

# Maciej Jackowski, Paweł Jaruzalski

---

## Bogactwo szlaków rowerowych kompletnym produktem turystycznym

---

Ekonomiczne Problemy Usług nr 86, 83-94

---

2012

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

*MACIEJ JACKOWSKI*

*PAWEŁ JARUZALSKI*

**Wyższa Szkoła Informatyki i Zarządzania w Rzeszowie**

## **BOGACTWO SZLAKÓW ROWEROWYCH KOMPLETNYM PRODUKTEM TURYSTYCZNYM**

### **Wprowadzenie**

Wyrazem nowoczesności w wielu krajach świata jest powrót do natury i zdrowego wypoczynku w plenerze. Te tendencje mogą, w przypadku terenów leżących w granicach powiatu rzeszowskiego, realizować się właśnie poprzez turystykę kwalifikowaną, w tym wędrowki piesze i rowerowe. Turystyka rowerowa jest szeroko rozumianą propozycją aktywności ruchowej dla wszystkich. Wycieczki rowerowe mogą być dużą atrakcją zarówno dla dzieci, młodzieży, osób dorosłych, a nawet w podeszłym wieku. Nie bez znaczenia w promocji tego rodzaju aktywności jest i to, że rower nie emituje do atmosfery żadnych środków trujących – jest ekologicznie czysty. Rowerem można dojechać do zakątków, do których nie dojedzie się innym środkiem transportu i nie wymaga dużych nakładów finansowych. Zyskuje się zdrowie, relaks i w aktywny sposób – samemu bądź z bliskimi – spędza się ciekawie wolny czas.

Turystykę rowerową można uprawiać na każdym terenie, ale aby była ona dostępna dla szerszego grona osób, ścieżki rowerowe powinny przebiegać duktami leśnymi, obrzeżami lasów i parków, drogami widokowymi o małym natężeniu ruchu, jak i drogami łączącymi obiekty historyczne i tereny rekreacyjno-wypoczynkowe. By sprostać oczekiwaniom turystów, a zarazem zbliżyć się do standardów obowiązujących w świecie, trzeba właściwej promocji i zaplecza

materialnego. Przede wszystkim należy zapewnić oznaczenie i zagospodarowanie miejsc parkingowych dla rowerów; oznaczenie i zagospodarowanie miejsc do biwaku, poprzez ustawienie ławeczek, stolików, koszy na śmieci czy na trasie szlaków rowerowych; wyznaczenie bezpiecznego miejsca biwakowego; wykonanie stojaków rowerowych dla rowerów na parkingach samochodowych; właściwe oznakowanie dróg i ścieżek rowerowych; wyznaczenie punktów małej gastronomii oraz sanitariatów i pojemników na odpadki na trasie szlaku; zorganizowanie wypożyczalni rowerów w kilku większych, nieodległych od siebie miejscowościach, na takiej zasadzie, aby była możliwość zwrotu roweru w każdej z nich, niezależnie od miejsca wypożyczenia sprzętu; przystosować do sezonowej bazy noclegowej pomieszczenia szkół znajdujących się na szlakach rowerowych, pieszych lub samochodowych.

Jedną z ciekawszych inicjatyw rowerowych jest Rzeszowska Masa Krytyczna. Jest to comiesięczny spontaniczny przejazd rowerowy ulicami Rzeszowa. Celem Rzeszowskiej Masy Krytycznej jest zwrócenie uwagi kierowców na obecność rowerzystów na drogach, przypomnienie władzom o konieczności budowy infrastruktury rowerowej (ścieżki i przejazdy rowerowe, stojaki i inne udogodnienia dla rowerzystów) oraz promocja roweru jako przyjaznego środowisku, zdrowego i szybkiego środka transportu miejskiego. Masa krytyczna łączy środowisko rowerzystów lubiących dwa kółka w każdej formie, a także ma na celu wypromowanie Rzeszowa jako rowerowego miasta<sup>1</sup>. Inicjatorem Rzeszowskiej Masy Krytycznej jest Stowarzyszenie Rowery.Rzeszow.pl. Organizuje ono również w każdą niedzielę wycieczki poza Rzeszowem, wspiera rozwój ruchu rowerowego w Rzeszowie, organizuje imprezy promujące rower jako świetny sposób spędzania wolnego czasu.

W roku 2009 powstała Amatorska Grupa Rowerowa MTB.Rzeszow.pl. Jej ideą jest propagowanie górskiej turystyki rowerowej na terenie Rzeszowa oraz okolic wśród osób w różnym wieku. Co niedzielę można wziąć udział w wycieczkach rowerowych, a także w regionalnym cyklu górskich maratonów rowerowych Cyklokapraty.

W Rzeszowie w 2011 roku, podobnie jak w Krakowie od 2008 roku, można korzystać z rzeszowskiego roweru miejskiego. Jest to system zarządzania wypożyczalnią rowerów. Osoba chcąc wypożyczyć taki rower ma do wyboru jedną z 20 dostępnych na terenie Rzeszowa wypożyczalni. Wypożyczalnie te

---

<sup>1</sup> [www.rowery.rzeszow.pl/content/view/80/51/](http://www.rowery.rzeszow.pl/content/view/80/51/), 18.08.2011.

znajdują się m.in. w okolicach uczelni wyższych, parków, centrów handlowych. Przy użyciu specjalnej karty rower pożyczają się w dowolnym miejscu i oddają na innej stacji bazowej.

W rejonie Rzeszowa i okolicznych miejscowości istnieje bardzo mało wyznaczonych tras rowerowych<sup>2</sup>. Większość rowerzystów zmuszona jest na własną rękę planować trasy swoich wycieczek. W samym Rzeszowie ciągle rozbudowywana jest sieć miejskich ścieżek rowerowych, lecz władze nie stawiają na aktywny odpoczynek mieszkańców i nie prowadzi się znakowania ciekawych tras. Wokół miasta istnieje wiele nieoznakowanych, lecz znanych wśród rzeszowian tras. Przykładem takiej trasy może być droga do Przyłaska. Szukając istniejących szlaków w Internecie, można natknąć się na wiele propozycji na stronach, na których wypowiadają się miłośnicy rowerów. Możliwe jest też korzystanie ze szlaków pieszych PTTK – jest to interesujące rozwiązanie, gdyż szlaki te prowadzą przez ciekawe tereny i są łatwe do przejechania rowerem, lecz stan oznakowania w niektórych miejscach jest niezadowolający. Rozwój ścieżek i tras rowerowych następuje jednak bardzo powoli. Przykładem dynamicznych przemian<sup>3</sup> w tym zakresie może być gmina Boguchwała, gdzie miasto postawiło na promowanie regionu poprzez turystykę rowerową i wyznaczono kilka oznakowanych tras. Tworzenie takich szlaków jest bardzo potrzebne, gdyż pozwala łatwiej odkryć najpiękniejsze i wartościowe zakątki regionów, które turysta chciałby zwiedzić.

Celem badań była analiza istnienia potrzeb wytyczania wielorakich szlaków turystyki rowerowej w okolicach dużych miast na przykładzie Rzeszowa i Krakowa – jako warunek *sine qua non* kompletnego produktu turystycznego.

## 1. Materiał i metodyka

Badania ankietowe przeprowadzono w lipcu w latach 2010 i 2011 oraz we wrześniu 2011 roku wśród użytkowników forum znajdującego się na internetowym portalu rowerowym, a także bezpośrednio wśród respondentów-

---

<sup>2</sup> S. Kłos, *Rzeszów, Głogów Małopolski, Tyczyn, Błażowa i okolice*, P.U.W. Roksana, Krosno 1998, s. 13–34.

<sup>3</sup> A. Wiktor, S. Wnęk, *Gmina Boguchwała nie tylko przewodnik*, P.U.W. Roksana, Krosno 2002, s. 23.

-rowerzystów indagowanych w Rzeszowie i w Krakowie. Badano preferencje turystów dotyczące uprawiania turystyki rowerowej i celowości wyznaczenia nowego szlaku rowerowego w powiecie rzeszowskim i/lub w powiecie krakowskim. W badaniu wzięły udział 424 osoby różnej płci, w różnym wieku, mieszkające w mieście lub na wsi, posiadające różny stopień wykształcenia i wykonujący zawód umysłowy, fizyczny lub jeszcze uczące się. Oprócz pięciu pytań „metryczki” ankieta zawierała 20 pytań zamkniętych. Wyniki uzyskanych odpowiedzi na niektóre z nich, dotyczące bezpośrednio potrzeby takiego szlaku, przedstawiono, uwzględniając odsetek odpowiedzi. Ze względu na dużą ich objętość nie zamieszczono zestawień tabelarycznych całości wyników.

## 2. Wyniki i ich omówienie

Zdecydowana większość ankietowanych nie korzystała z wyznaczonych szlaków rowerowych – odpowiedziało tak 89,7% badanych kobiet i 94,0% mężczyzn. Jedynie 6% mężczyzn i 10,3% kobiet zadeklarowało korzystanie z nich.

Największa liczba kobiet (38,5%) i mężczyzn (34,3%) preferowała nocleg w hotelu. Równie dużo kobiet (30,8%) i tylko 14,9% mężczyzn wybierało agroturystykę jako dobrą formę noclegu. Pensjonat wybrało 16,4% mężczyzn i 10,3% kobiet. Schronisko wybrała nieliczna grupa osób (2,6% kobiet i 6,0% mężczyzn). Większa liczba mężczyzn (19,4%) niż kobiet (10,3%) preferowała nocleg w namiocie lub na kempingu. Domek wynajęłoby 8,9% mężczyzn i 5,1% kobiet.

Ponad połowa mężczyzn (50,7%) była skłonna zapłacić za nocleg do 50 zł za dobę, a spośród kobiet uczyniłoby to 43,6%. Wiele kobiet (41,0%) i mężczyzn (35,8%) byłoby gotowych zapłacić za nocleg wyższą kwotę – od 51 do 100 zł za dobę. Jeszcze większą kwotę, bo od 101 do 200 zł, zapłaciłoby 10,3% ankietowanych kobiet i 8,9% badanych mężczyzn. Powyżej 200 zł za dobę noclegu zapłaciłoby 5,1% kobiet i 4,5% mężczyzn.

Podczas podróży najczęściej kobiet (42,2%) sama przygotowuje posiłki, a wśród mężczyzn odpowiedziało tak 43,1%. Tylko 26,6% kobiet i 21,1% mężczyzn zjadało posiłki w restauracji. Bar jako miejsce spożywania posiłków preferowało 22% mężczyzn oraz 18,7% kobiet. Inne możliwości wskazywało 5,1% kobiet i 4,5% mężczyzn.

Głównym powodem sięgania po rower dla 22% kobiet i 28,6% mężczyzn było pokonywanie wysiłku fizycznego. Podobny odsetek (20,3% kobiet i 22,7% mężczyzn) jeździ na rowerze, by zwiedzać ciekawe miejsca. Zmiana krajobrazu z miejskiego na wiejski to dla 19,5% kobiet i 16,4% mężczyzn powód sięgania po rower. Dla 11% kobiet i dla 6,9% mężczyzn powodem spędzania czasu na rowerze było przebywanie na czystym powietrzu. Dojazdy do pracy/szkoły/sklepów to przyczyna korzystania z roweru dla 16,9% kobiet i 4,2% mężczyzn. Inne powody wskazało 10,2% ankietowanych kobiet i 10,6% mężczyzn.

Największa liczba kobiet (32,4%) podróżowała z grupą znajomych; w takim gronie podróżowało też 27,2% mężczyzn. Z parterem/partnerką lubi podróżować 22,5% kobiet oraz 16,7% mężczyzn. Z rodziną bardziej wołały podróżować kobiety (23,9%) niż mężczyźni (9,6%), za to samemu podróż rowerem wybierało 27,2% mężczyzn i tylko 11,3% kobiet. W wycieczkach zorganizowanych udział wzięłoby 16,7% mężczyzn i 8,4% kobiet, zaś 2,6% mężczyzn i 1,4% kobiet wskazało na inne opcje.

Planując wycieczkę rowerową, największa liczba kobiet (42,7%) i mężczyzn (25,6%) zwraca szczególną uwagę na osobliwości przyrodnicze. Dla 27,1% mężczyzn istotne przy planowaniu wycieczki rowerowej było zróżnicowanie terenu, jeśli zaś chodzi o kobiety, to było to ważne jedynie dla 12% z nich. Duża grupa respondentów (21,3% kobiet i 13,9% mężczyzn) zwracała uwagę na małe natężenie ruchu na drodze. Więcej mężczyzn (20,9%) niż kobiet (12%) w trakcie podróżowania rowerem zwracało uwagę na zabytki kulturowe. Dla 5,3% kobiet i 3,9% mężczyzn ważne były atrakcje dla dzieci. Na obiekty noclegowe i gastronomiczne na trasie zwracało uwagę 3,1% mężczyzn i 1,3% kobiet. Inne czynniki wskazywało 5,3% kobiet i 5,4% mężczyzn.

Wśród ankietowanych największa liczba kobiet (48,7%) i mężczyzn (68,7%) posiadała rower górski. Kolejna większa grupa kobiet (35,9%) i mężczyzn (19,4%) posiadała rower trekkingowy. Natomiast więcej kobiet (12,8%) niż mężczyzn (1,5%) dysponowało rowerem miejskim, zaś więcej mężczyzn (10,4%) niż kobiet (2,6%) – rowerem szosowym.

O wiele więcej (33,3%) kobiet niż (11,9%) mężczyzn preferowało podróżowanie po terenie płaskim. Podobne grupy kobiet (35,7%) i mężczyzn (29,8%) wybierały jazdę rowerem po terenie pagórkowatym. Mężczyźni (11,9%) bardziej niż kobiety (2,4%) cenili jazdę po terenie górskim. Dla 46,3% mężczyzn i 28,6% kobiet wybór ukształtowania trasy był obojętny.

Tylko 2,6% kobiet deklarowało, że jest w stanie pokonać dziennie na rowerze w terenie płaskim odcinek zaledwie do 10 km i taka sama grupa wybierała dystans od 10 do 20 km. Od 20 do 50 km w terenie płaskim było skłonne pokonywać 12,8% kobiet i 8,9% mężczyzn. Od 50 do 100 km w takim terenie deklarowało pokonywanie na rowerze w ciągu dnia 33,3% kobiet i 31,3% mężczyzn. Więcej niż 100 km było w stanie pokonać 59,7% mężczyzn oraz 48,7% kobiet.

W terenie pagórkowatym (do 500 m n.p.m.) opcję poniżej 10 km dziennie jazdy na rowerze wybrało 5,1% kobiet i 1,5% mężczyzn, odcinek o długości 10–20 km w takim terenie wskazało 5,1% kobiet i 3% mężczyzn, zaś odległości mierzącą 20–50 km zaznaczyło 23,1% kobiet i 17,9% mężczyzn. Najwięcej osób mogłoby pokonać w terenie pagórkowatym trasę o długości 50–100 km – odpowiednio 46,1% kobiet i 40,3% mężczyzn. Więcej mężczyzn (37,3%) niż kobiet (20,5%) może pokonać trasę o długości powyżej 100 km dziennie.

Ankietowani w zdecydowanej większości preferowali do jazdy rowerem nawierzchnię zróżnicowaną – 46,1% kobiet i 43,3% mężczyzn. Kolejno drogę gruntową wybierało 28,2% kobiet i 31,3% mężczyzn. Po asfalcie lubiło jeździć rowerem 25,6% kobiet i 16,4% mężczyzn. Teren kamienisty doceniało 7,5% ankietowanych mężczyzn, a 1,5% wskazało teren piaszczysty.

Na pytanie, co powinno znaleźć się w opisie szlaku rowerowego, 33,3% kobiet i 29,3% mężczyzn odpowiedziało, że powinna być to lokalizacja zabytków i atrakcji turystycznych. Lokalizacja zaplecza gastronomicznego to ważna informacja dla 29,7% kobiet i 27,6% mężczyzn. Lokalizacja zaplecza noclegowego była istotną informacją dla 19,9% mężczyzn i 11,7% kobiet. Informacja o odległościach do środków komunikacji zbiorowej (autobusy, pociągi itp.) była istotna dla 8,1% kobiet i 7,2% mężczyzn. Miejsca postoju dla rowerów w opisie szlaku rowerowego były ważne dla 6,3% kobiet i 5% mężczyzn.

Pośród wszystkich respondentów olbrzymia większość, bo 88,3% kobiet i 92,5% mężczyzn, uważała, że istniejące (Kraków – miasto, Kraków – powiat, Rzeszów – miasto, Rzeszów – powiat) szlaki rowerowe – tak miejskie, jak i podmiejskie turystyczne – wyznaczono w niewystarczającej liczbie, oznaczono w sposób niedbały (70,3% kobiet, 72,4% mężczyzn), opisano źle lub w ogóle (40,3% kobiet, 43,3% mężczyzn); zaznaczano, że wymagają one wielu napraw (33,3% kobiet, 35,7% mężczyzn).

Znaczna grupa badanych wskazywała na fakt, że liczba wyznaczonych szlaków jest niewystarczająca, argumentując to powszechnym zaniedbaniem

mapy drukowanej na rzecz GPS, który jednakowoż trudno stosować w jeździe rowerem po bezdrożach i ścieżkach (takowych nie ma w większości na mapach elektronicznych), trudnością w posługiwaniu się mapą w niepogodę, niewygoda z tego tytułu, a podnosiła także oczekiwania wobec władz lokalnych odnośnie wyznaczenia tras rowerowych, co przyczyniłoby się do propagowania danego terenu, wzbogacenia jego atrakcji i produktu turystycznego, a także miałyby swój pozytywny akcent w kontekście konfliktów z rolnikami i leśnikami uważającymi, że rowerzyści niszczą ich tereny. W tej grupie zagadnień 45,8% badanych kobiet i 59,3% mężczyzn wskazywało liczbę istniejących tematycznych szlaków rowerowych za niewystarczającą. Podobny odsetek kobiet (17,3%) i mężczyzn (18,2%) dodawał, że istnieje potrzeba innowacji w oznaczaniu i wyznaczaniu szlaków rowerowych. Blisko trzy czwarte indagowanych chciałoby widzieć na szlakach bogatszy zestaw informacji interesujących turystę-cyklistę (73,3% kobiet, 71,7% mężczyzn).

Jeśli chodzi o celowość wytyczania nowych tras rowerowych, jedynie 4,3% mężczyzn i 5,7% kobiet była temu przeciwna. Wśród badanych 11,1% kobiet i 4,3% mężczyzn nie miało zdania na ten temat, a przeważająca część respondentów uważała za celowe systematyczne wzbogacanie oferty turystyki rowerowej, uważając, że kompletnym produktem turystycznym w tym zakresie będzie sieć zróżnicowanych pod względem różnych kryteriów szlaków rowerowych. Taką opinię wyrażało 83,2% badanych kobiet i aż 91,4% indagowanych mężczyzn.

Analizując najbardziej istotne dla celu badań odpowiedzi z uwzględnieniem głównego zajęcia respondentów, ustalono, że najczęściej podawaną przyczyną sięgania po rower, jako aktywną formę spędzania czasu, wśród uczniów były dojazdy do pracy/szkoły/sklepów (27,3%), kolejno zwiedzanie ciekawych miejsc (22,7%) i wysiłek fizyczny (22%). Dla studentów był to odpowiednio wysiłek fizyczny (28,2%), dojazdy do pracy/szkoły/sklepów (18,3%), zwiedzanie ciekawych miejsc (16,9%) czy zmiana krajobrazu z miejskiego na wiejski (15,5%). Emeryci i renciści jako główną przyczynę sięgania po rower wymieniali: zmianę krajobrazu z miejskiego na wiejski (30,8%), wysiłek fizyczny (23,1%), zwiedzanie ciekawych miejsc (15,4%) i inne, jak rehabilitacja, poprawa wyglądu i zdrowia. Pracownicy fizyczni jako główną przyczynę jazdy na rowerze podawali: zwiedzanie ciekawych miejsc (32,1%), wysiłek fizyczny (25%), dojazdy do pracy/szkoły/sklepów (17,6%). Dla pracowników umysłowych istotne było zwiedzanie ciekawych miejsc (19,8%), zmiana krajobrazu



z miejskiego na wiejski (18,7%) czy dojazdy do pracy/szkoły/sklepów (15,6%). Prowadzący działalność gospodarczą wybierali rower dla wysiłku fizycznego (30,8%) oraz ze względu na czyste powietrze (23,1%) i zmianę krajobrazu z miejskiego na wiejski (23,1%). Bezrobotni natomiast sięgali po rower, by zwiedzać ciekawe miejsca (26,1%) i dla zaspokojenia potrzeby wysiłku fizycznego (26,1%).

Planując wycieczkę rowerową, uczniowie (31,2%) zwracali szczególną uwagę na osobliwości przyrodnicze, studenci (31,1%) również na osobliwości przyrodnicze, podobnie emeryci i renciści (37,5%), choć także zwracali oni uwagę na atrakcje dla dzieci (37,5%). Pracownicy fizyczni (29,3%), umysłowi (26,7%), prowadzący działalność gospodarczą (44,4%) oraz bezrobotni (43,7%) przy wyborze jazdy rowerem, w głównej mierze, zwracali uwagę na osobliwości przyrodnicze.

Według ankietowanych na trasie szlaku rowerowego powinna znaleźć się informacja przede wszystkim o lokalizacji zaplecza gastronomicznego, lokalizacji zabytków i atrakcji turystycznych. Wśród respondentów z poszczególnych grup kształtowało się to następująco: lokalizacja zaplecza gastronomicznego – 30,0% uczniów, 27,9% studentów, 28,6% emerytów i rencistów, 25,9% pracowników fizycznych, 29,9% pracowników umysłowych, 28,0% prowadzących działalność gospodarczą, 29,2% bezrobotnych. Odsetek odpowiedzi dla lokalizacji zabytków i atrakcji turystycznych – 35,0% uczniów, 26,5% studentów, 28,6% emerytów i rencistów, 35,2% pracowników fizycznych, 28,7% pracowników umysłowych, 36,0% prowadzących działalność gospodarczą, 33,3% bezrobotnych. Kolejno ważna była informacja w opisie szlaku rowerowego dla lokalizacji zaplecza noclegowego, miejsca postoju dla rowerów.

Wśród badanych jedynie emeryci i renciści w znikomym stopniu (17,3%) widzieli potrzebę innowacji w wyznaczaniu nowych szlaków. W pozostałych grupach respondentów, odsetek odpowiadających, że istnieje zbyt uboga liczba tras rowerowych i, że widzą oni potrzebę wyznaczania nowych wahał się od 78,7% do 93,3%. Najliczniejszą grupą opowiadających się za powstaniem sieci szlaków rowerowych wokół miast i poprzez miasta (Rzeszów i Kraków) byli studenci – 93,3%, ale także i bezrobotni – 88,5%. Proponowano opisy tras, jak w Baedekerach Zinkowa<sup>4</sup> czy Kłosa<sup>5</sup>. Na potrzebę wzbogacania oferty turystycznej regionu w szlaki rowerowe zwracali uwagę także i inni autorzy<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> W. Zinkow, *Okolice Krakowa*, Wyd. Sport i Turystyka, Kraków, 2003, s. 19–23.

Podobnie rozkładały się odsetki udzielonych odpowiedzi, jeśli wziąć pod uwagę wykształcenie respondentów, a także, gdy kryterium był wiek badanych. Wyraźnie rysowała się zależność pomiędzy wiekiem, wykształceniem i wykonywanym zajęciem.

Stwierdzono, że mieszkańcy wsi najczęściej sięgali po rower dla wysiłku fizycznego (26,5%) oraz dojazdów do pracy/szkoły/sklepów (22,1%), a mieszkańcy miast od 10 tys. do 50 tys. mieszkańców sięgali po rower w celu zwiedzania ciekawych miejsc (23,8%), wysiłku fizycznego (21,4%), zaś mieszkańcy miast od 51 tys. do 100 tys. mieszkańców najczęściej jeżdżą na rowerze dla wysiłku fizycznego (26,7%), zwiedzania ciekawych miejsc (23,3%) lub w celu zmiany krajobrazu z miejskiego na wiejski (17,8%). Zamieszkujący miasta od 101 tys. do 200 tys. mieszkańców wybierali rower dla wysiłku fizycznego (29,2%), także dla zmiany krajobrazu z miejskiego na wiejski (26,2%), a mniej istotne było dla nich zwiedzanie ciekawych miejsc (15,4%) czy dojazdy do pracy/szkoły/sklepów (15,4%). Mieszkańcy miast powyżej 201 tys. mieszkańców również sięgali po rower dla aktywności fizycznej (23,8%), zmiany krajobrazu z miejskiego na wiejski (26,2%) czy dla zwiedzania ciekawych miejsc (21,4%).

Planując wycieczkę rowerową, mieszkańcy wsi zwracali uwagę na osobliwości przyrodnicze (32,7%) i zróżnicowanie terenu (26,5%), mieszkańcy miast od 10 tys. do 50 tys. mieszkańców na osobliwości przyrodnicze (30,0%), zróżnicowanie terenu (23,3%), najmniej na atrakcje dla dzieci (6,7%) oraz obiekty noclegowe i gastronomiczne na trasie (6,7%). Mieszkańcy miast od 51 tys. do 100 tys. mieszkańców najczęściej planując wycieczkę rowerową, również zwracali uwagę na osobliwości przyrodnicze (36,4%), zabytki kulturowe (23,6%), najmniej interesowały ich obiekty noclegowe i gastronomiczne na trasie (3,6%) oraz atrakcje dla dzieci (1,8%). Zamieszkujący miasta od 101 tys. do 200 tys. mieszkańców przywiązywali wagę do małego natężenia ruchu na drodze (29,2%) oraz do osobliwości przyrodniczych (27,1%), nikt nie zwracał uwagi na obiekty noclegowe i gastronomiczne na trasie. Mieszkańcy miast powyżej 201 tys. mieszkańców planując wycieczki rowerowe, cenili sobie przede wszystkim zróżnicowanie terenu (28,6%) i osobliwości przyrodnicze (17,9%).

---

<sup>5</sup> S. Kłos, Rzeszów, *Głogów Małopolski...*, s. 36–37.

<sup>6</sup> W. Hennig, E. Kurowska, *Powiat rzeszowski przewodnik*, Podkarpacki Instytut Książki i Marketingu, Rzeszów 2009, s. 7.

Według respondentów w opisie szlaku rowerowego powinna znaleźć się głównie lokalizacja zabytków i atrakcji turystycznych – stwierdziło tak najczęściej badanych. Wśród poszczególnych grup kształtowało się to następująco: 32,8% mieszkańców wsi, 35,7% mieszkańców miast od 10 tys. do 50 tys. mieszkańców, 30,0% mieszkańców miast od 51 tys. do 100 tys. mieszkańców, 26,7% mieszkańców miast od 101 tys. do 200 tys. mieszkańców oraz 30,3% mieszkańców miast powyżej 201 tys. mieszkańców. Niewiele mniej ważna dla respondentów była lokalizacja zaplecza gastronomicznego i wśród poszczególnych mieszkańców kształtowało się to następująco: 29,9% mieszkańców wsi, 33,3% mieszkańców miast od 10 tys. do 50 tys. mieszkańców, 27,8% mieszkańców miast od 51 tys. do 100 tys. mieszkańców, 25,0% mieszkańców miast od 101 tys. do 200 tys. mieszkańców oraz 27,3% mieszkańców miast powyżej 201 tys. mieszkańców.

Jedynie mieszkańcy większych miast (powyżej 100 tys. mieszkańców) w zdecydowanej większości (powyżej 75%) optowali za wzbogaceniem liczby i opisów tras rowerowych. Wśród respondentów pochodzących ze wsi oraz z mniejszych miast (do 50 tys. mieszkańców) odsetek ten kształtował się poniżej 30%. O podobnym niedostrzeganiu lub dostrzeganiu potrzeb rowerzystów przez niewielkie społeczności lokalne można wnioskować na przykładzie inwestycji dla turystów w gminie Lubenia<sup>7</sup>.

### Uwagi końcowe

Ustalono, że mimo istniejącej sieci szlaków i drózek rowerowych występuje duże zapotrzebowanie na dalsze ich wyznaczanie. Zarówno analiza wypowiedzi na specjalistycznych forach internetowych, jak i przeprowadzone badania ankietowe wykazały, że istniejące szlaki tylko w niewielkim stopniu wyczerpują możliwości aktywnego wypoczynku i kolarskich wędrówek po najciekawszych miejscach w okolicy. Zdecydowana większość respondentów (średnio około 78%) była zdania, że miejskie drogi rowerowe są niewystarczające i należałoby wyznaczyć takich dróg o wiele więcej. Także większość badanych (w zależności od ich wieku od około 57% do około 93%) widziałyby sens wytyczenia nowych, dodatkowych podmiejskich szlaków rowerowych. Spośród ponad 420 ankietowanych jedynie 17 osób (4,05%) nie widziało żadnego sensu

---

<sup>7</sup> R. Matejek, *W gminie Lubenia*, P.U.W. „Roksana” Sp. z o.o., Krosno 2002.

w wytyczaniu podmiejskich szlaków tematycznych. Duża grupa respondentów była zdania, że należałoby przestrzegać kategoryzacji szlaków rowerowych pod kątem ich:

- trudności (dla początkujących – dzieci i młodzieży – zaawansowanych);
- przejezdności (drogi asfaltowe – bite – polne/rowery szosowe – miejskie – górskie i trekkingowe – dziecięce);
- dostępności (teren podmokły – piaszczysty – skalisty – uprawowy/zima – lato);
- funkcyjności (rodzinne – dla indywidualnych: mało – bardzo wymagające);
- tematyki (wielotematyczne – monotematyczne/krajoznawcze – widokowe – folklor – zabytki architektury – trudne technicznie).

Zgodnie stwierdzono, że poza nielicznymi informacjami w Internecie, brakuje dobrych opisów i mapek szlaków rowerowych – tak w terenie, jak i w ogólnie dostępnych punktach informacyjnych czy punktach sprzedaży (księgarnie, Ruch-trafika, sklepy wielobranżowe).

## **THE RICHNESS OF THE BICYCLE TRACKS AS A COMPLETE TOURIST PRODUCT**

### **Summary**

The aim of study was to ask the respondents-cyclists, user the Internet forum for cyclists and directly questioned at Rzeszow and at Cracow in 2010 and in 2011 of the preferences of tourists related to the cycling traveling and the purposefulness of planing a new track at the district of Rzeszow and/or Cracow. It has been established that despite the fact that they are lot of bicykle tracks and routs a demand for further their planing is very big. The study have concluded, that existed bicykle tracks only to the few extent run out of possibilities of the active leisure and the cycling trips on the most interesting places oft he region. In the opinion of the most part of questioned (average ca. 78%) the towns bicycle traks are not sufficient and it should be planed more of that kind of routes. The most part of questioned (independ from the age – ca. 57% to 93%) also were seeing a sense to plane a new some, additional suburban cycling tracks. From a number more like 420 questioned only 17 persens (4,05%) have seen no point at planing that knew, suburban bicycle thematical tracks. A great group of questioned has have an opinion, that the categoryzation of bicycle tracks should be abide in terms of their: difficulty, passability, availability, functionality and thematic.

It has been unanimous concluded that – beside some informations at the Internet –it lacks a good descriptions and maps of bicycle tracks, both at he terrain and at the general available information or sale points (bookshops – Ruch – trafika – multispecialist shops).

*Translated by Maciej Jackowski*