

**Tomasz Smolarski**

# **SPOŁECZNE UWARUNKOWANIA REKREACJI ROWEROWEJ MŁODZIEŻY LICEALNEJ**



## **Recenzenci**

prof. zw. dr hab. Wiesław Siwiński  
dr hab. Andrzej Dąbrowski

## **Autor**

dr Tomasz Smolarski  
(Akademia Wychowania Fizycznego we Wrocławiu)

**SPOŁECZNE UWARUNKOWANIA REKREACJI ROWEROWEJ MŁODZIEŻY LICEALNEJ**

exante.com.pl, wydawnictwoexante.pl, Wrocław 2018

Nie wszystkie prawa zastrzeżone: tekst niniejszej publikacji jest dostępny na licencji  
Creative Commons (CC BY-NC-ND 4.0)

Uznanie autorstwa – Użycie niekomercyjne – Bez utworów zależnych  
4.0 Międzynarodowe

Zezwala się na wykorzystanie publikacji zgodnie z licencją – pod warunkiem zachowania niniejszej  
informacji licencyjnej oraz wskazania Wydawnictwa jako licencjobiorcy praw  
do korzystania z tekstu i Autora jako właściciela praw do tekstu.

Treść licencji jest dostępna na stronie:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.pl>

Źródło zdjęć na okładce: pixabay.com (Robert\_C)  
udostępnione na licencji

CC0 Creative Commons, Public Domain, treść licencji jest dostępna na stronie:  
<https://creativecommons.org/publicdomain/zero/1.0/legalcode.pl>

## **Wersja elektroniczna publikacji jest wersją pierwotną**

Książka jest poprawioną wersją rozprawy doktorskiej obronionej 29 października 2015 r.  
na Wydziale Wychowania Fizycznego  
Akademii Wychowania Fizycznego we Wrocławiu

Wydawnictwo Exante

Exante Wydawnictwo Naukowe  
dr Klaudia Pujer  
ul. Buforowa 24 lok. 10, 52-131 WROCŁAW

tel. + 48 606 168 165  
wydawnictwo@exante.com.pl  
www.exante.com.pl

Wydawca nie ponosi odpowiedzialności za treść, formę i styl publikacji

*Publikacja sfinansowana ze środków Akademii Wychowania Fizycznego  
we Wrocławiu*

Ark. wyd. 9,32

ISBN 978-83-65374-95-0 (PDF)

ISBN 978-83-65374-94-3 (oprawa miękka)

Tomasz Smolarski

**SPOŁECZNE  
UWARUNKOWANIA  
REKREACJI ROWEROWEJ  
MŁODZIEŻY LICEALNEJ**

Exante  
Wrocław 2018

# Spis treści

---

WSTĘP .....	5
-------------	---

## ROZDZIAŁ 1.

### REKREACJA ROWEROWA I JEJ UWARUNKOWANIA W ŚWIELE LITERATURY

PRZEDMIOTU .....	9
1.1. REKREACJA ROWEROWA JAKO ISTOTNA FORMA REKREACJI – POJĘCIE I SPECYFIKA.....	9
1.1.1. <i>Zjawisko rekreacji w kontekście czasu wolnego</i> .....	9
1.1.2. <i>Pojęcie i rola rekreacji rowerowej i jej cechy specyficzne</i> .....	14
1.1.3. <i>Podmioty uprawiające rekreację rowerową</i> .....	19
1.2. UWARUNKOWANIA REKREACJI ROWEROWEJ.....	22
1.2.1. <i>Ogólna systematyzacja uwarunkowań</i> .....	22
1.2.2. <i>Stan infrastruktury rowerowej jako warunek rekreacji</i> .....	24
1.2.3. <i>Lokalna polityka rowerowa</i> .....	25
1.2.4. <i>Czas wolny jako determinanta rekreacji rowerowej</i> .....	27
1.2.5. <i>Uwarunkowania przestrzenne uprawiania rekreacji rowerowej</i> .....	28
1.2.6. <i>Cechy społeczno-ekonomiczne uprawiających rekreację rowerową</i> .....	30
1.2.7. <i>Uwarunkowania formalno-prawne rekreacji rowerowej</i> .....	31
1.2.8. <i>Sprzęt wykorzystywany w rekreacji rowerowej</i> .....	34
1.3. PRZEGLĄD I CHARAKTERYSTYKA GŁÓWNYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ BADAWCZYCH W ZAKRESIE REKREACJI ROWEROWEJ .....	36
1.3.1. <i>Przegląd wybranych badań w ujęciu chronologicznym</i> .....	36
1.3.2. <i>Podsumowanie – uzasadnienie dla podjęcia badań</i> .....	39

## ROZDZIAŁ 2.

### ZAŁOŻENIA METODOLOGICZNE BADAŃ NAD UWARUNKOWANAMI REKREACJI ROWEROWEJ MŁODZIEŻY LICEALNEJ .....

2.1. PRZESŁANKI, CELE I PRZEDMIOT BADAŃ – IDENTYFIKACJA, OPIS I UZASADNIENIE PODJĘTEGO PROBLEMU NAUKOWEGO .....	41
2.2. PODEJŚCIE METODYCZNE I ZAKRES BADAŃ .....	44
2.3. METODA MONOGRAFICZNA JAKO PODSTAWA OCENY STANU INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ WE WROCŁAWIU.....	47
2.4. SONDAŻ DIAGNOSTYCZNY I JEGO ZASTOSOWANIE W BADANIACH .....	49
2.4.1 <i>Ogólny zarys wykonanych badań ankietowych</i> .....	49

### **ROZDZIAŁ 3.**

<b>STAN INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ WE WROCŁAWIU I POLITYKA JEJ ROZWOJU JAKO KLUCZOWE CZYNNIKI REKREACJI ROWEROWEJ .....</b>	<b>53</b>
3.1. OGÓLNY OBRAZ STANU INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ WE WROCŁAWIU .....	54
3.2. POLITYKA KSZTAŁTOWANIA INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ WE WROCŁAWIU .....	58
3.3. OCENA INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ WROCŁAWIA NA TLE WYBRANYCH MIAST POLSKICH .....	63

### **ROZDZIAŁ 4.**

<b>ANALIZA ZACHOWAŃ I PREFERENCJI MŁODZIEŻY LICEALNEJ W ZAKRESIE REKREACJI ROWEROWEJ W ŚWIETLE BADAŃ BEZPOŚREDNICH .....</b>	<b>67</b>
4.1. PRZEBIEG I ORGANIZACJA BADAŃ .....	67
4.2. PROBLEMATYKA BADAŃ – PREZENTACJA KWESTIONARIUSZA ANKIETY .....	71
4.3. CHARAKTERYSTYKA ZBADANYCH RESPONDENTÓW .....	72
4.4. ANALIZA ROZMIARU I STRUKTURY CZASU WOLNEGO .....	79
4.5. ANALIZA UWARUNKOWAŃ SPOŁECZNO-EKONOMICZNYCH REKREACJI ROWEROWEJ .....	85
4.6. ANALIZA UWARUNKOWAŃ PRZESTRZENNYCH (INFRASTRUKTURALNYCH) REKREACJI ROWEROWEJ .....	93
4.7. AUTOOCENA UCZESTNICTWA W REKREACJI ROWEROWEJ .....	96
4.8. ANALIZA ZALEŻNOŚCI MIĘDZY ISTOTNYMI CZYNNIKAMI WARUNKUJĄCYMI UCZESTNICTWO W REKREACJI ROWEROWEJ .....	99

### **ROZDZIAŁ 5.**

<b>MODELOWY UKŁAD SPOŁECZNYCH UWARUNKOWAŃ REKREACJI ROWEROWEJ MŁODZIEŻY LICEALNEJ NA TLE USTAŁEŃ BADAWCZYCH – PRÓBA SYNTEZY .....</b>	<b>111</b>
5.1. SYNTEZA USTAŁEŃ BADAWCZYCH W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY I POLITYKI ROWEROWEJ WE WROCŁAWIU .....	111
5.2. SYNTEZA USTAŁEŃ BADAWCZYCH W ZAKRESIE PREFERENCJI I ZACHOWAŃ MŁODZIEŻY LICEALNEJ .....	115
5.3. MODEL SPOŁECZNYCH UWARUNKOWAŃ REKREACJI ROWEROWEJ MŁODZIEŻY LICEALNEJ – PRÓBA SYNTEZY TEORETYCZNEJ .....	119

<b>ZAKOŃCZENIE .....</b>	<b>127</b>
--------------------------	------------

<b>BIBLIOGRAFIA .....</b>	<b>131</b>
---------------------------	------------

SPIS RYCIN I TABEL .....	141
ZAŁĄCZNIK 1 .....	145

## Wstęp

---

Rekreacja jest nieodłączną częścią życia człowieka, a potrzeby rekreacyjne należą do grupy najbardziej elementarnych potrzeb warunkujących zdolność prawidłowego funkcjonowania organizmu. Dlatego problematyka rekreacji jest ważnym obszarem badawczym usytuowanym w obrębie nauk o kulturze fizycznej, choć bez wątpienia jest to obszar bardzo podatny na ujęcia interdyscyplinarne.

Wszystkie formy rekreacji ruchowej podejmowane przez dzieci, młodzież, osoby dorosłe i starsze są niezwykle cenne ze względu na zagrożenia, jakie niesie za sobą hipokineza, rozumiana jako brak ogólnej aktywności osobniczej. Aktywny wypoczynek sprzyja bowiem utrzymaniu dobrej kondycji zdrowotnej, oddala niebezpieczne dla zdrowia konsekwencje, wynikające z osłabienia odporności organizmu, daje także satysfakcję na płaszczyźnie duchowej. Nieustanne przemiany, zachodzące w środowisku i warunkach życia współczesnego człowieka powodują także szereg niekorzystnych społecznie objawów. Należą do nich między innymi: degradacja środowiska naturalnego, wzrost napięcia emocjonalnego i stresu, a także deficyt czasu wolnego, który skutkuje brakiem możliwości uczestnictwa w aktywnym wypoczynku. Jak zauważa Lewandowska (1996) syndrom ustawicznego zmęczenia, wywoływany między innymi poprzez brak ruchu powoduje szereg negatywnych następstw dla zdrowia i kondycji psychospołecznej. W obliczu wspomnianych zagrożeń aktywny wypoczynek w czasie wolnym postrzegany bywa coraz powszechniej jako antidotum na zagrożenia cywilizacyjne i jednocześnie jeden z podstawowych sposobów odnowy sił witalnych i zachowania zdrowia. Jest on także miernikiem jakości życia, zdefiniowanym jako potrzeba wyższego rzędu. Wg Siwińskiego (1994) czas wolny obok zagwarantowania młodym ludziom odpoczynku, powinien zaspokajać ich potrzebę: aktywności motorycznej, rozrywki, zabawy, przyjemności i zadowolenia po trudach nauki i wysiłku umysłowego.

Jak dowodzą badania różnych ośrodków (Umiastowska 2000, Gałkowska 2000, Bartoszewicz 2011; Zatoń, Zatoń 2014) jedną z najbardziej popularnych form aktywności ruchowej podejmowanej samodzielnie jest jazda na rowerze. Według badań przeprowadzonych przez Główny Urząd Statystyczny (2009, 2013) jedną z coraz powszechniej wybieranych form ucze-

stnictwa w rekreacji ruchowej jest właśnie rekreacja rowerowa. Dotyczy to osób w każdym wieku i obu płci. Istotny jest także aspekt świadomości zdrowotnej – ludzie zaczęli dostrzegać korzyści wynikające z uprawiania rekreacji rowerowej.

Można zatem wyróżnić dwie główne grupy uwarunkowań, na które składają się czynniki determinujące uczestnictwo w rekreacji rowerowej:

- uwarunkowania biologiczne (stan zdrowia, poziom sprawności i wydolności organizmu, typ budowy somatycznej, typ układu nerwowego, uzdolnienia ruchowe itp.),
- uwarunkowania społeczne (społeczno-demograficzne, gospodarczo-ekonomiczne itp.)

Przedmiotem niniejszej monografii są uwarunkowania rekreacji rowerowej określonej grupy społecznej – młodzieży szkół licealnych. Jest to grupa uczestnicząca aktywnie w tej formie rekreacji i warto w podjętych badaniach naukowych ustalić, od jakich uwarunkowań zależą zachowania rekreacyjne tej młodzieży.

Poniżej przedstawiono najważniejsze przesłanki podjęcia tematu niniejszej monografii oraz ukształtowania problematyki badawczej:

- Rekreacja rowerowa należy niewątpliwie do działań edukacyjnych, mających na celu uświadamianie istotnej roli aktywności fizycznej w celu zahamowania rozwoju między innymi nadwagi oraz otyłości wśród młodzieży, a także rozprzestrzeniania się chorób cywilizacyjnych.
- Zainteresowanie rekreacją rowerową, uznawaną w badaniach nad czasem wolnym młodzieży za jeden z atrakcyjniejszych elementów, może przyczynić się do ograniczenia wzrostu agresji wśród młodzieży, wynikającego ze zmęczenia, stresu i braku aktywności fizycznej.
- Wrocław ze względu na strukturę przestrzenną, walory środowiska naturalnego (dolina Odry z jej dopływami) i rozległość jest predysponowany do rozwoju rekreacji rowerowej. Informacje o faktycznych zainteresowaniach młodzieży i ich oczekiwaniach w stosunku do infrastruktury rowerowej byłyby istotną wskazówką dla władz Wrocławia, w których gestii leży także prowadzenie polityki rowerowej.

Określając problem naukowy, którego rozwiązania podejmuje się Autor niniejszej monografii, należy wskazać jego trzy aspekty:

- Pierwszy to chęć zidentyfikowania i opisanie społecznych uwarunkowań rekreacji rowerowej – jako jednej z dominujących współcześnie form rekreacji ruchowej.
- Drugi aspekt to poznanie konkretnej grupy uczestników rekreacji – młodzieży licealnej, ustalenie jakie uwarunkowania i w jaki sposób

oddziaływają na uprawianie rekreacji rowerowej przez tę grupę społeczną.

- Trzeci aspekt to zamiar zbadania uwarunkowań w konkretnym miejscu – Autor przyjął założenie badania młodzieży licealnej we Wrocławiu, także pod kątem ewentualnego wskazania wniosków praktycznych podnoszących atrakcyjność rekreacji rowerowej w tym mieście.

Biorąc pod uwagę przedstawione wyżej zamiary, głównym celem podjętych w monografii badań naukowych jest zidentyfikowanie społecznych uwarunkowań rekreacji rowerowej młodzieży licealnej, ustalenie charakteru i siły oddziaływania tych uwarunkowań na zachowania rekreacyjne tej grupy społecznej, z odniesieniem poszukiwań badawczych do środowiska miasta Wrocławia.

Celem dodatkowym o charakterze teoretyczno-poznawczym jest określenie obrazu prawidłowości, powtarzalnych relacji, w obszarze oddziaływania uwarunkowań rekreacji rowerowej na zachowania badanej grupy społecznej.

Celem dodatkowym o charakterze praktyczno-wdrożeniowym jest sformułowanie wniosków i rekomendacji pod adresem organizatorów rekreacji rowerowej we Wrocławiu, w szczególności z uwzględnieniem rozpoznanych potrzeb i preferencji młodzieży licealnej.

W ujęciu merytorycznym obszarem badań prezentowanych przez Autora w niniejszej monografii są uwarunkowania rekreacji rowerowej wybranej grupy społecznej, jaką jest młodzież. Punktem wyjścia musi więc być zidentyfikowanie możliwych uwarunkowań, które następnie będą poddane głębszym badaniom. Autor wykonał rozległe studia literaturowe, następnie w wyniku dyskusji naukowych i własnej refleksji ustalił następujący układ uwarunkowań rekreacji rowerowej:

- stan infrastruktury rowerowej,
- lokalna polityka rowerowa,
- czas wolny,
- czynniki przestrzenne,
- czynniki społeczno-ekonomiczne uprawiających rekreację rowerową,
- czynniki formalno-prawne,
- sprzęt rowerowy.

Założenia metodologiczne badań nad uwarunkowaniami rekreacji rowerowej młodzieży Autor niniejszej monografii oparł na dwóch filarach: metodzie monograficznej oraz sondażu diagnostycznym. Metoda monograficzna została wykorzystana do analizy i oceny stanu infrastruktury rowerowej we Wrocławiu oraz polityki jej rozwoju – to uznać można za kluczowe uwarunkowania rekreacji rowerowej, w kontekście warunków jej uprawiania. Natomiast metoda sondażu diagnostycznego została wykorzystana



przez Autora do zbadania preferencji i zachowań młodzieży liceów wrocławskich, w zakresie rekreacji rowerowej oraz uwarunkowań jej uprawiania przez tę grupę społeczną.

W ramach zgromadzenia i uporządkowania obszernego materiału badawczego, Autor wykorzystał wybrane techniki badawcze oraz narzędzia. Metoda monograficzna zrealizowana była za pomocą takich technik, jak: analiza dokumentów (badanie dokumentacji), obserwacja uczestnicząca, techniki badań bezpośrednich. Do podstawowych narzędzi zaliczamy tu: dokumentację oraz notatki z obserwacji. Badania sondażowe natomiast zostały zrealizowane następującymi technikami badań: ankietą, wywiadem oraz obserwacją bezpośrednią. W ramach badań sondażowych określono następujące szczegółowe pytania badawcze:

- Jaką wielkością czasu wolnego dysponuje młodzież w dni nauki szkolnej, w czasie weekendu i wakacji?
- Jakie czynniki społeczno-ekonomiczne mają wpływ na wielkość czasu poświęconego rekreacji rowerowej?
- Jakimi motywami kieruje się młodzież przy wyborze tej formy rekreacji?
- Jakie czynniki skłoniły do uprawiania rekreacji rowerowej?
- Jaka jest rola oraz wpływ rodziny i środowiska społecznego na intensywność uprawiania rekreacji rowerowej?
- Jaki wpływ na poziom uczestnictwa ma dostępność infrastruktury rowerowej?
- Jakie są oczekiwania młodzieży w stosunku do infrastruktury oraz oferty rekreacji rowerowej we Wrocławiu?

Autor zakłada, że uczestnictwo młodzieży w rekreacji rowerowej jest w znacznym stopniu zróżnicowane w zależności od ilości posiadanego czasu wolnego; czynników społeczno-ekonomicznych, przestrzennych (środowiskowych) oraz innych uwarunkowań. A ponadto, że infrastruktura – taka jak obiekty, urządzenia, drogi – ma wpływ na intensywność uprawiania różnych form rekreacji rowerowej.

Treść monografii podzielono na 5 rozdziałów, obejmujących łącznie 21 podrozdziałów. Z uwagi na fakt, że książka stanowi poprawioną wersję rozprawy doktorskiej obronionej w 2015 r. na Wydziale Wychowania Fizycznego Akademii Wychowania Fizycznego we Wrocławiu, zakres czasowy rozważań (w tym analizowanych dokumentów), obejmuje lata 1998-2014.

# Rozdział 1

---

## Rekreacja rowerowa i jej uwarunkowania w świetle literatury przedmiotu

### 1.1. Rekreacja rowerowa jako istotna forma rekreacji – pojęcie i specyfika

#### 1.1.1. Zjawisko rekreacji w kontekście czasu wolnego

W kontekście tematu pracy, ważne wydaje się wyjaśnienie podstawowych pojęć związanych z szeroko pojętą rekreacją, a także czynników determinujących uczestnictwo w rekreacji. Do takich podstawowych pojęć należą: czas wolny oraz rekreacja.

Od początku, jako zjawisko społeczne, działania rekreacyjne wiążemy z zachowaniem ludycznym, przyjemnościowym, a zatem realizowanym w czasie wolnym, często sporadycznie – od czasu do czasu. Zatem wielkość czasu wolnego, częstotliwość i systematyczność realizacji, a także przestrzeń zaliczamy do czynników limitujących i determinujących trwałość uczestnictwa. W języku polskim pojęcie czasu wolnego jest konsekwencją zapożyczenia z literatury obcojęzycznej. W języku angielskim i francuskim występują takie pojęcia jak *free time*, *temps libre* – czas wolny oraz *leisure* i *loisir* – treści czasu wolnego.

Czas wolny jest przedmiotem zainteresowań różnych dyscyplin naukowych, m.in. zajmują się nim nauki o kulturze fizycznej, pedagogika, socjologia, ekonomia, nauki medyczne itp. Jednakże nie ma dotąd jednolitej, powszechnie aprobowanej definicji czasu wolnego (Siwiński 2007). W opinii wielu badaczy zajęcia w czasie wolnym powinny charakteryzować: dobrowolność, niezarobkowość i przyjemność. Według Toczek-Werner (2005) mnogość definicji wynika z faktu rozważania czasu wolnego w dwóch ujęciach:

- jako kategorii czasu (podejście ilościowe),
- jako zespołu zachowań ludzkich (podejście jakościowe).

Próby jego definiowania ewoluują także ze względu na zmiany zachodzące w życiu grup, społeczeństw i narodów. Rozważania niemniejszego rozdziału należy rozpocząć od zdefiniowania terminów „czas wolny”, „rekreacja” czy „rekreacja ruchowa”. Z pojęciami tymi spotykamy się codziennie, choć naukowcy z różnych dziedzin nieco odmiennie je interpretują. Przegląd definicji czasu wolnego, w ujęciu chronologicznym, przedstawia tabela 1.

**Tabela 1. Definicje czasu wolnego w ujęciu chronologicznym**

Określenia, zakres	Źródło
<b>Podział ze względu na treść</b>	
„Czas wolny składa się z szeregu zajęć, którym jednostka może się oddawać z własnej woli bądź dla odpoczynku, rozrywki, rozwoju swojej wiedzy lub kształcenia (bezinteresownego), swego dobrowolnego udziału w życiu społecznym po uwolnieniu się z obowiązków zawodowych, rodzinnych, społecznych”	Dumazedier 1960, s. 569
Powinien być „(...) wolny od: pracy zawodowej podstawowej, w tym również u uczniów i studentów od zajęć szkolnych; zarobkowej pracy nadliczbowej lub od pracy w drugim zawodzie, a odnoście uczniów i studentów – od odrabiania zadań domowych; dojazdów do pracy (uczelni); zaspokajania elementarnych potrzeb organizmu (sen, higiena osobista i spożywanie posiłków); obowiązków domowych i rodzinnych oraz uczelnianego kształcenia się pracujących”	Kamiński 1965, s. 69-70
<b>Podział ze względu na wielkość</b>	
„(...) czas wolny jest dobrem społecznym, wypracowanym przez jednostkę i społeczeństwo dla regeneracji sił fizycznych i psychicznych po pracy zawodowej, nauce – dla rozwijania indywidualnych zamiłowań i zainteresowań, zapewnienia kulturalnego wypoczynku i kształtowania bogatszej osobowości jednostki”. Dlatego „(...) należy go uczynić czasem aktywnego, świadomego poszukiwania nowych celów, wartości, które pozwolą na kształtowanie postawy jednostki wobec otoczenia i znalezienie własnej roli w społeczeństwie”.	Czajkowski 1979, s. 10
„czas wolny jest czasem do dyspozycji jednostki po wykonaniu przez nią zadań obowiązkowych, czyli pracy zawodowej, nauki w szkole i w domu oraz niezbędnych zadań domowych. Czas ten jest przeznaczany na: odpoczynek, rozrywkę, działalność społeczną o charakterze bezinteresownym i dobrowolnym oraz na rozwój zainteresowań i uzdolnień poprzez zdobywanie wiedzy i amatorską działalność artystyczną, techniczną, naukową czy sportową”	Okoń 1992, s. 35-36
„czas, który pozostaje człowiekowi do jego swobodnej dyspozycji po wykonaniu czynności związanych z zaspokojeniem potrzeb biologicznych i higienicznych (sen, jedzenie, toaleta) oraz czynności obowiązkowych (praca, nauka, obowiązki rodzinne, dojazd do pracy, lub nauki)”.	Przeclawski 1993, s. 75-76
„czas jaki pozostaje po wypełnieniu wszystkich obowiązków zawodowych, rodzinnych, domowych i związanych z obowiązkową nauką, który człowiek może przeznaczyć na zajęcia podejmowane dobrowolnie dla spełnienia własnych zainteresowań”.	Wolańska 1997, s. 17
„czas wolny dzieci i młodzieży należy postrzegać jako czas obejmujący tę sferę ich życia, poza obowiązkami szkolnymi, domowymi i biologicznymi, w której mogą przy aprobacie rodziców i opiekunów, podejmować czynności umożliwiające im różne formy samorealizacji”	Dąbrowski 2006, s. 39

<b>Podział ze względu na treść</b>	
„...jest to czas (dostępny, osiągalny) dla indywidualnej osoby – jednostki, gdy praca, wypoczynek i inne podstawowe potrzeby zostały zaspokojone. Jest to czas, który powinien być tak zużytkowany, aby zdeterminować drogi jednostki do zrealizowania indywidualnych potrzeb. Podstawowe bytowe potrzeby mieszczą się w ramach zasadniczych czynności jak gotowanie, zakupy, prace domowe, opieka nad dziećmi czy higiena. Praca z kolei zawiera w sobie czas dojazdu w obie strony”	Baud-Bovy 2002, s. 3
<b>Podział ze względu na funkcje czasu wolnego</b>	
– regeneracyjna (wypoczynkowa) – rozrywkowa – rozwojowa	Dumazedier 1960
– wypoczynkowa – rozrywkowa – rozwój zainteresowań i uzdolnień	Kamiński 1965
– wypoczynek – rozrywka – rozwój zainteresowań i uzdolnień – poszukiwanie własnego miejsca w społeczeństwie	Dąbrowski 1978

*Źródło: opracowanie własne.*

Ujęcie Wolańskiej (1997) najczęściej używane jest przez przedstawicieli nauk o kulturze fizycznej. UNESCO, w swoich badaniach nad treścią czasu wolnego, bazuje na definicji francuskiego socjologa Dumazediera (1960). Ostatecznie, jako najbardziej kompleksową, Autor postanowił także przyjąć tę definicję czasu wolnego. Czas wolny pełni zatem wiele funkcji, lecz trzy podstawowe wynikają bezpośrednio z definicji francuskiego socjologa. Według Dąbrowskiego (1978), zadaniem czwartej funkcji jest wprowadzenie danej jednostki w życie społeczne.

Bezpośrednio z definicji czasu wolnego wypływa pojęcie rekreacji. Z uwagi na jej złożony charakter pozostaje ona obiektem zainteresowań wielu dziedzin nauki. Szereg problemów badawczych realizowanych jest na styku różnych dziedzin pokrewnych – zarówno humanistycznych, społecznych, jak i przyrodniczych. Termin „rekreacja” wywodzi się z języka łacińskiego słowa *recreo*, co oznacza w dosłownym rozumieniu „ożywienie”, „wzmocnienie”, „stworzenie na nowo”, „przywrócenie do życia” [Słownik łacińsko-polski 1974, s. 469]. W definicji rekreacji uwzględnić należy pojęcie rekreacji ruchowej bądź fizycznej, która oparta jest o aktywność wyłącznie ruchową. Pojęcie rekreacji, podobnie jak i czasu wolnego, jest różnie definiowane i różnie rozumiane przez autorów. Podział, definicje oraz funkcje rekreacji przedstawia tabela 2.

**Tabela 2. Definicje rekreacji w ujęciu chronologicznym**

Stosowany termin	Źródło
<b>Rekreacja</b>	
„pewna forma działania podejmowanego nie ze względu na efekty, ale dla samego działania, które stwarza człowiekowi ujęcie dla jego sił fizycznych, umysłowych i twórczych”	Butler za: Demel, Humen, 1959 (1970, s. 7)
„zespół zajęć, którym jednostka oddawać się może z własnej woli dla odpoczynku, rozrywki bądź dla rozwoju swojej wiedzy i bezinteresownego kształcenia się, dobrowolnego uczestnictwa w życiu społecznym i swobodnego rozwoju swych zdolności twórczych, po uwolnieniu od obowiązków zawodowych, rodzinnych i społecznych”	Dumazedier 1962, s. 29
„rekreacją są różnego rodzaju zajęcia, podejmowane w czasie wolnym, dobrowolnie dla przyjemności, autoekspresji, formacji własnej osobowości, odnowy i pomnażania sił psychofizycznych”	Wolańska 1997, s. 36
<b>Rekreacja ruchowa</b>	
„zajęcia o treści ruchowej – sportowe, turystyczne, zabawy ruchowe, tańce, spaceru itp., którym człowiek oddaje się z własnych chęci, w czasie wolnym dla wypoczynku, odnowy sił, przyjemności i rozwoju własnej osobowości, kreacji zdrowia. Zajęcia tego rodzaju traktowane mogą być autoteliczne – dla spełnienia własnych zainteresowań, dla samorealizacji lub traktowane w mniejszym lub większym stopniu instrumentalnie jako środek dbałości o zdrowie, sylwetkę, sprawność i kondycję fizyczną”	Wolańska 1997, s. 59
„pojęcie rekreacja ruchowa odnosi się do zespołu czynności związanych z ruchem i wysiłkiem fizycznym. Wg autorki „mają one za zadanie zapewnić biologiczną sprawność organizmu, jednocześnie poprawić psychiczne i społeczne funkcjonowanie jednostki, poszerzając sferę jej zainteresowań i możliwości”	Toczek-Werner 2005, s. 40
„rekreacja ruchowa lub fizyczna, nazywana też sportem dla wszystkich to wszelkie akceptowane społecznie formy fizycznej aktywności ludzi, mające miejsce w czasie wolnym, podejmowane dobrowolnie, bezinteresownie i dla przyjemności, służące odnowie i umacnianiu sił człowieka, jego innej od codziennej, aktywnej i różnorodnej samorealizacji o cechach zabawy, realizowanej indywidualnie, w grupach, lub traktowanej jako zjawisko społeczne i globalne”	Dąbrowski 2006
<b>Rekreacyjna aktywność ruchowa</b>	
to: całość działań człowieka podejmowanych poza obowiązkami i opartych na czynnościach motorycznych o charakterze sportowym lub turystycznym, którym towarzyszy wydatkowanie energii ponad poziom spoczynkowy.	Bartoszewicz 2011, s. 16

Źródło: opracowanie własne.

Współcześnie najbardziej aktualną definicją rekreacji wydaje się być sformułowanie Wolańskiej (1997). Według tej autorki nie rodzaj zajęć decyduje o tym, czy jest to aktywność rekreacyjna, ale kontekst psychospołeczny, a więc czy są to zajęcia dobrowolne, czy sprawiają przyjemność, czy spełniają oczekiwania i zainteresowania, jakie są motywy podejmowania danej czynności oraz czy wpływają na osobowość w sposób pozytywny i rozwijający.

W literaturze przedmiotu spotykamy się z podziałem rekreacji na czynną (wymagającą aktywności psychicznej lub fizycznej) oraz bierną (polega-

jąca na pasywnej kontemplacji zjawisk). Według Siwińskiego (1999), przyjmuje się podział rekreacji na:

- rekreację ruchową (fizyczną) – która obejmuje wszelkie formy działalności rekreacyjnej – fizycznej;
- rekreację twórczą – kształtuje osobowość, wpływa na sferę emocjonalną człowieka;
- rekreację kulturalno-rozrywkową;
- rekreację poprzez działalność społeczną – są to działania dobrowolne, podejmowane w czasie wolnym na rzecz innych ludzi.

Pomimo rozmaitego pojmowania pojęcia rekreacji, pozostaje ona istotnym elementem życia człowieka. Zwłaszcza człowiek współczesny, którego życie uległo wielu przemianom na przestrzeni dziejów, powinien docenić znaczenie rekreacji. W podziale rekreacji, przyjętym przez Siwińskiego, na pierwszym planie stawia się rekreację ruchową, czyli fizyczną, której istotą jest aktywność ruchowa. Jest to zjawisko różnorodnie definiowane przez badaczy. Najpełniejszą definicję rekreacji ruchowej przedstawiła Wolańska, która rekreację ruchową potocznie określa mianem „sportu dla wszystkich” (Wolańska 1997, s. 59), czyli tym rodzajem rekreacji, której treścią jest aktywność ruchowa uczestników. Ważna, ze względu na badaną młodzież, jest wychowawcza rola rekreacji. Wychowanie do rekreacji ruchowej Wolańska (1985, s. 56) określa jako „kształtowanie postaw, przyzwyczajień i nawyków, popularyzowanie wzorców, nauczanie różnych umiejętności sportowych i turystycznych”. Siwiński (1992, s. 41) natomiast uważa, iż jest to „przygotowanie jednostki do aktywnego, samodzielnego i racjonalnego wypełniania czasu wolnego, do różnorodnej działalności rekreacyjnej aprobowanej społecznie, dającej wypoczynek kulturalno-sportowy i rozrywkę, rozwijającej osobowość”. W rozważaniach nad rekreacją nie można pominąć przeszkód, które utrudniają bądź uniemożliwiają uczestnictwo w aktywności ruchowej. Zespół takich czynników określamy mianem barier rekreacji ruchowej, które możemy podzielić na:

- biologiczne,
- geograficzno-przestrzenne,
- demograficzne,
- ekonomiczne,
- organizacyjne
- psychospołeczne (Siwiński, 1998).

Biorąc pod uwagę charakter rekreacyjny aktywności ruchowej, ciekawy wydaje się także pogląd Bartoszewicza (2011). Autor przyjął termin aktywność ruchowa, jak się wydaje najlepiej oddający istotę problemu, łącząc w sobie aspekty fizyczne, na które nacisk kładą fizjologowie jak i społeczne, którym większą uwagę poświęcają badacze z dziedzin społecznych. Ak-

tywność fizyczna jest pojęciem używanym zamiennie z aktywnością ruchową. W światowym systemie informacji zakodowane jest jednak jako *physical activity*, czyli aktywność fizyczna. To, jak uważa Caspersen (1985), za [Drabik, 1997, s. 16] „każda praca wykonana przez mięśnie szkieletowe, charakteryzująca się ponadspoczynkowym wydatkiem energetycznym”. W niektórych krajach (Dania, Holandia, Chiny) popularne staje się wykorzystanie roweru jako środka transportu do i z pracy. Aktywność fizyczna, w różnych jej postaciach, jest jednym z najbardziej popularnych sposobów spędzania wolnego czasu, zwłaszcza w krajach rozwiniętych. Jest to inaczej obciążenie fizyczne, któremu poddawana jest osoba podczas codziennej pracy, w czasie wolnym lub też łącznie (Drabik, 1995) i dotyczy wszelkiej aktywności o charakterze utylitarnym (Wolańska, 1997). Z tego względu należy rozpatrywać ją w czterech obszarach, związanych z codzienną aktywnością podejmowaną przez człowieka:

- aktywność fizyczna związana z wykonywaniem pracy zawodowej,
- aktywność fizyczna związana z przemieszczaniem się z miejsca na miejsce,
- aktywność fizyczna związana z wykonywaniem czynności w i wokół domu,
- aktywność fizyczna podejmowana w czasie wolnym.

Większość badań odnosi się do aktywności fizycznej podejmowanej w czasie wolnym, czyli w obszarze najbardziej interesującym Autora niniejszej monografii.

### *1.1.2. Pojęcie i rola rekreacji rowerowej i jej cechy specyficzne*

Rekreacja rowerowa stała się w ostatnich latach w Polsce bardzo popularną formą spędzania wolnego czasu. Moda na rower dotarła do Polski z krajów Europy Zachodniej, gdzie istnieją specjalne urzędy nadzorujące przepływ ruchu rowerowego, dbające o rozwój infrastruktury rowerowej. Warto zaakcentować, że współczesny człowiek powinien w sposób racjonalny korzystać z różnych form rekreacji, a szczególnie z rekreacji ruchowej jako najlepszej formy wypoczynku i spędzania czasu wolnego. Wolańska (1997) wymienia różne formy ruchowe zaspokajające potrzebę aktywności fizycznej:

- indywidualne,
- zespołowe,
- oraz rodzinne.

Jazda na rowerze uważana jest za formę indywidualną, ale musimy brać pod uwagę jej rodzinny charakter, realizowany podczas wspólnych wycieczek z udziałem dzieci i rodziców.

Rekreacja rowerowa – ze względu na specyfikę uprawiania polegającą na przemieszczaniu się nie tylko w miejscu zamieszkania, ale także w najbliższej i dalszej okolicy – należy do tzw. turystycznych form rekreacji, z tego względu Autor pracy zaprezentował również podejście turystyczne do omawianego zagadnienia.

Współcześnie z pojęciem turystyka i rekreacja rowerowa spotykamy się codziennie, choć naukowcy z różnych dziedzin nieco odmiennie je definiują:

- Turystyka rowerowa jest metodą spędzania wolnego czasu, która zakłada podróżowanie rowerem dla samej przyjemności jeżdżenia, a nie w celach ścigania się lub w wyniku potrzeby. Turystykę rowerową uprawia się indywidualnie lub w zorganizowanych klubach turystyki rowerowej. Jej elementem może być także rowerowa turystyka kwalifikowana (Wikipedia, 2014).
- Turystyka rowerowa – jest formą turystyki uprawianą przez osoby, które podczas wyjazdów wakacyjnych używają roweru jako głównego środka transportu, i dla których jazda rowerem jest istotną częścią wakacji lub urlopu (Simonsen, Joargenson 1996).
- Turystyka rowerowa – rekreacyjne czynności rowerowe obejmujące całonocne wypadki oraz długodystansowe wyjazdy wakacyjne/urlopowe. Fundamentalnym elementem jest to, że jazda rowerem jest postrzegana przez turystę jako integralna część wyprawy bądź wakacji, czyli jako pozytywny sposób uatrakcyjnienia czasu rekreacji (Lumsdon 1995).

Autorzy różnicują także typy turystów rowerowych:

1. Rowerzyści entuzjaści („twardy rdzeń”) – skrajni entuzjaści turystyki rowerowej, których motywy wyjazdów wiążą się ściśle z tą jedną, wybraną formą turystyki. Rower jest jedynym środkiem transportu.
2. Turyści okazjonalni – uważają rower za alternatywny i przyjemny środek transportu, który umożliwia eksplorację odwiedzanych miejsc, jednakże tylko podczas dobrej pogody (Simonsen, Joargenson 1996).

Inną klasyfikację stosuje Ritchie (1998), dzieląc uczestników na rowerzystów turystycznych oraz rekreacyjnych:

1. Rowerzysta turystyczny to osoba, która znajduje się poza codziennym otoczeniem przez okres nie krótszy niż 24 godziny lub jedną noc w celach wakacyjnych i dla której korzystanie z roweru jako środka transportu w tym czasie stanowi integralną część wypoczynku.



2. Rowerzysta rekreacyjny jest osobą zaangażowaną w rekreacyjną działalność rowerową lub wycieczkę, która trwa nie dłużej niż 24 godziny lub jedną noc i w tym czasie znajduje się poza miejscem zamieszkania, dla której jazda rowerem stanowi pozytywny sposób wykorzystania czasu wolnego (Ritchie 1998).

Pitrus (2008) uważa turystykę rowerową za jedną z najpopularniejszych form turystyki kwalifikowanej, mającą charakter krajoznawczy, ale też dodatkowo osiągnięte cele mogą mieć charakter wyczynu sportowego. Ze względu na organizację podróży rowerem, wyróżnia cztery rodzaje turystyki rowerowej:

- „*credit card touring* – najpopularniejsza w Europie, podróż z minimalnym bagażem z wykorzystaniem lokalnej bazy noclegowej i gastronomicznej;
- *fully loaded touring* – turyści podróżują z bagażem zaspokajającym wszystkie ich potrzeby (noclegowe – namiot, gastronomiczne);
- *expedition touring* – to turystyka na obszarach słabo zaludnionych lub słabo rozwiniętych gospodarczo, z bagażem zaspokajającym wszystkie potrzeby turysty (nocleg, wyżywienie, naprawy);
- *supported touring* – typowy dla zorganizowanych imprez rowerowych, w których organizator zapewnia przewóz bagażu turystów do kolejnych miejsc postojowych” (Pitrus 2008, s. 259).

W literaturze turystyka aktywna, w tym także rowerowa, traktowana jest jako jedna z form „sportu dla wszystkich”. Jej cechą jest podróżowanie, w celu uprawiania różnego rodzaju sportów – aktywność fizyczna staje się celem pierwszoplanowym (Gibson, 1998).

Bartoszewicz (2011) z wrocławskiej Akademii Wychowania Fizycznego jazdę na rowerze i biegi, jako formy ruchowe oparte na lokomocji, uważa za bardzo uniwersalne. Nie wymagają szczególnej sprawności i umiejętności, można je uprawiać praktycznie w każdym miejscu. Autor ten zalicza je do form aktywności ruchowych podejmowanych samodzielnie. Uważa je za bardzo skuteczne w utrzymaniu zdrowia oraz ogólnej kondycji oraz w kształtowaniu pozasomatycznych i pozamotorycznych aspektów osobowości człowieka. Jak zauważa wspomniany badacz „długotrwały, często psychicznie nużący wysiłek, charakterystyczny dla takich działań jest czynnikiem sprzyjającym rozwijaniu hartu ducha, wytrwałości i systematyczności także w innych obszarach życia codziennego” (Bartoszewicz 2011, s. 60).

Wielkie znaczenie ma zatem aspekt zdrowotny. Badania (Zatoń, Zatoń 2014) także reprezentujące wrocławską Akademię Wychowania Fizycznego przedstawiają podobne tendencje. Jazda na rowerze niesie za sobą wiele korzyści. Dzięki tej atrakcyjnej formie aktywności, można realizować cele zdrowotne. Jak zauważa Roberts (2003) zaledwie 30 minut jazdy na rowerze trzy lub cztery razy w tygodniu może poprawić kondycję na tyle, aby

przeciwdziałać chorobom serca i rakowi. Według innych autorów (Wielinga, Cowcher, Bernabei, 2011) – jazda na rowerze to doskonały sposób na poprawę kondycji, zrzućcie kilogramów, uwolnienie się od stresu oraz wzmocnienie układu krwionośnego.

Rekreacja rowerowa, poza korzyściami wychowawczymi i edukacyjnymi, ma nieoceniony wpływ na zdrowie. Jest ona jedną z form aktywności ruchowej, bardzo korzystnie oddziałujących na organizm człowieka. Jazda na rowerze „uprawiana dla przyjemności poprawia samopoczucie, uaktywnia przemianę materii, działa odchudzająco, wzmacnia mięśnie, stwarza okazję do ruchu na świeżym powietrzu, gwarantuje zdrowy sen, poprawia apetyt, wpływa dodatnio na funkcjonowanie układu nerwowego, ukrwienie kończyn dolnych odciążając pracę serca, polepsza także koordynację oraz równowagę dynamiczną” (Łobożewicz, Bińczyk 2001, s. 214).

Badania naukowe potwierdzają korzystny wpływ na stan bio-psycho-społeczny, szczególnie u ludzi młodych charakteryzujących się wielkim potencjałem rozwojowym. Turystyka i rekreacja rowerowa stanowią jeden ze środków realizacji celów treningu zdrowotnego. Spełniając podstawowe wymogi fizjologii wysiłku, w kontekście przemian aerobowych, posiadają równocześnie wiele specyficznych walorów zdrowotnych. Podczas jazdy na rowerze zaangażowane są duże grupy mięśni, których rytmiczne skurcze i rozluźnianie wspomagają pracę układu krążenia, tworząc tzw. pompę mięśniową, wpływa też korzystnie na koordynację ruchową oraz kształtuje zmysł równowagi, skutecznie usprawnia nasz układ oddechowy. Wzrasta pojemność życiowa płuc, pogłębia się oddychanie i zwalnia rytm oddechow. Nie bez znaczenia jest bezpośredni kontakt z przyrodą, regenerujący siły psychiczne (Kuński 2003).

W celu sprecyzowania problematyki Autor niniejszej publikacji przyjął pojęcie rekreacja rowerowa. Podsumowując, uznano za stosowne dokonanie oceny rekreacji rowerowej – jako atrakcyjnej formy aktywności ruchowej. Do charakterystycznych cech i trendów, które wyróżniają rekreację rowerową, niewątpliwie należy zaliczyć:

- jest to jedna z najbardziej popularnych form rekreacyjnej aktywności ruchowej;
- jest formą spędzania czasu wolnego różnych grup wiekowych;
- zaliczamy ją do sportów „całego życia”;
- podstawowym motywem uprawiania jest poprawa zdrowia;
- propaguje zdrowy styl życia (prozdrowotny);
- dzięki tej formie aktywności można realizować cele zdrowotne;
- należy do ekologicznych środków transportu;
- jest idealnym środkiem transportu;
- jest to turystyczna forma rekreacji;

- rekreacja rowerowa przedstawiana jest jako zjawisko społeczno-kulturowe.

Do najważniejszych współczesnych trendów rekreacji rowerowej zaliczamy:

- rower poziomy – rowerzysta przyjmuje pozycję półleżącą lub leżącą,
- *hand bike* – rower z napędem ręcznym przeznaczony m.in. dla osób niepełnosprawnych,
- *skate* – forma uprawiana głównie przez ludzi młodszych w skate parkach – to specjalny tor przeznaczony do uprawiania sportów ekstremalnych: BMX,
- *bike polo* – gra drużynowa wzorowana na tradycyjnym polo.

Smolarski (2005) w przeprowadzonych badaniach, przedstawił krótką charakterystykę rejonu „Wrocław i okolice”, jego walory oraz atrakcje turystyczne, położenie oraz możliwości wykorzystania do uprawiania jednej z form aktywności ruchowej – rekreacji rowerowej. Zainteresowanie tym rejonem wynika z wybranego kryterium podziału rekreacji rowerowej – czasu jej trwania – skupiając się na wycieczkach jednodniowych, których punktem wyjścia jest miasto Wrocław. W programie pobytu we Wrocławiu powinny znaleźć się wycieczki turystyczne w bliższe okolice: Masyw Ślęży, Wzgórza Trzebnickie, Dolinę Odry i Baryczy.

Autor przedstawia najbliższe okolice Wrocławia ze względu na kryterium czasu, gdzie wyróżniamy:

- „wycieczki jednodniowe, których celem jest wyjazd poza granice miasta i poznanie okolicy; realizowane podczas dni weekendowych, przy długości trasy nie przekraczającej zwykle 50 km;
- wycieczki wielodniowe, realizowane w czasie wakacji, wymagające odpowiedniego przygotowania kondycyjnego i specjalistycznego sprzętu” (Smolarski 2005, s. 214-218).

Rekreację rowerową, uwzględniając kryterium czasu jej trwania, można podzielić na:

- rekreację codzienną obejmującą swym zasięgiem obszar w promieniu dostępności 2-3 godzinnej jazdy rowerem od miejsca zamieszkania, co umożliwia odbycie podróży rowerem w ciągu ok. ½ dnia;
- rekreację weekendową obejmującą obszar usytuowany w zasięgu ½ dnia do dnia dojazdu rowerem z miejsca zamieszkania lub też z uwzględnieniem osiągalności miejsc atrakcyjnych turystycznie z wykorzystaniem dojazdu samochodem lub środkami komunikacji zorganizowanej.

Biorąc pod uwagę zróżnicowane kryteria możemy wyróżnić pozostałe formy:

- okazjonalne przejażdżki,

- wypadki weekendowe,
- dłuższe wypadki (powyżej 3 dni) zorganizowane,
- wyjazdy grupowe,
- rajdy rowerowe,
- zloty,
- wyprawy dalekie (zorganizowane),
- komunikacja: dojazd do szkoły, pracy, na zakupy.

Autor pracy, analizując kryteria podziału form rekreacji ruchowej, uważa że rekreacja rowerowa, należy m.in. do:

- turystycznych form rekreacji,
- rekreacji plenerowej (*outdoor recreation*),
- form indywidualnych oraz instytucjonalnych,
- twórczych form aktywności,
- rekreacji rodzinnej,
- ze względu na złożoność techniczną – do form łatwych.

Ta forma aktywności zatem doskonale wpisuje się w przedstawiane wcześniej definicje zjawiska rekreacji ruchowej.

### 1.1.3. Podmioty uprawiające rekreację rowerową

Kategorie osób uczestniczących w rekreacji rowerowej zależą od wielu czynników, m.in.: celu w jakim jeżdżą na rowerze, wieku, umiejętności, które są tym większe im wcześniej i dłużej jeździ się na rowerze – tabela 3.

**Tabela 3. Klasyfikacja kategorii osób uprawiających rekreację rowerową**

Grupa	Wiek	Cechy charakterystyczne
dzieci	młodsze: do ok. 6. roku życia	najmłodsze mogą być wożone przez rodziców w fotelikach lub w przyczepkach, starsze na swoich rowerkach
	starsze: 7-11 lat	jeżdżą samodzielnie, ale pod opieką
	szkolne: 11-13 lat	pod opieką, po bezpiecznych drogach
młodzież	14-25 lat	dość liczna kategoria rowerzystów indywidualnych, niezorganizowanych, najczęściej korzysta z rowerów MTB,
rodziny z dziećmi		najbardziej dynamiczny rozwój, oczekująca bezpiecznych tras
doświadczeni rowerzyści		indywidualni, rowerowe grupy nieformalne i zorganizowane, członkowie klubów rowerowych
osoby starsze		rowerzyści oczekujący relaksu

Źródło: opracowanie własne na podstawie Pisarską, Pisarski 2012.

Młodzież jest kategorią ruchliwą i najbardziej widoczną, o stosunkowo niewielkich wymaganiach, szukającą najtańszej oferty i wydającą najmniej pieniędzy, ale jednocześnie dosyć liczną, więc może mieć również znaczenie ekonomiczne. Rodziny z dziećmi to kategoria niedoceniana, mimo że w tej grupie odbywa się nauka, rozwój i utrwalanie wzorców społeczno-kulturowych. Ta kategoria rowerzystów oczekuje bezpiecznych dróg prowadzących do atrakcyjnych miejsc, które są celem rodzinnych wycieczek rekreacyjnych. Rodziny z dziećmi są jedną z kategorii przynoszących największe dochody w gastronomii, handlu itp. Kategorię „doświadczonych rowerzystów” tworzą osoby, które najczęściej kontaktują się z innymi rowerzystami jako członkowie klubów rowerowych i turystycznych, uczestnicy imprez zorganizowanych lub wyjazdów nieformalnych w grupach towarzyskich, rodzinnych, zawodowych oraz indywidualnie uprawiający jazdę na rowerze (Pisarska, Pisarski 2012).

Na potrzeby niniejszej pracy Autor dokonał podziału uczestników rekreacji rowerowej na kilka segmentów – tabela 4.

Młodzież szkolna stanowi specyficzny segment uprawiających rekreację rowerową, charakteryzujący się dużą, na tle innych grup, aktywnością ale także uzależnieniem od osób dorosłych. O aktywności w dużym stopniu decydują dorośli, przede wszystkim rodzice, ale także środowisko społeczne w jakim dorastają (zarówno najbliższe otoczenie, jak i grupa odniesienia, klasa lub warstwa społeczna, na kulturze kończąc). Duży wpływ na aktywność rekreacyjną mają czynniki ekonomiczne, prawne, demograficzne czy środowiskowe. Mając na uwadze świadomość zróżnicowanego oddziaływania poszczególnych determinant, Autor chce wskazać, które z uwarunkowań mają największy wpływ na omawianą formę rekreacji ruchowej.

Jak dowodzą wyniki badań (Główny Urząd Statystyczny 2009, 2013; Piotrowski, Kaczmarek, Makara 2012; Oleśniewicz, Widawski 2013) młodzież w wieku szkoły średniej stanowi najliczniejszą grupę uprawiających rekreację rowerową. Do cech charakterystycznych należą:

- samodzielne podejmowanie decyzji związanych z własną aktywnością;
- interesujący moment w życiu człowieka;
- duże obciążenie obowiązkami szkolnymi, domowymi;
- coraz większy stres wynikający z presji środowiska;
- ograniczona ilość czasu wolnego;
- intensywny rozwój psychiczny i fizyczny;
- wkraczanie w dorosłość;
- kształtowanie się stylu życia.

Niewątpliwie młodzież szkolna jest jedną z kluczowych grup rekreacji rowerowej.

**Tabela 4. Segmenty uprawiających rekreację rowerową**

<b>Segmenty</b>	<b>Cechy rekreacji rowerowej danej grupy</b>
<b>Wg wieku</b>	
Dzieci do lat 10	Duży wpływ rodziny Okazjonalne przejażdżki
Młodzież szkolna 11-19 lat	Postawa rodziny kształtuje światopogląd Preferowane różne formy
Studenci 19-26 lat	Komunikacyjne wykorzystanie roweru Przynależność do klubów rowerowych Preferowane różne formy
Osoby młodsze w wieku produkcyjnym 19-45 lat	Rekreacja rodzinna Wyjazdy indywidualne
Osoby starsze w wieku produkcyjnym 46-65 lat	Przynależność do klubów rowerowych Dalsze wyprawy
Emeryci 66 +	Różne formy Okazjonalne przejażdżki
<b>Wg stanu rodzinnego</b>	
Indywidualnie	Różne formy Wyjazdy w grupach zorganizowanych
Pary	Różne formy
Rodziny z dziećmi	Rodzinne wycieczki oznakowanymi drogami Wycieczki jednodniowe
<b>Wg form zorganizowania</b>	
Koleżeńskie grupy nieformalne	Różne formy
Grupy zorganizowane	Rajdy Złoty
Kluby, stowarzyszenia	Wyjazdy w grupach zorganizowanych
Grupy specjalistyczne	Różne formy
<b>Wg rodzaju sprzętu</b>	
Rowery miejskie	Komunikacyjne wykorzystanie roweru Okazjonalne przejażdżki
Rowery turystyczne: trekkingowe	Wyjazdy wielodniowe Wyprawy rowerowe
Rowery górskie: MTB	Wyjazdy w góry Zawody MTB
Rowery „specjalistyczne”	Różne formy wynikające z posiadanego sprzętu
<b>Wg miejsca zamieszkania</b>	
Miasto	Różne formy
Wieś	Głównie w celach komunikacyjnych

*Źródło: opracowanie własne.*

Warto wspomnieć również o ogólnopolskim projekcie edukacyjnym skierowanym do dzieci i młodzieży liceów, gimnazjów oraz ostatnich klas szkół podstawowych „Rowerowa Szkoła”. Jest to zintegrowany program edukacyjny na rzecz promocji komunikacji rowerowej oraz kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych wśród dzieci i młodzieży w miastach. „Rowerowa Szkoła” to Projekt realizowany ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej we współpracy z Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, posiadający rekomendację przewodniczącej Parlamentarnej Grupy Rowerowej – posłanki Ewy Wolak. Istota projektu polega na ukazaniu odbiorcy szerszego kontek-

stu powszechnego wykorzystywania roweru, jego oddziaływania na stan środowiska, nasze zdrowie, powszechną mobilność, bezpieczeństwo na drogach, a także wpływu aktywności obywatelskiej rowerzystów na politykę transportową ([www.rowerowaszkoła.pl](http://www.rowerowaszkoła.pl)).

## 1.2. Uwarunkowania rekreacji rowerowej

### 1.2.1. Ogólna systematyzacja uwarunkowań

Jak zauważa Kielbasiewicz-Drozdowska (2010) zachowania w czasie wolnym, podobnie jak w innych sferach życia, są warunkowane przez szereg czynników zewnętrznych. Autorka uważa, że potrzeba aktywności fizycznej uwarunkowana jest biologicznie, natomiast forma jej realizacji – środowiskowo. W związku z tym czynniki, które wpływają na podejmowanie czynności rekreacyjnych, mogą być wielorakie. Należą do nich czynniki: biologiczne, psychiczne, społeczno-demograficzne i gospodarczo-ekonomiczne.

Według Drozdowskiego (2010) rekreacja stanowiąca dział kultury fizycznej staje się we współczesnym społeczeństwie jednym ze środków kształtujących biologiczną wartość osobniczą i populacyjną. Biologiczne podstawy rekreacji, będące złożonym obszarem wiedzy, wchodzą zarówno do treści poszczególnych specjalności biologicznych (morfologia, fizjologia, ekologia, genetyka itp.), jak też mają znaczące powiązania społeczne (Drozdowski 2010). Człowiek wchodząc od urodzenia w skład wybranej grupy społecznej, nawiązuje z nią kontakty podlegając różnorodnym oddziaływaniom społecznym, które wywierają istotny wpływ na jego rozwój.

Można zatem wyróżnić dwie główne grupy uwarunkowań, na które składają się czynniki determinujące uczestnictwo w rekreacji rowerowej:

- uwarunkowania biologiczne (stan zdrowia, poziom sprawności oraz wydolności organizmu, typ budowy somatycznej, typ układu nerwowego, uzdolnienia ruchowe itp.),
- uwarunkowania społeczne (przedstawione na rycinie 1).

Autor w pracy skupił uwagę na grupie czynników społecznych opisanych w kolejnych podrozdziałach.

Niezbędnym uwarunkowaniem uprawiania przez człowieka aktywności ruchowej jest motywacja. Według znawców przedmiotu podstawowym motywem powinna być poprawa zdrowia i/lub sprawności i wydolności fizycznej (Drabik 1997). W odniesieniu do młodzieży pojawiają się różnice, zależne od płci, w motywacji do podejmowania aktywności fizycznej, u chłopców głównym motywem jest chęć utrzymania dobrej kondycji,

u dziewcząt dobrego wyglądu (Woynarowska 2010). Fakty te potwierdzają wyniki badań własnych (Smolarski 2012).

Jednym z czynników rozbudzania zainteresowań aktywnością ruchową może być przykład rodziców i ich udział w wspólnych zajęciach. Korzyści może również wnieść szkoła i pedagodzy. Do bardzo skutecznych, naturalnych sposobów motywowania do aktywności fizycznej, zwłaszcza w okresie dorastania, zaliczamy także kontakty z rówieśnikami. Znaczącą rolę w upowszechnianiu aktywnego stylu życia odgrywają środki masowego przekazu, lansując różne formy aktywności. Do najpoważniejszych przeszkód uczestnictwa w rekreacji ruchowej należy zaliczyć brak czasu spowodowany obciążeniem nauką. Czynniki, które wpływają na fakt podejmowania czynności rekreacyjnych, mogą być wielorakie. Mogą wpływać z głębokich potrzeb jednostki motywowanych osobowością, mogą być stymulowane społecznie – podejmowane przez naśladownictwo, czy w końcu podyktowane celami zdrowotnymi lub ekonomicznymi (Bielec, Półtorak, Warchoł 2011).

Motywy stanowią mechanizm lub zespół mechanizmów wewnętrznych, powodujących i organizujących działania ludzkie, ze względu na zaspokojenie potrzeb (Przećławski 1996). Są wypadkową wielu czynników, zwłaszcza osobowościowych, społecznych, ekonomicznych.

Mika, Faracik (2008) uważają, że rozwój i kształtowanie się zjawisk turystycznych we współczesnym świecie są uwarunkowane wieloma czynnikami, mającymi różnorodny charakter. Uwarunkowania rozwoju turystyki podzielili oni na dwie podstawowe grupy:

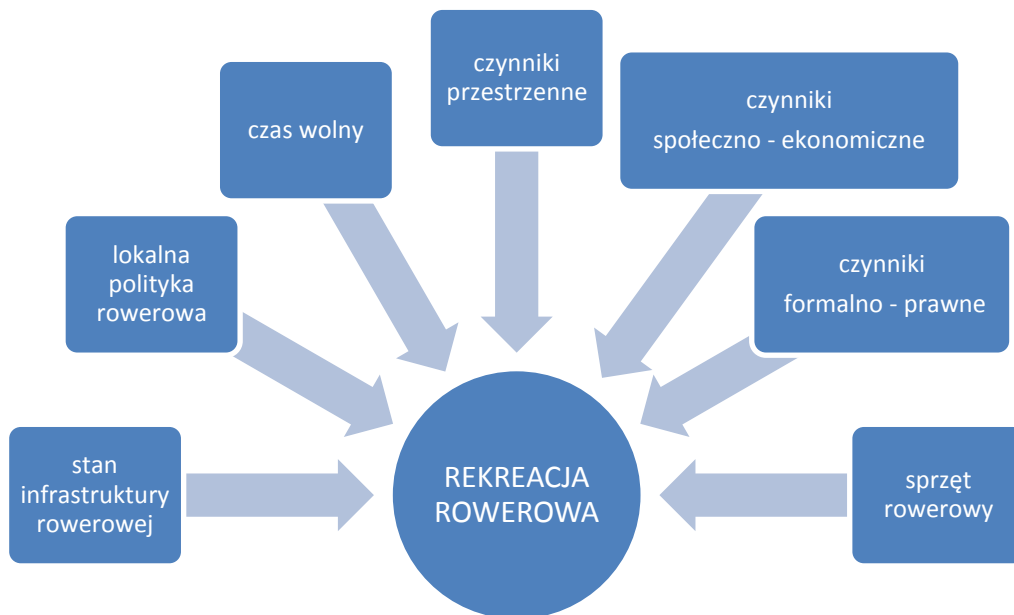
- zewnętrzne: społeczno-demograficzne, gospodarcze, technologiczne, polityczne, przyrodnicze;
- wewnętrzne: czynniki podażowe, popyt turystyczny.

Tarkowski (2004) czynniki warunkujące aktywność turystyczną badanej młodzieży szczecińskiej podzielił na:

- czynniki demograficzno-społeczne,
- czynniki pedagogiczne,
- czynniki ekonomiczne,
- czynniki geograficzne,
- inne wybrane czynniki.

Na podstawie dokonanej analizy i wyników badań własnych Autor niniejszej monografii dokonał własnej klasyfikacji uwarunkowań społecznych wpływających na uprawianie rekreacji rowerowej (rycina 1).





**Rycina 1. Klasyfikacja uwarunkowań społecznych mających wpływ na rekreację rowerową**

*Źródło: opracowanie własne.*

### 1.2.2. Stan infrastruktury rowerowej jako warunek rekreacji

Rekreacyjna sieć rowerowa odpowiada na nieco inne zapotrzebowanie użytkowników niż typowo miejska – komunikacyjna sieć dróg rowerowych, dla których istnieje 5 zasadniczych wymogów, które powinny być podstawą prac projektowych i wykonawczych. Światowym standardem w planowaniu, projektowaniu i budowie miejskich dróg rowerowych są zalecenia Holendrów zawarte w pracy *Sign Up for the Bike* (tłum. Kopta 1999). Zgodnie z tymi założeniami system rowerowy powinien charakteryzować się takimi cechami, jak spójność, bezpośredniość, bezpieczeństwo, komfort i atrakcyjność, gdzie:

- spójność – oznacza ciągłość systemu. Powinien on być powiązany ze wszystkimi źródłami i celami podróży w mieście. Droga rowerowa nie może nagle się „urwać”, pozostawiając rowerzystę w niebezpiecznym miejscu;
- bezpośredniość – musi on zapewniać jak największą szybkość komunikacyjną rowerowi. Drogi rowerowe nie powinny być kręte, strome, trudno dostępne i stale podporządkowane;

- bezpieczeństwo – drogi prowadzone w strefie uspokojonego ruchu, wyznaczone poza jezdnią i oddzielone od niej słupkami;
- komfort – poprawne wykonanie nawierzchni, brak stromych podjazdów, dobre oświetlenie, parkingi rowerowe;
- o atrakcyjności systemu rowerowego decydują cztery poprzednio wymienione cechy, a także teren, przez który przebiega trasa rowerowa (park, brzeg rzeki).

W zasadzie przyjmuje się, że jeśli jeden lub więcej głównych wymogów nie jest spełniony, to infrastruktura rowerowa musi zostać przebudowana.

Biorąc pod uwagę strefy podmiejskie, pełniące ważne funkcje turystyczne i rekreacyjne, głównie w zakresie wypoczynku sobotnio-niedzielnego (Szkup 2003), powinny być spełnione następujące warunki:

- przebieg dróg rowerowych należy zaplanować w miejscach szczególnie atrakcyjnych, np. wzdłuż dolin rzecznych, po nieużytkowanych trasach kolejowych, wzdłuż pasm górskich czy szlakach pielgrzymkowych;
- drogi rowerowe powinny być połączeniem istniejących dróg ponadregionalnych (szlaków długodystansowych);
- powinny łączyć ze sobą miasta i przechodzić przez ich centra;
- należy stosować standaryzowane oznakowanie;
- należy zagwarantować aktualną informację o stanie dróg rowerowych.

Przebieg dróg rowerowych powinien być rozpatrywany w skali powiatu lub gminy, a najlepiej regionu lub województwa.

### *1.2.3. Lokalna polityka rowerowa*

Drogi rowerowe tworzy się ze względów bezpieczeństwa kierowców, rowerzystów i pieszych, w centrach miast łączy się z ograniczeniem ruchu samochodowego na rzecz komunikacji zbiorowej. Dzięki temu w wielu europejskich miastach rower stał się codziennym środkiem transportu na krótkich dystansach. Tworzenie miejskiego systemu dróg rowerowych jest też zwykle częścią szerszego programu ekologicznego rozwoju miasta, powinno zatem odbywać się w zgodzie z ochroną środowiska. Najważniejszy staje się związek pomiędzy polityką zagospodarowania przestrzennego a potrzebą przemieszczania, czyli transportem w mieście. Powstawanie kompletnego systemu dróg rowerowych to proces wieloetapowy i perspektywiczny. Absolutnie kluczowy element w procesie tworzenia skutecznych i efektywnych ułatwień dla ruchu rowerowego stanowi zarządzanie polityką rowerową (Brożek, Kwilecka, Kwilecki, 2004).

Poprawne zarządzanie polityką rowerową obejmuje trzy niezbędne i uzupełniające się elementy (za: Brożek, Kwilecka, Kwilecki, 2004):

- udział społeczny. Decyzją prezydenta należy powołać zespół, który umożliwi przepływ informacji i usprawni planowanie i monitoring działań. W skład zespołu wchodzi decyzyjni przedstawiciele najważniejszych wydziałów urzędu miasta i instytucji miejskich, odpowiedzialnych za inwestycje, inżynierię ruchu, strategię, rozwój itp., a także eksperci oraz zorganizowana reprezentacja użytkowników rowerów m.in. organizacje pozarządowe;
- standaryzacja – urząd miasta powinien przyjąć standardy jako podstawę działań w zakresie wdrożenia polityki rowerowej;
- audyt – wszystkie projekty (remonty, inwestycje) i uzgodnienia muszą być oceniane pod kątem spójności ze standardami oraz polityką rowerową (transportową, przestrzenną) miasta.

Elementami właściwej polityki turystyki i rekreacji rowerowej gminy są (za: Brożek, Kwilecka, Kwilecki, 2004):

- Ogólna polityka transportowa gminy, zintegrowana z polityką przestrzenną oraz polityką ochrony środowiska i wskazująca na docelową, pożądaną wielkość pracy przewozowej i jej podział na poszczególne środki transportu.
- Studium Kierunków i Uwarunkowań Zagospodarowania Przestrzennego, określające główne kierunki rozwoju i obsługi komunikacji rowerowej w mieście.
- Plany miejscowe – opisujące szczegółowy przebieg poszczególnych głównych i zbiorczych tras rowerowych, obszary uspokojenia ruchu itp.
- Standaryzacja – przyjęcie standardów projektowych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej w oparciu o najlepsze dostępne przykłady.
- Koncepcje wykonawcze:
  - oszacowanie stanu obecnego: analiza,
  - badanie natężenia ruchu rowerowego,
  - priorytetyzacja,
  - integracja polityki rowerowej z innymi sektorami (zwłaszcza z transportem zbiorowym),
  - analiza wariantów konkretnych rozwiązań technicznych,
  - planowanie i programowanie inwestycji.
- Audyt rowerowy – procedura oceny wszystkich prowadzonych przez gminę inwestycji pod kątem ich integracji z polityką rowerową.

- Promocja i komunikacja społeczna – mieszkańcy muszą mieć pełną informację o powstających ułatwieniach dla rowerów i możliwościach, jakie one stwarzają.
- Monitoring i ewaluacja – przestrzeganie jakości, określonej w przyjętych standardach projektowych.
- Efektywność – infrastruktura ma ułatwiać jazdę rowerem i rozwiązywać problemy.
- Wzorcowanie – nieustanne poszukiwanie i wdrażanie najlepszych przykładów zrealizowanej infrastruktury rowerowej na świecie.

#### 1.2.4. Czas wolny jako determinanta rekreacji rowerowej

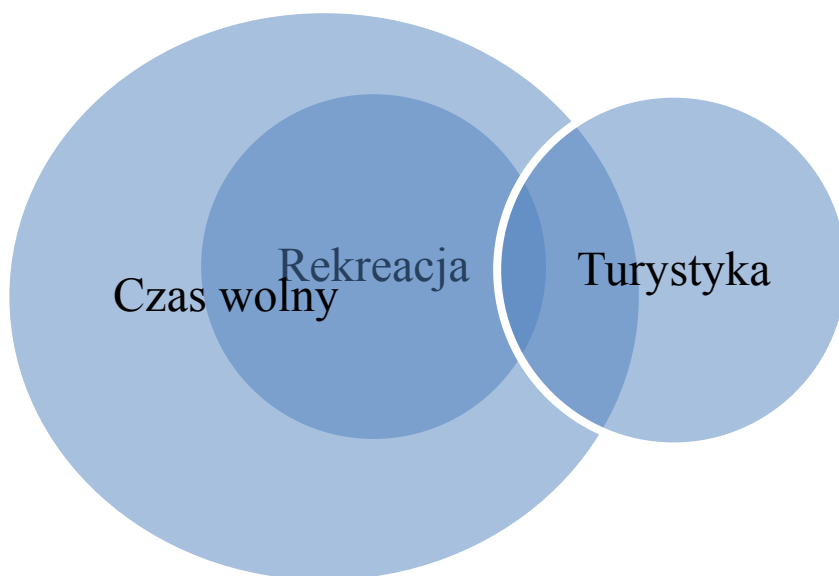
Duże znaczenie dla praktyki przy planowaniu i programowaniu różnych form rekreacji i turystyki ma znajomość czynników wpływających na zachowania w czasie wolnym. Winiarski (1989) wyróżnia cztery grupy czynników (tabela 5):

**Tabela 5. Grupy czynników wpływających na zachowania w czasie wolnym**

Czynniki	Cechy
biologiczne	<ul style="list-style-type: none"> <li>– stan zdrowia</li> <li>– poziom sprawności fizycznej</li> <li>– poziom wydolności fizycznej</li> <li>– typ budowy somatycznej</li> </ul>
psychiczne	<ul style="list-style-type: none"> <li>– osobowość</li> <li>– typ temperamentu</li> <li>– poziom inteligencji</li> <li>– postawa życiowa człowieka</li> <li>– struktura wartości, potrzeb i zainteresowań</li> </ul>
społeczno-demograficzne	<ul style="list-style-type: none"> <li>– wiek</li> <li>– płeć</li> <li>– wykształcenie</li> <li>– zawód i aktywność zawodowa</li> <li>– pozycja społeczna, miejsce w strukturze społecznej</li> <li>– styl i sposób życia</li> </ul>
gospodarczo-ekonomiczne	<ul style="list-style-type: none"> <li>– sytuacja materialna</li> <li>– poziom dochodów</li> <li>– ilość wolnego czasu</li> <li>– dostępność urządzeń, obiektów i oferty rekreacyjnej</li> </ul>

Źródło: opracowanie własne na podstawie Winiarski (1989).

Zjawisko rekreacji należy rozpatrywać w kontekście czasu wolnego, rekreacji i turystyki. Czas wolny jest tu pojęciem nadrzędnym, determinującym uczestnictwo w rekreacji i turystyce, a te są formami jego wykorzystania. Czas wolny jest zatem pojęciem związanym z kategorią czasu, zaś rekreacja i turystyka z kategoriami działania. Rekreacja jest treścią czasu wolnego, występuje w czasie wolnym. Relacje te przedstawia rycina 2.



**Rycina 2. Relacje między pojęciami czas wolny, rekreacja, turystyka**

*Źródło: Kurek 2007, s. 13.*

Rozpatrując powiązanie czasu wolnego z rekreacją i jej uprawianiem należy brać pod uwagę z jednej strony rozmiary czasu wolnego dostępnego dla danego segmentu osób, a z drugiej strony – styl życia tego segmentu, który determinuje sposób wykorzystywania czasu wolnego, w szczególności – miejsce rekreacji w zagospodarowaniu czasu wolnego. W badaniach nad uwarunkowaniami rekreacji rowerowej należałoby więc odnieść się do obydwu tych zagadnień: rozmiaru czasu wolnego oraz sposobu jego wykorzystywania wynikającego ze stylu życia.

#### *1.2.5. Uwarunkowania przestrzenne uprawiania rekreacji rowerowej*

Niewątpliwie, czynnikiem sprzyjającym uprawianiu rekreacji rowerowej są walory i atrakcje turystyczne, położenie miejscowości oraz możliwości wykorzystania do uprawiania wybranej formy aktywności ruchowej, a także nizinne ukształtowanie terenu, bez wielu podjazdów. Zagrożeniem jest poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Problemem wielu aglomeracji miejskich jest wzmożona koncentracja ruchu samochodowego stanowiąca nie tylko barierę dla sprawnego przemieszczania się w obrębie miasta i okolic, ale także naruszająca równowagę ekologiczną środowiska. Obserwacje ostatnich lat wskazują na stale rosnącą liczbę samochodów, a co za tym idzie coraz większą trudność w sprawnej komunikacji mieszkańców miasta. Poruszanie się pojazdem silniko-

wym jest niewątpliwie udogodnieniem, zwłaszcza w okresie jesieni i zimy, ale rodzi również frustrację i stres. Dzieje się tak, ponieważ stale rosnące korki uliczne zatrzymują mieszkańców miast na długie godziny w podróży. Kolejnym ważnym zagadnieniem w obliczu szybko zachodzących przemian cywilizacyjnych jest zagrożenie środowiska naturalnego. Poprzez wzrost emisji gazów i spalin samochodowych naruszamy i tak już „kruchą” równowagę ekologiczną. W krajach zachodnich, poczyniono już istotne kroki w celu poprawy jakości życia mieszkańców miast.

W tabeli 6, Autor przedstawia zestawienie uwarunkowań przestrzennych do uprawiania rekreacji rowerowej.

**Tabela 6. Uwarunkowania przestrzenne uprawiania rekreacji rowerowej**

Cecha	Atut
Położenie geograficzne miasta, gminy, powiatu	Położenie miejscowości zamieszkania Typ miejscowości (miasto, gmina) Walory miejscowości sprzyjające uprawianiu rekreacji rowerowej Ukształtowanie terenu (nizinne) Sieć rzeczna (położenie nad rzeką, kanały, zbiorniki wodne, wyspy i półwyspy)
Środowisko naturalne	Klimat (łagodny) Zanieczyszczenie powietrza
Struktura przestrzenna miasta, gminy, powiatu	Układ urbanistyczny (ulice, place, trasy tranzytowe, dzielnice peryferyjne) System komunikacyjny (łącność: mosty, kładki) Stan techniczny infrastruktury transportowej
Atrakcyjność turystyczno-krajoznawcza	Rozmieszczenie walorów Duże powierzchnie terenów zielonych: parki „zielone płuca” – zieleń miejska Jakość i standaryzacja bazy turystycznej i rekreacyjnej
Środowisko społeczne	Różnorodność Wzrost kontaktów
Aglomeracja miejska	Dostępność terenów podmiejskich, obszarów o wysokich walorach poznawczych

*Źródło: opracowanie własne.*

Aby podnieść świadomość zdrowotną i ekologiczną ludności opracowano programy spójności dla zrównoważonego rozwoju. Duże nakłady przeznaczono na opracowanie tras i ścieżek rowerowych, które pomogą odciążyć zatłoczone miasta. Wprowadzono także „dni bez samochodu” w celu uświadomienia ludziom jak ważna jest ekologia. Rower to obok komunikacji zbiorowej najbardziej istotny element systemu zrównoważonego transportu w mieście. Komunikacja rowerowa powinna być traktowana w sposób priorytetowy, głównie ze względu na jej nieszkodliwość dla środowiska, ale także ze względu na prozdrowotny charakter oraz wpływ na zwiększenie mobilności niezmotoryzowanych grup społecznych. Istotne wydają się także niskie koszty związane z komunikacją rowerową.

### 1.2.6. Cechy społeczno-ekonomiczne uprawiających rekreację rowerową

Ta grupa czynników stanowi dość obszerny i zróżnicowany zbiór cech mogących mieć wpływ na uczestnictwo w rekreacji rowerowej, szczególną uwagę należy zwrócić na:

- strukturę płci,
- wiek,
- pochodzenie społeczne,
- wzorce rodzinne,
- miejsce zamieszkania,
- motywy uprawiania rekreacji rowerowej,
- stan uczestnictwa w rekreacji rowerowej,
- wielkość gospodarstwa domowego,
- stan zamożności rodziny,
- wyposażenie w sprzęt.

W literaturze przedmiotu spotykamy się z określeniem, iż rekreacja i turystyka są potrzebami wyższego rzędu. Dlatego też o ich zaspokojeniu nie decyduje wyłącznie wiek, warunki ekonomiczne czy styl życia, lecz cały zespół czynników. Zaliczamy do nich: zainteresowania, doświadczenie rekreacyjne i turystyczne, stan zdrowia, płeć, czy porę roku, a także wpływ osób z najbliższego otoczenia, czyli rówieśników, rodziców i innych członków rodziny.

Na zachodzie Europy powstały, sponsorowane przez państwa programy narodowe jak: Veloland Schweiz w Szwajcarii czy National Cycling Strategy w Wielkiej Brytanii, wspierające rozwój turystyki i rekreacji rowerowej jako formy spędzania czasu wolnego. Dzieje się tak, ponieważ kraje wysokorozwinięte odpowiednio wcześniej, dostrzegły zagrożenia wynikające z braku aktywności ruchowej. Choroby cywilizacyjne, jak: choroba niedokrwienna serca, miażdżyca, nadciśnienie, cukrzyca czy otyłość są w dużej mierze spowodowane biernym trybem życia. Wszystkie opisane problemy dotyczą całych społeczeństw, nie wyłączając dzieci i ludzi młodych. Można przyjąć, że stosunkowo niska aktywność młodzieży zaowocuje w przyszłości jeszcze liczniejszą grupą osób starszych pozostających poza wszelkimi oddziaływaniami kultury fizycznej. Niezwykle istotne wydaje się zatem prawidłowe kształtowanie odpowiedniego wychowania do rekreacji ruchowej.

W okresie wczesnego dzieciństwa i wieku szkolnego młody człowiek znajduje się pod dużym wpływem rodziny, której postawa kształtuje jego światopogląd. Interesujący jest zatem moment w życiu człowieka, w którym zaczyna on samodzielnie podejmować decyzje związane z własną ak-

tywnością. Dzieje się tak na ogół w wieku szkoły średniej, gdy młodzież obciążona jest wieloma obowiązkami szkolnymi, domowymi i poddana coraz większemu stresowi, wynikającemu z presji środowiska. Zdobywanie przyszłej pozycji zawodowej i życiowej skłania młodzież do coraz większego wysiłku i ogranicza ilość czasu wolnego. Można powiedzieć, że jest to znak naszych czasów. W literaturze fachowej wiek młodzieńczy, nazywany okresem adolescencji, cechuje intensywny rozwój psychiczny i fizyczny. Jest to czas kształtowania się osobowości, rozpoznawania potrzeb, utrwalania przyzwyczajzeń, samodoskonalenia i usprawniania własnego organizmu. W ujęciu socjologicznym czas ten nazwany jest wkraczaniem w dorosłość, decyzje podjęte w tym okresie życia mają znamiona w dużej mierze samodzielnych i świadomych. Dotyczą one również działań rekreacyjno-sportowych. Jak podkreśla Drabik (1995) styl życia kształtuje się głównie w dzieciństwie i młodości. Ukształtowane wcześniej negatywne zachowania trudno zmienić w wieku starszym.

### *1.2.7. Uwarunkowania formalno-prawne rekreacji rowerowej*

Bez wątplenia także aspekty prawno-organizacyjne mogą mieć istotne znaczenie i wpływ na realizację omawianej formy rekreacji ruchowej.

Zgodnie z obowiązującymi aktami prawnymi, w znowelizowanej ustawie – prawo o ruchu drogowym, jednoznacznie zdefiniowano pojęcia takie jak „rower”, „droga dla rowerów” a także dodano nowe – „pas ruchu dla rowerów” czy „śluzka rowerowa”. Nowelizacja przygotowana została przez Parlamentarną Grupę ds. Rozwoju Komunikacji i Turystyki Rowerowej wraz z rowerzystami z ogólnopolskiej sieci organizacji rowerowych „Miasta dla rowerów”. Przed zmianą, ustawa Prawo o ruchu drogowym z 20 czerwca 1997 r. (Dz.U. z 2005 r., nr 108, poz. 908, art.2 pkt47) definiowała rower jako:

- „pojazd jednośladowy lub wielośladowy poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem”. Definicja ta została znacznie rozbudowana, w związku z pojawieniem się pojazdów jednośladowych ze wspomaganie elektrycznym. Aktualnie zgodnie z najnowszą ustawą – Prawo o ruchu drogowym z dnia 1 kwietnia 2011 r. (Dz.U. z 2011r., nr 92, poz.530, art. 2 pkt 47, dalej jako ustawa) obowiązująca definicja określa rower jako:
- „pojazd o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały, pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy



ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h”.

Ta definicja dopiero w obecnym ujęciu jest zgodna z ustaleniami art.1 ust. 1 lit. H dyrektywy 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 18 marca 2002 r. To ważna informacja, bo trzeba wiedzieć, jakie uprawnienia musimy zdobyć, gdy chcemy jeździć konkretnym pojazdem. Natomiast dla pojazdu o szerokości powyżej 0,9 metra, przeznaczonego do przewozu osób lub rzeczy wprowadzono pojęcie wózek rowerowy (Tamże, art. 2 pkt 47a). Zgodnie z nowymi przepisami (art. 63 ustawy) obecnie dozwolone jest przewożenie dzieci w przyczepkach rowerowych przystosowanych konstrukcyjnie do przewozu osób, ciągniętej przez rower lub wózek rowerowy. Dla uprawiania turystyki i rekreacji rowerowej przez dzieci i młodzież istotne jest, że przepisy art. 96 ustawy przewidują możliwość uzyskania karty rowerowej już przez osobę, która ukończyła 10 lat. Natomiast dla osoby, która nie ukończyła 18 lat, dokumentem stwierdzającym uprawnienia jest karta motorowerowa lub prawo jazdy. W przypadku osoby, która ukończyła 18 lat, nie wymaga się uprawnienia do kierowania rowem. W przypadku organizowania rajdu rowerowego lub innej imprezy powodującej utrudnienia w ruchu oraz wymagającej korzystania z drogi w sposób szczególny, obowiązują ustalenia art. 65-65i omawianej ustawy. W takiej sytuacji należy podjąć współdziałanie zwłaszcza z policją, uzyskać zezwolenie na przeprowadzenie imprezy, opracować program oraz dokonać odpowiednich uzgodnień i ustaleń.

Znowelizowana ustawa – prawo o ruchu drogowym zawiera najważniejsze pojęcia, na których zbudowane są przepisy ruchu drogowego. Zniesiony został termin „ścieżka rowerowa” a wprowadzony „droga rowerowa”. Zgodnie z art.2 pkt 5 ustawy (tamże): „drogą dla rowerów nazywamy drogę lub jej część przeznaczoną do ruchu rowerów, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi”. Przy czym musi ona być oddzielona od innych dróg lub jezdni tej samej drogi konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Dopracowano także definicję pasa ruchu dla rowerów: „część jezdni przeznaczona do ruchu rowerów w jednym kierunku, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi” (tamże, art. 2 pkt 5a).

Dla lepszej ochrony słabszych użytkowników ruchu drogowego, wprowadzono zupełnie nowe pojęcia:

- Kontrapas, pas rowerowy „pod prąd”: jednokierunkowa wydzielona droga rowerowa lub pas rowerowy w jezdni ulicy jednokierunkowej po lewej stronie, przeznaczony dla ruchu rowerów w kierunku przeciwnym do obowiązującego.
- Ulica przyjazna dla rowerów (ulica w strefie uspokojonego ruchu): z ograniczeniem prędkości do 30 km/godz. lub mniej, oznakowana

odpowiednim znakiem, wyposażona w rozwiązania techniczne wymuszające ograniczenie prędkości samochodów (progi spowalniające, szykany, małe ronda); w wyjątkowych przypadkach także ulica z ograniczeniem prędkości do 40 km/godz., o małym natężeniu ruchu.

- Łącznik rowerowy: krótki odcinek wydzielonej drogi rowerowej niedostępny dla samochodów, umożliwiający przejazd rowerem pomiędzy dwoma ulicami.
- Trasa rowerowa: czytelny i spójny ciąg różnych rozwiązań technicznych, funkcjonalnie łączący poszczególne części miasta i obejmujący wydzielone drogi rowerowe, pasy i kontrapasy rowerowe, ulice uspokojonego ruchu, strefy zamieszkania, skróty rowerowe, drogi niepubliczne o małym ruchu (w porozumieniu z zarządcą takiej drogi) oraz inne odcinki, które mogą być bezpiecznie i wygodnie wykorzystywane przez rowerzystów.
- Węzeł rowerowy: przecięcie dwóch lub więcej głównych tras rowerowych lub trasy głównej i tras zbiorczych; zespół skrzyżowań dróg rowerowych, łączników i ulic przyjaznych dla rowerów tworzących te trasy oraz innych rozwiązań umożliwiających skomunikowanie wszystkich elementów przecinających się tras i obszarów przyległych do węzła.
- Śluza dla rowerów – część jezdni na wlocie skrzyżowania na całej szerokości jezdni lub wybranego pasa ruchu, przeznaczona do zatrzymania rowerów w celu zmiany kierunku jazdy lub ustąpienia pierwszeństwa, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi.

Niewątpliwie, uwypuklenie w przepisach nowoczesnej organizacji ruchu w terenie zabudowanym, przytoczonych zmodernizowanych lub zupełnie nowych definicji, przyczyni się do polepszenia bezpieczeństwa osób przemierzających się na rowerach. Jadąc rowerem należy obowiązkowo korzystać z drogi dla rowerów, drogi dla rowerów i pieszych lub pasa ruchu dla rowerów, jeśli są one wyznaczone dla kierunku, w którym się poruszamy lub zamierzamy skręcić.

Od kwietnia 2014 roku obowiązuje także, korzystna dla rowerzystów, nowelizacja Prawa wodnego oraz innych ustaw (Dz.U. 2014, poz.850), znosząca przede wszystkim zakaz poruszania się rowerami wzdłuż korony wałów przeciwpowodziowych oraz sankcje za jazdę rowerem po wałach przeciwpowodziowych. Zgodnie z nowym prawem, Art.8 ust. 1 ustawy otrzymał brzmienie: „Drogi, drogi rowerowe, parkingi oraz place przeznaczone do ruchu pojazdów, niezaliczone do żadnej z kategorii dróg publicznych i niezlokalizowane w pasie drogowym tych dróg są drogami wewnętrznymi”.

Drogi rowerowe będą traktowane zatem jak inwestycje celu publicznego, co ma ułatwić samorządom czy organizacjom pożytku publicznego budowę nowych dróg szlaków dla rowerzystów. Będzie je można wyznaczać niezależnie od systemu dróg przeznaczonych dla ruchu samochodowego. W miastach trasy wzdłuż rzek mają największy potencjał i są najchętniej wykorzystywane przez rowerzystów. Zmiany umożliwiają wyznaczanie ciągów komunikacji rowerowej, a zwłaszcza dróg rowerowych w taki sposób, że przyczynią się one do poprawy skomunikowania niektórych obszarów, a także zachęcą dotychczasowych użytkowników samochodów do zmiany środka transportu.

Z rekreacją i turystyką rowerową wiążą się bezpośrednio ustalenia art. 65-65i omawianej ustawy, regulujące wykorzystanie dróg w sposób szczególny, tj. m.in. w przypadku organizowania imprezy, np. rajdu rowerowego, powodującej utrudnienia w ruchu oraz wymagającej korzystania z drogi w sposób szczególny. W takiej sytuacji jest wymagane uzyskanie zezwolenia na przeprowadzenie tego rodzaju imprezy, opracowanie przez organizatora jej regulaminu i programu oraz podjęcie współdziałania, zwłaszcza z policją. Działania te mają na celu zapewnienie bezpieczeństwa i porządku.

#### *1.2.8. Sprzęt wykorzystywany w rekreacji rowerowej*

W zależności od konstrukcji i przeznaczenia, rowery możemy podzielić na:

- klasyczne – o konstrukcji pionowej, rowerzysta siedzi na siodelku i porusza pedałami znajdującymi się pod nim,
- poziome – gdzie rowerzysta leży pomiędzy dwoma lub trzema kołami.

Kolejny funkcjonujący podział to:

- rowery jednośladowe (klasyczne) – koła są jedno za drugim. Rower pozostawia za sobą jeden ślad opon na ziemi;
- rowery wielośladowe – z trzema lub czterema kołami. Rowery wielośladowe to zazwyczaj poziome, towarowe oraz wieloosobowe.

Podział ze względu na ilość kół:

- monocykle – z jednym kołem;
- rowery klasyczne – z dwoma kołami, są to zazwyczaj jednoślady;
- wielokołowe – trzy i więcej kół (jednoślady i wieloślady).

Zdecydowana większość rowerów używanych do rekreacji i turystyki rowerowej to rowery jednośladowe o konstrukcji pionowej. W zależności od zastosowania, rowery te możemy podzielić na kilkanaście typów:

- górskie (MTB) – przeznaczone do jazdy w górach;

- ATB (*All Terrain Bike*) – przeznaczony na drogi w niezbyt trudnym terenie;
- miejski – rower użytkowy do jazdy po mieście;
- trekkingowy – dedykowany do uprawiania turystyki rowerowej;
- *crossowy* – na różne rodzaje dróg (nawierzchni);
- sportowe – szosowe, przełajowe i do jazdy po torze;
- triathlonowy – używany przez zawodników w triathlonie;
- DH (zjazdowy) – służący wyłącznie do zjeżdżania w dół po bardzo trudnej technicznie trasie;
- Enduro, Freeride – rowery MTB do ostrzejszej jazdy;
- BMX, Dirt, Street, Trial – rowery do ewolucji;
- elektryczny – ze wspomaganie elektrycznym;
- riksza rowerowa – do przewozu osób.

Wśród wymienionych kilku podstawowych typów rowerów, najbardziej przystosowane do jazdy w mieście są tzw. „city bike”. Rowery miejskie charakteryzują się dużą funkcjonalnością, prostotą obsługi oraz niewysoką ceną, dzięki czemu cieszą się dużą popularnością. Są to rowery typowo użytkowe. Popularne są także rowery trekkingowe, przeznaczone do uprawiania turystyki rowerowej, dzięki zastosowaniu dużych 28 calowych kół, możliwości założenia błotników, bagażnika na sakwy. Nadają się do jazdy po drogach asfaltowych w mieście. Wśród młodzieży popularne są także rowery BMX, przeznaczone do jazdy ekstremalnej, skoków, akrobacji i innych ewolucji na rampach i torach, a także schodach, ławkach, murkach. Charakteryzują się wzmocnioną i bardzo uproszczoną, bez przerzutek, maszyną konstrukcją z 20 calowymi kołami. Rowery BMX znane są oczywiście także z wersji dla najmłodszych.

Oprócz konkretnych rodzajów sprzętu ważne jest także ich dostosowanie do obowiązujących przepisów prawa. Odpowiedzi na pytanie, jak ma być wyposażony rower udziela Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 31.12.2002 w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. 2003 nr 32 poz. 262).

### 1.3. Przegląd i charakterystyka głównych przedsięwzięć badawczych w zakresie rekreacji rowerowej

#### 1.3.1. Przegląd wybranych badań w ujęciu chronologicznym

Tematem monografii jest rekreacja rowerowa młodzieży i jej uwarunkowania, dlatego też przegląd prac badawczych ograniczono przede wszystkim do tych, które analizują uczestnictwo dzieci i młodzieży w różnych formach aktywności ruchowej. Mimo to zasadniczym problemem przy dokonywaniu przeglądu literatury przedmiotu pozostaje wieloaspektowość prac, opisywanie wielu przejawów aktywności z różnych punktów widzenia. Z tego względu szczegółowe przedstawienie wyników badań uzyskanych przez różnych autorów dokonane zostanie w dyskusji niniejszej pracy, na tle wyników uzyskanych w badaniach własnych. Wydaje się jednak celowe skrótowe przedstawienie wybranych prac badawczych, których przedmiotem było uczestnictwo w rekreacji ruchowej dzieci i młodzieży. Rekreacja ruchowa młodzieży opisywana była ze względu na różne ujęcia, które zestawiono w tabeli 7.

**Tabela 7. Przegląd wybranych badań w ujęciu chronologicznym**

Instytucja, ośrodek, autor	Cel badań, problematyka	Realizacja
Wyrzykowski, Marak, Klementowski, Toczek-Werner, Sołtysik i inni – Interdyscyplinarny zespół pracowników wyższych uczelni AWF Wrocław (Wyrzykowski, Marak 2000)	Badania czasu wolnego i jego wykorzystanie na turystykę i rekreację ruchową przez mieszkańców Wrocławia (młodzież szkolną, studentów, osoby w wieku produkcyjnym oraz poprodukcyjnym)	1998/1999
AWF Kraków (Różycki 2000)	Badania dotyczące aktywności turystycznej młodzieży szkół ponadpodstawowych Krakowa	1999
Uniwersytet Szczeciński (Umiastowska 2000)	Badania dotyczące bilansu czasu wolnego mieszkańców dużego miasta	2000
Gałkowska (Poznań 2000)	Badania w środowisku uczniów szkoły średniej – próba określenia stopnia zainteresowania uczniów aktywnymi formami rekreacji w czasie wolnym	2000
Królicki (Poznań 2000)	Zbliżone badania – próba określenia zachowań rekreacyjnych preferowanych w czasie wolnym przez młodzież szkół średnich	2000
Komisja Europejska Luxemburg (2000)	Publikacja pod tytułem „Miasta rowerowe miastami przyszłości”	2000
Centrum Badań Opinii Społecznych (2001)	Komunikat CBOS – sierpień 2001 na temat preferowanych form aktywności rekreacyjno-turystycznych	6-9.07.2001

<b>Instytucja, ośrodek, autor</b>	<b>Cel badań, problematyka</b>	<b>Realizacja</b>
Górka AWF Poznań (2007)	Uwarunkowaniami aktywności rekreacyjnej i turystycznej mieszkańców wsi Wielkopolski	2002-2005
Zespoły z Wydziału WF w Białej Podlaskiej, AWF w Warszawie oraz Uniwersytetu Bańska Bystrzyca (Bochenek, Gorner 2003)	Badania uczestnictwa dzieci i młodzieży w wybranych formach turystyki, na przykładzie dwóch regionów: w Polsce na południowym Podlasiu i na Słowacji w regionie Bańsko Bystrzyckim	Wiosna 2003
Bartoszewicz (AWF Wrocław, 2011)	Badania aktywności ruchowej młodzieży gimnazjalnej południowo-zachodniej Polski na tle wybranych ośrodków europejskich	2003/2004
Thompson A. Department of Human Kinetics, St. Francis Xavier University, Nova Scotia, Canada (2005)	Badania czynników wpływających na aktywne spędzanie czasu wolnego wśród dzieci i młodzieży. Badania jakościowe	2004
Lisowska (Lisowska, Pierzchalska, Kosior 2010)	Badania dobranych losowo mieszkańców Białej Podlaski i okolic	2004/2005
Bolton N., Fleming S., Galdes M. University of Wales Institute, Cardiff, UK (2007)	Badania sondażowe na temat świadomości i roli wychowania fizycznego w życiu młodych ludzi	2007
Kaik-Woźniak i Fąk (AWF Wrocław, 2006)	Diagnoza uczestnictwa w rekreacji ruchowej rodzin wrocławskich oraz przedstawienie preferowanych form przez nie podejmowanych	2005/2006
Maj (Kraków, 2007)	Celem badań było określenie poziomu oraz form uczestnictwa wielkowiejskiej młodzieży szkół ponadpodstawowych w rekreacji ruchowej i turystyce	2007
Królikowska - Politechnika Opolska (AWF Wrocław, 2011)	Głównym celem badań była próba oceny wolnoczasowej aktywności ruchowej - kluczowego elementu stylu życia młodzieży licealnej	2008
Nowocien (Wrocław, 2008)	Poszukiwanie uwarunkowań turystyki szkolnej uczniów gimnazjów w ich własnych opiniach i przekonaniach	2008
Faulks, Ritchie, Brown, Beeton - Sustainable Tourism (Australia, 2008)	Badania przeprowadzone w południowej Australii dotyczące motywów podejmowania turystyki rowerowej	2008
Samorząd Województwa Dolnośląskiego - DOPS Wrocław (2010)	Projekt badawczy pt. „Współczesna rodzina dolnośląska”	2009
Główny Urząd Statystyczny Warszawa (2009)	„Uczestnictwo Polaków w sporcie i rekreacji ruchowej w 2008 r.”	2009
Smolarski (AWF Wrocław, 2011)	Badania opinii licealistów wrocławskich na temat infrastruktury rowerowej we Wrocławiu	2009
Guła-Kubiszewska, Oleśniewicz (AWF Wrocław, 2012)	Cel badań - rozpoznanie oczekiwań uczniów szkoły ponadgimnazjalnej w zakresie uczestnictwa w różnych formach turystyki szkolnej	2009/2010
Czasopismo „Rower Tour” (2010)	Raport dotyczący stanu infrastruktury rowerowej w 16 miastach wojewódzkich	2010

<b>Instytucja, ośrodek, autor</b>	<b>Cel badań, problematyka</b>	<b>Realizacja</b>
Oleśniewicz (AWF Wrocław, 2012)	Badania preferencji turystycznych studentów II roku studiów II stopnia realizowanych w Akademii Wychowania Fizycznego we Wrocławiu.	2010
MSWiA, Warszawa (2011)	Raport o stanie bezpieczeństwa w Polsce w 2010 roku	2011
Smolarski (AWF Wrocław, 2012)	Badania wpływu istotnych uwarunkowań rekreacji rowerowej w opinii młodzieży licealnej we Wrocławiu na uprawianie rekreacji rowerowej	2011
CBOS (2012)	„Aktualne problemy i wydarzenia” (267)	14-22.08.2012
Umiastowska, Wołoszyn (Warszawa, 2012)	Określenie uczestnictwa studentów gorzowskich w różnych formach aktywności ruchowej	2012
Graja-Zwolińska, Spychała Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu (Warszawa, 2012)	Autorki badały jaki jest stosunek poznańskich studentów do rekreacji i turystyki rowerowej	2012
Zawadka – SGGW Warszawa (Warszawa 2012)	Próba ukazania preferencji, zachowań i świadomości dotyczących rekreacji rowerowej wśród młodzieży akademickiej	2012
Piotrowski, Kaczmarek, Makara (Warszawa 2012)	Dydaktyczna i wychowawcza rola turystyki rowerowej w szkole na przykładzie Publicznego Gimnazjum nr 2 w Zduńskiej Woli	2012
Zajadacz – Uniwersytet Poznański (Warszawa 2012)	Rozpoznanie form turystyki rowerowej w regionie leszczyńskim	2012
Oleśniewicz, Widawski AWF Wrocław, Uniwersytet Wrocławski (2013)	Rozpoznanie deklaracji uczniów na temat uczestnictwa w turystyce szkolnej wybranych szkół gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych w dużych ośrodkach miejskich oraz w szkołach położonych na terenach atrakcyjnych turystycznie	2013
Główny Urząd Statystyczny Warszawa (2013)	„Uczestnictwo Polaków w sporcie i rekreacji ruchowej w 2012 r.”	2013
Wydział Inżynierii Lądowej Politechniki Warszawskiej (2013)	Badania pt. „Funkcjonowanie systemu transportu rowerowego w Warszawie”	2013
Zatoń, Zatoń (AWF Wrocław, 2014)	Wpływ aktywności fizycznej na zdrowie	2014

*Źródło: opracowanie własne.*

W tym miejscu warto też odnotować, iż badania preferowanych przez dzieci i młodzież form aktywności ruchowej prowadziło wielu innych badaczy zarówno w Polsce: m.in. Karkosz 1994, Górna 1997, Pławińska 1997, Rokita 1995-1999, 2001, 2005, Bartoszewicz 2011; jak i w Europie: m.in. Fromel i wsp.1995/96, Dickinson i Robbins 2009, Sindik i wsp. 2009, Al-Isa i wsp. 2011.

### 1.3.2. Podsumowanie – uzasadnienie dla podjęcia badań

W świetle analizy przedstawionych prac badawczych istnieje głębokie uzasadnienie dla podjęcia w niniejszej monografii badań nad uwarunkowaniami rekreacji rowerowej młodzieży na przykładzie liceów wrocławskich. Główne przesłanki przeprowadzenia takich badań są następujące:

- Najpopularniejszą formą aktywności ruchowej podejmowanej samodzielnie jest jazda na rowerze (Umiastowska 2000, Bartoszewicz 2011).
- Zdecydowana większość (ponad 90%) badanej młodzieży szkół średnich jest pozytywnie nastawiona do uczestniczenia w sporcie i rekreacji ruchowej. Spośród preferowanych form aktywności ruchowej na pierwszym miejscu wymienia się jazdę na rowerze (Gałkowska 2000).
- Dla około 50% uczniów ulubionym środkiem dojazdu do szkoły jest rower (Komisja Europejska, Luxemburg 2000).
- Najpopularniejszą formą rekreacji fizycznej jest jazda na rowerze (CBOS 2001).
- Najczęściej wymienianą formą aktywności realizowaną na przestrzeni roku jest jazda na rowerze – 51% badanych (Lisowska 2004/2006).
- Dzieci najczęściej i najchętniej jeżdżą na rowerze (37,1%) w okresie wakacyjno-urlopowym, ale w pozostałych dwóch okresach również dominuje ta forma rekreacji ruchowej (Kaik-Woźniak, Fąk 2008).
- Wysoki poziom uczestnictwa w rekreacji rowerowej cechuje  $\frac{3}{4}$  populacji (Maj 2007).
- Najpopularniejszymi zajęciami sportowo-rekreacyjnymi wśród Polaków, podobnie jak w poprzednim badanym okresie w roku 2008, są jazda na rowerze i pływanie (GUS 2009).
- Najbardziej popularną formą rekreacyjnej aktywności ruchowej wśród Polaków jest jazda na rowerze, co deklaruje 54,8% wszystkich ćwiczących (GUS 2009).
- Rowerzyści byli sprawcami 1588 wypadków drogowych (Raport o stanie bezpieczeństwa w Polsce w 2010 r.).
- Zdecydowana większość ankietowanych (65%) jeździ na rowerze tylko w miejscu stałego zamieszkania (Graja-Zwolińska, Spychała 2012).
- Posiadanie roweru deklarowało 94% respondentów, a wśród typów najczęściej wymienianymi były rower górski (MTB) i miejski (Zawadzka 2012).



- Do głównych motywów uprawiania rekreacji rowerowej zaliczono: zwiedzanie, przeżycie przygody, utrzymanie dobrej kondycji fizycznej, potrzebę zmiany codziennego życia/otoczenia oraz relaks (Faulks i in. 2008).
- W grupie 12 najpopularniejszych form aktywności dla obu etapów edukacji za najistotniejszą uznano jazdę na rowerze (Oleśniewicz, Widawski 2013).
- Na rowerze jeździ 70% Polaków, w tym systematycznie 22%, od czasu do czasu 35%, a 13% tylko okazjonalnie (CBOS 2012).
- Jedną z najbardziej popularnych form aktywności fizycznej jest jazda na rowerze (Zatoń, Zatoń 2014).

Biorąc pod uwagę popularność rekreacji rowerowej i jej rodzinny charakter, należy rozwijać w kompleksowy system ofertę dróg i tras rowerowych. Atrakcyjne regiony podmiejskie powinny być powiązane z miastem bezpiecznymi trasami rowerowymi prowadzącymi drogami drugorzędnymi o małym natężeniu ruchu drogowego. Natomiast wspólne wykorzystanie terenów przez pieszych i rowerzystów wymaga, zgodnie ze znowelizowaną ustawą, bezpiecznych zasad ruchu.

Wpływ na rozwój rekreacji i turystyki rowerowej ma także polityka państwa, regionu, miasta czy gminy oraz istniejące regulacje prawne, w zakresie użytkowania roweru w ruchu drogowym. Innym ważnym czynnikiem są możliwości finansowe uczestników rekreacji i turystyki rowerowej.

## **Rozdział 2**

---

### **Założenia metodologiczne badań nad uwarunkowaniami rekreacji rowerowej młodzieży licealnej**

#### **2.1. Przesłanki, cele i przedmiot badań – identyfikacja, opis i uzasadnienie podjętego problemu naukowego**

Ruch, aktywność fizyczna, rekreacja są nieodzowne dla prawidłowego rozwoju dzieci i młodzieży. Zjawisko hipokinezji, czyli deficytu ruchu wraz z szybkim rozwojem technologicznym powoduje wzrost zachorowalności na tak zwane „choroby cywilizacyjne”, jak choroba niedokrwienna serca, miażdżyca, nadciśnienie tętnicze, cukrzyca czy otyłość. Co najmniej połowa z dwunastu głównych czynników ryzyka, które przyspieszają rozwój chorób wiąże się z niedostateczną aktywnością ruchową (Jethon 1994). Każda z form ruchu jest zatem istotna dla prawidłowego funkcjonowania osobniczego, a co za tym idzie całego społeczeństwa. Prozdrowotne postrzeganie aktywności ruchowej jest przedmiotem badań medycyny i pokrewnych jej nauk, filozofii, biologii, fizyki i wreszcie pedagogiki. W tym kierunku podążają również propagatorzy aktywności ruchowej. Pojawił się także inny wymiar w ocenie roli aktywności ruchowej, o charakterze psychospołecznym i edukacyjnym. Rekreacja ruchowa jest również istotną formą relaksu czy odprężenia psychicznego (Maj 2007).

Wśród rozmaitych form aktywności fizycznej, jazda na rowerze i pływanie uzyskały miano „sportów całego życia” (Uczestnictwo...2009, s. 26), które można uprawiać w każdym wieku i w wielu miejscach. Mają one w dużej mierze charakter aerobowy i przez to utrwały się w świadomości ludzi, jako sporty o charakterze prozdrowotnym. Według badań opublikowanych przez Główny Urząd Statystyczny w 2008 roku, rekreacja rowerowa plasuje się na pierwszym miejscu, jeśli chodzi o preferencje ruchowe Polaków. Podobny wynik dały badania nad aktywnością rekreacyjną ro-

dzin, przeprowadzone w środowisku warszawskim (Kalecińska 2003). Okazało się, że właśnie rodziny wskazują na rekreację rowerową, jako tak zwany sport dla wszystkich i jednocześnie jeden z najpopularniejszych w rodzinnej rekreacji. Ma ona znaczenie ludyczne, przyjemnościowe, chociaż nieobce jest także prozdrowotne traktowanie tego rodzaju aktywności. (Uczestnictwo...2009).

Rekreacja rowerowa należy do często wybieranych przez młodzież form aktywności ruchowej. Stąd wynika zainteresowanie Autora pracy tym rodzajem aktywności. Kolejnym istotnym przyczynkiem, dla którego zdecydowano się na pogłębienie badań w zakresie rekreacji rowerowej były rozmowy z młodzieżą, dotyczące jej sposobów spędzania czasu wolnego od nauki. Jakie czynniki decydują o uprawianiu przez młodzież rekreacji rowerowej i jakie warunki muszą być spełnione, aby ta forma aktywności była wybierana przez młodych ludzi? Na te pytania Autor pragnie znaleźć odpowiedź w pracy badawczej.

Badaniami objęto młodzież licealną. Jest to grupa młodzieży wkraczająca w dorosłość, ale jednocześnie wciąż poddana dużemu wpływowi rodziny, istotna więc wydaje się rola wychowawcza rekreacji, płynąca z tradycji rodzinnych.

Określając problem naukowy, którego rozwiązania podejmuje się Autor, należy wskazać jego trzy aspekty. Pierwszy to chęć zidentyfikowania i opisanego społecznych uwarunkowań rekreacji rowerowej – jako jednej z dominujących współcześnie form rekreacji ruchowej. Drugi aspekt to poznanie konkretnej grupy uczestników rekreacji – młodzieży licealnej, ustalenie jakie uwarunkowania i w jaki sposób oddziałują na uprawianie rekreacji rowerowej przez tę grupę społeczną. Wreszcie trzeci aspekt to zamiar zbadania uwarunkowań w konkretnym miejscu – we Wrocławiu, także pod kątem ewentualnego wskazania wniosków praktycznych podnoszących atrakcyjność rekreacji rowerowej w tym mieście.

Biorąc pod uwagę przedstawione wyżej zamiary, Autor określa główny cel podjętych w monografii badań naukowych jako zidentyfikowanie społecznych uwarunkowań rekreacji rowerowej młodzieży licealnej, ustalenie charakteru i siły oddziaływania tych uwarunkowań na zachowania rekreacyjne tej grupy społecznej, z odniesieniem poszukiwań badawczych do środowiska miasta Wrocławia. Celem dodatkowym o charakterze teoretyczno-poznawczym jest określenie obrazu prawidłowości, powtarzalnych relacji, w obszarze oddziaływania uwarunkowań rekreacji rowerowej na zachowania badanej grupy społecznej.

Celem dodatkowym o charakterze praktyczno-wdrożeniowym jest sformułowanie wniosków i rekomendacji pod adresem organizatorów rekreacji rowerowej we Wrocławiu, w szczególności z uwzględnieniem rozpoznanych potrzeb i preferencji młodzieży licealnej.

W celu rozwiązania sformułowanego problemu i realizacji postawionych celów wysunięto szczegółowe pytania dla badań bezpośrednich wybranej grupy społecznej:

1. Jaką wielkością czasu wolnego dysponuje młodzież w dni nauki szkolnej, w czasie weekendu i wakacji?
2. Jakie czynniki społeczno-ekonomiczne mają wpływ na wielkość czasu poświęconego rekreacji rowerowej?
3. Jakimi motywami kieruje się młodzież przy wyborze tej formy rekreacji?
4. Jakie czynniki skłoniły do uprawiania rekreacji rowerowej?
5. Jaka jest rola oraz wpływ rodziny i środowiska społecznego na intensywność uprawiania rekreacji rowerowej?
6. Jaki wpływ na poziom uczestnictwa ma dostępność infrastruktury rowerowej?
7. Jakie są oczekiwania młodzieży w stosunku do infrastruktury oraz oferty rekreacji rowerowej we Wrocławiu?

Autor pracy zakłada, że uczestnictwo młodzieży w rekreacji rowerowej jest w znacznym stopniu zróżnicowane w zależności od ilości posiadanego czasu wolnego, czynników społeczno-ekonomicznych, przestrzennych (środowiskowych) oraz innych uwarunkowań. A ponadto, że infrastruktura – taka jak obiekty, urządzenia, drogi – ma wpływ na intensywność uprawiania różnych form rekreacji rowerowej.

Wypada wskazać najważniejsze przesłanki wyboru tematu niniejszej monografii oraz ukształtowania problematyki badawczej:

- Szybkie tempo życia, szczególnie zauważalne w środowisku wielkomiejskim wpływa na rozprzestrzenianie się chorób cywilizacyjnych. W ostatnich latach podjęto działania edukacyjne, mające na celu uświadamianie istotnej roli aktywności fizycznej w celu zahamowania rozwoju między innymi nadwagi i otyłości wśród młodzieży. Rekreacja rowerowa należy niewątpliwie do tego typu działań.
- Syndrom ustawicznego zmęczenia, stres i brak aktywności fizycznej przyczyniają się do wzrostu agresji wśród młodzieży. Zainteresowanie rekreacją rowerową, uznawaną w badaniach nad czasem wolnym młodzieży za jeden z atrakcyjniejszych elementów może przyczynić się do jej ograniczenia.
- Zdobycie wiedzy o aktualnym uczestnictwie młodzieży w rekreacji rowerowej i ewentualnych barierach (ograniczeniach), utrudniających uprawianie tego typu aktywności może wydatnie wspomóc tą grupę społeczną.
- Wybrana grupa badawcza cechuje się dużą świadomością w dysponowaniu swoim czasem wolnym. Rozbudzone i utrwalone zainteresowania młodzieży mogą pozytywnie zaowocować w dorosłym życiu

i stanowić podstawę (punkt odniesienia) do określenia późniejszych potrzeb rekreacyjnych rodziny.

- Wrocław ze względu na strukturę przestrzenną, walory środowiska naturalnego (dolina Odry z jej dopływami) i rozległość jest szczególnie predysponowany do rozwoju rekreacji rowerowej. Informacje o faktycznych zainteresowaniach młodzieży i ich oczekiwaniach w stosunku do infrastruktury rowerowej będą istotną wskazówką dla władz Wrocławia, w których gestii leży szkolnictwo średnie.

## **2.2. Podejście metodyczne i zakres badań**

W ujęciu merytorycznym obszarem badań prezentowanych przez Autora w niniejszej monografii są uwarunkowania rekreacji rowerowej wybranej grupy społecznej, jaką jest młodzież.

Punktem wyjścia musi więc być zidentyfikowanie możliwych uwarunkowań, które następnie będą poddane głębszym badaniom. Autor wykonał rozległe studia literaturowe, następnie w wyniku dyskusji naukowych i własnej refleksji ustalił układ uwarunkowań rekreacji rowerowej, który przedstawiono w poprzednim rozdziale. W tym miejscu warto przypomnieć, iż układ ten obejmuje następujące grupy uwarunkowań rekreacji rowerowej:

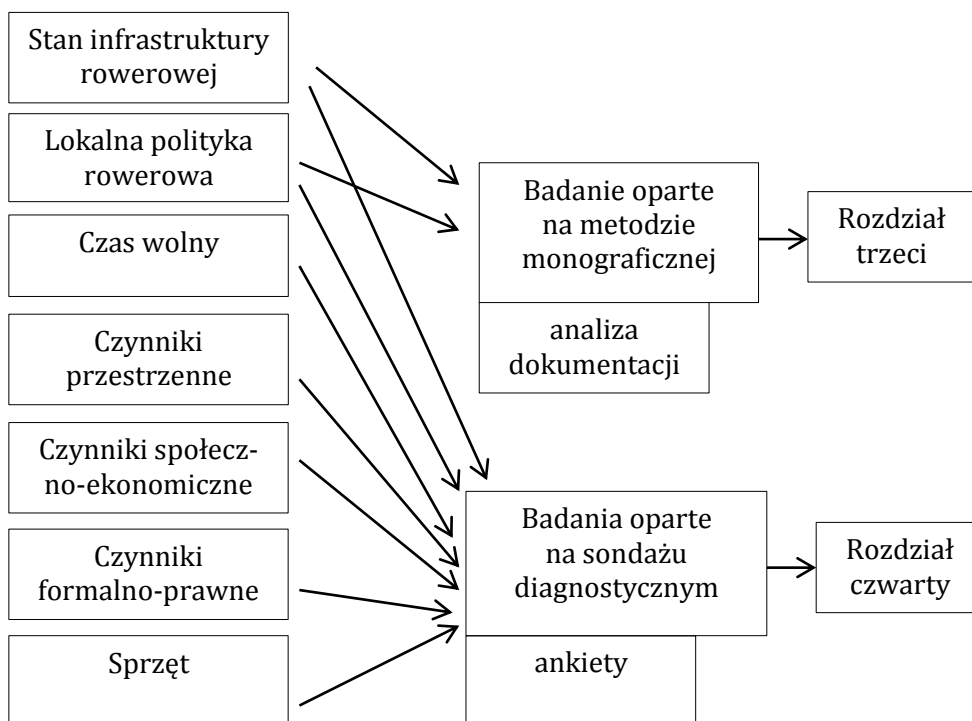
- stan infrastruktury rowerowej,
- lokalna polityka rowerowa,
- czas wolny,
- czynniki przestrzenne,
- czynniki społeczno-ekonomiczne uprawiających rekreację rowerową,
- czynniki formalno-prawne,
- sprzęt rowerowy.

Wymienione uwarunkowania zostały przez Autora podzielone na dwie grupy – pod kątem doboru metod badawczych.

Pierwsza grupa to stan infrastruktury rowerowej oraz lokalna polityka rowerowa – te problemy wymagają podejścia monograficznego, specjalnego opisu, aby odpowiedzieć na pytania o wpływ i znaczenie tego podstawowego uwarunkowania. W związku z tym Autor poświęca odrębną uwagę infrastrukturze rowerowej i polityce jej rozwoju we Wrocławiu, czyniąc ją przedmiotem badań monograficznych opartych na analizie dokumentacji – jest to przedmiotem rozdziału trzeciego.

Natomiast druga grupa wymienionych wyżej uwarunkowań poza czynnikiem sprzętowym, który nie był badany z uwagi na odmienny charakter, została poddana badaniom bezpośrednim obejmującym młodzież liceów

wrocławskich. Podejście metodyczne ilustruje schemat uwzględniony na rycinie 3.



**Rycina 3. Schemat podejścia badawczego do analizy uwarunkowań rekreacji rowerowej**

*Źródło: opracowanie własne.*

Te uwarunkowania są bowiem silnie sprzężone z postawami i zachowaniami uczestników rekreacji rowerowej, stają się źródłem ich wyborów, podstawą sposobu uprawiania rekreacji. Dlatego też ich zbadanie powinno opierać się na dotarciu do konkretnej grupy osób – Autor uczynił to przy użyciu techniki ankietowej. Przeprowadzono badania ankietowe, których wyniki zaprezentowano w rozdziale czwartym.

W ujęciu przestrzennym Autor wybrał na obszar badań Wrocław, posiadający bardzo korzystne cechy dla uprawiania rekreacji rowerowej – łagodny klimat, nizinne ukształtowanie terenu i dobrze rozplanowany układ urbanistyczny. Wrocław należy także do grupy najatrakcyjniejszych pod względem turystyczno-krajoznawczym ośrodków urbanistycznych w Polsce. Wydaje się zatem, że jest pod tym względem miastem modelowym, a przez to może dać pełniejszy obraz potrzebny do ustalenia rzeczywistych uwarunkowań dla uprawiania rekreacji rowerowej. Decyduje o tym struktura przestrzenna miasta, jego położenie w dolinie Odry, walory środowi-

ska naturalnego z dużą ilością terenów zielonych, a także rozległość. Właśnie środowisko przyrodnicze, jego przemiany, wpływają na kształt życia społecznego, oddziałują na formy i kierunki aktywności społecznej. Przeobrażenia bezpośrednio wpływają na środowisko społeczne rozumiane, jako „względnie stały układ jednostek, grup oraz innych zbiorowości ludzkich, wywołujących aktywność człowieka i wywierających wpływ na jego zachowanie” (Okoń 1981, s. 302). O kształcie tak rozumianego środowiska społecznego, jak uważa Wroczyński (1985), decyduje kilka elementów:

- rozmieszczenie ludności i gęstość zaludnienia, warunkujące częstotliwość oraz różnorodność kontaktów społecznych;
- struktura zawodowa ludności, świadcząca o poziomie życia, zróżnicowaniu ekonomicznym, a pośrednio także o poziomie kulturalnym;
- relacje poszczególnych grup wieku, wskazujące na biologiczny dynamizm ludności;
- poziom i struktura wykształcenia ludności.

Wybór obszaru badań podyktowany był także tym, że jak w wielu większych ośrodkach miejskich, we Wrocławiu występuje duże zróżnicowanie społeczne, ekonomiczne i przestrzenne ludności. Urozmaiceniem i charakterystyczną cechą środowiska wrocławskiego „jest jego wielokulturowość związana z licznymi zmianami przynależności państwowej miasta” (Wyrzykowski 2004, s. 177). Jak wynika z przeprowadzonych badań duże miasto jest także mozaiką światów społecznych i tygłem światopoglądów (Maj, 2007). Charakterystyczną cechą rowerzystów jest szerokie spektrum społeczne, co do wieku, płci czy motywów, dla których jeżdżą na rowerze (Kopta, 1999).

Atrakcyjność turystyczna Wrocławia, z punktu widzenia osoby uprawiającej turystykę rowerową, wiąże się z występowaniem i udostępnianiem zwiedzającym ciekawych miejsc i obiektów, organizacji ruchu turystycznego w systemie tras rowerowych, którymi poruszają się turyści zwiedzający miasto i korzystający z usług noclegowych, gastronomicznych, handlowych, kulturalnych, rekreacyjnych itp. (Smolarski, 2005). O specyfice położenia miasta decyduje także obecność na jego obszarze dwunastu wysp które stanowiły naturalne miejsce przeprawy (Davies, Moorhouse, 2002). W efekcie rozwoju urbanistycznego miasta, powstała trwała zabudowa hydrotechniczna, ukształtowało się bogate rozczłonkowanie koryta Odry, tworzące wyspy, wysokie nabrzeża. Jak uważa Wyrzykowski (2004, s. 173-174) „liczne nadrzeczne ciągi komunikacyjne – bulwary oraz konstrukcje łączące brzegi rzeki – mosty i kładki, tworzą interesujący walor krajobrazowy, najlepiej widoczny w ruchu pieszym i rowerowym”.

W publikacjach dotyczących Wrocławia coraz częściej można spotkać się z szerszym pojęciem i z traktowaniem miasta jako aglomeracji czy też metropolii. Jak uważa Broszkiewicz (2001), Wrocław na mapie Dolnego

Śląska, jako pozytywnie wyróżniająca się pod wieloma względami miasto metropolitalne, ma podstawy i szanse przekształcenia się w nowoczesną aglomerację. Należy ponadto do jednych z najprężniej rozwijających się w kraju dużych centrów życia społecznego, gospodarczego i kulturalnego i może skutecznie rywalizować z innymi tego typu ośrodkami. Podobne wnioski sformułował Ilnicki (2003), zaliczając Wrocław, Warszawę, Poznań, Wrocław, Gdańsk, Kraków, do grupy miast polskich mogących być postrzegane jako potencjalne metropolie o znaczeniu kontynentalnym. Autor dokonał wyboru opierając się na 37 rodzajach działalności, nawiązujących do 10 cech metropolii sformułowanych przez Jałowieckiego. Niewątpliwie, traktowanie miasta jako aglomeracji, byłoby korzystne dla osób uprawiających rekreację rowerową. Większość tras rowerowych wychodzących z miasta „urywa się” na jego granicach administracyjnych, stwarzając znaczący problem dla niedoświadczonych rowerzystów oraz ogranicza dostępność terenów podmiejskich.

Takie urozmaicenie środowiska naturalnego miasta i jego najbliższych okolic daje korzystne uwarunkowania do uprawiania wszelkiego rodzaju rekreacji, w tym także omawianej w pracy rekreacji rowerowej.

### **2.3. Metoda monograficzna jako podstawa oceny stanu infrastruktury rowerowej we Wrocławiu**

Jak już wcześniej stwierdzono, w celu zbadania tak istotnego uwarunkowania rekreacji rowerowej we Wrocławiu, jakim jest infrastruktura rowerowa, Autor zastosował metodę monograficzną oraz wybrane jej techniki.

Według Łobockiego (2006) badania za pomocą metody monograficznej mają na celu poznanie sposobów funkcjonowania wybranych przez badacza określonych instytucji, mogą dotyczyć różnego typu uwarunkowań środowiskowych, w tym wypadku infrastruktury rowerowej we Wrocławiu. Autor w badaniach szczególną uwagę poświęcił analizie dokumentacji będącej w zasobach Urzędu Miejskiego we Wrocławiu a także instytucji pozarządowych. Siwiński (2010, s. 87) uważa natomiast, że „metoda monografii polega na wnikliwej penetracji naukowej i opisie instytucji”. Technika badawczą służącą do gromadzenia wstępnych, opisowych, a także ilościowych informacji o badanej instytucji jest analiza dokumentów i materiałów. Analiza i badanie opinii przeprowadzone w sferze rekreacji to konieczny składnik poznania naukowego (Siwiński 2010).

Zatem główną zastosowaną przez Autora niniejszej pracy techniką badawczą było gromadzenie dokumentów i materiałów oraz wnikliwa ich



analiza. Biorąc pod uwagę te kryteria, poddano analizie następujące rodzaje dokumentów dotyczących infrastruktury rowerowej i polityki jej rozwoju we Wrocławiu w latach 1998-2011 ostatnich latach:

- „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wrocław” (1998),
- „Strategia Wrocławia 2000 Plus” (1998),
- Polityka transportowa Wrocławia (1999),
- Koncepcja podstawowej sieci tras rowerowych we Wrocławiu (2005),
- Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego miasta Wrocławia (2005),
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia (2010),
- Polityka rowerowa Wrocławia (2010),
- „Społeczny raport na temat polityki rowerowej Wrocławia” (2011).

Ponadto na podstawie złożonego wniosku do Departamentu Architektury i Rozwoju Urzędu Miejskiego Wrocławia o udostępnienie informacji publicznej, poddano analizie również płyty CD z rysunkami „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia” – system tras rowerowych.

Autor przeprowadził także wywiady w Departamencie Infrastruktury i Gospodarki Wydziału Inżynierii Miejskiej – Sekcja ds. Rozwoju Ruchu Rowerowego. Dotyczyły one ważnych kwestii, m.in. zmian jakościowych w polityce rowerowej Wrocławia wynikających np. z utworzenia stanowiska oficera rowerowego. Dopełnieniem tego etapu badań były wywiady zbiorowe nieskategoryzowane w środowisku rowerzystów, służące badaniu ich opinii i postaw odnośnie różnych aspektów infrastruktury rowerowej.

W kolejnym etapie (uzupełniającym) Autor, będąc uczestnikiem badanej zbiorowości, przeprowadził również obserwacje uczestniczącą wśród osób uprawiających jazdę na rowerze. Jak uważają Pilch i Bauman (2010 s. 86) „obserwacja jest czynnością badawczą polegająca na gromadzeniu danych drogą spostrzeżeń”, można zatem uzyskać najbardziej obiektywny, a więc i prawdziwy obraz obserwowanej grupy i badanego problemu.

Przeprowadzone przez Autora badania monograficzne mogą być pomocne w procesie kształtowania infrastruktury rowerowej we Wrocławiu oraz w sporządzeniu lokalnych koncepcji i programów rozwoju rekreacji rowerowej w mieście. Intencją było ponadto zebranie informacji umożliwiających charakterystykę środowiska rowerzystów, określenie ich potrzeb, motywów i problemów. Informacje te zbierano w powiązaniu z wywiadami i obserwacją.

## 2.4. Sondaż diagnostyczny i jego zastosowanie w badaniach

### 2.4.1 Ogólny zarys wykonanych badań ankietowych

Podstawową intencją Autora monografii jest stwierdzenie, czy i w jakim stopniu rekreacja rowerowa młodzieży licealnej kształtuje się pod wpływem określonych uwarunkowań. Takie podejście wymagało wykonania badań bezpośrednich, pozwalających dotrzeć do osób uprawiających rekreację rowerową, do konkretnych uczniów liceów wrocławskich. Kierując się tym założeniem przyjęto jako główną metodę badawczą – sondaż diagnostyczny oparty na technice ankietowej.

Przeprowadzone postępowanie badawcze przebiegało w następujących etapach:

I Etap – przygotowanie badań ankietowych:

- obserwacja swobodna,
- analiza literatury (dokumentów) w postaci opracowań publicystycznych, naukowych oraz dokumentów szkolnych (Łobocki, 2003),
- wywiady w instytucjach miejskich oraz szkołach,
- opracowanie kwestionariusza ankiety,
- wybór próby reprezentatywnej badanej populacji;

II Etap – zebranie materiału (ankietyzacja):

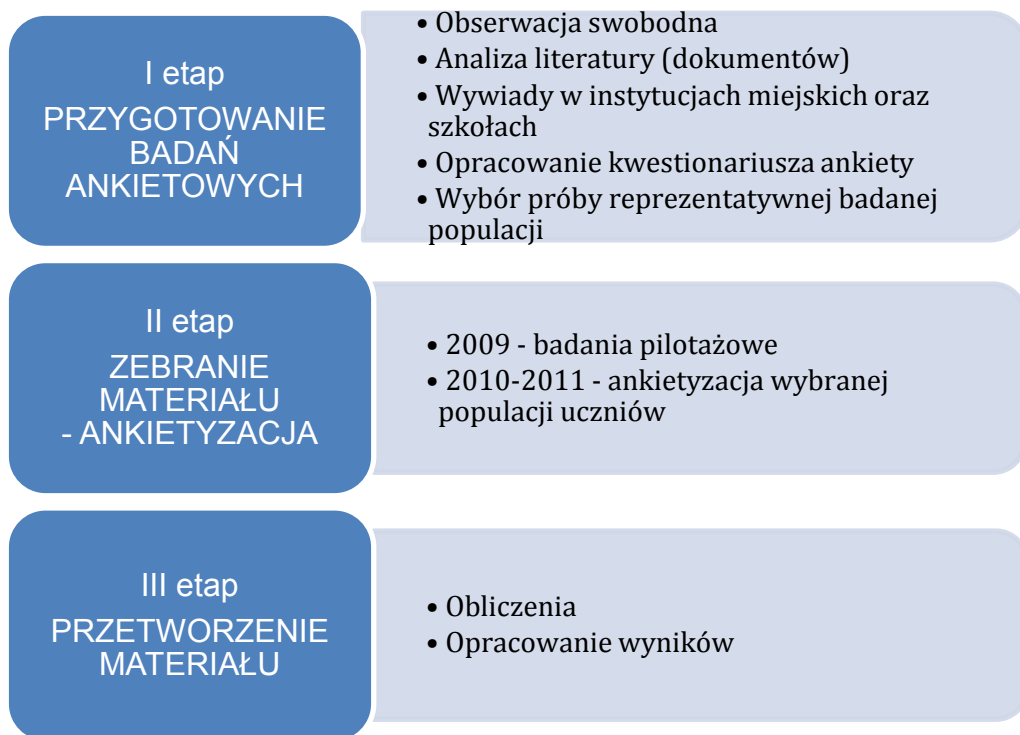
- 2009 – pilotaż na podstawie którego dokonano weryfikacji formularza ankiety,
- 2010-2011 – ankietyzacja wybranej populacji uczniów;

III Etap – przetworzenie materiału:

- obliczenia,
- opracowanie wyników.

Powyższą sekwencję postępowania badawczego ilustruje rycina nr 4.

Przeprowadzona przez Autora, we wstępnej fazie badań, obserwacja pozwoliła na bliższe doprecyzowanie zagadnień badawczych. Ważnym źródłem wiedzy była także wieloletnia znajomość środowiska „rowerzystów” oraz częsty udział w wyjazdach weekendowych i wyprawach wielodniowych (Polska, Dania), które pozwoliły na liczne obserwacje. Niebagatelne znaczenie miał też fakt wieloletniej przynależności do klubów rowerowych. Dzięki tej technice, uznawanej za najbardziej wszechstronną, można uzyskać wiedzę ogólną o badanej populacji dającą podstawę do szczegółowego planowania dalszego toku badań.



**Rycina 4. Schemat wykonanego postępowania w badaniach opartych na sondażu diagnostycznym**

*Źródło: opracowanie własne.*

W zastosowanej tzw. obserwacji swobodnej albo otwartej, zgromadzone materiały miały formę niestandardyzowaną, polegały na rejestracji fotograficznej i krótkich notatkach. Kolejną zastosowaną techniką wykorzystaną do zgromadzenia wstępnych, opisowych a także ilościowych informacji o badanym zjawisku była analiza dokumentów i materiałów. Na użytek niniejszych badań Autor analizował dane:

- Głównego Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego,
- Wydziału Oświaty Urzędu Miejskiego we Wrocławiu,
- Kuratorium Oświaty Urzędu Wojewódzkiego,
- Urzędu Miejskiego Wrocławia,
- materiały źródłowe pochodzące z organizacji pozarządowych m.in.: Polskiego Klubu Ekologicznego – Okręgu Dolnośląskiego, Wrocławskiej Inicjatywy Rowerowej.

Interpretacji poddano zarówno dokumenty kronikarskie, jak i opiniodawcze.

Dla pełniejszego obrazu interesującego zjawiska przeprowadzono także wywiady:

- w miejskich instytucjach organizujących i monitorujących szkolnictwo we Wrocławiu (Wydział Oświaty Urzędu Miejskiego, Kuratorium Oświaty Urzędu Wojewódzkiego),
- z oficerem rowerowym z Sekcji ds. Rozwoju Ruchu Rowerowego Urzędu Miejskiego Wrocławia,
- z dyrekcją i nauczycielami badanych szkół,
- z uczniami w badanych klasach.

Na podstawie zastosowanego postępowania badawczego uzyskano dodatkowy cenny materiał poznawczy, poznano opinie i postawy badanej zbiorowości. Stwierdzić należy, że wykorzystane źródła oraz zastosowane różne techniki badawcze, stanowiły podstawę do opracowania wyników sondażu diagnostycznego.

Wykorzystany przez Autora w niniejszej pracy kwestionariusz ankiety był anonimowy, składał się z 36 pytań podzielonych zgodnie z przyjętymi, ogólnie uznawanymi zasadami na dwie grupy: klasyfikacyjne oraz merytoryczne (Marak, 1998):

- Pierwsza to część informacyjna, zawierająca pytania informujące o wieku i płci uczestnika, miejscu zamieszkania, wykształceniu i rodzaju pracy rodziców lub opiekunów, a także wielkości gospodarstwa domowego i stanie materialnym.
- Druga część miała charakter merytoryczny. Większość pytań zawartych w kwestionariuszu miała charakter pytań zamkniętych opatrzonych tzw. kafeterią, czyli zestawem możliwych odpowiedzi. Dotyczyły one motywacji, barier, a także oceny uczestnictwa respondentów w rekreacji rowerowej. Kolejna grupa pytań dotyczyła liczby dni, godzin wolnych przeznaczonych na rekreację rowerową, a także posiadanego typu roweru oraz uwag dotyczących infrastruktury rowerowej. Znalazły się tutaj również pojedyncze pytania otwarte pozwalające respondentowi na wyrażenie opinii o swoim uczestnictwie w rekreacji rowerowej.

Aby sprostać wymogom badania naukowego kwestionariusz poddano ocenie ekspertów – specjalistów z dziedziny rekreacji i turystyki oraz statystyki. Kwestionariusz zweryfikowano w badaniach pilotażowych, starając się, aby pytania sformułować w jasny i zrozumiały sposób, a całość miała czytelny charakter. Finalnie wprowadzono pytania, które okazały się konieczne dla uzyskania pełniejszej wiedzy o badanej populacji, jej strukturze społecznej, a także do charakterystyki obszaru badań.

Przy opracowaniu wyników badań ankietowych, posłużono się metodami statystycznymi, takimi jak:

- mierniki statystyki opisowej – analiza rozkładów statystycznych cech, współczynniki częstości, średnie statystyczne;

- metody statystyki indukcyjnej, w tym głównie: analizy korelacji i regresji, testy niezależności chi-kwadrat Pearsona.

Wybór tych metod zgodny jest z opinią Alejziaka (2008), wg którego są to najczęściej wykorzystywane w badaniach turystycznych metody i techniki analizy statystycznej (tabela 8).

**Tabela 8. Techniki statystyczne wykorzystywane w badaniach turystycznych**

<b>Technika statystyczna</b>	<b>Zastosowanie % w badaniach</b>
Modele regresji liniowej	15,12
Analiza czynnikowa i analiza głównych składowych	12,92
Anova	9,95
Test t	7,27
Modelowanie równań strukturalnych	6,99
Test chi-kwadrat	6,22

*Źródło: opracowanie własne na podstawie (Alejziak 2008).*

Autor, dane uwzględnione w tabeli 8 przytacza za wynikami studiów bibliometrycznych L.A. Palmera, A. Sese, J.T. Montano mającymi na celu identyfikację najczęściej wykorzystywanych w badaniach turystycznych metod i technik analizy statystycznej, na podstawie analizy 1790 artykułów opublikowanych w latach 1998-2002 w 12 najlepszych czasopismach naukowych z zakresu turystyki.

## Rozdział 3

# Stan infrastruktury rowerowej we Wrocławiu i polityka jej rozwoju jako kluczowe czynniki rekreacji rowerowej

W tym rozdziale Autor dokonał analizy dokumentów i materiałów dotyczących kształtowania polityki rowerowej we Wrocławiu zwłaszcza pod kątem tworzenia infrastrukturalnych warunków dla rekreacji rowerowej.

**Tabela 9. Najważniejsze wrocławskie opracowania dotyczące polityki rowerowej z lat 1998-2011**

Nazwa dokumentu	Organ wydający	Data wydania
„Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wrocław”	Rada Miejska Wrocławia	30 stycznia 1998 r.
„Strategia Wrocławia 2000 Plus”	Rada Miejska Wrocławia	4 czerwca 1998 r.
Polityka transportowa Wrocławia	Rada Miejska Wrocławia	23 września 1999 r.
Koncepcja podstawowej sieci tras rowerowych we Wrocławiu	Prezydent Wrocławia	9 czerwca 2005 r.
Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego miasta Wrocławia	Prezydent Wrocławia	9 czerwca 2005 r.
Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia	Rada Miejska Wrocławia	20 maja 2010 r.
Polityka Rowerowa Wrocławia	Rada Miejska Wrocławia	14 października 2010 r.
„Społeczny raport na temat polityki rowerowej Wrocławia”	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	2011 r.

*Źródło: opracowanie własne.*

Do kluczowych opracowań planistycznych i strategicznych z lat 1998-2011 tworzących system dokumentów warunkujących politykę rowerową Wrocławia zaliczają się dokumenty planistyczno-strategiczne ujęte w tabeli 9.

### 3.1. Ogólny obraz stanu infrastruktury rowerowej we Wrocławiu

Autor zakłada, że infrastruktura rowerowa ma wpływ na intensywność uprawiania różnych form rekreacji rowerowej we Wrocławiu. Składowe infrastruktury rowerowej w mieście, zgodnie ze znowelizowaną ustawą – prawo o ruchu drogowym uwzględniono w tabeli 10.

**Tabela 10. Infrastruktura rowerowa miasta**

<b>Infrastruktura rowerowa podstawowa</b>	<b>Uwagi</b>
Droga rowerowa	Traktowana jako inwestycja celu publicznego Pas ruchu dla rowerów Kontrapas
Ulica przyjazna dla rowerów	Strefa spokojnego ruchu
Łącznik rowerowy	Jako ułatwienie
Trasa rowerowa	Oznakowana lub nie
Węzeł rowerowy	
Śluza dla rowerów	Nowość
Infrastruktura rowerowa uzupełniająca: – Wypożyczalnie rowerów – Parkingi rowerowe, stojaki	System miejski

*Źródło: opracowanie własne.*

Na terenie Wrocławia, od 1994 roku, budową sieci ścieżek rowerowych zajmuje się Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta. Celem jest zapewnienie rowerzystom bezpiecznej i wygodnej jazdy po wytyczonych pasach ruchu, bez zagrożenia kolizjami z innymi użytkownikami ruchu drogowego. Początkowo planowano budowę „100 kilometrów” dróg rowerowych. Zgodnie z zestawieniem Departamentu Infrastruktury i Gospodarki Urzędu Miasta Wrocławia na koniec 2009 r. we Wrocławiu było:

- 110 km ciągów pieszo-rowerowych,
- 41 km wydzielonych dróg dla rowerów,
- 1 km pasów rowerowych.

W roku 2010 i 2011 w mieście oddano do użytkowania 197 km sieci dróg i ścieżek rowerowych. Natomiast w pierwszej połowie 2012 roku Wrocław posiadał już 205 km ścieżek i dróg rowerowych (BIP Urzędu Miejskiego we Wrocławiu, 2013).

Układ tras rowerowych nie wiąże się z koniecznością wyznaczania wzdłuż nich wydzielonych dróg rowerowych, definiowanych w ustawie „Prawo o Ruchu Drogowym”, a z zapewnieniem połączeń rowerowych. Formy połączeń zapewniających pożądaną jakość systemu omówione zostały w dokumencie Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego miasta Wrocławia. Zarządzenia Nr 5493/05 Prezydenta Wrocławia z dnia 9 czerwca 2005 r.

Zgodnie ze Standardami (s. 3) trasa rowerowa to: „czytelny i spójny ciąg różnych rozwiązań technicznych, funkcjonalnie łączący poszczególne części miasta i obejmujący wydzielone drogi rowerowe, pasy i kontrapasy rowerowe, ulice uspokojonego ruchu, strefy zamieszkania, skróty rowerowe, drogi niepubliczne o małym ruchu (w porozumieniu z zarządcą takiej drogi) oraz inne odcinki, które mogą być bezpiecznie i wygodnie wykorzystywane przez rowerzystów”.

Sukcesywnie realizowany jest plan powiększania liczby tras i połączeń rowerowych we Wrocławiu, corocznie buduje się około 20 km ścieżek, jest on jednak krytykowany przez Koalicję Rowerowy Wrocław. Jak czytamy w dokumencie *Koncepcja podstawowej sieci tras rowerowych we Wrocławiu – układ docelowy stanowiącej Załącznik nr 1 do Zarządzenia Nr 5493/05 Prezydenta Wrocławia z dnia 9 czerwca 2005r.* „źródło niezadowolenia można upatrywać w kilku kwestiach:

- braku spójności systemu tras,
- niskiej jakości niektórych wybudowanych dróg rowerowych,
- braku ułatwień dla ruchu rowerowego w centrum miasta,
- braku sformalizowanej wizji przyszłościowego rozwoju sieci tras”.

Autor zgadza się z opinią, że największym problemem w omawianym obszarze we Wrocławiu jest brak spójności tras rowerowych oraz przeprowadzenie ruchu rowerowego przez centrum miasta. Przykładowo, pokonując trasę z południowych dzielnic w kierunku Placu Grunwaldzkiego i następnie na Akademię Wychowania Fizycznego znajdującą się na Wielkiej Wyspie napotyka się na bariery w postaci brakującej drogi rowerowej już od ul. Dyrekcyjnej (Dworzec PKS) aż do Placu Społecznego, a także wąski przejazd ciągiem pieszo-rowerowym przez Most Grunwaldzki.

Jak informuje Sekcja ds. Rozwoju Ruchu Rowerowego, rozstrzygnięty został przetarg na opracowanie dokumentacji projektowej dla budowy najważniejszych fragmentów dróg rowerowych we Wrocławiu, dotyczący 11 strategicznych inwestycji mających na celu połączenie istniejących układów tras rowerowych oraz doprowadzenie ruchu rowerowego do centrum. Dobrym przykładem, stanowiącym o atrakcyjności systemu rowerowego, jest łączenie rekreacyjnych tras rowerowych z przebiegiem wałów przeciwpowodziowych. Po powodzi w roku 1997, przystosowano korony wałów dla potrzeb ciągów pieszo-rowerowych. Dodatkową atrakcją jest wyniesienie trasy nad poziom terenu dający rowerzyście dobry wgląd w okolicę (Haladyn 2004).

W ostatnim czasie na ulicach Wrocławia można spotkać nowatorskie, jak na polskie realia, rozwiązania dla rowerzystów. Na wzór innych miast europejskich, pojawia się coraz więcej nietypowych znaków, piktogramów ułatwiających poruszanie się po mieście, czy niespotykane w naszym kraju słuzy i lustra ułatwiające widoczność. W sumie we Wrocławiu jest kilkana-



ście śluz ułatwiających wyjazd z bocznych uliczek na główną drogę. W wielu miejscach pojawiają się nowe miejsca parkingowe dla rowerów,

Według autorów Koncepcji podstawowej sieci tras rowerowych we Wrocławiu – układ docelowy stanowiącej Załącznik nr 1 do Zarządzenia Nr 5493/05 Prezydenta Wrocławia z dnia 9 czerwca 2005r dodatkową infrastrukturę rowerową stanowią przede wszystkim:

- szczególnie istotne elementy towarzyszące sieci tras rowerowych: parkingi rowerowe, stojaki rowerowe i wypożyczalnie rowerów. Należy więc dążyć do urządzania parkingów rowerowych na terenach nowopowstających inwestycji lub w sąsiedztwie istniejących budynków użyteczności publicznej;
- szczególnie ważnymi lokalizacjami stojaków rowerowych są: Rynek, Pl. Solny, rejon obiektów Uniwersytetu Wrocławskiego i Politechniki, Dworzec PKP, PKS oraz ulice: Oławska i Ruska;
- postuluje się urządzenie (pilotażowo) przynajmniej jednego parkingu strzeżonego, przechowalni i wypożyczalni rowerów przy Dworcu Głównym oraz parkingu i przechowalni w sąsiedztwie Rynku.

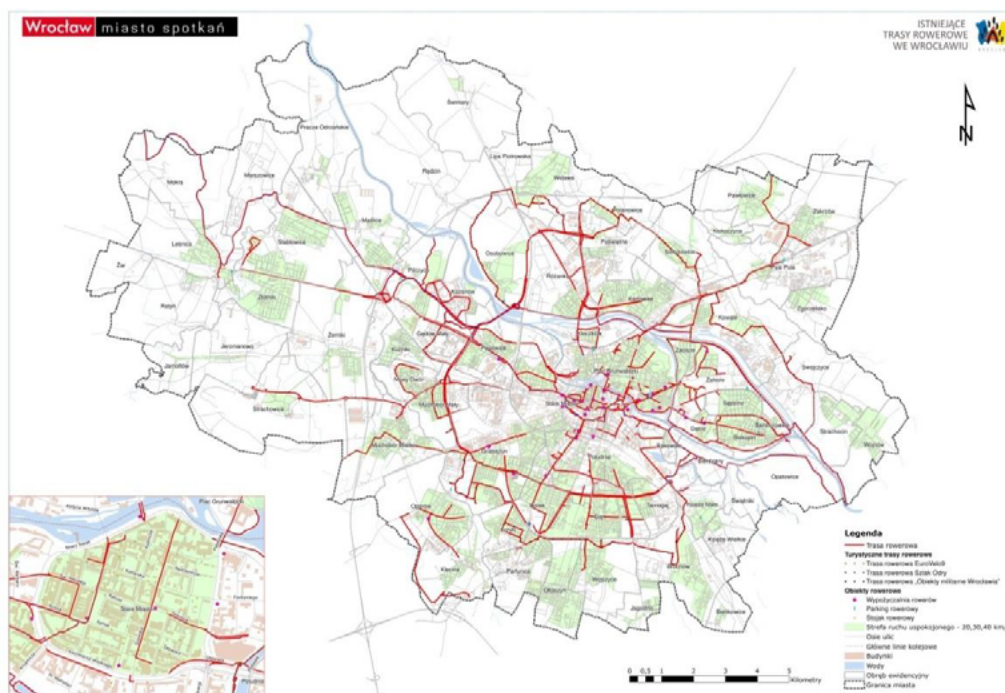
Według stanu na rok 2014, Wrocław posiada sieć ponad 214 km dróg rowerowych, z czego 16 km biegnie przez parki i 15 km przez wały przeciwpowodziowe. System w dalszym ciągu nie jest kompletny, jednakże w ostatnich latach obserwujemy szybszy rozwój sieci dróg rowerowych. Docelowo przewiduje się połączenie wszystkich ważnych celów podróży spójną siecią. Większość dróg rowerowych przebiega terenami poza śródmiejskimi, natomiast w centrum miasta większość ulic pozbawiona jest infrastruktury rowerowej (rycina 5).

Jak już wcześniej wspomniano, osią miasta jest rzeka Odra, której brzegi z wałami doskonale nadają się do uprawiania rekreacji rowerowej. Obecnie przez Wrocław przebiegają dwa oznakowane szlaki ponadregionalne, z czego jeden międzynarodowy:

- EuroVelo 9 (zwany też Szlakiem Bursztynowym) – biegnący od Gdańska do Puli w Chorwacji,
- Szlak Odry – 313 kilometrowa trasa wzdłuż rzeki.

Szlaki te tworzą szkielet dla tras rekreacyjnych w mieście – Wrocławskiej Magistrali Rowerowej. Dodatkowo organizacja Rowerowy Wrocław zaproponowała następujące trasy do rekreacji na rowerze we Wrocławiu:

- Trasa Twierdzy Wrocław (57 km),
- Pętla Odrzańska (28 km),
- Pętla Wielkiej Wyspy (13 km),
- Trasa Parkowa (32 km),
- Pętla Staromiejska (8 km),
- Od gotyku po modernizm – na prawym brzegu Odry (15 km).



**Rycina 5. Istniejące trasy rowerowe we Wrocławiu – stan na 2014 r.**

*Źródło: wRower.pl*

Wszystkie powyższe trasy nie są oznakowane w terenie. Zostały one opracowane i opisane, ponadto do każdej z tras załączona jest mapka. Być może w przyszłości część z nich zostanie oznakowana.

W związku z tym, że brzegi Odry stanowią wspaniałe naturalne udogodnienia do poruszania się rowerem, powstały w mieście również liczne trasy rekreacyjno-turystyczne. W mieście trasy rowerowe mają charakter nizinny, a przez to są łatwe do pokonania także przez początkujących rowerzystów. Przez Wrocław z północy na południe przebiega oznakowany międzynarodowy szlak rowerowy EuroVelo 9, będący projektem Europejskiej Federacji Cyklistów ustalającej europejską sieć dróg rowerowych. „Bursztynowy Szlak” łączy Morze Bałtyckie z Morzem Adriatyckim, przebiega od Gdańska w Polsce do Puli na Półwyspie Istria w Chorwacji. We Wrocławiu rozpoczyna się również 390 kilometrowy Rowerowy Szlak Doliny Odry, zaprojektowany przez Partnerstwo Doliny Środkowej Odry i Fundację Ekologiczną „Zielona Akcja” z Legnicy, przebiegający wzdłuż jej biegu do Cigacic. Poprowadzenie tych tras przez miasto może być elementem zarówno promującym i przyciągającym turystycznie, jak i zachęcającym do uprawiania turystyki rowerowej.

## 3.2. Polityka kształtowania infrastruktury rowerowej we Wrocławiu

We Wrocławiu, w styczniu 1998 roku, Rada Miejska po raz pierwszy przyjęła dokument określający politykę przestrzenną miasta pod nazwą „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wrocław” (dalej „Studium”). Od tego czasu długofalowe cele określone w tym dokumencie stanowią podstawę planistyczną Wrocławia. W wyniku licznych konsultacji i wprowadzeniu niezbędnych zmian, 20 maja 2010 roku Rada Miejska Wrocławia przyjęła Uchwałę zawierającą aktualne „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia”. Biorąc pod uwagę uwarunkowania geograficzno-komunikacyjne oraz zasady „ekorozwoju”, uznano rower za środek transportu będący atrakcyjną alternatywą dla innych sposobów przemieszczania się na obszarze miasta. W tym celu w „Studium” zaplanowano rozbudowę sieci tras rowerowych, służących dojazdowi z różnych osiedli oraz rekreacji wraz z infrastrukturą rowerową, w tym parkingami i wypożyczalniami. Wyznaczono przebieg tras głównych, zbiorczych oraz najważniejszych rekreacyjnych. Część tras stanowić mają wydzielone ścieżki biegnące w pasach ulic lub niezależnie od nich. Na innych mniej obciążonych ruchem samochodowym, ruch rowerowy może odbywać się razem z nim, w tym na kontrpasach. Jeszcze inne, zwłaszcza rekreacyjne, prowadzić powinny na koronach wałów przeciwpowodziowych i drogami polnymi. Autorzy „Studium” uważają także, że należy wspierać działania mające na celu upowszechnianie turystyki rowerowej we Wrocławiu i stworzenie oferty turystycznej miasta zachęcającej do zwiedzania na rowerze. Integralną częścią „Studium” są także mapy i plany wydane na płytach, będące zasobami źródłowymi analizowanymi przez Autora tej pracy.

Polityka samorządu wrocławskiego doprowadziła do powstania w 1998 roku dokumentu pt.: „Strategia Wrocławia 2000 Plus”. Koncepcja rozwoju Miasta w zakresie rekreacji i turystyki przewiduje w ciągu najbliższych lat rozbudowę tras rowerowych w systemie promienisto-pierścieniowym, zapewniając bezpieczeństwo i szybkie przemieszczanie się w granicach miasta, z pominięciem tras natężonego ruchu samochodowego, z możliwością dostępu do głównych atrakcji turystycznych oraz zapewnieniem wyjazdu w okolice miasta. Polepszenie warunków dla ruchu rowerowego, budowa systemu ścieżek rowerowych, to w głównej mierze rezultat działań odbywających się pod hasłem „Miasta dla rowerów”. Oczywiście ogromne znaczenie na rzecz ruchu rowerowego ma działalność organizacji społecznych, klubów i towarzystw, jak też samych cyklistów („Strategia Wrocławia 2000 Plus”, s. 215).

Zgodnie z Uchwałą nr XII/396/99 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 23 września 1999 roku polityka transportowa Wrocławia oparta jest o podział miasta na cztery obszary o odmiennych priorytetach dla jej organizacji:

- Strefa pierwsza – to ścisłe centrum miasta, w najatrakcyjniejszych miejscach wyłącznie dla ruchu pieszego i dopuszczonym ruchem rowerowym. Obszar o szczególnej wartości historycznej i kulturowej, z przywróconym ulicom tradycyjnych funkcji m.in. poprzez uspokojenie ruchu i ograniczeniem do niezbędnego minimum ruchu samochodowego.
- Strefa druga – obejmuje obszary centrum miasta z priorytetem dla komunikacji zbiorowej, ruchu pieszego i rowerowego z wytyczonymi drogami rowerowymi.
- Strefa trzecia – z kolei zlokalizowana jest na obrzeżach o intensywnej zabudowie. Polityka transportowa tej strefy priorytetowo traktuje sprawny przepływ ruchu tranzytowego, ale też komunikację rowerową, poprzez rozbudowę dróg rowerowych.
- Ostatnia strefa – czwarta, to pozostałe obszary miasta, w których zaplanowano swobodny ruch samochodowy, komunikacji zbiorowej i rowerowej.

Ogólne pojęcie system transportowy zawiera w sobie również podsystem w postaci sieci tras rowerowych. Aby rozpocząć planowanie jednego z ogniw, jakim jest sieć tras rowerowych, należałoby w pierwszej kolejności przeanalizować funkcjonowanie obecnego systemu transportowego i uwarunkowania z nim związane. „Studium” bardzo dokładnie opisuje istniejące uwarunkowania dotyczące systemu transportowego. Zwraca uwagę na fakt, że cechą szczególną Wrocławia jest obecność różnego rodzaju barier trudnych do przekroczenia przez ciągi komunikacyjne oraz silna koncentracja tras ulicznych w centrum. To drugie zagadnienie związane jest bezpośrednio z centrycznym, promienistym modelem układu sieci w mieście.

We Wrocławiu w obrębie układu tworzącego sieć uliczną, mamy do czynienia z dwoma barierami w dużym stopniu determinującymi jego kształt i możliwości przekształceń. Są to:

- bariera topograficzna w postaci rzek,
- bariera techniczna w postaci rozbudowanej sieci kolejowej.

Istniejąca sieć uliczna pokonuje wspomniane bariery dzięki wiaduktom i mostom. Większym problemem dla swobodnego przepływu ruchu zarówno kołowego, jak i rowerowego, jest ich funkcja w systemie komunikacji w ogóle i tworzenie tzw. „wąskich gardeł”.

Natomiast w Zarządzeniu Nr 5493/05 Prezydenta Wrocławia z dnia 9 czerwca 2005 r. znajdujemy dwa dokumenty wpływające na kształt polityki rowerowej we Wrocławiu:

- Załącznik nr 1 „Koncepcja podstawowej sieci tras rowerowych we Wrocławiu – układ docelowy”. Niniejsze opracowanie zakłada docelowo dostępność całego miasta dla ruchu rowerowego, czyniąc je bardziej przyjaznym dla rowerów. Rower będzie więc mógł stanowić „alternatywny środek transportu” w mieście. Odpowiada to założeniom polityki transportowej Wrocławia uwzględniającej warunki zrównoważonego rozwoju w transporcie.
- Załącznik nr 2 „Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego miasta Wrocławia” będące podstawą realizacji polityki transportowej i przestrzennej Wrocławia w zakresie rozwoju transportu rowerowego. Służą poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zapewnieniu wysokiej jakości infrastruktury rowerowej. Standardy określają warunki techniczne, jakim powinna odpowiadać infrastruktura rowerowa miasta Wrocławia (Standardy...2005).

Korzystanie z roweru jest kwestią indywidualnego wyboru. Można jednak za pomocą szeregu zabiegów i przy użyciu różnych środków stworzyć środowisko, w którym rowerzysta będzie czuł się bezpiecznie oraz będzie miał poczucie wygody porównywalnej do tej, jaką osiąga korzystając z innych środków transportu. Aby dobrze interpretować ten, przyjęty przez władze miasta, kierunek polityki przestrzennej należy w pierwszej kolejności zrozumieć, że miasto należy traktować jako system służący jednocześnie: wszystkim jego mieszkańcom, osobom odwiedzającym, jak i podmiotom działającym na jego obszarze. Poprawa struktury miasta to działania prowadzone na wielu płaszczyznach, wzajemnie od siebie zależnych, a wspólnie gwarantujących sprawne funkcjonowanie miasta (Koncepcja... 2005).

Kolejnym analizowanym dokumentem jest „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia” z 2010 r. określające politykę przestrzenną miasta. Zgodnie ze „Studium...” za jeden z nadrzędnych celów uznaje się zdecydowaną poprawę struktury miasta, w tym podniesienie poziomu ładu przestrzennego, zwiększenie walorów wizerunku i sprawności funkcjonowania miasta oraz wzmocnienie jego powiązań z regionem, krajem i Europą. Jako jedną z form realizacji tego celu uznano rozbudowę tras rowerowych. Ogólne pojęcie system transportowy zawiera w sobie również podsystem w postaci sieci tras rowerowych. Umiejętne zaprojektowanie sieci rowerowej wymaga, oprócz znajomości zwyczajów rowerzystów, przede wszystkim spojrzenia na trendy podróży rowerowych.

W omawianym „Studium” za najbardziej charakterystyczny element naturalnego krajobrazu miasta uznano system rzeczny Odry. Dlatego też do priorytetów polityki przestrzennej zaliczono utrzymanie, modernizację i budowę bulwarów oraz tras pieszych i rowerowych wzdłuż Odry, a także pozostałych rzek, co pozwoliłoby na poruszanie się pieszo i rowerem, w miarę możliwości na całej ich długości. Zaplanowano również dodatkowe kładki piesze i rowerowe przez Odrę i inne rzeki, a także budowę pomostów biegnących pod przeprawami ważnych tras drogowych. Cechą szczególną Wrocławia jest obecność różnego rodzaju barier trudnych do przekroczenia przez linie komunikacyjne, a także wyjątkowo silna koncentracja tras ulicznych w centrum, co wynika ze skupienia przepraw mostowych przez Odrę i jej kanały na krótkim odcinku. W systemie ulicznym zaplanowano trzy nowe przeprawy przez główne koryta Odry. Oddaną do użytku latem 2011 Autostradą Obwodnicą Wrocławia (AOW), Aleją Wielkiej Wyspy, łącznik Portowy oraz przeprawy do ewentualnej rozbudowy, w tym: most Trzebnicki, Swojczycki i Szczytnicki (Studium uwarunkowań...2010).

14 października 2010 r. Rada Miejska Wrocławia uchwaliła Politykę Rowerową Wrocławia pod hasłem „Wrocław Miastem przyjaznym rowerzystom”. Uznano rower za alternatywny, nie stwarzający konfliktów środków transportu w tym mieście. Aby tak się stało, w najbliższej przyszłości niezbędne są zmiany nie tylko w infrastrukturze miejskiej, ale przede wszystkim w świadomości wszystkich użytkowników dróg. Rozpowszechnienie transportu rowerowego wiąże się z wieloma korzyściami ekologicznymi, ekonomicznymi i społecznymi, istotnymi dla wszystkich mieszkańców. Wdrażana „Polityka Rowerowa”, jako element strategii rozwojowej miasta, ma na celu zapewnienie wysokiej jakości życia we Wrocławiu. Uznaje się, że jednym z najistotniejszych czynników jakości życia miejskiego jest sprawność komunikacji. Uciążliwości społeczne i ekologiczne powodowane przez rozrost transportu są jednocześnie najbardziej dotkliwymi czynnikami obniżającymi jakość miejskiego środowiska życiowego. Za główny cel strategiczny w perspektywie długoterminowej, do roku 2020, autorzy Polityki Rowerowej Wrocławia uznali osiągnięcie co najmniej 15% udziału ruchu rowerowego w ogólnej liczbie podróży realizowanych w mieście.

W procesie wdrażania Polityki Rowerowej Wrocławia używane są następujące instrumenty organizacyjne:

- Rada ds. rozwoju ruchu rowerowego w mieście, która składa się z przedstawicieli wydziałów Urzędu Miejskiego Wrocławia i jednostek organizacyjnych Gminy związanych z wdrażaniem Polityki Rowerowej Wrocławia oraz przedstawicieli organizacji pozarządowych działających na rzecz rozwoju ruchu rowerowego.

- Koordynator (oficer rowerowy) oraz Sekcja ds. rozwoju ruchu rowerowego w strukturach Urzędu Miejskiego Wrocławia. Ich zadaniem jest przygotowywanie i koordynowanie wszelkich działań realizowanych na rzecz rozwoju ruchu rowerowego i wdrażania polityki rowerowej.

Początkowo, w 2007 r. został powołany przez Prezydenta Wrocławia zespół ds. rozwoju ruchu rowerowego. Natomiast 30 sierpnia 2010 r. weszło w życie zarządzenie Prezydenta Wrocławia nr 10299/10 w sprawie powołania Rady ds. rozwoju ruchu rowerowego (następczyni zespołu). Do Rady zostały zaproszone lokalne organizacje rowerowe:

- Polski Klub Ekologiczny,
- Dolnośląskie Towarzystwo Cyklistów,
- Wrocławska Inicjatywa Rowerowa.

Wdrażając politykę rowerową, w strukturach Urzędu Miejskiego Wrocławia, w powołanej Sekcji ds. Rozwoju Ruchu Rowerowego, przeprowadzono latem 2010 r. na 4 wybranych skrzyżowaniach pomiary natężenia ruchu rowerowego pozwalające określić obecny stan i udział ruchu rowerowego w podróżach do pracy czy szkoły, pokazały one również wzrost wykorzystania tego środka transportu w mieście. Porównując wyniki badań z lat 2006 i 2008, jednoznacznie można stwierdzić, że na drogach rowerowych w analizowanym okresie przybyło rowerzystów (Urząd Miejski Wrocławia, Departament Infrastruktury i Gospodarki 2010). W dużym mieście o natężonym ruchu, rower jest istotny także jako ekologiczny środek transportu. Do jego używania zachęcają organizacje pozarządowe, takie jak Koalicja „Rowerowy Wrocław”, czy „Masa Krytyczna”. Ponadto uchwalona w 1999 roku przez Radę Miejską Wrocławia Polityka transportowa Wrocławia zakłada ekorozwój, rozumiany jako: „trwały i zrównoważony rozwój społeczny i gospodarczy, który pozwala godzić aspiracje materialne obecnego i przyszłych pokoleń z koniecznością dbania o środowisko przyrodnicze i jego zasoby”. Ekorozwój jest także zawarty w dokumencie pt. „II Polityka ekologiczna państwa” z roku 2000.

Polityka rowerowa Wrocławia koordynowana jest także przy współudziale wymienionych wcześniej organizacji pozarządowych. 29 lipca 2011 r. we Wrocławiu ukazał się, dzięki Wrocławskiej Inicjatywie Rowerowej dokument pod nazwą: „Społeczny raport na temat polityki rowerowej Wrocławia”. Powstał w ramach projektu „Rowerowa sieć społecznego nadzoru polityki transportowej w polskich miastach” współfinansowanego przez Unię Europejską w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego. Jak uważają autorzy raportu, Wrocław nie jest i najprawdopodobniej jeszcze długo nie będzie miastem przyjaznym rowerzystom. Raport przy użyciu podobnej metodologii opracowany był równolegle w 12 miastach Polski, w celu uzyskania pełnego obrazu sytuacji rowerzystów w Polsce.

Korzystając z dobrych przykładów, polityka rowerowa miasta Wrocławia powinna zmierzać w kierunku jak najlepszego wykorzystania istniejącej już infrastruktury, poprzez różnego rodzaju akcje promocyjne, masowe imprezy, kształtujące określoną świadomość mieszkańców. Jest to jeden z kierunków realizacji programu, niezwykle istotne bowiem jest dalsze rozbudowywanie sieci tras i dróg rowerowych, w celu poprawy komunikacji zwłaszcza w obrębie centrum miasta. Ma to niebagatelne znaczenie dla ekorozwoju miasta i w konsekwencji ochrony zdrowia jego mieszkańców (Społeczny raport...2011).

### **3.3. Ocena infrastruktury rowerowej Wrocławia na tle wybranych miast polskich**

Z raportu „Rower w mieście” (Rowertour, 2010) wynika, że Polacy coraz częściej korzystają z roweru jako środka miejskiej komunikacji. Jeżdżą nim już nie tylko na weekendowe wycieczki poza miasto, ale też do pracy, szkoły, po zakupy, aby załatwić sprawę w urzędzie. Niestety, na rosnącą liczbę miejskich cyklistów nie są przygotowane polskie miasta. Powoli, z różnym skutkiem i zaangażowaniem, budują infrastrukturę rowerową, gwarantującą bezpieczeństwo oraz komfort jazdy. Autorzy raportu skierowali ankiety, z 19 pytaniami do 16 miast wojewódzkich, do urzędników odpowiedzialnych w danym magistracie za sprawy rowerowe. Pytania dotyczyły m.in. liczby kilometrów dróg rowerowych, ich rodzaju, planowanych inwestycji, zasad współpracy władz z lokalnymi organizacjami rowerowymi. Celem ankiety była analiza porównawcza polityki pro-rowerowej oraz określenie stanu infrastruktury rowerowej.

Wyniki ankiety wyraźnie wskazują na Gdańsk, jako miasto w analizowanym okresie najbardziej przyjazne dla rowerzystów w Polsce mające największe nakłady na infrastrukturę rowerową. Także Kraków, Warszawa i Wrocław starają się rozszerzać prawa rowerzystów w stosunku do obecnych przepisów czy praktyki rowerowej, wprowadzać innowacyjne rozwiązania. W Poznaniu dąży się natomiast do wyeliminowania ruchu rowerowego z jezdni poprzez realizację substandardowej infrastruktury rowerowej.

W ostatnich latach stolica Dolnego Śląska wyrasta na jedno z miast najbardziej przyjaznych rowerzystom. Powstają kolejne kilometry dróg, nowe stojaki rowerowe, obniżane są krawężniki. Wybrane, najkorzystniej wyróżniające się miasta w latach 2009-2010 przedstawia tabela 11.



**Tabela 11. Infrastruktura i polityka rowerowa w wybranych miastach w Polsce w latach 2009-2010**

Miasto	Długość dróg rowerowych ogółem w km	Nowatorskie rozwiązania inżyniersko-drogowe	Obowiązujące standardy projektowe – dokument	Osoba/komórka odpowiedzialna za współpracę ze środowiskiem rowerowym	Środowisko rowerowe – organizacje
Gdańsk	83	Wydzielone drogi „pierścienie” przez skrzyżowania o ruchu okrężnym	Dokument „Aktualizacja i integracja standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej w Gdańsku, Gdyni i Sopocie”	Główny specjalista ds. komunikacji rowerowej – oficer rowerowy	Pomorskie Stowarzyszenie Wspólna Europa, Obywatelska Liga Ekologiczna
Kraków	96,3	Kontrpasy rowerowe, tunel pieszorowerowy	Standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej miasta Krakowa	Zespół zadaniowy ds. ścieżek rowerowych i bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego w mieście Krakowie	Polski Klub Ekologiczny, Federacja Zielonych – Grupa Krakowska
Poznań	88	Tzw. pasy techniczne, specjalne oznakowanie ruchu rowerowego na chodnikach	Program Rowerowy Miasta Poznania na lata 2007-2015	Zarząd Dróg Miejskich	Organizacje rowerowe działające w Poznaniu i wyrażające wolę uczestnictwa w konsultacjach
Warszawa	275	Kładki z pochylniami	Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie	Wydział Transportu Rowerowego i Komunikacji Pieszkiej	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze, Warszawska Masa Krytyczna
Wrocław	157,3	Śluzki rowerowe, dopuszczenie ruchu rowerowego pod prąd na wybranych ulicach jednokierunkowych	Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego miasta Wrocławia	Sekcja ds. Rozwoju Ruchu Rowerowego – oficer rowerowy	Polski Klub Ekologiczny, Wrocławska Inicjatywa Rowerowa, Wrocławskie Porozumienie Rowerowe

Źródło: opracowanie własne na podstawie Raportu „Rowertouru”.

W większości miast ruch rowerowy w centrum jest dozwolony zgodnie z obowiązującymi znakami drogowymi. Dąży się do nadania priorytetu rowerzystom i pieszym, stosując ułatwienia, np. w strefach zakazu ruchu. W Warszawie i Wrocławiu obowiązuje zakaz jazdy po Starówce i Rynku.

We wszystkich omawianych miastach istnieje ponadto możliwość przewożenia rowerów środkami komunikacji miejskiej.

Spośród 16 miast wojewódzkich w Polsce tylko Gdańsk i Kraków podczas konferencji Velo City 2009, podpisały tak zwaną Kartę Brukselską, w późniejszym okresie dołączyła Łódź, w której miasto zobowiązuje się do:

- zwiększenia udziału komunikacji rowerowej w mieście do 15% w 2020 roku,
- zmniejszenia o 50% ryzyka wypadków rowerowych do 2020 roku,
- opracowania systemu parkingów i polityki przeciw kradzieży rowerów,
- realizacji projektów zwiększających wykorzystanie rowerów w dojazdach do szkoły i pracy,
- działań na rzecz rozwoju turystyki rowerowej,
- podjęcia współpracy z organizacjami rowerowymi, wypożyczalnią rowerów, przemysłem rowerowym, policją, konsultantami, architektami i firmami budowlanymi w celu osiągnięcia powyższych celów.

Kartę podpisało kilkadziesiąt miast, m.in.: Bruksela, Bordeaux, Helsinki, Kopenhaga, Warna, Madryt, Walencja, Bari, Bolonia, Monachium, Brabancja, Saloniki czy Timiszoara.

Według badań Ośrodka Badań Opinii Publicznej (TNS OBOP, 2010) istnieje bardzo duże przyzwolenie społeczne na wydatkowanie środków finansowych na drogi rowerowe. Takim pozytywnym przykładem może być Wrocławski Budżet Obywatelski. Absolutnym i bezkonkurencyjnym zwycięzcą w 2014 r. był projekt nr 269: „Rowerowy Wrocław – bezpieczne trasy rowerowe w centrum” – zdobył aż 15925 głosów. W mieście codziennie ponad 30 tys. osób wsiada na rower. Nic więc dziwnego, że projekt obywatelski zdeklasował rywali w budżecie obywatelskim ([www.wroclaw.pl](http://www.wroclaw.pl)).

W obecnej polityce władz miasta i regionu dąży się do stworzenia regionu funkcjonalnego, którego centralnym ośrodkiem będzie miasto Wrocław, a otaczający go obszar będzie powiązany z nim poprzez zasięg różnego typu oddziaływań.



## **Rozdział 4**

---

### **Analiza zachowań i preferencji młodzieży licealnej w zakresie rekreacji rowerowej w świetle badań bezpośrednich**

Realizując jeden z głównych celów badań Autor poddał analizie i ocenie zachowania i preferencje młodzieży licealnej w zakresie rekreacji rowerowej, wykorzystując metodę sondażu diagnostycznego i technikę badań ankietowych. Sensem tych badań było ustalenie czynników kształtujących rekreacyjną aktywność młodych ludzi, poznanie jej cech i uwarunkowań.

W niniejszym rozdziale przedstawiono w pierwszej kolejności szczegółowy opis wykonanych badań ankietowych (organizację, kwestionariusz ankietowy, respondentów), a następnie zaprezentowano uzyskane wyniki.

#### **4.1. Przebieg i organizacja badań**

W pierwszej kolejności Autor skierował pisemną prośbę (list intencyjny) o współpracę do dyrektorów wybranych liceów wrocławskich. Wszyscy dyrektorzy wyrazili zgodę na przeprowadzenie badań. Terminy spotkań z nauczycielami ustalono indywidualnie, do wychowawców zwrócono się z prośbą o korzystne ustalenie terminu badań w poszczególnych klasach. W celu zapewnienia pozytywnego nastawienia uczniów wypełnianie kwestionariusza poprzedzone było krótkim wprowadzeniem i wyjaśnieniem podstawowych pojęć, w którym starano się odpowiednio ich zmotywować. Badanie ankietowe przeprowadzono w obecności Autora, za zgodą nadzoru pedagogicznego i administracyjnego szkół, z zachowaniem procedur o ochronie danych osobowych. Czas wypełniania ankiety to jedna godzina lekcyjna. Po uzyskaniu wypełnionych kwestionariuszy, dokonano ich weryfikacji a wyniki przeniesiono do arkusza kalkulacyjnego Microsoft Excel. Traktowano to jako bazę danych, co dało możliwość obliczenia istotnych wskaźników statystycznych. Obliczenia wykonano w oparciu o stwo-

rzoną bazę danych w arkuszu kalkulacyjnym Microsoft Excel, w celu przeprowadzenia dalszej analizy, przeniesiono do programu Statistica.

Badania ankietowe przeprowadzono w czterech liceach ogólnokształcących Wrocławia. Wykaz szkół w których realizowano badania i położenie przedstawia tabela 12.

**Tabela 12. Wykaz liceów ogólnokształcących, w których zrealizowano badania ankietowe**

Szkoła	Adres	Osiedle	Dzielnica
II L.O.	ul. Parkowa	Dąbie	Śródmieście
VII L.O.	ul. Krucza	Gajowice	Fabryczna
IX L.O.	ul. Piotra Skargi	Stare Miasto	Stare Miasto
XIV L.O.	ul. Brucknera	Kowale	Psie Pole

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wydziału Edukacji Urzędu Miejskiego we Wrocławiu.*

Na rycinie 6 ukazano rozmieszczenie wybranych szkół na obszarze Wrocławia.



**Rycina 6. Lokalizacja wybranych szkół we Wrocławiu**

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wydziału Edukacji Urzędu Miejskiego we Wrocławiu.*

Najbardziej popularnym typem szkół średnich na terenie Wrocławia są publiczne licea ogólnokształcące, kształcące w trybie stacjonarnym. Funkcjonują one zarówno jako szkoły samodzielne, jak również jako jednostki wchodzące w skład Zespołów Szkół (Malewski 2001).

Badano uczniów w samodzielnie funkcjonujących liceach ogólnokształcących tzw. szkołach ogólnokształcących. Uczniowie tych szkół stanowią najliczniejszą (42%) grupę uczniów we Wrocławiu – tabela 13.

**Tabela 13. Liczba uczniów szkół ponadgimnazjalnych we Wrocławiu w 2011 roku**

Wyszczególnienie	Razem	W tym w klasach II	Udział %
Liczba:			
– uczniów ogółem	29992	9852	32
– oddziałów ogółem	1137	383	34
– uczniów w LO	12681	4240	33
Udział uczniów w LO w ogólnej liczbie uczniów w %	42	43	-

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wydziału Edukacji Urzędu Miejskiego we Wrocławiu.*

Tak wysoki udział pokrywa się z trendami zmian obserwowanymi w krajach rozwiniętych gospodarczo, a wynika z dotychczasowych przekształceń w strukturze kształcenia na poziomie średnim we Wrocławiu. W badaniach uwzględniono uczniów uczęszczających do klas drugich, kształcących się w programie ogólnym, ogólnym z poszerzonym językiem obcym oraz w klasach profilowanych. Wybór ten był podyktowany względami praktycznymi, ponieważ wiek uczniów odpowiadał interesującemu Autora przedziałowi adolescencji. Ponadto o rok starsi uczniowie, ze względu na zmiany zaistniałe po reformie szkolnictwa z 1999 roku, byli już w klasie maturalnej i ze względów organizacyjnych trudno byłoby przeprowadzić takie badania.

Jak uważa Babbie (2009), często dokonujemy doboru próby na podstawie własnej wiedzy o badanej populacji oraz o celach badań. Ten typ doboru jest nazywany próbą celową lub arbitralną. Nawet najstaranniej dobrana próba nigdy nie jest doskonałą reprezentacją populacji, z której została dobrana, zawsze jest jakiś margines błędu z próby. Ze względu na postawione problemy badawcze próba została wybrana w sposób celowy.

Dokonując wyboru brano pod uwagę:

- równomierne rozmieszczenie szkół na obszarze zabudowanym miasta. Zróżnicowania przestrzennego dokonano na podstawie analizy w układzie byłych dzielnic oraz osiedli;
- historyczne dziedzictwo sieci szkolnej na obszarze miasta. Stosunkowo duża liczba liceów występuje w centralnej części miasta oraz na południe od niej, natomiast znaczny niedobór szkół tego typu występuje w wielkich osiedlach mieszkaniowych w zachodniej i północnej części miasta;
- dostępność do szkół. Centralnie położona szkoła (IX LO), stosunkowo blisko dworca kolejowego i autobusowego, z dobrą dostępnością komunikacyjną ma bardzo dużą przewagę nad szkołami położonymi peryferyjnie;

- elitarny charakter szkoły, pełniące funkcje ponadregionalne (XIV LO), z dość wysokim odsetkiem uczniów zamiejscowych, szkoła posiadająca internat;
- Strukturę wielkościową, z powodów ekonomicznych i organizacyjnych, większe szkoły mają lepsze możliwości rozwojowe;
- Szkoły samodzielne, duże (II LO, VII LO), które w większości tworzą tradycyjne, stare publiczne licea ogólnokształcące.

Jak zauważają Jakubowicz i wsp. (2001) właśnie, w okresie powiększającego się niżu demograficznego godne zachowania są wszystkie tradycyjne licea ogólnokształcące, samodzielne szkoły i zespoły o dużej pojemności dydaktycznej, szkoły o dobrej dostępności przestrzennej (komunikacyjnej).

Wybrane szkoły posiadały dobre warunki kształcenia młodzieży, nowoczesną bazę dydaktyczną, a także – jak podkreślali uczniowie – wysoki poziom nauczania, szczególnie w klasach profilowanych oraz dobrą atmosferę do nauki. Obiektywnym wyznacznikiem poziomu nauczania jest odsetek maturzystów kontynuujących naukę w uczelniach wyższych, wysokie miejsca zajmowane przez uczniów w olimpiadach przedmiotowych, liczba stypendystów Ministerstwa Edukacji Narodowej, osiągnięcia artystyczne oraz sportowe. Niebagatelne znaczenie, poszerzające proces dydaktyczny, ma też bogata oferta zajęć pozalekcyjnych, m.in. koła zainteresowań, zespoły teatralne, muzyczne i taneczne oraz liczne zajęcia sportowe.

Badaniami objętych zostało 817 uczniów z 31 klas w czterech liceach ogólnokształcących. Po dokonaniu wstępnej oceny zebranych danych do ostatecznej analizy zakwalifikowano 798 kwestionariuszy ankiet, następnie poddanych dalszej selekcji i weryfikacji – tabela 14.

**Tabela 14. Liczba badanych uczniów w poszczególnych szkołach**

Szkoła	Liczba klas	Respondenci
Razem	31	798
IX L.O.	8	230
VII L.O.	9	217
II L.O.	8	212
XIV L.O.	6	139

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wydziału Edukacji Urzędu Miejskiego w Wrocławiu.*

Odrzucone, bezwartościowe ankiety były nierzetelnie lub nieczytelnie wypełnione, a także posiadały liczne błędy.

## 4.2. Problematyka badań – prezentacja kwestionariusza ankiety

W celu uzyskania potrzebnych danych Autor posłużył się ankietą audytoryjną (środowiskową), czyli przeprowadzaną w miejscu nauki lub pracy osób badanych, w tym przypadku w szkole. Spełnia ona ważne funkcje poznawcze, ponieważ dostarcza materiału i pozwala dotrzeć do dużych zbiorowości, służy do zbierania opinii w celu poznania poglądów respondentów i ocen obiektywnej rzeczywistości oraz ich subiektywnych doświadczeń w sprawach rekreacji i turystyki. Narzędziem badawczym, przedmiotem służącym do realizacji wybranej techniki badań był anonimowy kwestionariusz ankiety, składający się z 36 pytań (*załącznik nr 1*) podzielonych zgodnie z przyjętymi, ogólnie uznawanymi zasadami na dwie grupy: klasyfikacyjne oraz merytoryczne (Marak 1998).

W tabeli 15 przedstawiono układ problematyki badawczej oraz odpowiadające mu pytania zawarte w kwestionariuszu.

**Tabela 15. Omówienie kwestionariusza ankiety w ujęciu problemowym**

Problematyka	Numer pytania
Charakterystyka badanych respondentów	1-6, 9, 13-14, 17-19
Czas wolny jako podstawowe uwarunkowanie rekreacji rowerowej	10- 12, 20-22
Rola czynników społecznych i ekonomicznych	7-8, 15-16, 23-28
Wpływ czynników infrastrukturalnych	29-33
Analiza uczestnictwa w rekreacji rowerowej	34-36

*Źródło: opracowanie własne.*

W badaniu ankietowym, przeprowadzonym wśród uczniów drugich klas liceów ogólnokształcących, pytania pogrupowano ze względu na interesujące, najbardziej istotne uwarunkowania. Kwestionariusz składa się z pięciu części. Wypełniany był indywidualnie i anonimowo.

Na początku badań Autor wyjaśnił, co należy rozumieć pod pojęciem rekreacji rowerowej oraz przedstawił definicję czasu wolnego. W pierwszej części kwestionariusza umieszczono pytania klasyfikacyjne (metryczki), aby lepiej rozpoznać badaną grupę. Zapytano o: wiek, płeć, miejsce zamieszkania, wykształcenie i rodzaj pracy rodziców. W tej części, pytania dotyczyły także opinii o wykorzystywaniu roweru do komunikacji oraz ewentualnym uczestnictwie w rekreacji rowerowej. Do osób, które nie uczestniczyły w tej formie aktywności skierowano pytanie o przyczyny braku uczestnictwa. Druga część pytań dotyczyła wielkości czasu wolnego oraz jego wykorzystania na rekreację rowerową. Kolejna grupa czynników wiążąca się z kształtowaniem odpowiednich postaw odniosła się do uwarunkowań społecznych i ekonomicznych. Zawarte w nim pytania dotyczyły: charakte-



rystyki, wielkości gospodarstwa domowego, wyposażenia gospodarstw w sprzęt sportowy i rekreacyjny (w tym wypadku o posiadanie roweru). Ankieta zawierała pytania o uczestnictwo w rekreacji rowerowej. W osobnym dziale zawarto pytania o umiejętności, staż (długość uczestnictwa) w jeździe na rowerze. W kwestionariuszu pytano także o motywy uprawiania rekreacji rowerowej, kto nakłonił do jazdy czy osoby towarzyszące. W kwestionariuszu zawarto pytania o bariery do uprawiania tej formy rekreacji. W kolejnej części kwestionariusza zapytano o miejsce uprawiania tej formy aktywności a także o ocenę infrastruktury rowerowej we Wrocławiu. Pytania dotyczyły również miejsc, które badani odwiedzają podczas jazdy rowerem, z możliwością wskazania maksymalnie czterech. W końcowej części kwestionariusza zawarto pytania dotyczące oceny oferty imprez dla rowerzystów w mieście, a także o ocenę swojego uczestnictwa w rekreacji rowerowej.

Na podstawie dokonanej analizy Autor stwierdził także zależności występujące pomiędzy poszczególnymi zjawiskami. Zależności między czynnikami społeczno-ekonomicznymi, jak również infrastrukturalnymi, mają bardziej skomplikowany charakter. Autor objął też badaniem korelacje między formami rekreacji rowerowej a rozmiarami czasu wolnego respondentów.

### **4.3. Charakterystyka zbadanych respondentów**

Rozważania niniejszego podrozdziału należy rozpocząć od zdefiniowania terminu „młodzież”. Jak uważa Pomykało (1993) młodzież to „(...) społeczno-demograficzna kategoria osobników, pozostająca w stadium przejściowym pomiędzy okresem dzieciństwa i dorastania a dorosłością, równoznaczna z osiągnięciem samodzielności ekonomicznej i społecznej” (Pomykało 1993, s. 38).

Przedmiotem badań była młodzież przełomu wczesnej i późnej adolescencji. Adolescencja to stadium życia jednostki, okres przejściowy pomiędzy dzieciństwem a dorosłością, który rozpoczyna się z początkiem dojrzewania płciowego, a kończy po osiągnięciu pełnej dojrzałości biologicznej i społecznej – tabela 16.

Respondentami była młodzież w wieku 17-18 lat, uczniowie klasy drugiej szkoły średniej. Młodzież w tym wieku stanowi pod wieloma względami interesującą kategorię badawczą. Wiek dorastania jest okresem trudnym do zdefiniowania, ponieważ istnieje wiele określeń, dotyczących tego etapu życia człowieka. Wg E.B. Hurlock (za J. Obuchowska, 1982; M. Tyszkowa, 1987) nazywany jest fazą adolescencji w życiu człowieka.

**Tabela 16. Podział adolescencji według E.B Hurlock**

Faza adolescencji	Lata życia	Płeć
Preadolescencja	10-11	żeńską
	11-13	męską
Wczesna adolescencja	12-16	żeńską
	14-17	męską
Późna adolescencja	17-21	żeńską
	18-21	męską

Źródło: opracowanie własne wg E.B. Hurlock 1965.

Cechy adolescencji w interesujących ujęciach można zdefiniować w następujący sposób:

- w ujęciu biologicznym jest to przyspieszony rozwój somatyczny i motoryczny (Przewęda 1981);
- z punktu widzenia psychologicznego jest to czas intensywnego rozwoju umysłowego, czas kształtowania się osobowości, nawyków często wcześniej zarysowanych, okres krystalizowania się doświadczeń, utrwalania zainteresowań (Kwieciński 1987);
- z punktu widzenia socjologicznego jest to silnie zróżnicowana grupa, ze względu na szybkość dokonujących się zmian. Istotna jest przemiana, zachodząca w stosunkach rodzinnych. Młody człowiek „wraŝta” w życie społeczne ludzi dorosłych (Maj 2007).

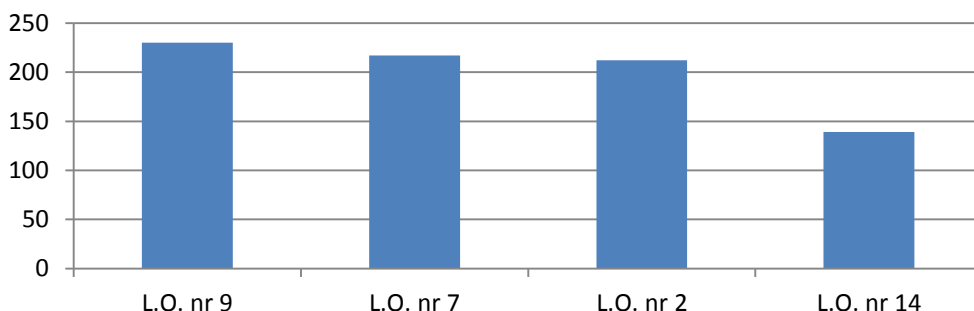
Podsumowując charakterystykę badanej przez Autora populacji, można wymienić kilka jej podstawowych cech:

- ogólne dojrzewanie biologiczne,
- dojrzewanie emocjonalne,
- dojrzewanie intelektualne,
- dojrzewanie społeczne,
- dokonywanie świadomych wyborów,
- rozpoznawanie własnej tożsamości,
- emancypacja spod wpływu rodziców,
- krystalizowanie się filozofii życia.

Do potrzeb interesujących ze względu na podjęty temat badań należą:

- potrzeba niezależności – samodzielne organizowanie czasu wolnego;
- potrzeba przeżyć, emocji i pozytywnych wrażeń, jakie gwarantuje rekreacja i turystyka;
- potrzeba zdobywania nowych umiejętności;
- potrzeba regeneracji sił po wzmożonym wysiłku intelektualnym w postaci aktywności fizycznej;
- potrzeba kontaktu z naturą;
- potrzeba identyfikacji z grupą rówieśniczą i powielania korzystnych wzorców, jak na przykład aktywne spędzanie wolnego czasu.

Badana zbiorowość, to uczniowie klas drugich wybranych czterech publicznych liceów ogólnokształcących we Wrocławiu (rycina 7). Badaniami objęto 798 uczniów w wieku 17-18 lat, obojga płci, wybranych celowo spośród populacji generalnej młodzieży licealnej we Wrocławiu. Wielkość próby oraz zastosowane metody badawcze pozwalają stwierdzić, że przedstawione wyniki badań są reprezentatywne dla zbiorowości generalnej, czyli uczniów klas drugich wrocławskich liceów.



**Rycina 7. Liczba badanych uczniów w poszczególnych szkołach**

*Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.*

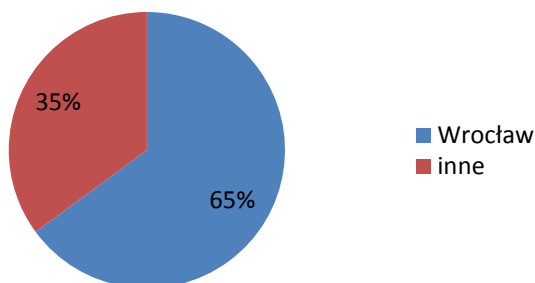
W populacji osób w wieku 16-18 lat (wiek odpowiadający licealnemu poziomowi nauczania) 43,8% młodzieży kształciło się w liceach ogólnokształcących. Średnia wieku badanych nieznacznie przekraczała 17 lat i 6 miesięcy.

Analiza zebranego materiału badawczego pozwala stwierdzić, że ponad połowę respondentów stanowiły dziewczęta (56%). Stwierdzony fakt dominacji kobiet w liceach obserwujemy w skali kraju, gdzie podobnie jak w poprzednich latach do szkół tych uczęszczało więcej dziewcząt niż chłopców – 55,4%. Pomimo że wśród uczniów liceów ogólnokształcących od początku występowała przewaga kobiet, na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat zauważalne jest zmniejszenie tej dysproporcji. W roku szkolnym 1995/1996 na 100 mężczyzn w liceach ogólnokształcących przypadało aż 200 kobiet, podczas gdy w roku 2010/2011 już tylko 138 (Oświata i Wychowanie... 2011).

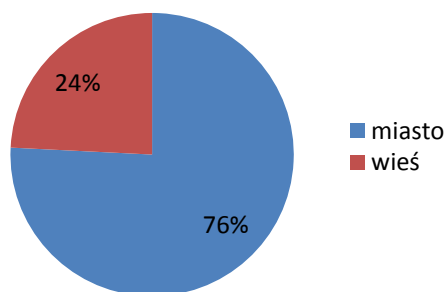
Kolejnym ważnym czynnikiem demograficznym uwzględnionym w analizie materiału badawczego jest miejsce zamieszkania. Badane osoby w zdecydowanej większości (65%), podawały jako miejsce stałego zamieszkania Wrocław. Pozostali wskazali aż 141 miejscowości z 12 powiatów. Analiza miejsc zamieszkania respondentów potwierdziła, że zdecydowana większość respondentów spoza Wrocławia zamieszkuje powiat wrocławski, czyli strefę podmiejską stanowiącą najbliższe otoczenie miasta od strony południowej i wschodniej. Najwięcej osób z badanej próby zamieszkuje

małe miasta, do 50 tys. mieszkańców. Niewielka liczba osób pochodzi spoza Dolnego Śląska.

Uczniowie, jako miejsce zamieszkania rodziców, w zdecydowanej większości, ponad 76% wskazywali na pochodzenie miejskie. Syntetyczną ilustrację powyższych wyników przedstawiają ryciny 8 i 9.



Miejsce stałego zamieszkania badanych

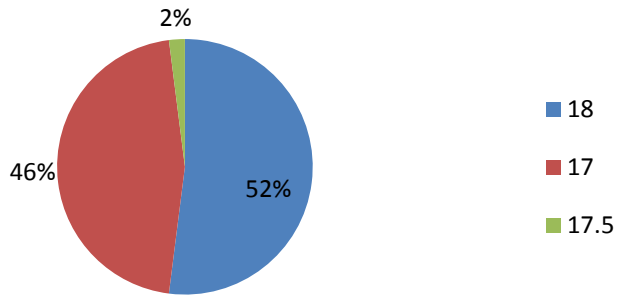


Miejsce zamieszkania rodziców

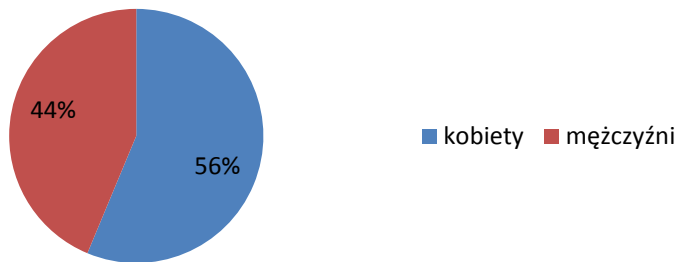
### Rycina 8. Struktura respondentów wg kryterium – miejsce zamieszkania

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.

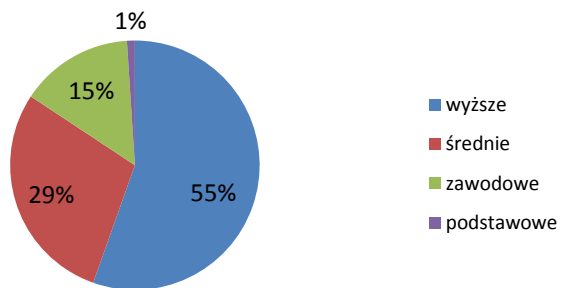
W deklarowanej przez respondentów strukturze wykształcenia rodziców przeważa wykształcenia wyższe, odpowiednio 55% w przypadku ojca i aż 64% w przypadku matki. W następnej kolejności wskazywano na wykształcenie średnie, 29% w przypadku ojca i 28% w przypadku matki oraz zawodowe – 15% w przypadku ojca i tylko 7% w przypadku matki. W niniejszym opracowaniu dokonano również uszeregowania respondentów ze względu na rodzaj wykonywanej pracy rodziców, w zdecydowanej większości aktywnych zawodowo. W badanej zbiorowości gospodarstw domowych przeważały dwie grupy społeczno-ekonomiczne.



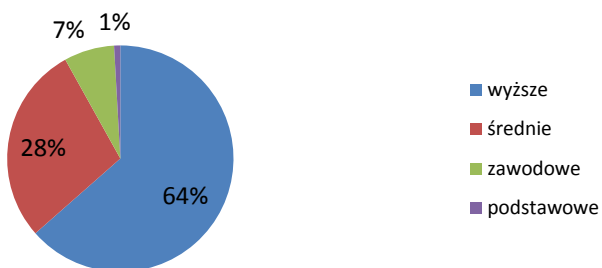
Struktura respondentów wg wieku



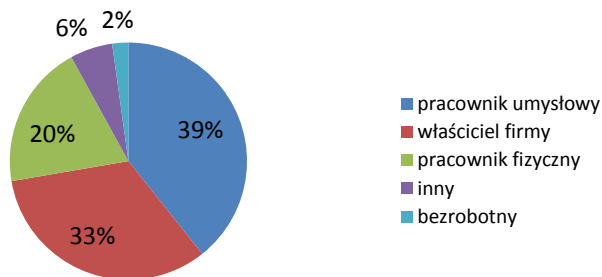
Struktura badanych respondentów ze względu na płeć



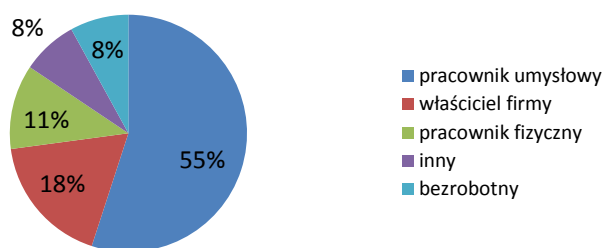
Wykształcenie ojca



### Wykształcenie matki



### Rodzaj wykonywanej pracy ojca



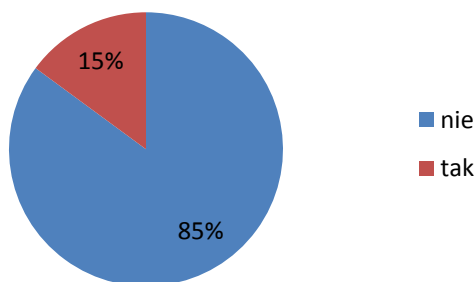
### Rodzaj wykonywanej pracy matki

#### Rycina 9. Struktura respondentów wg różnych kryteriów

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.

Wśród ogółu respondentów dominowała młodzież pochodząca z rodzin pracowników umysłowych, która stanowiła 55% w przypadku matki i 39% w przypadku ojca, ogółu badanych. Następnie – właścicieli lub współwłaścicieli firmy (33% w przypadku ojca i 18% w przypadku matki). Zdecydowanie mniejszy był udział gospodarstw utrzymujących się z pracy fizycznej rodziców.

Badani wykorzystujący rower głównie do celów komunikacyjnych uważali, że regularna jazda na rowerze do szkoły jest tak samo wartościowa jak ta, którą realizowaliby jedynie dla przyjemności. Dojazdy do szkoły wpływają na nich korzystnie ze względu na fakt ponoszonego wysiłku fizycznego. Uczniowie mają świadomość, że korzystając z komunikacji miejskiej pozbawiają się dodatkowej porcji aktywności ruchowej. Niestety, w tym przypadku na pytanie „Czy dojeżdżasz do szkoły rowerem?”, 85% respondentów deklaruje brak możliwości dojazdu rowerem do szkoły – rycina 10.

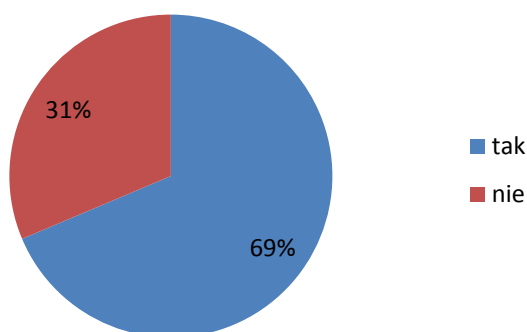


### Rycina 10. Dojeżdżający do szkoły rowerem

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.

Tak niski wskaźnik uczniów dojeżdżających do szkoły rowerem może dziwić. Jak dowiadujemy się z publikacji Komisji Europejskiej pod tytułem „Miasta rowerowe miastami przyszłości”, dla około 50% uczniów ulubionym środkiem dojazdu do szkoły jest właśnie rower, przy czym odległość do szkoły przeważnie jest mniejsza niż 3 km. Wzrost wykorzystania roweru miał miejsce w odniesieniu do wszystkich kategorii wiekowych w szkołach połączonych pełną siecią dróg rowerowych z miejscem zamieszkania (Luksemburg 2000). Autor dopatruje się tutaj kilku przyczyn: zbyt dużej odległości z domu do szkoły, braku odpowiedniej infrastruktury rowerowej (dróg, stojaków), a także lęku przed kradzieżą roweru.

Zdecydowanie odmiennie przedstawia się sytuacja w kwestii wykorzystania roweru do innych celów niż komunikacyjne, tu pozytywnych odpowiedzi było niespełna 70% – rycina 11.



### Rycina 11. Wykorzystanie roweru do innych celów niż komunikacyjne

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.

Jak wynika z badań przeprowadzonych przez Lisowską (2010) – około połowa badanych wykorzystuje rower jako środek codziennego transportu

do pracy, szkoły czy sklepów, przy czym  $\frac{3}{4}$  z nich odczuwając korzystny wpływ tego wysiłku na organizm uważa, że codzienna jazda na rowerze jest tak samo wartościowa jak ta, którą realizowaliby jedynie dla przyjemności.

#### **4.4. Analiza rozmiaru i struktury czasu wolnego**

Jak uważa Tauber (1998) czas wolny dzieci i młodzieży posiada pięć aspektów:

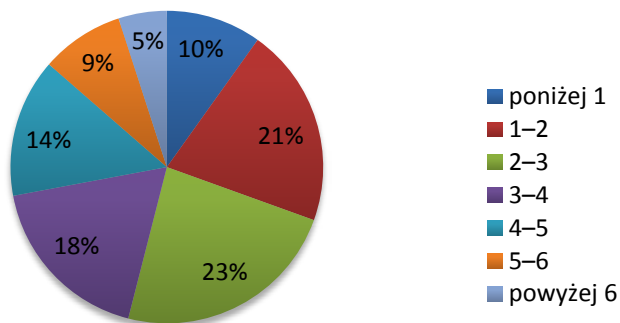
- socjologiczny: czas wolny ułatwia kontakty i przeżycia społeczne;
- ekonomiczny: planowe zapewnienie odpowiedniej ilości czasu wolnego oraz stwarzanie warunków sprzyjających należytemu wykorzystaniu tego czasu;
- psychologiczny: w zajęciach czasu wolnego, obok budzenia, rozwijania i kształcenia zainteresowań i uzdolnień, dużą rolę odgrywa potrzeba rozrywki, przyjemności i zadowolenia po trudach nauki;
- fizjologiczno-zdrowotny: zabezpieczenie młodego organizmu przed nadmiernym obciążeniem obowiązkami i zadaniami szkolnymi, spełniający profilaktyczną rolę;
- pedagogiczny: polega na przejawianiu własnej inicjatywy oraz samodzielności w organizowaniu sobie różnych zajęć rekreacyjnych w zależności od potrzeb i zainteresowań.

Pytania ankiety dotyczyły też czasu wolnego i jego wykorzystania w:

- dniach nauki szkolnej,
- wolne soboty i niedziele,
- okresie wakacyjnym.

Biorąc pod uwagę pierwsze kryterium, ilość czasu wolnego w dni nauki szkolnej, Autor w celu większej czytelności zastosował przedziały czasowe o rozdzielczości 1 godziny. Przyjmując określone przedziały tego czasu, największa liczba badanych dysponuje 2-3 godzinami czasu wolnego oraz 1-2 godzin – odpowiednio 23% i 21% wskazań. Niespełna 1/5 badanych dysponuje jeszcze większą ilością czasu wolnego – w przedziale 3-4 godzin. 14% badanych wskazało na 4-5 godzin. Pozostałe deklaracje, powyżej 5 godzin czasu wolnego, nie przekroczyły 10% ogółu deklaracji (rycina 12).

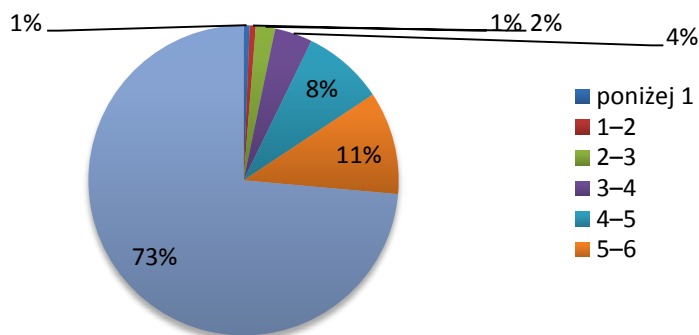




**Rycina 12. Ilość czasu wolnego w godzinach w dni nauki szkolnej**

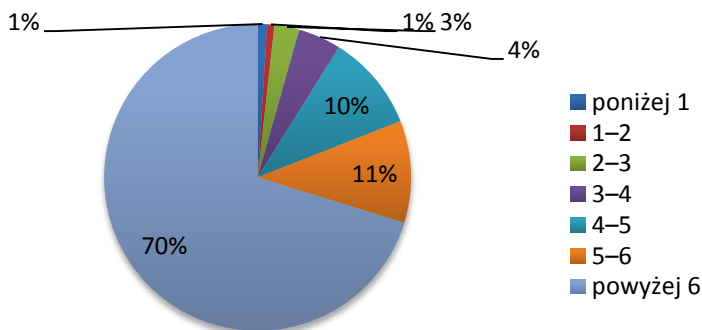
Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.

Można przypuszczać, iż ponad 40% młodzieży dysponującej do 3 godzin czasu wolnego, jest grupą uczęszczającą na dodatkowe zajęcia wydłużające ich czas obowiązków.



**Rycina 13. Ilość czasu wolnego podczas weekendu w soboty**

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.

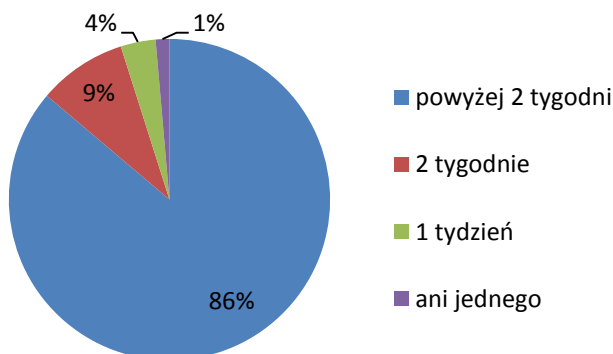


**Rycina 14. Ilość czasu wolnego podczas weekendu w niedziele**

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.

Na pytanie dotyczące ilości wolnego czasu w dni weekendowe, deklaracje w przypadku ponad 70% badanej młodzieży – zarówno w soboty, jak i niedziele – wskazują na znaczne zasoby – powyżej 6 godzin. Pozostałe wskazania nie przekroczyły 10% (ryciny 13 i 14).

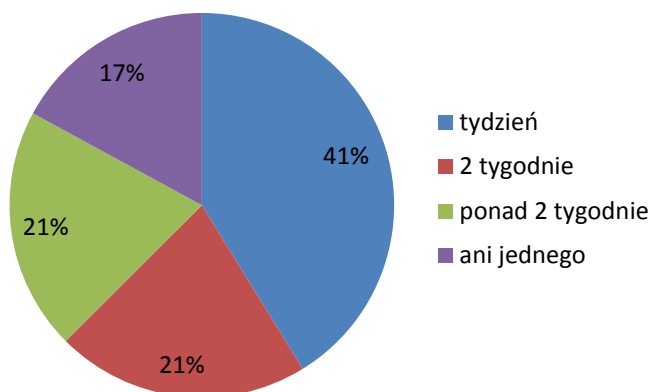
Na podstawie analizy wyników badań można stwierdzić, że podczas ostatnich wakacji młodzież dysponowała powyżej 2 tygodniami wolnych dni – ponad 85% wskazań. W tym okresie równocześnie ponad 41% badanych przeznaczyło tydzień na rekreację rowerową, a co piąty badany – 2 tygodnie (ryciny 15 i 16).



**Rycina 15. Ilość wolnych dni podczas ostatnich wakacji**

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.

Wydaje się oczywiste, że przy tak obszernych zasobach czasu wolnego w dniach nauki szkolnej, w dniach wolnych od nauki (weekendowych) oraz w okresie wakacji, można oczekiwać wyższego stopnia wykorzystania tego czasu na zajęcia rekreacyjne w tym przypadku na rekreację rowerową.



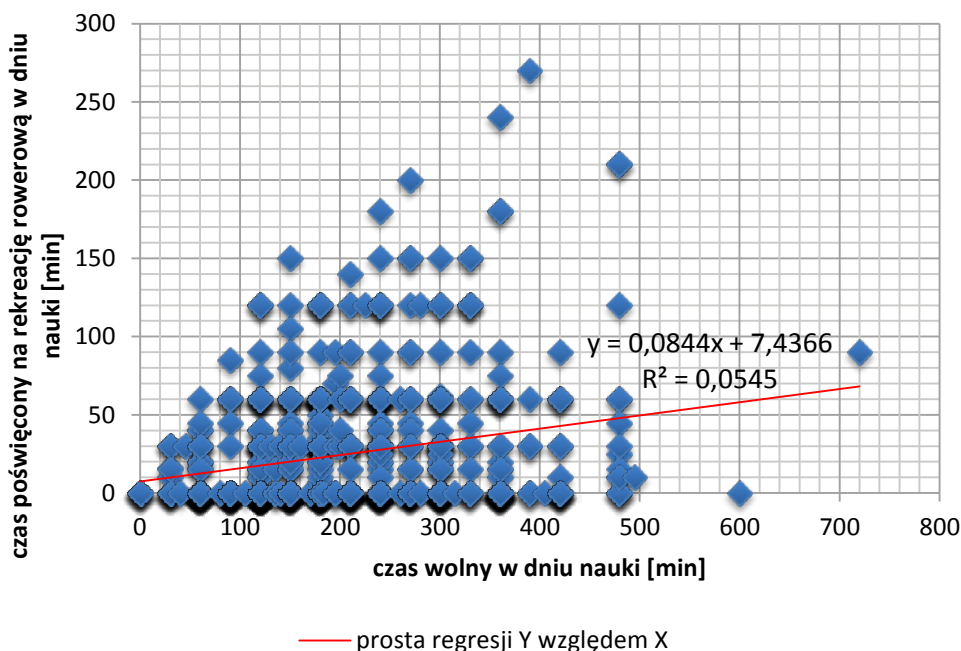
**Rycina 16. Ilość dni przeznaczonych na rekreację rowerową podczas wakacji**

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.

Autor zbadał także statystycznie istotne związki pomiędzy posiadanym czasem wolnym w różnych jego kategoriach a wykorzystaniem go na rekreację rowerową.

Wszystkie zaobserwowane korelacje, w każdym przypadku dodatnie, okazały się (pomimo zróżnicowanej siły związku) istotne statystycznie na poziomie  $p < 0.05$ .

Uzyskane wyniki współczynników korelacji Pearsona pozwalają wnioskować, że dość silna korelacja występuje pomiędzy czasem wolnym w dni nauki szkolnej a jego wykorzystaniem na rekreację rowerową. Mówiąc o wykorzystaniu posiadanego czasu wolnego na aktywny wypoczynek najkorzystniej przedstawia się sytuacja w dni nauki szkolnej, podczas których na rekreację rowerową badani przeznaczają relatywnie najwięcej czasu. Uczniowie uczestniczą w rekreacji rowerowej proporcjonalnie do posiadanego czasu wolnego (rycina 17). Płyne stąd wniosek, że obliczony współczynnik korelacji jest istotny statystycznie ( $p < 0,001$ ), współczynnik korelacji Pearsona –  $R 0,23$ .

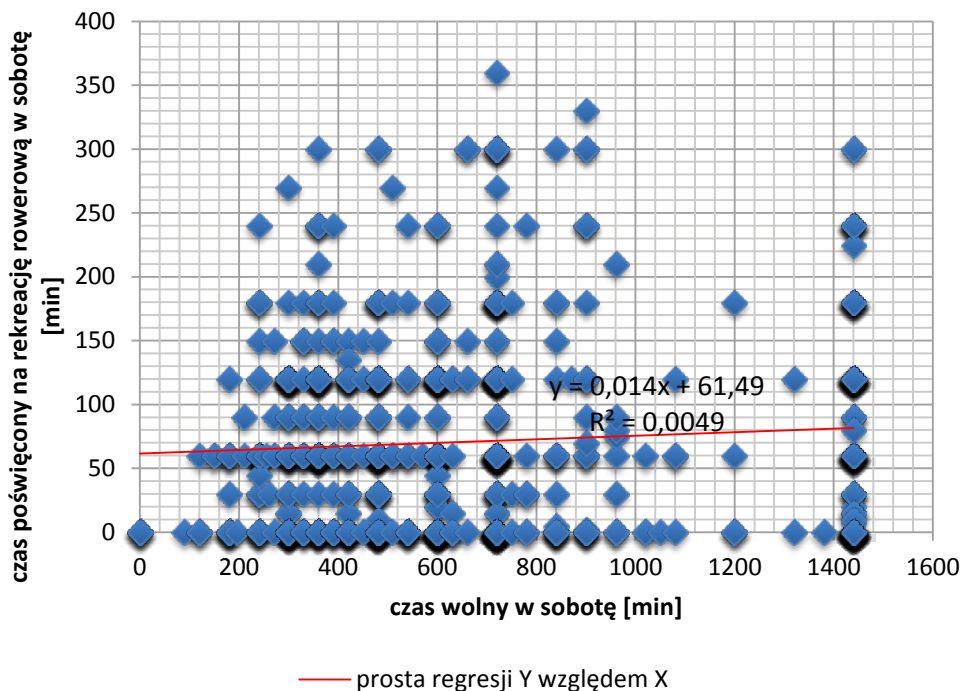


**Rycina 17. Korelacja pomiędzy czasem wolnym w dniu nauki szkolnej (min) a czasem poświęconym na rekreację rowerową w dniu nauki szkolnej (min)**

*Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.*

Wszystkie zaobserwowane korelacje, w każdym przypadku dodatnie, okazały się (pomimo zróżnicowanej siły związku) istotne statystycznie na poziomie  $p < 0.05$ . Uzyskane wyniki współczynników korelacji Pearsona

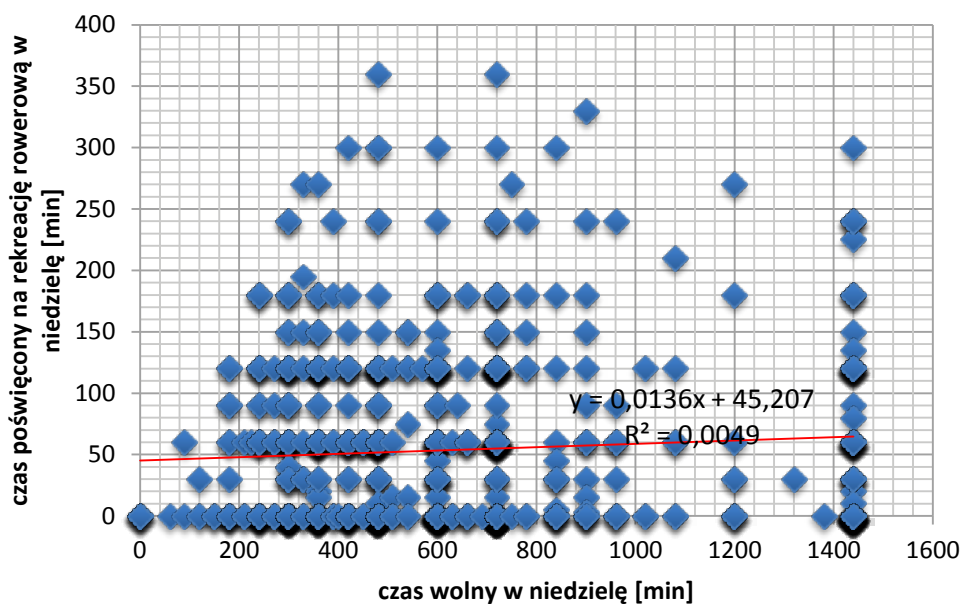
pozwalają wnioskować, że korelacja umiarkowana występuje pomiędzy ilością czasu wolnego w sobotę a czasem poświęconym na rekreację rowerową w tym dniu tygodnia (rycina 18). Płynie stąd wniosek, że obliczony współczynnik korelacji jest istotny statystycznie ( $p = 0,0486$ ), współczynnik korelacji Pearsona –  $R 0,07$ .



**Rycina 18. Korelacja pomiędzy czasem wolnym w sobotę (min) a czasem poświęconym na rekreację rowerową w sobotę (min)**

*Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.*

Wszystkie zaobserwowane korelacje, w każdym przypadku dodatnie, okazały się (pomimo zróżnicowanej siły związku) istotne statystycznie na poziomie  $p < 0.05$ . Uzyskane wyniki współczynników korelacji Pearsona pozwalają wnioskować, że korelacja umiarkowana występuje pomiędzy ilością czasu wolnego w niedzielę a czasem poświęconym na rekreację rowerową w tym dniu tygodnia (rycina 19). Płynie stąd wniosek, że obliczony współczynnik korelacji jest istotny statystycznie ( $p = 0,0481$ ). Współczynnik korelacji Pearsona –  $R 0,07$ .



— prosta regresji Y względem X

**Rycina 19. Korelacja pomiędzy czasem wolnym w niedzielę (min) a czasem poświęconym na rekreację rowerową w niedzielę (min)**

*Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.*

Analizując ryciny 18 i 19 można zauważyć, iż związki korelacyjne o podobnej sile występują w poszczególnych dniach weekendowych.

Mimo iż młodzież deklaruje dosyć ograniczone ilości posiadanego czasu wolnego w dni nauki szkolnej, to istnieje dość silna korelacja z wykorzystaniem tego czasu na podejmowanie rekreacji rowerowej. Jak wykazały badania, uczniowie w rekreacji rowerowej uczestniczą proporcjonalnie do posiadanego czasu wolnego.

Wśród najbardziej popularnych form rekreacji, realizowanych przez badaną populację, zaobserwować można pewne zróżnicowanie w systematyczności ich realizacji. Jak wynika z badań przytoczonej już publikacji Głównego Urzędu Statystycznego z 2013 roku, jazdę na rowerze zdobywającą w ostatnich latach ogromną popularność wśród Polaków, najczęściej realizowano w czasie sobotnio-niedzielnego wypoczynku. W ten sposób realizuje swoje potrzeby aktywności rekreacyjno-ruchowej 24% wszystkich uprawiających tę dyscyplinę. Następną grupę wśród jeżdżących na rowerze stanowią ćwiczący okazjonalnie, czyli urlopowo lub wakacyjnie – 15%, nieco mniej liczna grupa zgłasza jazdę na rowerze sporadycznie, np. raz w miesiącu – 14%. Obok częstotliwości ważny jest też czas wykonywa-

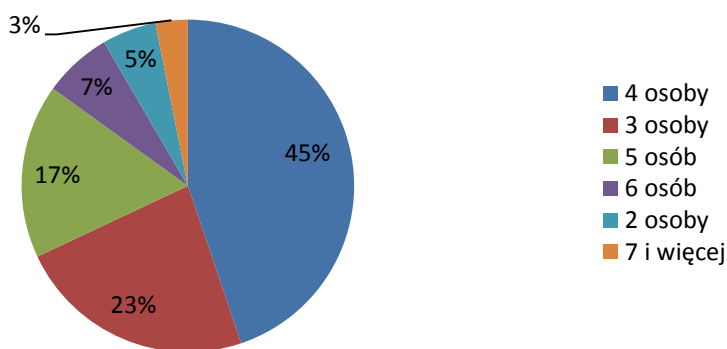
nego wysiłku. I tak deklarujący jazdę na rowerze realizują ją najczęściej przez ok. 1 godzinę – 37% (Uczestnictwo... 2013).

Model uczestnictwa badanych w rekreacji rowerowej można określić następująco: uczniowie realizują rekreację rowerową dość regularnie, uaktywniają się głównie podczas weekendów i wakacji. Średni czas trwania jest raczej standardowy i biorąc pod uwagę zalecenia długości treningu w „sporcie dla wszystkich” – wystarczający dla efektów zdrowotnych. Tym samym badania potwierdziły dominację zachowań rekreacyjnych o charakterze standardowym, nie uwidoczniły żadnych zaskakujących zjawisk.

#### 4.5. Analiza uwarunkowań społeczno-ekonomicznych rekreacji rowerowej

Ważnym wskaźnikiem demograficznym determinującym aktywność rekreacyjną i turystyczną społeczeństwa jest wielkość rodziny. Rodziny wielodzietne z wielu różnych powodów, przede wszystkim organizacyjno-technicznych i ekonomicznych, wskazują mniejszą aktywność niż rodziny z jednym lub dwojgiem dzieci (Kizielewicz 2014).

Uczestnicząca w badaniach młodzież w przeważającej większości pochodzi z rodzin czteroosobowych (45%), głównie w modelu małżeństwo plus dwoje dzieci (2+2). Blisko 23% respondentów wywodzi się z gospodarstw domowych, których liczebność wynosi trzy osoby, a około 17% – pięć osób. Pozostałe wskazania nie przekroczyły 5% (rycyna 20).

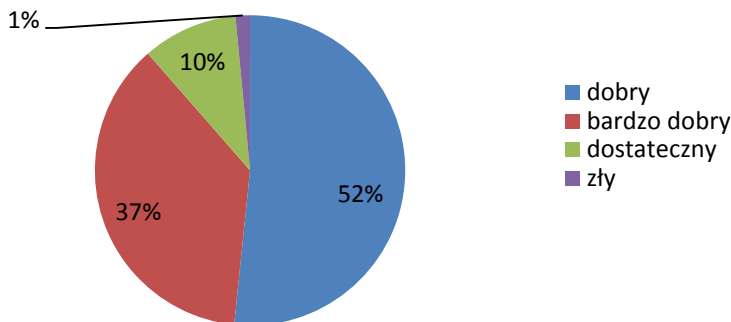


**Rycina 20. Wielkość gospodarstwa domowego**

*Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.*

Kluczowym czynnikiem decydującym o aktywności turystycznej i rekreacyjnej jest dochód. Jak uważa Panasiuk „Im wyższy jest poziom dochodów, tym większa jest skłonność do nabywania dóbr i usług turystycznych, dlatego też kraje o najwyższym poziomie stopy życiowej są głównymi państwami wysyłającymi turystów” (Panasiuk 2007, s. 93). Również Alejsiak

stwierdza, że „Istotnym czynnikiem determinującym aktywność turystyczną jest status materialny” (Alejziak 2009, s. 503).

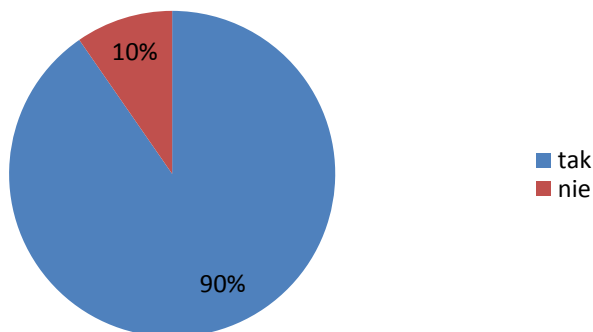


**Rycina 21. Stan materialny gospodarstwa domowego**

*Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.*

Dlatego też do istotnych informacji, jakie uzyskano w toku prowadzonych badań, z pewnością należy zaliczyć stan materialny gospodarstwa domowego. Najliczniejszą grupę, ponad 52%, stanowiły osoby określające stan gospodarstwa jako dobry i w 37% jako bardzo dobry. Tylko w przypadku 10% wskazań ankietowani uznali stan materialny rodziny jako dostateczny. Nieznaczny procent badanych (1%) uważa ten stan za zły (rycina 21).

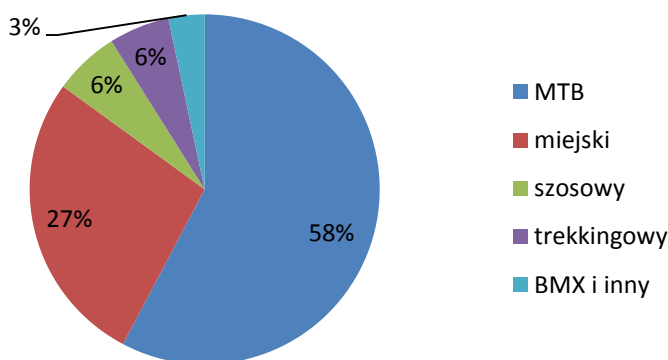
Obserwuje się wysoki odsetek gospodarstw domowych posiadających sprzęt sportowo-turystyczny. We wszystkich typach społeczno-ekonomicznych gospodarstw domowych do najczęściej spotykanego sprzętu należy rower. W badanej grupie posiadanie roweru deklaruje 90% gospodarstw domowych. Stosunkowo najlepiej wyposażone w różnego rodzaju sprzęt sportowy są gospodarstwa domowe rodziców prowadzących własną firmę, prowadzących działalność poza gospodarstwem rolnym (rycina 22).



**Rycina 22. Posiadanie własnego roweru**

*Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.*

Obserwowane w ostatnich latach nowe tendencje w turystyce rowerowej, dotyczące przede wszystkim przemian technicznych rowerów oraz przemian cywilizacyjnych, generują nowe potrzeby. Coraz bardziej powszechny staje się rower górski – MTB. Z racji swojej stosunkowo krótkiej tradycji, kolarstwo górskie popularne jest głównie wśród ludzi młodych. Niewątpliwie głównymi zaletami roweru górskiego, dającymi pierwszeństwo w rankingach popularności, jest bezpieczna konstrukcja – nie wymagająca wysokiej kondycji fizycznej oraz możliwość dotarcia do miejsc niedostępnych dla innego typu rowerów. I tak, wśród badanych uczniów, ponad 58% deklaruje posiadanie roweru górskiego oraz niespełna 27% – miejskiego. Pozostałe wskazania, w przypadku roweru szosowego i trekkingowego nie przekraczały 6% (rycina 23).

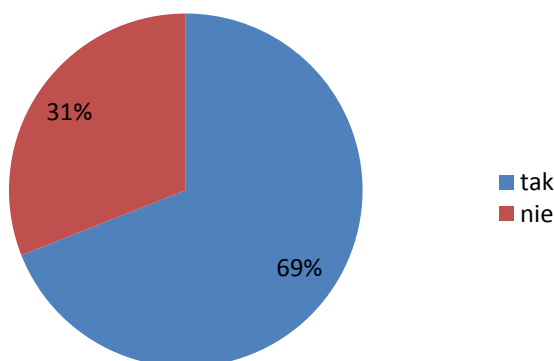


**Rycina 23. Typ roweru posiadanego przez respondentów**

*Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.*

Osoby rekreacyjnie uprawiające jazdę na rowerze dążą do realizacji różnorodnych celów. Celem podstawowym jest doskonalenie kondycji fizycznej. Systematyczna jazda na rowerze wpływa na wzrost sprawności wszystkich układów i narządów, a szczególnie na układ mięśniowy, krążeniowy i oddechowy. Ważnym celem osiąganym poprzez tego typu zajęcia rekreacyjne jest uzyskanie poczucia pewności siebie, niezależności, przyjemności. Ten relaksacyjny cel powoduje uspokojenie, poczucie szczęścia i dobrego samopoczucia, bardzo ważnych w życiu codziennym elementów zdrowego trybu życia (Eberhardt 2011). W badanej grupie spośród ogółu respondentów na pytanie o uprawianie rekreacji rowerowej, aż 69% odpowiedziało twierdząco (rycina 24).





#### Rycina 24. Uprawianie rekreacji rowerowej

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.

W związku z tym zapytano ankietowanych dlaczego uprawiają lub nie uprawiają rekreację rowerową. Najczęściej padające odpowiedzi prezentuje tabela 17.

**Tabela 17. Najczęściej występujące odpowiedzi na pytania: „nie uprawiam/uprawiam, dlaczego”**

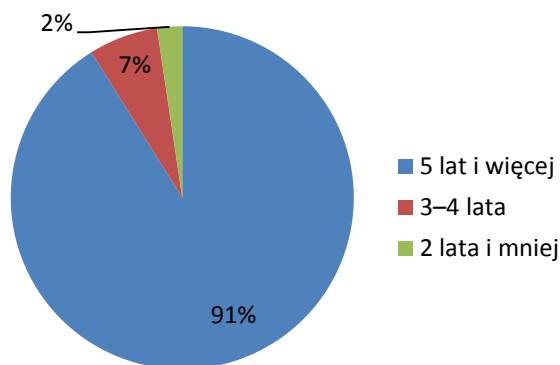
Tak	Nie
<i>Możliwość zwiedzenia wielu ciekawych miejsc</i>	<i>Nie mam czasu</i>
<i>Sprawia mi to przyjemność, relaks</i>	
<i>Lubię/uwielbiam jazdę na rowerze</i>	<i>Mam inne zainteresowania</i>
<i>Wpływa pozytywnie na zdrowie</i>	<i>Nie lubię jeździć na rowerze</i>
<i>Poprawia kondycję</i>	<i>Preferuję inne formy rekreacji</i>
<i>Lubię, jestem wychowany w duchu sportu i kultury fizycznej</i>	<i>Brak tras/dróg rowerowych wokół miejsca zamieszkania</i>
<i>Aby spędzać czas ze znajomymi</i>	<i>Nie mam roweru</i>
<i>Dobry sposób na spędzanie wolnego czasu</i>	<i>Jestem zbyt leniwy</i>
<i>Ze względu na popularność tego rodzaju rekreacji</i>	<i>Nie interesuję się tym</i>
<i>Chcę być sprawny fizycznie</i>	<i>Nie, ale może zacząć</i>
<i>Można schudnąć, chcę zachować zgrabną sylwetkę</i>	
<i>Kiedy tylko mam czas, chcę go spędzać z rodziną czy przyjaciółmi w aktywny, zdrowy sposób</i>	
<i>Ze względu na bliskość nadrzecznych tras rowerowych</i>	
<i>Sprawia mi to zadowolenie, to jest fajne</i>	

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.

Według badań Głównego Urzędu Statystycznego (Uczestnictwo...2009, 2013) najpopularniejszymi zajęciami sportowo-rekreacyjnymi wśród Polaków były jazda na rowerze i pływanie. Aktywność w pierwszej z form podejmowało 66% osób, drugą wybrało 40% zbiorowości. Wybór prefero-

wanych form przekłada się na deklarowane przez nich umiejętności ruchowe. Naturalnie najczęściej Polaków deklarowało umiejętność jazdy na rowerze. Także z badań CBOS (2012) wynika, że 70% Polaków jeździ na rowerze, w tym systematycznie co piąty badany. Podobny, wysoki poziom uczestnictwa w rekreacji rowerowej cechujący  $\frac{3}{4}$  populacji badanej młodzieży szkół wielkomiejskich stwierdziła Maj (2007). Z badań przeprowadzonych przez Oleśniewicza, Widawskiego (2013) wynika, iż w grupie 12 najpopularniejszych dla obu etapów edukacji (gimnazjum, szkoły ponadgimnazjalne) za najistotniejszą uznano jazdę na rowerze.

W kwestionariuszu ankiety pojawiło się również pytanie o dotychczasowe doświadczenie w jeździe na rowerze. Ponad 5 letnie doświadczenie deklaruje aż 91% respondentów, co niewątpliwie świadczy o rodzinnym charakterze rekreacji rowerowej (rycina 25).

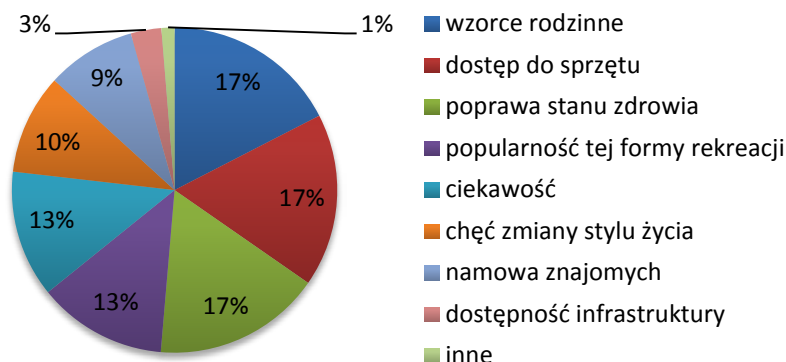


**Rycina 25. Doświadczenie w jeździe na rowerze**

*Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.*

Według znawców przedmiotu, jednym z czynników rozbudzania zainteresowań aktywnością ruchową człowieka może być przykład rodziców, ich wspólny udział. Duży autorytet matki i ojca w okresie dzieciństwa i młodości ułatwia osiągnięcie pozytywnych efektów w zakresie szeroko rozumianego wychowania do kultury fizycznej. Z analizy literatury wynika, że spośród wielu czynników i procesów wpływających na tworzenie się postawy człowieka do aktywności fizycznej szczególnie istotny wpływ ma rodzina (Cleland i in. 2011). Potwierdzają to wyniki przeprowadzonych badań. Jednym z podstawowych pytań skierowanych w kwestionariuszu do respondentów, było pytanie: „Co skłoniło Cię do jeżdżenia na rowerze”? W przypadku 17% badanych, właśnie wzorce rodzinne były czynnikiem wpływającym na uczestnictwo w rekreacji rowerowej. Niebagatelne znaczenie ma także popularność tej formy rekreacji oraz dostęp do sprzętu (odpowiednio 13% i 17% wskazań). Mimo młodego wieku badanych, w 17% przypadków o wyborze decydowało poprawienie stanu zdrowia. Wśród czyn-

ników rozbudzających zainteresowania wyróżnić należy także ciekawość (13%) i chęć zmiany stylu życia (10%). Do skutecznych, naturalnych sposobów socjalizacji do uczestnictwa trzeba zaliczyć także wpływ znajomych, 9% wskazań (rycina 26).



**Rycina 26. Czynniki skłaniające do jazdy na rowerze (możliwość udzielenia maksymalnie 3 odpowiedzi)**

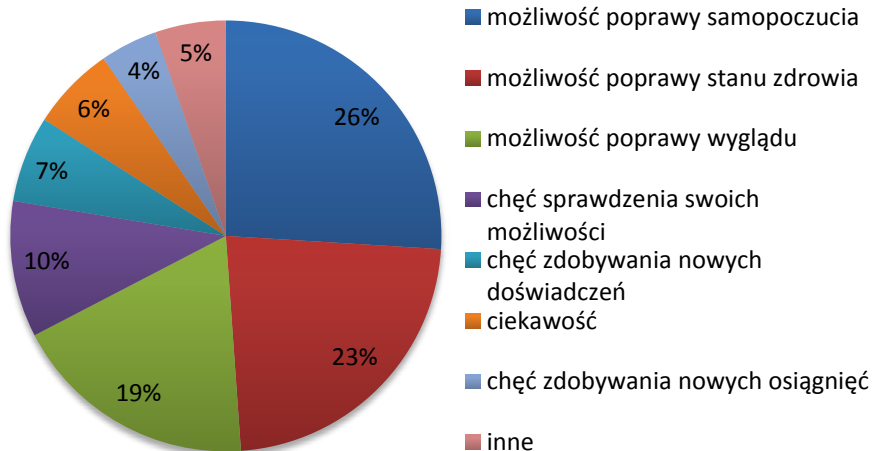
*Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.*

We współczesnej psychologii pod pojęciem motywacji rozumiemy ogół czynników pobudzających do działania, wpływających na jego kierunek oraz intensywność (Gracz, Sankowski 1995). W odniesieniu do uprawiania rekreacji i turystyki rowerowej motywy są wypadkową wielu czynników, zwłaszcza osobowościowych, społecznych, ekonomicznych. Motywy stanowią mechanizm lub zespół mechanizmów wewnętrznych, powodujących i organizujących działania ludzkie, ze względu na zaspokojenie potrzeb (Przećławski 1996).

Jak potwierdzają wyniki, badani w większości mają świadomość, jakie komponenty wchodzi w prozdrowotny styl życia, ale tylko uprawiający aktywność ruchową są przekonani, że jest to ważny składnik codziennego sposobu życia, kształtujący pożądane nawyki i przyzwyczajenia. Niezbędnym uwarunkowaniem uprawiania przez człowieka aktywności ruchowej jest motywacja. Według znawców przedmiotu podstawowym motywem powinna być poprawa zdrowia i/lub sprawności oraz wydolności fizycznej (Drabik 1997).

Badania przeprowadzone przez Bartoszewicza (2011) potwierdzają, że w strukturze motywów podejmowania aktywności ruchowej wśród dziewcząt dominował aspekt sprawnościowy, nad zdrowotnym i estetycznym. Natomiast wśród badanych chłopców zdecydowanie przeważały dwa czynniki: aspekt sprawnościowy i sportowy.

Założenia te w większości potwierdziły uzyskane wyniki badań własnych. W związku z tym zapytano ankietowanych o motyw, które powodują, że podejmują oni uprawianie rekreacji rowerowej. Mieli oni możliwość wyboru najwyżej trzech motywów, które uznają za najważniejsze (rycina 27).



**Rycina 27. Motywy podejmowania rekreacyjnej jazdy rowerem (możliwość udzielenia maks. 3 odpowiedzi)**

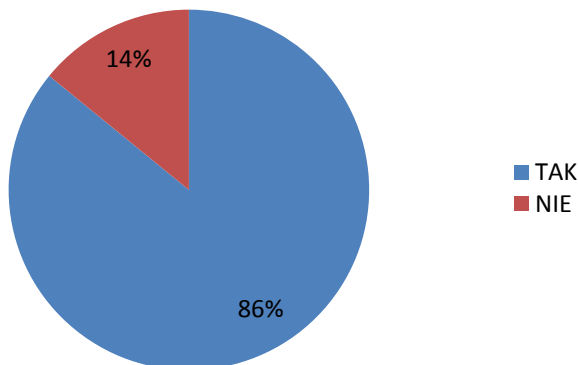
*Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.*

Do najważniejszych motywów uczestnictwa w rekreacji rowerowej należą możliwość poprawy samopoczucia (27%), stanu zdrowia (24%) a także możliwość poprawy wyglądu, tj. zachowania właściwej sylwetki (18%). W odniesieniu do młodzieży pojawiają się różnice, zależne od płci, w motywacji do podejmowania aktywności fizycznej – u chłopców głównym motywem jest chęć utrzymania dobrej kondycji, u dziewcząt – dobrego wyglądu (Woynarowska 2010).

W podejmowaniu przez młodych ludzi różnych form rekreacji znaczenie ma postępowanie innych, ważnych w ich życiu osób. Najczęściej to właśnie rodzice namówili badanych do uprawiania rekreacji rowerowej. Na pytanie: „Z kim uprawiasz rekreację rowerową?” znaczna część ankietowanych (niespełna 50%), odpowiadała że kontynuuje przygodę z rowerem za namową znajomych. W dalszym ciągu, duży udział ma uczestnictwo z członkami rodziny (21%) i rodzeństwem (18%) – ryciny 28 i 29.

Maj (2007) badając młodzież szkół wielkomijskich uznała, że sytuacja licealistów jest najbardziej korzystna pod względem siły oraz jakości oddziaływania poszczególnych czynników środowiskowych. Przeważnie od najmłodszych lat życia mogą oni liczyć na przykład osobisty i wsparcie ze strony domu rodzinnego. Jak zauważa Autorka, rodziców – często z wykształceniem wyższym – cechuje stosunkowo najwyższa świadomość wa-

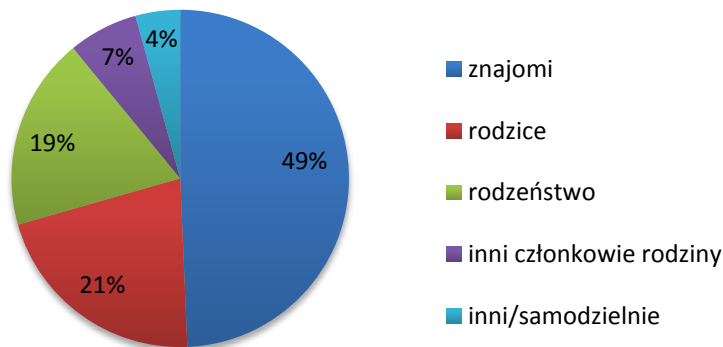
lorów aktywnego ruchowo trybu życia, co ma istotny wpływ na preferencje: sami wybierają aktywność *outdoorową*.



**Rycina 28. Uczestnictwo w rekreacji rowerowej z członkami rodziny w dzieciństwie**

*Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.*

Rodzice, przyjmując rolę pierwszych nauczycieli i instruktorów, wzory uczestnictwa w rekreacji ruchowej starają się przekazywać dzieciom od wczesnych lat ich życia. W domach rodzinnych, w których obowiązuje wzór wspólnej, rodzinnej partycypacji w szeroko pojętej rekreacji ruchowej, budowane są silne więzi emocjonalnej. Wspólna aktywność ruchowa licealistów odbywa się także niejednokrotnie z przyjaciółmi lub znajomymi rodziców.



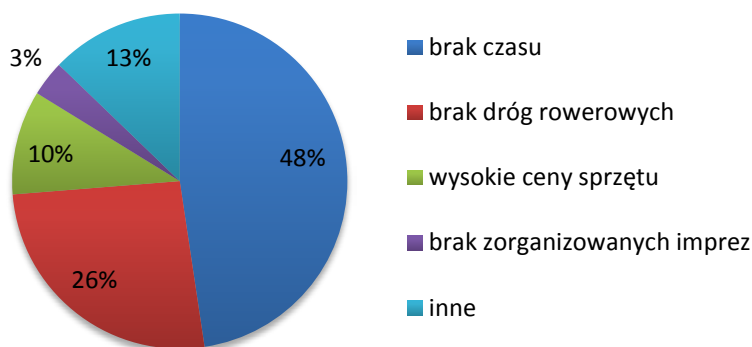
**Rycina 29. Osoby towarzyszące podczas uprawiania rekreacji rowerowej**

*Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.*

Kolejne pytanie dotyczyło ewentualnych barier dla uprawiania rekreacji rowerowej. W przypadku czynników ograniczających udział badanej młodzieży w rekreacji rowerowej bez względu na płeć, największą przeszkodą – w opinii prawie połowy (48%) respondentów – jest brak wolnego czasu związany z nauką. Istotną przeszkodą jest także brak dróg rowerowych

(26%). Stosunkowo mało istotną barierą w uczestnictwie są względy finansowe, tylko 10% badanych wskazało na wysokie ceny sprzętu oraz brak organizowanych imprez (rycina 30).

Badania z innych wiodących ośrodków potwierdzają powyższą opinię. Według Królikowskiej (2008) do najpoważniejszych przeszkód uczestnictwa w różnych formach aktywności ruchowej w opinii 1/3 badanych zaliczamy brak czasu spowodowany obciążeniem nauką. Z kolei badania przeprowadzone przez Graje-Zwolińską, Spychałę (2012) wykazały, że jedną z głównych barier ograniczających rozwój turystyki i rekreacji rowerowej wśród poznańskich studentów stanowi brak szlaków rowerowych oraz kwestia bezpieczeństwa. Jednak za główną przyczynę ponad połowa badanych uznała brak czasu wolnego.



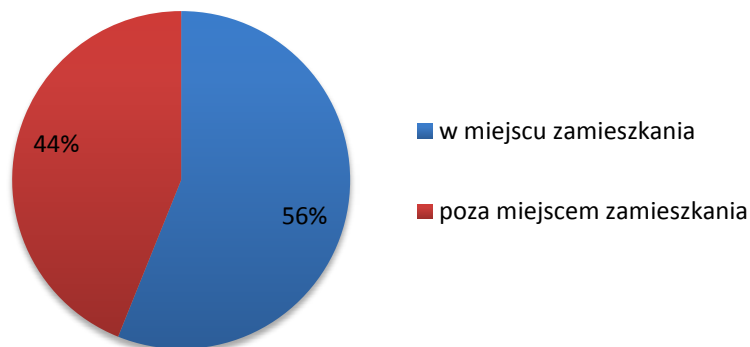
**Rycina 30. Bariery ograniczające udział w rekreacji rowerowej**

*Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.*

Również Zawadka (2012) w badaniach wykazał, że do podstawowych barier uniemożliwiających częstsze uprawianie rekreacji rowerowej należą niedostateczna ilość czasu wolnego oraz brak towarzystwa.

#### **4.6. Analiza uwarunkowań przestrzennych (infrastrukturalnych) rekreacji rowerowej**

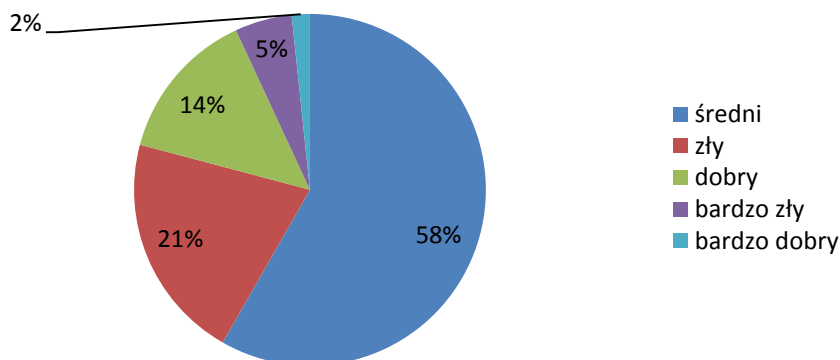
Przeprowadzone badania wyraźnie wskazują, że osoby które uprawiają rekreację rowerową, zdecydowanie koncentrują ją wokół miejsca zamieszkania (56%) wskazań (rycina 31). Najczęściej uczniowie realizują tę formę aktywności w bezpośrednim sąsiedztwie, czyli na osiedlu mieszkaniowym, w parku czy lesie, pobliskich drogach rowerowych. Najpopularniejszą odpowiedzią było stwierdzenie „wszędzie, gdzie da się wjechać”.



**Rycina 31. Miejsce uprawiania rekreacji rowerowej**

*Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.*

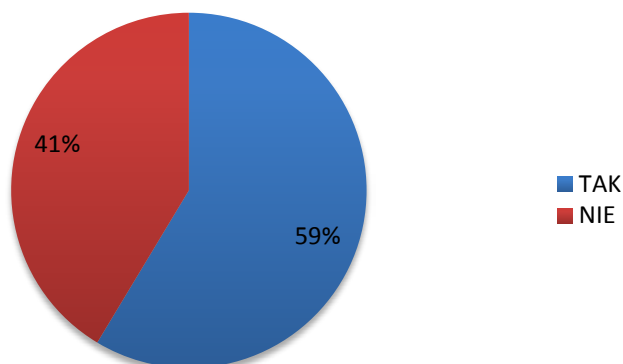
W ramach przeprowadzonych badań, dotyczących infrastruktury rowerowej, zapytano ankietowanych o ocenę systemu dróg rowerowych we Wrocławiu (rycina 32). Ponad połowa (58%) oceniła system dróg rowerowych jako średni, a 20% jako zły. Tylko 14% badanych oceniła go jako dobry, a 5% jako bardzo zły.



**Rycina 32. Ocena systemu dróg rowerowych (ścieżek) we Wrocławiu**

*Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.*

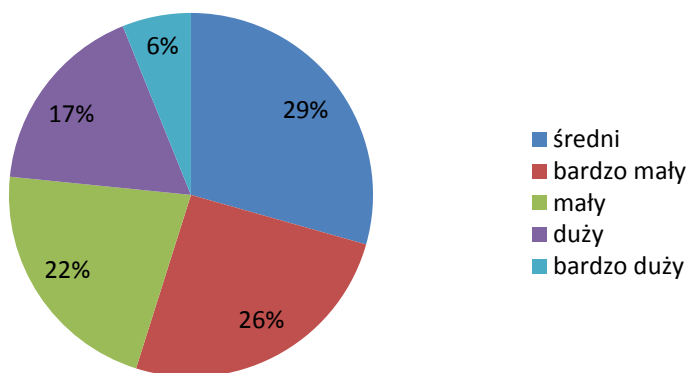
W związku z tym zapytano ankietowanych, czy korzystają z dróg rowerowych. Ponad połowa ankietowanych uczniów (59%) uważa, że nie korzysta z systemu dróg rowerowych podczas uprawiania rekreacji rowerowej (rycina 33), co wypada uznać za udział zaskakująco wysoki.



**Rycina 33. Korzystanie z dróg rowerowych we Wrocławiu**

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.

Zbadano także wpływ istniejących dróg rowerowych na poziom uczestnictwa w rekreacji rowerowej. W tym przypadku rozkład odpowiedzi przedstawia się bardziej równomiernie. Prawie połowa respondentów uznała, że istniejące drogi rowerowe mają bardzo mały lub mały wpływ na ich poziom uczestnictwa w rekreacji rowerowej (odpowiednio 25% i 22%). Duży i bardzo duży wpływ wskazało odpowiednio 17% i 6% badanych (rycina 34). Uzyskane wyniki pokazują, że wpływ infrastruktury rowerowej na uczestnictwo w rekreacji jest stosunkowo nieduży, mniejszy aniżeli można było oczekiwać. Problem ten wymaga uważnej obserwacji i dobrych wnikliwych badań.



**Rycina 34. Wpływ istniejących dróg rowerowych na poziom uczestnictwa w rekreacji rowerowej**

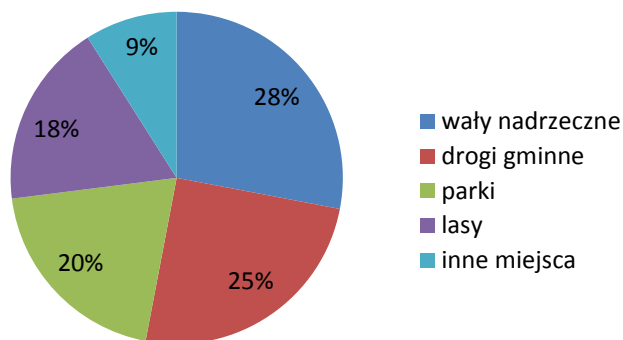
Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.

Poza drogami rowerowymi, badani wskazali też inne miejsca, z których korzystają podczas uprawiania rekreacji rowerowej (rycina 35). Dla niepełna 1/3 badanych (28%) najchętniej wykorzystywanym terenem są wały i trasy nad Odrą oraz innymi rzekami. Z kolei dla 1/4 badanych są to drogi



gminne i podmiejskie. Bardzo popularne są także parki i lasy (odpowiednio 20% i 18%) wskazań. Wśród innych odpowiedzi znalazły się także obszary górskie, bezdroża i poligony wojskowe, a także Parki Krajobrazowe „Stawy Milickie” czy „Dolina Bystrzycy”. Bardzo nieliczne osoby wyjeżdżały na wyprawy rowerowe do Czech. Stosunkowo mało popularne są zorganizowane miejsca do uprawiania tej formy rekreacji – *skateparki* (w przypadku Wrocławia zajezdnia przy ul. Legnickiej czy park na Psim Polu).

Według badań Głównego Urzędu Statystycznego (Uczestnictwo 2013) pięć najbardziej popularnych form aktywności fizycznej zgłaszanych przez badane osoby znajduje swoje miejsce realizacji w miejscu zamieszkania respondentów. Pierwsza to jazda na rowerze – niespełna 95% realizujących tę formę jeździ w swoim miejscu zamieszkania, a jedynie ponad 2% przemierza się ok. 5 km od miejsca zamieszkania.



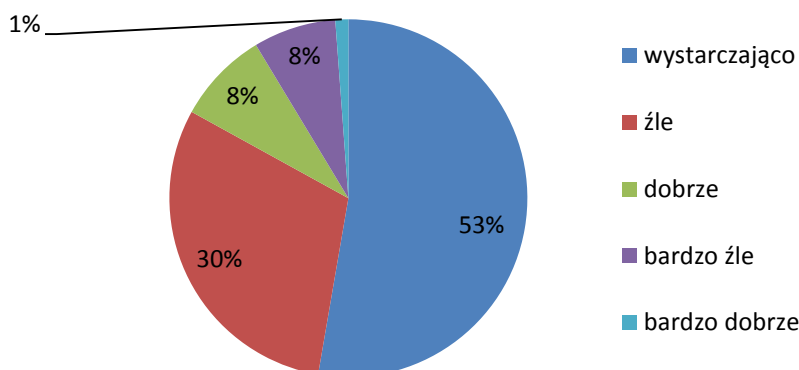
**Rycina 35. Inne miejsca uprawiania rekreacji rowerowej**

*Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.*

Z przytaczanych wcześniej badań Graji-Zwolińskiej, Spychały (2012) wynika, że zdecydowana większość ankietowanych (65%) jeździ na rowerze tylko w miejscu stałego zamieszkania.

## 4.7. Autoocena uczestnictwa w rekreacji rowerowej

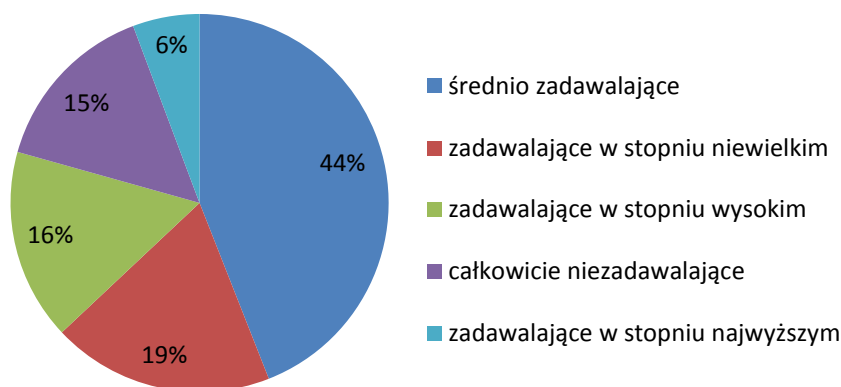
Przeprowadzona ankieta dała również szansę wypowiedzenia się na temat oceny oferty imprez dla rowerzystów mieście (rycina 36). Odpowiedzi nie są jednoznaczne. Na pytanie: „Jak oceniasz ofertę imprez dla rowerzystów we Wrocławiu?”, w tym przypadku nieco ponad połowa badanych (53%) uznała ją za wystarczającą. Równocześnie 1/3 ankietowanych ocenia ją źle (30%). W pozostałych odpowiedziach zdania są podzielone – 8% ocenia dobrze a 7% bardzo źle.



**Rycina 36. Ocena oferty imprez dla rowerzystów we Wrocławiu**

*Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.*

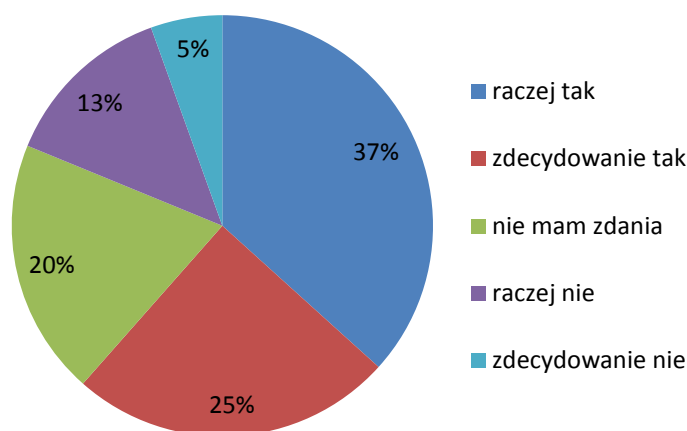
Uczniowie oceniali także swoje uczestnictwo w rekreacji rowerowej (rycina 37). Odpowiadając na pytanie: „Jak ogólnie oceniasz swoje uczestnictwo w rekreacji rowerowej?“, niespełna połowa badanych (44%) ocenia je jako średnio zadowalające, a 19% jako zadowalające w stopniu niewielkim. Wysoko swoje uczestnictwo ocenia tylko 16%, a jako całkowicie niezadowalające – 15% badanych. Uwidacznia to interesującą autoocenę badanych, w której dominuje świadomość niedostatku uczestnictwa w rekreacji rowerowej, można to uznać za pozytywny sygnał.



**Rycina 37. Ocena uczestnictwa w rekreacji rowerowej**

*Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.*

Końcowo zapytano respondentów, czy chcieliby w większym stopniu uczestniczyć w rekreacji rowerowej. Zdecydowana większość ankietowanych uczniów (62%) odpowiedziała twierdząco (rycina 38), raczej tak – 37%, zdecydowanie tak – 25%. Odpowiedzi raczej nie i zdecydowanie nie w sumie nie przekroczyły 20% (odpowiednio 13% i 5%).



**Rycina 38. Deklaracja uczestnictwa w rekreacji rowerowej (stopień uczestnictwa)**

*Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.*

Z badań wynika, iż młodzież jest usatysfakcjonowana sposobami zagospodarowania posiadanego czasu wolnego. Jak wynika z badań Sołtysika (2000) opinię taką wyraziło  $\frac{3}{4}$  respondentów. Natomiast chęć przeznaczenia większej ilości czasu na rekreację i turystykę potwierdziło aż 80% młodzieży szkół średnich.

Na podstawie dokonanej analizy i wyników badań, Autor dokonał własnej klasyfikacji uwarunkowań wpływających na poziom rekreacji rowerowej młodzieży. W tabeli 18 przedstawiono cztery uwarunkowania ogólne, a w ramach każdego z nich – czynniki szczegółowe. Ta klasyfikacja może być pomocna do bardziej szczegółowych analiz, ma ona znaczenie porządkujące dość obszerny i zróżnicowany zbiór uwarunkowań. Należy zwrócić uwagę, iż dotyczy ona tylko części uwarunkowań rekreacji rowerowej (zob. rycina 3) konkretnie tej, która wymaga badań bezpośrednich, sondujących opinie uczestników.

Na postawę badanej młodzieży wobec rekreacji rowerowej niewątpliwie wpływa wiele czynników, które oddziałują na jednostkę w ciągu całego życia. Należą do nich przedstawione w tabeli 18 uwarunkowania. Na każdą z tych grup uwarunkowań składa się wiele czynników różnie oddziałujących na poszczególnych uczniów. Poznanie tych czynników może pomóc w aktywizacji badanej grupy młodzieży, a także przyczynić się do planowania i programowania rekreacji i turystyki rowerowej we Wrocławiu i okolicy.

**Tabela 18. Klasyfikacja uwarunkowań mających wpływ na zachowania młodzieży w zakresie rekreacji rowerowej**

Ogólne uwarunkowania	Czynniki szczegółowe
Posiadany czas wolny	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Struktura czasu wolnego: <ul style="list-style-type: none"> <li>• w dni nauki szkolnej</li> <li>• weekendowy</li> <li>• wakacje</li> </ul> </li> </ul>
Społeczno-ekonomiczne	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Struktura płci</li> <li>– Wiek</li> <li>– Pochodzenie społeczne</li> <li>– Wzorce rodzinne</li> <li>– Miejsce zamieszkania</li> <li>– Wielkość gospodarstwa domowego</li> <li>– Stan zamożności rodziny</li> <li>– Wyposażenie w sprzęt</li> <li>– Motywy uprawiania rekreacji rowerowej</li> <li>– Stan uczestnictwa w rekreacji rowerowej</li> <li>– Czynniki wpływające na uczestnictwo w rekreacji rowerowej</li> </ul>
Przestrzenne-infrastrukturalne	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Miejsce uprawiania rekreacji rowerowej</li> <li>– System dróg rowerowych</li> <li>– Dostępność urządzeń sprzyjających rekreacji rowerowej</li> <li>– Dostępność obiektów rekreacyjnych</li> <li>– Stopień urbanizacji miejscowości</li> </ul>
Stopień uczestnictwa	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ocena uczestnictwa</li> <li>– Oferta imprez rowerowych</li> <li>– Deklaracje uczestnictwa</li> </ul>

Źródło: opracowanie własne.

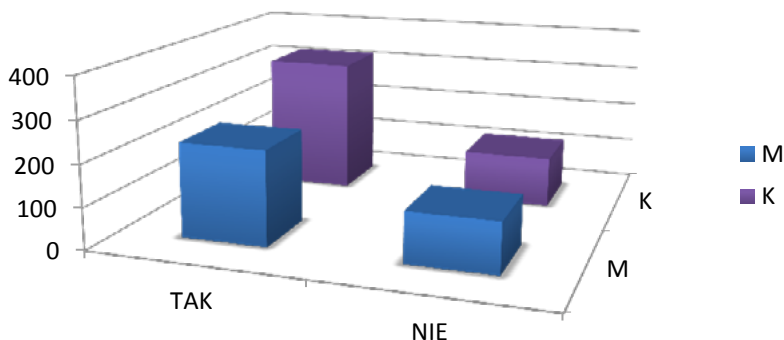
W niniejszej pracy Autor podjął próbę zweryfikowania tych uwarunkowań. Większość badanych docenia pozytywne wartości płynące z faktu uprawiania tej formy aktywności. Istotny jest fakt, iż badani dostrzegają, że jazda na rowerze poprawia ich kondycję i sprawność fizyczną, czyli bezpośrednio wpływa na ich zdrowie.

#### **4.8. Analiza zależności między istotnymi czynnikami warunkującymi uczestnictwo w rekreacji rowerowej**

Dalszą analizę materiału badawczego Autor opracował stosując typowe dla tego rodzaju badań metody statystyczne. Zastosowanie w pracy poniższych metod statystycznych pozwoliło na wskazanie czynników (uwarunkowań), które miały decydujący wpływ na uprawianie rekreacji rowerowej przez badanych uczniów.

W uzasadnionych – analizą rozproszenia wyników badań – przypadkach obliczono odchylenia standardowe od średniej arytmetycznej. W kilku przypadkach posłużono się współczynnikiem korelacji prostej Pearsona ( $r$ ) oraz wskazaniem istotności różnic według testu Studenta ( $t$ ) dla zbiorów (danych) niezależnych. Istotność statystyk rozpatrywano na poziomie  $p < 0,05$ , biorąc pod uwagę stosowną liczbę stopni swobody.

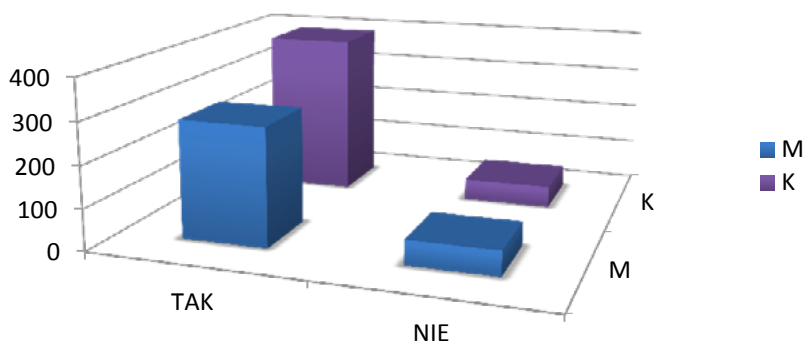
Z przeprowadzonych badań wynika, że płeć uczestników w dużym stopniu warunkuje uczestnictwo w rekreacji rowerowej. Wykazano istotny statystycznie związek między płcią a uprawianiem rekreacji rowerowej ( $p = 0,0232$ ). Przy czym odsetek dziewcząt zaznaczających tę odpowiedź (73%) jest wyższy niż chłopców, których ponad 65% deklaruje uprawianie rekreacji rowerowej. Płyne stąd wniosek, iż zmienne są zależne. Wzajemne związki i zależności między danymi cechami przedstawia rycina 39.



**Rycina 39. Zależność pomiędzy płcią badanych a uprawianiem rekreacji rowerowej**

*Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.*

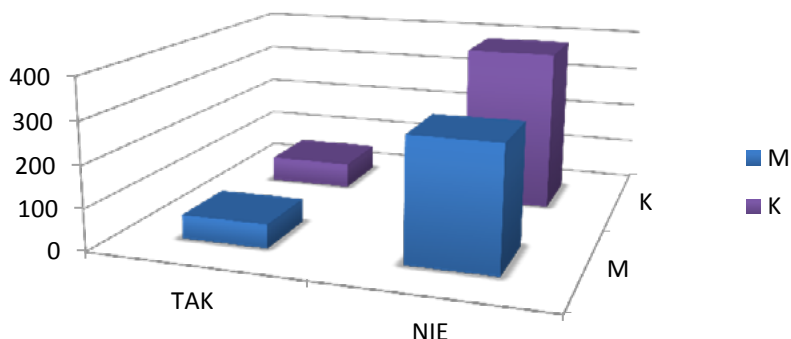
Wykazano również istotny statystycznie związek między płcią a uczestnictwem w rekreacji rowerowej z członkami rodziny w dzieciństwie ( $p = 0,0282$ ). Z przeprowadzonych badań wynika, że płeć uczestników w pewnym stopniu warunkuje uczestnictwo w tej formie aktywności. Przy czym odsetek dziewcząt zaznaczających tę odpowiedź (ponad 88%) jest wyższy niż chłopców, których ponad 82% deklaruje uprawianie rekreacji rowerowej w dzieciństwie. Płyne stąd wniosek, iż zmienne są zależne. Wzajemne powiązania między poszczególnymi kryteriami cząstkowymi przedstawia rycina 40.



**Rycina 40. Zależność pomiędzy płcią badanych a uczestnictwem w rekreacji rowerowej z członkami rodziny w dzieciństwie**

*Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.*

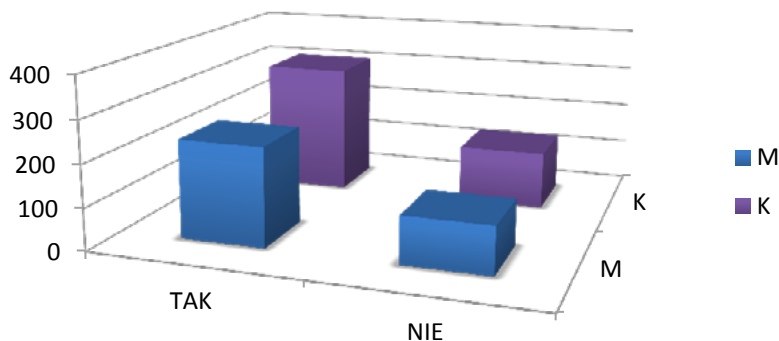
Nie wykazano istotnego statystycznie związku między płcią a wykorzystaniem roweru do dojazdu do szkoły ( $p = 0,3208$ ). Płyne stąd wniosek, iż zmienne są niezależne. Z przeprowadzonych badań wynika, że płeć uczestników nie ma wpływu na decyzję o dojeżdżaniu rowerem do szkoły. Przy czym odsetek dziewcząt zaznaczających tę odpowiedź jest minimalnie wyższy niż chłopców (wskazania znajdują się w przedziale pomiędzy 86% a niespełna 84%). Sytuację między poszczególnymi kryteriami cząstkowymi przedstawia rycina 41.



**Rycina 41. Zależność pomiędzy płcią badanych a dojeżdżaniem do szkoły rowerem**

*Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.*

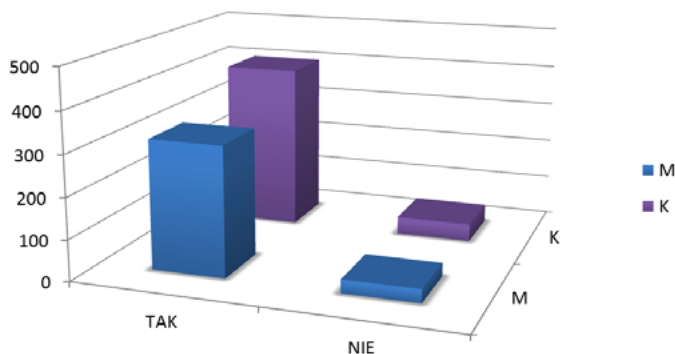
Nie wykazano istotnego statystycznie związku między płcią a wykorzystaniem roweru do innych celów niż komunikacyjne ( $p = 0,5899$ ). Płyne stąd wniosek, iż zmienne są niezależne. Z przeprowadzonych badań wynika, że płeć uczestników nie ma wpływu na ten fakt. Przy czym odsetek dziewcząt zaznaczających tę odpowiedź (ponad 69%) jest w niewielkim stopniu wyższy niż chłopców, których ponad 67% deklaruje wykorzystywanie roweru nie tylko w komunikacji. Wzajemne powiązania między poszczególnymi kryteriami cząstkowymi przedstawia rycina 42.



**Rycina 42. Zależność pomiędzy płcią badanych a wykorzystywaniem roweru do innych celów niż komunikacyjne**

*Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.*

Nie wykazano istotnego statystycznie związku między płcią a posiadaniem własnego roweru ( $p = 0,8703$ ). Płynnie stąd wniosek, iż zmienne są niezależne. Z przeprowadzonych badań wynika, że płeć uczestników nie ma wpływu na posiadany sprzęt. Przy czym odsetek dziewcząt i chłopców zaznaczających tę odpowiedź w obu przypadkach nieznacznie przekracza 90% wskazań. Wzajemne powiązania między poszczególnymi kryteriami cząstkowymi przedstawia rycina 43.



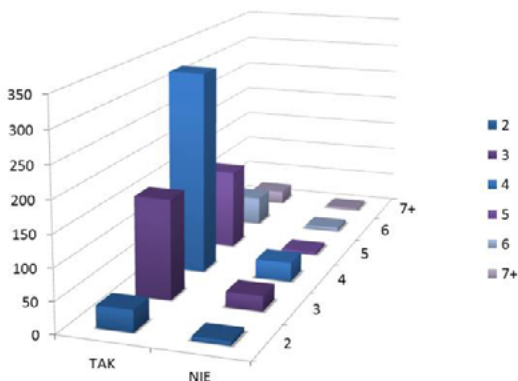
**Rycina 43. Zależność pomiędzy płcią badanych a posiadaniem własnego roweru**

*Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.*

Kolejnym ważnym czynnikiem, od którego zależy stopień uczestnictwa w rekreacji rowerowej, jest wielkość gospodarstwa domowego i jego stan materialny.

Wykazano istotny statystycznie związek między wielkością gospodarstwa domowego a posiadaniem własnego roweru ( $p = 0,0390$ ). Płynnie stąd wniosek, iż zmienne są zależne. Z przeprowadzonych badań wynika, że liczba osób w gospodarstwie domowym w dużym stopniu warunkuje wypo-

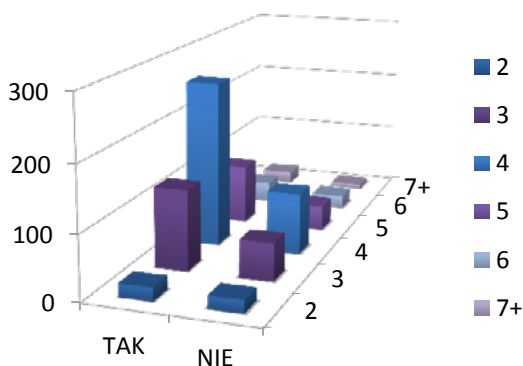
sażenie w sprzęt rekreacyjny, w tym przypadku rower. Przy czym najwyższe wskazanie, ponad 96%, było w gospodarstwach 5 osobowych oraz ponad 91% w gospodarstwach 4 osobowych. Ponownie najniższe (83%) w gospodarstwach 2 osobowych, czyli z jednym opiekunem. Wzajemne powiązania między poszczególnymi kryteriami cząstkowymi przedstawia rycina 44.



**Rycina 44. Zależność pomiędzy liczbą osób w gospodarstwie domowym a posiadaniem własnego roweru**

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.

Nie wykazano istotnego statystycznie związku między liczbą osób w gospodarstwie domowym a uprawianiem rekreacji rowerowej ( $p = 0,0537$ ). Płyne stąd wniosek, iż zmienne są niezależne. Z przeprowadzonych badań wynika, że wielkość gospodarstwa domowego nie ma wpływu na uczestnictwo w rekreacji rowerowej. Wzajemne powiązania między poszczególnymi kryteriami cząstkowymi przedstawia rycina 45.



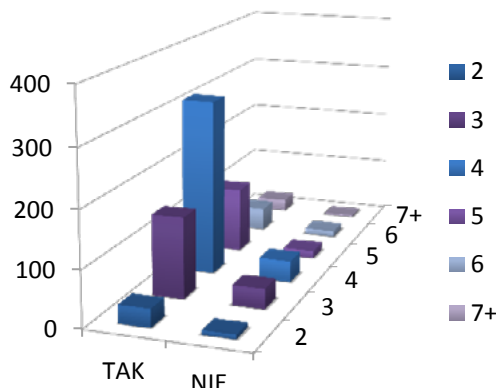
**Rycina 45. Zależność pomiędzy liczbą osób w gospodarstwie domowym a uprawianiem rekreacji rowerowej**

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.

Wykazano istotny statystycznie związek między wielkością gospodarstwa domowego a uczestnictwem w rekreacji rowerowej z członkami ro-



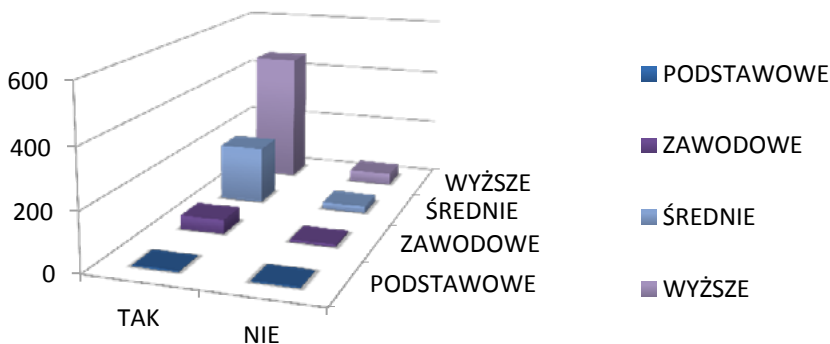
dziny w dzieciństwie ( $p = 0,0331$ ). Płyne stąd wniosek, iż zmienne są zależne. Z przeprowadzonych badań wynika, że liczba osób w gospodarstwie domowym w dużym stopniu warunkuje uprawianie rekreacji rowerowej w dzieciństwie. Przy czym najwyższe wskazanie, niespełna 90%, było w gospodarstwach 5 osobowych. Najniższe 80% w gospodarstwach 2 osobowych, czyli z jednym opiekunem. Wzajemne powiązania między poszczególnymi kryteriami cząstkowymi przedstawia rycina 46.



**Rycina 46. Zależność pomiędzy liczbą osób w gospodarstwie domowym a uczestnictwem w rekreacji rowerowej z członkami rodziny w dzieciństwie**  
*Źródło: Opracowanie na podstawie wyników badań własnych.*

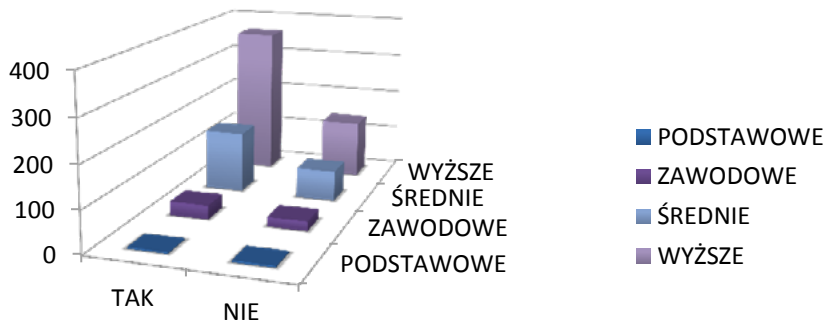
W analizowanych badaniach można zauważyć również związek pomiędzy wykształceniem rodziców a posiadaniem roweru.

Wykazano istotny statystycznie związek między wykształceniem rodziców, w tym przypadku matki a posiadaniem przez badanych roweru ( $p = 0,0103$ ). Płyne stąd wniosek, iż zmienne są zależne. Z przeprowadzonych badań wynika, że wykształcenie rodziców w dużym stopniu warunkuje posiadanie roweru. Wzajemne powiązania między poszczególnymi kryteriami cząstkowymi przedstawia rycina 47.



**Rycina 47. Zależność pomiędzy wykształceniem matki a posiadaniem własnego roweru**  
*Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.*

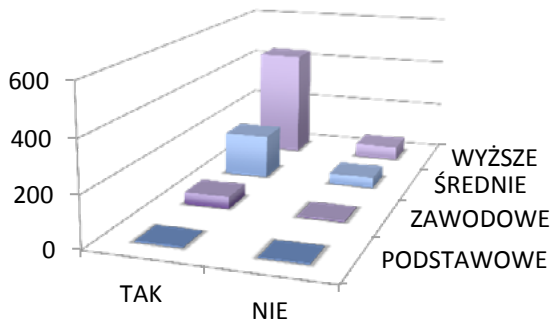
Nie wykazano istotnego statystycznie związku między wykształceniem rodziców (w tym przypadku matki) a uprawianiem rekreacji rowerowej przez badanych ( $p = 0,0624$ ). Płyne stąd wniosek, iż zmienne są niezależne. Z przeprowadzonych badań wynika, że wykształcenie rodziców nie wpływa na uprawianie rekreacji przez badanych. Wzajemne powiązania między poszczególnymi kryteriami cząstkowymi przedstawia rycina 48.



**Rycina 48. Zależność pomiędzy wykształceniem matki a uprawianiem rekreacji rowerowej**

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.

Wykazano istotny statystycznie związek między wykształceniem rodziców, w tym wypadku matki a uczestnictwem w rekreacji rowerowej z członkami rodziny w dzieciństwie ( $p = 0,0018$ ). Płyne stąd wniosek, iż zmienne są zależne. Z przeprowadzonych badań wynika, że wykształcenie rodziców w dużym stopniu warunkuje tę zależność. Wzajemne powiązania między poszczególnymi kryteriami cząstkowymi przedstawia rycina 49.

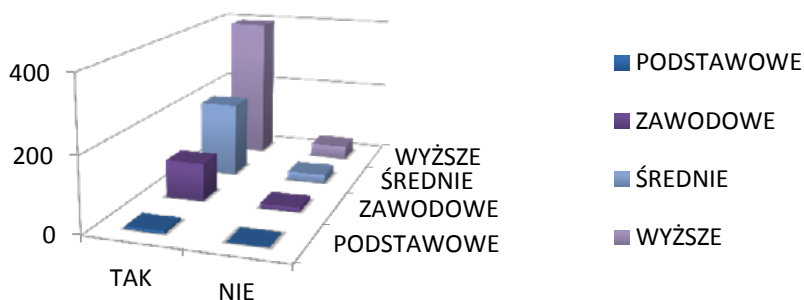


**Rycina 49. Zależność pomiędzy wykształceniem matki a uczestnictwem w rekreacji rowerowej z członkami rodziny w dzieciństwie**

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.

Nie wykazano istotnego statystycznie związku między wykształceniem ojca a posiadaniem przez badanych roweru ( $p = 0,8499$ ). Płyne stąd wnio-

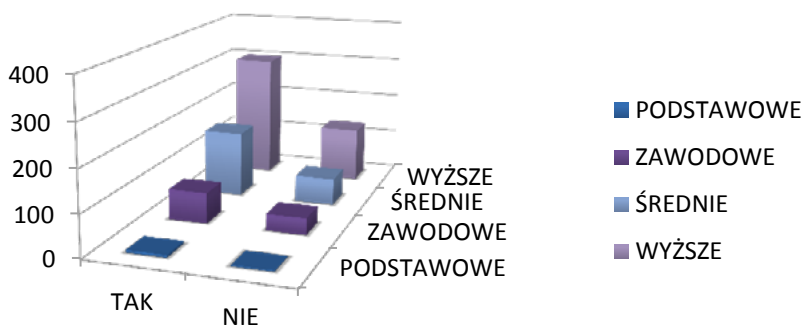
sek, iż zmienne są niezależne. Z przeprowadzonych badań wynika, że wykształcenie rodziców, w tym przypadku ojca, nie warunkuje posiadania roweru przez uczniów.. Wzajemne powiązania między poszczególnymi kryteriami częściowymi przedstawia rycina 50.



**Rycina 50. Zależność pomiędzy wykształceniem ojca a posiadaniem własnego roweru**

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.

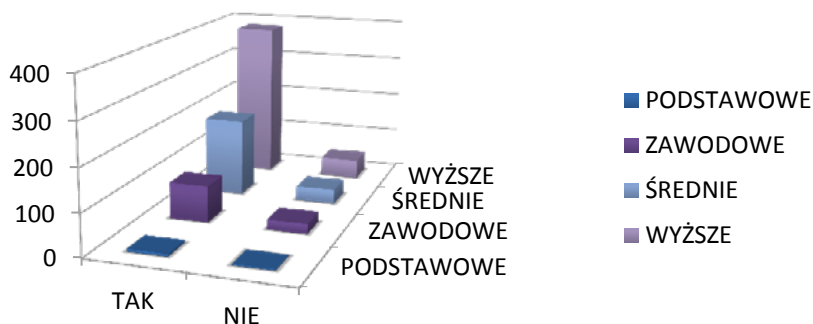
Nie wykazano istotnego statystycznie związku między wykształceniem ojca a uprawianiu rekreacji rowerowej przez badanych ( $p = 0,6895$ ). Płyne stąd wniosek, iż zmienne są niezależne. Z przeprowadzonych badań wynika, że wykształcenie rodziców, w tym wypadku ojca, nie warunkuje uprawiania rekreacji przez badanych. Wzajemne powiązania między poszczególnymi kryteriami częściowymi przedstawia rycina 51.



**Rycina 51. Zależność pomiędzy wykształceniem ojca a uprawianiem rekreacji rowerowej**

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.

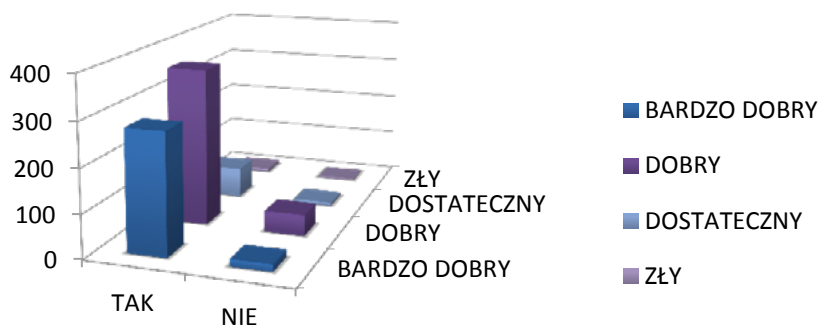
Wykazano istotny statystycznie związek między wykształceniem rodziców a uczestnictwem w rekreacji rowerowej z członkami rodziny w dzieciństwie ( $p = 0,0198$ ). Płyne stąd wniosek, iż zmienne są zależne. Z przeprowadzonych badań wynika, że wykształcenie rodziców, w tym przypadku ojca, w dużym stopniu warunkuje tę zależność. Wzajemne powiązania między poszczególnymi kryteriami częściowymi przedstawia rycina 52.



**Rycina 52. Zależność pomiędzy wykształceniem ojca a uczestnictwem w rekreacji rowerowej z członkami rodziny w dzieciństwie**

*Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.*

Biorąc pod uwagę jak bardzo ważnym czynnikiem jest także stan materialny rodziny, Autor wykazał zależności mające bezpośredni wpływ na uprawianie przez badanych – rekreacji rowerowej. Wykazano istotny statystycznie związek między statusem materialnym gospodarstwa domowego a posiadaniem przez badanych roweru ( $p = 0,0134$ ). Płyne stąd wniosek, iż zmienne są zależne. Z przeprowadzonych badań wynika, że status materialny w dużym stopniu warunkuje posiadanie roweru. Najwyższa grupa badanych (94%) o statusie bardzo dobrym deklaruje posiadanie roweru, niespełna 90% o statusie dobrym. Tylko w przypadku 75% badanych przedstawiających swój status jako zły. Wzajemne powiązania między poszczególnymi kryteriami częściowymi przedstawia rycina 53.

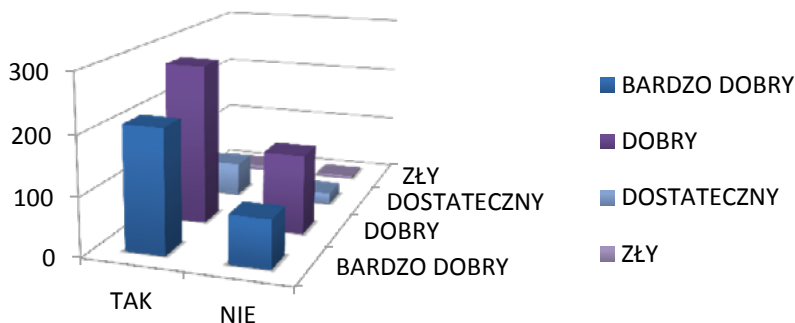


**Rycina 53. Zależność pomiędzy statusem materialnym a posiadaniem własnego roweru**

*Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.*

Nie wykazano natomiast istotnego statystycznie związku między statusem materialnym gospodarstwa domowego a uprawianiem rekreacji rowerowej przez badanych ( $p = 0,3887$ ). Płyne stąd wniosek, iż zmienne są nie-

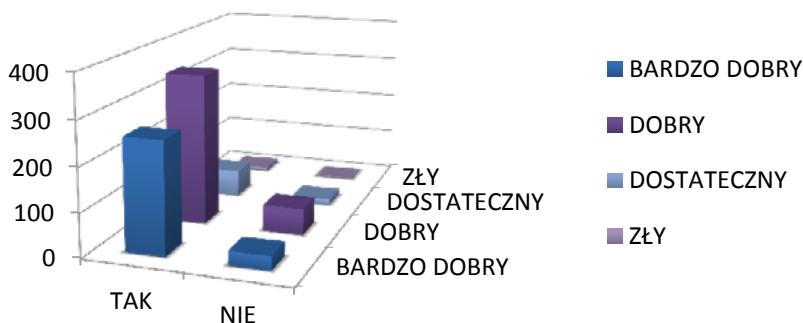
zależne. Z przeprowadzonych badań wynika, że stan gospodarstwa domowego nie ma wpływu na uczestnictwo w rekreacji rowerowej badanych. Odpowiedzi twierdzące we wszystkich grupach oscylowały w granicach 70% wskazań – rycina 54.



**Rycina 54. Zależność pomiędzy statusem materialnym a uprawianiem rekreacji rowerowej**

*Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.*

Nie wykazano również istotnego statystycznie związku między statusem materialnym gospodarstwa domowego a uprawianiem rekreacji rowerowej przez badanych w dzieciństwie ( $p = 0,3607$ ). Płyne stąd wniosek, iż zmienne są niezależne. Z przeprowadzonych badań wynika, że stan gospodarstwa domowego nie ma wpływu na uczestnictwo w rekreacji rowerowej badanych w dzieciństwie. Odpowiedzi twierdzące we wszystkich grupach oscylowały w granicach 82%-88% wskazań. Wzajemne powiązania między poszczególnymi kryteriami cząstkowymi przedstawia rycina 55.



**Rycina 55. Zależność pomiędzy statusem materialnym a uczestnictwem w rekreacji rowerowej z członkami rodziny w dzieciństwie**

*Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.*

W wyniku analizy zebranego materiału badawczego stwierdzono zależności, które Autor uznał za przydatne do opracowania wyników badań. Zależności te ujęto w tabeli 19.

**Tabela 19. Wykaz zależności i korelacji występujących pomiędzy poszczególnymi czynnikami (cechami)**

<b>Czynniki (cechy)/Zależność</b>	<b>Ocena zależności cech</b>
Płeć uczestników / Uprawianie rekreacji rowerowej	Zmienne są zależne
Płeć uczestników /Uczestnictwo w rekreacji rowerowej w dzieciństwie	Zmienne są zależne
Płeć uczestników/Dojazd do szkoły rowerem	Zmienne są niezależne
Płeć uczestników/Wykorzystywanie roweru do innych celów niż komunikacyjne	Zmienne są niezależne
Płeć uczestników/Posiadanie roweru	Zmienne są niezależne
Liczba osób w gospodarstwie domowym/Posiadanie roweru	Zmienne są zależne
Liczba osób w gospodarstwie domowym/Uprawianie rekreacji rowerowej	Zmienne są niezależne
Liczba osób w gospodarstwie domowym/Uprawianie rekreacji rowerowej w dzieciństwie	Zmienne są zależne
Wykształcenie matki /Posiadanie roweru	Zmienne są zależne
Wykształcenie matki /Uczestnictwo w rekreacji rowerowej w dzieciństwie	Zmienne są zależne
Wykształcenie matki /Uprawianie rekreacji rowerowej	Zmienne są niezależne
Wykształcenie ojca /Posiadanie roweru	Zmienne są niezależne
Wykształcenie ojca /Uczestnictwo w rekreacji rowerowej w dzieciństwie	Zmienne są zależne
Wykształcenie ojca /Uprawianie rekreacji rowerowej	Zmienne są niezależne
Status gospodarstwa domowego / Posiadanie roweru	Zmienne są zależne
Status gospodarstwa domowego /Uprawianie rekreacji rowerowej	Zmienne są niezależne
Status gospodarstwa domowego /Uprawianie rekreacji rowerowej w dzieciństwie	Zmienne są niezależne

*Źródło: opracowanie własne.*

Uzyskane dane odpowiadają założonym celom badawczym i umożliwiają udzielenie odpowiedzi na postawione pytania badawcze. W kolejnym rozdziale Autor przedstawia syntetyczne wnioski z przeprowadzonych badań.



## **Rozdział 5**

---

### **Modelowy układ społecznych uwarunkowań rekreacji rowerowej młodzieży licealnej na tle ustaleń badawczych – próba syntezy**

Wnioski wypływające z przeprowadzonych badań, Autor podzielił na dwie grupy:

- do pierwszej należą te, które wynikają z przeprowadzonej analizy dokumentów dotyczących infrastruktury rowerowej i polityki jej rozwoju we Wrocławiu;
- drugą grupę wniosków stanowią te, które wynikają z przeprowadzonego sondażu wśród badanych uczniów liceów ogólnokształcących.

Przedmiotem rozważań ostatniego rozdziału niniejszej pracy jest również przedstawienie syntezy całości badań nad uwarunkowaniami rekreacji rowerowej w postaci modelowego układu tych uwarunkowań.

#### **5.1. Synteza ustaleń badawczych w zakresie infrastruktury i polityki rowerowej we Wrocławiu**

Wrocław, jako jedno z 12 dużych miast Polski, zrzeszony jest w sieci „Miasta dla rowerów”. Kluczem jest istnienie aktywnych organizacji rowerowych. Raporty lokalne dotyczące polityki rowerowej w miastach wykonane były przy pomocy podobnego schematu i metodologii, z uwzględnieniem uwarunkowań wynikających z lokalnej specyfiki. Umocowanie polityki rowerowej we Wrocławiu, zawierającej wszystkie ważne elementy, uznawane jest za modelowe w skali kraju.

Na podstawie penetracji badawczych dotyczącej polityki rowerowej w mieście oraz raportów społecznych, Autor pracy doszedł do następujących wniosków:



1. We Wrocławiu, podobnie jak w innych miastach, można zaobserwować w ostatnich latach wyraźny wzrost tempa budowy infrastruktury rowerowej. Nastąpił wzrost świadomości polityków i zarządzających miastem w zakresie zaspokajania potrzeb ruchu rowerowego jako uzupełniającego składnika systemu transportowego miasta. Pozytywnym zjawiskiem są zapisy na temat konieczności rozwoju ruchu rowerowego w większości miejskich dokumentów planistycznych dotyczących transportu. Świadczy to o wzroście popularności samej idei roweru jako elementu komunikacji miejskiej, ale jednocześnie tworzy obiecujące warunki dla rekreacji rowerowej.
2. Podstawowym parametrem służącym opisywaniu polityki rowerowej miasta jest długość dróg rowerowych, przytaczana w całkowitym oderwaniu od innych ważnych parametrów, takich jak: jakość, rodzaj, lokalizacja czy spójność systemu. Brak jest szczegółowych danych na temat skali ruchu rowerowego w mieście. Szacowany poziom ruchu rowerowego to 1-4% udziału w podróżach (Polityka...2010), jest on rażąco niski w porównaniu z krajami Europy Zachodniej o podobnych warunkach klimatycznych. W perspektywie długoterminowej, do roku 2020, głównym celem polityki rowerowej Wrocławia jest osiągnięcie co najmniej 15% udziału, co przy aktualnym tempie budowy całej infrastruktury, według Autora monografii wydaje się realne do osiągnięcia.
3. Infrastruktura rowerowa w wielu przypadkach powstaje przy okazji realizacji innych inwestycji. Nie pozwala to jednak na dokładniejszą analizę wysokości środków wydawanych na infrastrukturę rowerową. Brak jest także przykładów pozyskiwania funduszy z UE i środków dedykowanych na rozwój tejże infrastruktury. Powstawała ona zazwyczaj w ramach projektów współfinansowanych przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Dolnośląskiego na lata 2007-2013.
4. Wrocław posiada wyodrębnione struktury do zarządzania polityką rowerową: Sekcję ds. rozwoju ruchu rowerowego, a także Radę ds. rozwoju ruchu rowerowego w mieście. Początkowo działalność organizacji rowerowych przejawiała się przede wszystkim w manifestowaniu obecności rowerzystów w przestrzeni miasta oraz krytyce działań podejmowanych przez władze (np. manifestacje pod nazwą „masa krytyczna”. W momencie powołania odpowiednich struktur nastąpiła współpraca i wprowadzenie postulatów rowerzystów do polityki miasta.
5. We Wrocławiu sieć tras jako całość nie spełnia w stopniu zadowalającym żadnych z pięciu wymogów, jakie powinien spełniać system

tras rowerowych. Światowym standardem w planowaniu, projektowaniu i budowie miejskich dróg rowerowych są zalecenia Holendrów, zawarte w pracy *Sign Up for the Bike* (tłum. Kopta 1999). Zgodnie z holenderskimi założeniami system rowerowy powinien charakteryzować się takimi cechami, jak: spójność, bezpośredniość, bezpieczeństwo, komfort i atrakcyjność. Głównym problemem jest brak spójności tras, bezpieczeństwo, mała atrakcyjność nie umożliwiająca szybkiego dojazdu do celu. Do pozytywnych aspektów zalicza się sukcesywne wdrażanie wzorcowych ułatwień organizacyjnych w postaci ulic jednokierunkowych z dopuszczeniem dwukierunkowego ruchu rowerowego (kontrpasy), śluz rowerowych oraz dużą ilość stojaków rowerowych.

6. W Polsce wśród miast porównywanych pod względem innowacyjności wyróżniają się Gdańsk i Kraków, a w ostatnich latach także Wrocław. Modelowe rozwiązania, jak budowa parkingów rowerowych będących elementem systemu „Bike & Ride”, śluz rowerowych czy zarządzanie ruchem rowerowym w ścisłym centrum pojawiły się dopiero po powołaniu Oficera Rowerowego. Utworzenie stanowiska Oficera Rowerowego w 2007 roku we Wrocławiu przyczyniło się do dialogu ze środowiskiem rowerzystów i szybszej realizacji programu rowerowego 2009-2012 oraz wprowadzeniu nowoczesnych rozwiązań z zakresu organizacji ruchu w mieście.
7. Wrocław jest modelowym przykładem kompleksowej realizacji programu parkingów rowerowych w Polsce. Początkowo była to inicjatywa organizacji pozarządowych, a po 2008 roku także władz miasta. Warto tutaj zwrócić uwagę na ich lokalizację – są one często umieszczane w grupach po kilka w jezdni, w miejscu dotychczasowych miejsc postojowych dla samochodów, w ten sposób rowerzysta ma ułatwiony dostęp do roweru. Stojaki stanowią również element systemu „Bike & Ride” – łączonej jazdy rowerem i transportem zbiorowym. Zadaszone stojaki zlokalizowane są także przy kluczowych przystankach komunikacji miejskiej.
8. Proces wdrażania polityki rowerowej polityki polegać ma na monitorowaniu i okresowych analizach działań służących osiągnięciu założonych celów, poprzez:
  - sprawdzanie co 5 lat w ramach prowadzonych Kompleksowych Badań Ruchu udziału ruchu rowerowego w ogólnej liczbie podróży w mieście,
  - sprawdzanie raz na trzy lata w badaniach ankietowych stopnia zadowolenia rowerzystów (Polityka... 2010). Niewątpliwie jest to korzystne rozwiązanie, ale należałoby się zastanowić, jaka będzie metodologia badań. Autor uważa, że powyższe analizy powinny być kon-

sultowane ze środowiskiem rowerzystów, a także przeprowadzane w miarę możliwości na jak największą skalę oraz z większą częstotliwością.

9. Wielkim sukcesem jest działająca od 2011 roku sieć bezobsługowych wypożyczalni rowerów funkcjonująca w systemie tzw. Wrocławskiego Roweru Miejskiego. Z systemu należącego do operatora Nexbike w 2015 roku korzystało 90 tysięcy użytkowników. Obecnie składa się on z 720 rowerów w 72 stacjach i kompatybilny jest z podobnymi systemami w całej Europie (wroclawskirower.pl – dostęp 10.06.2015).

W Polsce, Wrocław, obok Warszawy i Gdańska, uważany jest za przykład istnienia najbardziej zaawansowanego modelu zarządzania polityką rowerową, który gwarantuje jego pełną efektywność. Dla obecnej polityki władz miasta i regionu rok 2014 był przełomowy. W projekcie Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego bezkonkurencyjnym zwycięzcą został projekt nr 269: „Rowerowy Wrocław – bezpieczne trasy rowerowe w centrum”. W tym też roku tematyka rowerowa stała się także ważną częścią kampanii wyborczej, kandydaci na prezydentów podpisali przygotowaną przez rowerzystów deklarację i zapewniali, że bezpieczeństwo cyklistów będzie ich priorytetem. Prezydent Wrocławia powołał stanowisko wiceprezydenta do spraw rowerowych, któremu bezpośrednio podlega oficer rowerowy. Zapowiedziano, że powstanie szczegółowy plan inwestycyjny, a w przyszłości będzie można bez problemu przejechać rowerem po spójnej sieci tras. Jedynie sprawna komunikacja zbiorowa, rowery i ruch pieszy są w stanie sprostać potrzebom transportowym dużej metropolii. Wiadomo już, że rower to nie tylko rekreacja i turystyka, ale codzienny środek lokomocji zapewniający dojazd do pracy czy szkoły.

W niniejszej monografii infrastruktura rowerowa i polityka jej rozwoju są traktowane jako bardzo ważne uwarunkowania rekreacji rowerowej, także w odniesieniu do badanej grupy społecznej – młodzieży licealnej. Wykonane analizy i badania bezpośrednio potwierdziły znaczenie tych uwarunkowań. Znaczenie to wynika stąd, że infrastruktura i polityka jej rozwoju kreują konkretne, rzeczywiste warunki dla uprawiania rekreacji rowerowej. Bez tych warunków, bez możliwości dogodnego przemieszczania się rowerem przez całe miasto i jego wszystkie atrakcje nie nastąpi rozwój rekreacji rowerowej młodzieży, nawet wówczas, gdyby pozostałe uwarunkowania – w tym motyw i chęć uprawiania tej formy rekreacji – były sprzyjające. Infrastruktura jest czynnikiem fundamentalnym, dlatego należy cieszyć się z jej umiarkowanie pozytywnej oceny. Trzeba dostrzec i to, że jeszcze kilkanaście lat temu w założeniach gospodarki przestrzennej, w dokumentach i praktyce działań gospodarzy Wrocławia nie istniała wcale kategoria polityki rowerowej ani tym bardziej rekreacji

rowerowej, zatem ważnym ustaleniem badawczym jest z jednej strony wydobycie rangi tego uwarunkowania, jakim jest infrastruktura rowerowa; a z drugiej strony dostrzeżenie korzystnego kierunku rozwoju tej infrastruktury w polityce miasta.

## **5.2. Synteza ustaleń badawczych w zakresie preferencji i zachowań młodzieży licealnej**

Na podstawie przeprowadzonego postępowania badawczego stwierdzić należy, że wykorzystane źródła oraz zastosowane metody badawcze, a także analiza wyników przeprowadzonych badań pozwoliły Autorowi na sformułowanie następujących ustaleń badawczych:

- Badaniami objęto młodzież licealną, w wieku 17-18 lat, z niewielką przewagą kobiet (56%), w 65% pochodzącą z Wrocławia, dużego miasta powyżej 500 tysięcy mieszkańców. Jest to grupa młodzieży wkraczająca w dorosłość, ale jednocześnie wciąż poddana dużemu wpływowi rodziny. Istotny bowiem wydaje się wpływ wychowania na uprawianie rekreacji, płynący z tradycji rodzinnych.
- Zwiększa się, i to w dużym tempie, rekreacyjne traktowanie jazdy na rowerze. Wysoki poziom uczestnictwa w rekreacji rowerowej cechuje 69% badanej populacji Są to na ogół jednostki nie tylko chętnie i często poświęcające wolne chwile na jazdę na rowerze, lecz także emocjonalnie z nią związane.
- Typ szkoły różnicuje aktywność rekreacyjną. Uczniowie szkół ogólnokształcących są bardziej aktywni ruchowo, przy czym różnice te w bardzo dużym stopniu wynikają z sylwetki społecznej młodzieży uczęszczającej do danej szkoły.
- Do podstawowych uwarunkowań rekreacji rowerowej młodzieży zalicza się czas wolny – jego rozmiary i strukturę wykorzystywania. Uczniowie uczestniczą w rekreacji rowerowej proporcjonalnie do posiadanego czasu wolnego. Mimo iż młodzież deklaruje dosyć ograniczone ilości posiadanego czasu wolnego w dni nauki szkolnej, to istnieje dość silna korelacja z wykorzystaniem tego czasu na podejmowanie rekreacji rowerowej. Nieco odmiennie rysuje się ta sytuacja w dni weekendowe, w czasie których zwiększa się ilość czasu wolnego poświęcana na rekreację rowerową. Najmniej czasu wolnego uczniowie posiadają w dni robocze. Najliczniejszą grupę (23%) stanowią osoby deklarujące od 2 do 3 godzin, a co piąty uczeń deklaruje od 1 do 2 godzin. Zupełnie odmiennie sytuacja wygląda w weekendy, gdzie ponad 70% badanych deklaruje powyżej 6

godzin wolnego czasu. Obraz powyższych deklaracji niewątpliwie związany jest z obowiązkami szkolnymi. Mimo iż młodzież deklaruje dosyć ograniczone ilości posiadanego czasu wolnego w dni nauki szkolnej, to istnieje dość silna korelacja z wykorzystaniem tego czasu na podejmowanie rekreacji rowerowej. Jak wykazały badania, uczniowie w rekreacji rowerowej uczestniczą proporcjonalnie do posiadanego czasu wolnego.

- Rekreacja rowerowa, podobnie jak inne formy aktywności, realizowana jest także podczas wakacji szkolnych. Zdecydowana większość uczniów (80%) deklaruje powyżej 2 tygodni wakacyjnego czasu wolnego, spośród nich 41% poświęca przynajmniej 1 tydzień na rekreację rowerową. Na stosunkowo wysoki odsetek uprawiających jazdę na rowerze, niebagatelny wpływ ma popularność tej formy rekreacji oraz dostęp do sprzętu.
- Obserwuje się wysoki odsetek gospodarstw domowych posiadających sprzęt sportowo-turystyczny. We wszystkich typach społeczno-ekonomicznych gospodarstw domowych do najczęściej spotykanego sprzętu należy rower, jego posiadanie deklaruje 90% badanych, w tym 58% posiada tzw. rower górski (MTB). Należy zwrócić uwagę, że występują bardzo różne typy rowerów, natomiast Polska jest swoistym „ewenementem” na skalę europejską charakteryzującym się bardzo wysokim udziałem rowerów górskich. Jednak w ostatnim okresie zauważyć można coraz większy udział tzw. rowerów miejskich i retro wynikający z mody na uprawianie rekreacji rowerowej, a także ze swoistego stylu życia w dużym, mieście.
- W podejmowaniu przez młodych ludzi różnych form rekreacji znaczenie ma postępowanie innych, ważnych w ich życiu osób. Najczęściej to właśnie rodzice namówili badanych do uprawiania rekreacji rowerowej. Znaczna część ankietowanych odpowiadała, że rozpoczęła przygodę z rowerem za namową znajomych. Rodzice oraz znajomi często są przykładem i źródłem inspiracji dla dzieci i młodzieży, dlatego też bardzo ważna jest ich świadomość pozytywnego wpływu ruchu na organizm ludzki i ich postawa wobec aktywności ruchowej.
- Niezbędnym uwarunkowaniem uprawiania aktywności ruchowej jest motywacja. W odniesieniu do rekreacji i turystyki rowerowej motywy są wypadkową wielu czynników, zwłaszcza osobowościowych, społecznych, ekonomicznych. Jak wynika z przeprowadzonych badań – do najważniejszych motywów uczestnictwa w rekreacji rowerowej należą: możliwość poprawy samopoczucia (27%), stanu zdrowia (24%), a także możliwość poprawy wyglądu, tj. zachowania właściwej sylwetki (18%). Uczniów charakteryzuje zatem

stosunkowo wysoki poziom świadomości zdrowotnej oraz rzeczywistych potrzeb uprawiania rekreacji rowerowej.

- Badani najczęściej preferują jazdę na rowerze w gronie znajomych (49%) lub rodziny, a także realizują ją samodzielnie, stosunkowo rzadko korzystają z oferty klubów czy imprez zorganizowanych. Brak zainteresowania młodzieży rekreacją instytucjonalną jest trendem ostatnich lat zauważalnym także w przypadku innych form aktywności ruchowej. W przypadku imprez zorganizowanych uczniowie zwracali uwagę m.in. na słabą ich promocję i upowszechnienie.
- Badana forma rekreacji realizowana jest głównie w miejscu zamieszkania lub jego pobliżu, co może być związane z korzystnymi uwarunkowaniami jej uprawiania we Wrocławiu i okolicy. Niewątpliwie wpływ ma także dostępność infrastruktury rowerowej i fakt, że większość podróży rowerem odbywa się w promieniu 5 km od miejsca zamieszkania.
- Do głównych czynników ograniczających uczestnictwo w rekreacji rowerowej, w przypadku prawie połowy badanych (48%) należy przede wszystkim brak wolnego czasu związany z nauką. Istotną przeszkodą, dla ponad ¼ badanych (26%) jest także niedostateczna sieć dróg rowerowych.
- Badani, tak licznie realizujący jazdę na rowerze ze względów komunikacyjnych, odczuwają korzystny wpływ tego wysiłku na ich organizm. Są w pełni świadomi, że wybierając inny środek lokomocji – auto, czy komunikację miejską – pozbawiliby się dodatkowej dawki ruchu. Istotny jest fakt, że większość badanych docenia pozytywne wartości płynące z faktu uprawiania rekreacji rowerowej. Dostrzegają, że jazda na rowerze poprawia ich kondycję i sprawność fizyczną, czyli bezpośrednio wpływa na ich zdrowie.
- Płeć badanych różnicuje udzielone odpowiedzi. Płeć badanych uczniów ma wpływ na uprawianie rekreacji rowerowej. Odsetek dziewcząt jest w tym wypadku wyższy niż chłopców i wynosi 73% wskazań, u chłopców 65%. Płeć również warunkuje uczestnictwo w rekreacji rowerowej z członkami rodziny w dzieciństwie, tu także odsetek odpowiedzi w przypadku dziewcząt był wyższy i wynosił aż 88%, przy 82% w przypadku chłopców.
- Płeć badanych nie ma natomiast wpływu na decyzję o dojeździe rowerem do szkoły. Nie wykazano także istotnego związku między płcią a wykorzystywaniem roweru do innych celów niż komunikacyjne. W obydwu przypadkach nieznacznie wyższe wskazania były w przypadku dziewcząt. Płeć badanych nie różnicuje również

w istotny sposób rozkładu odpowiedzi (ok. 90% wskazań), w przypadku posiadania roweru.

- Przeprowadzone badania wykazały istotną zależność pomiędzy liczbą osób w gospodarstwie domowym a wyposażeniem w sprzęt rekreacyjny, w tym przypadku rower. Przy czym najwyższe wskazanie (ponad 96%), było w gospodarstwach 5 osobowych oraz ponad 91% w gospodarstwach 4 osobowych, najniższe 83% w gospodarstwach 2 osobowych, czyli z jednym opiekunem. W dużym stopniu czynnik ten ma też wpływ na uprawianie rekreacji rowerowej w dzieciństwie, podobnie najwyższy wskaźnik dotyczył gospodarstw 5 osobowych. Natomiast liczba osób w gospodarstwie domowym nie ma wpływu na uprawianie rekreacji rowerowej przez badanych uczniów.
- Im wyższe wykształcenie rodziców i im wyższy status społeczny, tym większe uczestnictwo w rekreacji rowerowej badanych w dzieciństwie. Wykształcenie rodziców nie determinuje natomiast w szczególności sposób uczestnictwa młodzieży. Wynika to z faktu, iż osoby w tym wieku mają już swoje zainteresowania, często niezależne od rodziców, usystematyzowany rytm dnia i obowiązki, które zobligowane są wykonywać.
- Odwołując się do statusu materialnego gospodarstw domowych, uczestnicy badań stwierdzili, że w dużym stopniu warunkuje on posiadanie roweru. Spośród osób o najwyższym statusie, ponad 94% deklaruje posiadanie roweru. Wśród osób o statusie dobrym, niepełna 90%,. Z kolei wśród osób o statusie złym tylko 75% badanych posiada rower. Dla 70% badanych status materialny gospodarstw domowych nie ma natomiast wpływu na uczestnictwo w rekreacji rowerowej.
- Aż niespełna 60% badanych uczniów nie korzysta z systemu dróg rowerowych podczas uprawiania rekreacji rowerowej. Sytuacja taka może wynikać z faktu, iż młodzież organizując swój czas w gronie znajomych, nie jest zainteresowana infrastrukturą rowerową. Prawie połowa respondentów uznała, że istniejące drogi rowerowe mają bardzo mały lub mały wpływ na ich poziom uczestnictwa w rekreacji rowerowej.

Z wniosków wypływających z analizy przeprowadzonych badań bezpośrednich wyłania się obraz młodzieży licealnej uprawiającej rekreację rowerową. Uwidacznia się tutaj wpływ wielu czynników różnie oddziałujących na badanych uczniów. Większość docenia pozytywne wartości związane z uprawianiem tej formy aktywności. Za pozytywny sygnał można uznać także interesującą autoocenę badanych, w której dominuje świadomość niedostatku uczestnictwa w rekreacji rowerowej. Autor uznał, że po-

znanie tych uwarunkowań będzie pomocne w procesie kształtowania regionalnego systemu rekreacji rowerowej województwa dolnośląskiego, a także w skali całego kraju.

### **5.3. Model społecznych uwarunkowań rekreacji rowerowej młodzieży licealnej – próba syntezy teoretycznej**

Badania wykonane przez Autora monografii są oparte na dwóch filarach: metodzie monograficznej oraz sondażu diagnostycznym. Metoda monograficzna została wykorzystana do analizy i oceny stanu infrastruktury rowerowej we Wrocławiu oraz polityki jej rozwoju – to uznać można za kluczowe uwarunkowania rekreacji rowerowej, w kontekście warunków jej uprawiania. Natomiast metoda sondażu diagnostycznego została wykorzystana przez Autora do zbadania preferencji i zachowań młodzieży liceów wrocławskich w zakresie rekreacji rowerowej i uwarunkowań jej uprawiania przez tę grupę społeczną.

Dokonując zwieńczenia studiów teoretycznych oraz badań empirycznych – Autor podjął w niniejszym podrozdziale próbę opracowania syntezy teoretycznej rozważań nad uwarunkowaniami rekreacji rowerowej młodzieży. Formą tej syntezy jest schemat modelowego układu społecznych uwarunkowań rekreacji rowerowej przedstawiony na rycinie 56.

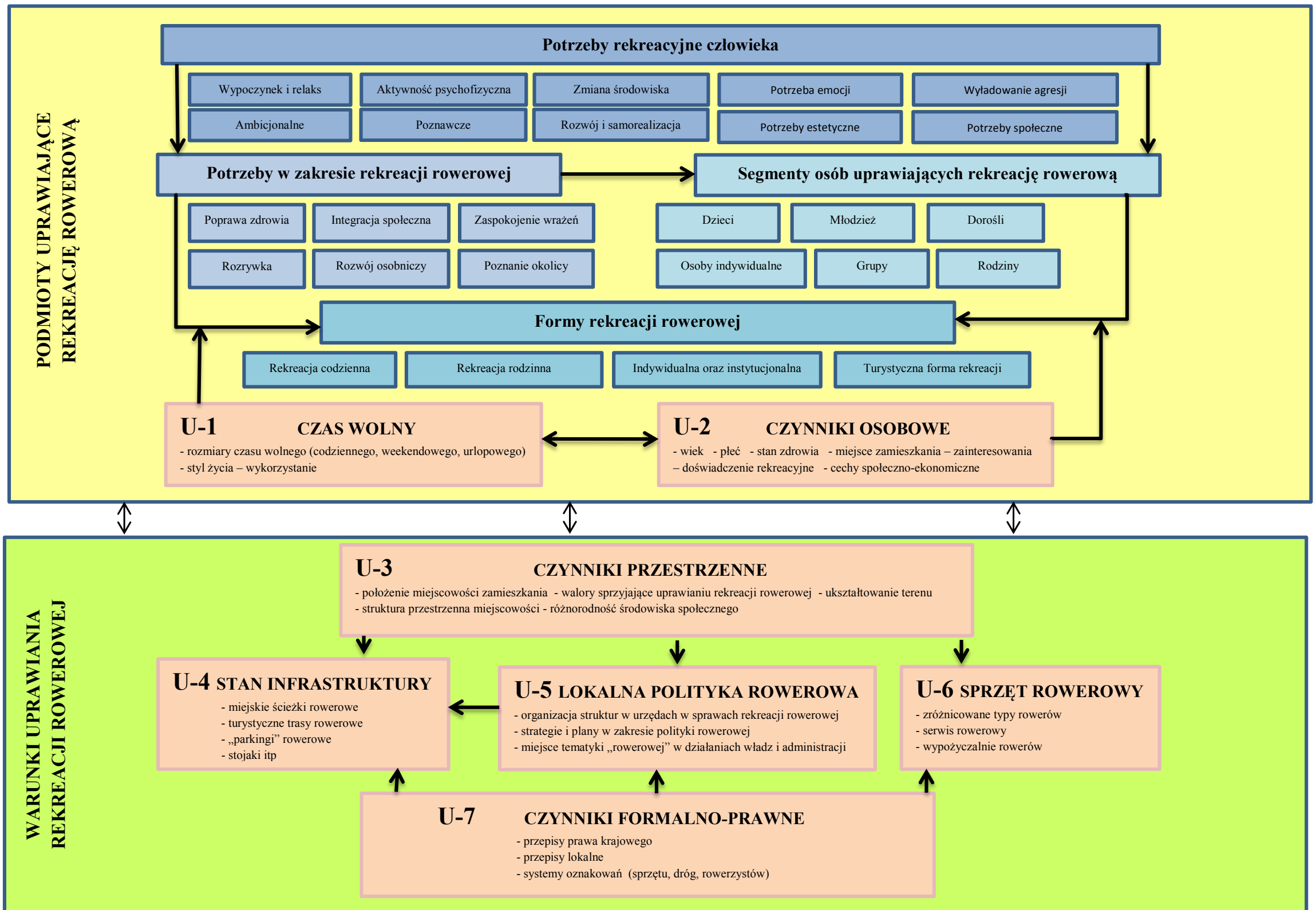
Autor na podstawie przeprowadzonych badań, analizy literatury, następnie w wyniku dyskusji naukowych i własnej refleksji ustalił ogólny układ uwarunkowań rekreacji rowerowej, które były analizowane w poprzednich rozdziałach.

Zaprezentowany schemat podzielono na dwie wzajemnie ze sobą powiązane części:

- podmioty uprawiające rekreację rowerową i uwarunkowania ich zachowań (na żółtym tle);
- warunki uprawiania rekreacji rowerowej i ich uwarunkowania (na zielonym tle).

W pierwszej części modelu zostały zidentyfikowane potrzeby rekreacyjne człowieka ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb wynikających z uprawiania rekreacji rowerowej oraz segmentów osób uprawiających rekreację rowerową, a także form tej rekreacji. W tej części na tle żółtym uwidoczniło się też dwa rodzaje uwarunkowań rekreacji rowerowej: czas wolny i czynniki osobowe.





Rycina 56. Modelowy układ społecznych uwarunkowań rekreacji rowerowej (Źródło: opracowanie własne)

Wszystkie formy rekreacji ruchowej, podejmowane przez dzieci, młodzież, osoby dorosłe i starsze są niezwykle cenne ze względu na zagrożenia jakie niesie za sobą hipokineza, rozumiana jako brak ogólnej aktywności osobniczej. Aktywny wypoczynek sprzyja bowiem utrzymaniu dobrej kondycji zdrowotnej, oddala niebezpieczne dla zdrowia konsekwencje, wynikające z osłabienia odporności organizmu, daje także satysfakcję na płaszczyźnie duchowej. Nieustanne przemiany, zachodzące w środowisku i warunkach życia współczesnego człowieka, powodują również szereg niekorzystnych społecznie objawów. Należą do nich między innymi: degradacja środowiska naturalnego, wzrost napięcia emocjonalnego i stresu, a także deficyt czasu wolnego, który skutkuje brakiem możliwości uczestnictwa w aktywnym wypoczynku. Jak zauważa Lewandowska (1996) syndrom ustawicznego zmęczenia, wywoływany między innymi poprzez brak ruchu powoduje szereg negatywnych następstw dla zdrowia i kondycji psychospołecznej. W obliczu wspomnianych zagrożeń aktywny wypoczynek w czasie wolnym postrzegany bywa coraz powszechniej jako antidotum na zagrożenia cywilizacyjne i jednocześnie jeden z podstawowych sposobów odnowy sił witalnych i zachowania zdrowia. Jest on także miernikiem jakości życia, zdefiniowanym jako potrzeba wyższego rzędu. Biorąc to pod uwagę, przyjęto jako punkt wyjścia na przedstawionym modelu właśnie potrzeby rekreacyjne człowieka.

Jak zauważa Gołembski (2001), jednym z podstawowych czynników determinujących ludzką działalność są potrzeby, które mają biologiczny, jak i społeczny kontekst. Wynikają one z funkcjonowania organizmu ludzkiego, poddawanego prawom fizjologii, a także ze społecznej natury człowieka regulowanej standardami określonych środowisk kulturowych. Kolejność ich zaspokajania poddana jest swoistej osobniczej hierarchii. Według Wiñarskiego (1991) poprzez uprawianie rekreacji ruchowej człowiek może zaspokoić szereg swoich potrzeb, szczególnie:

- potrzebę wypoczynku i relaksu – zaspokajaną np. przez zmianę rodzaju aktywności, powodując zmniejszenie napięcia psychosomatycznego;
- potrzebę aktywności psychofizycznej – mająca szczególne znaczenie zdrowotne;
- potrzebę zmiany środowiska i trybu życia – szczególnie w środowisku mocno zurbanizowanym i uprzemysłowionym;
- potrzebę emocji – jako jedną z zasadniczych motywujących zachowania wolnoczasowe człowieka;
- potrzebę wyładowania agresji – opanowanie agresji uczy, np. przestrzeganie reguł w grach czy zabawach;

- potrzeby ambicjonalne – poprzez różnego rodzaju formy aktywności człowiek ma okazję sprawdzić swoje możliwości, dowartościować się;
- potrzeby poznawcze – w zależności od uprawianej formy aktywności, w kontekście rekreacji rowerowej;
- potrzeby rozwoju i samorealizacji – aktywność rekreacyjna otwiera nowe przestrzenie i zapewnia środki w procesie rozwoju, szczególnie młodego człowieka;
- potrzeby estetyczne – zaspokajane poprzez kontakt ze środowiskiem naturalnym i kulturowym oraz samą aktywność w czasie wolnym (piękno ludzkiego ciała, swoboda, perfekcja ruchów);
- potrzeby społeczne – przynależność do grupy, podtrzymywanie i utrzymywanie kontaktów społecznych.

Jedną z coraz powszechniej wybieranych form uczestnictwa w rekreacji ruchowej jest rekreacja rowerowa. Według badań przeprowadzonych przez Główny Urząd Statystyczny, rekreacja rowerowa plasuje się na jednym z pierwszych miejsc, jeśli chodzi o preferencje ruchowe Polaków. Dotyczy to osób w każdym wieku i obu płci. Dzieje się tak również dlatego, że rower wciąż stanowi istotny składnik transportu. Nie tylko ze względu na czynnik ekonomiczny, ale także ze względu na sprawniejsze przemieszczanie, ponieważ szczególnie w miastach i osiedlach podmiejskich coraz częściej natrafiamy na zakorkowane ulice, a ruch samochodowy powoduje wielogodzinne opóźnienia. Istotny jest także aspekt świadomości zdrowotnej. Ludzie zaczęli dostrzegać korzyści, wynikające z uprawiania rekreacji rowerowej. Przemieszczanie się w terenie przy użyciu napędu, wynikającego z pracy własnych mięśni, daje podwójną satysfakcję. Nie tylko pokonujemy obraną trasę, ale także podejmujemy wysiłek w celu poprawy kondycji fizycznej i podnoszenia funkcjonowania psycho-społecznego. W związku z tym Autor do podstawowych potrzeb rekreacyjnych człowieka, w zakresie rekreacji rowerowej zalicza:

- potrzebę zdrowotną – zapobieganie chorobom, pielęgnację zdrowia oraz odnowę, regenerację sił fizycznych i psychicznych, możliwość poprawy sprawności i wydolności fizycznej;
- integrację społeczną – tworzenie więzi międzyludzkich, chęć przebywania w gronie znajomych;
- zaspokojenie wrażeń – zmianę codziennego otoczenia;
- dostarczenie rozrywki i przyjemności;
- potrzebę rozwoju – nabywanie nowych umiejętności, kształcenie umysłu i ciała,
- poznanie okolicy zamieszkania.

Rekreacja rowerowa uważana jest za formę indywidualną, ale należy brać pod uwagę jej rodzinny charakter, realizowany podczas wspólnych wycieczek z udziałem dzieci i rodziców. Dlatego też, do grup osób uprawiających tę formę aktywności, Autor zaliczył:

- dzieci – najmłodsze wożone w fotelikach lub przyczepkach, starsze jeżdżące samodzielnie;
- młodzież – najliczniejszą grupę jeżdżących na rowerze;
- dorośli i osoby starsze – doświadczeni rowerzyści, realizujący cele treningu zdrowotnego;
- osoby indywidualne – rowerzyści oczekujący relaksu;
- grupy – rowerowe grupy nieformalne i zorganizowane, członkowie klubów rowerowych, oczekujący bezpiecznych tras;
- rodziny z dziećmi – grupa o najbardziej dynamicznym rozwoju.

Przeprowadzone w niniejszej monografii badania skupione były na młodzieży, jako jednej z kluczowych grup rekreacji rowerowej, ruchliwej i najbardziej widocznej, o stosunkowo niewielkich wymaganiach, preferującej różne formy rekreacji rowerowej.

Kolejny obszar zaprezentowanego modelu dotyczy rekreacji rowerowej i jej różnych form. Bartoszewicz (2011) jazdę na rowerze, jako formę ruchową opartą na lokomocji, uważa za bardzo uniwersalną, przy tym nie wymagającą szczególnej sprawności i umiejętności, uprawianą praktycznie w każdym miejscu. Zalicza ją do form aktywności ruchowych podejmowanych samodzielnie. Badania naukowe potwierdzają korzystny wpływ uprawiania rekreacji rowerowej na stan bio-psycho-społeczny, szczególnie u ludzi młodych (Faulks i in. 2008).

Biorąc pod uwagę zróżnicowane kryteria a także charakterystyczne cechy i trendy, Autor wyróżnia:

- rekreację codzienną – zwykle obejmującą swym zasięgiem obszar w promieniu dostępności 2-3 godzin jazdy rowerem od miejsca zamieszkania;
- rekreację rodzinną – jednodniowe, rodzinne wycieczki oznakowanymi drogami zapewniającymi bezpieczeństwo;
- indywidualną oraz instytucjonalną – stanowiącą rowerowe grupy nieformalne i zorganizowane, także członkowie klubów rowerowych stanowiący kategorię „doświadczonych rowerzystów”;
- turystyczną formę rekreacji – dłuższe wypadki, rajdy rowerowe, zloty a także planowane turystyczne zwiedzanie miasta.

Kluczową część modelu (rycina 56) przedstawioną na tle różowym stanowią uwarunkowania uprawiania rekreacji rowerowej. W tym miejscu warto przypomnieć, iż układ ten obejmuje następujące rodzaje uwarunkowań rekreacji rowerowej:

U-1 i U-2 to uwarunkowania, które są powiązane z osobami (podmiotami) uprawiającymi rekreację. Zaliczono tu:

- czas wolny,
- czynniki osobowe.

Natomiast U-3, U-4, U-5, U-6, i U-7 to uwarunkowania, które rzutują na warunki i możliwości uprawiania rekreacji rowerowej. Zaliczono tu:

- czynniki przestrzenne,
- stan infrastruktury rowerowej,
- lokalną politykę rowerową,
- sprzęt rowerowy,
- czynniki formalno-prawne.

Jednym z podstawowych czynników wpływających na uprawianie rekreacji rowerowej jest ilość czasu wolnego. Należy tutaj brać pod uwagę z jednej strony rozmiary czasu wolnego dostępnego dla danego segmentu osób, a z drugiej strony – styl życia tego segmentu, który determinuje sposób zagospodarowania czasu wolnego. W badanej przez Autora grupie osób, jak uważa Siwiński (1994), czas wolny obok zagwarantowania młodym ludziom odpoczynku, powinien zaspokajać ich potrzebę aktywności motorycznej, rozrywki, zabawy, przyjemności i zadowolenia po trudach nauki czy wysiłku umysłowego.

Kolejną grupą uwarunkowań uprawiania rekreacji rowerowej są czynniki osobowe, a szczególnie zbadane przez Autora cechy społeczno-ekonomiczne badanej grupy. W literaturze przedmiotu, jak już wcześniej wspomniano, spotykamy się z określeniem, iż rekreacja i turystyka są potrzebami wyższego rzędu. Dlatego też o ich zaspokojeniu nie decyduje wyłącznie wiek, warunki ekonomiczne czy styl życia, lecz cały zespół czynników. Zaliczamy do nich: zainteresowania, doświadczenie rekreacyjne i turystyczne, stan zdrowia, płeć czy porę roku, a także wpływ osób z najbliższego otoczenia, czyli rówieśników, rodziców i innych członków rodziny.

Kluczowymi czynnikami, mającymi szczególne znaczenie dla kształtowania obrazu rekreacji rowerowej, są szeroko rozumiane czynniki przestrzenne. Tutaj Autor najwyraźniej zauważa wzajemne relacje i powiązania. W tej grupie czynników, do szczególnie istotnych dla uprawiania rekreacji rowerowej można zaliczyć takie cechy, jak:

- położenie miejscowości zamieszkania;
- walory miejscowości sprzyjające uprawianiu rekreacji rowerowej;
- ukształtowanie terenu;
- klimat;
- strukturę przestrzenną miejscowości (układ urbanistyczny, system komunikacyjny itp.);
- rozmieszczenie walorów i atrakcji turystycznych;

- różnorodność środowiska społecznego;
- dostępność terenów podmiejskich.

W oparciu o wymienione cechy oraz istniejącą infrastrukturę, kształtowana powinna być lokalna polityka rowerowa. Powstawanie kompletnego miejskiego systemu dróg rowerowych jest procesem wieloetapowym i długoterminowym w realizacji, zwykle też jest częścią szerszego programu ekologicznego rozwoju miasta. Infrastrukturę tworzy się ze względów bezpieczeństwa użytkowników, często kosztem ograniczenia ruchu samochodowego. Dlatego też, zarządzanie polityką rowerową jest kluczowym elementem w procesie tworzenia skutecznych i efektywnych ułatwień dla lokalnego ruchu rowerowego.

Jak wynika z przeprowadzonych badań, sprzęt rowerowy jest na wyposażeniu ponad 90% gospodarstw domowych. Klasyfikacji rowerów można dokonać na podstawie różnorodnych kryteriów, wśród wymienianych kilku podstawowych typów, najbardziej przystosowane do jazdy w mieście są tzw. „city bike”. W ostatnich latach coraz większą rolę odgrywają także powstające systemy rowerów miejskich. Ważne jest także dostosowanie rowerów do obowiązujących przepisów prawa.

Dlatego też czynniki formalno-prawne mają szczególne znaczenie dla kształtowania pełnego obrazu badanego zjawiska oraz mają istotne znaczenie i wpływ na realizację rekreacji rowerowej. Niewątpliwie uwypuklenie w przepisach nowoczesnej organizacji ruchu w terenie zabudowanym, przytoczonych zmodernizowanych lub zupełnie nowych definicji, przyczyni się do polepszenia bezpieczeństwa osób przemieszczających się na rowerach. Zgodnie z nowelizacją przepisów – drogi rowerowe są traktowane jak inwestycje celu publicznego, można je wyznaczać niezależnie od systemu dróg przeznaczonych dla ruchu samochodowego. W miastach trasy wzdłuż rzek mają największy potencjał i są najchętniej wykorzystywane przez rowerzystów. Zmiany umożliwiają wyznaczanie ciągów komunikacji rowerowej, a zwłaszcza dróg rowerowych w taki sposób, że przyczynią się one do poprawy skomunikowania niektórych obszarów, a także zachęcą dotychczasowych użytkowników samochodów do zmiany środka transportu.



## Zakończenie

---

Głównym celem podjętych w zaprezentowanej monografii badań naukowych było zidentyfikowanie społecznych uwarunkowań rekreacji rowerowej młodzieży licealnej, ustalenie charakteru i siły oddziaływania tych uwarunkowań na zachowania rekreacyjne tej grupy społecznej. Rozpoczynając pracę nad badaniami dotyczącymi uwarunkowań rekreacji rowerowej młodzieży licealnej, Autor miał przekonanie o jej wyjątkowej roli wychowawczej. Badania skoncentrowane były na młodzieży szkół licealnych – przebywającej przez wiele godzin w szkole a także mocno obciążonej obowiązkami pozaszkolnymi. Podjęte poszukiwania badawcze odnosiły się do środowiska miasta Wrocławia.

Ważnym celem mającym charakter teoretyczno-poznawczy było określenie obrazu prawidłowości, powtarzalnych relacji, w obszarze oddziaływania uwarunkowań rekreacji rowerowej na zachowania badanej grupy społecznej. Natomiast celem praktyczno-wdrożeniowym, w odniesieniu do rozpoznanych potrzeb i preferencji młodzieży licealnej, było sformułowanie wniosków i rekomendacji pod adresem organizatorów rekreacji rowerowej we Wrocławiu.

Przedstawione cele Autor rozwiązał za pomocą badań opartych na zastosowaniu dwóch metod badawczych: metody monograficznej oraz sondażu diagnostycznego. Metoda monograficzna, oparta na analizie dokumentów, została wykorzystana do opisu i oceny stanu infrastruktury rowerowej we Wrocławiu. Natomiast metoda sondażu diagnostycznego, przy użyciu techniki ankietowej, posłużyła do zbadania preferencji i zachowań młodzieży liceów wrocławskich w zakresie rekreacji rowerowej i uwarunkowań jej uprawiania. Równoległe zastosowanie tych metod pozwoliło zgromadzić i uporządkować obszerny i złożony materiał analityczny.

Podstawą, punktem wyjścia i uzasadnieniem przeprowadzenia badań przez Autora była szeroka analiza literaturowa dorobku naukowego wielu badaczy. Obok tego – przeprowadzona we wstępnej fazie badań obserwacja uczestnicząca, pozwoliła na bliższe określenie problematyki badawczej. Niebagatelne znaczenie miał tu fakt przynależności Autora do klubów rowerowych, a także wieloletnia znajomość środowiska rowerzystów będąca ważnym źródłem wiedzy. Następnie w wyniku dyskusji naukowych i wła-



snych spostrzeżeń stworzony został układ badanych uwarunkowań rekreacji rowerowej. Odrębną uwagę Autor poświęcił pierwszej grupie uwarunkowań – infrastrukturze rowerowej oraz polityce jej rozwoju. Drugą grupę stanowiły uwarunkowania silnie sprzężone z postawami i zachowaniami uczestników rekreacji rowerowej. Należą do nich: czas wolny, czynniki przestrzenne, czynniki społeczno-ekonomiczne, czynniki formalno-prawne oraz sprzęt rowerowy, który nie był w pracy badany ze względu na odmienny charakter tego zagadnienia. Autor starał się skupić uwagę na rozpoznaniu poziomu i charakteru uczestnictwa młodzieży w rekreacji rowerowej – wyznaczanego przez wymienione czynniki. Badania potwierdziły, że uczestnictwo młodzieży w rekreacji rowerowej jest w znacznym stopniu zróżnicowane w zależności od ilości posiadanego czasu wolnego, czynników społeczno-ekonomicznych, przestrzennych (środowiskowych) oraz innych badanych uwarunkowań. Uzyskano też potwierdzenie, że infrastruktura – taka jak obiekty, urządzenia, drogi – ma istotny wpływ na intensywność uprawiania różnych form rekreacji rowerowej.

Całość podjętych w ramach niniejszej pracy przedsięwzięć badawczych pozwoliła na opracowanie modelowego układu społecznych uwarunkowań rekreacji rowerowej, jako próby teoretycznego uporządkowania zbadanych uwarunkowań. W ostatnim rozdziale Autor zawarł konkluzje i wskazówki obejmujące wskazania teoretyczne i rekomendacje praktyczne pod adresem Wrocławia. W tym miejscu warto zwrócić uwagę na niektóre ze sformułowanych syntez:

- Zdobycie wiedzy o aktualnym uczestnictwie młodzieży w rekreacji rowerowej i ewentualnych barierach, utrudniających tego typu aktywność daje możliwość zobrazowania zjawiska i przeciwdziałania czynnikom niekorzystnym. Mając świadomość, że młodzież wielkomiejska podlega ciągłym wpływom zmieniającej się mody, w tym także w wyborze form rekreacji rowerowej, Autor rozpoznał istotne kierunki tych zmian, a zawarte w monografii informacje o faktycznych zainteresowaniach młodzieży mogą być cenną wskazówką dla miasta Wrocław.
- Biorąc pod uwagę popularność rekreacji rowerowej i jej rodzinny charakter, należy rozwijać w kompleksowy system i ofertę drogi i trasy rowerowe. Atrakcyjne rejony podmiejskie powinny być powiązane z miastem bezpiecznymi trasami rowerowymi prowadzonymi drogami drugorzędnymi o małym natężeniu ruchu drogowego. Wspólne wykorzystanie terenów przez pieszych i rowerzystów wymaga, bezpiecznych zasad ruchu.
- Wpływ na rozwój rekreacji i turystyki rowerowej ma także polityka państwa, regionu, miasta czy gminy oraz istniejące regulacje prawne, w zakresie użytkowania roweru w ruchu drogowym. Innym ważnym

czynnikami są możliwości finansowe uczestników rekreacji i turystyki rowerowej.

- Przeprowadzone przez Autora badania monograficzne mogą być pomocne w procesie kształtowania infrastruktury rowerowej we Wrocławiu oraz w sporządzeniu lokalnych koncepcji i programów rozwoju rekreacji rowerowej w mieście.

Badania przeprowadzane przez naukowców nad aktywnością ruchową dzieci, a także rodzin z dziećmi, dowodzą jak ważne jest wczesne rozbuźnianie i utrwalanie nawyków rekreacyjnych. Można przyjąć, że w okresie wczesnego dzieciństwa i wieku szkolnego młody człowiek znajduje się pod dużym wpływem rodziny, której postawa kształtuje jego światopogląd. Interesujący jest zatem moment w życiu człowieka, w którym zaczyna on samodzielnie podejmować decyzje związane z własną aktywnością. Dzieje się tak na ogół w wieku szkoły średniej, gdy młodzież obciążona jest wieloma obowiązkami szkolnymi, domowymi i poddana coraz większemu stresowi, wynikającemu z presji środowiska. W literaturze fachowej wiek młodzieńczy, nazywany okresem adolescencji, cechuje intensywny rozwój psychiczny i fizyczny. Jest to czas kształtowania się osobowości, rozpoznawania potrzeb, utrwalania przyzwyczajzeń, samodoskonalenia i usprawniania własnego organizmu. W ujęciu socjologicznym czas ten nazwany jest wkraczaniem w dorosłość, decyzje podjęte w tym okresie życia mają znamiona w dużej mierze samodzielnych i świadomych. Dotyczą one również działań rekreacyjno-sportowych. Jak podkreśla Drabik (1995) styl życia kształtuje się głównie w dzieciństwie i młodości. Ukształtowane wcześnie negatywne zachowania trudno zmienić w wieku starszym.

Realizacja badań nad uwarunkowaniami uprawiania rekreacji rowerowej młodzieży spełnić może także rolę informacyjną dla instytucji miejskich. Obszar badań, ich tematyka i reprezentatywność pozwoliły na sformułowanie wniosków, szczegółowo opisujących omawiane zjawisko. Uzyskane wyniki mogą stać się punktem odniesienia dla podobnych badań w innych większych miastach Polski.



## Bibliografia

---

### Wydawnictwa zwarte

- Aczel D.A., (2000), *Statystyka w zarządzaniu*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Baranowska B., Białkowska M. (1994), *Otyłość – choroba cywilizacji*, Bel Scientific Publications Ca, Warszawa.
- Baud-Bovy M. (2002), *Tourism and recreation handbook of planning and design*, Oxford: Architectural Press.
- Berdychowski J. (2006), *Informatyka w turystyce i rekreacji*, Warszawa.
- Bielec G., Półtorak W., Warchoń K. (2011), *Zarys teorii i metodyki rekreacji ruchowej*, Proksenia, Kraków.
- Butler D. (1959), *Introduction to community recreation. Prepared for the National Recreation Association*, New York.
- Chłopkiewicz M. (1980), *Osobowość dzieci i młodzieży. Rozwój i patologia*, WSiP, Warszawa.
- Davies N., Moorhouse R. (2002), *Mikrokosmos. Portret miasta środkowoeuropejskiego*, Wydawnictwo ZNAK, Kraków.
- Dąbrowski A. (red.) (2006), *Zarys teorii rekreacji ruchowej*, WSE, AWF, Warszawa.
- Dąbrowski Z. (1978), *Czas wolny dzieci i młodzieży*, PZWS, Warszawa.
- de Groot H.P. (red.) [tłum. Kopta T.] (1999), *Postaw na rower: podręcznik projektowania przyjaznej dla rowerów infrastruktury*, Centre for Research and Contract Standardisation in Civil and Traffic Engineering: Zarząd Główny Polskiego Klubu Ekologicznego.
- Demel M., Humen W. (1970), *Wprowadzenie do rekreacji fizycznej. Elementy historii, teorii i metodyki*, AWF, Warszawa.
- Dickinson J. E., Robbins D. (2009), „Other People. Other Times and Special Places”: *A social Representations Perspective of Cycling in a Tourism Destination*. School of Services Management, University of Bournemouth, UK.
- Drabik J. (1995), *Aktywność fizyczna dzieci, młodzieży i dorosłych*, AWF, Gdańsk.
- Drabik J. (1997), *Promocja aktywności fizycznej. Cz. III*, AWFIS, Gdańsk.
- Dudzikowa M. (1993), *Praca młodzieży nad sobą*, Spółka Wydawnicza Terra, Warszawa.
- Dumazadier J. (1962), *Vers une civilization du loisir?*, Paris.
- Eberhard A. (red.) (2011), *Wprowadzenie do fizjologii i metodyki rekreacji ruchowej*, Al-mamer, Warszawa.
- Faulks P., Ritchie B., Brown G., Beeton S. (2008), *Cycle Tourism in South Australia Destination Marketing. Sustainable Tourism CRC*, Gold Cost, Australia.
- Fąk T. (2002), *Wychowanie do rekreacji ruchowej młodzieży szkolnej. Stan i uwarunkowania*, AWF we Wrocławiu, Wrocław.
- Gołembski G. (2001), *Kompedium wiedzy o turystyce*, Wydawnictwo Naukowe, PWN, Warszawa-Poznań.

- Górna K. (1997), *Zainteresowania młodzieży licealnej formami aktywności sportowo-rekreacyjnej*. *Kultura i Edukacja*, Szkoła Wyższa w Płocku, Katowice.
- Gracz J., Sankowski T. (1995), *Psychologia sportu*, AWF w Poznaniu, Poznań.
- Haladyn K. (2004), *Czas na rower. Praktyczne zastosowania*, Polski Klub Ekologiczny – Okręg Dolnośląski, Wrocław.
- Hurlock E.B. (1965), *Rozwój młodzieży*, PWN, Warszawa.
- Jethon Z. (1994), *Ekologia człowieka w wychowaniu fizycznym i sporcie*, AWF we Wrocławiu, Wrocław.
- Kamiński A. (1965), *Czas wolny i jego problematyka społeczno-wychowawcza*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław-Warszawa-Kraków.
- Kosiewicz J., Obodyński K. (2006), *Wymiary teoretyczne i praktyczne. Turystyka i rekreacja*, Wydawnictwo Uniwersytetu Rzeszowskiego, Rzeszów.
- Kulmatycki L. (2003), *Promocja zdrowia w kulturze fizycznej*, AWF we Wrocławiu, Wrocław.
- Kuński H. (2003), *Trening zdrowotny osób dorosłych*, Agencja Wydawnicza Medsportpress, Warszawa.
- Kuński H., Janiszewski M. (1985), *Poradnik lekarski aktywności ruchowej osób w wieku średnim*, Państwowy Zakład Wydawnictw Lekarskich, Warszawa.
- Kurek W. (red.) (2008), *Turystyka*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Kwieciński Z. (1987), *Młodzież wobec wartości i norm życia społecznego. Studia empiryczne*, Uniwersytet Mikołaja Kopernika, Warszawa.
- Kwilecka M. (red.) (2006), *Bezpośrednie funkcje rekreacji*, Almamater, Wyższa Szkoła Ekonomiczna, Warszawa.
- Kwilecka M., Kunicki B. (1978), *Ścieżka zdrowia – poradnik dla organizatorów i użytkowników*, Instytut Wydawniczy Centralnej Rady Związków Zawodowych, Warszawa.
- Łobocki M. (2003), *Wprowadzenie do metodologii badań pedagogicznych*, Oficyna Wydawnicza „Impuls”, Kraków.
- Łobożewicz T., Bińczyk G. (2001), *Podstawy turystyki*, Wyższa Szkoła Ekonomiczna, Warszawa.
- Maj B. (2007), *Społeczne uwarunkowania rekreacji ruchowej i turystyki młodzieży wielkomiejskiej*, Oficyna Wydawnicza „Impuls”, Kraków.
- Nowak S. (2006), *Metodologia badań społecznych*, PWN, Warszawa.
- Oleśniewicz P. (2012), *School tourism as a form of participation in physical education. Selected issues*, Wydawnictwo WSZ Edukacja, Wrocław.
- Oleśniewicz P., Widawski K. (2013), *Turystyka edukacyjna w kontekście turystyki szkolnej. Wybrane zagadnienia. Monografia*, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław.
- Panasiuk A. (2007), *Ekonomika turystyki*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Piaget J. (1966), *Studia z psychologii dziecka*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Przeclawski K. (1996), *Człowiek a turystyka*, Wydawnictwo „Albis”, Kraków.
- Przewęda R., *Rozwój somatyczny i motoryczny*, WSiP, Warszawa 1981.
- Roberts O. (2003), *How to get wheelyfit*, Barrons Educational Series.
- Sas-Nowosielski K. (2003), *Wychowanie do aktywności fizycznej*, AWF w Katowicach, Katowice.
- Silverman D. (2008), *Prowadzenie badań jakościowych*, PWN, Warszawa.
- Siwiński W. (1998), *Człowiek a kultura fizyczna i turystyka*, AWF w Poznaniu, Poznań.
- Siwiński W. (2007), *Współczesne problemy turystyki i rekreacji w badaniach empirycznych nauk społecznych*, WSE, Warszawa.
- Siwiński W. (1999), *Pedagogika czasu wolnego, rekreacji i turystyki*, AWF w Poznaniu, Poznań.
- Siwiński W., Pluta B. (red.) (2010), *Teoria i metodyka rekreacji*, AWF w Poznaniu, Poznań.

- Siwiński W., Pluta B. (red.) (2012), *Teoria i metodyka rekreacji ruchowej w świetle aktualnych badań. Theory and methodology of physical recreation in the light of current research*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Siwiński W., Tauber R.D. (2006), *Metodologia badań naukowych*, WSHiG w Poznaniu, Poznań.
- Sobczyk M. (2007), *Statystyka*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Starzyńska W. (2005), *Statystyka praktyczna*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Strzyżewski S. (1986), *Proces wychowania w kulturze fizycznej*, WSiP, Warszawa.
- Stupnicki R. (2003), *Analiza i prezentacja danych ankietowych*, AWF w Warszawie, Warszawa.
- Szreder M. (2004), *Metody i techniki sondażowych badań opinii*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- Tauber R.D. (1998), *Pedagogika czasu wolnego. Zarys problematyki*, Wyższa Szkoła Hotelarstwa i Gastronomii w Poznaniu, Poznań.
- Toczek-Werner S. (red.) (2005), *Podstawy rekreacji i turystyki*, AWF we Wrocławiu, Wrocław.
- Tyszkowa M. (1987), *Doświadczenie, kultura i rozwój psychiczny jednostki*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza, Poznań.
- Wagner W. (2002), *Podstawy metod statystycznych w turystyce i rekreacji. Tom 1*, AWF w Poznaniu, Poznań.
- Wielinga R., Cowcher P., Bernabei T. (2011), *Cycling. Serious about your Sport*, New Holland Publisher, London.
- Winiarski R. (1991), *Motywacja aktywności rekreacyjnej człowieka. Założenia teoretyczno-metodologiczne oraz wyniki badań*, AWF w Krakowie, Kraków.
- Winiarski R. (2008), *Turystyka w naukach humanistycznych*, Wydawnictwo PWN, Warszawa.
- Winiarski R. (2011) (red.), *Rekreacja i czas wolny. Studia humanistyczne*, Oficyna Wydawnicza Łośgraf, Warszawa.
- Wolańska T. (1990), *Wpływ różnych form i metod aktywności ruchowej na sprawność i wydolność ludzi dorosłych*, AWF w Warszawie, Warszawa.
- Wolańska T. (1997), *Rekreacja ruchowa*, AWF w Warszawie, Warszawa.
- Woynarowska B. (red.) (2000), *Zdrowie i szkoła*, PZWL, Warszawa.
- Woynarowska B. Wojciechowska A. (1993), *Aktywność fizyczna dzieci i młodzieży i jej znaczenie dla zdrowia*, Warszawa.
- Wroczyński R. (1985), *Pedagogika społeczna*, PWN, Warszawa.
- Wyrzykowski J. (red.) (2004), *Turystyka na Dolnym Śląsku. Stan i kierunki rozwoju*, AWF we Wrocławiu, Wrocław.

### **Artykuły/rozdziały w wydawnictwach zwartych**

- Aleziak W. (2000), *Aktywność turystyczna elit finansowych w Polsce (wstępny raport z badań)*, [w:] J. Wyrzykowski (red.), *Studia nad czasem wolnym mieszkańców dużych miast Polski i jego wykorzystaniem na rekreację ruchową i turystykę*, AWF we Wrocławiu, Wrocław.
- Aleziak W. (2008), *Metodologia badań w turystyce*, [w:] R. Winiarski (red.), *Turystyka w naukach humanistycznych*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.

- Bochenek M., Gorner K. (2003), *Uczestnictwo dzieci i młodzieży szkolnej w wybranych formach turystyki na przykładzie z regionu Południowego Podlasia i regionu Bańsko-Bystrzyckiego*, [w:] A. Dąbrowski (red.), *Uczestnictwo Polaków w rekreacji ruchowej i jego uwarunkowania*, Wydawnictwo Naukowe Novum, Warszawa-Płock.
- Brożek Z., Kwilecka M., Kwilecki K. (2004), *Turystyka zrównoważona a problem infrastruktury ścieżek rowerowych*, [w:] Siwiński W., Tauber R.D., Mucha-Szajek E. (red.), *Hotelarstwo, gastronomia, turystyka i rekreacja w procesie integracji europejskiej*, WSHiG, Poznań.
- Drozdowski Z. (2010), *Biologiczne podstawy rekreacji*, [w:] W. Siwiński, B. Pluta (red.), *Teoria i metodyka rekreacji*, AWF, Poznań.
- Gałkowska E. (2000), *Sposoby spędzania czasu wolnego przez młodzież z XIV Liceum Ogólnokształcącego im. Kazimierza Wielkiego w Poznaniu*, [w:] J.L. Kiełbasiewicz-Drozdowska, M. Marcinkowski, W. Siwiński (red.), *Interdyscyplinarne zagadnienia aktywności rekreacyjnej, sportowej i turystycznej końca XX wieku*, PSNARiT, Poznań.
- Gospodarek J. (2012), *Potrzeba regulacji prawnych w turystyce rowerowej*, [w:] Śledzińska J., Włodarczyk B. (red.), *Turystyka rowerowa w Zjednoczonej Europie*, Wydawnictwo PTTK „Kraj”, Warszawa.
- Graja-Zwolińska S., Spychała A. (2012), *Rower – alternatywa wypoczynku poznańskiego studenta*, [w:] Śledzińska J., Włodarczyk B. (red.), *Turystyka rowerowa w Zjednoczonej Europie*, Wydawnictwo PTTK „Kraj”, Warszawa.
- Kalecińska J. (2003), *Formy rodzinnej rekreacji. Wyniki badań*, [w:] W. Siwiński, R.D. Tauber, E. Mucha-Szajek (red.), *Czas wolny, rekreacja, turystyka, hotelarstwo, żywienie. Wyniki badań naukowych*, WSHiG, Poznań.
- Kiełbasiewicz-Drozdowska I. (2001), *Zarys rozwoju refleksji teoretycznej nad problematyką rekreacji*, [w:] Kiełbasiewicz-Drozdowska I., Siwiński W. (red.), *Teoria i metodyka rekreacji – zagadnienia podstawowe*, AWF w Poznaniu, Poznań.
- Kiełbasiewicz-Drozdowska I. (2010), *Osobowościowe i społeczne uwarunkowania rekreacji*, [w:] W. Siwiński, B. Pluta (red.), *Teoria i metodyka rekreacji*, AWF w Poznaniu, Poznań.
- Królicki J. (2000), *Preferowane przez młodzież zachowania rekreacyjne w czasie wolnym*, [w:] J.L. Kiełbasiewicz-Drozdowska, M. Marcinkowski, W. Siwiński (red.), *Interdyscyplinarne zagadnienia aktywności rekreacyjnej, sportowej i turystycznej końca XX wieku*, PSNARiT, Poznań.
- Łapińska R., Żebrowska M. (1979), *Wiek dorastania*, [w:] M. Żebrowska (red.), *Psychologia rozwojowa dzieci i młodzieży*, PWN, Warszawa.
- Malina R.M. (2001), *Activity and fitness of youth*, [w:] Valkova H., Hanelova Z. (red.), *Movement and health*, Univerzita Palackeho, Olomouc.
- Marak J. (2000), *Budżet czasu wolnego i jego zagospodarowanie przez studentów Wrocławia (Wyniki badań ankietowych)*, [w:] J. Wyrzykowski (red.), *Studia nad czasem wolnym mieszkańców dużych miast Polski i jego wykorzystaniem na rekreację ruchową i turystykę*, AWF, Wrocław.
- Mika M. (2008), *Międzynarodowy ruch turystyczny – Uwarunkowania rozwoju turystyki międzynarodowej*, [w:] W. Kurek (red.), *Turystyka*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Nowocień J. (1996), *Wychowanie do kultury fizycznej w rodzinie na tle aktualnych przemian społeczno-ekonomicznych w Polsce*, [w:] S. Arasymowicz (red.), *Kultura fizyczna a rodzina*, POW Rapoid Press, Biała Podlaska.
- Obuchowska I. (1982), *Psychologiczne aspekty dojrzewania*, [w:] A. Jaczewski, B. Woynarowska, (red.), *Dojrzewanie*, WSiP, Warszawa.

- Olubiński A. (1999), *O zagrożeniu zdrowia dzieci i młodzieży w środowisku rodzinnym dużego miasta*, [w:] W. Ciszewski (red.), *Bezpieczeństwo człowieka w środowisku lokalnym*, Olsztyn.
- Piotrowski K., Kaczmarek R., Makara K. (2012), *Dydaktyczna i wychowawcza rola turystyki rowerowej w szkole na przykładzie Publicznego Gimnazjum nr 2 w Zduńskiej Woli*, [w:] Śledzińska J., Włodarczyk B. (red.), *Turystyka rowerowa w Zjednoczonej Europie*, Warszawa, PTTK „Kraj” Warszawa.
- Pitrus E. (2008), *Rodzaje i formy turystyki – turystyka rowerowa*, [w:] Kurek W. (red.), *Turystyka*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Pluta B. (2010), *Metodyka rekreacji ruchowej*, [w:] Siwiński W., Pluta B. (red.), *Teoria i metodyka rekreacji*, AWF w Poznaniu, Poznań.
- Przećławski K. (1990), *Młodzież współczesna*, [w:] K. Przećławski, *Wybrane zagadnienia wychowania. Materiały pomocnicze do nauczania socjologii wychowania*, Warszawa.
- Różycki P. (2000), *Aktywność turystyczna młodzieży szkół ponadpodstawowych Krakowa*, [w:] Wyrzykowski J. (red.), *Studia nad czasem wolnym mieszkańców dużych miast Polski i jego wykorzystaniem na rekreację ruchową i turystykę*, AWF we Wrocławiu, Wrocław.
- Słaby T. (2000), *Rekreacja i turystyka w świetle GUS-owskich badań budżetów czasu*, [w:] J. Wyrzykowski (red.), *Studia nad czasem wolnym mieszkańców dużych miast Polski i jego wykorzystaniem na rekreację ruchową i turystykę*, AWF we Wrocławiu, Wrocław.
- Smolarski T. (2005), *Tendencje zmian w turystyce rowerowej we Wrocławiu i okolicy*, [w:] W. Siwiński, R. D. Tauber, E. Mucha-Szajek (red.), *Hotelarstwo, rekreacja, turystyka. Kierunki przemian w świecie postindustrialnym*, WSHiG, Poznań.
- Smolarski T. (2012), *Istotne uwarunkowania rekreacji rowerowej w opinii młodzieży licealnej we Wrocławiu*, [w:] Siwiński W., Pluta B. (red.), *Teoria i metodyka rekreacji ruchowej w świetle aktualnych badań. Theory and methodology of physical recreation in the light of current research*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Sołtysik M. (2000), *Czas wolny młodzieży szkół podstawowych i średnich Wrocławia i jego wykorzystanie na rekreację i turystykę*, [w:] Wyrzykowski J. (red.), *Studia nad czasem wolnym mieszkańców dużych miast Polski i jego wykorzystaniem na rekreację ruchową i turystykę*, AWF we Wrocławiu, Wrocław.
- Umiastowska D. (2000), *Miejsce aktywnych form ruchu w czasie wolnym mieszkańców Szczecina*, [w:] Wyrzykowski J. (red.), *Studia nad czasem wolnym mieszkańców dużych miast Polski i jego wykorzystaniem na rekreację ruchową i turystykę*, AWF we Wrocławiu, Wrocław.
- Umiastowska D., Pławińska L. (2000), *Studenci szczecińskich uczelni i ich udział w zajęciach rekreacyjnych*, [w:] *Studia nad czasem wolnym mieszkańców dużych miast Polski i jego wykorzystaniem na rekreację ruchową i turystykę*, AWF we Wrocławiu, Wrocław.
- Umiastowska D., Wołoszyn A. (2012), *Uczestnictwo w różnych formach ruchu studentów Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Gorzowie Wielkopolskim*, [w:] Siwiński W., Pluta B. (red.), *Teoria i metodyka rekreacji ruchowej w świetle aktualnych badań. Theory and methodology of physical recreation in the light of current research*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Winiarski R. (1995), *Psychospołeczne aspekty rekreacji ruchowej*, [w:] H. Piotrowska (red.), *Sport dla wszystkich. Rekreacja dla każdego*, cz. II, TKKF, Warszawa.
- Wolański N. (1982), *Dojrzewanie jako etap w rozwoju osobniczym człowieka*, [w:] A. Jaczewski, B. Wojnarowska (red.), *Dojrzewanie*, WSiP, Warszawa.



- Woynarowska B. (2010), *Podstawowe potrzeby biologiczne człowieka i sposoby ich zaspokajania. Aktywność fizyczna*, [w:] Kowalewska A., Komosińska K., Izdebski Z., Woynarowska B., (2003), *Biomedyczne postawy kształcenia i wychowania*, PWN, Warszawa.
- Wyrzykowski J. (2000), *Czas wolny mieszkańców Wrocławia w wieku produkcyjnym oraz jego wykorzystanie na rekreację i turystykę*, [w:] J. Wyrzykowski (red.), *Studia nad czasem wolnym mieszkańców dużych miast Polski i jego wykorzystaniem na rekreację ruchową i turystykę*, AWF we Wrocławiu, Wrocław.
- Zajadacz A. (2012), *Zróżnicowanie form turystyki rowerowej w regionie leszczyńskim w Polsce i w południowej Australii*, [w:] J. Śledzińska, B. Włodarczyk (red.), *Turystyka rowerowa w Zjednoczonej Europie*, PTTK „Kraj” Warszawa.
- Zatoński W., Tyczyński J. (2003), *Stan zdrowia społeczeństwa polskiego*, [w:] M Bryła, W. Drygas Maniecka-Bryła I. (red.), *Postępy w profilaktyce i leczeniu przewlekłych chorób niezakaźnych III*, Uniwersytet Medyczny w Łodzi, Katedra Medycyny Społecznej i Zapobiegawczej, Łódź.
- Zawadka J. (2012), *Rekreacja rowerowa wśród studentów Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego*, [w:] Śledzińska J., Włodarczyk B. (red.), *Turystyka rowerowa w Zjednoczonej Europie*, Wydawnictwo PTTK „Kraj”, Warszawa.

#### Wydawnictwa ciągłe

- Aleziak W. (2009), *Determinanty i zróżnicowanie społeczne aktywności turystycznej*, „Studia i Monografie” nr 56, AWF w Krakowie.
- Al-Isa A.N., Campbell J., Desapriya E., Wijesinghe N. (2011), *Social and Health Factors Associated with Physical Activity among Kuwaiti College Students*, „Journal of Obesity”.
- Bartoszewicz R. (2011), *Aktywność ruchowa młodzieży gimnazjalnej z południowo-zachodniej Polski na tle wybranych ośrodków europejskich*, „Studia i Monografie” nr 101, AWF we Wrocławiu.
- Bolton N., Fleming S., Galdes M. (2007), *Physical activity programmes for secondary schools in Wales: Implications from a pilot Wales: Implications from a pilot scheme*, „Managing Leisure” vol. 12.
- Caspersen C.J., Powell K.E., Christenson G.M. (1985), *Physical activity, exercise and physical fitness: definitions and distinctions for health-related research*, „Public Health Rep” no. 100(2).
- Cleland V., Timperio A., Salmon J. (2011), *A longitudinal study of the family physical activity environment and physical activity among youth*, „American Journal of Health Promotion” no. 25(3).
- Dumazadier J. (1960), *Current problems of the sociology of leisure*, „International Social Science Journal” vol. 4, Paris.
- Frömel K., Ludva P., Formankova S. (1995/96), *Structure of sporting interests and motor activities of young people*, „Telesna Kultura” nr 26.
- Gibson H. (1998), *Active sport tourism: who participates?*, „Leisure Studies” no. 17.
- Guła-Kubiszewska H., Oleśniewicz P. (2010), *Czy uczniowie polubią turystykę szkolną na lekcjach wychowania fizycznego?*, „Wychowanie na Co Dzień” nr 7-8.
- Guła-Kubiszewska H., Oleśniewicz P. (2012), *Turystyka szkolna w procesie wychowania fizycznego a deklaracje aktywnych zachowań turystycznych uczniów wrocławskich szkół ponadgimnazjalnych*, „Wychowanie na Co Dzień” nr 1-2.

- Kalecińska J. (2003), *Aktywność rekreacyjna warszawskich rodzin usportowionych*, „Wychowanie Fizyczne i Zdrowotne”, nr 1.
- Karkosz K. (1994), *Zainteresowania i aktywność sportowo-rekreacyjna młodzieży licealnej*, „Zeszyty Metodyczno-Naukowe AWF w Katowicach” nr 5.
- Kizielewicz J. (2014), *Zachowania nabywcze turystów wypoczywających w strefie nadmorskiej Wybrzeża Gdańskiego*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Ekonomiczne Problemy Turystyki” nr 1(25).
- Klementowski K., Mikułowski B., Wyrzykowski J. (2002), *Determinanty środowiskowe realizacji wypoczynku weekendowego mieszkańców Wrocławia*, „Człowiek i Ruch” nr 2(6).
- Kocemba W. (1997), *Uczestnictwo młodzieży w kulturze fizycznej*, [w:] Jankowski K.W., Krawczyk Z. (red.), *Wartości i wzory kultury fizycznej młodzieży. Badania porównawcze*, „Studia i Monografie” nr 67, AWF w Warszawie.
- Królikowska B. (2011), *Aktywność ruchowa młodzieży licealnej – wybrane uwarunkowania*, „Rozprawy Naukowe Akademii Wychowania Fizycznego we Wrocławiu” t. 34.
- Lamont M. (2009), *Reinventing the Wheel: A Definitional Discussion of Bicycle Tourism*, „Journal of Sport and Tourism” vol. 14, no. 1.
- Lewandowska E. (1996), *Ocena stanu zdrowia dzieci i młodzieży*, „Opieka, Wychowanie, Terapia” nr 1.
- Pławińska L. (1997), *Zainteresowania młodzieży szkolnej wychowaniem fizycznym i sportem*, „Zeszyty Naukowe Prace Instytutu Kultury Fizycznej Uniwersytetu Szczecińskiego” nr 12.
- Ritchie B.R. (1998), *Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: planning and management issues*, „Tourism Management” vol. 19, no. 6.
- Rokita A. (2005), *The interest in sport activity among first year secondary school students in the year 1995-2001*, „Kinesiology” 37(1).
- Ściślak M., Rokita A., Kołodziej M., Kałużny K., Popowczak M. (2014), *Zainteresowania formami aktywności ruchowej uczniów liceów ogólnokształcących Wrocławia*, „Rozprawy Naukowe Akademii Wychowania Fizycznego we Wrocławiu” nr 45.
- Sindik J., Andrijasevic M., Curkovic S. (2009), *Relation of Students Attitude Toward Leisure Time Activities and Their Preferences Toward Sport Recreation Activities*, „Acta Kinesiologica” nr 1.
- Smolarski T. (2011), *Infrastruktura rowerowa miasta Wrocławia w opinii licealistów*, „Rozprawy Naukowe Akademii Wychowania Fizycznego we Wrocławiu” nr 34.
- Thompson A., M. (2005), *Factors Influencing the Physically Active Leisure of Children and Youth: A Qualitative Study*, „Leisure Sciences” no. 27.
- Zatoń K., Zatoń K. (2014), *Aktywność fizyczna a zdrowie*, „Rozprawy Naukowe Akademii Wychowania Fizycznego we Wrocławiu” nr 45.

### Encyklopedie, leksykony i słowniki

- Adamski W. (1993), *Młodzież współczesna* [w:] W. Pomykało (red.), *Encyklopedia pedagogiczna*, Fundacja Innowacja, Warszawa.
- Harasimowicz J. (red.), (2000), *Encyklopedia Wrocławia*, Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław.
- Okoń W. (1981, 1992), *Słownik pedagogiczny*, PWN, Warszawa.
- Pomykało W. (red.) (1993), *Encyklopedia pedagogiczna*, Fundacja Innowacja, Warszawa.

- Przeclawski K. (1993), *Czas wolny dzieci i młodzieży*, [w:] W. Pomykało (red.), *Encyklopedia pedagogiczna*, Fundacja Innowacja, Warszawa.
- Wolańska T. (1997) *Leksykon. Sport dla wszystkich – rekreacja dla każdego*, AWF w Warszawie, Warszawa.

### **Prasa drukowana**

- Sygut-Nowak M. (2000), *Waga problemu*, „Wprost” nr 14.

### **Akty prawne**

- Dyrektywa 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylająca dyrektywę Rady 92/61/EWG (Dz.Urz., WE, L 124/1 z 9.05.2002 r.).
- Dyrektywa 2001/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady.
- Ustawa z dnia 4 kwietnia 2014 roku o zmianie ustawy – Prawo wodne oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2014 poz.659).
- Ustawa z dnia 1 kwietnia 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (Dz.U. 2011, nr 92, poz. 530).
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. Nr 80, poz. 717 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2005, nr 108, poz. 908, z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych, określające m.in. sposoby oznakowania dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych oraz dodatkowe znaki szlaków rowerowych. (Dz.U. 2002 nr 170 poz. 1393).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 31.12.2002 w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. 2003 nr 32 poz. 262).

### **Inne**

- „Postaw na rower” – podręcznik projektowania przyjaznej dla rowerów infrastruktury (1999) (C.R.O.W., Ede 1993) – PKE, Kraków.
- „Społeczny raport na temat polityki rowerowej Wrocławia” (2011), Wrocławska Inicjatywa Rowerowa, Wrocław.
- „Strategia Wrocławia 200 Plus”, dokument przyjęty przez Radę Miejską Wrocławia 4 czerwca 1998 r.
- „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wrocław” przyjęte Uchwałą nr XLVIII/680/98 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 30 stycznia 1998 r.

- „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia” – Uchwała L/1467/10 Rady Miejskiej Wrocławia z 20 maja 2010 r.
- Analiza wyników ankiety: Funkcjonowanie systemu transportu rowerowego w Warszawie – Politechnika Warszawska, Wydział Inżynierii Lądowej.
- Broszkiewicz R. (2001), *Znaczenie aglomeracji wrocławskiej w rozwoju Dolnego Śląska*, [w:] Wrocław 2000 Plus. „Studia nad strategią miasta”, 3, Urząd Miejski Wrocławia, Biuro Rozwoju Miasta, Wrocław.
- CBOS (BS/116/2001), *Aktualne problemy i wydarzenia*, Warszawa, sierpień 2001.
- CBOS (BS/119/2012), *Komunikat z badań – Polacy na rowerach*, Warszawa, wrzesień 2012.
- Dubicki A., Dubicka M., Szymanowski M. (2002), *Klimat Wrocławia*, [w:] *Środowisko Wrocławia – Informator 2002*, Dolnośląska Fundacja Ekorozwoju, Wrocław.
- Główny Urząd Statystyczny (2009), *Uczestnictwo Polaków w sporcie i rekreacji ruchowej w 2008 r.*, Warszawa.
- Główny Urząd Statystyczny (2011), *Oświata i Wychowanie w roku szkolnym 2010/2011*, Warszawa.
- Główny Urząd Statystyczny (2013), *Uczestnictwo Polaków w sporcie i rekreacji ruchowej w 2012 r.*, Warszawa.
- Górka J. (2007), *Uwarunkowania aktywności rekreacyjnej i turystycznej mieszkańców wsi Wielkopolski*, Akademia Wychowania Fizycznego w Poznaniu (praca doktorska).
- Ilnicki D. (2003), *Miasta polskie jako potencjalne metropolie o znaczeniu kontynentalnym*, [w:] XVI Konwersatorium wiedzy o mieście, Łódź.
- Kaik-Woźniak A., Fąk T. (2008), [w:] *Edukacja Jutra*, XIV Tatrzańskie Seminarium Naukowe, Tom 2, Wrocław.
- Koncepcja podstawowej sieci tras rowerowych we Wrocławiu – układ docelowy, [w:] Załącznik nr 1 do Zarządzenia Nr 5493/05 Prezydenta Wrocławia z dnia 9 czerwca 2005 r.
- Lisowska A., Pierzchalska A., Kosior M. (2010), *Współczesna rodzina dolnośląska. Raport z badań*, Wrocław.
- Lumsdon L. (1995), *Cycle Tourism in Europe. In 8th International Velo-City Conference, Proceedings*, Basel, Switzerland, 26-30 September.
- Miasta rowerowe miastami przyszłości (2000) – Komisja Europejska. Dyrekcja Generalna ds. Ochrony Środowiska. Publikacja Wspólnot Europejskich, Luxembourg.
- Nowocień J. (2008), *Uwarunkowania uczestnictwa w turystyce gimnazjalistów ze szkół wiejskich i wielkomiejskich*, [w:] *Edukacja Jutra*, XIV Tatrzańskie Seminarium Naukowe, Tom 2, Wrocław.
- Polityka Rowerowa Wrocławia. Załącznik do uchwały Rady Miejskiej Wrocławia z 14 października 2010 r.
- Polityka rozwoju ruchu rowerowego w polskich miastach – Raport społeczny, Wrocław 2011.
- Raport „Rower w mieście” (2010) RowerTour – magazyn ludzi aktywnych, nr 4(26).
- Raport o stanie bezpieczeństwa w Polsce w 2010 roku* (2011) MSWiA, Warszawa.
- Rowerowy Wrocław – bezpieczne trasy rowerowe w centrum (2014) projekt nr 269, Wrocław.
- RowerTour – magazyn ludzi aktywnych nr 4(26) kwiecień (2010), Dom Wydawniczy Kruszone, Poznań.
- Simonsen P., Joargenson B. (1996), *Cycling Tourism: environmental and economical sustainability? Unpublished Report*, Bornholm Research Centre, Denmark.
- Special Eurobarometr (2003) 183-6/58,2. Physical Activity.

- Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego miasta Wrocławia. Zarządzenia Nr 5493/05 Prezydenta Wrocławia z dnia 9 czerwca 2005 r.
- Tarnowski M. (2004), *Uwarunkowania aktywności turystycznej młodzieży szkół średnich na przykładzie badań szczecińskich*, AWF we Wrocławiu, Wrocław, (rozprawa doktorska).
- TNS OBOP (2010) Badania pt. „Na rower”! Warszawa, maj 2010.
- Uchwała nr XII/396/99 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 23 września 1999 roku w sprawie polityki transportowej Wrocławia.
- Wyrzykowski J., Marak J., Mikułowski B., Klementowski K., Sołtysik M., Gruszka I., Gruszka M., Smolarski T. (2005), *Uwarunkowania rozwoju turystyki w powiecie wrocławskim*, Starostwo Powiatowe, Wrocław, maszynopis.
- Załącznik nr 1 do Zarządzenia Nr 5493/05 Prezydenta Wrocławia z dnia 9 czerwca 2005 r.
- Załącznik nr 2 do Zarządzenia Nr 5493/05 Prezydenta Wrocławia z dnia 9 czerwca 2005 r.
- Zawadzka B. (2002), *Pomoc choremu uczniowi w szkole*, [w:] B. Matyjas (red.), *Formy pomocy dziecku i rodzinie w środowisku lokalnym: materiały z konferencji naukowej*, 22-23 maja 2001, t. II, Kielce.
- Zielińska A., Maciejczyk J., Zaborowski T. (2011), *Społeczny raport na temat polityki rowerowej Wrocławia*, Wrocław.
- Zielona Planeta – Dwumiesięcznik Okręgu Dolnośląskiego Polskiego Klubu Ekologicznego 5(50), Wydawnictwo Apis, Wrocław.

### **Źródła internetowe**

Portal rowerowy Wrocław – rowery.eko.org.pl  
wroclawskirower.pl  
rowery.eko.org.pl  
www.miastadlarowerow.pl  
wRower.pl  
www.rowerowaszkoła.pl  
www.wroc.pl  
www.rzeczpospolitarowerowa.org  
bip.um.wroc.pl  
www.rowerowy.wroclaw.pl

# Spis rycin i tabel

## Ryciny

Rycina 1. Klasyfikacja uwarunkowań społecznych mających wpływ na rekreację rowerową.....	24
Rycina 2. Relacje między pojęciami czas wolny, rekreacja, turystyka.....	28
Rycina 3. Schemat podejścia badawczego do analizy uwarunkowań rekreacji.....	45
Rycina 4. Schemat wykonanego postępowania w badaniach opartych na sondażu diagnostycznym.....	50
Rycina 5. Istniejące trasy rowerowe we Wrocławiu – stan na 2014 r.....	57
Rycina 6. Lokalizacja wybranych szkół we Wrocławiu.....	68
Rycina 7. Liczba badanych uczniów w poszczególnych szkołach.....	74
Rycina 8. Struktura respondentów wg kryterium – miejsce zamieszkania.....	75
Rycina 9. Struktura respondentów wg różnych kryteriów.....	77
Rycina 10. Dojeżdżający do szkoły rowerem.....	78
Rycina 11. Wykorzystanie roweru do innych celów niż komunikacyjne.....	78
Rycina 12. Ilość czasu wolnego w godzinach w dni nauki szkolnej.....	80
Rycina 13. Ilość czasu wolnego podczas weekendu w soboty.....	80
Rycina 14. Ilość czasu wolnego podczas weekendu w niedziele.....	80
Rycina 15. Ilość wolnych dni podczas ostatnich wakacji.....	81
Rycina 16. Ilość dni przeznaczonych na rekreację rowerową podczas wakacji.....	81
Rycina 17. Korelacja pomiędzy czasem wolnym w dniu nauki szkolnej (min).....	82
Rycina 18. Korelacja pomiędzy czasem wolnym w sobotę (min).....	83
Rycina 19. Korelacja pomiędzy czasem wolnym w niedzielę (min).....	84
Rycina 20. Wielkość gospodarstwa domowego.....	85
Rycina 21. Stan materialny gospodarstwa domowego.....	86
Rycina 22. Posiadanie własnego roweru.....	86
Rycina 23. Typ roweru posiadanego przez respondentów.....	87
Rycina 24. Uprawianie rekreacji rowerowej.....	88
Rycina 25. Doświadczenie w jeździe na rowerze.....	89
Rycina 26. Czynniki skłaniające do jazdy na rowerze.....	90
Rycina 27. Motywy podejmowania rekreacyjnej jazdy rowerem.....	91
Rycina 28. Uczestnictwo w rekreacji rowerowej z członkami rodziny w dzieciństwie.....	92
Rycina 29. Osoby towarzyszące podczas uprawiania rekreacji rowerowej.....	92
Rycina 30. Bariery ograniczające udział w rekreacji rowerowej.....	93
Rycina 31. Miejsce uprawiania rekreacji rowerowej.....	94
Rycina 32. Ocena systemu dróg rowerowych (ścieżek) we Wrocławiu.....	94
Rycina 33. Korzystanie z dróg rowerowych we Wrocławiu.....	95
Rycina 34. Wpływ istniejących dróg rowerowych na poziom uczestnictwa.....	95
Rycina 35. Inne miejsca uprawiania rekreacji rowerowej.....	96
Rycina 36. Ocena oferty imprez dla rowerzystów we Wrocławiu.....	97
Rycina 37. Ocena uczestnictwa w rekreacji rowerowej.....	97
Rycina 38. Deklaracja uczestnictwa w rekreacji rowerowej (stopień uczestnictwa).....	98
Rycina 39. Zależność pomiędzy płcią badanych a uprawianiem rekreacji rowerowej.....	100
Rycina 40. Zależność pomiędzy płcią badanych a uczestnictwem w rekreacji.....	101
Rycina 41. Zależność pomiędzy płcią badanych a dojeżdżaniem do szkoły rowerem.....	101

Rycina 42. Zależność pomiędzy płcią badanych a wykorzystywaniem roweru do innych celów niż komunikacyjne.....	102
Rycina 43. Zależność pomiędzy płcią badanych a posiadaniem własnego roweru .....	102
Rycina 44. Zależność pomiędzy liczbą osób w gospodarstwie domowym a posiadaniem własnego roweru .....	103
Rycina 45. Zależność pomiędzy liczbą osób w gospodarstwie domowym a uprawianiem rekreacji rowerowej.....	103
Rycina 46. Zależność pomiędzy liczbą osób w gospodarstwie domowym a uczestnictwem w rekreacji rowerowej z członkami rodziny w dzieciństwie .....	104
Rycina 47. Zależność pomiędzy wykształceniem matki a posiadaniem własnego roweru .....	104
Rycina 48. Zależność pomiędzy wykształceniem matki a uprawianiem rekreacji rowerowej.....	105
Rycina 49. Zależność pomiędzy wykształceniem matki a uczestnictwem w rekreacji rowerowej z członkami rodziny w dzieciństwie .....	105
Rycina 50. Zależność pomiędzy wykształceniem ojca a posiadaniem własnego roweru .....	106
Rycina 51. Zależność pomiędzy wykształceniem ojca a uprawianiem rekreacji rowerowej .....	106
Rycina 52. Zależność pomiędzy wykształceniem ojca a uczestnictwem w rekreacji rowerowej z członkami rodziny w dzieciństwie .....	107
Rycina 53. Zależność pomiędzy statusem materialnym a posiadaniem własnego roweru .....	107
Rycina 54. Zależność pomiędzy statusem materialnym a uprawianiem rekreacji rowerowej.....	108
Rycina 55. Zależność pomiędzy statusem materialnym a uczestnictwem w rekreacji rowerowej z członkami rodziny w dzieciństwie .....	108
Rycina 56. Modelowy układ społecznych uwarunkowań rekreacji rowerowej.....	120

## Tabele

Tabela 1. Definicje czasu wolnego w ujęciu chronologicznym.....	10
Tabela 2. Definicje rekreacji w ujęciu chronologicznym.....	12
Tabela 3. Klasyfikacja kategorii osób uprawiających rekreację rowerową .....	19
Tabela 4. Segmenty uprawiających rekreację rowerową .....	21
Tabela 5. Grupy czynników wpływających na zachowania w czasie wolnym .....	27
Tabela 6. Uwarunkowania przestrzenne uprawiania rekreacji rowerowej .....	29
Tabela 7. Przegląd wybranych badań w ujęciu chronologicznym .....	36
Tabela 8. Techniki statystyczne wykorzystywane w badaniach turystycznych .....	52
Tabela 9. Najważniejsze wrocławskie opracowania dotyczące polityki rowerowej z lat 1998-2011 .....	53
Tabela 10. Infrastruktura rowerowa miasta .....	54
Tabela 11. Infrastruktura i polityka rowerowa w wybranych miastach w Polsce w latach 2009-2010 .....	64
Tabela 12. Wykaz liceów ogólnokształcących, w których zrealizowano badania ankietowe .....	68
Tabela 13. Liczba uczniów szkół ponadgimnazjalnych we Wrocławiu w 2011 roku.....	69
Tabela 14. Liczba badanych uczniów w poszczególnych szkołach .....	70
Tabela 15. Omówienie kwestionariusza ankiety w ujęciu problemowym .....	71
Tabela 16. Podział adolescencji według E.B Hurlock .....	73

Tabela 17. Najczęściej występujące odpowiedzi na pytania „nie uprawiam/uprawiam, dlaczego” .....	88
Tabela 18. Klasyfikacja uwarunkowań mających wpływ na zachowania młodzieży w zakresie rekreacji rowerowej .....	99
Tabela 19. Wykaz zależności i korelacji występujących pomiędzy poszczególnymi czynnikami (cechami) .....	109





# Załącznik 1.

## ANKIETA

Akademia Wychowania Fizycznego  
we Wrocławiu  
Instytut Turystyki i Rekreacji

Szkoła (ul., nr).....  
Klasa.....  
Profil.....

### SPÓŁECZNE UWARUNKOWANIA REKREACJI ROWEROWEJ MŁODZIEŻY LICEÓW WROCŁAWSKICH

Ankieta jest anonimowa, dotyczy uczniów liceów ogólnokształcących we Wrocławiu i służy wyłącznie celom naukowym.

Zwracam się z uprzejmą prośbą o udzielenie odpowiedzi na poniższe pytania, wstawiając znak „x” w odpowiedniej kratce oraz o podanie właściwych informacji w miejscach wykropkowanych.

1. Wiek (w latach).....

2. Płeć: 1  żeńska 2  męska

3. Miejsce stałego zamieszkania (miejscowość, gmina, dzielnica)

4. Miejsce tymczasowego zamieszkania ucznia (miejscowość, gmina, dzielnica)

5. Wykształcenie :

		ojca	matki	opiekuna
1	podstawowe			
2	zawodowe			
3	średnie			
4	wyższe			

6. Rodzaj pracy :

		ojca	matki	opiekuna
1	pracownik umysłowy			
2	pracownik fizyczny			
3	właściciel lub współwłaściciel firmy			
4	bezrobotny			
5	inne (jakie)			

7. Liczba osób w Twoim gospodarstwie domowym

8. Jak oceniasz stan materialny swojego gospodarstwa domowego?  
1  bardzo dobry 2  dobry 3  dostateczny 4  zły

9. Podaj miejsce zamieszkania rodziców/opiekunów  
1  miasto 2  wieś

10. Ile czasu wolnego masz dla siebie w dniu nauki szkolnej?

Spróbuj określić w godzinach i minutach:

godzin:      minut:

11. Ile czasu wolnego masz dla siebie podczas weekendu:

		godzin	minut
1	sobota		
2	niedziela		

12. Ile dni wolnych miałeś/miałaś podczas ostatnich wakacji?

1  ani jednego    2  1 tydzień    3  2 tygodnie    4  powyżej 2 tygodni

13. Czy dojeżdżasz do szkoły rowerem?

1  tak, dlaczego.....

2  nie, dlaczego.....

14. Czy wykorzystujesz rower do innych celów niż komunikacyjne?

1  tak, dlaczego.....

2  nie, dlaczego.....

15. Czy posiadasz własny rower?

1  tak                  2  nie

16. Jeśli tak, to podaj typ własnego roweru:

1  górski MTB

2  trekkingowy

3  miejski

4  szosowy

5  BMX

6  inny, jaki.....

17. Czy uprawiasz rekreację rowerową ?

1  tak                  2  nie

18. Jeśli nie, to dlaczego?

19. Jeśli tak, to dlaczego?

20. Ile czasu wolnego przeznaczasz średnio na rekreację rowerową w dniu nauki szkolnej?

Spróbuj określić w godzinach i minutach:

godzin:      minut:

21. Ile czasu wolnego przeznaczasz średnio na rekreację rowerową podczas weekendu?

		godzin	minut
1	sobota		
2	niedziela		

22. Ile dni wolnych podczas ostatnich wakacji przeznaczyłeś/przeznaczyłaś na rekreację rowerową?

1  ani jednego    2  1 tydzień    3  2 tygodnie    4  powyżej 2 tygodni

23. Od kiedy jeździsz na rowerze?

1  pół roku    2  rok    3  1-2 lata    4  3-4 lata    5  więcej niż 5 lat

24. Co skłoniło Cię do jeżdżenia na rowerze? (zaznacz maksymalnie 3 odpowiedzi)

1	namowa znajomych	
2	ciekawość	
3	chęć zmiany stylu życia	
4	popularność tej formy rekreacji	
5	dostęp do sprzętu	
6	wzorcy rodzinne	
7	dostępność infrastruktury	
8	poprawa stanu zdrowia	
9	inne (jakie)	

25. Co motywuje Cię do jazdy na rowerze? (zaznacz maksymalnie 3 odpowiedzi)

1	chęć zdobywania nowych osiągnięć	
2	chęć zdobywania nowych doświadczeń	
3	chęć sprawdzenia swoich możliwości	
4	możliwość poprawy samopoczucia	
5	możliwość poprawy wyglądu	
6	możliwość poprawy stanu zdrowia	
7	ciekawość	
8	inne (jakie)	

26. Z kim uprawiasz rekreację rowerową?

1	z rodzicami	
2	z rodzeństwem	
3	z innymi członkami rodziny	
4	ze znajomymi	
5	z innymi (kluby, prywatni organizatorzy)	

27. Czy w dzieciństwie uczestniczyłeś w rekreacji rowerowej z członkami rodziny?

1  tak    2  nie

28. Jakie istnieją dla Ciebie bariery do uprawiania rekreacji rowerowej:

1	brak wolnego czasu	
2	brak dróg rowerowych	
3	wysokie ceny sprzętu	
4	brak zorganizowanych imprez	
5	inne (jakie)	

29. Gdzie uprawiasz rekreację rowerową?

1	w miejscu zamieszkania	
2	poza miejscem zamieszkania	
3	w innych miejscach, gdzie i dlaczego?	

30. Jak oceniasz system dróg rowerowych (ścieżek) we Wrocławiu?

1  bardzo dobry    2  dobry    3  średni    4  zły    5  bardzo zły

31. Czy korzystasz z dróg rowerowych we Wrocławiu?

1  tak                    2  nie

32. Czy istniejące drogi rowerowe mają wpływ na Twój poziom uczestnictwa w rekreacji rowerowej?

1  bardzo mały    2  mały    3  średni    4  duży    5  bardzo duży

33. Poza drogami rowerowymi z jakich innych miejsc korzystasz dla rekreacji rowerowej (wymień jakie i gdzie):

1.....2.....  
3.....4.....

34. Jak oceniasz ofertę imprez dla rowerzystów we Wrocławiu?

1  bardzo dobrze    2  dobrze    3  wystarczająco    4  źle    5  bardzo źle

35. Jak ogólnie oceniasz swoje uczestnictwo w rekreacji rowerowej, w skali od 1 do 5, gdzie:

- 1  5 oznacza zadawalające w stopniu najwyższym
- 2  4 zadawalające w stopniu wysokim
- 3  3 średnio zadawalające
- 4  2 zadawalające w stopniu niewielkim
- 5  1 całkowicie niezadawalające

36. Czy chciałbyś/chciałabyś w większym stopniu uczestniczyć w rekreacji rowerowej?

- 1  5 zdecydowanie tak
- 2  4 raczej tak
- 3  3 nie mam zdania
- 4  2 raczej nie
- 5  1 zdecydowanie nie

*Uprzejmie dziękuję za udzielenie odpowiedzi na pytania*

Data:

Przeprowadzający ankietę:

# O Wydawnictwie

EXANTE

## ⇒ Profil wydawniczy

Wydawnictwo Naukowe Exante specjalizuje się w publikacjach akademickich i publikacjach naukowych.

Nakładem Wydawnictwa Naukowego Exante ukazują się publikacje książkowe i publikacje elektroniczne, przede wszystkim: monografie naukowe autorskie, współautorskie i wieloautorskie.

W dorobku Wydawnictwa znajdują się publikacje naukowe z obszaru nauk społecznych, humanistycznych, ekonomicznych, prawnych, medycznych i innych.

Misja Wydawnictwa Naukowego Exante to popularyzacja dorobku naukowego Autorów publikacji.

## ⇒ Współpraca

Exante współpracuje z uczonymi z różnych ośrodków naukowych w kraju i za granicą w charakterze autorów, redaktorów i recenzentów.

Obsługuje konferencje, targi, kongresy i sympozja.

## ⇒ Adresaci oferty wydawniczej

Oferta Wydawnictwa skierowana jest do studentów, doktorantów, pracowników naukowych i wszystkich zainteresowanych publikowaniem naukowym.

## ⇒ Oferta

Exante specjalizuje się w wydawaniu publikacji i prac naukowych w formie książkowej oraz elektronicznej.

### Oferujemy możliwość wydania:

- monografii autorskiej,
- monografii współautorskiej lub rozdziału w monografii współautorskiej,
- rozdziału w ramach monografii naukowej wieloautorskiej,
- publikacji naukowej innej niż monografia,
- publikacji pokonferencyjnej,
- publikacji będącej rezultatem innych wydarzeń naukowych,
- prac habilitacyjnych i doktorskich (również w formie monografii naukowych),
- prac promocyjnych: magisterskich, inżynierskich, licencjackich (również w formie monografii naukowych).

Zapraszamy do współpracy



ISBN 978-83-65374-95-0 (PDF)  
ISBN 978-83-65374-94-3 (oprawa miękka)

