

**UCHWAŁA NR 7805/2024**  
**ZARZĄDU WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO**

z dnia 25 stycznia 2024 r.

**w sprawie: przyjęcia Polityki rowerowej województwa wielkopolskiego.**

Na podstawie art. 41 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2094 ze zm.) i w związku ze „Strategią rozwoju województwa wielkopolskiego do roku 2030”, przyjętą Uchwałą nr XVI/287/20 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 27 stycznia 2020 r., Zarząd Województwa Wielkopolskiego uchwała, co następuje:

**§ 1.**

Przyjmuje się Politykę rowerową województwa wielkopolskiego, stanowiącą załącznik do niniejszej uchwały.

**§ 2.**

Wykonanie uchwały powierza się Marszałkowi Województwa Wielkopolskiego.

**§ 3.**

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

*Marszałek Województwa*  
*Marek Woźniak*

Uzasadnienie do uchwały Nr 7805/2024

Zarządu Województwa Wielkopolskiego

z dnia 25 stycznia 2024 r.

Podstawa opracowania Polityki rowerowej województwa wielkopolskiego została zawarta w Strategii rozwoju województwa wielkopolskiego do 2030 roku (SRW2030), w ramach celu strategicznego 3. Rozwój infrastruktury z poszanowaniem środowiska przyrodniczego Wielkopolski, gdzie wskazano potrzebę określenia polityki rowerowej regionu. Opracowanie wpisuje się w założenia rozwoju SRW2030 dotyczące infrastruktury transportowej, ograniczenia negatywnego wpływu transportu na klimat, oraz wzmacniania potencjału kulturowego i infrastruktury kultury, poprzez rozwój infrastruktury i popularyzację turystyki rowerowej.

Polityka rowerowa województwa wielkopolskiego jest dokumentem uszczegóławiającym politykę rozwoju województwa określoną w SRW2030 w obszarze transportu rowerowego i turystyki. Głównym jej celem jest rozwój mobilności rowerowej w województwie wielkopolskim, rozumiany jako rozwój infrastruktury na rzecz ruchu rowerowego, w tym turystycznego, poprawę poziomu bezpieczeństwa rowerzystów w ruchu drogowym, popularyzację ruchu rowerowego oraz koordynację rozwoju mobilności rowerowej na poziomie regionu. Dużą rolę w realizacji założeń dokumentu odgrywa Samorząd Województwa Wielkopolskiego, którego misją określoną w Polityce jest dążenie do zapewnienia komfortowych i bezpiecznych warunków dla rozwoju mobilności rowerowej o charakterze transportowym i turystycznym.

Polityka rowerowa jest także dokumentem nadrzędnym, dla koncepcji rozwoju sieci ponadlokalnych powiązań rowerowych województwa wielkopolskiego i koncepcji krajowych i regionalnych korytarzy tras rowerowych województwa wielkopolskiego. Koncepcje zawierają szczegółowe rozwiązania dla rozwoju mobilności rowerowej w regionie, zarówno w ujęciu transportowym, jak i w ujęciu turystycznym i rekreacyjnym. Oba opracowania są dokumentami wdrożeniowymi Polityki rowerowej województwa wielkopolskiego i realizują jej poszczególne zamierzenia określone w celach i kierunkach interwencji. Będą także na bieżąco aktualizowane o najnowsze dane pochodzące m.in. z Wielkopolskiej Bazy Dróg Rowerowych. Jest to istotne szczególnie ze względu na dużą dynamikę rozwoju infrastruktury rowerowej w ostatnich latach w regionie, której bieżące badanie pozwoli na dostosowanie założeń koncepcji do aktualnego stanu infrastruktury i odpowiednie dopasowanie planów rozwoju.

Wobec powyższego podjęcie uchwały jest uzasadnione.

*Wojciech Jankowiak*  
*Wicemarszałek*





**Opracowana wykonano w:**

Wielkopolskim Biurze Planowania Przestrzennego w Poznaniu  
ul. S. Mielżyńskiego 14a, 61 – 725 Poznań

[sekretariat@wbpp.poznan.pl](mailto:sekretariat@wbpp.poznan.pl)

**pod kierunkiem:**

Jowity Maćkowiak

Dyrektora Wielkopolskiego Biura Planowania Przestrzennego w Poznaniu

**Projektant prowadzący:** Łukasz Gińko

**Zespół projektowy:** Jacek Wilczkowiak, Wojciech Zabawa, Tomasz Michalski, Małgorzata Czapracka, Malwina Jankowiak, Artur Miłoszewski, Jarosław Kamiński

**Opracowanie graficzne:** Weronika Magda

**przy współpracy:**

Departamentów Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu:  
Departamentu Polityki Regionalnej, Departamentu Sportu i Turystyki, Departamentu Transportu  
al. Niepodległości 34, 61 – 714 Poznań

**oraz**

Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu  
ul. Wilczak 51, 61-623 Poznań

## SPIS TREŚCI

1.	WPROWADZENIE .....	5
2.	PODSTAWA OPRACOWANIA .....	6
3.	SPÓJNOŚĆ Z DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI .....	6
4.	DIAGNOZA REGIONU .....	9
4.1.	PRZESTRZEŃ .....	9
4.2.	TRANSPORT .....	14
4.3.	SPOŁECZEŃSTWO .....	26
4.4.	GOSPODARKA.....	36
4.5.	ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE .....	40
4.6.	DZIEDZICTWO KULTUROWE .....	44
4.7.	TURYSTYKA .....	48
5.	ANALIZA SWOT .....	52
6.	MISJA I WIZJA .....	54
7.	CELE POLITYKI ROWEROWEJ .....	56
7.1.	CEL 1. ROZWÓJ INFRASTRUKTURY DLA RUCHU ROWEROWEGO .....	57
7.2.	CEL 2. ZWIĘKSZENIE POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA ROWERZYSTÓW W RUCHU DROGOWYM.....	59
7.3.	CEL 3. POPULARYZACJA RUCHU ROWEROWEGO .....	61
7.4.	CEL 4. KOORDYNACJA ROZWOJU MOBILNOŚCI ROWEROWEJ .....	63
8.	SYSTEM WDRAŻANIA ZAŁOŻEŃ POLITYKI ROWEROWEJ .....	65
9.	SYSTEM OCENY I MONITORINGU .....	67
10.	POTENCJALNE ŹRÓDŁA FINANSOWANIA .....	69
11.	PODSUMOWANIE .....	70
12.	SPIS RYCIN.....	72
13.	SPIS TABEL .....	73

## SKRÓTY

<b>BDL GUS</b>	-	Bank danych lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego
<b>EZŁ</b>	-	Europejski Zielony Ład
<b>GPR</b>	-	Generalny Pomiar Ruchu
<b>NID</b>	-	Narodowy Instytut Dziedzictwa
<b>NSP 2021</b>	-	Narodowy Spis Powszechny 2021
<b>NFZ</b>	-	Narodowy Fundusz Zdrowia
<b>POZ</b>	-	Podstawowa opieka zdrowotna
<b>PZPMOFP</b>	-	Plan zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania
<b>PZPWW</b>	-	Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego
<b>RPT 2030</b>	-	Regionalny Plan Transportowy dla województwa wielkopolskiego w perspektywie do 2030 roku
<b>SEWiK</b>	-	Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji
<b>SRWW 2030</b>	-	Strategia rozwoju województwa wielkopolskiego do 2030 roku
<b>TEN-T</b>	-	Transeuropejska Sieć Transportowa
<b>WBDR</b>	-	Wielkopolska Baza Dróg Rowerowych

## SŁOWNIK POJĘĆ

**Droga rowerowa** – to pas terenu oznaczony odpowiednimi znakami drogowymi i przystosowany do poruszania się rowerem. Wskazana definicja drogi rowerowej obejmuje trzy typy infrastruktury przeznaczonej dla ruchu rowerów określone w Ustawie Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. 2022, poz. 988., ze zm.): **drogę dla rowerów, drogę dla pieszych i rowerów, pas ruchu dla rowerów.**

**Droga dla rowerów** – droga lub część drogi niebędąca jezdnią, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi, 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.

**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, hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego.

**Pas ruchu dla rowerów** – część jezdni przeznaczona do ruchu rowerów w jednym kierunku, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi.

**Sieć TEN-T** – Transeuropejska sieć transportowa TEN-T (ang. Trans-European Network Transport) jest instrumentem służącym koordynacji oraz zapewnieniu spójności i komplementarności inwestycji infrastrukturalnych. Sieć TEN-T składa się z dwóch poziomów i obejmuje sieć bazową, stanowiącą podstawę rozwoju sieci transportowej, na której mają koncentrować się działania unijne, w szczególności na odcinkach transgranicznych, brakujących ogniwach, połączeniach multimodalnych i najważniejszych wąskich gardłach oraz sieć kompleksową, zapewniającą dostępność i łączność wszystkich regionów Unii.

**Trasa rowerowa** – zgodnie ze Stanowiskiem NR 7/2019 KONWENTU MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP z dnia 7 czerwca 2019 roku w sprawie systemu numeracji i zasad oznakowania krajowych i regionalnych tras rowerowych to: ciąg spójnych rozwiązań infrastrukturalnych umożliwiających wygodną i bezpieczną jazdę rowerem: dróg dla rowerów, ciągów pieszo rowerowych, pasów ruchu dla rowerów, jezdni dróg lokalnych (w tym serwisowych, technicznych, leśnych) o niewielkim natężeniu ruchu samochodowego (zwłaszcza o ruchu uspokojonym przy pomocy urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego). Trasa rowerowa powinna być oznakowana odpowiednimi znakami drogowymi.

**Sieć krajowych korytarzy rowerowych** - zgodnie ze Stanowiskiem NR 7/2019 KONWENTU MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP z dnia 7 czerwca 2019 roku w sprawie systemu numeracji i zasad oznakowania krajowych i regionalnych tras rowerowych to: podstawowy układ tras rowerowych krajowych, w tym europejskich, których realizacja jest priorytetowa i kluczowa dla ukształtowania spójnej struktury przestrzennej tras rowerowych w Polsce.



## 1. WPROWADZENIE

Transport jest jednym najważniejszych sektorów gospodarki będąc osią powiązań funkcjonalno-przestrzennych pomiędzy wszystkimi ośrodkami osadniczymi. Główną i dominującą gałęzią transportu jest transport drogowy, szczególnie o charakterze indywidualnym. Samochody osobowe nadal są głównym środkiem transportu dla większości osób, jednak coraz większa dbałość o dobro środowiska naturalnego i postępujące negatywne zmiany klimatyczne zmuszają do zmiany podejścia do sposobów przemieszczania się.

Unia Europejska przyjęła Europejski Zielony Ład, który jest odpowiedzią na postępujący kryzys klimatyczny. Jednym z jego elementów jest ograniczenie emisji z transportu, w tym drogowego, który jest odpowiedzialny za emisję blisko 98% gazów cieplarnianych z sektora w Polsce<sup>1</sup>. Już w 2015 r. państwa członkowskie UE podpisały deklarację pt. „Rower jako przyjazny klimatowi środek transportu”. Natomiast w 2023 r. Parlament Europejski przyjął rezolucję z dnia 16 lutego 2023 r. w sprawie opracowania unijnej strategii transportu rowerowego<sup>2</sup>. W niniejszej rezolucji podkreślono, że transport rowerowy jest zrównoważonym rodzajem transportu, który jest kluczowy dla osiągnięcia celów UE w zakresie klimatu i ograniczenia zanieczyszczeń. Wskazano też, że transport rowerowy powinien zostać uznany za pełnoprawny rodzaj transportu, a rok 2024 powinien zostać uznany za Europejski Rok Transportu Rowerowego.

Województwo Wielkopolskie wpisując się w europejskie trendy rozwoju mobilności rowerowej opracowało Politykę Rowerową Województwa Wielkopolskiego. Dokument zawiera szczegółową diagnozę na rzecz rozwoju ruchu rowerowego uwzględniającą specyfikę regionu. Wyznacza misję i wizję rozwoju mobilności rowerowej oraz cele i kierunki interwencji. Głównym celem Polityki Rowerowej jest **Rozwój mobilności rowerowej w województwie wielkopolskim**. Zakłada się rozwój infrastruktury na rzecz ruchu rowerowego, w tym turystycznego, poprawę poziomu bezpieczeństwa rowerzystów w ruchu drogowym, popularyzację ruchu rowerowego oraz koordynację rozwoju mobilności rowerowej na poziomie regionu.

Dokument jest także zgodny z polityką rozwoju województwa wielkopolskiego określoną w Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego, gdzie ogromny nacisk kładzie się na rozwój infrastruktury transportowej z poszanowaniem środowiska przyrodniczego i ograniczenie negatywnego wpływu transportu na klimat. Wskazuje się także na istotną rolę turystyki rowerowej w Wielkopolsce,

---

<sup>1</sup> Klimat dla Polski Polska dla klimatu, KOBIZE 2018

<sup>2</sup> Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 16 lutego 2023 r. w sprawie opracowania unijnej strategii transportu rowerowego (2022/2909(RSP)) (Dz.U.U.E.C.2023.283.48)

poprzez wzmocnienie potencjału kulturowego i infrastruktury kultury, w tym spójnej sieci turystycznych szlaków rowerowych.

## 2. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawą opracowania *Polityki rowerowej województwa wielkopolskiego* są zapisy *Strategii rozwoju województwa wielkopolskiego do 2030 roku*, gdzie w ramach celu strategicznego 3. Rozwój infrastruktury z poszanowaniem środowiska przyrodniczego Wielkopolski, wskazano potrzebę sporządzenia polityki rowerowej, która określi warunki i potrzeby do wygodnego i bezpiecznego poruszania się rowerem po Wielkopolsce.

Przedmiotowe opracowanie wpisuje się zatem w cele SRWW 2030, która jest najważniejszym dokumentem strategicznym regionu, określającym cele polityki rozwoju społeczno-gospodarczego województwa wielkopolskiego w horyzoncie czasowym do 2030 roku.

## 3. SPÓJNOŚĆ Z DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI

Wiele dokumentów strategicznych i planistycznych różnych szczebli posiada zapisy odnoszące się do rozwoju mobilności rowerowej. Polityka rowerowa województwa wielkopolskiego jest spójna z tymi dokumentami i wpisuje się w ich założenia.

### Dokumenty międzynarodowe

***EU Cycling Strategy. Recommendations for Delivering Green Growth and an Effective Mobility in 2030*** – Europejska Strategia Rowerowa opracowana przez ECF<sup>3</sup> wskazuje na zmianę podejścia społeczeństwa do podróży rowerem, tworzenia nowoczesnej i bezpiecznej infrastruktury rowerowej, a także potrzebę wprowadzania odpowiednich regulacji, które usprawniłyby korzystanie z transportu rowerowego. W strategii określono szereg potrzebnych i zalecanych działań, które dotyczą wyżej wymienionych kwestii.

***Agenda Miejska dla UE. Pakt Amsterdamski*** – dokument uzgodniony przez ministrów UE odpowiedzialnych za sprawy miejskie w dniu 30 maja 2016 r. w Amsterdamie, którego celem jest zwiększenie poziomu finansowania kluczowych działań z zakresu polityki miejskiej. W kontekście polityki rowerowej kluczowe są tematy priorytetowe Agendy tj. mobilność miejska, jakość powietrza

---

<sup>3</sup> Europejska Federacja Cyklistów

i transformacja energetyczna. We wszystkich tych aspektach rozwój i popularyzacja ruchu rowerowego mają swój pozytywny wpływ i są istotne dla realizacji tych zamierzeń.

***Europejski Zielony Ład (EZŁ)*** – mobilność rowerowa wpisuje się w obszar dotyczący transportu, dla którego EZŁ zakłada ambitny cel redukcji emisji gazów cieplarnianych z transportu o 55% do 2030 r. i aż o 90% do 2050 r. Rozwój i popularyzacja roweru jako jednego z podstawowych zeroemisyjnych środków transportu wspiera realizację tych celów.

***Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności*** – jest dokumentem wynikającym z EZŁ, którego jednym z priorytetów jest nieodwracalne przejście na mobilność bezemisyjną, w tym zwiększenie wykorzystania aktywnych form przemieszczania się, do których zaliczany jest rower.

### **Dokumenty krajowe**

***Strategia zrównoważonego rozwoju Transportu do 2030 roku*** – to najważniejszy dokument na poziomie kraju wyznaczający kluczowe kierunki rozwoju transportu w Polsce. Głównym celem Strategii jest zwiększenie dostępności transportowej kraju oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego na poziomie krajowym, europejskim i globalnym. W Strategii w kontekście rozwoju mobilności rowerowej wskazano na potrzebę rozwoju infrastruktury dedykowanej rowerzystom w zakresie transportu miejskiego i aglomeracyjnego. Ciągi piesze i rowerowe powinny tworzyć spójną sieć w miastach i obszarach funkcjonalnych. W kierunku dotyczącym zmian w indywidualnej mobilności określono, że przestrzeń ulicy powinna być kształtowana w sposób przyjazny dla użytkowników, a w szczególności rowerzystów i pieszych, oraz że powinny być opracowane koncepcje transportu rowerowego w Polsce. W Strategii wskazano również konieczność podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, m.in. poprzez separację ruchu samochodowego od rowerowego. Dokument zakłada także potrzebę opracowania i wdrażania wytycznych dla inwestycji rowerowych, które wskażą dobre praktyki budowy bezpiecznej i komfortowej infrastruktury dla rowerzystów.

***Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)*** – to dokument, który określa nowy model rozwoju – wizję strategiczną, zasady, cele i priorytety rozwoju kraju w wymiarze gospodarczym, społecznym i przestrzennym w perspektywie do 2030 r. W SOR w ramach rozwoju transportu rowerowego wskazano potrzebę promocji ruchu rowerowego, a w ramach celu II Zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawy warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów, gdzie wskazano na potrzebę poprawy warunków przemieszczania się rowerem i pieszo w miastach oraz budowy i modernizacji podstawowej infrastruktury transportowej na obszarach wiejskich, w tym ścieżek rowerowych.

## Dokumenty regionalne

**Strategia rozwoju województwa wielkopolskiego do 2030 roku** (SRWW 2030) – to główny dokument strategiczny w województwie wielkopolskim. Określa on wizję, model rozwoju oraz cele rozwojowe Wielkopolski w perspektywie 2030 roku. W Kontekście rozwoju mobilności rowerowej ważne jest odniesienie do celu strategicznego 3. Rozwój infrastruktury z poszanowaniem środowiska przyrodniczego Wielkopolski, gdzie wskazano potrzebę określenia polityki rowerowej regionu. W celu strategicznym 2. Rozwój społeczny Wielkopolski oparty na zasobach materialnych i niematerialnych regionu, w ramach jednego z pakietu działań ujęto projekt Wielkopolska BIKE, którego celem jest stworzenie systemu tras rowerowych przebiegających przez województwo wielkopolskie.

**Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego wraz z Planem zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania** – Plan jest dokumentem określającym politykę przestrzenną, docelową strukturę funkcjonalno-przestrzenną regionu oraz działania służące realizacji ponadlokalnych celów publicznych. Do rozwoju transportu rowerowego bezpośrednio odnosi się cel 2 polityki przestrzennej – Poprawa dostępności i spójności komunikacyjnej, gdzie wskazano rozwój ścieżek rowerowych. Integralną częścią PZPWW jest Plan zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania (PZPMOFP). W jego ramach określono cel IV. Rozwój efektywnego systemu komunikacyjnego, gdzie jedną z zasad jest – Kształtowanie spójnego systemu metropolitalnej komunikacji rowerowej, w tym budowanie dróg rowerowych m.in. w ciągach dróg oraz na terenach przykolejowych lub w ciągach zlikwidowanych linii kolejowych.

**Regionalny Plan Transportowy dla województwa wielkopolskiego w perspektywie do 2030 roku** – niniejszy dokument w sposób kompleksowy określa rozwój regionalnego systemu transportowego, w tym transportu rowerowego. W celu 2. Niski wpływ transportu na środowisko i zmiany klimatu, wskazano transport rowerowy jako alternatywę, którą trzeba wzmocnić w kontekście ograniczenia indywidualnego transportu samochodowego, i dzięki temu zmniejszenia negatywnego wpływu na klimat. W celu 3. Wysoki poziom bezpieczeństwa w transporcie wskazano, że jednym z efektów jego realizacji będzie rozbudowa sieci dróg rowerowych, co poprzez separację od ruchu samochodowego wpływa korzystnie na poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Dla realizacji tych zamierzeń wskazano potrzebę zaplanowania spójnej sieci dróg rowerowych na poziomie regionalnym.

## 4. DIAGNOZA REGIONU

Diagnoza została przeprowadzona w 7 obszarach, w ramach których scharakteryzowano sytuację przestrzenną, transportową, społeczno-gospodarczą i środowiskową województwa. Opisane w danych obszarach tematycznych aspekty są istotne z punktu widzenia realizacji polityki rowerowej województwa wielkopolskiego i stanowią podstawę do określenia wizji i celów rozwoju.

### 4.1. PRZESTRZEŃ

Województwo wielkopolskie położone jest w środkowo-zachodniej części kraju, na obszarze Niżu Środkowoeuropejskiego, w zasięgu Pojezierza Południowobałtyckiego i Nizin Środkowopolskich. Pod względem krajobrazowym region jest mało zróżnicowany, przeważają krajobrazy wiejskie i leśne o rzeźbie równinnej. Pomimo tego poszczególne części województwa charakteryzują się odmiennymi cechami, które są obrazem przekształceń wynikających przede wszystkim ze zjawisk przyrodniczych oraz z historycznej i współczesnej działalności człowieka.

Północna i środkowa część województwa charakteryzuje się większym urozmaiceniem rzeźby terenu, która pozytywnie wpływa na odbiór i postrzeganie krajobrazu. Krajobrazy wiejskie przeplatane są krajobrazami leśnymi, jeziornymi i dolinnymi w formie szerokich pradolin. Najwięcej krajobrazów leśnych występuje w gminach północnej i zachodniej części regionu, z Puszczą Notecką, tworzącą największy zwarty kompleks leśny w województwie o powierzchni ok. 130 tys. ha. Obszary użytkowane rolniczo, ze zdecydowaną przewagą gruntów ornych oraz licznymi miejscowościami, to charakterystyczny i dominujący krajobraz w Wielkopolsce.

Wielkopolskie miasta i wsie wyróżniają się dobrze zachowanymi, historycznie ukształtowanymi układami przestrzennymi, z dużym nasyceniem zabudowy o walorach zabytkowych, w tym obiektów mieszkaniowych, usług publicznych, a także przemysłowych. Przestrzeń wielkopolskich wsi jest zróżnicowana i wynika z historycznych uwarunkowań osiedleńczych. Szczególnie w regionie wyróżniają się wsie olęderskie, rzędówki bagienne w dolinie Noteci czy wsie rozproszone w rejonie Nowego Tomyśla. Natomiast w pobliżu miast, rolniczy krajobraz szybko się urbanizuje – wzdłuż dróg powstają osiedla domów jednorodzinnych.

W Audycie krajobrazowym województwa wielkopolskiego <sup>4</sup> dokonano podziału przestrzeni województwa na krajobrazy, wśród których wskazano krajobrazy priorytetowe – szczególnie cenne

---

<sup>4</sup> Uchwała Nr LI/1000/23 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 27 marca 2023 roku w sprawie uchwalenia Audytu krajobrazowego województwa wielkopolskiego

dla społeczeństwa. Krajobrazy te koncentrują się głównie w centralnej części województwa, wzdłuż Warty i Noteci. Ze względu na swoją wyjątkowość i specyfikę, krajobrazy priorytetowe są atrakcyjne pod kątem turystyki rowerowej, szczególnie krajobrazy dolin rzecznych, leśne czy wiejskie.

Wielkopolska zajmuje blisko 30 tys. km<sup>2</sup> i jest pod względem powierzchni drugim województwem w kraju. Graniczy z województwami: lubuskim, zachodniopomorskim, pomorskim, kujawsko-pomorskim, łódzkim, opolskim i dolnośląskim. Administracyjnie region podzielony został na 35 powiatów (31 ziemskich i 4 grodzkie) oraz 226 gmin (19 miejskich, 97 miejsko-wiejskich, 110 wiejskich).

W 2022 roku sieć osadniczą województwa tworzyło 116 miast, 4348 wsi oraz 1099 mniejszych jednostek osadniczych. Najważniejszymi elementami struktury sieci osadniczej Wielkopolski jest miasto Poznań – ośrodek metropolitalny, miasta Kalisz i Ostrów Wielkopolski tworzące dwubiegunowy ośrodek o znaczeniu regionalnym oraz ośrodki subregionalne – Piła, Konin, Gniezno, Leszno. Z punktu widzenia rozwoju wykorzystania roweru, jako środka transportu równie ważną rolę odgrywają pozostałe miasta powiatowe oraz wszystkie miejscowości, które są ośrodkami gminnymi niezależnie, czy są to miasta, czy wsie. Wynika to z pełnionych przez nie funkcji (administracyjna, edukacyjna, gospodarcza) i co za tym idzie potencjału do generowania ruchu rowerowego.



Ryc. 1 Ukształtowanie powierzchni i sieć osadnicza województwa wielkopolskiego



Źródło: opracowanie własne

W 2022 roku w województwie wielkopolskim mieszkało 3,49 miliona mieszkańców, z czego 53,3% to mieszkańcy miast. Średnia gęstość zaludnienia to 117 osób na 1 km<sup>2</sup>, przy średniej krajowej

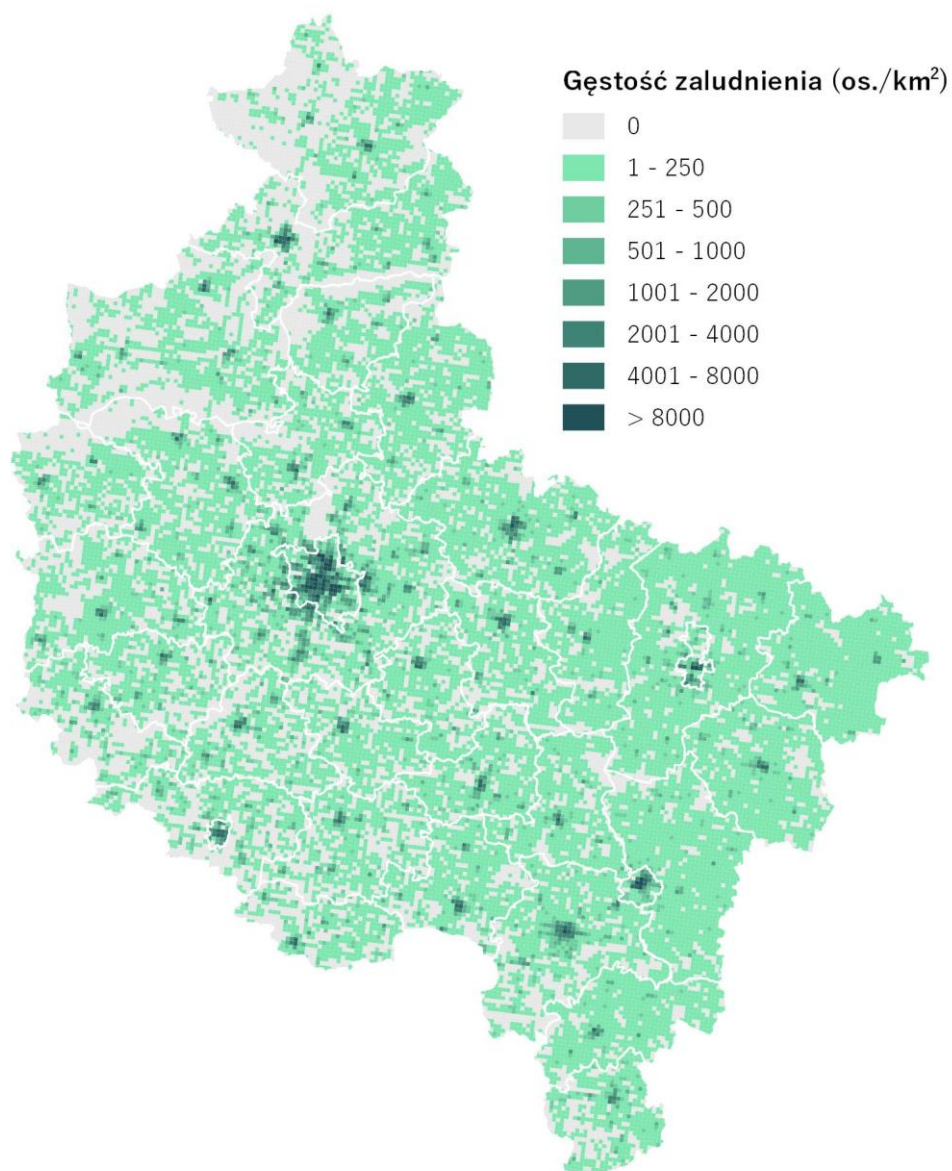
121 osób na 1 km<sup>2</sup>. W ostatnim dziesięcioleciu, w przeciwieństwie do sytuacji w kraju, w Wielkopolsce liczba ludności i gęstość zaludnienia wzrosła. Województwo charakteryzuje jednak niższy odsetek mieszkańców miast niż średnio w kraju, przy obserwowanym jednocześnie intensywnym wzroście wielkości populacji na obszarach wiejskich. Generuje to m.in. zjawisko kongestii w codziennych dojazdach, zwłaszcza na terenach w strefie podmiejskiej, silnie powiązanej przestrzennie i funkcjonalnie z największymi ośrodkami.

Najgęściej zaludnionym obszarem w województwie jest miasto Poznań i jego najbliższe otoczenie, gdzie procesy urbanizacyjne są najintensywniejsze. Oprócz stolicy województwa, największą gęstością zaludnienia charakteryzują się także miasta regionalne i subregionalne wraz z ich najbliższym sąsiedztwem (Kalisz, Ostrów Wielkopolski, Konin, Piła, Leszno i Gniezno). To właśnie tam potencjał demograficzny dla ruchu rowerowego jest największy. Najślabiej zaludnione obszary występują w północnej i zachodniej części województwa, w których dominują duże kompleksy leśne oraz doliny rzeczne Warty i Noteci.

Na podstawie wyników przeprowadzonego w 2021 r. Narodowego Spisu Powszechnego (NSP2021), została przedstawiona liczba mieszkańców województwa wielkopolskiego w siatce kilometrowej, która szczegółowo pokazuje rozmieszczenie ludności.



Ryc. 2 Gęstość zaludnienia w województwie wielkopolskim w 2021 roku



Źródło: opracowanie własne na podstawie NSP 2021



Uwarunkowania przestrzenne związane z ukształtowaniem powierzchni województwa oraz siecią osadniczą uznać należy za korzystne. Łagodna rzeźba terenu i policentryczny układ jednostek osadniczych z centralnie zlokalizowaną stolicą i gęstą, równomierną siecią miast tworzą dogodne warunki dla rozwoju sieci dróg rowerowych. Obserwowany spadek poziomu urbanizacji i dynamiczny wzrost zaludnienia obszarów podmiejskich, ze względu na utrzymujące się, stałe powiązania funkcjonalne między

miastem, a obszarami sąsiadującymi, stwarza potencjał dla rozwoju i promocji ruchu rowerowego. Podstawę stanowią przemieszczenia związane przede wszystkim z codziennymi aktywnościami mieszkańców.

## 4.2. TRANSPORT

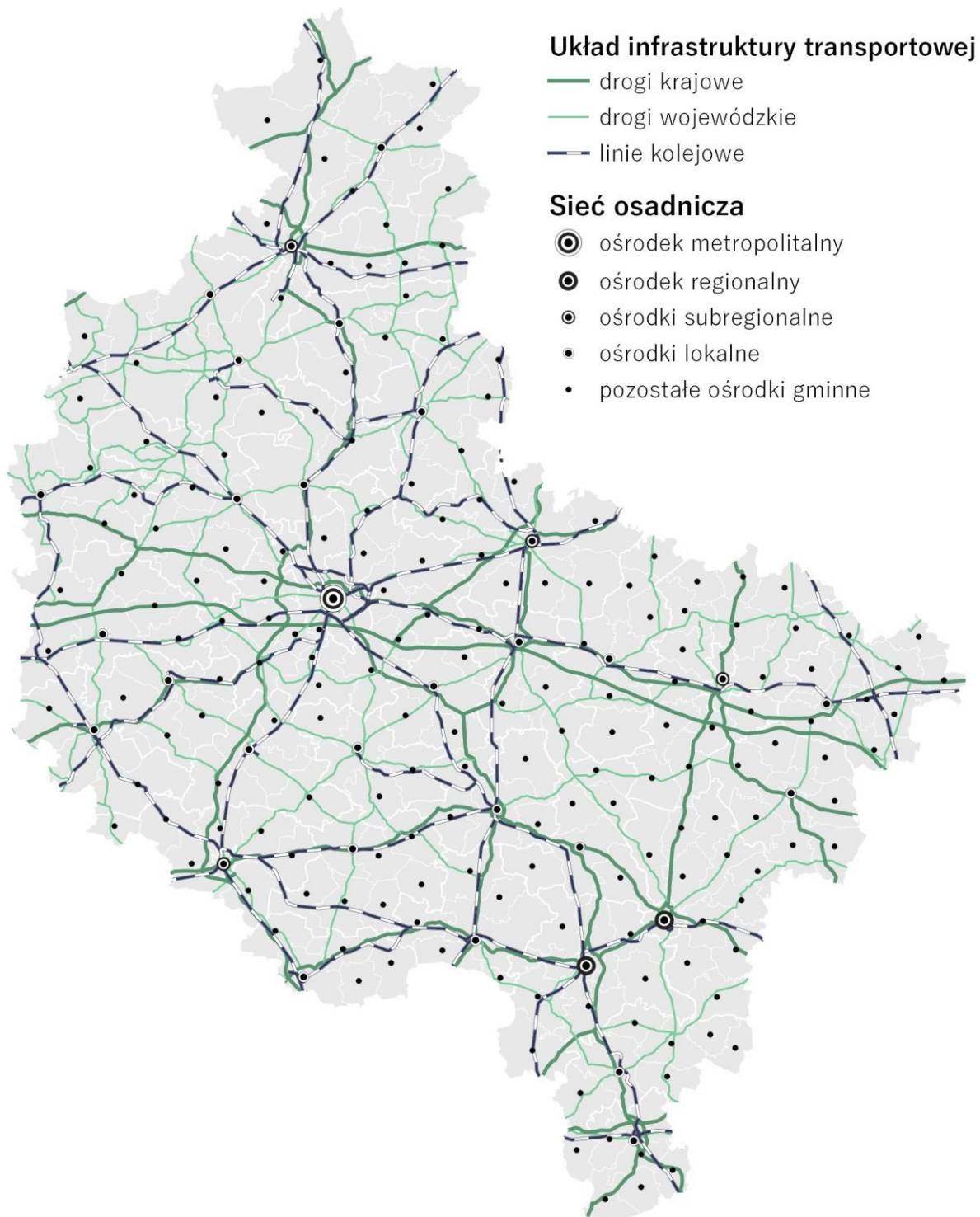
### Regionalny system transportowy

System transportowy województwa wielkopolskiego jest złożonym układem podsystemów technicznych, organizacyjnych, finansowych i regulacyjnych, a jego szkieletem decydującym o dostępności regionu jest układ infrastruktury. Najważniejsze elementy infrastruktury transportowej w regionie posiadają znaczenie międzynarodowe i objęte są europejskimi umowami o głównych drogach i liniach kolejowych oraz korytarzami sieci bazowej TEN-T. Magistralna linia kolejowa nr 3 (E20) oraz autostrada A2 (E30) wchodzi w skład korytarza Morze Północne-Bałtyk, natomiast magistralne linie kolejowe nr 271 (E59), nr 351 (E59) oraz nr 131(CE65) korytarza Bałtyk-Adriatyk. Ośrodkiem węzłowym dla obu korytarzy i najważniejszym węzłem transportowym w regionie jest miasto Poznań, w którym zbiega się większość międzynarodowych szlaków oraz zlokalizowany jest międzynarodowy Port Lotniczy Poznań-Ławica. Znaczenie międzynarodowe posiadają również drogi ekspresowe S5 (E261) i S8 (E67) oraz drogi krajowe nr 10 i 11, które docelowo zostaną zrealizowane w klasie ekspresowej, a także rzeka Noteć stanowiąca odcinek drogi wodnej E70. Uzupełnienie infrastruktury międzynarodowej stanowią pozostałe linie kolejowe o znaczeniu krajowym i regionalnym oraz drogi krajowe i wojewódzkie, a także sieci dróg powiatowych i gminnych zapewniające powiązanie całego obszaru województwa z infrastrukturą wyższego rzędu. Oprócz Poznania najważniejszymi węzłami transportowymi o znaczeniu krajowym są: Gniezno, Kalisz, Konin, Leszno, Ostrów Wielkopolski i Piła. Pozostałe ośrodki powiatowe stanowią węzły o znaczeniu regionalnym lub ponadlokalnym, a dopełnieniem układu są ośrodki gminne będące węzłami lokalnymi.

Infrastruktura transportowa jako szkielet systemu daje możliwość przemieszczania się za pomocą indywidualnych środków transportu oraz organizacji podsystemu publicznego transportu zbiorowego. Podstawą publicznego transportu zbiorowego w regionie są przewozy kolejowe docierające do większości ośrodków powiatowych i zapewniające powiązanie z Poznaniem. Jedynie 5 miast powiatowych nie jest objętych pasażerskimi przewozami kolejowymi, są to: Czarnków, Gostyń, Śrem, Międzychód i Turek. Głównymi przewoźnikami kolejowymi na terenie Wielkopolski są PKP Intercity S.A., POLREGIO S.A. i Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o. Państwowa spółka PKP Intercity S.A. wykonuje przewozy o charakterze międzywojewódzkim i międzynarodowym, POLREGIO S.A. i Koleje Wielkopolskie realizują przewozy wojewódzkie na terenie Wielkopolski, jak również łączą

region z sąsiednimi województwami realizując przewozy na podstawie porozumień zawartych z ościennymi regionami. Wszyscy przewoźnicy oferują możliwość przewozu roweru. W obszarach nie objętych systemem transportu kolejowego połączenia publicznego transportu zbiorowego do stolicy regionu zapewniane są transportem autobusowym. W pozostałych obszarach transport autobusowy stanowi uzupełnienie oferty kolejowej w relacjach do Poznania.

Ryc. 3 Układ infrastruktury transportowej w województwie wielkopolskim

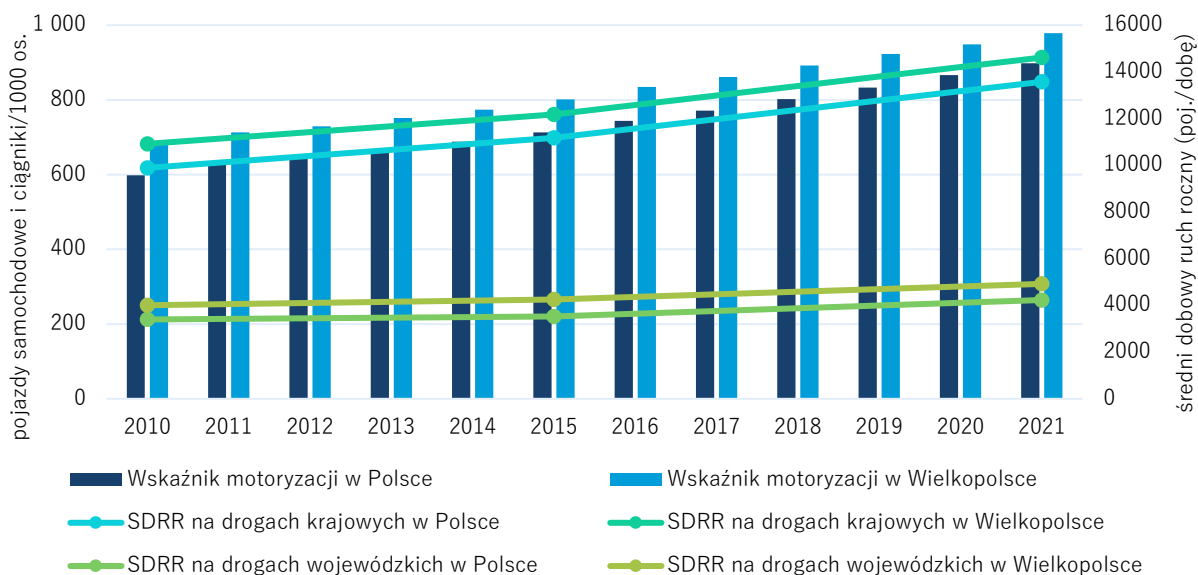


Źródło: opracowanie własne

W regionalnym systemie transportowym dominującą gałęzią jest transport samochodowy. Według wyników Regionalnego Modelu Ruchu Województwa Wielkopolskiego 62 % wszystkich podróży wykonywanych jest indywidualnym transportem samochodowym, a natężenie ruchu na sieci

drogowej oraz liczba posiadanych przez Wielkopolan pojazdów stale wzrasta. Potwierdzają to dane Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR) realizowanego w cyklu pięcioletnim oraz wartości wskaźnika motoryzacji.

**Ryc. 4 Wskaźnik motoryzacji w korelacji z średnim dobowym ruchem rocznym w latach 2010-2021**



Źródło: BDL GUS i GPR 2020/2021

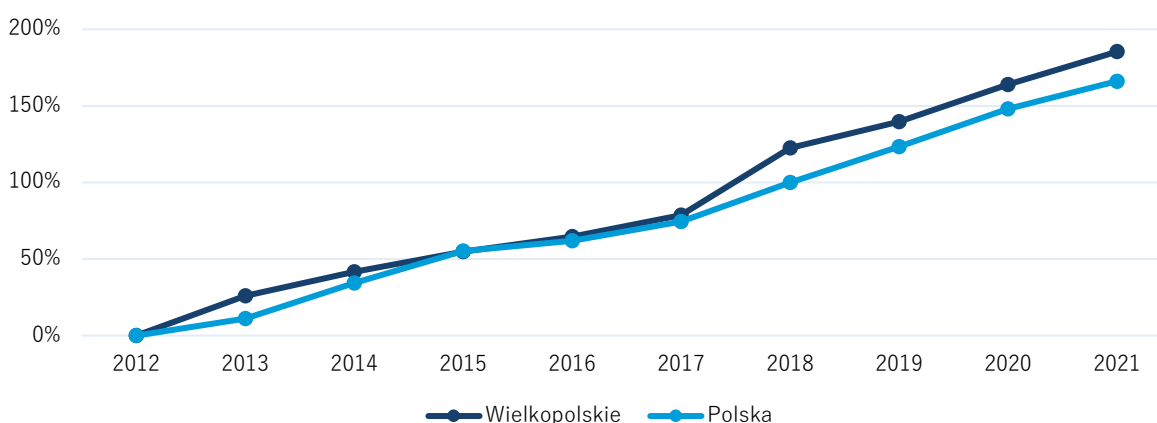


Gęsta sieć dróg publicznych zapewnia dobrą dostępność indywidualnym transportem samochodowym całego obszaru województwa. Skutkiem tego jest to, że samochód jest środkiem transportu najczęściej wykorzystywanym przez mieszkańców Wielkopolski, a natężenie ruchu pojazdów silnikowych systematycznie wzrasta i negatywnie wpływa na stan środowiska i bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego. Jednakże, rozbudowany układ drogowy stanowi duży potencjał dla rozwoju infrastruktury ruchu rowerowego. Sieć linii kolejowych Wielkopolski jest stosunkowo gęsta i obejmuje swym zasięgiem zdecydowaną większość ośrodków powiatowych. Oferta pasażerskich przewoźników kolejowych działających na terenie województwa zapewnia dobre powiązania ze stolicą województwa i umożliwia wykonywanie podróży multimodalnych z wykorzystaniem roweru.

## Infrastruktura dróg rowerowych

Infrastruktura dróg rowerowych systematycznie rozwija się w całej Polsce. Według danych BDL GUS łączna długość sieci dróg rowerowych<sup>5</sup> na terenie całego kraju wzrosła z 6 955 km w 2012 r. do 18 510 km w 2021 r. Podobny trend można zauważyć we wszystkich województwach. W województwie wielkopolskim długość sieci wzrosła z 820 km w 2012 r. do 2 339 km w 2021 r., co dało drugie miejsce w kraju po województwie mazowieckim, którego łączna długość sieci wynosi 2 710 km, trzecią najdłuższą siecią wynoszącą 1 550 km dysponuje województwo pomorskie. Tak duża różnica pomiędzy województwami mazowieckim i wielkopolskim, a resztą kraju wynika z tego, że są to dwa największe powierzchniowo regiony i posiadają najdłuższą sieć dróg publicznych.

**Ryc. 5 Procentowy wzrost długości sieci dróg rowerowych w latach 2012-2021**



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

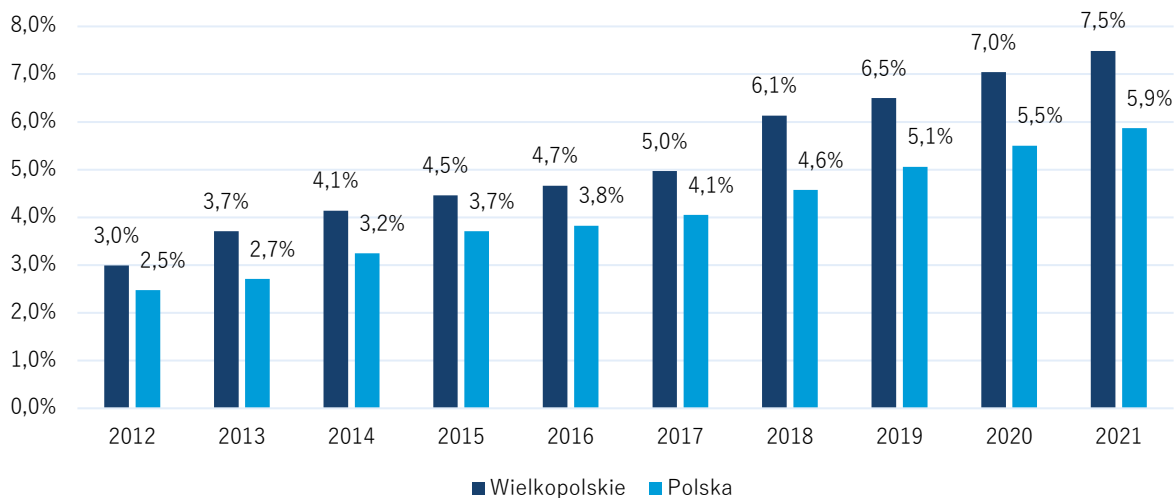
Poziom rozwoju infrastruktury rowerowej najlepiej obrazuje stosunek długości dróg rowerowych do długości sieci dróg publicznych o nawierzchni twardej<sup>6</sup>, czyli gęstość sieci dróg rowerowych. W całej Polsce gęstość sieci dróg rowerowych wzrosła z 2,5% w 2012 r. do 5,9% w 2021 r. W tym samym okresie w województwie wielkopolskim gęstość sieci dróg rowerowych wzrosła z 3,0% do 7,5%, co było wynikiem powyżej średniej krajowej i dało czwarte miejsce w kraju za województwami: pomorskim (10,2%), lubuskim (8,2%) i zachodniopomorskim (7,7%). Najniższa gęstość sieci dróg rowerowych w 2021 r. była w województwie świętokrzyskim (2,8%) i małopolskim (3,2%).

<sup>5</sup> Poczynając od roku 2013 dane uwzględniają długość dróg dla rowerów będących odpowiednio w obszarze właściwości gminy, starostwa i urzędu marszałkowskiego (bez długości szlaków rowerowych), czyli: samodzielnych dróg dla rowerów (położonych w pasie drogi); dróg wydzielonych z jezdni; dróg wydzielonych z chodnika; dróg zawartych w ciągach pieszo-rowerowych. Za długość dróg dla rowerów należy uważać długość dróg przebiegających w jednym kierunku. Długość dróg położonych po dwóch stronach drogi jest liczona odrębnie. Ujęto drogi służące głównie do celów komunikacyjnych, a nie turystycznych, tzw. szlaków rowerowych (np. położonych w lesie).

<sup>6</sup> Do dróg o nawierzchni twardej zalicza się drogi o nawierzchni twardej ulepszonej (z kostki kamiennej, klinkieru, betonu, z płyt kamienno-betonowych, bitumu) oraz drogi o nawierzchni nieulepszonej (o nawierzchni tłuczniowej i brukowej).



**Ryc. 6 Stosunek długości sieci dróg rowerowych do długości sieci dróg publicznych o nawierzchni twardej w latach 2012-2021**

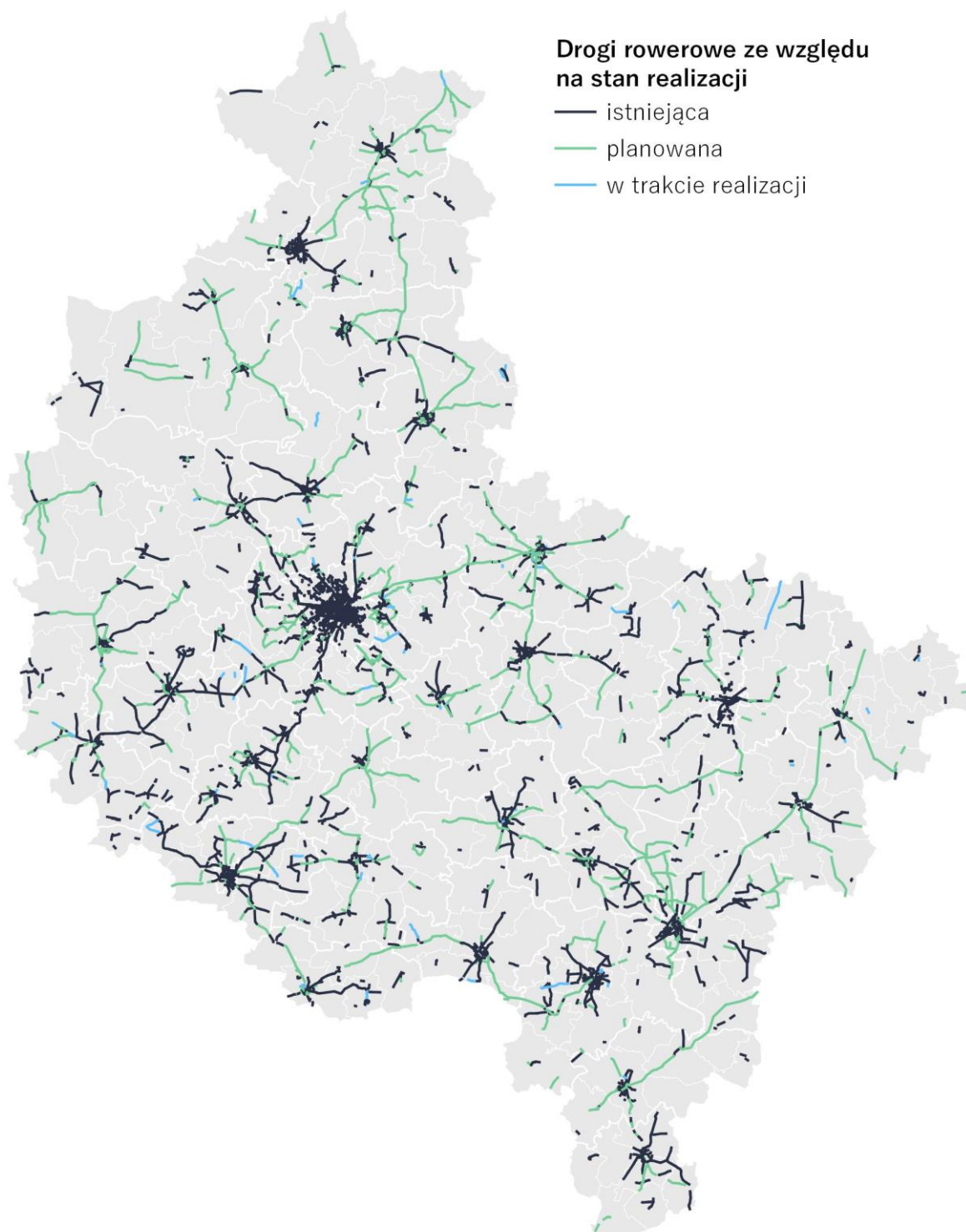


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS

Dane BDL GUS nie dostarczają informacji o typie infrastruktury czy rodzaju i stanie nawierzchni, dlatego do szczegółowych analiz sieci dróg rowerowych na terenie województwa wielkopolskiego wykorzystano dane zawarte w Wielkopolskiej Bazie Dróg Rowerowych<sup>7</sup> (WBDR). Obie bazy danych różnią się metodyką pozyskiwania i przetwarzania danych, dlatego występują rozbieżności w wartościach bezwzględnych i obliczonych wskaźnikach.

<sup>7</sup> WBDR zawiera dane o infrastrukturze dróg rowerowych na terenie województwa wielkopolskiego, aktualne na koniec kwietnia 2023 r. Dane zostały pozyskane ze wszystkich jednostek samorządu powiatowego i gminnego oraz od zarządców infrastruktury drogowej szczebla krajowego i wojewódzkiego.

Ryc. 7 Sieć dróg rowerowych w województwie wielkopolskim



Źródło: opracowanie własne

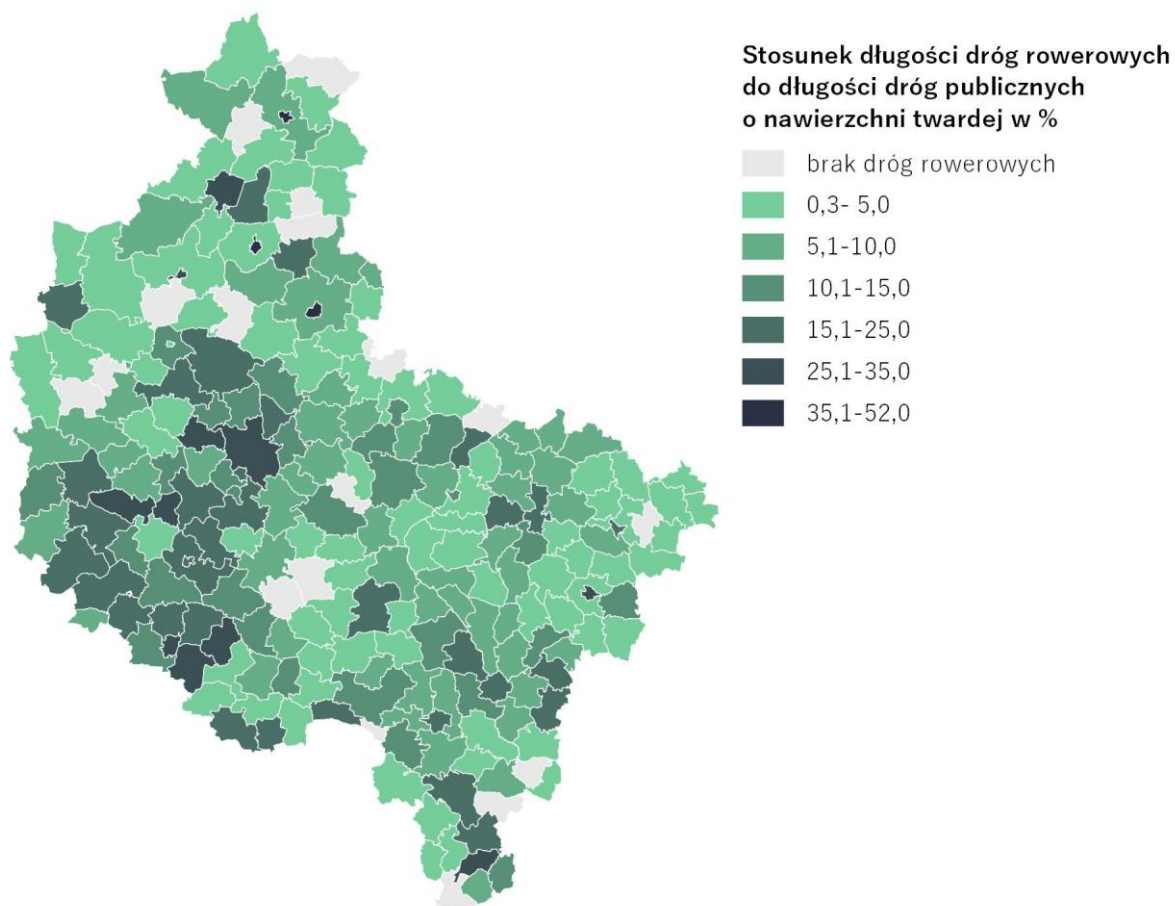
Według danych WBDR całkowita długość istniejącej sieci dróg rowerowych w regionie wynosi 2 883 km, w trakcie realizacji pozostają 123 km, a planowanych do wybudowania jest 1 841 km. Najwięcej odcinków dróg rowerowych koncentruje się w największych ośrodkach miejskich i ich



sąsiedztwie, natomiast najmniej w obszarach o niskiej gęstości zaludnienia. Najdłuższa sieć występuje w Poznaniu (268 km), Pile (68 km) i gminie Oborniki (58 km).

W województwie wielkopolskim 10,1% sieci dróg publicznych o nawierzchni twardej jest wypełniona infrastrukturą dróg rowerowych. W regionie występuje duże zróżnicowanie gęstości dróg rowerowych. Najmniejszą gęstość sieci odnotowano we wschodniej i północnej Wielkopolsce. Najgęstsza sieć występuje w gminach miejskich: Chodzież, Wągrowiec i Złotów, gdzie stosunek sieci dróg rowerowych do sieci dróg publicznych o nawierzchni twardej wynosi ponad 35%. Na terenie 18 gmin, nie ma sieci dróg rowerowych.

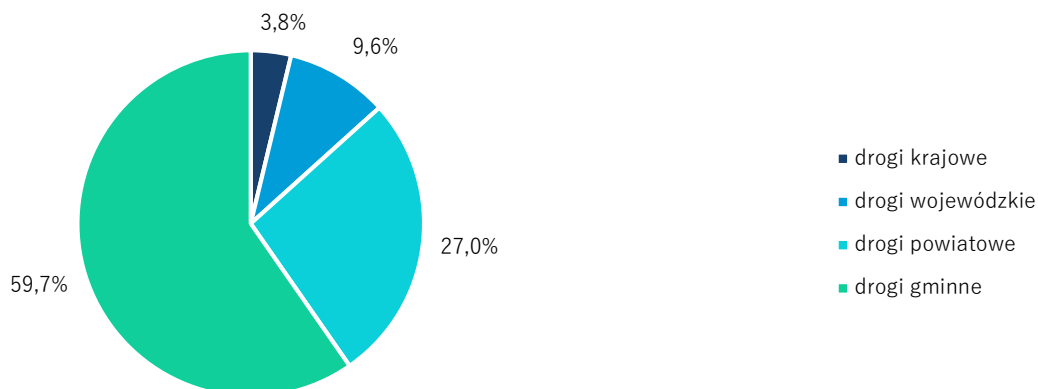
**Ryc. 8 Gęstość sieci dróg rowerowych w gminach**



Źródło: opracowanie własne

Najwięcej istniejących dróg rowerowych biegnie w ciągu dróg gminnych i powiatowych, a najmniej wzdłuż dróg krajowych i wojewódzkich, odzwierciedla to udział poszczególnych kategorii w sieci dróg publicznych.

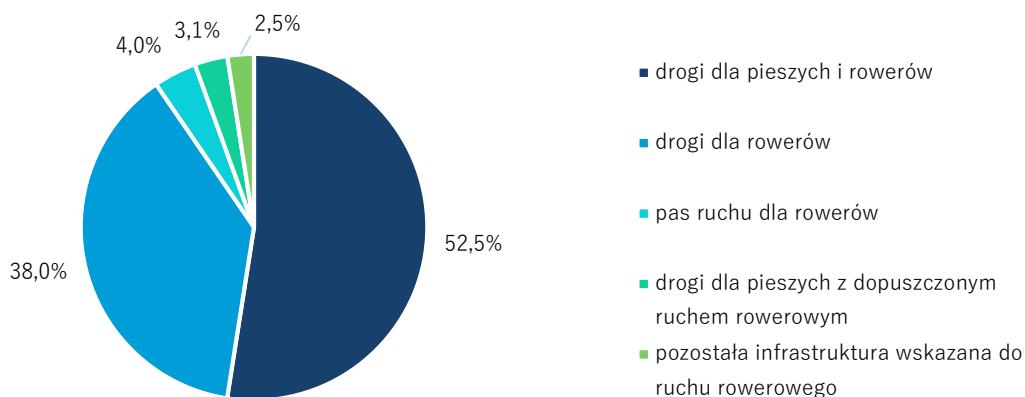
Ryc. 9 Podział istniejącej sieci dróg rowerowych na kategorie zarządzania



Źródło: opracowanie własne

Sieć infrastruktury dla ruchu rowerowego w regionie składa się z różnego typu odcinków. Drogi rowerowe, czyli odcinki oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi i przystosowane do poruszania się rowerem stanowią 94,5% całej sieci, natomiast 5,5% to pozostała infrastruktura w pewnym stopniu przystosowana i przeznaczona do poruszania się rowerem obejmująca m.in.: drogi dla pieszych z dopuszczonym ruchem rowerowym, kontraruch rowerowy, odcinki dróg objęte strefą zamieszkania lub strefą „Tempo 30”. Wśród dróg rowerowych zdecydowanie najwięcej jest dróg dla pieszych i rowerów 1 602 km i dróg dla rowerów 1 158 km.

Ryc. 10 Typy infrastruktury dla ruchu rowerowego

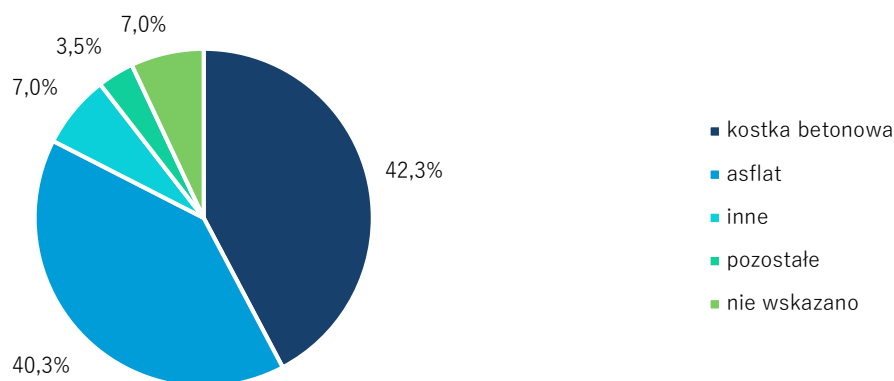


Źródło: opracowanie własne

Typy nawierzchni zastosowanych na drogach rowerowych w regionie nie są mocno zróżnicowane. Ponad 80% całej infrastruktury dróg rowerowych wykonanej jest z kostki betonowej i asfaltu. Dla 7% infrastruktury, nawierzchnia została określona jako inna i dotyczy odcinków dróg rowerowych składających się z dwóch lub więcej rodzajów nawierzchni, gdzie najczęściej występuje połączenie asfaltu i kostki betonowej. Pozostałe rodzaje nawierzchni, czyli: beton, kostka kamienna, płyta

chodnikowa, masa mineralno-żywiczna i żwir zastosowano na 3,5% sieci dróg rowerowych. Dla 7% sieci nie wskazano rodzaju nawierzchni.

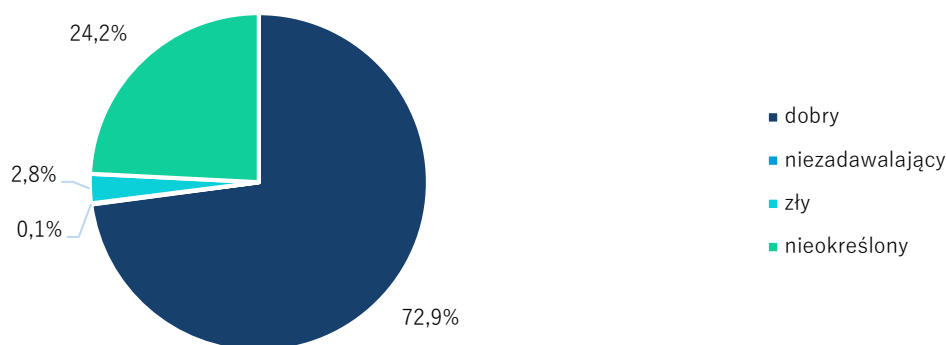
**Ryc. 11 Rodzaje nawierzchni dróg rowerowych**



Źródło: opracowanie własne

WBDR określa stan techniczny dróg rowerowych w podziale na 3 kategorie<sup>8</sup>. W dobrym stanie technicznym jest 72,9% sieci, w niezadawalającym 0,1%, a w złym jedynie 2,8%. W przypadku 24,2% sieci, nie określono jej stanu technicznego.

**Ryc. 12 Stan techniczny sieci dróg rowerowych**



Źródło: opracowanie własne

<sup>8</sup> Stan technicznych dróg rowerowych w WBDR określony jest w trzech kategoriach: dobry – nawierzchnie nowe, odnowione i eksploatowane, dopuszczalne występowanie sporadycznych uszkodzeń nie wymagające zabiegów naprawczych; niezadawalający – nawierzchnie z uszkodzeniami wymagające zaplanowania zabiegów naprawczych; zły – nawierzchnie z uszkodzeniami wymagające niezwłocznych zabiegów naprawczych lub w przypadku braku środków odpowiedniego oznakowania odcinków.

## Bezpieczeństwo ruchu rowerowego

Jednym z podstawowych mierników poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego jest liczba wypadków drogowych. W ciągu ostatniej dekady, pomimo rosnącego natężenia ruchu samochodowego, łączna liczba wypadków drogowych w całym kraju systematycznie malała. W Wielkopolsce trend nie jest tak wyraźny, znaczny spadek liczby wypadków drogowych wystąpił pomiędzy 2019, a 2020 r. Wynika to ze zmniejszonej mobilności mieszkańców w 2020 i 2021 r. spowodowanej pandemią COVID-19, dlatego rokiem referencyjnym jest 2019 i do wyników z tego roku porównywane będą dane z 2022 r. pochodzące z bazy Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK).

**Tabela 1 Liczba wypadków drogowych w latach 2012-2021**

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
POLSKA	37 062	35 847	34 970	32 967	33 664	32 760	31 674	30 288	23 540	22 816
WIELKOPOLSKIE	2 569	2 633	2 392	2 196	2 316	3 122	3 232	3 894	2 822	2 409

Źródło: BDL GUS

Baza SEWiK dostarcza szczegółowe dane o zdarzeniach drogowych na terenie województwa wielkopolskiego, także z udziałem rowerzystów. Zarówno liczba wszystkich zdarzeń i wypadków, jak i liczba zdarzeń i wypadków z udziałem rowerzystów w 2022 roku były wyraźnie mniejsze niż w 2019 r. Wśród wszystkich zdarzeń i wypadków drogowych wzrósł odsetek tych z udziałem rowerzystów: zdarzenia drogowe z 3,4% w 2019 r. do 4,0% w 2022 r., wypadki drogowe z 15,4%, w 2019 r. do 18,3% w 2022 r.

**Tabela 2 Liczba zdarzeń i wypadków drogowych w Wielkopolsce w latach 2019-2022**

Zdarzenia drogowe i wypadki	2019	2020	2021	2022
Wszystkie zdarzenia drogowe	39 622	33 639	36 082	31 477
Zdarzenia drogowe z udziałem rowerzystów	1 329	1 195	1 173	1 270
Wszystkie wypadki drogowe	3 894	2 822	2 409	2 299
Wypadki drogowe z udziałem rowerzystów	598	496	393	420

Źródło: SEWiK

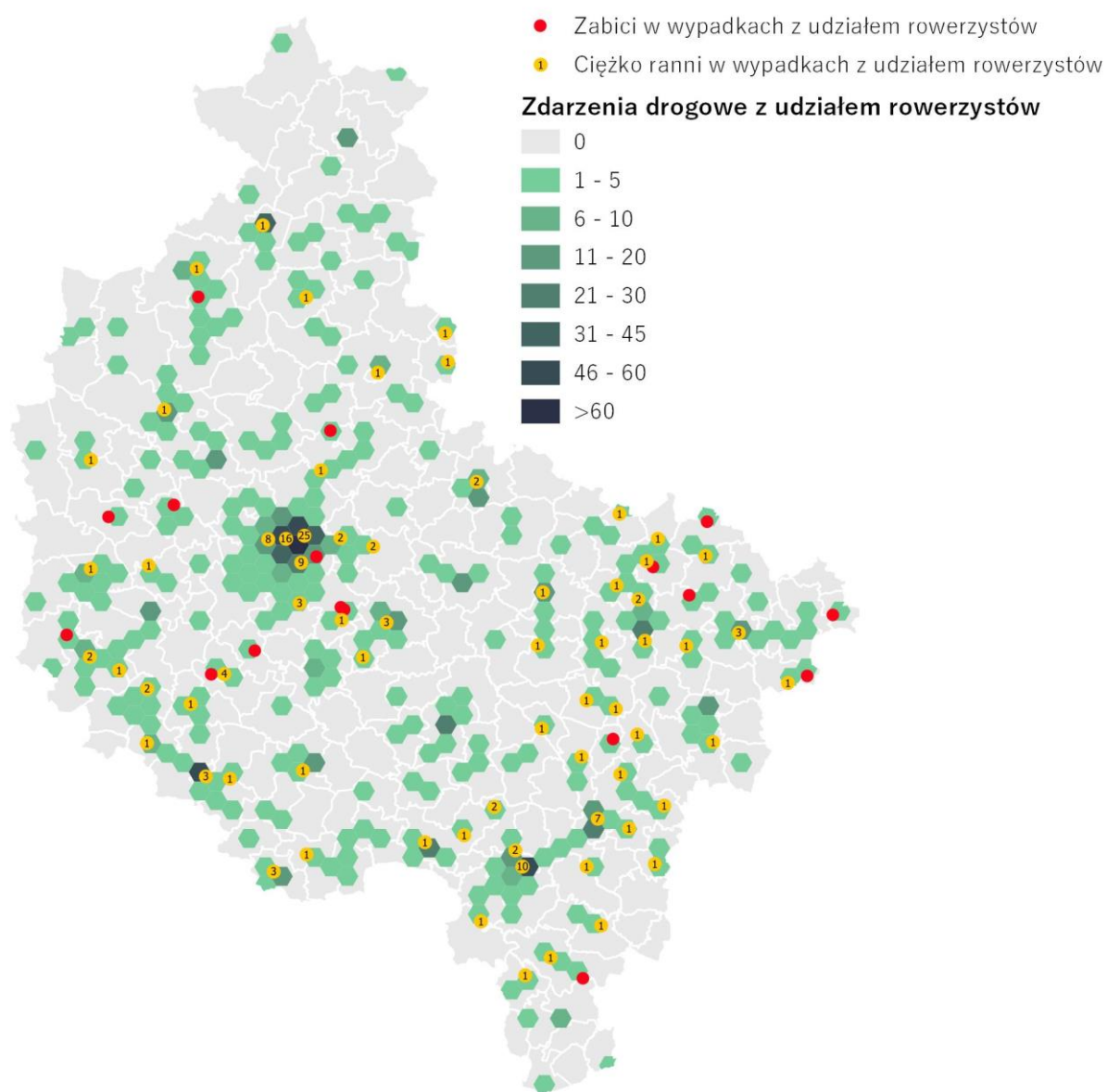
Podobna zależność wynika z danych o poszkodowanych uczestnikach i ofiarach wypadków drogowych ich liczba w 2022 roku wyraźnie spadła w porównaniu do 2019 r. Jednak odsetek poszkodowanych uczestników i ofiar wypadków z udziałem rowerzystów wzrasta. W 2019 roku stanowił 12,7% poszkodowanych we wszystkich wypadkach, a w 2022 roku, już 15,4%. Ofiary wypadków z udziałem rowerzystów w 2022 roku stanowiły 15,7%, w porównaniu do 13,6% w 2019 r.

**Tabela 3 Liczba poszkodowanych uczestników i ofiar wypadków drogowych w Wielkopolsce w latach 2019-2022**

Poszkodowani i ofiary	2019	2020	2021	2022
Poszkodowani we wszystkich wypadkach	4 846	3 459	3 001	2 833
Poszkodowaniu w wypadkach z udziałem rowerzystów	613	508	409	436
Ofiary wszystkich wypadków	1 565	1 284	1 192	1 165
Ofiary wypadków z udziałem rowerzystów	213	209	176	183

Źródło: SEWiK

**Ryc. 13 Zdarzenia drogowe z udziałem rowerzystów oraz ciężko ranni i zabici w wypadkach drogowych z udziałem rowerzystów w województwie wielkopolskim w 2022 roku**



Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy danych SEWiK

Taki trend może być spowodowany znacznym wzrostem ruchu rowerowego w trakcie pandemii COVID-19 i niedostatkami w infrastrukturze dróg rowerowych. O ile braki infrastrukturalne można zdiagnozować na podstawie danych WBDR, to niestety na poziomie regionu nie ma badań ruchu, których wyniki mogłyby potwierdzić wyraźny wzrost wykorzystania roweru jako środka transportu.



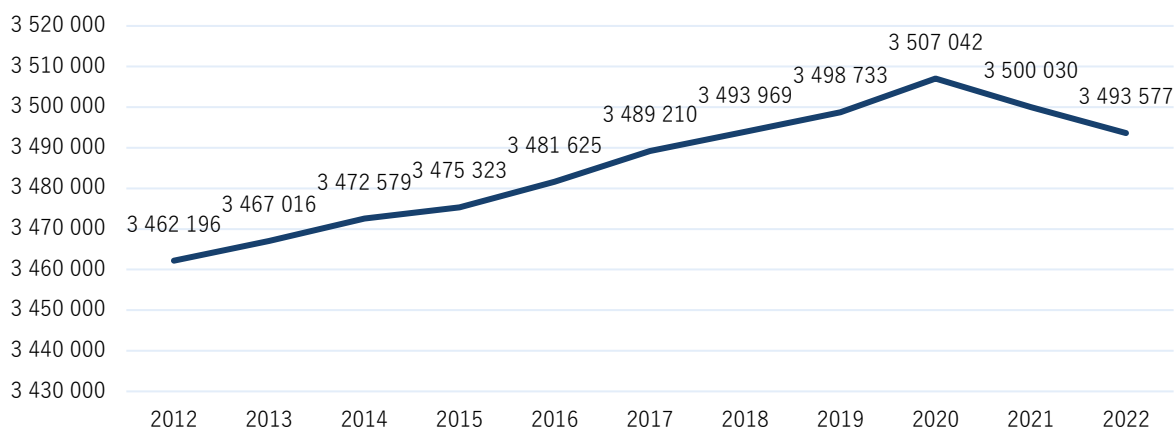
**Długość sieci dróg rowerowych w Wielkopolsce systematycznie wzrasta co stwarza korzystne warunki dla rozwoju ruchu rowerowego. Jednak niepokojące są częste braki spójności odcinków dróg rowerowych, w szczególności w obszarach zamiejskich, niski poziom separacji ruchu rowerowego od pieszego, czy zły stan techniczny infrastruktury. Negatywnym zjawiskiem jest także wzrost odsetku wypadków z udziałem rowerzystów w ogólnej liczbie wypadków drogowych w ostatnich latach co prawdopodobnie spowodowane jest rosnącym ruchem rowerowym i nienadążającym za nim rozwojem infrastruktury.**

#### 4.3. SPOŁECZEŃSTWO

##### Demografia

Województwo wielkopolskie z 3 493 577 mieszkańcami zajmuje trzecią pozycję w kraju, z 9% udziałem w ogólnej liczbie ludności Polski. W ostatnich 10 latach liczba ludności nie ulegała dużym wahaniom. Do 2020 roku liczba Wielkopolan systematycznie rosła średnio 5,6 tysięcy osób rocznie. Począwszy od roku 2021 nastąpił spadek, średniorocznie o ok. 6,7 tysiąca osób.

**Ryc. 14 Liczba mieszkańców województwa wielkopolskiego w latach 2012-2022**



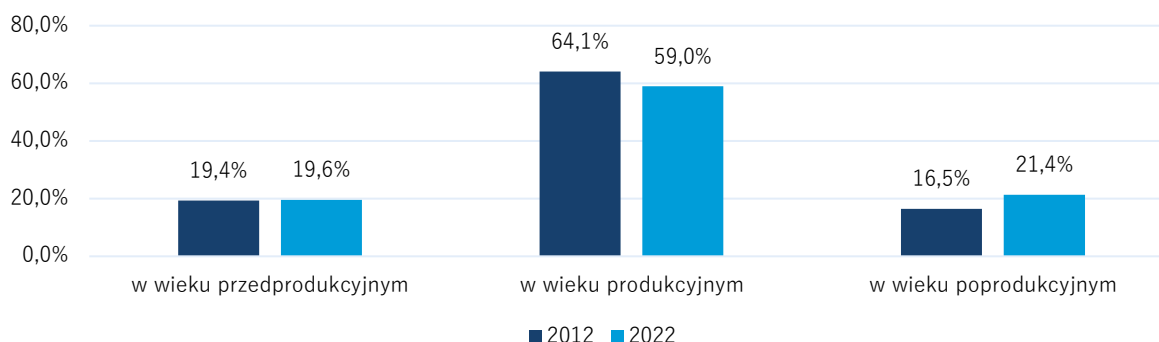
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Największy potencjał mierzony liczbą ludności ma stolica regionu - miasto Poznań, którą zamieszkiwało 541,3 tys. osób. Inne duże ośrodki to: Kalisz (94,0 tys. osób), Piła (70,6 tys. osób),

Ostrów Wielkopolski (69,8 tys. osób), Konin (68,1 tys. osób), Gniezno (64,2 tys. osób) i Leszno (60,6 tys. osób).

Struktura wiekowa mieszkańców Wielkopolski ulega zmianom. Proces starzenia się społeczeństwa jest coraz bardziej widoczny. Liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym zdecydowanie rośnie, w ciągu ostatnich 10 lat jej udział wzrósł o blisko 5 p.p., kosztem grupy osób w wieku produkcyjnym. Udział osób w wieku przedprodukcyjnym pozostaje na podobnym poziomie.

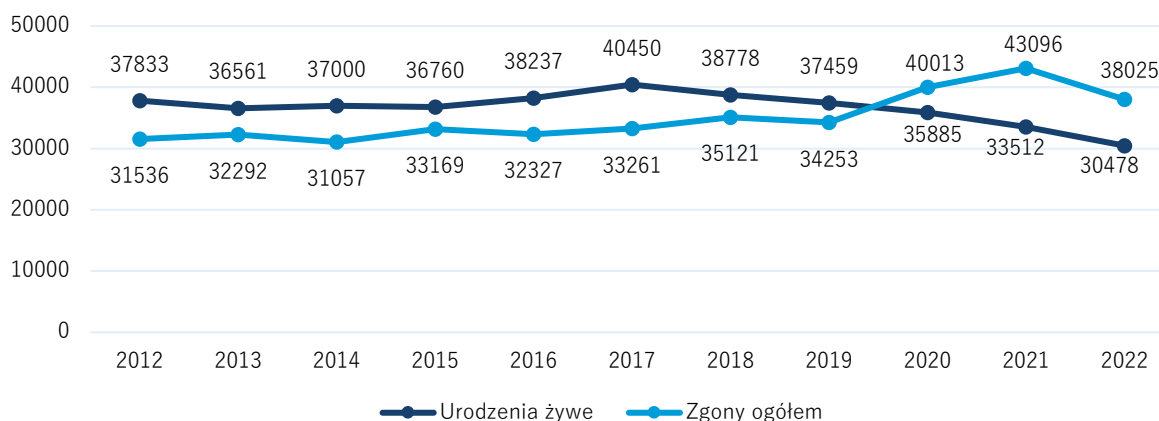
**Ryc. 15 Ludność województwa wielkopolskiego według ekonomicznych grup wieku w roku 2012 i 2022**



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W roku 2022 liczba urodzeń w województwie wielkopolskim była najniższa od dekady i wynosiła zaledwie 30 478. Od 2017 roku liczba nowonarodzonych dzieci systematycznie spada. Natomiast liczba zgonów nieznacznie rosła do 2019 roku. Lata 2020-2022 to znaczny wzrost liczby zgonów, którego główną przyczyną była pandemia COVID-19 i jej negatywne następstwa dla zdrowia mieszkańców.

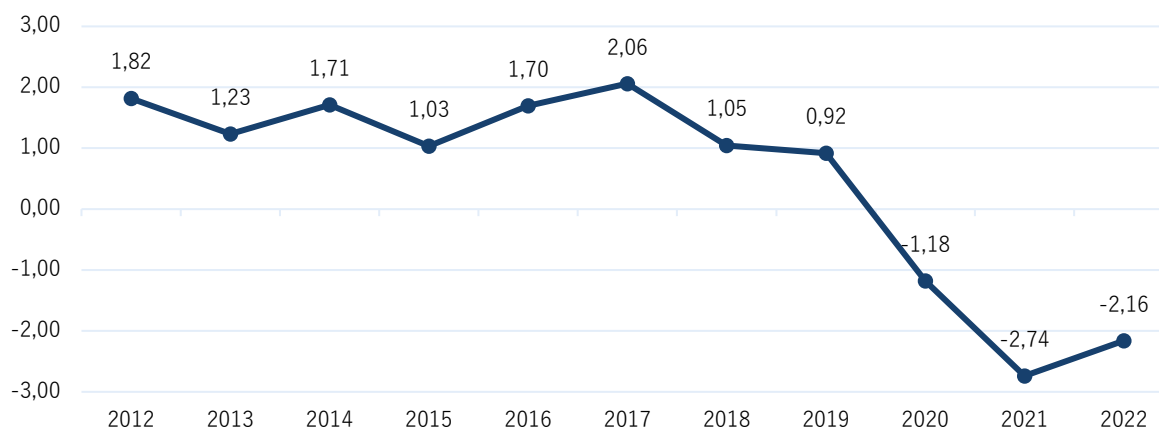
**Ryc. 16 Urodzenia żywe i zgony w województwie wielkopolskim w latach 2012-2022**



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Negatywną sytuację demograficzną przedstawia przyrost naturalny w przeliczeniu na 1 000 os. Do 2019 roku utrzymywał się na niewysokim dodatnim poziomie, oscylującym w granicach 1-2‰. Natomiast od roku 2020 notowane są wartości ujemne, na które wpływ niewątpliwie miała pandemia COVID-19, poprzez wyższą liczbę zgonów. Najniższa wartość -2,74‰, została odnotowana w 2021 roku, który był najgorszym rokiem pod względem liczby zgonów w ostatniej dekadzie.

**Ryc. 17 Przyrost naturalny na 1 000 os. w województwie wielkopolskim w latach 2012-2022**

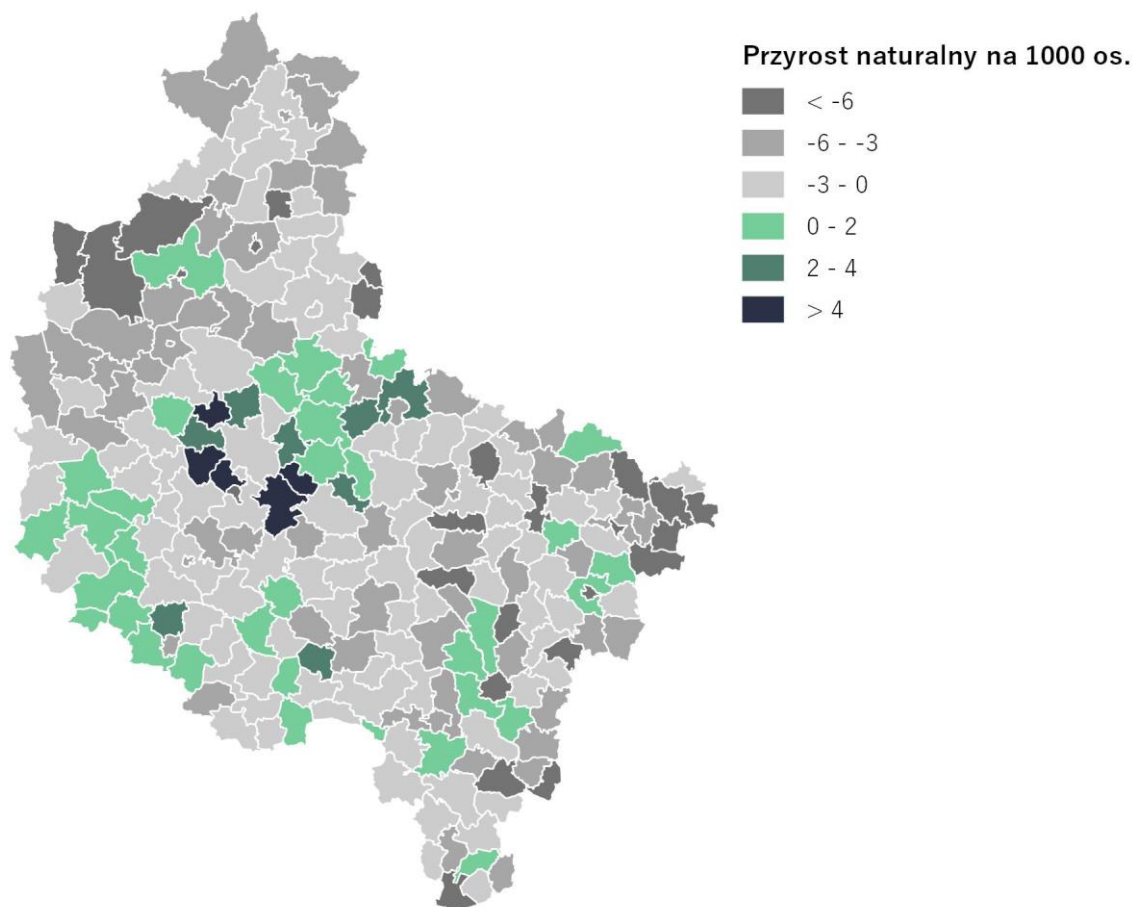


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wśród gmin występuje duże zróżnicowanie wewnątrzregionalne w zakresie wskaźnika przyrostu naturalnego. Największe wartości osiąga w gminach wiejskich w obszarze funkcjonalnym miasta Poznania: Dopiewo (7,56), Kleszczewo (6,94), Rokietnica (6,33). Natomiast najniższe odnotowane są w gminach: Chodów (-10,62), Grabów nad Prosną (-8,80), Puszczykowo (-8,42). Warto podkreślić jest także to, że we wszystkich największych miastach regionu odnotowano ujemny przyrost naturalny, z czego największy w: Kaliszu (-6,97), Koninie (-6,29) i Pile (-5,14). Przyrost naturalny jest jednym ze współczynników demograficznych, który wskazuje na rozwój potencjału demograficznego społeczeństwa. W aż 175 gminach regionu jest on na poziomie ujemnym i świadczy o słabnącym potencjale demograficznym województwa. Analogicznie prezentuje się sytuacja demograficzna w całym kraju.



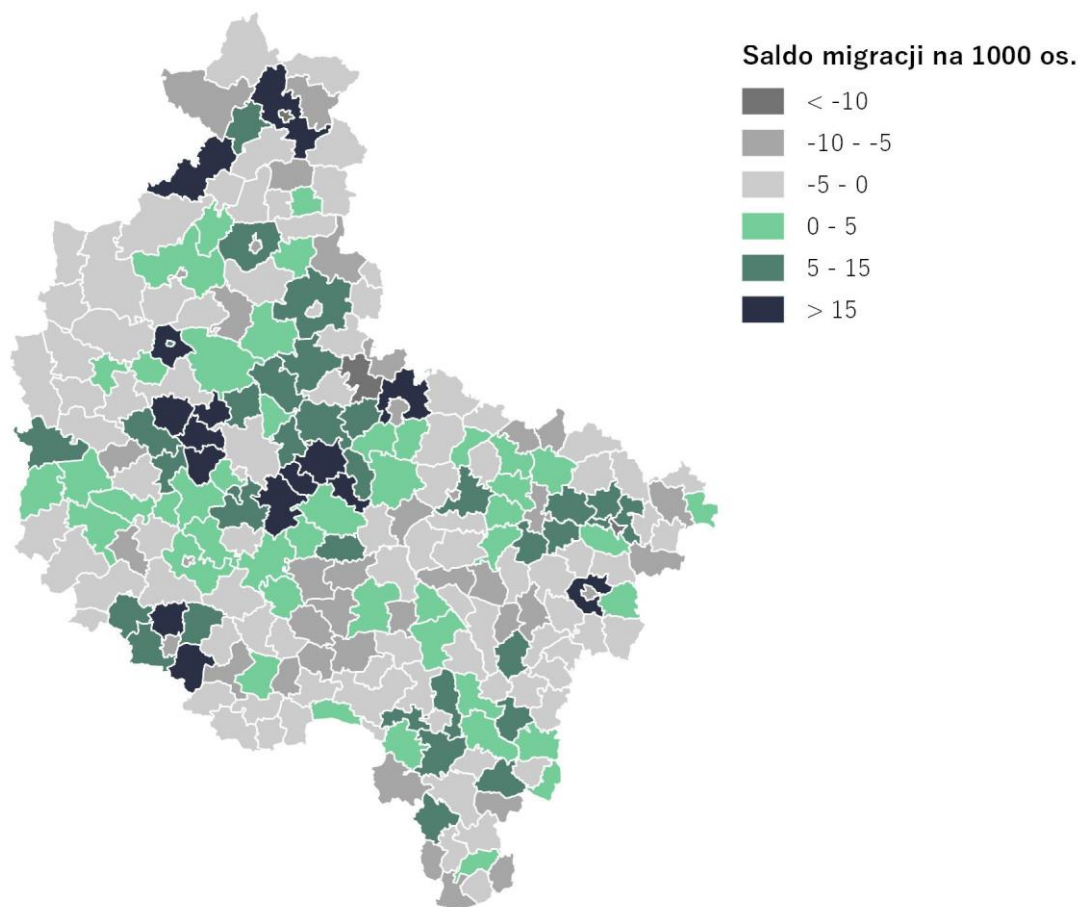
Ryc. 18 Przyrost naturalny w gminach województwa wielkopolskiego w 2022 roku



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Województwo wielkopolskie wykazuje korzystną sytuację pod względem migracji wewnętrznych, gdzie saldo migracji ogółem na 1 000 osób w 2022 roku wyniosło 0,36. Saldo migracji zagranicznych również jest dodatnie, ale jego wartość posiada minimalne znaczenie dla sytuacji demograficznej regionu. Występuje duże zróżnicowanie wewnątrzregionalne w zakresie migracji wewnętrznych. Największe dodatnie wartości salda migracji ogółem w przeliczeniu na 1 000 osób osiągnęły gminy wiejskie i miejsko-wiejskie sąsiadujące z największymi miastami regionu: Kleszczewo (29,72), Kórnik (27,08), gmina wiejska Gniezno (26,52) Lipno (26,44). Najgorsza sytuacja występuje natomiast w gminach na wschodzie regionu położonych w dalszej odległości od głównych ośrodków miejskich oraz na peryferiach województwa. Najniższe wartości salda migracji odnotowano w gminach miejskich i miejsko-wiejskich: Koło (-11,88), Złotów (-11,08), Kłecko (-10,12). Spośród największych miast regionu, wszystkie osiągały wartości ujemne, z czego najniższe wartości odnotowano w Koninie (-9,11), Lesznie (-6,69) i Gnieźnie (-5,80).

Ryc. 19 Saldo migracji w gminach województwa wielkopolskiego w 2022 roku



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Według prognozy ludności na lata 2023-2060, województwo wielkopolskie do 2060 roku utraci ok. 496 tys. mieszkańców w stosunku do 2022 roku. Ponadto coraz większy udział mieszkańców będą posiadały obszary wiejskie, co widoczne jest poprzez przewidywane trendy wewnętrznych migracji oraz przewidywany przyrost naturalny. Struktura wiekowa również ulegnie dużym zmianom. Udział ludności w wieku 65 lat i więcej będzie się zwiększać, w roku 2040 może wynieść ok. 23%, a w roku 2060 już 31%. Społeczeństwo Wielkopolski będzie się stopniowo starzeć, na co wskazuje spadek prognozowanych urodzeń.

### Infrastruktura społeczna

Do najważniejszych elementów infrastruktury społecznej, istotnych z punktu widzenia mobilności rowerowej, zaliczono miejsca nauki szkolnictwa podstawowego, ponadpodstawowego, uczelnie wyższe, miejsca związane ze sportem i rekreacją, a także szpitale i podstawową opiekę zdrowotną.

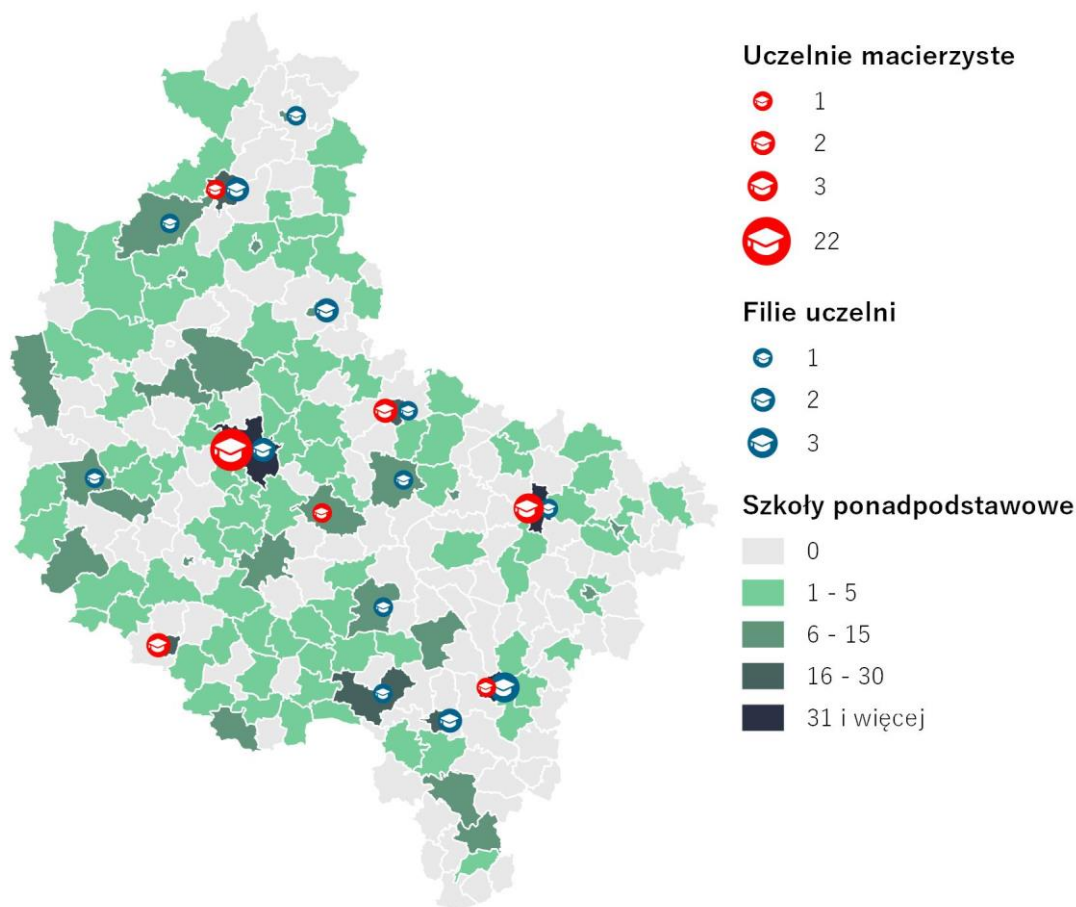
W 2021 roku w województwie wielkopolskim funkcjonowało 1 306 szkół podstawowych, do których uczęszczało 310,9 tys. uczniów. Największy odsetek szkół podstawowych i uczniów odnotowano w największych miastach regionu: Poznaniu (10,7% placówek i 13,9% wszystkich uczniów), Kaliszu

(2,3% placówek i 2,6% uczniów), Gnieźnie (1,7% placówek i 2,1% uczniów). Spośród powiatów duży udział placówek i uczęszczających uczniów odnotowano w powiecie poznańskim (8,7% szkół podstawowych i 13,7% uczniów w województwie) oraz w powiecie ostrowskim (5,8% szkół i 4,4% uczniów). W każdej gminie znajduje się co najmniej 1 szkoła podstawowa, która może być potencjalnym generatorem ruchu rowerowego, przede wszystkim dla dzieci od 10 roku życia, które posiadają kartę rowerową upoważniającą do samodzielnego poruszania się rowerem.

W 2021 roku w regionie funkcjonowało 812 szkół ponadpodstawowych i policealnych, w których naukę pobierało 178,8 tys. uczniów. Największy odsetek szkół przypada na największe ośrodki miejskie: Poznań (21,6% wszystkich placówek i 27,66% uczniów), Konin (5,4% szkół i 5,0% uczniów), Kalisz (5,3% szkół i 5,4% uczniów), Leszno (3,4% szkół i 4,5% uczniów). Wśród powiatów stosunkowo duży udział analizowanych placówek oświatowych oraz uczniów wykazują powiaty: ostrowski (4,1% szkół i 4,8% uczniów), pilski (4,9% obiektów i 4,6% uczniów), gnieźnieński (5,2% obiektów i 4,3% uczniów). Z kolei powiaty o najniższym udziale uczniów to powiaty sąsiadujące z ośrodkami miejskimi: Leszna, Kalisza, Konina, a także powiat międzychodzki (udział uczniów na poziomie 0,7%). Na poziomie gminnym, aż w 49% z nich nie ma ani jednej szkoły średniej. Są to głównie gminy wiejskie, z których najwięcej położonych jest na południowo-wschodnich peryferiach województwa.

W województwie wielkopolskim w 2021 roku studiowało ponad 115 tys. osób, co daje piąte miejsce w kraju. Jednak liczba studentów systematycznie maleje, od 2012 roku w kraju spadła o 27,4 %, a w Wielkopolsce o 24,6%. Poznań jest czwartym co do wielkości ośrodkiem akademickim w kraju, w którym w 22 uczelniach publicznych i niepublicznych oraz dwóch filiach uczelni studiuje 102,2 tys. osób, czyli zdecydowana większość wszystkich studentów w regionie. Poza ośrodkiem regionalnym, studenci kształcili się w 10 uczelniach i w 17 filiach. Najwięcej z nich studiowało w Kaliszu (4,1 tys. os.), Koninie (2,1 tys. os.) i Lesznie (2,1 tys.). W związku z malejącą liczbą studentów diametralnie zmieniła się sytuacja dla osób studiujących poza stolicą regionu. Od 2012 roku wiele lokalnych ośrodków akademickich zostało zamkniętych. Taka sytuacja dotknęła głównie miasta powiatowe w centralnej i wschodniej części regionu: Koło, Kościan, Śrem, Turek, a także Kępno na południowym krańcu województwa. Jedyne przypadki sytuacji odwrotnej to Września.

Ryc. 20 Placówki edukacyjne w gminach województwa wielkopolskiego w 2021 roku



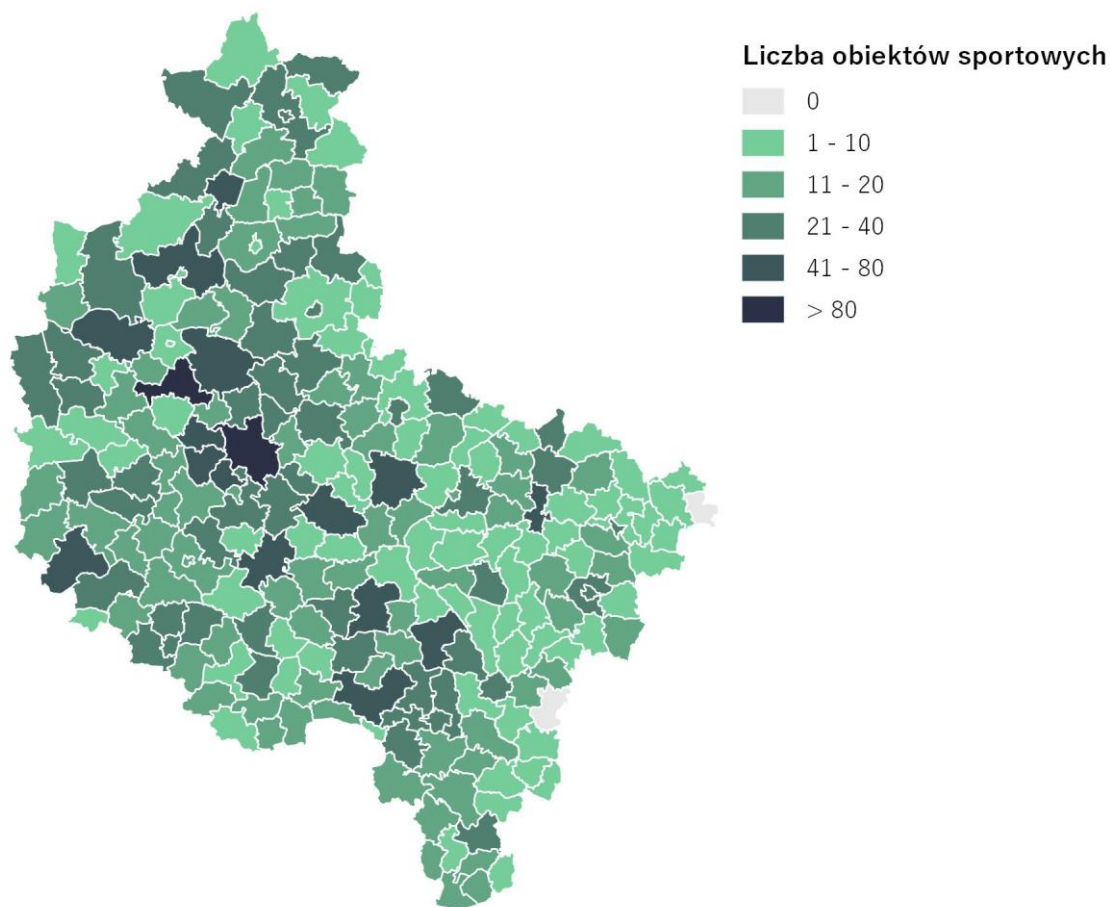
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W województwie wielkopolskim w 2022 roku według danych GUS zlokalizowanych było łącznie 4 179 obiektów sportowych, w tym 969 boisk piłkarskich, 753 pozostałych boisk, 159 hal sportowych o wymiarach od 36x19m, 218 stadionów, 132 sale gimnastyczne o wymiarach poniżej 36x19 i sale pomocnicze<sup>9</sup>, 35 pływalni krytych, 279 kortów tenisowych, 72 strzelnice, 21 lodowisk sztucznie mrożonych, 84 skateparków i 1 457 siłowni zewnętrznych.

W ujęciu gminnym najwięcej obiektów sportowych zlokalizowanych jest w: Poznaniu, aż 234 obiekty, gminie Szamotuły – 81 obiektów, Pile – 80 obiektów, gminie Środka Wielkopolska – 62. Tylko w dwóch gminach nie odnotowano ani jednego obiektu, są to Szczytniki i Chodów. Największa koncentracja obiektów sportowych jest w Poznaniu i jego obszarze funkcjonalnym oraz ośrodkach regionalnych i subregionalnych. Zdecydowanie najmniej obiektów sportowych jest w gminach we wschodniej części województwa.

<sup>9</sup> bez sal przyszkolnych

Ryc. 21 Obiekty sportowe w gminach województwa wielkopolskiego w 2022 roku



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W 2022 roku w województwie wielkopolskim zlokalizowane były 83 szpitale rozmieszczone 98 lokalizacjach<sup>10</sup>, w większości są to placówki publiczne. Głównym ośrodkiem leczenia szpitalnego w regionie jest Poznań, w którym znajduje się najwięcej wielospecjalistycznych placówek. Sieć szpitali w regionie tworzą szpitale wojewódzkie zlokalizowane w dawnych ośrodkach wojewódzkich (Pile, Lesznie, Koninie, Kaliszu), szpitale powiatowe, placówki o profilu psychiatrycznym lub rehabilitacyjnym oraz szpitale prywatne.

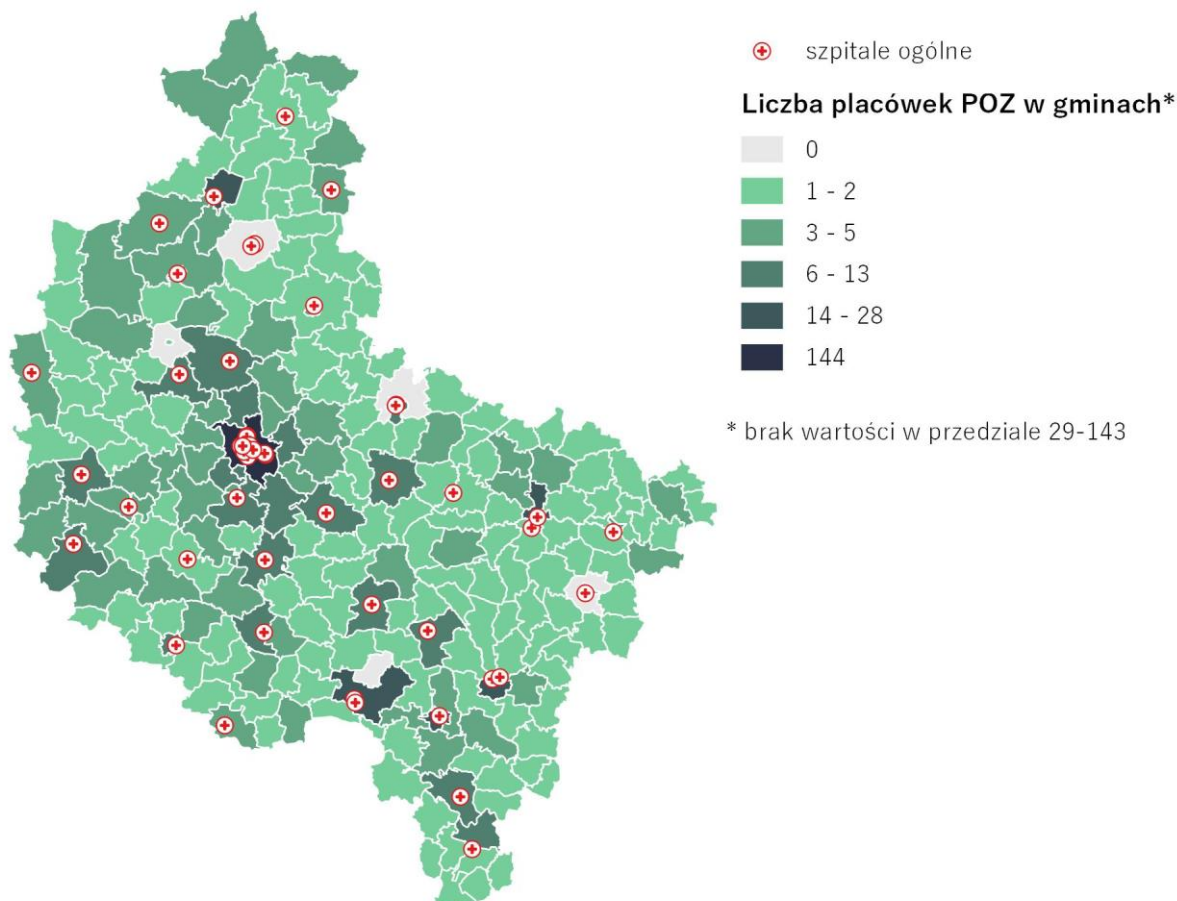
Placówek świadczących usługi podstawowej opieki zdrowotnej było 822 w roku 2022. Najwięcej tego typu placówek znajdowało się w Poznaniu (144 placówki POZ) oraz w pozostałych największych ośrodkach miejskich. W ujęciu gminnym najwięcej placówek POZ zlokalizowanych było w gminie Krotoszyn (18 placówek POZ). W regionie występują także gminy, w których nie było ani jednej zarejestrowanej placówki POZ. Są to gminy wiejskie otaczające miasta: Chodzież,

<sup>10</sup> dane NFZ



Gniezno, Koło, Obrzycko i Turek. Mieszkańcy tych gmin korzystają z placówek POZ w wymienionych miastach.

**Ryc. 22 Szpitale ogólne i placówki POZ w województwie wielkopolskim w 2021 roku**



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych NFZ

### Mobilność rowerowa społeczeństwa

Ważnym aspektem społecznym jest ocena jakości warunków korzystania z roweru w Polsce, którą odzwierciedla ogólnopolskie Badanie Klimatu Rowerowego<sup>11</sup>. Wyniki tego badania pokazują wielowymiarowy obraz sytuacji osób korzystających z rowerów w poszczególnych miastach i gminach.

Do badania w 2022 roku przystąpiło łącznie 41 miast i gmin, które przekroczyły minimalny próg metodologiczny liczby ankiet. Badanie spotkało się z największym zainteresowaniem wśród samorządów województwa wielkopolskiego, z których udział wzięło aż 22, a są to: miasto Poznań, gminy: Swarzędz, Buk, Czerwonak, Dopiewo, Kleszczewo, Komorniki, Kostrzyn, Kórnik, Luboń, Mosina, Murowana Goślina, Oborniki, Pobiedziska, Puszczykowo, Rokietnica, Skoki, Stęszew, Suchy

<sup>11</sup> Cyklicznie badanie realizowane przez stowarzyszenie samorządowe Polska Unia Mobilności Aktywnej (PUMA)

Las, Szamotuły, Śrem, Tarnowo Podgórne. Łączna liczba respondentów, którzy wzięli udział w badaniu to 13 320 os., aż o 37% więcej niż w poprzedniej edycji badania z 2020 roku.

Narzędziem badawczym była interaktywna ankieta. Spośród ankietowanych aż 34% wskazało, że korzysta z roweru codziennie lub prawie codziennie, 32% kilka razy w tygodniu, a 22% korzysta kilka razy w miesiącu. Badanie zatem dobrze odzwierciedla opinię rowerzystów na temat jakości istniejącej infrastruktury i warunków mobilności rowerowej w Polsce, ponieważ aż 88% respondentów regularnie podróżuje rowerem.

Główna część ankiety oparta była na 5 modułach – obszarach tematycznych: rower i klimat ruchu drogowego, wartościowanie korzystania z roweru, bezpieczeństwo osób korzystających z rowerów, komfort jazdy rowerem, infrastruktura i sieć udogodnień do jazdy rowerem. Ogólny wynik podsumowujący część modułową był odpowiedzią na pytanie: Jak Pani/Pan ocenia ogólną przyjazność swojej gminy/swojego miasta względem rowerzystów? Wynik ogólnokrajowy wyniósł 3,36<sup>12</sup> co jest wartością poniżej 3,5 i sugeruje, że średnia ocena warunków korzystania z rowerów jest raczej dobra. W porównaniu do badania z 2020 roku (3,32) jest to wynik nieznacznie gorszy, który może wskazywać na konieczność dalszej poprawy w poszczególnych aspektach mobilności rowerowej.

Z wyników dla poszczególnych obszarów tematycznych, można wywnioskować, że są jeszcze duże braki w istniejącej infrastrukturze dedykowanej rowerzystom, m.in. brak odpowiedniego oznakowania dróg rowerowych, brak odpowiedniego dostosowania sygnalizacji świetlnej dla ruchu rowerowego, brak przystosowania infrastruktury dla płynnego ruchu rowerowego podczas prac budowlanych czy drogowych, czy brak systemu wypożyczania rowerów publicznych. Dużo aspektów dotyczyło bezpieczeństwa i ogólnej sytuacji rowerzystów jako uczestników ruchu drogowego. Wiele odpowiedzi wskazuje na dalsze marginalizowanie rowerzystów jako uczestników ruchu przez kierowców, a także występowanie konfliktów pomiędzy rowerzystami i kierowcami. Na to szczególnie może mieć wpływ brak odpowiedniej separacji ruchu rowerowego od samochodowego. Ankietowani w odpowiedzi na pytanie *Jak ważna jest dla Ciebie możliwość jechania rowerem po drodze dla rowerów, w oddzieleniu od ruchu samochodowego?*, aż w 68% wskazali, że bardzo ważna i w 24% ważna.

Jednym z pozytywnych aspektów, które wskazali respondenci jest to, że jazda rowerem staje się coraz popularniejsza, co może być efektem promocji. Jazda na rowerze zaczyna być pewnego rodzaju modą, a aktywnych rowerzystów przybywa i to we wszystkich grupach wiekowych.

---

<sup>12</sup> Przyjęta w ankiecie skala ocen zakłada, że 1 jest oceną najlepszą, a 6 oceną najniższą

W ankiecie wskazano również, że dróg rowerowych jest więcej dzięki czemu dotarcie do codziennych celów podróży, np. do centrów miejscowości jest coraz łatwiejsze. Sprzyja temu też coraz lepsza organizacja ruchu, np. poprzez umożliwienie ruchu pod prąd rowerzystom na ulicach jednokierunkowych. Jakość infrastruktury rowerowej została oceniona stosunkowo dobrze, natomiast wskazano większą potrzebę integracji z transportem publicznym, w którym występują trudności w przewozie rowerów.

W Wielkopolsce zlokalizowane są jednostki samorządowe, które w badaniu klimatu rowerowego osiągnęły wysokie wyniki. Poznań wśród miast powyżej 200 tys. mieszkańców w Polsce znalazł się na drugim miejscu z średnią z całego badania w wysokości 3,16, Swarzędz na 3 miejscu wśród gmin od 50 do 100 tys. mieszkańców ze średnią 3,75, a Tarnowo Podgórne na 1 miejscu wśród gmin do 50 tys. mieszkańców z wynikiem 2,62.



**Sytuacja demograficzna Wielkopolski w porównaniu do innych województw w kraju jest stosunkowo dobra, ale przedstawia te same ogólne tendencje, których konsekwencją w dłuższej perspektywie będzie wyludnianie się regionu. Potencjał demograficzny jest najważniejszy w kontekście rozwoju mobilności rowerowej, ponieważ im większa liczba mieszkańców, tym większa liczba potencjalnych rowerzystów. Aktualne trendy demograficzne dotyczące starzenia się społeczeństwa i niskiego poziomu przyrostu naturalnego, są wskazówką do odpowiedniego planowania i dostosowania infrastruktury dedykowanej rowerzystom. Dotyczy to m.in. rosnącej grupy osób starszych, których poziom mobilności wraz z wiekiem zmniejsza się, a infrastruktura m.in. drogi rowerowe powinny być realizowane w sposób umożliwiający szybką, komfortową i bezpieczną podróż dla wszystkich użytkowników.**

#### 4.4. GOSPODARKA

Potencjał ekonomiczny Wielkopolski w 2022 roku reprezentowało ponad 491 tys. podmiotów gospodarki narodowej wpisanych do rejestru REGON, tj. blisko 10% potencjału krajowego. Lokalizacja znacznej liczby podmiotów kumuluje się w Poznaniu oraz powiecie poznańskim, gdzie działa 41% wszystkich firm. Liczba podmiotów na 1 000 mieszkańców w wieku produkcyjnym jest w województwie wyższa od średniej krajowej. Wielkopolska cechuje się także wyższym na tle kraju poziomem przedsiębiorczości mieszkańców. Świadczą o tym wyższy odsetek osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą wśród ogółu podmiotów oraz ponadprzeciętny udział osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą na 100 osób w wieku produkcyjnym.

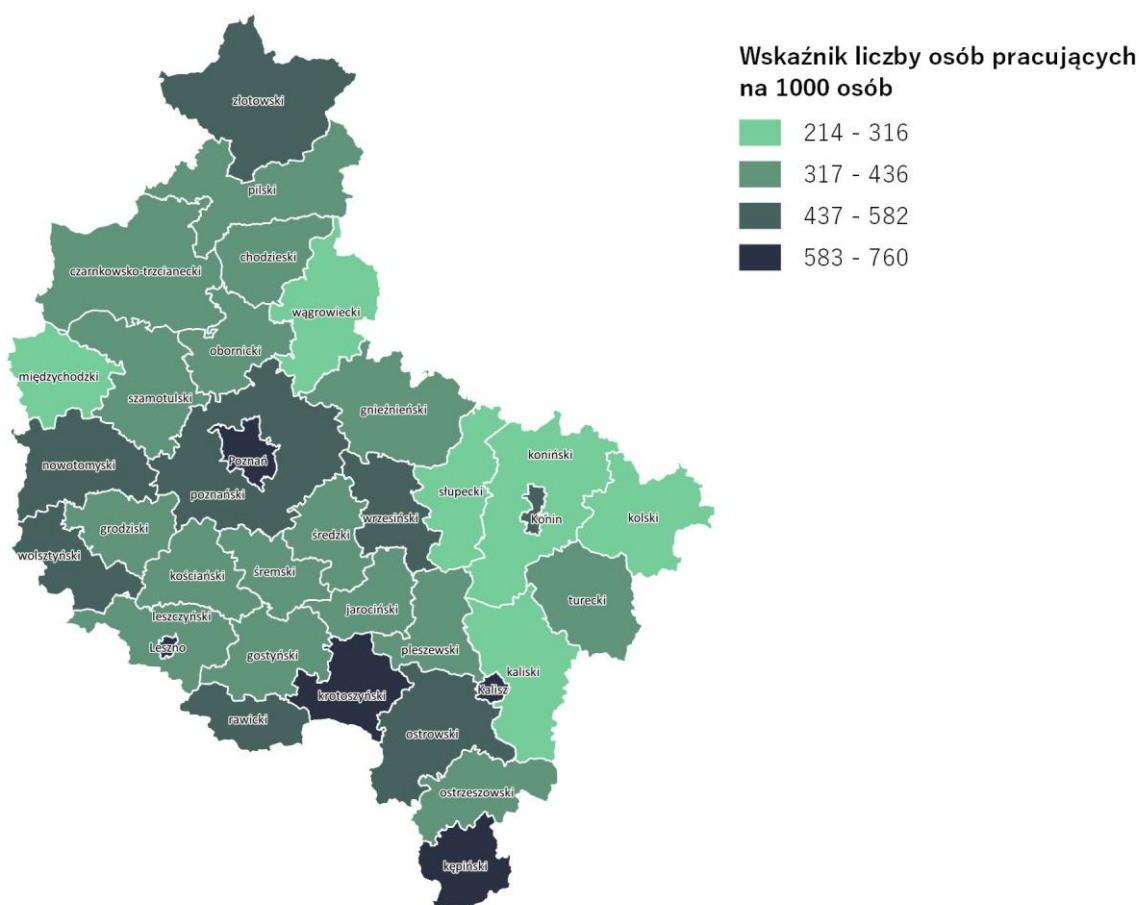


W strukturze podmiotów gospodarczych według rodzaju działalności największy udział mają jednostki związane z handlem hurtowym i detalicznym oraz naprawą pojazdów samochodowych – 21% ogółu. Spośród pozostałych przedsiębiorstw wyróżnić należy firmy działające w budownictwie – 16% ogółu, związane z działalnością profesjonalną, naukową i techniczną – 11% ogółu oraz przetwórstwem przemysłowym – 9% ogółu.

Wielkopolska wyróżnia się wysoką aktywnością zawodową mieszkańców. W 2022 roku aktywnych zawodowo było 1,67 mln osób, czyli blisko 10% wszystkich aktywnych zawodowo w kraju. Jest to trzeci wynik w kraju, za województwem mazowieckim i śląskim.

Rynek pracy w Wielkopolsce jest bardzo dobrze rozwinięty. W 2021 roku w regionie pracowało 1,52 mln pracowników, czyli 10,4% wszystkich osób pracujących w kraju. Od 2012 roku liczba pracujących w województwie wzrosła o 12,2% (ponad dwukrotnie więcej niż średnia krajowa).

**Ryc. 23 Pracownicy w województwie wielkopolskim w 2021 roku**



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Największy udział pracujących wśród ludności w wieku produkcyjnym zdiagnozowano w miastach na prawach powiatu, a także w powiatach kępińskim i krotoszyńskim. Zauważalnie większy poziom wskaźnika jest również w powiatach: złotowskim, poznańskim, wolsztyńskim i nowotomyskim.

Zdecydowana większość pracowników to osoby zatrudnione w usługach – 58,7%, a wśród pozostałych przeważają osoby pracujące w przemyśle i budownictwie – 33,2%. W rolnictwie, leśnictwie. Łowiectwie i rybactwie pracuje pozostałe 8,0% osób<sup>13</sup>.

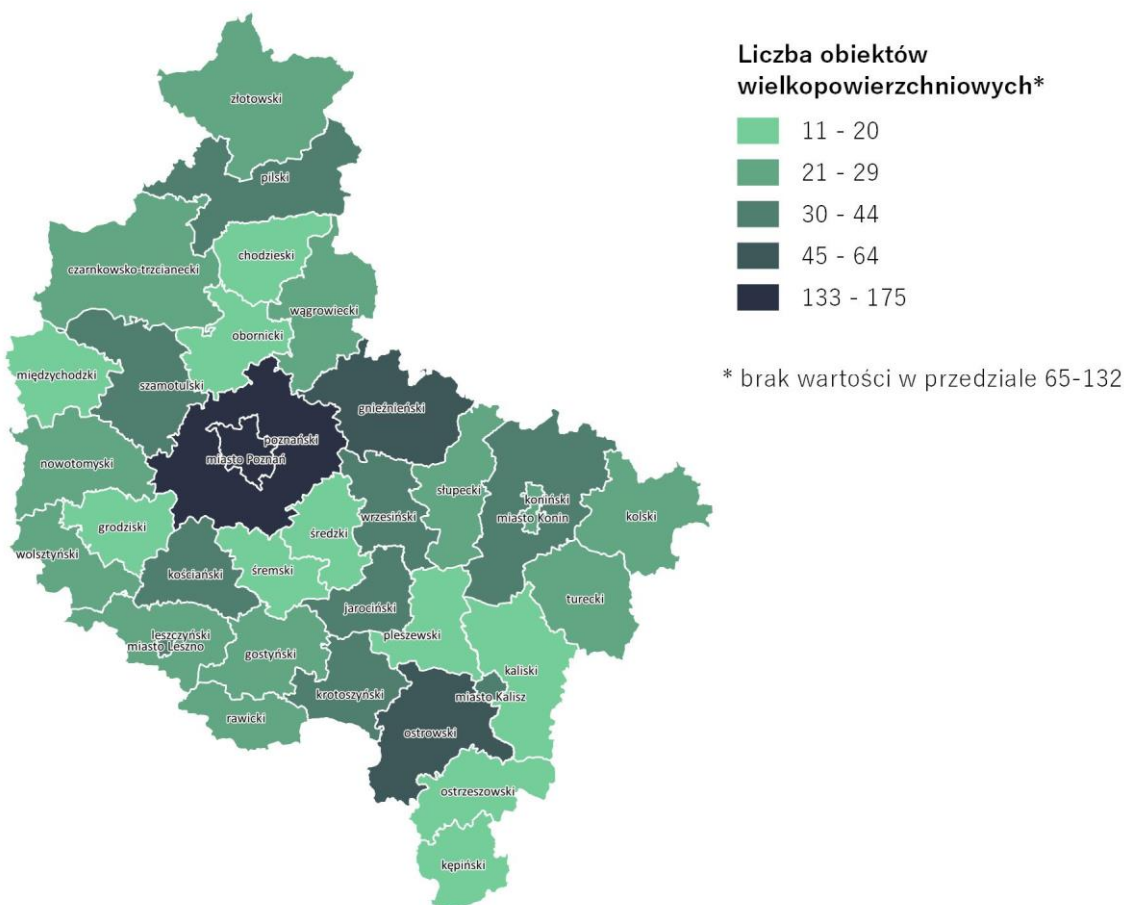
Rynek pracy w regionie cechuje wysoka mobilność pracowników. Spośród 3,3 mln wszystkich pracowników dojeżdżających do pracy w kraju (31% ogółu pracowników) osoby dojeżdżające poza gminę zamieszkania w województwie wielkopolskim stanowią 12%, czyli 400 tys. Przeważający odsetek dojazdów do pracy zamyka się w granicach administracyjnych województwa. Badanie ilorazu przepływów związanych z zatrudnieniem w Wielkopolsce należało do najwyższych w Polsce. Szczegółowe analizy wskazują na bardzo duże przepływy związane z zatrudnieniem zwłaszcza w stolicy regionu i gminach sąsiadujących, a także w północnej części województwa (m. Piła i okoliczne jednostki) oraz we wschodniej (m. Konin, Kleczew) i południowej części regionu (powiat kaliski, kępiński, rawicki, m. Leszno).

Bezrobocie w regionie jest najniższe w Polsce. Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym wynosił w 2022 roku jedynie 2,2%, przy średniej krajowej 3,7%.

---

<sup>13</sup> Dane GUS BDL za rok 2022r.

Ryc. 24 Handel wielkopowierzchniowy w województwie wielkopolskim



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Handel wielkopowierzchniowy w ostatniej dekadzie znacząco się rozwinął. Liczba hipermarketów, supermarketów, domów towarowych i handlowych w województwie podwoiła się. W 2022 roku funkcjonuje 1 220 obiektów handlowych, w których powierzchnia sprzedaży wynosi minimum 400 m<sup>2</sup>. Blisko ¼ wszystkich sklepów wielkopowierzchniowych zlokalizowana jest w Poznaniu i powiecie poznańskim. Pozostałe wyróżniające się rejony Wielkopolski to największe ośrodki miejskie wraz z otaczającymi powiatami: m. Kalisz i powiat kaliski, m. Ostrów Wielkopolski i powiat ostrowski, m. Gniezno i powiat gnieźnieński, m. Leszno i powiat leszczyński, m. Konin i powiat koniński, m. Piła i powiat pilski. Największe wzrosty w ostatnim dziesięcioleciu zaobserwowano na terenie powiatów: kaliskiego, konińskiego, wolsztyńskiego, krotoszyńskiego, jarocińskiego i leszczyńskiego.



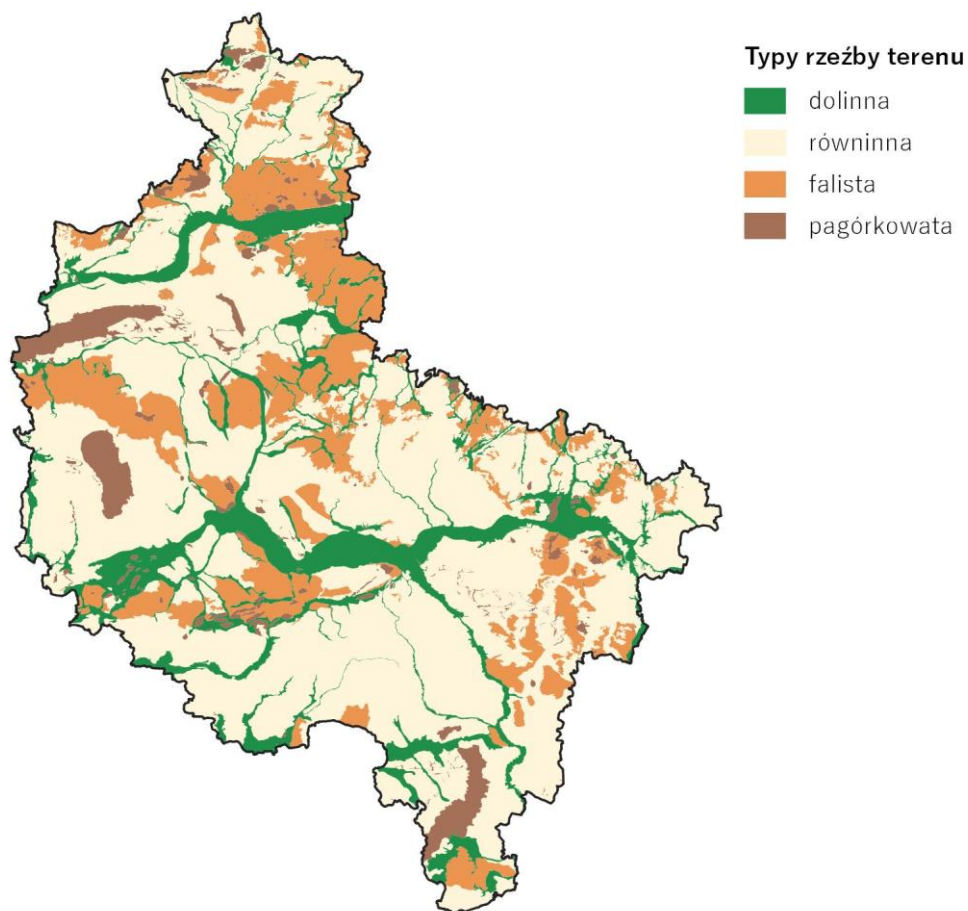
Ogólna sytuacja gospodarcza regionu jest korzystna. Wielkopolska odznacza się dużym potencjałem ekonomicznym oraz wysoką atrakcyjnością inwestycyjną. Ma to swoje odzwierciedlenie w ponadprzeciętnej aktywności zawodowej mieszkańców i wysokim poziomie przedsiębiorczości. Cechą charakterystyczną lokalnego rynku pracy jest duża mobilność pracowników. W przestrzeni województwa widoczna jest koncentracja potencjału gospodarczego w Poznaniu i powiecie poznańskim, a w dalszej kolejności w ośrodku regionalnym, ośrodkach subregionalnych i lokalnych. Największe miasta regionu, a także otaczające je jednostki to główne generatory codziennego ruchu ludności z miejsca zamieszkania do pracy oraz w odwrotnym kierunku. Są to miejsca szczególnie korzystne do rozwoju i promocji codziennego ruchu rowerowego.

#### 4.5. ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE

Województwo wielkopolskie dysponuje zróżnicowanymi walorami środowiska przyrodniczego, które stwarzają dogodne warunki do rozwoju w jego granicach ruchu rowerowego, szczególnie o charakterze turystycznym, a są to m.in. optymalne ukształtowanie powierzchni, bogate i zróżnicowane walory przyrodnicze, dobrze rozbudowana sieć rzeczna oraz liczne pojezierza, różnorodne typy krajobrazów, odpowiednie warunki klimatyczne.

Ukształtowanie powierzchni Wielkopolski jest przede wszystkim efektem działalności lądolodu, czego konsekwencją jest równoleżnikowa zmienność rzeźby i jej typów. Ostatnie zlodowacenie podzieliło region na dwie części: północną i środkową, które odznaczają się większym urozmaiceniem rzeźby i występowaniem wypełnionych jeziorami rynien polodowcowych oraz na część południową charakteryzującą się brakiem naturalnych zbiorników wodnych i mniej zróżnicowaną rzeźbą terenu. Wielkopolska kojarzona jest jako rejon równinny, ale mimo tego, w jej granicach znajdują się obszary wyróżniające się pod względem rzeźby terenu. Szczególnie odznaczają się pradoliny o szerokim dnie i wyraźnie zarysowanych krawędziach. Najważniejsze z nich to: na północy województwa Pradolina Toruńsko-Eberswaldzka, którą płyną wody Noteci i Warty oraz w centralnej części regionu Pradolina Warszawsko-Berlińska wykorzystana przez Wartę i Kanały Obry. Należy zwrócić uwagę również na obszary pagórkowate w formie wzniesień morenowych. Są to m.in. morenowy ciąg notecki i pagórki chodzieskie w północnej części Wielkopolski oraz pasma moren czołowych na linii Międzyrzecz–Pniewy–Poznań–Gniezno w jej środkowej części. Południe województwa, od linii Leszno-Gostyń-Żerków-Konin, to obszar rzeźby staroglacjalnej. Tu znajduje się najwyższe wzniesienie na terenie Wielkopolski – Kobyla Góra, która osiąga 284 m n.p.m. i stanowi kulminację Wzgórz Ostrzeszowskich.

Ryc. 25 Formy rzeźby terenu w województwie wielkopolskim



Źródło: Audyt Krajobrazowy Województwa Wielkopolskiego

Dolina Warty stanowi przyrodniczą oś województwa. W jej obrębie wykształciły się m.in. cenne siedliska związane z rozlewiskami rzeki, szczególnie w środkowym odcinku jej biegu, pomiędzy Koninem a Nowym Miastem nad Wartą oraz w okolicach Rogalina. Ciekawym krajobrazowo odcinkiem jest Poznański Przełom Warty (od Śremu do Obornik). Z kolei szeroka dolina Noteci, z rozległymi kompleksami łąkowymi i terenami podmokłymi rodzi bardzo korzystne warunki do gromadzenia się różnorodnej awifauny. Doliny rzeki Warty i Noteci są naturalnymi korytarzami, które mogą być wykorzystane na rzecz rozwoju turystyki rowerowej ze względu na wyjątkową atrakcyjność przyrodniczą tych obszarów.

Liczne pojezierza w centralnej części województwa, tj. Pojezierze Chodzieskie, Pojezierze Gnieźnieńskie, Pojezierze Poznańskie, Pojezierze Kujawskie, Pojezierze Żnińsko-Mogileńskie, Pojezierze Krzywińskie czy Pojezierze Sławskie, stwarzają bardzo korzystne warunki do uprawiania turystyki rowerowej. Są to obszary nie tylko atrakcyjne krajobrazowo i ważne z przyrodniczego punktu widzenia, ale przede wszystkim gwarantujące urozmaicone trasy rowerowe, biegnące po pagórkowatej rzeźbie terenu, pośród licznych jezior i często w otoczeniu lasów. W granicach województwa występuje około 800 jezior, większość z nich – 60% – to jeziora małe o powierzchni

poniżej 10 ha, tylko 8% to jeziora o powierzchni powyżej 100 ha, koncentrujące się w północnej i centralnej części województwa. Największe jeziora województwa to Jezioro Powidzkie (gmina Powidz i Ostrowite), Jezioro Zbąszyńskie (gmina Zbąszyń) i Jezioro Niedzięgiel (gmina Witkowo).

Na południu Wielkopolski również rozciąga się obszar, który jest bardzo istotnym miejscem występowania wielu siedlisk i gatunków wodno-błotnych, szczególnie ptaków – jest to dolina Baryczy wraz ze Stawami Przygodzickimi, które również tworzą dogodne warunki dla rozwoju turystyki rowerowej.

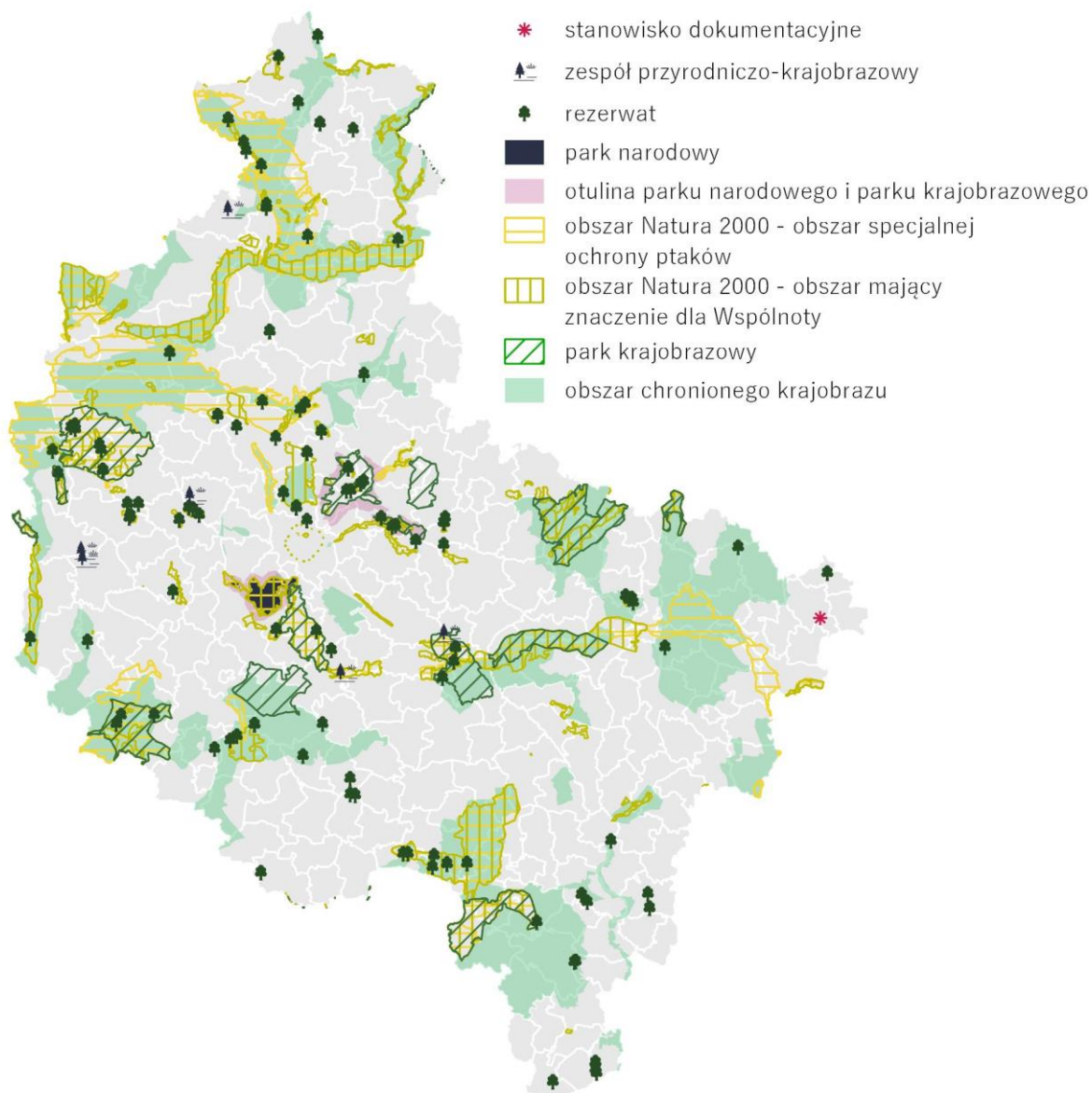
Obszary chroniące przyrodę Wielkopolski są w znacznym stopniu skorelowane z rozmieszczeniem terenów leśnych oraz wód powierzchniowych i obszarów podmokłych, przez co ich rozmieszczenie nie jest równomierne. W granicach województwa wielkopolskiego w całości lub w części występują następujące formy ochrony przyrody<sup>14</sup>: 2 parki narodowe, 99 rezerwatów przyrody, 14 parków krajobrazowych, 33 obszary chronionego krajobrazu, 79 obszarów Natura 2000, w tym 19 obszarów ptasich i 60 obszarów siedliskowych, 6 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych, 1 stanowisko dokumentacyjne, 250 użytków ekologicznych i 3 452 pomniki przyrody.

---

<sup>14</sup> Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska (GDOŚ). Centralny rejestr form ochrony przyrody, <http://crfop.gdos.gov.pl> (stan na 22.08.2023 r.)



Ryc. 26 Formy ochrony przyrody



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOS

Wielkopolska należy do najcieplejszych i najsuchszych regionów Polski. Cechą charakterystyczną regionu jest południkowy układ izoterm w zimie oraz równoleżnikowy w ciepłej porze roku. Średnia roczna temperatura<sup>15</sup> w centralnej i południowej Wielkopolsce wynosi około 9,3° C (Poznań, Kalisz), a na północy spada do 8,8° C (Piła). Średnia temperatura w miesiącach wiosennych, w centralnej części województwa wynosi 9,1° C, a w letnich 18,7° C. Ekstremalne wartości

<sup>15</sup> Dane IMiGW, przetworzone przez meteomodel.pl. Dane uśrednione z lat 1991-2020

temperatury w okresie letnim dochodzą do +38° C. Średnia suma opadów dla Poznania wynosi 538,9 mm, a najwyższe opady notowane są w miesiącu lipcu.



**Dla turystyki rowerowej szczególnie interesujące będą tereny parków narodowych i rezerwatów przyrody, które ukazują przyrodę w stanie naturalnym lub mało zmienionym. Z kolei obszary parków krajobrazowych poza wartościami przyrodniczymi, prezentują także często wartości historyczne i kulturowe zachowując jednocześnie duże walory krajobrazowe. Podobną funkcję pełnią obszary chronionego krajobrazu i zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, które chronią tereny ze względu na ich walory widokowe lub estetyczne.**

**W regionie odczuwalne są zachodzące zmiany klimatu, szczególnie wzrost średniej temperatury, zwłaszcza w okresie zimowym czy skrócenie okresu zalegania pokrywy śnieżnej powodując, że wydłuża się czas korzystania z rowerów. Jednak ideą rozpowszechnienia ruchu rowerowego w Wielkopolsce są zdecydowanie korzyści wynikające m.in. ze zmniejszenia liczby samochodów osobowych wykorzystywanych do codziennych dojazdów do szkół i pracy, co przyczyni się do redukcji emisji CO<sub>2</sub> i pozytywnie wpłynie na klimat.**

#### 4.6. DZIEDZICTWO KULTUROWE

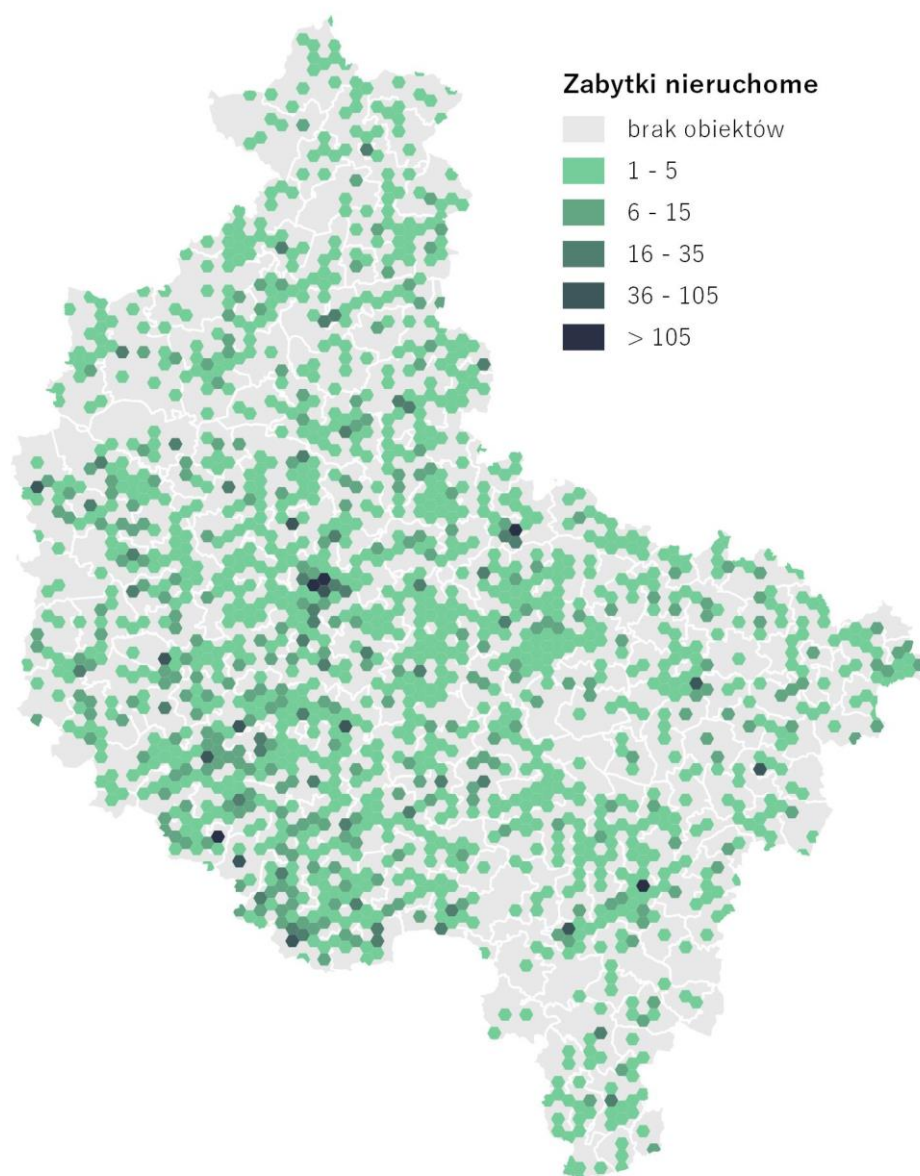
Województwo wielkopolskie posiada różnorodne zasoby dziedzictwa kulturowego, w tym m.in. zabytki nieruchome, archeologiczne i ruchome oraz niematerialne dziedzictwo kulturowe. Policentryczny układ ośrodków osadniczych, z których duża część zachowała swój historyczny układ przestrzenny i dużą liczbę zabytków nieruchomych o wysokiej wartości, tworzy dogodne warunki do rozwoju turystyki rowerowej.

W województwie wielkopolskim zachowanych jest aż 25 269 zabytków nieruchomych i jest to najwyższa liczba spośród wszystkich województw w Polsce (13% zasobów krajowych). Najcenniejsze obiekty i obszary dziedzictwa kulturowego objęte zostały różnymi formami ochrony prawnej, m.in. wpisaniem do rejestru zabytków województwa wielkopolskiego.

W regionie zlokalizowanych jest 7 944 zabytków ujętych w rejestrze zabytków województwa wielkopolskiego, co stanowi ok. 10% zasobów krajowych. Największe zagęszczenie obiektów zabytkowych występuję w największych miastach regionu: Poznaniu, Lesznie, Gnieźnie czy Kaliszu. Dużo obiektów zlokalizowanych jest także w takich miejscowościach jak: Rawicz, Rydzyna, Kościan, Konin, Ostrów Wielkopolski, Gołęczewo, Turek, Grodzisk Wielkopolski, Wągrowiec, Międzychód i Kwilcz.



Ryc. 27 Zabytki nieruchome ujęte w rejestrze zabytków



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych NiD wg stanu na dzień 20 lipca 2022

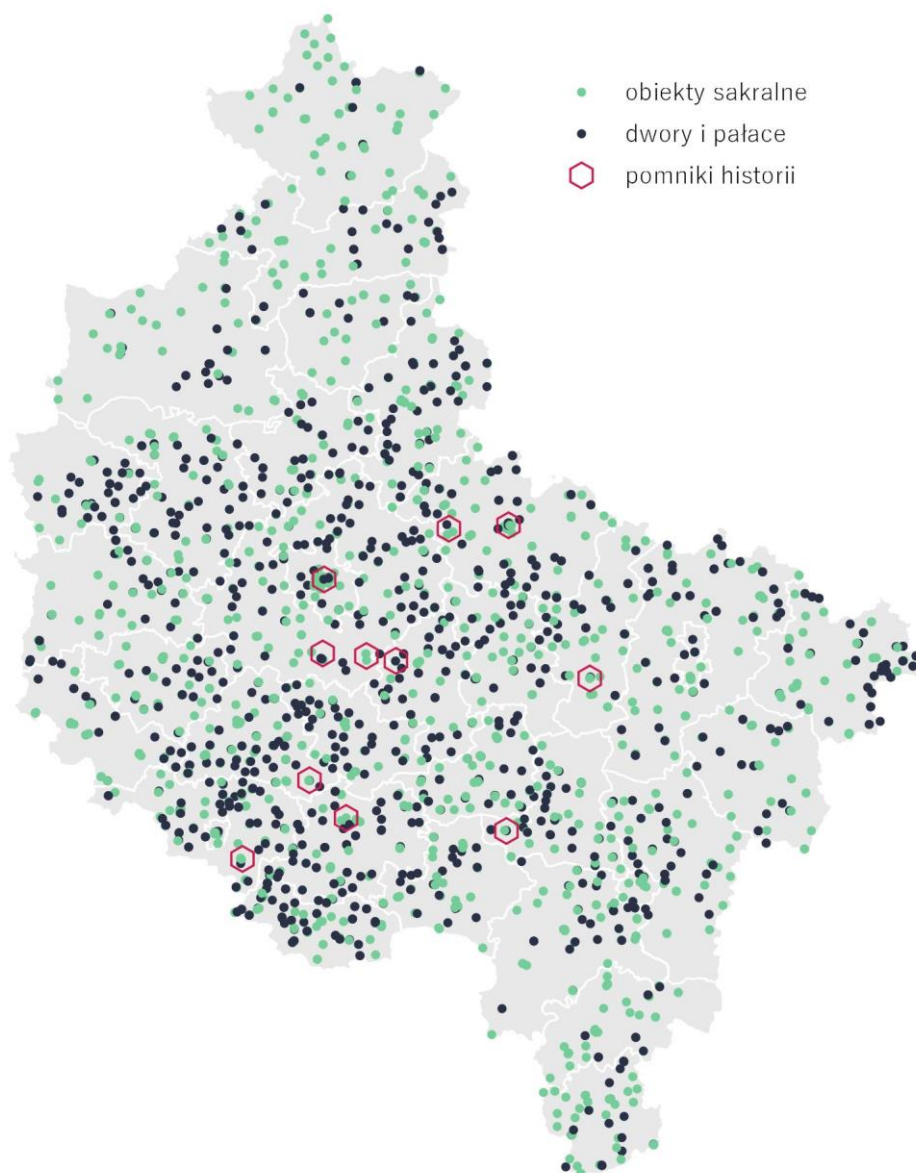
Struktura zabytków nieruchomych w Wielkopolsce, wpisanych do rejestru zabytków przedstawia się następująco: 75% z nich to obiekty mieszkalne, obiekty sakralne, zieleń, dwory i pałace oraz obiekty gospodarcze, w tym folwarczne. Pozostałe 25% to obiekty: użyteczności publicznej, przemysłowe, cmentarze, historyczne założenia przestrzenne, obiekty obronne, obiekty komunikacyjne, mała architektura oraz obiekty inne.

Spośród wymienionych zabytków jednymi z najważniejszych są dwory, pałace i zieleń (głównie parki dawne parki pałacowe, dworskie), które licznie występują w Wielkopolsce (najwięcej w kraju spośród innych województw). Obiekty te reprezentują różne style architektoniczne, a parki

najczęściej mają charakter krajobrazowy i niewielką powierzchnie wynoszącą od kilku do kilkunastu hektarów. Spośród założeń pałacowo lub dworsko-parkowych najbardziej znane i prezentujące wysokie walory historyczne znajdują się w: Kórniku, Rogalinie, Gułtowach, Gołuchowie, Czarniejewie, Ujeździe, czy Turwi.

Równie dużą grupę stanowią obiekty sakralne, do których należą kościoły katolickie, ewangelickie, synagogi, kaplice, domy modlitw. Najwięcej obiektów sakralnych zlokalizowanych jest w powiatach: poznańskim, gnieźnieńskim, m. Poznań, wągrowieckim, konińskim. Obiekty sakralne, a szczególnie dominujące wśród nich kościoły katolickie i ewangelickie, zostały zbudowane w różnych formach i stylach architektonicznych. Często są to obiekty o dużej kubaturze z wysokimi wieżami, które pełnią funkcję dominant przestrzennych w krajobrazach miast i wsi. Wśród obiektów sakralnych wyróżniają się kościoły drewniane, skoncentrowane w centralnej części regionu, pomiędzy Poznaniem a Gniezmem oraz na południu i południowym wschodzie Wielkopolski, a także kościoły o konstrukcji szkieletowej – ryglowej zlokalizowane w północnej i północno-zachodniej Wielkopolsce.

Ryc. 28 Obiekty sakralne, pałace i dwory i pomniki historii w Wielkopolsce



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych NiD wg stanu na dzień 20 lipca 2022

W województwie zlokalizowanych jest 11 pomników historii, którymi są zabytki nieruchome o szczególnej wartości i znaczeniu dla kultury, a są to: Poznań – historyczny zespół miasta, Wyspa – Ostrów Lednicki, Gniezno – Katedra pw. Wniebowzięcia Najświętszej Marii Panny i św. Wojciecha, Lubiąż – zespół opactwa benedyktynów, Zespół klasztorny Kongregacji Oratorium św. Filipa Neri w Gostyniu-Głogówku, Zespół dawnego opactwa cysterskiego w Łądzie nad Wartą, Kórnik – zespół zamkowo-parkowy wraz z kościołem parafialnym – nekropolią właścicieli, Koszuty – zespół dworsko-parkowy i Dobrzyca – zespół pałacowo-parkowy, Rydzyna – założenie rezydencjonalno-urbanistyczne oraz Rogalin – zespół pałacowy z obszarem dawnego majątku ziemskiego.

Oprócz wymienionych wyżej różnych zabytków należy także wskazać wiele innych obiektów reprezentujących dziedzictwo kulturowe regionu. Są to m.in. miejsca kultu religijnego, z których na uwagę zasługuje licznie odwiedzane przez pielgrzymów z całego kraju Sanktuarium Maryjne w Licheniu Starym, najstarsze na świecie Sanktuarium św. Józefa w Kaliszu, wiele innych sanktuariów czy Pola Lednickie, które są miejscem corocznego spotkania młodzieży chrześcijańskiej. W regionie znajduje się także wiele miejsc pamięci narodowej, w tym związane m.in. z początkami polskiej państwowości, okresem zaborów, I i II wojną światową, Powstaniem Wielkopolskim. W województwie znajdują się także 93 muzea wraz z oddziałami, które w 2022 roku odwiedziło blisko 1 mln osób. Do najważniejszych zalicza się: Muzeum Narodowe w Poznaniu, Muzeum Narodowe Rolnictwa i Przemysłu Rolno-Spożywczego w Szreniawie, Muzeum Pierwszych Piastów na Lednicy.



**Wielkopolska jest regionem charakteryzującym się bogatym dziedzictwem kulturowym. Reprezentowane jest ono poprzez cenne zabytki i obszary, a także przez dziedzictwo niematerialne w postaci zachowanych tradycji, obrzędów, czy też dziedzictwo kulinarne w postaci wielu tradycyjnych produktów regionalnych. Duża liczba zabytkowych obiektów czy atrakcji turystycznych związanych z dziedzictwem kulturowym stwarza dogodne warunki dla rozwoju turystyki rowerowej.**

### 4.7. TURYSTYKA

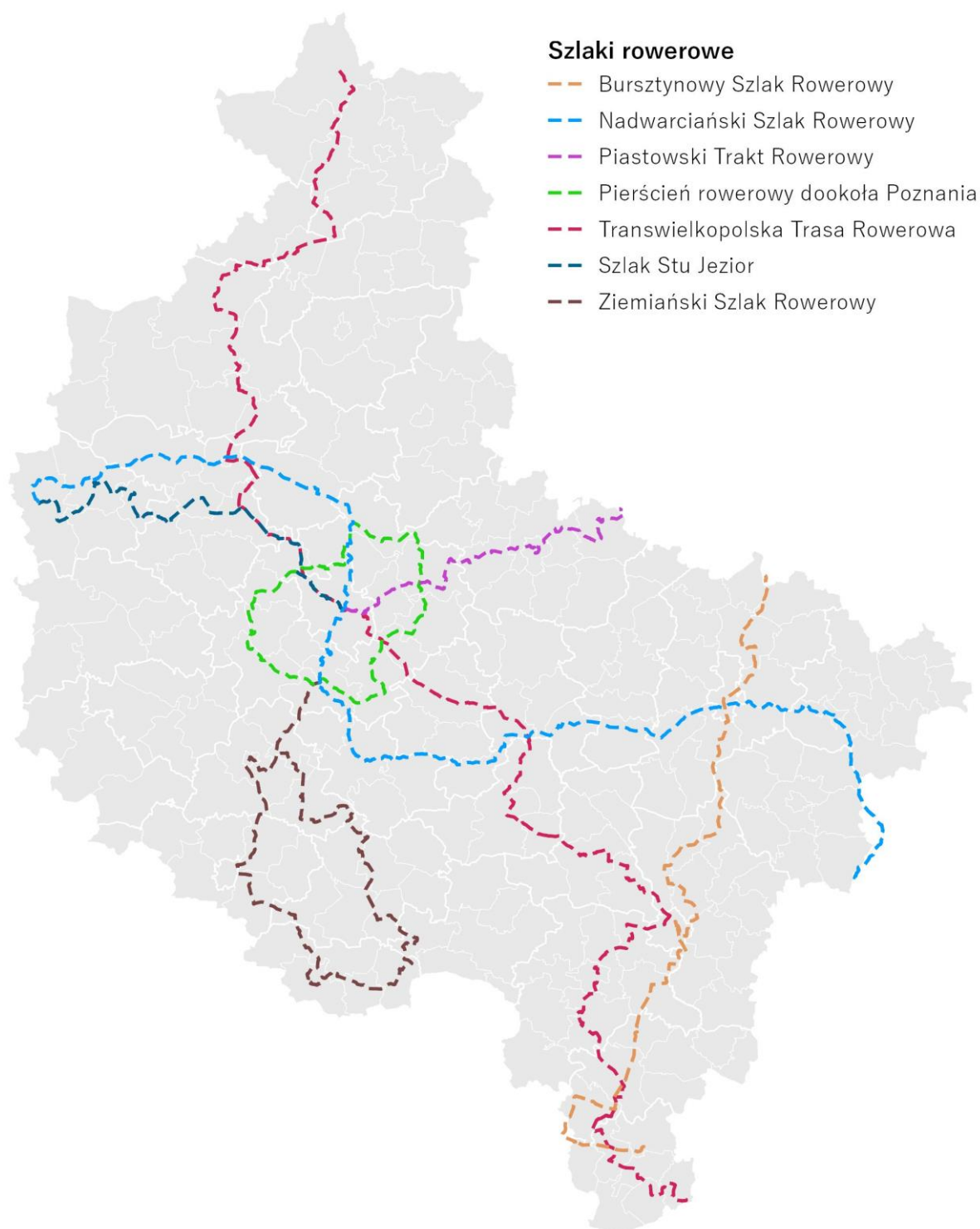
Wielkopolska ze względu na swoje walory przyrodnicze, kulturowe, korzystne ukształtowanie terenu i rozwiniętą sieć dróg rowerowych predysponuje do uprawiania turystyki rowerowej. Dowodem na to są wyznaczone liczne szlaki turystyczne.

Województwo Wielkopolskie wyznaczyło 9 szlaków w ramach Wielkopolska BIKE (dawniej Wielkopolskiego Systemu Szlaków Rowerowych). Łącznie mają niemal 2000 km i łączą miejsca i obszary o największych walorach turystycznych w Wielkopolsce, a są to:

- Piastowski Trakt Rowerowy (PTR, 104 km), Trasa wiedzie z Poznania wzdłuż Doliny Cybiny, przez Uzarzewo, Biskupice, Park Krajobrazowy Promno, Pobiedziska, Węglewo, Wielkopolski Park Etnograficzny w Dziekanowicach, Ostrów Lednicki, Gniezno, Trzemeszno, aż do wsi Duszno i wieży widokowej na najwyższym wzniesieniu Pojezierza Gnieźnieńskiego
- Szlak Stu Jezior (SSJ, 121 km) – trasa wiedzie z Poznania, przez Szamotuły, Łęczeczki, Chrzypsko Wielkie, Sieraków aż do Międzychodu. Szlak przebiega przez Pojezierze Międzychodzko-Sierakowskie nazywane Krainą Stu Jezior.

- Pierścień Rowerowy Dookoła Poznania (PRDP, 173 km) – trasa wiedzie przez najciekawsze miejsca w granicach powiatu poznańskiego m.in. Zamek w Kórniku, Pałac w Rogalinie, Rogaliński Park Krajobrazowy, Mosinę, Wielkopolski Park Narodowy, jezioro Kierskie, poligon w Biedrusku, Puszcę Zielonka, Park Krajobrazowy Promno czy podpoznańskie Tulce z sanktuarium maryjnym.
- Transwielkopolska Trasa Rowerowa (TTR, odcinek północny 200 km i odcinek południowy 280 km) – trasa łączy najdalej wysunięte na północ i południe miejsca województwa. Odcinek północny wiedzie z Poznania przy jeziorze Kierskim przez Pamiątkowo, Baborówko, Szamotuły, Obrzycko, Czarnków, Trzciankę, Piłę, Jastrowie, Podgaje aż do Okonka – najdalej na północ wysuniętego miasta Wielkopolski. Odcinek południowy wiedzie z Poznania, przez Tulce, Koszuty, Środę Wielkopolską, Winną Górę, Miłosław, Jarocin, Pleszew, Gołuchów, Kalisz, Ostrów Wielkopolski, Antonin, Kobyla Góra (najwyższe wzniesienie województwa 284 m n.p.m.) do Siemianic.
- Ziemiański Szlak Rowerowy (ZSR 245 km) – szlak tworzy pętlę w południowej części regionu łącząc liczne zabytkowe dwory i pałace. Szlak biegnie od Mosiny i rozdziela się na dwa kierunki przez Leszno albo przez Gostyń. Szlak prowadzi przez m.in.: Park Krajobrazowy im. Dezyderego Chłapowskiego, Racot, Kościan, Osieczna, Leszno, Rydzynę, Pakosław, Turew, Krzywiń, Lubiń, Gostyń, Świętą Górę, Pępowo, Rawicz.
- Nadwarciański Szlak Rowerowy (NSR odcinek zachodni 122 km, odcinek wschodni 250 km) – szlak wytyczony wzdłuż brzegów rzeki Warty. Część wschodnia przebiega przez Mosinę, Rogaliński Park Krajobrazowy, Śrem, Nowe Miasto nad Wartą, Czeszewo, Nadwarciański Park Krajobrazowy, Konin, Koło, do tamy na zbiorniku Jeziorsko. Odcinek zachodni przebiega od Poznania, przez Biedrusko, Oborniki, Stobnicę, Obrzycko, Wronki, Chojno, Bucharzewo, Sieraków do Międzychodu.
- Bursztynowy Szlak Rowerowy (BSR 200 km) – szlak wiedzie przez wschodnią Wielkopolskę i prowadzi wzdłuż jednego z odgałęzień historycznego traktu handlowego łączącego Morze Bałtyckie i Adriatyk. Trasa wiedzie przez Syców, Kobylą Górę, Parzynów, Ostrzeszów, Mikstat, Kottów, Ołobok, Kalisz, Russów, Stawiszyn, Żychlin, Konina, Licheń Stary do miejscowości Przewóz (położony tuż za granicą Wielkopolski).

Ryc. 29 System szlaków rowerowych Wielkopolska BIKE



Źródło: opracowanie własne

Oprócz szlaków funkcjonujących w ramach Wielkopolska BIKE istnieje wiele innych tras rowerowych różnej rangi. Najważniejsze z nich to szlaki międzynarodowe wyznaczone z inicjatywy Polskiego Towarzystwa Turystyczno – Krajoznawczego – Szlak R-1 Paryż – Sankt Petersburg,



przecinający północną część Wielkopolski, m. in. przez Międzychód i Piłę oraz Europejskiej Federacji Cyklistów w ramach projektu EuroVelo, z których przez teren Wielkopolski przebiegają EuroVelo 2 „Szlak Stolic” oraz EuroVelo 9 „Bałtyk-Adriatyk”.

W ramach stanowiska Konwentu Marszałków Województw RP w sprawie systemu numeracji i zasad oznakowania krajowych i regionalnych tras rowerowych<sup>16</sup> została określona hierarchia tras rowerowych oraz ogólne zasady numeracji, wyznaczania przebiegów, punktów stykowych na granicach województw czy założeń dotyczących jakości krajowych tras rowerowych. Określono także przebieg i numerację korytarzy krajowych tras rowerowych, z których 5 przebiega przez teren województwa wielkopolskiego: 15\_Kołobrzeg-Poznań, 17\_Warta, EuroVelo2 „Szlak Stolic”, EuroVelo9 „Bałtyk – Adriatyk”, 8 – dolina Baryczy. Stanowisko konwentu miało na celu stworzenie spójnego systemu tras rowerowych różnych kategorii, zarządzanych na poziomie krajowym (Konwent Marszałków, Związek Województw RP) i regionalnym (Zarząd Województwa). Każdy z regionów podjął się prac na opracowaniu koncepcji korytarzy tras regionalnych.

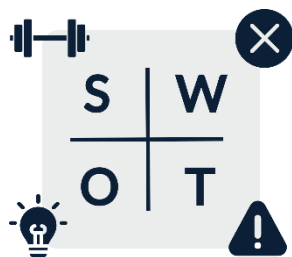


**Mnogość walorów turystycznych i ich różnorodność dało możliwość prowadzenia tras w ramach Wielkopolska BIKE, które łączą obszary cenne przyrodniczo z obszarami reprezentującymi dziedzictwo kulturowe i historyczne Wielkopolski. Turystyka rowerowa staje się coraz bardziej popularna, co wymaga dalszego rozwoju infrastruktury i wyposażenia szlaków i tras turystycznych dedykowanych rowerzystom.**

---

<sup>16</sup> STANOWISKO NR 7/2019 KONWENTU MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP z dnia 7 czerwca 2019 roku w sprawie systemu numeracji i zasad oznakowania krajowych i regionalnych tras rowerowych

## 5. ANALIZA SWOT



Przeprowadzona diagnoza pozwala kompleksowo ocenić sytuację przestrzenną, transportową, społeczno-gospodarczą i środowiskową regionu. Podsumowaniem diagnozy jest analiza SWOT, która wskazuje mocne i słabe strony oraz szanse i zagrożenia dla kształtowania polityki rowerowej regionu. Zestawienie poszczególnych elementów analizy SWOT w sposób kompleksowy ocenia stan faktyczny rozwoju mobilności rowerowej Wielkopolski oraz wskazuje na szanse i zagrożenia, wynikające z wewnętrznych i zewnętrznych czynników rozwoju.

Tabela 4 Analiza SWOT

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dynamiczny wzrost długości sieci dróg rowerowych;</li> <li>• Stosunkowo dobrze rozwinięta sieć dróg rowerowych w największych ośrodkach miejskich;</li> <li>• Funkcjonowanie pasażerskich przewozów kolejowych oferujących możliwość przewozu rowerów;</li> <li>• Występowanie pasażerskich węzłów integracyjnych wyposażonych w parkingi dla rowerów;</li> <li>• Szczegółowa baza danych o sieci dróg rowerowych w regionie (WBDR);</li> <li>• Korzystne ukształtowanie terenu ze względu na dominację równinnej rzeźby terenu sprzyjające komfortowym podróżom rowerem;</li> <li>• Równomiernie rozłożona, gęsta sieć osadnicza z policentrycznie zlokalizowanymi ośrodkami gminnymi i powiatowymi;</li> <li>• Duży potencjał demograficzny dla rozwoju mobilności rowerowej (województwo wielkopolskie 3 regionem w kraju pod względem liczby ludności);</li> <li>• Pozytywna ocena klimatu rowerowego w jednostkach samorządu terytorialnego</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brak polityki rowerowej na poziomie krajowym;</li> <li>• Brak spójności sieci dróg rowerowych;</li> <li>• Brak kompleksowych planów rozwoju infrastruktury dróg rowerowych;</li> <li>• Brak integracji planów rozwoju infrastruktury dróg rowerowych pomiędzy różnymi poziomami zarządzania;</li> <li>• Niski standard techniczny dróg rowerowych;</li> <li>• Brak kompleksowych badań ruchu;</li> <li>• Niski poziom przyrostu naturalnego;</li> <li>• Niższy poziom wyposażenia w obiekty infrastruktury społecznej we wschodniej Wielkopolsce;</li> <li>• Marginalizowanie rowerzystów przez innych uczestników ruchu drogowego;</li> <li>• Niski poziom separacji ruchu rowerowego od ruchu samochodowego;</li> <li>• Niski poziom poczucia bezpieczeństwa rowerzystów w ruchu drogowym;</li> <li>• Niewystarczająca liczba miejsc do przewozu rowerów w pociągach;</li> <li>• Niski standard parkingów dla rowerów przy stacjach i przystankach kolejowych;</li> <li>• Brak oznakowania i weryfikacji rowerowych szlaków turystycznych;</li> </ul>



<p>w Wielkopolsce w ramach Badania Klimatu Rowerowego w 2022 roku;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wysoki potencjał gospodarczy regionu objawiający się dużym poziomem przedsiębiorczości i aktywności zawodowej mieszkańców;</li> <li>• Największe miasta i ich obszary funkcjonalne ze względu na wysoki potencjał demograficzny i gospodarczy są generatorami codziennego ruchu rowerowego;</li> <li>• Liczne krajobrazy priorytetowe o wysokich walorach przyrodniczych;</li> <li>• Liczne pojezierza w centralnej, północnej i wschodniej Wielkopolsce;</li> <li>• Liczne formy ochrony przyrody, świadczące o wysokich walorach przyrodniczych Wielkopolski, co przekłada się na atrakcyjność turystyczną;</li> <li>• Korzystne warunki klimatyczne dla całorocznych podróży rowerem (niewielkie sumy opadów, krótki okres zalegania pokrywy śnieżnej);</li> <li>• Duża liczba atrakcyjnych zabytków sakralnych, pałaców, dworów, układów przestrzennych, które są podstawą rowerowych szlaków turystycznych;</li> <li>• Wielkopolska BIKE – wytyczony przez Województwo Wielkopolskie system turystycznych szlaków rowerowych o znaczeniu regionalnym.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brak infrastruktury towarzyszącej dla rowerzystów wzdłuż rowerowych szlaków turystycznych;</li> <li>• Brak jednolitego systemu turystycznych tras rowerowych na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym;</li> <li>• Brak obligatoryjnych standardów budowy dróg rowerowych na poziomie krajowym;</li> <li>• Brak odpowiednich działań edukacyjnych z zakresu bezpieczeństwa w ruchu drogowym dla kierowców i rowerzystów;</li> <li>• Brak ustawy o szlakach turystycznych co powoduje utrudnienia proceduralne przy ich realizacji i utrzymaniu.</li> </ul>
<b>SZANSE</b>	<b>ZAGROŻENIA</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dodatnie saldo migracji ewentualnością na utrzymanie wysokiego potencjału demograficznego;</li> <li>• Atrakcyjność inwestycyjna regionu, która może zwiększyć potencjał gospodarczy regionu i zwiększyć liczbę podmiotów</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Postępujący proces starzenia się społeczeństwa, co wymaga np. dostosowania infrastruktury rowerowej dla potrzeb osób starszych;</li> <li>• Niekorzystne prognozy demograficzne, które zmniejszają potencjał rozwoju mobilności rowerowej;</li> </ul>

<p>gospodarczych, w tym dużych i średnich (nowe potencjalne generatory ruchu);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Duża mobilność pracowników szansą na wzrost mobilności rowerowej;</li> <li>• Zwiększenie liczby osób korzystających z roweru = zmniejszenie się liczby samochodów osobowych i zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub>;</li> <li>• Wykorzystanie środków unijnych na rozwój infrastruktury dróg rowerowych;</li> <li>• Rosnące wykorzystanie rowerów elektrycznych.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ograniczenia budżetowe samorządów dla realizacji infrastruktury dróg rowerowych;</li> <li>• Ograniczenia budżetowe samorządów dla utrzymania już wybudowanych dróg rowerowych;</li> <li>• Brak odpowiedniej promocji infrastruktury rowerowej;</li> <li>• Intensywna rozbudowa terenów mieszkaniowych na obszarach wiejskich (podmiejskich);</li> <li>• Brak planów rozwoju infrastruktury dróg rowerowych;</li> <li>• Brak obligatoryjnych standardów technicznych w projektowaniu dróg rowerowych na poziomie krajowym.</li> </ul>
--	---

Źródło: opracowanie własne

## 6. MISJA I WIZJA



Przeprowadzona diagnoza regionu i analiza SWOT pozwoliły określić misję i wizję Polityki Rowerowej Województwa Wielkopolskiego. Misja określa rolę samorządu województwa w kreowaniu polityki rowerowej, natomiast wizja przedstawia stan docelowy regionu po zrealizowaniu założeń niniejszego dokumentu. Wizja jest także podstawą do określenia celów i kierunków działań na rzecz rozwoju mobilności rowerowej.

### Misja

*Samorząd Województwa Wielkopolskiego dąży do zapewnienia komfortowych i bezpiecznych warunków dla rozwoju mobilności rowerowej o charakterze transportowym i turystycznym.*

### Wizja

*Województwo wielkopolskie jest regionem, którego mieszkańcy korzystają z roweru jako środka transportu w codziennych i okazjonalnych podróżach oraz w celach turystycznych. Jest to możliwe dzięki spójnej, bezpośredniej, atrakcyjnej, bezpiecznej i wygodnej sieci dróg rowerowych oraz licznym szlakom turystycznym, które zapewniają komfortową podróż turystom rowerowym.*

*Ograniczony został samochodowy transport indywidualny poprzez stopniową zmianę podejścia społeczeństwa do przemieszczania się, zgodnie z ideą zrównoważonego transportu, gdzie dominującym sposobem przemieszczania się jest transport zbiorowy, rowerowy oraz pieszy.*

*Ruch rowerowy odbywa się po gęstej sieci dróg rowerowych zapewniających dostęp do najważniejszych miejsc codziennej aktywności mieszkańców Wielkopolski, czyli miejsc pracy, nauki, zamieszkania, czy podstawowych usług. Drogi rowerowe zapewniają bezpieczeństwo i komfort podróżowania rowerzystom oraz pozostałym niechronionym uczestnikom ruchu niezależnie od ich wieku, sprawności fizycznej i motywacji podróży. Są także ważną alternatywą dla transportu samochodowego, a rozległa sieć dróg rowerowych zapewnia połączenia do wszystkich ośrodków gminnych i powiatowych w województwie oraz dostęp do kolejowego i autobusowego transportu pasażerskiego, umożliwiając multimodalne podróże wewnątrzregionalne, jak i poza granicę województwa.*

*Turystyczne trasy rowerowe tworzą spójną i jednolitą sieć o określonej hierarchii, dostosowaną do potrzeb turystyki rowerowej, która jest wyposażona w niezbędną infrastrukturę dla podróżnych, tak aby w bezpieczny i komfortowy sposób mogli zwiedzać cenne przyrodniczo, historycznie i kulturowo obszary Wielkopolski.*

## 7. CELE POLITYKI ROWEROWEJ

Układ i zakres merytoryczny celów wynika ze zidentyfikowanych uwarunkowań określonych na podstawie przeprowadzanych analiz na poziomie diagnozy. Cele są powiązane z analizą SWOT a ich realizacja poprzez kierunki interwencji pozwoli na urzeczywistnienie wizji rozwoju.

<b>CEL GŁÓWNY</b>			
<b>Rozwój mobilności rowerowej w województwie wielkopolskim</b>			
<b>CELE STRATEGICZNE</b>			
<b>Cel 1. Rozwój infrastruktury dla ruchu rowerowego</b>	<b>Cel 2. Zwiększenie poziomu bezpieczeństwa rowerzystów w ruchu drogowym</b>	<b>Cel 3. Popularyzacja ruchu rowerowego</b>	<b>Cel 4. Koordynacja rozwoju mobilności rowerowej</b>
<b>Kierunki interwencji</b>			
1.1 Budowa spójnej sieci dróg rowerowych	2.1 Wprowadzenie rozwiązań technicznych na rzecz podniesienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym	3.1 Promocja roweru jako podstawowego środka codziennego transportu	4.1 Koordynacja wdrażania Koncepcji regionalnych dotyczących mobilności rowerowej
1.2 Wyznaczenie nowych i utrzymanie istniejących turystycznych tras i szlaków rowerowych	2.2 Edukacja i promocja bezpiecznych i kulturalnych zachowań w ruchu drogowym	3.2 Promocja turystyki rowerowej w Wielkopolsce	
1.3 Rozwój infrastruktury węzłów integracyjnych			

## 7.1. CEL 1. ROZWÓJ INFRASTRUKTURY DLA RUCHU ROWEROWEGO

Rozwój mobilności rowerowej wymaga rozbudowanej sieci dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów oraz turystycznych szlaków rowerowych. Mimo rosnącej długości sieci dróg rowerowych w Wielkopolsce, istniejąca sieć jest niespójna, fragmentaryczna i odbiegająca od rekomendowanych standardów. Nie zapewnia ona ciągłości podróży oraz pełnego komfortu i bezpieczeństwa dla rowerzystów. Konieczne jest dalsze planowanie i rozbudowa sieci, która pozwoli stworzyć spójny system powiązań rowerowych w regionie, umożliwiających zarówno codzienne podróże do podstawowych celów podróży: domu, pracy i szkoły, czy dalszych podróży o charakterze rekreacyjnym. Drogi rowerowe są i mogą być częścią turystycznych szlaków rowerowych, co bez wątpienia podniesie komfort podróży i poziom bezpieczeństwa turystów odwiedzających Wielkopolskę. Dla turystyki rowerowej infrastruktura liniowa jest kluczowa, ale równie ważne jest wsparcie dla rozbudowy zaplecza turystycznego w postaci bazy noclegowej, gastronomicznej, czy miejsc postoju i odpoczynku wzdłuż szlaków. Wszystkie zadania związane z budową, czy modernizacją infrastruktury rowerowej powinny być zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju i w jak najmniejszym stopniu ingerować w środowisko przyrodnicze. Z założenia rozwój infrastruktury rowerowej będzie miał korzystny wpływ na klimat, poprzez zmniejszenie indywidualnego transportu samochodowego i ograniczenie emisji gazów cieplarnianych. Istotne jest także, aby powstająca infrastruktura rowerowa uwzględniała zasady projektowania uniwersalnego<sup>17</sup> oraz możliwe do zastosowania standardy dostępności<sup>18</sup>.

### KIERUNEK 1.1 BUDOWA SPÓJNEJ SIECI DRÓG ROWEROWYCH

Zakłada się dalszą rozbudowę sieci dróg rowerowych w regionie. Szczególnie istotne będzie uspojnienie sieci na poziomie powiązań o charakterze ponadlokalnym i lokalnym. Narzędziem, które w sposób kompleksowy pomoże ukierunkować rozwój sieci dróg rowerowych na poziomie regionalnym będzie *Koncepcja rozwoju sieci ponadlokalnych powiązań rowerowych w Województwie Wielkopolskim*, która w sposób całościowy, w oparciu o rzetelne analizy, przedstawia model rozwoju sieci powiązań rowerowych o znaczeniu ponadlokalnym. Inspiracją

---

<sup>17</sup> Zgodnie z definicją zawartą w art. 2 Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych oraz Wytycznymi w zakresie projektowania uniwersalnego mając na uwadze potrzeby osób niepełnosprawnych – ekspertyza wykonana na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, Warszawa, 2016.

<sup>18</sup> Zgodnie z definicją zawartą w: Wytyczne dotyczące realizacji zasad równościowych w ramach funduszy unijnych na lata 2021-2027, wydane na podstawie art. 5 ust. 1 pkt. 12 ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027. Minister Funduszy i Polityki Regionalnej, Warszawa, 29 grudnia 2022 r.

i odniesieniem do planowanej sieci dróg rowerowych powinno być opracowanie *Postaw na rower. Podręcznik projektowania przyjaznej dla rowerów infrastruktury* wydany przez CROW, który zawiera dobre praktyki projektowania sieci dróg rowerowych.

Dodatkowym dokumentem, który wspiera realizację nowej i przebudowę istniejącej infrastruktury dróg rowerowych są *Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów (WR-D-42) wydane przez Ministerstwo Infrastruktury*. Dla wszystkich podmiotów realizujących infrastrukturę dróg rowerowych rekomenduje się zastosowanie do wskazanych wytycznych, co pozwoli na ujednoczenie i zachowanie wysokich standardów wykonania dróg rowerowych oraz przełoży się na wzrost poziomu bezpieczeństwa i komfortu podróży dla rowerzystów. Kolejną ważną kwestią jest uwzględnienie podczas budowy nowych dróg rowerowych, aspektu środowiskowego, polegającego na jak najmniejszym negatywnym wpływie na środowisko przyrodnicze, w tym zachowanie w miarę możliwości istniejącej zieleni, m.in. drzew wzdłuż dróg rowerowych oraz wykorzystania materiałów przyjaznych środowisku.

## KIERUNEK 1.2 WYZNACZENIE NOWYCH I UTRZYMANIE ISTNIEJĄCYCH TURYSTYCZNYCH TRAS ROWEROWYCH

W Wielkopolsce funkcjonuje wiele różnorodnych turystycznych tras i szlaków rowerowych, w tym wyznaczony przez województwo system szlaków Wielkopolska BIKE. W ramach kierunku wskazuje się na potrzebę zapewnienia wysokiej jakości istniejących i planowanych tras turystycznych, tak aby spełniały kryterium atrakcyjności, bezpieczeństwa i komfortu podróży. Ważne będzie także spójne oznakowanie tras rowerowych zgodnie z ich hierarchią, czyli krajowych, regionalnych, lokalnych, co zwiększy komfort korzystania z nich przez turystów rowerowych.

Jednym z ważnych aspektów jest wdrożenie *Koncepcji korytarzy krajowych i regionalnych tras rowerowych województwa wielkopolskiego*, która realizuje założenia Stanowiska NR 7/2019 Konwentu Marszałków Województw RP<sup>19</sup>.

## KIERUNEK 1.3 ROZWÓJ INFRASTRUKTURY WĘZŁÓW INTEGRACYJNYCH

Jednym z czynników wpływających na rozwój ruchu rowerowego jest jego integracja z pozostałymi gałęziami transportu, a szczególnie z publicznym transportem zbiorowym. Dlatego zakłada się

---

<sup>19</sup> Stanowisko NR 7/2019 KONWENTU MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP z dnia 7 czerwca 2019 roku w sprawie systemu numeracji i zasad oznakowania krajowych i regionalnych tras rowerowych

rozbudowę węzłów integracyjnych pozwalających na sprawną zmianę środka transportu. Węzły powinny być wyposażone w niezbędną infrastrukturę dla obsługi podróżnych m.in. przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, system informacji pasażerskiej, miejsca postojowe, w tym także infrastrukturę pozwalającą na bezpieczne pozostawienie rowerów, czyli tzw. parkingi typu Bike&Ride.

## EFEKTY REALIZACJI CELU 1

- Wyznaczenie sieci ponadlokalnych powiązań rowerowych;
- Systematyczny wzrost długości sieci dróg rowerowych;
- Oznakowanie i wyposażenie infrastrukturalne turystycznych tras i szlaków rowerowych;
- Wyznaczenie korytarzy turystycznych tras rowerowych;
- Wzrost integracji ruchu rowerowego z transportem zbiorowym;
- Budowa parkingów typu Bike&Ride.

## 7.2. CEL 2. ZWIĘKSZENIE POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA ROWERZYSTÓW W RUCHU DROGOWYM

Zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa dla niechronionych uczestników ruchu drogowego ma kluczowe znaczenie w kontekście zwiększającego się poziomu ruchu rowerowego. Dlatego ważne jest wprowadzenie rozwiązań technicznych i organizacji ruchu drogowego, które zwiększą poziom bezpieczeństwa rowerzystów i pozostałych niechronionych uczestników. Podniesienie standardu istniejących dróg rowerowych, separacja ruchu rowerowego od drogowego, czy reorganizacja ruchu drogowego, szczególnie w obszarach silnie zurbanizowanych, powinna zwiększyć bezpieczeństwo i komfort podróży rowerzystów. Oprócz wysokiej jakości infrastruktury konieczna jest także edukacja i promocja bezpiecznych i kulturalnych zachowań w ruchu drogowym zgodnie z obowiązującym prawem, w tym działania edukacyjne dla rowerzystów. Jest to związane z coraz powszechniejszym zastosowaniem organizacji ruchu (m.in. kontraruch rowerowy, strefa tempo 30, strefy zamieszkania) dedykowanej rowerzystom i pozostałym niechronionym uczestnikom ruchu drogowego.

## KIERUNEK 2.1 WPROWADZENIE ROZWIĄZAŃ TECHNICZNYCH NA RZECZ PODNIESIENIA BEZPIECZEŃSTWA W RUCHU DROGOWYM

W Wielkopolsce liczba zdarzeń i wypadków z udziałem rowerzystów, w tym takich gdzie skutkiem są ofiary śmiertelne czy osoby ciężko ranne, nieznacznie wzrasta co świadczy o zwiększonym ruchu rowerowym i samochodowym, niedostatkach w infrastrukturze rowerowej, czy niedostosowanej organizacji ruchu. Dlatego, zakłada się realizację działań na rzecz upowszechnienia i zastosowania rozwiązań infrastrukturalnych przyczyniających się do podniesienia poziomu bezpieczeństwa rowerzystów. Jednym z nich jest odpowiednia organizacja ruchu drogowego poprzez wprowadzanie np. kontraruchu rowerowego, kontrapasów, szluz rowerowych, odpowiedniego oznakowania dróg rowerowych, stref tempo 30, czy sygnalizacji świetlnej dla rowerzystów, co może usprawnić ruch rowerowy, szczególnie w obszarach gęsto zabudowanych, z dużym natężeniem ruchu samochodowego. Kolejnym elementem jest zastosowanie i promocja rozwiązań technicznych podnoszących poziom bezpieczeństwa rowerzystów w ruchu drogowym. Do takich rozwiązań można zaliczyć m.in. urządzenia umożliwiające separację ruchu rowerowego, urządzenia uspokajające ruch drogowy, zjazdy z drogi dla rowerów na pas ruchu dla rowerów, przejazdy przez torowiska kolejowe i tramwajowe, pasy ruchu dla rowerów w obszarze zabudowanym i poza obszarem zabudowanym przy ograniczeniu prędkości do 60 km/h.

Kluczem do realizacji kierunku jest zastosowanie się do zasad i dobrych praktyk podczas projektowania nowej i modernizacji istniejącej infrastruktury. Dokumentem, który powinien być uwzględniony przez podmioty odpowiedzialne za realizację dróg rowerowych oraz organizację ruchu drogowego to *Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego*<sup>20</sup>, które zawierają katalog przykładów rozwiązań infrastruktury dla rowerzystów.

## KIERUNEK 2.2 EDUKACJA I PROMOCJA BEZPIECZNYCH I KULTURALNYCH ZACHOWAŃ W RUCHU DROGOWYM

Na poziom bezpieczeństwa rowerzystów w ruchu drogowym wpływa nie tylko odpowiedniej jakości infrastruktura spełniająca niezbędne standardy, a przede wszystkim zachowanie uczestników ruchu, zarówno kierowców, jak i niechronionych uczestników ruchu (w tym rowerzystów). Dlatego podstawowym zadaniem jest przeprowadzenie ukierunkowanych działań informacyjnych i edukacyjnych skierowanych bezpośrednio do rowerzystów, osób korzystających z urządzeń

---

<sup>20</sup> Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego. KATALOG przykładów rozwiązań infrastruktury dla rowerzystów, KRBRD Warszawa kwiecień 2019, Wytyczne rekomendowane przez Ministra Infrastruktury



transportu osobistego i urządzeń wspomagających ruch oraz kierowców samochodów, co przełoży się na zmianę zachowań uczestników ruchu drogowego i podniesienie poziomu bezpieczeństwa. Konieczne jest prowadzenie kampanii promujących dobre i piętnujących negatywne zachowania w ruchu drogowym, skierowanych do rowerzystów i kierowców. Ważne będzie także wypracowanie i wdrożenie spójnego systemu edukacji komunikacyjnej już na etapie szkolnym w zakresie kluczowych problemów bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, dotyczących m.in.: obowiązujących przepisów prawa o ruchu drogowym oraz skutków i konsekwencji niestosowania urządzeń ochronnych przez rowerzystów. Działania wymienione w kierunku będą wdrażane w miarę możliwości przez Samorząd Województwa i Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego, które będą szkolić młodych i niedoświadczonych kierowców w zakresie zagrożeń widzianych z perspektywy niechronionych uczestników ruchu.

## EFEKTY REALIZACJI CELU 2

- Zwiększenie świadomości Wielkopolan o korzyściach wynikających z wykorzystania roweru do codziennej mobilności, jak również realizacji potrzeb rekreacyjnych i turystycznych;
- Wprowadzenie rozwiązań technicznych usprawniających bezpieczeństwo na istniejącej i projektowanej sieci drogowej;
- Zmiana organizacji ruchu drogowego zwiększająca poziom bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu;
- Zmniejszenie liczby zdarzeń i wypadków drogowych z udziałem rowerzystów;
- Zmniejszenie liczby rannych i ofiar śmiertelnych wśród rowerzystów;
- Zwiększenie poziomu wiedzy o bezpieczeństwie w ruchu drogowym wśród kierowców i rowerzystów;
- Wzrost poczucia bezpieczeństwa wśród niechronionych uczestników ruchu drogowego.

## 7.3. CEL 3. POPULARYZACJA RUCHU ROWEROWEGO

Podróżowanie rowerem staje się coraz popularniejsze. Jest to ekologiczny środek transportu, który nie wpływa negatywnie na klimat i może wspierać rozwój aktywnej mobilności. Oprócz tego, częste podróżowanie za pomocą roweru ma korzystny wpływ na zdrowie i jakość życia społeczeństwa. Dlatego ważna jest popularyzacja roweru jako podstawowego środka transportu, który może zastąpić samochód osobowy w odbywaniu codziennych podróży. W tym celu zakłada się realizację działań edukacyjnych i promocyjnych, które zachęcą Wielkopolan do częstszego korzystania z roweru. Oprócz tego ważny jest dostęp do informacji o lokalizacji infrastruktury rowerowej w regionie, który zapewnia Wielkopolska Baza Dróg Rowerowych.

Popularyzacja ruchu rowerowego to także promocja turystyki rowerowej. Ważne jest podjęcie działań na rzecz promocji turystycznych tras rowerowych w województwie, a szczególnie tras regionalnych – Wielkopolska BIKE, w kraju i za granicą. Wielkopolska jest atrakcyjna pod względem turystyki rowerowej, a wyznaczone trasy dają możliwość zwiedzania miejsc o interesujących walorach przyrodniczych i historycznych.

Zwiększony ruch rowerowy przełoży się także na rozwój szeroko pojętej branży rowerowej, czyli działalności gospodarczej związanej z produkcją, serwisem, sprzedażą i wynajmem rowerów, a także projektowaniem, budową i utrzymaniem infrastruktury ruchu rowerowego.

### **KIERUNEK 3.1 PROMOCJA ROWERU JAKO PODSTAWOWEGO ŚRODKA TRANSPORTU**

Samorząd Województwa Wielkopolskiego będzie realizował, we współpracy z zainteresowanymi partnerami, kampanie edukacyjno-informacyjne, dotyczące promocji ruchu rowerowego pod kątem: rozwoju ekologicznego transportu, rozwoju mobilności aktywnej, jako czynnika wpływającego korzystanie na zdrowie Wielkopolan. Istotne będzie także promowanie tzw. rowerów cargo, które mogą stać się środkiem transportu towarów w obszarach miejskich. Ważny jest również aspekt dostępu do informacji o infrastrukturze dróg rowerowych, dlatego zakłada się dalszy rozwój powstałej w 2023 roku Wielkopolskiej Bazy Dróg Rowerowych. WBDR będzie jednym z narzędzi koordynacji rozwoju mobilności rowerowej, jako platformy integracji planów rozwoju sieci pomiędzy sąsiednimi jednostkami administracyjnymi oraz zarządcami infrastruktury drogowej na różnych poziomach. Będzie ona na bieżąco aktualizowana o nowopowstałe i planowane odcinki dróg rowerowych. Baza udostępniona jest za pośrednictwem aplikacji mapowej umożliwiającej podgląd przebiegów i parametrów dróg rowerowych.

### **KIERUNEK 3.2 PROMOCJA TURYSTYKI ROWEROWEJ W WIELKOPOLSCE**

Wielkopolska posiada wysokie walory turystyczne predysponujące cały region do prowadzenia turystyki rowerowej. Dlatego ważne jest podjęcie inicjatywy przez samorząd województwa i samorządy lokalne do przeprowadzenia kampanii promujących Wielkopolskę w kraju i zagranicą jako regionu atrakcyjnego dla turysty rowerowego. Województwo posiada już wiele wyznaczonych i odpowiednio oznakowanych tras turystycznych, dlatego zakłada się powstanie strony internetowej Wielkopolska BIKE zawierającej przebiegi wszystkich oznakowanych i utrzymywanych przez danych zarządców tras turystycznych, wraz z lokalizacją i szczegółowym opisem atrakcji turystycznych.

Aplikacja będzie ogólnodostępna, w tym na urządzeniach mobilnych, co umożliwi korzystanie z niej podczas podróży rowerem.

### EFEKTY REALIZACJI CELU 3

- Wzrost wykorzystania roweru jako środka transportu do realizacji codziennych podróży;
- Zmniejszenie negatywnego wpływu transportu na klimat;
- Zmniejszenie wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców regionu;
- Wzrost rozpoznawalności Wielkopolski jako regionu atrakcyjnego turystycznie;
- Rozwój gospodarczy związany ze zwiększonym ruchem turystycznym;
- Rozwój podmiotów gospodarczych związanych z branżą rowerową;
- Świadomość korzystnych skutków wynikających z wykorzystania roweru do codziennej mobilności, jak również realizacji potrzeb rekreacyjnych i turystycznych.

### 7.4. CEL 4. KOORDYNACJA ROZWOJU MOBILNOŚCI ROWEROWEJ

Coraz większa rola roweru jako środka transportu oraz rozwijająca się infrastruktura rowerowa wymaga zaplanowania i koordynacji działań na rzecz rozwoju mobilności rowerowej. Najważniejszą rolę odgrywają samorządy, które są głównymi koordynatorami przy realizacji i utrzymaniu infrastruktury rowerowej oraz promocji i popularyzacji ruchu rowerowego. Inni interesariusze polityki rowerowej kluczowi dla jej efektywnego wdrażania to Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, PKP S.A., przewoźnicy kolejowi, administracja państwowa (m.in. Lasy Państwowe, Wody Polskie, Parki Narodowe), czy organizacje pozarządowe popularyzujące ruch rowerowy i turystykę rowerową oraz działające na rzecz rozwoju aktywizacji i integracji lokalnych społeczności. Drogi krajowe są najważniejszymi drogowymi ciągami komunikacyjnymi i łączą największe ośrodki osadnicze ze sobą. Wzdłuż nich istnieje wiele dróg rowerowych, oraz planowane są nowe, które powinny być częścią spójnego systemu dróg rowerowych regionu. Natomiast PKP S.A. odgrywa ogromną rolę w rozwoju transportu multimodalnego, gdzie w koordynacji z samorządami lokalnymi może budować infrastrukturę w postaci parkingów typu Bike&Ride. Przewoźnicy kolejowi oferują możliwość przewozu rowerów, co także otwiera możliwości na odbywanie dalszych podróży rowerem, szczególnie o charakterze turystycznym.

Rolę wiodącą w koordynacji pełnić będzie Samorząd Województwa Wielkopolskiego, którego zadaniem będzie rekomendowanie, weryfikacja i ocena realizacji założeń przyjętej polityki rowerowej.

## KIERUNEK 4.1 KOORDYNACJA WDRAŻANIA KONCEPCJI REGIONALNYCH DOTYCZĄCYCH MOBILNOŚCI ROWEROWEJ

Rolę koordynatora wdrażania *Polityki Rowerowej Województwa Wielkopolskiego* i powiązanych z nią *Koncepcji rozwoju sieci ponadlokalnych powiązań rowerowych województwa wielkopolskiego* oraz *Koncepcji korytarzy krajowych i regionalnych tras rowerowych województwa wielkopolskiego*, będzie pełnił Samorząd Województwa Wielkopolskiego za pośrednictwem Zespołu ds. polityki rowerowej. Zespół ten będzie odpowiedzialny za wdrażanie, ocenę i aktualizację *Polityki Rowerowej* oraz obu *Koncepcji*, a także organizację i koordynację współpracy wszystkich interesariuszy polityki rowerowej. Szczególnie ważną będzie współpraca na rzecz skoordynowanego rozwoju spójnej sieci dróg rowerowych i turystycznych tras rowerowych oraz integracji transportu rowerowego z transportem zbiorowym. Istotne jest zaangażowanie przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury kolejowej, celem wypracowania atrakcyjnej oferty oraz rozwoju infrastruktury integracyjnej dla rowerzystów korzystających z transportu kolejowego. Na potrzeby realizacji poszczególnych działań, Zespół będzie mógł zapraszać do współpracy ekspertów oraz inne podmioty, instytucje, organizacje zainteresowane udziałem we wspólnych przedsięwzięciach.

### EFEKTY REALIZACJI CELU 4

- Samorząd Województwa Wielkopolskiego liderem i koordynatorem działań związanych z realizacją *Polityki Rowerowej*;
- Utworzenie Zespołu ds. polityki rowerowej – koordynatora realizacji *Polityki Rowerowej* Województwa Wielkopolskiego;
- Zaangażowanie samorządów lokalnych, administracji państwowej oraz pozostałych zainteresowanych w realizację *Polityki Rowerowej* oraz jej bieżącą ocenę i aktualizację.

## 8. SYSTEM WDRAŻANIA ZAŁOŻEŃ POLITYKI ROWEROWEJ



Wdrażanie Polityki Rowerowej Województwa Wielkopolskiego wymaga odpowiedniego współdziałania różnych grup interesariuszy. Dlatego ważną rolę odgrywa **Samorząd Województwa Wielkopolskiego**, który jest koordynatorem realizacji założeń niniejszego dokumentu. Pozostali interesariusze, których zaangażowanie w rozwój mobilności rowerowej

w regionie jest istotne to:

**Samorządy powiatowe i gminne** – są to główni interesariusze Polityki Rowerowej, którzy w ramach zadań własnych odpowiadają za realizację infrastruktury rowerowej i turystycznej na poziomie lokalnym. Zaangażowanie samorządów będzie kluczowe dla efektywnej realizacji Polityki Rowerowej, dlatego postulowane jest nawiązanie współpracy na rzecz rozwoju mobilności rowerowej. Skonsolidowanie planów rozwoju sieci dróg rowerowych, turystycznych tras rowerowych, czy oferty turystycznej na poziomie lokalnym będzie kluczowe dla budowy spójnej i bezpiecznej sieci dróg rowerowych, turystycznych tras i szlaków rowerowych. Samorządy są też głównymi beneficjentami środków unijnych pozwalających na realizację działań służących rozwojowi ruchu rowerowego.

**Zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi** – Zarządcy infrastruktury na poziomie krajowym: GDDKiA i PKP S.A., są odpowiedzialni za rozwój infrastruktury dróg krajowych i infrastruktury kolejowej oraz mają możliwość kształtowania narzędzi dla efektywnego rozwoju mobilności rowerowej. Dlatego nawiązanie współpracy z samorządami i konsultacja planów rozwoju na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym jest kluczowa dla spójnego rozwoju sieci dróg rowerowych, jak i turystycznych tras i szlaków rowerowych. Przewoźnicy kolejowi są natomiast odpowiedzialni za ofertę przewozu rowerów, w tym odpowiednio dostosowanego do tego zadania taboru kolejowego.

**Mieszkańcy** – to główni interesariusze i beneficjenci założeń Polityki Rowerowej. To właśnie dla Wielkopolan ma powstać infrastruktura rowerowa, która da możliwości do bezpiecznego i komfortowego podróżowania rowerem. Do mieszkańców są skierowane także działania promocyjne i edukacyjne, które mają zachęcić do regularnych podróży rowerem i podnieść poziom bezpieczeństwa rowerzystów i innych niechronionych uczestników ruchu.

**Organizacje** – promujące ruch rowerowy i turystykę rowerową to także jedni z głównych beneficjentów Polityki Rowerowej. Poprzez swoją działalność aktywnie mogą promować rower jako narzędzie do uprawiania turystyki oraz środek codziennego transportu, dzięki czemu oddolnie

budują świadomość korzyści płynących z jazdy rowerem wśród mieszkańców. Mogą również wspierać swoim doświadczeniem i wiedzą podmioty odpowiedzialne za realizację infrastruktury rowerowej.

**Turyści** – rozbudowana oferta turystycznych tras rowerowych i atrakcyjność turystyczna województwa, będzie zachęcać turystów lokalnych – będących jednocześnie mieszkańcami regionu, jak i turystów zewnętrznych z kraju i zagranicy, do odwiedzenia Wielkopolski. Turyści to oprócz mieszkańców główni beneficjenci rozwijającej się infrastruktury dróg rowerowych, tras i szlaków turystycznych.

**Administracja państwowa** – jednostki takie jak m.in. Lasy Państwowe, Parki Narodowe, Wody Polskie, czy Wojskowy Zarząd Infrastruktury posiadają wpływ na rozwój sieci turystycznych tras i szlaków rowerowych oraz dróg rowerowych, ponieważ przebiegają one przez tereny zarządzane przez wskazane jednostki. Dlatego konieczna jest współpraca i zaangażowanie tych instytucji w realizacji infrastruktury o odpowiednich standardach, celem zapewnienia bezpiecznego ruchu rowerowego.

**Podmioty gospodarcze** – szczególnie ważne jest zaangażowanie podmiotów z branży rowerowej związanej z produkcją, serwisem, sprzedażą, czy wynajmem rowerów. Szeroka oferta kupna, serwisu, czy wynajmu roweru będzie coraz bardziej potrzebna wraz z rosnącym ruchem rowerowym, dlatego realizacja Polityki Rowerowej jest szansą na dynamiczny rozwój opisanej branży. Ważne będzie także zaangażowanie podmiotów gospodarczych odpowiedzialnych za projektowanie, czy budowę infrastruktury ruchu rowerowego, poprzez szeroką współpracę z samorządami i zarządcami infrastruktury na rzecz rozwijania infrastruktury m.in. dróg rowerowych o wysokiej jakości i standardzie wykonania.

W imieniu Samorządu Województwa Wielkopolskiego zostanie powołany Zespół ds. polityki rowerowej, którego zadaniem będzie wdrażanie, ocena i aktualizacja *Polityki Rowerowej Województwa Wielkopolskiego* oraz *Koncepcji rozwoju sieci ponadlokalnych powiązań rowerowych województwa wielkopolskiego* i *Koncepcji korytarzy krajowych i regionalnych tras rowerowych województwa wielkopolskiego*. Wymienione Koncepcje są dokumentami wdrożeniowymi dla Polityki Rowerowej i stanowią jej integralną część.

Zadaniem Zespołu jest organizacja i koordynacja współpracy wszystkich interesariuszy polityki rowerowej. Zespół będzie konsultował realizowane przez interesariuszy działania na rzecz rozwoju mobilności rowerowej i rekomendował działania zgodne z *Polityką Rowerową Województwa Wielkopolskiego*, *Koncepcją rozwoju sieci ponadlokalnych powiązań rowerowych województwa wielkopolskiego* i *Koncepcją korytarzy krajowych i regionalnych tras rowerowych województwa*

wielkopolskiego. Integracja działań różnych grup interesariuszy jest konieczna do efektywnej realizacji założeń niniejszej Polityki. Interesariusze będą mogli zgłaszać również wnioski i uwagi do zapisów wskazanych wyżej dokumentów, co pozwoli na dalsze kształtowanie i udoskonalanie założeń Polityki Rowerowej. Zespół odniesienie się do nich podczas raportu z Realizacji Polityki Rowerowej Województwa Wielkopolskiego. Wnioski i uwagi mogą stanowić przesłanki do aktualizacji Polityki oraz Koncepcji.

Szczegółowe zapisy dotyczące składu, zasad działania Zespołu ds. Polityki Rowerowej zostaną określone w odrębnej uchwale Zarządu Województwa Wielkopolskiego.

## 9. SYSTEM OCENY I MONITORINGU



Zespół ds. polityki rowerowej będzie odpowiedzialny za ocenę i monitoring realizacji Polityki Rowerowej Województwa Wielkopolskiego. Podstawą do oceny skuteczności działań realizowanych na rzecz rozwoju mobilności rowerowej w regionie będą wskaźniki realizacji celów. Ich stałym badaniem będzie zajmował się Zespół ds. polityki rowerowej, który opracuje raport z realizacji Polityki Rowerowej Województwa Wielkopolskiego. Raport będzie opracowany co najmniej raz na 3 lata, począwszy od daty wejścia w życie przedmiotowego dokumentu. Raport będzie zawierał opis zrealizowanych w analizowanym okresie działań wynikających z celów polityki rowerowej, wnioski i opis planowanych w przyszłości kolejnych zadań. Znajdzie się w nim również wskazanie potrzeby aktualizacji założeń Polityki Rowerowej Województwa.

Raport będzie uwzględniał stopień realizacji *Koncepcji rozwoju sieci ponadlokalnych powiązań rowerowych* i *Koncepcji korytarzy krajowych i regionalnych tras rowerowych województwa wielkopolskiego*. Niniejsze Koncepcje również mogą być na bieżąco aktualizowane, w zgodzie z założeniami Polityki Rowerowej, której są integralną częścią.



Tabela 5 Wskaźniki realizacji celów Polityki Rowerowej Województwa Wielkopolskiego

Cel	Wskaźnik	Jednostka	Źródło pozyskania danych
Cel 1. Rozwój infrastruktury dla ruchu rowerowego	Długość dróg rowerowych w województwie wielkopolskim	km	baza WBDR, UMWW
	Długość turystycznych szlaków i tras rowerowych z zmodernizowanym oznakowaniem Wielkopolska BIKE	km	UMWW
	Liczba parkingów typu B&R <sup>21</sup>	szt.	UMWW, GUS, samorządy lokalne, PKP S.A.
Cel 2. Zwiększenie poziomu bezpieczeństwa rowerzystów w ruchu drogowym	Liczba wypadków drogowych z udziałem rowerzystów	os./rok	SEWIK, GUS
	Liczba zorganizowanych kampanii edukacyjnych i informacyjnych dotyczących poprawy poziomu bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego	szt.	UMWW, pozostali interesariusze
Cel 3. Popularyzacja ruchu rowerowego	Liczba zorganizowanych kampanii edukacyjno-informacyjnych dotyczących promocji ruchu rowerowego i turystyki rowerowej	szt.	UMWW, pozostali interesariusze
	Liczba odsłon aplikacji mapowej Wielkopolskiej Bazy Dróg Rowerowych	liczba odsłon	UMWW
	Liczba odsłon strony internetowej Wielkopolska BIKE	liczba odsłon	UMWW
Cel 4. Koordynacja rozwoju mobilności rowerowej	Liczba zorganizowanych spotkań członków Zespołu i pozostałych interesariuszy	liczba spotkań/rok	UMWW, pozostali interesariusze

Źródło: opracowanie własne

<sup>21</sup>Są to parkingi przeznaczone do pozostawienia rowerów, umożliwiającym skorzystanie z transportu zbiorowego, które są wyposażone m.in. w stojaki na rowery i wiatę.

## 10. POTENCJALNE ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

Wskazane cele i kierunki interwencji na rzecz rozwoju mobilności rowerowej posiadają różnorodny charakter, od ukierunkowanych na budowę dróg rowerowych, po działania „miękkie” w postaci kampanii informacyjno-edukacyjnych. Głównym źródłem finansowania będą środki własne podmiotów realizujących dane projekty wpisujące się w Politykę Rowerową Województwa Wielkopolskiego. Jednak dla dużej grupy działań istnieje możliwość dofinansowania w ramach różnych funduszy, a szczególnie funduszy unijnych, do których zaliczamy: Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021-2027, Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko na lata 2021-2027 i Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności.

**Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021-2027** – jest to program regionalny dedykowany dla województwa wielkopolskiego w ramach unijnej perspektywy finansowej 2021-2027. Zawiera on szerokie wsparcie finansowe dla rozwoju przedsiębiorczości, dostępu do edukacji, poprawy infrastruktury społecznej, troski o środowisko, technologii cyfrowych, energetyki i transportu. W ramach wsparcia rozwoju mobilności rowerowej wskazano szereg działań, z których należy wyróżnić rozbudowę infrastruktury rowerowej w ramach Priorytetu 3. Funduszy Europejskich dla zrównoważonej mobilności miejskiej w Wielkopolsce, Priorytetu 4. Lepiej Połączona Wielkopolska w UE, Priorytetu 7. Fundusze europejskie na wielkopolskie inicjatywy lokalne, Priorytetu 8. Rozwój lokalny kierowany przez społeczność (EFRR). Wsparcie w ramach wskazanych priorytetów dotyczy m.in. rozbudowy spójnej sieci dróg rowerowych, w tym zapewniającej dostęp do transportu publicznego oraz rozbudowę infrastruktury rowerowej, czy systemów rowerów miejskich, a także możliwość realizacji działań wynikających z lokalnych strategii mających na celu wsparcie inicjatyw kulturalnych i turystycznych, w tym szlaków turystycznych.

**Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko na lata 2021-2027 (FENIKS)** – program jest kontynuacją dwóch wcześniejszych programów Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 oraz 2014-2020. Jego głównym celem jest poprawa warunków rozwoju kraju poprzez budowę infrastruktury technicznej i społecznej zgodnie z założeniami zrównoważonego rozwoju. W ramach funduszu będą wspierane inwestycje m.in. dotyczące budowy efektywnego i odpornego systemu transportowego o jak najniższym negatywnym wpływie na środowisko naturalne, czy poprawy bezpieczeństwa transportu. W ramach tych działań możliwa jest realizacja infrastruktury rowerowej jako komponentu większych projektów, szczególnie dotyczących transportu miejskiego, czy adaptacji terenów zurbanizowanych do zmian klimatu.

**Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności** – to dokument programowy określający cele związane z odbudową i tworzeniem odporności społeczno-gospodarczej Polski po kryzysie

wywołanym pandemią COVID-19 oraz służące ich realizacji reformy strukturalne i inwestycje. KPO jest podstawą do ubiegania się o finansowanie z europejskiego Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności. W ramach niego określono wiele projektów i działań, na które jest możliwe pozyskanie dofinansowania. W politykę rowerową wpisuje się Inwestycja *B3.4.1. Inwestycje na rzecz zielonej transformacji miast*. Wskazano w niej konieczność realizacji działań na rzecz tworzenia preferencji dla ruchu rowerowego, czy potrzeby budowy spójnych sieci dróg rowerowych w miastach i ich obszarach funkcjonalnych wraz z parkingami rowerowymi.

W województwie wielkopolskim funkcjonuje także Program „Budowy Ścieżek Rowerowych” wzdłuż dróg wojewódzkich. Jest to kolejna edycja programu, który został zapoczątkowany w 2018 roku. Program jest inicjatywą Samorządu Województwa Wielkopolskiego, w której samorządy lokalne wspierają realizację infrastruktury dróg rowerowych wzdłuż dróg wojewódzkich w regionie. Wysokość dofinansowania wynosi 50% wartości robót budowlanych (50% kosztów pokrywa Województwo Wielkopolskie, 50% samorząd lokalny – wnioskodawca). Wybudowana droga rowerowa przechodzi pod utrzymanie samorządu lokalnego. Program jest realizowany z środków własnych Samorządu Województwa Wielkopolskiego i samorządów lokalnych.

## 11. PODSUMOWANIE

Polityka Rowerowa Województwa Wielkopolskiego realizują założenia polityki rozwoju Samorządu Województwa Wielkopolskiego określone w SRW2030. Uszczegóławia i wdraża zapisy Strategii wprowadzając konkretne rozwiązania dla rozwoju infrastruktury dróg rowerowych o znaczeniu ponadlokalnym i turystycznych szlaków rowerowych, czego wynikiem są opracowane i będące integralną częścią Polityki Rowerowej: *Koncepcja rozwoju sieci ponadlokalnych powiązań rowerowych województwa wielkopolskiego* i *Koncepcja korytarzy krajowych i regionalnych tras rowerowych województwa wielkopolskiego*. Przedmiotowy dokument zawiera także szereg kierunków interwencji, które proponują różnorodne rozwiązania na rzecz rozwoju mobilności rowerowej w regionie, dotyczące zwiększenia poziomu bezpieczeństwa rowerzystów, popularyzacji ruchu rowerowego, czy zwiększenia poziomu integracji z publicznym transportem zbiorowym. Określenie celów i kierunków interwencji poprzedziła wieloaspektowa analiza, która zaakcentowała najważniejsze problemy i potencjały rozwoju ruchu rowerowego w Wielkopolsce.

Polityka Rowerowa to dokument o charakterze otwartym. Dynamiczny wzrost poziomu ruchu rowerowego oraz rozbudowa infrastruktury dedykowanej rowerzystom wymaga ciągłego monitoringu i śledzenia najważniejszych trendów rozwojowych, czego przykładem może być upowszechnienie rowerów elektrycznych zwiększające możliwości podróżowania na dłuższych dystansach. Mobilność rowerowa ciągle się zmienia, dlatego we wdrażanie zapisów dokumentu oraz

dalsze kształtowanie Polityki Rowerowej Województwa Wielkopolskiego powinny być zaangażowani wszyscy interesariusze, w tym samorzady, z województwem wielkopolskim na czele, jako koordynatorem całego procesu. Takie podejście daje możliwość wypracowania najkorzystniejszej ścieżki rozwoju mobilności rowerowej w Wielkopolsce.

**12. SPIS RYCIN**

RYC. 1 UKSZTAŁTOWANIE POWIERZCHNI I SIEĆ OSADNICZA WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO .....	11
RYC. 2 GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA W WOJEWÓDZTWIE WIELKOPOLSKIM W 2021 ROKU .....	13
RYC. 3 UKŁAD INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ W WOJEWÓDZTWIE WIELKOPOLSKIM.....	16
RYC. 4 WSKAŹNIK MOTORYZACJI W KORELACJI Z ŚREDNIM DOBOWYM RUCHEM ROCZNYM W LATACH 2010- 2021.....	17
RYC. 5 PROCENTOWY WZROST DŁUGOŚCI SIECI DRÓG ROWEROWYCH W LATACH 2012-2021 .....	18
RYC. 6 STOSUNEK DŁUGOŚCI SIECI DRÓG ROWEROWYCH DO DŁUGOŚCI SIECI DRÓG PUBLICZNYCH O NAWIERZCHNI TWARDEJ W LATACH 2012-2021 .....	19
RYC. 7 SIEĆ DRÓG ROWEROWYCH W WOJEWÓDZTWIE WIELKOPOLSKIM .....	20
RYC. 8 GĘSTOŚĆ SIECI DRÓG ROWEROWYCH W GMINACH .....	21
RYC. 9 PODZIAŁ ISTNIEJĄCEJ SIECI DRÓG ROWEROWYCH NA KATEGORIE ZARZĄDZANIA .....	22
RYC. 10 TYPY INFRASTRUKTURY DLA RUCHU ROWEROWEGO .....	22
RYC. 11 RODZAJE NAWIERZCHNI DRÓG ROWEROWYCH .....	23
RYC. 12 STAN TECHNICZNY SIECI DRÓG ROWEROWYCH.....	23
RYC. 13 ZDARZENIA DROGOWE Z UDZIAŁEM ROWERZYSTÓW ORAZ CIĘŻKO RANNI I ZABICI W WYPADKACH DROGOWYCH Z UDZIAŁEM ROWERZYSTÓW W WOJEWÓDZTWIE WIELKOPOLSKIM W 2022 ROKU .....	25
RYC. 14 LICZBA MIESZKAŃCÓW WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO W LATACH 2012-2022.....	26
RYC. 15 LUDNOŚĆ WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO WEDŁUG EKONOMICZNYCH GRUP WIEKU W ROKU 2012 I 2022 .....	27
RYC. 16 URODZENIA ŻYWE I ZGONY W WOJEWÓDZTWIE WIELKOPOLSKIM W LATACH 2012-2022 .....	27
RYC. 17 PRZYROST NATURALNY NA 1 000 OS. W WOJEWÓDZTWIE WIELKOPOLSKIM W LATACH 2012-2022 ...	28
RYC. 18 PRZYROST NATURALNY W GMINACH WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO W 2022 ROKU.....	29
RYC. 19 SALDO MIGRACJI W GMINACH WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO W 2022 ROKU.....	30
RYC. 20 PLACÓWKI EDUKACYJNE W GMINACH WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO W 2021 ROKU .....	32
RYC. 21 OBIEKTY SPORTOWE W GMINACH WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO W 2022 ROKU .....	33
RYC. 22 SZPITALA OGÓLNE I PLACÓWKI POZ W WOJEWÓDZTWIE WIELKOPOLSKIM W 2021 ROKU .....	33
RYC. 23 PRACOWNICY W WOJEWÓDZTWIE WIELKOPOLSKIM W 2021 ROKU .....	37
RYC. 24 HANDEL WIELKOPOWIERZCHNIOWY W WOJEWÓDZTWIE WIELKOPOLSKIM.....	39
RYC. 25 FORMY RZEŻBY TERENU W WOJEWÓDZTWIE WIELKOPOLSKIM .....	41
RYC. 26 FORMY OCHRONY PRZYRODY.....	43
RYC. 27 ZABYTKI NIERUCHOME UJĘTE W REJESTRZE ZABYTEKÓW.....	45
RYC. 28 OBIEKTY SAKRALNE, PAŁACE I DWORY I POMNIKI HISTORII W WIELKOPOLSCE .....	47
RYC. 29 SYSTEM SZLAKÓW ROWEROWYCH WIELKOPOLSKA BIKE .....	50

## 13. SPIS TABEL

TABELA 1 LICZBA WYPADKÓW DROGOWYCH W LATACH 2012-2021.....	24
TABELA 2 LICZBA ZDARZEŃ I WYPADKÓW DROGOWYCH W WIELKOPOLSCE W LATACH 2019-2022 .....	24
TABELA 3 LICZBA POSZKODOWANYCH UCZESTNIKÓW I OFIAR WYPADKÓW DROGOWYCH W WIELKOPOLSCE W LATACH 2019-2022.....	25
TABELA 4 ANALIZA SWOT .....	52
TABELA 5 WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW POLITYKI ROWEROWEJ WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO .....	68