 14 – takiego wsparcia nie odczuwa, a 13 – „trudno powiedzieć”.

Te MPR-y, które odpowiedziały twierdząco, doprecyzowały, **jakiego rodzaju jest to wsparcie**:

Wsparcie informacyjno-promocyjne.

Wsparcie finansowe, merytoryczne.

Networking branży, organizacja szkoleń, materiały informacyjne.

Lokalizacja naszej instytucji sprawia, że jesteśmy jednym z ważnych punktów turystycznych i transportowych. Bliskość tras rowerowych + trasy pociągów Kolei Małopolskich (jesteśmy również punktem sprzedaży biletów KM) sprawia, że nasza działalność w mniej lub bardziej pośredni sposób krzyżuje się z działaniami urzędu marszałkowskiego i funduszami województwa małopolskiego. Od lat jesteśmy partnerem jednego z dużych projektów realizowanych przez UMWM, jak Małopolska Noc Naukowców. Nasze działania już nie raz były więc wspierane z funduszy, projektów koordynowanych przez UMWM.

W naszej codziennej działalności odczuwamy realne wsparcie ze strony samorządu województwa małopolskiego. Korzystamy z różnych form pomocy, które ułatwiają rozwój oraz bieżące funkcjonowanie.

Możliwość odbioru materiałów promocyjnych, warsztaty, wizyty studyjne.

Inspiracje, jak zadbać o rowerzystów, reklama.

Promocja w sieci, materiały promocyjne.

Promocja, warsztaty, study tour-y.

Szkolenia – warsztaty, materiały – mapki.

Materiały rowerowe.



Wspólne działania na rzecz podniesienia poziomu obsługi ruchu turystycznego, organizowanie warsztatów, gdzie można poznać i wymienić się doświadczeniami innych punktów, działania promocyjne.

Materiały promocyjne, szkolenia.

Promocja w materiałach drukowanych i social mediach.

Kładki przy VeloDunajec.

Wsparcie promocyjne w zakresie MPR.

Największym wsparciem są organizowane szkolenia, wyjazdy, sympozja oraz bardzo profesjonalnie wykonane materiały (foldery, mapki).

Reklama oraz możliwość korzystania z materiałów informacyjnych.

Przekazywanie materiałów promocyjnych (foldery, mapy), promocja atrakcji i wydarzeń w mediach społecznościowych oraz na stronach internetowych, szkolenia.

Promocja naszego obiektu w internecie.

Promocja na oficjalnych stronach, portalach turystycznych, w materiałach informacyjnych.

Bardzo pomocne są szkolenia i spotkania organizowane przez urząd marszałkowski na temat statystyki i zmian w turystyce rowerowej oraz (szkolenia – przyp.), jak lepiej promować swój biznes. Pomocne są mapki i oznakowanie tras.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

Wszystkie ankietowane podmioty zostały natomiast zapytane, **jakiego wsparcia ze strony samorządu województwa oczekują:**

Większej promocji.

Map, działań sieciujących, działań promocyjnych, szerszej oferty MPR w regionie.

Rozwoju ścieżek rowerowych w obrębie lokalizacji Zakopane/Kościelisko. Zakopane posiada (tylko – przyp.) około 3 km ścieżek rowerowych.

Rozwoju sieci rowerowej wraz z infrastrukturą rowerową.

Budowy trasy Velo Skawa w gminie Tomice.

Networkingu branży. Popularyzacji turystyki rowerowej w branży turystycznej. Study tour-u dla poszczególnych segmentów rynku turystycznego.

Działań promocyjnych na poziomie samorządu.

Więcej informacji i znaków kierujących do Miejsc Przyjaznych Rowerom.

Możliwości zamówienia paczki z ulotkami „Visit Małopolska” dotyczących Pienin.

W ramach programu VeloMałopolska możliwe jest włączenie Rabki jako ważnego punktu na sieci tras regionalnych oraz współfinansowanie oznakowania i małej infrastruktury (stojaki, tablice,



MPR-y). Województwo może również udzielić patronatu lub wsparcia promocyjnego, np. poprzez włączenie obiektu w oficjalne materiały turystyczne, mapy i kampanie promujące turystykę rowerową. Dodatkowo możliwe jest uczestnictwo w konkursach grantowych i programach dla NGO i przedsiębiorców, dotyczących rozwoju turystyki aktywnej, ekologicznego transportu oraz działań edukacyjnych. Realne jest także uzyskanie wsparcia organizacyjnego i eksperckiego przy tworzeniu koncepcji połączeń tras VeloRaba, VeloSkawa i VeloDunajec w Rabce.

Większej promocji w mediach i na targach.

Materiałów promocyjnych, wymiany doświadczeń, promocji w mediach społecznościowych, na targach turystycznych.

Większej promocji, mapek, szkoleń, zintegrowania sieci MPR, warsztatów, szkoleń, informacji o nowościach.

Materiałów rowerowych, map, przewodników, gadżetów.

Promocji ścieżek, serwisów i sklepów rowerowych w materiałach promocyjnych regionu.

Dofinansowania działalności, promocji (także zagranicznej).

Informacji, jaka grupa klientów jest docelowa (do kogo będzie kierowana promocja), w jaki sposób i jak długo i jaki jest planowany efekt.

Więszego wsparcia w zakresie materiałów informacyjnych o regionie. Materiały w wersji papierowej cieszą się dużym zainteresowaniem i pomagają lepiej poznać okolice. Przydałoby się także: dostarczanie sezonowych ulotek i broszur o atrakcjach regionu, wsparcie w oznakowaniu turystycznym Jeziora Rożnowskiego, możliwość współpracy przy wydarzeniach promujących Małopolskę, udostępnienie pakietów informacyjnych dla turystów z zagranicy.

Promocji nie tylko VeloCzorsztyn, ale także innych tras wokół Nowego Sącza, zaznaczenie na mapie także ikonką wypożyczalni rowerów, a nie tylko miejsc noclegowych.

Nieco szerszej promocji na targach turystycznych. Organizacji większej liczby rowerowych pikników rodzinnych.

Większej promocji obiektów zsieciovanych w MPR.

Opracowania map z lokalnymi szlakami i trasami rowerowymi (VeloPrądnik, rowerowy Szlak Orlich Gniazd, VeloPustynia, VeloPrzemsza), promocji na stronach i w mediach społecznościowych lokalnych imprez rowerowych (cykl Rodzinnych Rajdów po Olkuskich Szlakach Rowerowych), organizacji Małopolska Tour w Olkuszu.

Dalszej promocji (nie tylko w internecie), więcej materiałów – np. mapek tras rowerowych, większej rozpoznawalności w terenie naszych obiektów, np. większe plansze MPR, typu „dojedźcie do nas”.

Włączenia obiektu do kampanii tematycznych, np. „Małopolska na rowerze”, „Weekend w Małopolsce” – realizacja profesjonalnego nagrania – promującego obiekt i okolicę.

Przyspieszenia prac nad wykonaniem trasy Velo Skawa.

Więcej materiałów, oznaczenia w social mediach, akcje w social mediach.



Promowania już istniejących tras na wydarzeniach poza województwem małopolskim. Tworzenie wydarzeń skierowanych do osób mniej aktywnych, mieszkańców województwa małopolskiego, które obniżą próg wejścia do świata aktywnego spędzania czasu na rowerze.

Dalszego wsparcia w postaci organizowanych warsztatów i nauki, jak znaleźć sposób na promowanie swojego biznesu i jaki jest trend, by pozyskiwać więcej gości hotelowych.

Przydałyby się progi zwalniające dla rowerzystów.

Większej widoczności produktów członkowskich w kampaniach regionalnych.

Inwestycji w infrastrukturę.

Gadżetów reklamowych, mapek.

Więcej ulotek informacyjnych.

Pomocy w reklamie.

Reklamy i promocji naszych okolic.

Wysyłki materiałów bezpośrednio do MPR.

Rozpoczęcia prac nad projektem trasy rowerowej VeloMuszynka, łączącej Przełęcz Tylicką z trasą VeloKrynica, nie drogą, lecz osobną trasą.

Jeszcze więcej promować i reklamować.

Pomocy w połączeniu infrastruktury rowerowej na terenie Polski ze Słowacją.

Wsparcia promocyjnego, dostarczania map, przewodników, materiałów, gadżetów.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

4.4. Opinie MPR-ów na temat turystyki rowerowej

Postanowiliśmy zasięgnąć opinii podmiotów zgromadzonych w sieci MPR na temat turystyki rowerowej i samych rowerzystów. **Aby zwiększyć ich liczbę w regionie** należy, według MPR-ów:

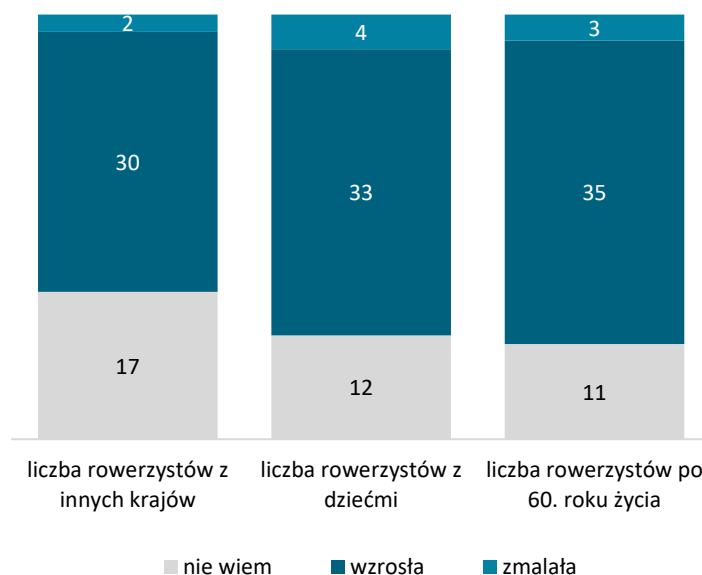
-  **rozbudowywać infrastrukturę rowerową (bezpieczne, widokowe ścieżki szutrowe/asfaltowe, zadaszone stacje odpoczynkowe dla rowerzystów z akcesoriami serwisowymi, wodą, ze stacjami ładowania rowerów elektrycznych, lepsze oznakowanie terenowe szlaków),**
-  **organizować imprezy rowerowe typu rajdy, targi rowerowe, festiwale filmowe propagujące turystykę rowerową,**
-  **promować w internecie i poprzez drukowane materiały trasy i atrakcje wokół nich, z uwzględnieniem MPR-ów,**
-  **różnicować trasy pod względem turystycznym, kondycyjnym itd.,**
-  **stworzyć ofertę dla korzystających z dwóch kółek na wiosnę i jesień, kiedy jest ich zdecydowanie mało,**
-  **edukować Małopolan w kontekście zdrowego (i aktywnego) trybu życia,**



-  różnicować i powiększać bazę noclegową,
-  budować parkingi dla samochodowych w pobliżu tras,
-  tworzyć sieci współpracy (samorząd województw – przedsiębiorstwa lokalne) w zakresie rozwoju turystyki rowerowej,
-  stworzyć sieć transportu rowerów do miejsc, gdzie nie dojeżdża komunikacja publiczna,
-  wprowadzić rowerowe odznaki turystyczne (na podobieństwo Górskiej Odznaki Turystycznej lub Korony Gór Polski),
-  skierować działania promocyjne także do mieszkańców województwa śląskiego,
-  wprowadzić dopłaty do zakupu rowerów elektrycznych / wprowadzić możliwość odliczenia zakupu roweru od podatku,
-  stworzyć benefity w zamian za poruszanie się rowerem,
-  stworzyć program lojalnościowy, np. zbieranie punktów za pokonywanie kolejnych tras.

Według podmiotów znajdujących się w sieci MPR, które wzięły udział w badaniu, najbardziej widoczny na trasach rowerowych w Małopolsce jest wzrost rowerzystów w wieku pow. 60 lat. Przybyło również rowerzystów z dziećmi i tych z innych krajów poza Polską.

Wykres 43. W Pani/Pani opinii liczba rowerzystów w ostatnich dwóch latach? (n=49)



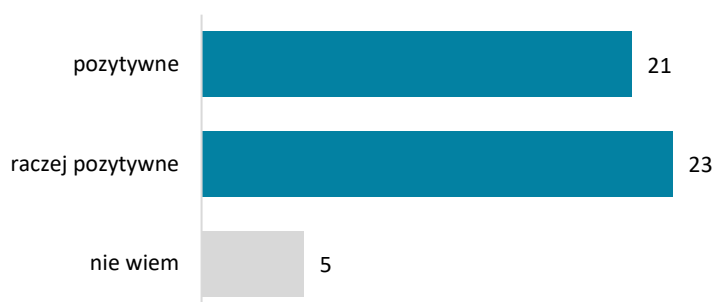
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.



4.5. Nastawienie wobec kolejnego sezonu turystycznego

Żaden z podmiotów ankietowanych nie ma negatywnego nastawienia do kolejnego sezonu w turystyce rowerowej. Z 49 MPR-ów, 23 są nastawione „raczej pozytywnie”, a 21 – „pozytywnie”.

Wykres 44. Jakie jest Państwa nastawienie do kolejnego sezonu w turystyce rowerowej z punktu widzenia prowadzenia działalności gospodarczej? (n=49)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

4.6. Najskuteczniejsze formy promocji

Podmioty ankietowane zostały zapytane, jakie, według ich opinii, są najlepsze środki promocji. Według nich najskuteczniejsze są media społecznościowe oraz przewodniki i mapy papierowe¹¹.

Tabela 5. Jakie formy promocji są według Państwa najskuteczniejsze w rozwoju turystyki rowerowej? (n=49)

(Odpowiedzi nie sumują się do 49, gdyż można było wybrać więcej niż jedną odpowiedź)

Formy promocji	Liczba MPR-ów
media społecznościowe	41
przewodniki i mapy papierowe	38
publikacje w internecie (mapy, artykuły itd.)	35
telewizja	16
publikacje w branżowych pismach turystycznych (drukowanych i internetowych)	15
banery, billboardy	11
radio	10
inne	10
prasa	4

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ankietyzacji.

¹¹ Rowerzyści zadeklarowali w badaniu, że o trasie dowiedzieli się: od znajomych i rodziny (39%), z internetu (30%) czy z portali społecznościowych (18%).



Wśród innych form promocji możliwych do wprowadzenia MPR-y wyróżniły:

-  promocję szeptaną,
-  łączenie dróg rowerowych w sieć tras Velo i Greenways,
-  angażowanie samorządów lokalnych w rozwój tras i zwiększanie ich chęci do inwestowania w infrastrukturę rowerową,
-  zaangażowanie blogerów turystycznych do pisanie o trasach rowerowych,
-  organizacja eventów/festiwali/pikników,
-  promocja wśród szkół i w innych miejscach.

4.7. Zasady obowiązujące w sieci

Spośród zbadanych 49 podmiotów, **24 uważają, że nie należy niczego zmieniać w zasadach obowiązujących w sieci „Miejsca Przyjazne Rowerzystom”**, 21 nie ma w tej kwestii zdania, a 4 zaproponowały zmiany:

- *3/4 uczestników jest po to (w sieci – przyp. red.), by być podlinkowanym na stronie i mieć trochę lepiej wypozycjonowane własne www. Warto skupić się na jakości punktów, a nie ilości.*
- *Myślę, że warto rozważyć wejście dodatkowo w system miejsc „Witamy Cyklistów w Europie Środkowej” i współpracować z innymi regionami w celu wspólnej identyfikacji MPR-ów.*
- *Problemem jest ilość śmieci zostawianych przez rowerzystów, a koszty oczyszczania ponosi podmiot zgromadzony w sieci MPR.*
- *MPR-y powinny być kategoryzowane (niektóre punkty posiadają w ofercie nocleg, wyżywienie, umożliwiają doładowanie roweru itp. i są oznaczone w identyczny sposób na trasie, co wiata w polu i to może wprowadzać turystę w błąd).*



SPIS WYKRESÓW

Wykres 1. Odsetek osób dorosłych, które odpowiedziały, że „jeżdżą na rowerze w celach ćwiczeniowych / poprawy kondycji”	5
Wykres 2. Odsetek osób dorosłych, które odpowiedziały, że „jeżdżą na rowerze w celu dojazdu do pracy lub do szkoły”	5
Wykres 3. Udział osób korzystających z roweru jako środka transportu co najmniej 2 razy w tygodniu.....	6
Wykres 4. Częstotliwość wykorzystywania roweru w celach turystycznych (wykres większy) i w celach dojazdu do szkoły/pracy (wykres mniejszy) (n=1506, n=373).....	7
Wykres 5. Odsetek ankietowanych w poszczególnych grupach wiekowych (n=2312)	16
Wykres 6. Miejsce zamieszkiwania respondentów (n=2312)	17
Wykres 7. Deklarowana przez ankietowanych znajomość nazwy trasy (n=2312).....	18
Wykres 8. Skąd dowiedział się Pani/Pan o tej trasie? (n=1277)	20
Wykres 9. Jakiego rodzaju rowerem (nieelektrycznym) Pani/Pan się porusza? (n=1740)	21
Wykres 10. Jaki jest główny cel przejazdu po trasie? (n=2312)	22
Wykres 11. Jaki jest główny cel przejazdu po trasie, po której się Pani/Pan teraz porusza/w momencie otrzymania ankiety/linku do ankiety? (n=2312)	23
Wykres 12. Co miało największy wpływ na wybór trasy? (n=752)	24
Wykres 13. Z jakich narzędzi Pan/Pani korzystał(a), by zaplanować trasę wycieczki? (n=257)	24
Wykres 14. Jak często korzysta Pani/Pan z tej trasy? (n=2312)	25
Wykres 15. Częstotliwość korzystania z trasy a miejsce przeprowadzenia ankietyzacji (n=2312).....	26
Wykres 16. Częstotliwość korzystania z trasy a wiek ankietowanego (n=2312)	26
Wykres 17. Ocena komfortu jazdy trasą (n=2312)	27
Wykres 18. Ocena komfortu jazdy trasą w zależności od miejsca prowadzenia ankietyzacji (n=2312).....	27
Wykres 19. Czy Pani/Pana zdaniem trasa, po której Pani/Pan jedzie, jest bezpieczna, z uwagi na...? (n=2312)	30
Wykres 20. Czy trasa jest odpowiednia dla...? (n=2312)	31
Wykres 21. Jaki był główny środek transportu, którym dotarł(a) Pani/Pan na tę trasę rowerową? (n=2312)	32



Wykres 22. Czy przy trasie, po której Pani/Pan jedzie, można zostawić samochód? (n=604).....	33
Wykres 23. Czy miał(a) Pan/Pani problemy ze znalezieniem miejsca do zaparkowania? (n=604)	33
Wykres 24. Gdzie Pan/Pani zaparkował(a)? (n=604)	34
Wykres 25. Jakim środkiem transportu publicznego dostał(a) się Pani/Pan na trasę? (n=128).....	34
Wykres 26. Znajomość MPR a wiek (n=2312).....	35
Wykres 27. Znajomość MPR a płeć (n=2312).....	35
Wykres 28. Czy był(a) Pani/Pan w takim miejscu? (n=1014).....	36
Wykres 29. Odsetek kobiet i mężczyzn w badaniu opinii mieszkańców (n=2431)	38
Wykres 30. Odsetek badanych w poszczególnych grupach wiekowych (n=2431)	39
Wykres 31. Czy jeździ Pan(i) na rowerze? (n=2431).....	39
Wykres 32. Czy jeździ Pan(i) na rowerze? – analizy w przekroju na podregion zamieszkania (n=2431)	40
Wykres 33. Czy jeździ Pan(i) na rowerze? – analizy w przekroju na płeć, lewy wykres – kobiety (n=1269), prawy wykres – mężczyźni (n=1162).....	40
Wykres 34. Czy jeździ Pan(i) na rowerze? – analizy w przekroju na wiek (n=2431)	41
Wykres 35. Odpowiedzi „nie” na pytanie Czy jeździ Pan(i) na rowerze? w zależności od wykształcenia (n=2431).....	41
Wykres 36. Czy zgadza się Pan(i) ze stwierdzeniem: OBECNOŚĆ ROWERZYSTÓW W PRZESTRZENI PUBLICZNEJ JEST DLA MNIE PROBLEMEM (n=2431).....	42
Wykres 37. Czy zgadza się Pan(i) ze stwierdzeniem: OBECNOŚĆ ROWERZYSTÓW W PRZESTRZENI PUBLICZNEJ JEST DLA MNIE PROBLEMEM (n=2431) – analizy w przekroju na podregion zamieszkania	43
Wykres 38. Czy zgadza się Pan(i) ze stwierdzeniem: OBECNOŚĆ ROWERZYSTÓW W PRZESTRZENI PUBLICZNEJ JEST DLA MNIE PROBLEMEM (n=2431) – analizy w przekroju na płeć	43
Wykres 39. Jakie warunki, w Pan(i) opinii, musiałyby być spełnione, aby rower był częstszą alternatywą dla transportu publicznego lub samochodu?	44
Wykres 40. Ludzie jeżdżą na rowerze, ponieważ... ..	45
Wykres 41. Wzrost przychodów a obecność w sieci MPR (n=15).....	48
Wykres 42. Czy zgadza się Pani/Pan ze stwierdzeniem, że dołączenie do sieci MPR było korzystne dla prowadzenia działalności? (n=49)	48
Wykres 43. W Pani/Pani opinii liczba rowerzystów w ostatnich dwóch latach? (n=49).....	53



Wykres 44. *Jakie jest Państwa nastawienie do kolejnego sezonu w turystyce rowerowej z punktu widzenia prowadzenia działalności gospodarczej? (n=49).....* 54

SPIS TABEL

Tabela 1. Liczba zebranych ankiet w poszczególnych punktach w województwie małopolskim (n=2312)	15
Tabela 2. Liczba zrealizowanych wywiadów w każdym z 6 podregionów Małopolski (n=2431)	38
Tabela 3. Liczba MPR-ów, które wypełniły ankietę w poszczególnych powiatach	46
Tabela 4. <i>Jakie widzi Pani/Pan korzyści z przystąpienia do sieci MPR? (n=49).....</i>	49
Tabela 5. <i>Jakie formy promocji są według Państwa najskuteczniejsze w rozwoju turystyki rowerowej? (n=49)</i>	54

SPIS MAP

Mapa 1. Stan realizacji tras VeloMałopolska: listopad 2025	9
Mapa 2. Miejsca w Małopolsce, w których prowadzono ankietyzację.....	15



BIBLIOGRAFIA

- Ipsos. (2022). *Cycling across the world*. Pobrano z lokalizacji: <https://www.ipsos.com/en/global-advisor-cycling-across-the-world-2022>
- MORR. (2022). *Badanie opinii mieszkańców Małopolski 2021. Edycja 13*. Kraków: Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego.
- Na rowery / Ogólne*. (2025, 03 12). Pobrano z lokalizacji VeloMałopolska: <https://narowery.visitmalopolska.pl/velomalopolska>
- Na rowery / Statystyki*. (2025, 03 12). Pobrano z lokalizacji: VeloMałopolska.
- Statista. (2025, 03 14). Pobrano z lokalizacji: <https://www.statista.com/chartoftheday/bike%20bicycles/>.
- Utila & Eu-Consult. (2023). *Badanie ewaluacyjne dot. pomiaru wartości wskaźnika rezultatu długoterminowego RPO WM na lata 2014-2020: Liczba osób korzystających z tras rowerowych w regionie. Raport końcowy*. Warszawa.
- znakowo.pl*. (2024, 03 18). Pobrano z lokalizacji: Ścieżka, szlak i pas ruchu dla rowerów: różnice i rodzaje obowiązujących znaków: <https://www.znakowo.pl/blog/sciezka-szlak-pas-ruchu-dla-rowerow/>



Województwo Małopolskie
Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego
Departament Rozwoju Regionu
Małopolskie Obserwatorium Rozwoju Regionalnego
ul. Wielicka 72A, 30-552 Kraków



www.obserwatorium.malopolska.pl

Egzemplarz bezpłatny

ISBN: 978-83-68801-01-9



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



 **MAŁOPOLSKA**

Publikacja współfinansowana ze środków Unii Europejskiej
w ramach programu Fundusze Europejskie dla Małopolski 2021–2027