

MATEUSZ ROGOWSKI*, MARCIN NADOLSKI**

Turystyka rowerowa w aglomeracji poznańskiej w opinii mieszkańców

Streszczenie. Turystyka rowerowa w polskich aglomeracjach rozwija się z każdym rokiem, co ma wpływ na planowanie przestrzeni miast i stref podmiejskich uwzględniających postulaty cyklistów jako istotnej grupy użytkowników dróg. Rowerzyści, wypowiadając się w prezentowanych badaniach ankietowych, wskazali atuty i słabości infrastruktury rowerowej oraz najatrakcyjniejsze i najpopularniejsze obszary dla turystyki rowerowej w rejonie aglomeracji poznańskiej. Są to Puszcza Zielonka, jeziora w obrębie granic miasta oraz Wielkopolski Park Narodowy, które stanowią pierwszorzędne obszary pod kątem monitoringu stanu przystosowania i zagospodarowania dla potrzeb turystyki rowerowej. Aglomeracja poznańska jest na ogół pozytywnie postrzegana przez rowerzystów, ale aby utrzymać ten dobry wizerunek, należy nieustannie dbać o podnoszenie jakości infrastruktury rowerowej.

Słowa kluczowe: turystyka rowerowa, aglomeracja poznańska

1. Wprowadzenie

Jazda na rowerze należy obecnie do najpopularniejszych form aktywności fizycznej, czego dowodem jest 8. miejsce Polski w Europie pod względem wysokości dochodów z turystyki rowerowej (Borawska-Melnyk 2016). Ponadto nasz kraj został zaliczony do 10 krajów w Europie, w których wydatki na turystykę rowerową są najwyższe i wynoszą ok. 2 mld euro (Dembińska 2016). Dzięki temu stanowi on atrakcyjny kierunek, zwłaszcza dla turystów z południowej części Europy.

* Uniwersytet im. Adama Mickiewicza, Katedra Turystyki i Rekreacji, e-mail: mateusz.rogowski@amu.edu.pl, tel. 502 081 654.

** Wyższa Szkoła Handlu i Usług w Poznaniu, e-mail: manad@op.pl.

Eksperci wskazali również na korzystne sąsiedztwo z rynkiem niemieckim, który generuje największe przychody z tego typu aktywności turystycznej (prawie 11,4 mld euro) (Dembińska 2016).

Znaczenie turystyki rowerowej w naszym kraju potwierdza również to, że w czasie targów turystycznych Tour Salon 2016 odbyła się konferencja pt. „Czy turystyka rowerowa może stać się narodowym produktem turystycznym w Polsce?”. Ważnym czynnikiem rozwoju turystyki rowerowej według Aleksandry Borawskiej-Melnyk (2016) jest tworzenie atrakcyjnych i wysokiej jakości tras z bogatą ofertą noclegową i kulinarną w obszarach cennych pod względem przyrodniczym i kulturowym. Szczególnie istotnymi zagadnieniami stają się więc: analiza stanu rozwoju turystyki rowerowej w obszarze aglomeracji oraz opinie cyklistów na ich temat, które powinny być brane pod uwagę w planowaniu rozwoju infrastruktury. Celem artykułu jest prezentacja wyników badań ankietowych realizowanych wśród rowerzystów aglomeracji poznańskiej na temat aktualnego stanu oraz perspektyw rozwoju turystyki i infrastruktury rowerowej.

Aglomeracja poznańska jest rozumiana jako miejski obszar funkcjonalny Poznania, opisany w poświęconym jej dokumencie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego. Zdaniem Tomasza Kaczmarka (2014) region ten jest miarę spójny geograficznie i topologicznie – ściśle odpowiada granicom pięciu powiatów: poznańskiego miejskiego, poznańskiego ziemskiego, gnieźnieńskiego, wrzesińskiego i szamotulskiego.

2. Turystyka rowerowa jako forma aktywności fizycznej

Z uwagi na długą i bogatą historię roweru jako środka transportu na tle rozwoju turystyki bardzo szybko i wyraźnie wykształciła się turystyka rowerowa. Jako datę początkową przyjmuje się rok 1886, czyli założenie Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów, które działa aż do tej pory (Stasiak, Śledzińska i Włodarczyk 2014a). Od początku kolarstwo rozumiano nie tylko jako sport, ale i rekreację. Dzisiaj rower przeżywa ponownie swoją młodość.

Spośród wielu podziałów turystyki bardzo istotne z punktu widzenia turystyki rowerowej jest wyróżnienie turystyki aktywnej i kwalifikowanej, z którymi wiąże się turystyka poznawcza (Rogowski 2015). Owa aktywność o różnym stopniu natężenia odbywa się w środowisku naturalnym, co wiąże ją z turystyką wypoczynkową (Wyrzykowski 2010). W ramach turystyki rowerowej można wyróżnić wiele form w zależności od następujących kryteriów: motyw (turystyka rowerowa wypoczynkowa, poznawcza, kwalifikowana), typ krajobrazu (turystyka rowerowa nadmorska, pojezierna, nizinna, górską, miejską), odległość

(turystyka rowerowa krótko- i długodystansowa), wiek (turystyka rowerowa dzieci, młodzieży, osób dorosłych, rodzin z dziećmi, seniorów), rodzaj użytkowanego roweru (turystyka kolarska, górską MTB, trekkingowa, miejska).

Uwarunkowania rozwoju turystyki rowerowej można podzielić na pięć grup: ekonomiczne, demograficzne, prawno-polityczne, społeczno-kulturowe i psychologiczne (Nieżgoda 2012). W przypadku aspektów organizacyjnych i prawnych widoczna jest potrzeba uporządkowania regulacji dotyczących szlaków rowerowych (Boroński 2007) i turystyki rowerowej (Gospodarek 2012). Bardzo ważnym obszarem uprawiania turystyki rowerowej są obszary cenne przyrodniczo (Pisarska i Pisarski 2012), w tym tereny leśne (Rothert i Kacprzyk 2012) i parki narodowe (Kozieł 2011). W wielu pracach analizowane są możliwości rozwoju turystyki rowerowej na obszarach o różnym statusie ochrony, m.in. w Rezerwacie Biosfery „Polesie Zachodnie” (Gołoś 2012), Roztoczańskim Parku Narodowym (Prószyńska-Bordas i Fedczyszyn 2012), Nadmorskim Parku Krajobrazowym (Majdak 2012), a także na terenach zurbanizowanych, np. w aglomeracji śląskiej (Kopia 2012).

Niezależnie od motywów cyklistów istnieje szereg urządzeń i udogodnień ułatwiających, a niekiedy umożliwiających uprawianie turystyki rowerowej, do których można zaliczyć: drogi rowerowe, mapy i aplikacje rowerowe, zagospodarowane miejsca odpoczynku, parkingi rowerowe, informację turystyczną i wypożyczalnie rowerów. To właśnie drogi rowerowe stanowią najbardziej powszechny element zagospodarowania turystycznego. Można je podzielić na:

- samodzielne drogi rowerowe (zazwyczaj poza miastami),
- samodzielne drogi rowerowe w pasie jezdni (biegnące obok jezdni, często rozdzielone pasem zieleni),
- wydzielone z jezdni za pomocą niskiego krawężnika lub namalowanej linii (pas dla rowerów, pas rowerowy, kontrapas – umożliwiający jazdę tylko w jednym kierunku),
- wydzielone z chodnika za pomocą niskiego krawężnika, koloru nawierzchni lub namalowanej linii (znaków poziomych) (Stasiak, Śledzińska i Włodarczyk 2014b).

W miastach bardzo często można spotkać kombinację wydzielonej drogi dla rowerów i drogi dla pieszych, popularnie nazywaną ciągiem pieszo-rowerowym lub ścieżką rowerową (Stasiak, Śledzińska i Włodarczyk 2014b). Tradycyjne szlaki rowerowe oznaczane są poprzez znaki podstawowe, dodatkowe (drogowskazy i tablice informacyjne) oraz obiekty uzupełniające (Dronka 2012). Znakowanie szlaków rowerowych wykonywane jest w celu wyprowadzenia rowerowego ruchu turystycznego z dróg i ulic o dużym natężeniu ruchu samochodowego na bezpieczne drogi rowerowe i różnego rodzaju spokojne drogi boczne (Boroński 2007). Obecnie, jak wynika z oficjalnych statystyk, w Polsce istnieje 19,5 tys. km szlaków rowerowych, z czego najwięcej występuje w województwach: zachodnio-

pomorskim, lubuskim, małopolskim i wielkopolskim (GUS 2015). Najwyższy wskaźnik gęstości szlaków rowerowych występuje zaś w województwach: małopolskim, lubuskim, zachodniopomorskim i śląskim (Śledzińska 2012).

Z uwagi na dynamiczny rozwój technologii cyfrowych warto zwrócić uwagę na duży wybór map i aplikacji rowerowych, które są bardziej dokładne i aktualne od tradycyjnych map papierowych. Aplikacje umożliwiają dostęp do najnowszych map oraz wielu dodatkowych opcji, takich jak: określenie prędkości, dystansu, czasu przejazdu, wysokości n.p.m., profilu przejazdu i liczby spalonych kalorii. Na praktyczne zastosowanie takich aplikacji zwraca uwagę m.in. Andrzej Kaleniewicz (2012). Do najciekawszych można zaliczyć: iMapMyRIDE, Bike Repair HD, Move! Bike Computer, Strava Cycling, Endomondo Sports Tracker, Cycstastic GPS. Korzystanie z map i aplikacji rowerowych ułatwia i uprzyjemnia przejażdżki rowerowe, dając przy tym poczucie bezpieczeństwa oraz możliwość kontrolowania siebie i swoich dokonań poprzez analizę i obserwację wyników. Dzięki takim programom można niemal natychmiast uzyskać wszystkie interesujące nas dane i wyliczenia.

Badania ankietowe cyklistów przeprowadzane są w celu poznania ich preferencji oraz opinii na temat dotychczasowych przedsięwzięć i inwestycji rowerowych. Należy do nich zaliczyć prace autorstwa Piotra Majdaka (2012) na Półwyspie Helskim, Aliny Zajadacz (2012) w regionie leszczyńskim, Hanny Prószyńskiej-Bordas i Michała Fedczyszyna (2012) w Roztoczańskim Parku Narodowym. Do najważniejszych prac z perspektywy niniejszego opracowania należy zaliczyć analizy uwarunkowań rozwoju turystyki rowerowej i infrastruktury w Puszczy Zielonka (Billert 2012), wykorzystania rowerów przez studentów w Poznaniu (Graja-Zwolińska i Spychała 2012) i w Warszawie (Zawadka 2012), opinii cyklistów na temat turystyki rowerowej w Gdańsku (Szatkowski 2009), Warszawie (Iwińska 2012), Krakowie (*Krakowski dialog...* 2013) i Szczecinie (*Bike_S...* 2015) oraz wyników badań ankietowych dotyczących rekreacyjnej aktywności fizycznej studentów Wyższej Szkoły Bankowej w Poznaniu (Łuczak i Kroma 2015), przestrzenno-ekonomicznych uwarunkowań aktywności turystycznej mieszkańców aglomeracji poznańskiej (Zamelska i Kaczor 2015) oraz oferty turystycznej liniarnego systemu rekreacyjnego klinów zieleni Poznania (Styperek 2015).

3. Zarys rozwoju infrastruktury rowerowej w aglomeracji poznańskiej

Tradycje rowerowe Poznania sięgają końca XIX w., kiedy ok. 1880 r. pojawiły się pierwsze rowery (Łuczak 2015). Pierwsza organizacja o nazwie Der Posener Radfahrer-Verein powstała w 1886 r., jako odpowiedź na ruch w ramach

poznańskiego gniazda Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół”. Natomiast pierwsze drogi rowerowe powstały w latach 30. XX w. i zostały zaprojektowane przez przedwojennego architekta Władysława Czarneckiego, późniejszego profesora Politechniki Poznańskiej, który wraz ze słynnym profesorem Adamem Wodźczką opracował dla Poznania system zieleni zwany pierścieniowo-klinowym, do dziś uznawany na świecie za wzorcowy (Łuczak 2015).

Obecnie niemal 10% wszystkich szlaków rowerowych Wielkopolski skupionych jest w powiecie poznańskim (990 km) (*Diagnoza turystyki...* 2015), do których należy dodać 129 km dróg i ścieżek rowerowych w mieście. Drogi rowerowe łączą dwa największe poznańskie osiedla: Piątkowo i Rataje, a także Starołękę, Dębinę, Ławicę oraz Trasę Hetmańską. Istotną częścią jest oś rowerowa¹ oraz ring miejski². Do najważniejszych szlaków rowerowych w rejonie aglomeracji należy zaliczyć:

- międzynarodowe: EuroVelo EV 9 (szlak bursztynowy; Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie), EuroVelo EV 2 (Galway – Moskwa),
- transregionalne: Pierścień Rowerowy dookoła Poznania, Cysterski Szlak Rowerowy, Nadwarciański Szlak Rowerowy, Piastowski Trakt Rowerowy, Szlak Stu Jezior, Transwielkopolska Trasa Rowerowa, tworzące Wielkopolski System Szlaków Rowerowych (WSSR)³,
- pozostałe, m.in.: „Darz Bór”, do Rezerwatu Gogulec, doliną Cybiny do Parku Krajobrazowego Promno, doliną Głuszynki do Kórnik, nad Jezioro Lusowskie, wzdłuż Warty do Wielkopolskiego Parku Narodowego czy „Szlak Kazi-ka”, tj. słynnego poznańskiego podróżnika Kazimierza Nowaka (Łuczak 2009).

Konieczność rozwoju infrastruktury rowerowej dostrzeżona została przez Radę Miasta Poznania, która w ramach realizacji polityki transportowej przyjęła program rowerowy na lata 2007-2015, obejmujący m.in. możliwości poprawy bezpieczeństwa i warunków ruchu rowerowego, wdrażanie nowej formy przemieszczania się rowerami publicznymi, usprawnienia w przebiegu tras rowerowych na terenie miasta, turystyczne i wypoczynkowe trasy rowerowe oraz

¹ Trasa prowadząca z Piątkowa wzdłuż ulic Szeligowskiego i Księcia Mieszka I oraz przez wzgórze św. Wojciecha. Natomiast z Rataj do centrum i na Stary Rynek dojeżdża się wzdłuż trasy tramwajowej z osiedla Lecha lub ulicami Piłsudskiego albo Bolesława Krzywoustego (Łuczak 2015).

² Trasa obejmuje II ramę komunikacyjną Poznania, do której należą ścieżki, drogi rowerowe lub pieszo-rowerowe na ulicach: Hetmańskiej, Zamenhofa, Jana Pawła II, Podwale, Prymasa Augusta Hłonda, na moście Lecha, Serbskiej, Alei Solidarności, Witosa, Niestachowskiej, Żeromskiego i Przybyszewskiego [...]. Do całkowitego „domknięcia” ringu pozostało niewiele, brakuje już tylko ścieżek rowerowych na Reymonta i fragmencie Hetmańskiej (Łuczak 2015).

³ Tworzony od 2001 r. system liczy 9 transregionalnych tras o łącznej długości blisko 1800 km. Wszystkie szlaki oznakowane są zgodnie z kodeksem drogowym oraz instrukcją znakowania PTTK i prowadzą łatwo przejezdnymi drogami, o niewielkim natężeniu ruchu, umożliwiającymi dotarcie do najdalszych zakątków Wielkopolski. Na wszystkich trasach ustawione zostały wiaty przystankowe oraz tablice informacyjne (Kaleniewicz 2016).

promocję ruchu rowerowego (*Program rowerowy... 2007*). Jego efekty zostały zauważone m.in. przez Sylwię Graję-Zwolińską i Aleksandrę Spychałę (2012), które podkreślają, że władze Poznania propagują rozwój infrastruktury rowerowej poprzez organizowanie nowych ścieżek i kolejnych stacji rowerowych. W takim przypadku coraz ważniejszą rolę pełni Poznański Rower Miejski (PRM), którego działalność zapoczątkowano 15 kwietnia 2012 r., jako drugi system rowerowy w Polsce. Obecnie skupia on 37 stacji i 443 rowery. Jak wynika z danych na stronie internetowej operatora, od początku działalności dokonano 281 tys. wypożyczeń, z czego w rekordowym 2015 r. było ich 123 tys., co stanowiło wzrost o 117 p.p. w stosunku do roku poprzedniego (w 2014 r.: prawie 56 tys. wypożyczeń). Również MaltaBike nieopodal Jeziora Maltańskiego oferuje możliwość wypożyczenia różnych typów rowerów (m.in. rowery miejskie, rowery e-bike, a także przyczepki i siedziska rowerowe dla najmłodszych). Rozwój sieci wypożyczalni rowerowych oraz ich rosnąca dostępność sprzyjają upowszechnianiu turystyki rowerowej i powodują wzrost zainteresowania tego typu aktywnością.

W przypadku aglomeracji poznańskiej powstały interesujące opracowania przewodnikowe i mapy dla rowerzystów. Warto wymienić osiem edycji przewodników rowerowych autorstwa Jacka Y. Łuczaka wydawanych przez Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu, w których autor opisuje liczne trasy i wycieczki rowerowe. Warto zainteresowania są też mapa „Poznań na dwóch kółkach” (2013) oraz zamieszczona w Internecie „Rowerowa mapa Poznania”. Oba opracowania są jak najbardziej aktualne i szczegółowe, zawierają bowiem wszystkie informacje potrzebne cyklistom, do których można zaliczyć opisy różnych kategorii tras (drogi rowerowe, łączniki, oznakowane szlaki trasy rowerowe, wydzielone drogi dla rowerów, drogi pieszo-rowerowe i kontrapasy), utrudnienia i ułatwienia (np. strefa 30) oraz stacje rowerów miejskich.

4. Opinie cyklistów o stanie rozwoju infrastruktury rowerowej w aglomeracji poznańskiej

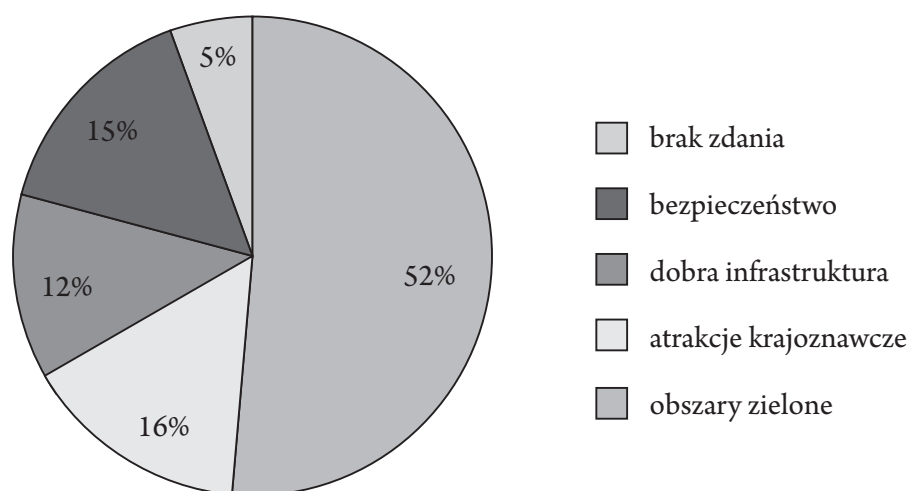
Opinie, motywy i preferencje dotyczące uprawiania turystyki rowerowej w obrębie aglomeracji poznańskiej zostały zebrane w czasie badań ankietowych prowadzonych wśród uczestników dwóch imprez rowerowych odbywających się na terenie gminy Suchy Las. Były to: XVIII Rajd Rowerowy im. Wojciecha Bogusławskiego GLINNO, zorganizowany 18 maja 2014 r., na trasie z Poznania do Biedruska i XV Herbowy Rajd Rowerowy, zorganizowany 15 czerwca 2014 r., na trasie z Poznania do Chludowa. W badaniach wzięli także udział miłośnicy „dwóch kółek” z Koła Turystyki Rowerowej Viator zlokalizowanego w gminie

Czerwonak oraz Poznańskiego Towarzystwa Cyklistów z siedzibą w Poznaniu. W badaniach zastosowano metodę sondażu diagnostycznego. Kwestionariusz ankiety składał się z 15 pytań o charakterze otwartym i zamkniętym. W wyniku przeprowadzonych badań uzyskano odpowiedzi od 80 osób.

Uczestnikami badań byli rowerzyści zamieszkujący aglomerację poznańską, z czego 2/3 to mieszkańcy Poznania. Pozostałe osoby zamieszkiwały gminy Suchy Las, Czerwonak oraz Murowaną Goślinę. W przewadze byli mężczyźni (55%), osoby w wieku 18-45 lat (61%), z wykształceniem wyższym (70%). Niemalże wszyscy (96% respondentów) zadeklarowali, że wykorzystują rower w celach turystyczno-rekreacyjnych, z czego 1/3 korzysta z niego również w celach komunikacyjnych, np. przy dojeździe do pracy. Kilka osób wykorzystuje rower wyłącznie w celach sportowych. Ponadto ankietowani aktywnie uczestniczą w rajdach rowerowych organizowanych na terenie aglomeracji poznańskiej, co potwierdza 88% badanej społeczności, z czego połowa przynajmniej kilka razy do roku.

Na początku badania respondenci zostali poproszeni o wskazanie, jakie warunki powinien spełniać szlak lub trasa rowerowa, by były atrakcyjne dla rowerzystów. Połowa ankietowanych wskazała na przebieg trasy w otoczeniu terenów zielonych, potwierdzając preferencje naturalnego krajobrazu jako obszaru o największym potencjale dla turystyki rowerowej. W przypadku aglomeracji poznańskiej są to tereny leśne, parki miejskie oraz okolice zbiorników wodnych, co składa się na tzw. poznański klin zieleni. Dla ankietowanych rowerzystów ważny jest bliski kontakt z przyrodą, wyciszenie się oraz ucieczka od miejskiego zgiełku i hałasu. Dla kolejnych 16% respondentów o atrakcyjności szlaku rowerowego decyduje istnienie obiektów krajoznawczych na trasie przejazdu, co wiąże się

Wykres 1. Czynniki decydujące o atrakcyjności turystycznej szlaków i tras rowerowych

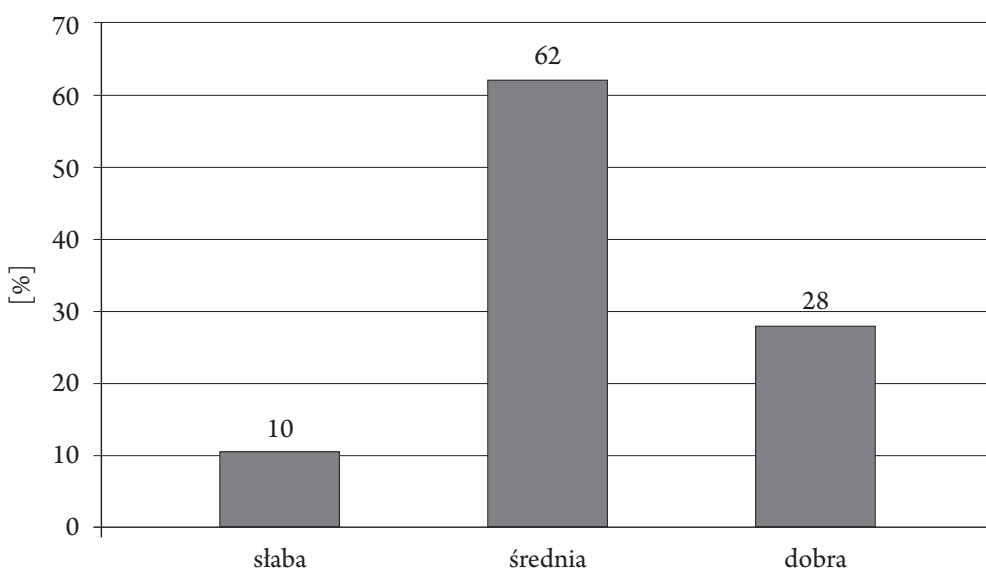


Źródło: badania własne.

z motywami poznawczymi rowerzystów interesujących się dziedzictwem przyrodniczym i kulturowym. 14% ankietowanych uznało, że ważne jest bezpieczeństwo, szczególnie w przypadku wyjazdów rodzinnych. Następnymi 12% badanych uznało, że na atrakcyjność wpływa dobrze rozwinięta infrastruktura rowerowa, na którą składa się m.in. oznakowanie czy istnienie zagospodarowanych miejsc odpoczynku. Należy podkreślić, że wszystkie zestawione odpowiedzi (wykres 1) nawiązują do składowych atrakcyjności turystycznej zdefiniowanych przez Teofila Lijewskiego, Bogdana Mikułowskiego i Jerzego Wyrzykowskiego (2002), obejmujących walory turystyczne, dostępność komunikacyjną i zagospodarowanie turystyczne.

W dalszej kolejności ankietowani zostali poproszeni o ocenę szlaków i tras rowerowych na terenie aglomeracji poznańskiej w skali od dobrej, przez średnią, po słabą. Respondenci najczęściej wskazywali ocenę średnią (62%), dodając, że ich stan nie jest zły, ale należy dążyć do jego poprawy. 28% respondentów oceniło szlaki dobrze, podkreślając zadowolenie z obecnego stanu rozwoju infrastruktury rowerowej. Jedynie co dziesiąty respondent słabo ocenił infrastrukturę rowerową, co z pewnością wiąże się z brakiem ciągłości niektórych szlaków i tras w wielu miejscach aglomeracji oraz ich niewystarczającym oznakowaniem (wykres 2).

Wykres 2. Ocena szlaków i tras rowerowych w aglomeracji poznańskiej

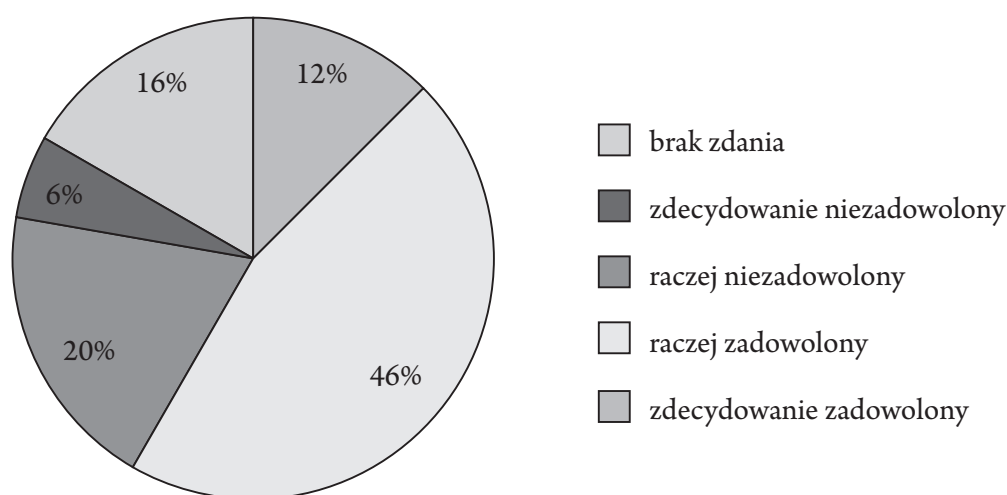


Źródło: badania własne.

W przypadku dostępności i poziomu rozwoju infrastruktury rowerowej w odpowiedziach zauważalny był wyraźny rozdzźwięk między oceną pozytywną a negatywną. Niewielką przewagę (58%) osiągnęła grupa pozytywnie oceniająca

dostępność i stopień rozwoju infrastruktury rowerowej, zaś zdecydowanie pozytywnie wyraził się jedynie co dziesiąty respondent. Należy podkreślić, że są to osoby jeżdżące regularnie, zauważające ciągłą poprawę infrastruktury. Pozostałe 44% respondentów negatywnie oceniało dostępność i stan rozwoju infrastruktury rowerowej, z czego 8% było z niej zdecydowanie niezadowolonych. Osoby te sporadycznie korzystają z roweru, a jeżeli to robią, to przemieszczają się głównie stałymi trasami, które na przestrzeni ostatnich lat nie uległy poprawie. Negatywna ocena może być zatem wynikiem braku wiedzy o nowych inwestycjach w infrastrukturę rowerową (wykres 3).

Wykres 3. Stopień zadowolenia z dostępności i poziomu rozwoju infrastruktury rowerowej na terenie Poznania i okolic

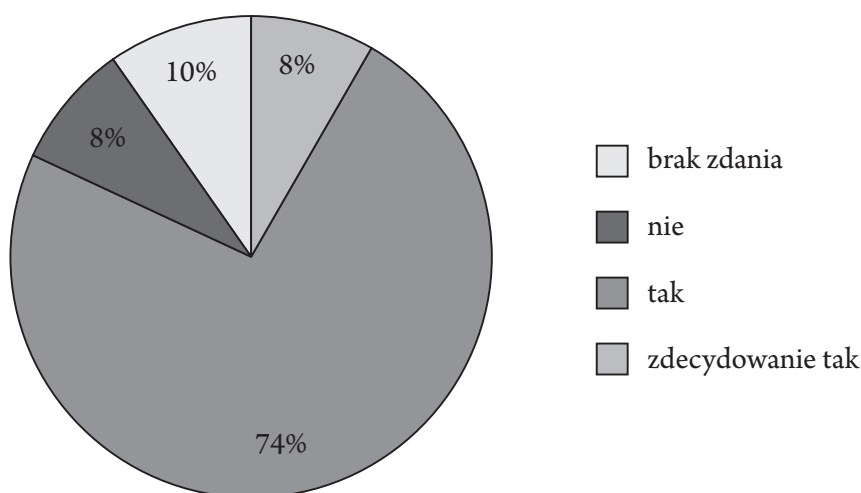


Źródło: badania własne.

Podobne wyniki uzyskano w przypadku oceny przebiegu szlaków rowerowych w aglomeracji poznańskiej. 56% respondentów pozytywnie ocenia istniejącą sieć szlaków i ścieżek rowerowych, 1/3 negatywnie, a co dziesiąty odpowiadający nie miał zdania na ten temat. Ze względu na to, iż w tym pytaniu zastosowano kafeterię półotwartą, respondenci mogli uzasadnić swoje opinie. Negatywną ocenę najczęściej uzasadniano złym przebiegiem, niejasnym oznakowaniem i brakiem ciągłości trasy lub brakiem trasy przy ruchliwych drogach.

Następne pytanie dotyczyło poczucia bezpieczeństwa na szlakach rowerowych. Wyniki jednoznacznie pokazują, że większość respondentów uważa, iż szlaki rowerowe na terenie aglomeracji poznańskiej są bezpieczne, co podkreśla ponad 80% badanych. Osoby te korzystają z dobrze wytyczonych tras rowerowych niekolidujących z ruchem samochodowym. Jedynie 8% respondentów wskazało, że nie czuje się bezpiecznie, jeżdżąc rowerem na terenie aglomeracji

Wykres. 4. Poczucie bezpieczeństwa rowerzystów w aglomeracji poznańskiej



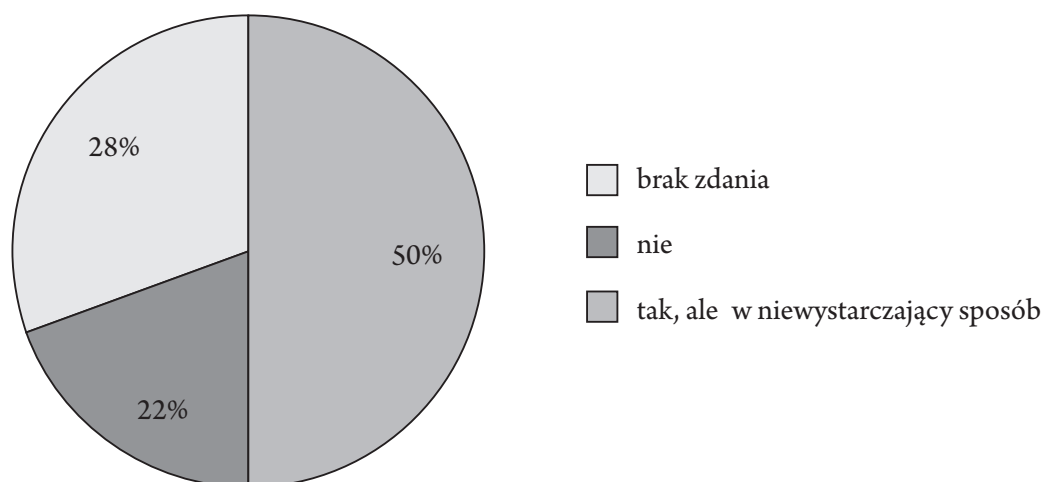
Źródło: badania własne.

poznańskiej, a co dziesiąty ankietowany nie wyraził żadnej opinii. Takich odpowiedzi udzielały osoby korzystające z miejskiej sieci tras rowerowych wytyczonych w sąsiedztwie ruchliwych ulic oraz torów tramwajowych (wykres 4).

Kolejne pytania związane były z oceną wsparcia i promocji turystyki rowerowej przez samorząd lokalny. W przypadku pierwszej kwestii połowa respondentów odpowiedziała, że samorządy lokalne aglomeracji poznańskiej wspierają turystykę rowerową, choć robią to w niewystarczający sposób. Oznacza to, że działania samorządów lokalnych podejmowane są na zbyt małą skalę. Powstające odcinki szlaków rowerowych i wypożyczalnie na terenie miast są doceniane, ale potrzeby są większe. Za mało jest infrastruktury rowerowej, niedostatecznie rozwinięta jest sieć szlaków rowerowych oraz brakuje promocji adekwatnej do potencjału i tworzonego dobrego wizerunku turystyki rowerowej. Kolejne 22% respondentów nie dostrzega wsparcia ze strony samorządów lokalnych, co może być rozumiane jako brak konkretnych działań w kierunku poprawy stanu infrastruktury rowerowej, która w podpoznańskich gminach nie zawsze uznawana jest za zadanie priorytetowe. Pozostałych 28% respondentów nie było w stanie odpowiedzieć na to pytanie, co może wynikać z tego, że ankietowani nie interesują się tą problematyką bądź działania władz lokalnych są niewidoczne dla przeciętnego mieszkańca i należałoby więcej wysiłków i środków włożyć we wspieranie i propagowanie tej formy aktywnego wypoczynku (wykres 5).

W zakresie promocji turystyki rowerowej w aglomeracji poznańskiej 58% respondentów pozytywnie ocenia tego typu działania, na które składają się m.in. organizacja imprez rowerowych, rozbudowa sieci tras rowerowych i infrastruktury oraz dostępność map i przewodników w punktach informacji turystycznej. Jed-

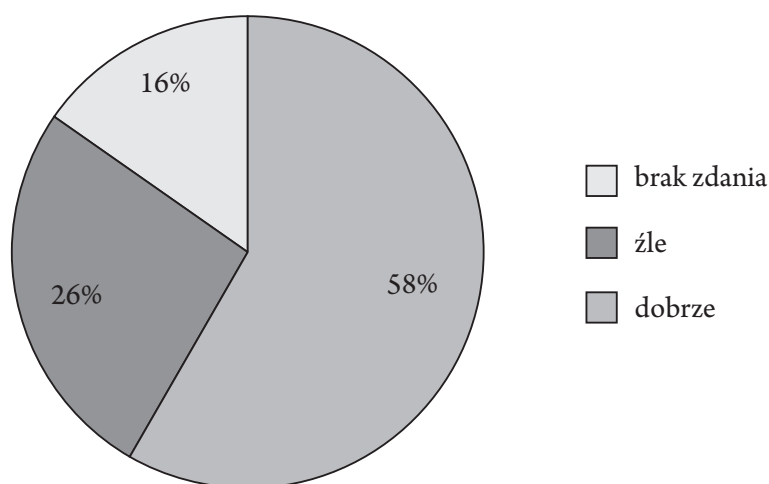
Wykres. 5. Ocena wsparcia turystyki rowerowej na terenie aglomeracji poznańskiej



Źródło: badania własne.

nak co czwarty badany uważa, że działalność promocyjna jest słaba, a kolejnych 16% nie potrafiło tego ocenić. Odpowiedzi tych osób potwierdzają, że działania promocyjne ze strony władz lokalnych są niewystarczające. Być może należałoby przeprowadzić właściwie zaadresowaną kampanię informacyjno-promocyjną, tj. wśród osób niezainteresowanych dotąd turystyką rowerową (wykres 6).

Wykres. 6. Ocena promocji turystyki rowerowej na terenie aglomeracji poznańskiej



Źródło: badania własne.

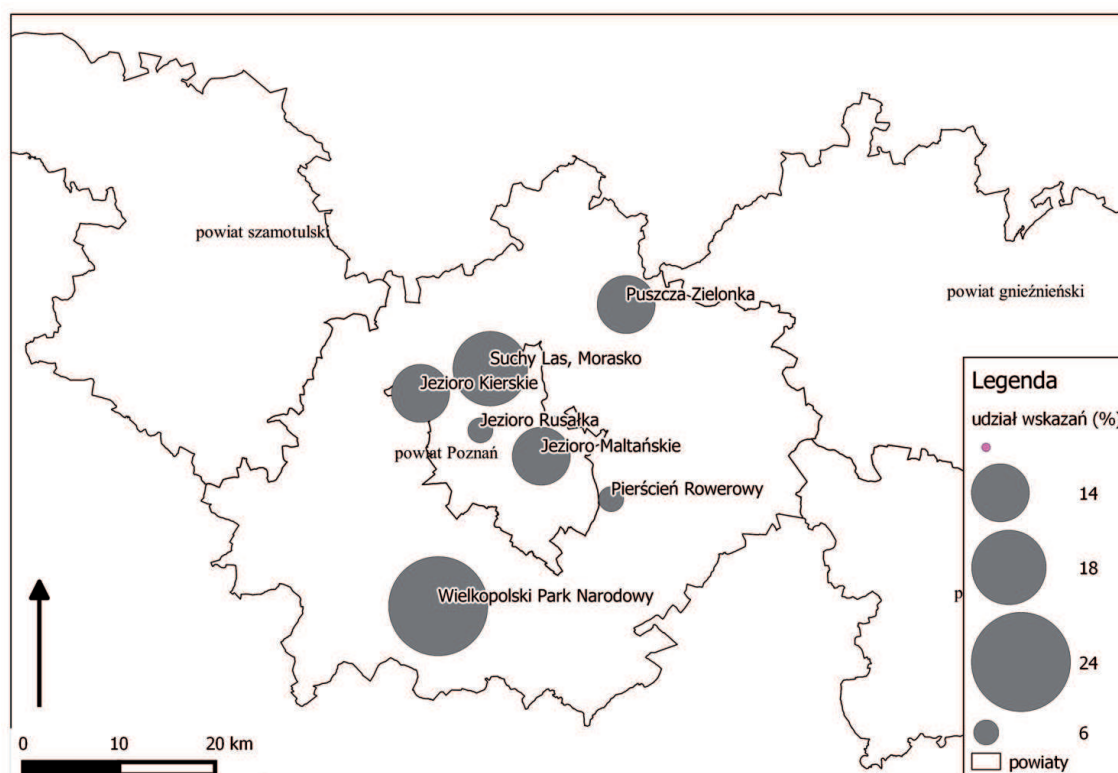
Uzupełnieniem zagadnień promocyjnych jest ocena dostępności materiałów informacyjnych dla cyklistów. 56% respondentów dobrze ocenia jakość i dostęp-

ność tych materiałów. Kolejnych 20% wskazało, że pomimo dostępności ilość tych materiałów jest niewystarczająca. Może to oznaczać, że większość osób objętych badaniem odwiedza punkty informacji turystycznej i dostrzega materiały promocyjno-informacyjne, mapy i przewodniki dla rowerzystów, które są dostępne za darmo lub za niewielką opłatą. Ich zdobycie może niekiedy okazać się trudne ze względu na niewielki nakład lub brak opracowania konkretnego zagadnienia, które może być zawarte w materiałach ogólnych. Jedynie 8% respondentów twierdzi, że materiały o tej tematyce nie są dostępne dla użytkowników jednośladów. Może to znaczyć, że osoby te wykazują niewielkie zainteresowanie tego typu aktywnością i nie korzystają z map i przewodników. Pozostałych 16% badanych nie miało zdania na ten temat, co może świadczyć o ich niewielkim zainteresowaniu tą kwestią.

Następne pytania dotyczyły korzystania z rowerów miejskich na terenie Poznania oraz dostępności informacji na ich temat. W tym przypadku jedynie co piąty ankietowany korzystał z takich wypożyczalni, co było motywowane głównie ciekawością. Większość rowerzystów, jeżdżąc po mieście, korzysta z własnego sprzętu. Pomimo tego 60% respondentów zauważa dobre oznakowanie i łatwość znalezienia informacji na temat rowerów miejskich oraz potrafi zlokalizować takie wypożyczalnie. Jedynie co trzeci ankietowany wskazuje na niewystarczający zakres informacji na ten temat lub nie ma zdania.

W kolejnych dwóch pytaniach respondenci zostali poproszeni o wskazanie najatrakcyjniejszych i najpopularniejszych wśród rowerzystów miejsc w rejonie aglomeracji poznańskiej. Najbardziej atrakcyjnym według rowerzystów jest Wielkopolski Park Narodowy, wskazywany przez 24% respondentów. Drugim z kolei obszarem jest północna część aglomeracji poznańskiej w rejonie Suchego Lasu i Góry Moraskiej (18% wskazań). Na kolejnym miejscu znalazły się Puszcza Zielonka oraz Jeziora Kierskie i Maltańskie (14%). W dalszej kolejności respondenci wskazywali Jezioro Rusałka i Pierścień Rowerowy wokół Poznania (po 6%) (rys. 1).

Wyniki te potwierdzają odpowiedzi dotyczące atrakcyjności szlaków rowerowych związanych z krajobrazami naturalnymi. W tym przypadku bardzo istotne są szlaki i trasy rowerowe oraz bliskość Poznania, które determinują taki wybór. Najpopularniejszym rejonem wśród rowerzystów zdaniem 1/5 respondentów jest Puszcza Zielonka z uwagi na rozwinięty system szlaków rowerowych i duków leśnych oraz bliskość Poznania i dobre połączenie z wieloma podmiejskimi gminami. Popularnymi miejscami są również okolice Jezior Maltańskiego i Strzeszyńskiego (po 14%), Rusałka (10%) oraz Kierskiego (8%), które są głównymi rejonami rekreacji mieszkańców Poznania. Równie popularna jest północna część aglomeracji w rejonie Góry Moraskiej (8%). W dalszej kolejności wskazano niektóre szlaki należące do Wielkopolskiego Systemu Szlaków Rowerowych (WSSR): Pierścień Rowerowy wokół Poznania, rowerowy Szlak Cysterski

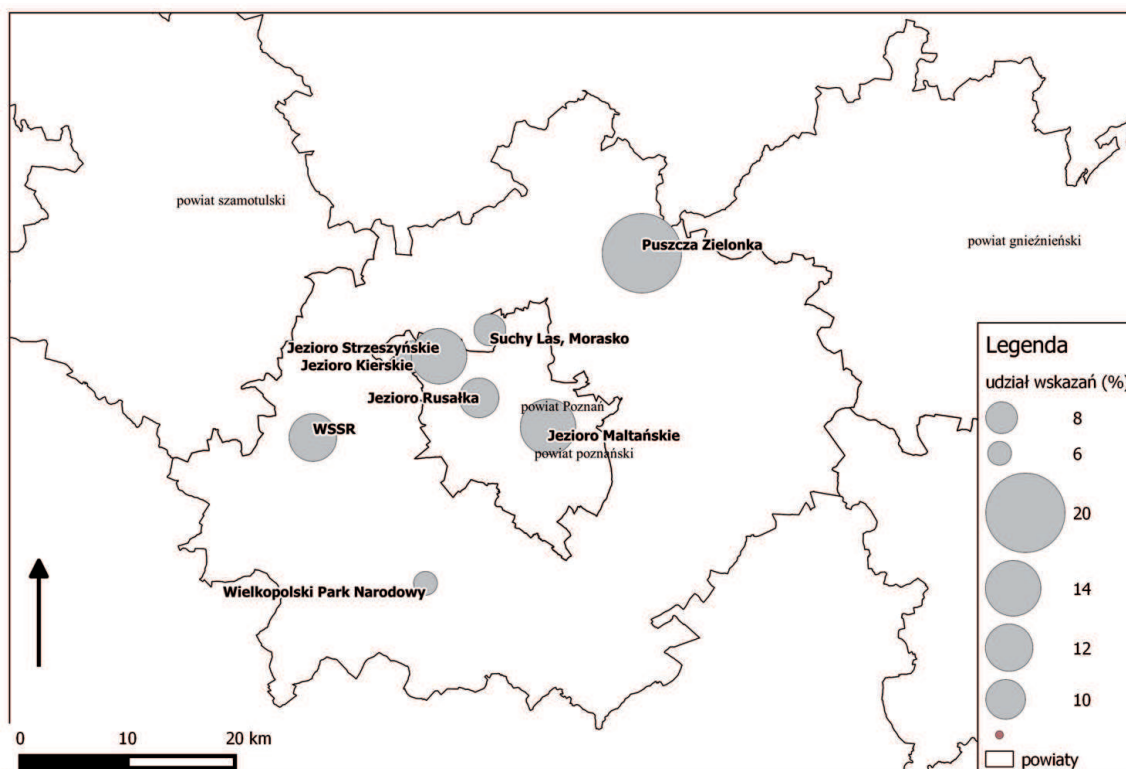


Rysunek 1. Najatrakcyjniejsze według respondentów obszary dla turystyki rowerowej na terenie aglomeracji poznańskiej

Źródło: badania własne.

oraz Nadwarciański Szlak Rowerowy (NSR). Uzupełnieniem tych wskazań jest Wielkopolski Park Narodowy (6%) – obszar równie często odwiedzany przez rowerzystów. Jedynie 8% respondentów nie wskazało żadnego miejsca. Powyższe wyniki potwierdzają opinię internautów (por. Łuczak 2009), że najlepszym miejscem na jazdę na rowerze jest Puszcza Zielonka, a następnie okolice Jeziora Maltańskiego, Cytadela oraz Jezioro Rusalka (rys. 2). Preferencje te potwierdzają wyniki badań prezentowanych przez Marie Zamelską i Beatę Kaczor (2015).

Podsumowując uzyskane wyniki dotyczące atrakcyjności i popularności poszczególnych obszarów w rejonie aglomeracji poznańskiej, można zauważyć dysproporcję w niektórych wskazaniach. Najbardziej jest to widoczne w przypadku Wielkopolskiego Parku Narodowego, który został uznany za najbardziej atrakcyjny, lecz jego popularność jest znacznie mniejsza. Może to być spowodowane gorszą dostępnością komunikacyjną tego obszaru w stosunku do mniej atrakcyjnej, ale najpopularniejszej Puszczy Zielonka. Dysproporcje te wynikają z różnego stopnia dostępności komunikacyjnej, obejmującej częstotliwość połączeń kolejowych, którymi można przewieźć rower, spójność szlaków i tras rowerowych, oraz odległością. Wszystkie te czynniki działają na niekorzyść parku narodowe-



Rysunek 2. Najpopularniejsze według respondentów obszary dla turystyki rowerowej na terenie aglomeracji poznańskiej

Źródło: badania własne.

go, który jest bardziej oddalony od centrum aglomeracji, posiada mniej połączeń kolejowych oraz niewielki stopień spójności sieci szlaków rowerowych z siecią poznańską.

5. Podsumowanie

Przedstawione wyniki mogą stanowić wprowadzenie do realizacji właściwych badań wśród rowerzystów na terenie aglomeracji poznańskiej. Miasto posiada wiele możliwości rozwoju turystyki rowerowej bazującej na istniejących walorach, jak również sieci szlaków i tras rowerowych. Pozyskane w ten sposób informacje są o tyle cenne, że same badania spotkały się z dobrym przyjęciem respondentów, którzy byli zainteresowani udzielaniem odpowiedzi z uwagi na ich wpływ na rozwój i modyfikację oferty dla cyklistów. Fakt ten wskazuje na potrzebę prowadzenia konsultacji społecznych w powyższej tematyce.

Na podstawie uzyskanych odpowiedzi sformułowano następujące wnioski:

1. Bardzo duże znaczenie dla uczestników ruchu rowerowego ma aspekt bezpieczeństwa, gdyż poruszany był często w wypowiedziach i należy o nim pamiętać, planując nowe trasy rowerowe.

2. Na turystyczną atrakcyjność tras rowerowych największy wpływ ma ich przebieg w naturalnym krajobrazie, umożliwiający aktywny wypoczynek na terenach zielonych (lasy, parki miejskie lub podmiejskie), z dala od uciążliwego ruchu miejskiego i hałasu, co zostało wskazane w przypadku Wielkopolskiego Parku Narodowego, Puszczy Zielonka, poznańskich klinów zieleni oraz północnej części aglomeracji.

3. Obszar aglomeracji poznańskiej jest przyjazny rowerzystom, zauważalna jest zarówno promocja, jak i wsparcie infrastruktury rowerowej ze strony samorządów, choć zdaniem respondentów ich zakres jest niewystarczający. Najlepszym przykładem tworzenia dobrego klimatu wokół aktywności rowerowych jest rozwijająca się sieć szlaków i tras rowerowych, wypożyczalni rowerów miejskich oraz organizacja imprez rowerowych.

4. Do największych słabości infrastruktury rowerowej można zaliczyć: brak ciągłości szlaków i tras rowerowych, niewystarczające oznakowanie czy przebieg w pobliżu ruchliwych miejsc.

Przedstawione wyniki stanowią przyczynek do realizacji badań sondażowych w kolejnych grupach cyklistów aglomeracji poznańskiej. Ich opinie powinny być uwzględnione przy modyfikacji istniejącej infrastruktury rowerowej lub nowych inwestycji w tym zakresie. Z uwagi na to, że jest to jedna z najpopularniejszych aktywności mieszkańców naszego rejonu, widoczne są coraz to nowe inwestycje w tym zakresie. Należy wspomnieć, że podobnie oceniana jest infrastruktura rowerowa w Krakowie, w przypadku której największe zastrzeżenia również budzi nieciągłość dróg rowerowych, bezpieczeństwo oraz nieadekwatność tempa rozwoju infrastruktury do inwestycji miejskich (*Krakowski dekalog...* 2013). Jednak atutem aglomeracji poznańskiej jest nie tylko rozwinięta sieć tras i szlaków rowerowych, ale także specyficzny układ pasm zieleni zwanych klinami, które są przystosowane do odpoczynku i regeneracji, stanowiąc dobre tereny do turystyki rowerowej (Styperek 2015).

Z uwagi na zauważalny w ostatnich latach wzrost zainteresowania aktywnością rowerową w polskim społeczeństwie ważne jest ciągle wspieranie przedsięwzięć związanych z rozwojem infrastruktury rowerowej w aglomeracji poznańskiej. Spójna sieć szlaków i dróg rowerowych umożliwia swobodne przemieszczanie się rowerzystów po obszarze miejskim i okolicach, co wpływa na poziom ich zadowolenia z użytkowania infrastruktury rowerowej. Z pewnością działania te przyczyniłyby się do ugruntowania wizerunku obszaru przyjaznego rowerzystom, na który powinny się składać m.in.: przebieg szlaków rowerowych, ich czytelne oznakowanie, poziom bezpieczeństwa oraz bliskość terenów zielonych. Należa-

łoby także opracować bardziej wyrazistą strategię marketingową, opartą na chwytliwym hasle lub sloganie, w pozytywny sposób kojarzącym Poznań z turystyką rowerową.

Rower sprzyja ponadto integracji międzyludzkiej, co warto byłoby uwzględnić w tworzeniu oferty imprez rowerowych w aglomeracji poznańskiej. W czasie wspólnej wyprawy rowerowej spotykają się ludzie w różnym wieku, z różnych grup zawodowych, o różnych doświadczeniach życiowych, których łączy po prostu pasja „dwóch kółek”. Rowerzyści są jak jedna wielka rodzina. Pomagają sobie w drodze, pozdrawiają się na trasie, chętnie ze sobą rozmawiają i wymieniają się doświadczeniami oraz dzielą wspomnieniami z rowerowych przygód.

Rekreacja rowerowa staje się coraz bardziej popularną formą spędzania wolnego czasu w dużych miastach i na obszarach podmiejskich oraz wiejskich. Wraz z rozwojem turystyki rowerowej zagęszcza się sieć szlaków rowerowych, a także pojawiają się inne udogodnienia w postaci parkingów czy wypożyczalni rowerowych. To z kolei budzi zainteresowanie tą formą aktywności u osób, które dotąd z roweru nie korzystały. Warto również wspomnieć o promowaniu turystyki rowerowej i zachęcaniu do uczestnictwa w niej poprzez organizację rajdów, spotkań integracyjnych czy krótkich wycieczek rowerowych poświęconych różnym wydarzeniom oraz osobistościom.

Podobną opinię wyrażają władze miasta, gdyż w podsumowaniu Programu rowerowego dla miasta Poznania wskazali wiele korzyści – nie tylko wzrost udziału ruchu rowerowego w ogólnej liczbie podróży, ale także:

- zapewnienie systemowi transportowemu zrównoważonego rozwoju,
- zmniejszenie kosztów inwestycyjnych i eksploatacyjnych,
- redukcję zagrożeń motoryzacyjnych: w postaci hałasu i emisji spalin,
- kształtowanie proekologicznych zachowań komunikacyjnych mieszkańców,
- umożliwienie rozwoju alternatywnych wobec samochodu form transportu,
- poprawę mobilności mieszkańców,
- poprawę zdrowotności społeczeństwa,
- poprawę wizerunku miasta i zwiększenie liczby turystów.

Na koniec należy podkreślić, że obecnie intensywnie rozwijający się ruch rowerowy w Poznaniu może być pośrednio związany ze słabą kondycją komunikacji miejskiej i wieloma długotrwałymi remontami.

Literatura

Bike_S w oczach jego użytkowników (2015), Szczecin: Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomii Usług.

- Billert A. (2012), Infrastruktura dla turystyki rowerowej w Puszczy Zielonka i w jej okolicach, w: J. Śledzińska (red.), *Turystyka rowerowa w zjednoczonej Europie*, Warszawa: Wyd. PTTK „Kraj” – PTTK.
- Borawska-Melnyk A. (2016), *Czy turystyka rowerowa może stać się narodowym produktem turystycznym w Polsce?*, <http://rowerowypoznan.pl/czy-turystyka-rowerowa-moze-stac-sie-narodowym-produktem-turystycznym-w-polsce/> [23.02.2016].
- Boroński Z. (2007), Organizacyjne i prawne problemy szlaków rowerowych w Polsce na tle wybranych państw w Europie, w: P. Kuleczka (red.), *Szlaki turystyczne a przestrzeń turystyczna*, Warszawa: Wyd. PTTK „Kraj”.
- Dembińska M. (2016), *Turystyka rowerowa – narodowy produkt turystyczny Polski?*, <https://turystykawmiescie.org/2016/02/20/turystyka-rowerowa-narodowy-produkt-turystyczny-polski-relacja/> [20.02.2016].
- Diagnoza turystyki w województwie wielkopolskim (2014-2015)*, Poznań: Zarząd Województwa Wielkopolskiego, Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego.
- Dronka T. (2012), System rowerowych szlaków turystycznych województwa łódzkiego, w: J. Śledzińska (red.), *Turystyka rowerowa w zjednoczonej Europie*, Warszawa: Wyd. PTTK „Kraj” – PTTK.
- Gołoś G. (2012), Turystyka rowerowa na obszarze Rezerwatu Biosfery „Polesie Zachodnie”, w: J. Śledzińska (red.), *Turystyka rowerowa w zjednoczonej Europie*, Warszawa: Wyd. PTTK „Kraj” – PTTK.
- Gospodarek J. (2012), Potrzeba regulacji prawnych w turystyce rowerowej, w: J. Śledzińska (red.), *Turystyka rowerowa w zjednoczonej Europie*, Warszawa: Wyd. PTTK „Kraj” – PTTK.
- Graja-Zwolińska S., Spychała A. (2012), Rower – alternatywa wypoczynku poznańskiego studenta, w: J. Śledzińska (red.), *Turystyka rowerowa w zjednoczonej Europie*, Warszawa: Wyd. PTTK „Kraj” – PTTK.
- GUS (2015), *Turystyka w 2014 roku* Informacje i Opracowania Statystyczne, Warszawa. <http://macwyznawca.pl/mac/files/iPhone-jako-komputer-rowerowy.html> [7.11.2015]. <http://maltabike.pl/wypożyczalnia,20> [22.11.2015]. <https://nextbike.pl/miasta/poznanski-rower-miejski/aktualnosci-2/ponad-123-tysiac-wypozycczen-i-13-tysiecy-nowych-uzytownikow-w-poniedzialek-zakonczy-sie-rekordowy-sezon-poznanskiego-roweru-miejskiego-w-nowej-formule/> [7.11.2015]. <https://nextbike.pl/miasta/poznanski-rower-miejski/english-o-prm/> [12.11.2015]. <https://play.google.com/store/apps/details?id=com.endomondo.android&hl=pl> [7.11.2015]. <https://play.google.com/store/apps/details?id=pl.com.digita.BikeComputer&hl=pl> [7.11.2015]. <http://rowerowypoznan.pl/know-how/rowerowa-mapa-poznania/> [3.11.2015].
- Iwińska K. (2012), *Rowerzyści w Warszawie. Studia społeczne i polityczne*, Warszawa: Collegium Civitas.
- Kaczmarek T. (2014), Zasięg poznańskiego obszaru metropolitalnego w opracowaniach krajowych i regionalnych, w: T. Kaczmarek (red.), *Delimitacja poznańskiego obszaru metropolitalnego*, Poznań: Centrum Badań Metropolitalnych UAM.

- Kaleniewicz A. (2012), Projekt GPSwielkopolska – zastosowanie nawigacji satelitarnej w turystyce rowerowej, w: J. Śledzińska (red.), *Turystyka rowerowa w zjednoczonej Europie*, Warszawa: Wyd. PTTK „Kraj” – PTTK.
- Kaleniewicz A. (2016), *Wielkopolski System Szlaków Rowerowych*, materiały z konferencji „Czy turystyka rowerowa może stać się narodowym produktem turystycznym w Polsce” organizowanej podczas Targów Turystycznych Tour-Salon, Poznań: Międzynarodowe Targi Poznańskie.
- Kopia A. (2012), Zagłębie Ruhry jako przykład dla rozwoju turystyki rowerowej w aglomeracji górnośląskiej, w: J. Śledzińska (red.), *Turystyka rowerowa w zjednoczonej Europie*, Warszawa: Wyd. PTTK „Kraj” – PTTK.
- Kozieł M. (2011), *Turystyka rowerowa w polskich parkach narodowych. Raport*, Lublin: Uniwersytet Marii-Curie Skłodowskiej, Instytut Nauk o Ziemi.
- Krakowski dekalog cykliczny. Czego pragną rowerzyści*, raport z badania ankietowego potrzeb krakowski cyklistów pod kątem infrastruktury rowerowej, Kraków: Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów.
- Lijewski T., Mikułowski B., Wyrzykowski J. (2002), *Geografia turystyki Polski*, Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
- Łuczak J., Kroma M. (2015), Rekreacyjna aktywność fizyczna w stylu życia studentów Wyższej Szkoły Bankowej w Poznaniu, *Studia Periegetica*, nr 1(13): 123-143.
- Łuczak J.Y. (2009), *Rowerem po Poznaniu*, wyd. I, Poznań: Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu.
- Łuczak J.Y. (2015), *Rowerem po Poznaniu*, wyd. VII poszerzone, Poznań: Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu.
- Majdak P. (2012), Rowerem przez Półwysep Helski. Uwarunkowania, projekty, efekty, w: J. Śledzińska (red.), *Turystyka rowerowa w zjednoczonej Europie*, Warszawa: Wyd. PTTK „Kraj” – PTTK.
- Niezgoda A. (2012), Rynkowe uwarunkowania rozwoju turystyki rowerowej, w: J. Śledzińska (red.), *Turystyka rowerowa w zjednoczonej Europie*, Warszawa: Wyd. PTTK „Kraj” – PTTK.
- Poznań na dwóch kółkach* (2013), Warszawa: Wyd. Kartograficzne Daunpol.
- Pisarska B., Pisarski Z. (2012), Aspekty rozwoju turystyki rowerowej na obszarach chronionych w Polsce, w: J. Śledzińska (red.), *Turystyka rowerowa w zjednoczonej Europie*, Warszawa: Wyd. PTTK „Kraj” – PTTK.
- Program rowerowy miasta Poznania na lata 2007-2015 (Rozwój infrastruktury rowerowej), Załącznik do uchwały nr XXX/296/V/2008 Rady Miasta Poznania z dnia 15 stycznia 2008 r., Poznań: Urząd Miasta w Poznaniu, Wydział Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej.
- Prószyńska-Bordas H., Fedczyszyn M. (2012), Turystyka rowerowa w Roztoczańskim Parku Narodowym, w: J. Śledzińska (red.), *Turystyka rowerowa w zjednoczonej Europie*, Warszawa: Wyd. PTTK „Kraj” – PTTK.
- Rogowski M. (2015), Subregiony turystyki rowerowej w Sudetach jako produkty turystyczne w: A. Stasiak, J. Śledzińska, B. Włodarczyk (red.), *Wczoraj, dziś i jutro turystyki aktywnej i specjalistycznej*, Warszawa: Wyd. PTTK „Kraj” – PTTK.

- Rorthert M., Kacprzyk W. (2012), Turystyka rowerowa w Lasach Państwowych – stan obecny oraz wybrane dylematy i wstępne propozycje jej rozwoju, w: J. Śledzińska (red.), *Turystyka rowerowa w zjednoczonej Europie*, Warszawa: Wyd. PTTK „Kraj” – PTTK.
- Stasiak A., Śledzińska J., Włodarczyk B. (2014a), Szlaki turystyczne – zagadnienia terminologiczne i zasady klasyfikacji, w: A. Stasiak, J. Śledzińska, B. Włodarczyk (red.), *Szlaki turystyczne od pomysłu do realizacji*, Warszawa – Łódź: Wyd. PTTK „Kraj”.
- Stasiak A., Śledzińska J., Włodarczyk B. (2014b), Rozwój znakowanych szlaków turystycznych w Polsce, w: A. Stasiak, J. Śledzińska, B. Włodarczyk (red.), *Szlaki turystyczne od pomysłu do realizacji*, Warszawa – Łódź: Wyd. PTTK „Kraj”.
- Styperek J. (2015), Propozycja oferty turystycznej linearnego systemu rekreacyjnego klinów zieleni Poznania, *Studia Periegetica*, nr 1(13): 201-213.
- Szatkowski R. (2009), *Infrastruktura i rozwój ścieżek rowerowych w Gdańsku*, Gdańsk: Uniwersytet Gdański, Wydział Oceanografii i Geografii (maszynopis).
- Śledzińska J. (2012), Rowerem przez Polskę – działalność PTTK w zakresie turystyki rowerowej, w: J. Śledzińska (red.), *Turystyka rowerowa w zjednoczonej Europie*, Warszawa: Wyd. PTTK „Kraj” – PTTK.
- www.bikerepairapp.com/ [7.11.2015].
- www.mapmyride.com/ [7.11.2015].
- www.tour-salon.pl/pl/wydarzenia/turystyka_rowerowa/ [17.11.2015].
- www.strava.com/ [7.11.2015].
- Wyrzykowski J. (2010), Wprowadzenie do turystyki, w: *Turystyka w ujęciu interdyscyplinarnym*, red. J. Wyrzykowski, J. Marak, Wrocław: Wyd. Wyższej Szkoły Handlowej.
- Zajadacz A. (2012), Zróżnicowanie form turystyki rowerowej w regionie leszczyńskim i południowej Australii, w: J. Śledzińska (red.), *Turystyka rowerowa w zjednoczonej Europie*, Warszawa: Wyd. PTTK „Kraj” – PTTK.
- Zamelska M., Kaczor B. (2015), Przestrzenno-ekonomiczne uwarunkowania aktywności turystycznej mieszkańców aglomeracji poznańskiej, *Studia Periegetica*, nr 1(13): 105-121.
- Zawadka J. (2012), Rekreacja rowerowa wśród studentów SGGW w Warszawie, w: J. Śledzińska (red.), *Turystyka rowerowa w zjednoczonej Europie*, Warszawa: Wyd. PTTK „Kraj” – PTTK.

Inhabitant opinion on cycling in the Poznan agglomeration

Abstract. Bike tourism is still a developing phenomenon. The opinion of cyclists who are an important group of city street users should have a strong impact on urban planning. The Poznan agglomeration area has a favourable opinion among cyclists. The most attractive and popular areas in this region are Zielonka Forest, lakes in the city, and Wielkopolski National Park. The agglomeration is assessed positively as an area for cyclists, however, the infrastructure must be continuously improved.

Keywords: bike tourism, Poznan agglomeration