

Badania ankietowe potencjalnych możliwości wykorzystania roweru przez uczniów wrocławskich szkół średnich

Magdalena Kucińska

W artykule przedstawiono wyniki badań ankietowych, których celem było przedstawienie preferencji komunikacyjnych uczniów uczęszczających do szkół średnich. Za podstawowe narzędzie przyjęto anonimowy kwestionariusz, zawierający uporządkowaną listę pytań o charakterze zamkniętym. Badania prowadzone były dwukrotnie, raz w roku 2008 i powtórzono je w 2011 roku wśród uczniów szkół średnich kilku wrocławskich szkół. Na podstawie uzyskanych danych dokonano oceny i wyciągnięto wnioski, wskazując możliwości dalszego rozwoju infrastruktury rowerowej. Przeanalizowano również uwagi, opinie i sugestie przytaczane przez respondentów w trakcie prowadzonego badania. Wyniki końcowe przedstawiono w formie graficznej, na wykresach.

Artykuł recenzowany zgodnie z wytycznymi MNiSW

data zgłoszenia do redakcji: 31.07.2012

data akceptacji do druku: 20.09.2012



mgr inż. Magdalena
Kucińska
doktorantka w Instytucie
Inżynierii Lądowej,
Politechniki Wrocławskiej
magdalena.kucinska@pwr.wroc.pl

Coraz większa liczba samochodów pojawiająca się na polskich drogach świadczy o zasobności społeczeństwa, ale również przyczynia się do wzrostu zapełniania się dróg i ulic. W efekcie można zaobserwować zjawisko zakorkowywania się ulic, niewydolność i niepunktualność komunikacji zbiorowej, wzrost zanieczyszczenia powietrza i środowiska. Coraz większa liczba pojazdów prowadzi do rozbudowy dróg i zwiększania przepustowości skrzyżowań przez dodatkowe pasy ruchu często kosztem terenów zielonych, ograniczeniem przestrzeni dostępnej pieszym. Mimo wielu niekorzystnych, dla użytkowników dróg, czynników między innymi takich jak wzrastające ceny paliw, wydzielenie stref płatnego parkowania nie zauważa się odczuwalnego zmniejszenia liczby pojazdów spalinyowych na polskich drogach, na rzecz alternatywnych form transportu a wręcz ich dalszy wzrost. Wszystko to skutkuje pogorszeniem warunków zamieszkania w miastach oraz ogranicza „strefy odpoczynku”. Zanotowano wyraźne migracje ludzkie na przedmieścia i mniejsze miejscowości okoliczne a one często nie mają w sposób zadowalający rozwiązanej komunikacji publicznej a co za tym idzie dojazd do szkoły, pracy, centrów handlowych itp. jest możliwy wyłącznie samochodem osobowym. W ten sposób rodzina, w której

skład wchodzi dwie dorosłe osoby, chcąc mieć niezależność planowania własnego dnia jako cel wyznacza sobie zakup drugiego, a co niektórzy trzeciego samochodu lub ostatnimi czasy modnego wśród młodych skutera. Jest to tzw. „błędne koło”, z którego nie wyjdzie się poprzez rozbudowę skrzyżowań i dobudowę kolejnych pasów ruchu, gdyż nie przyczynia się to, zgodnie z badaniami i analizami, do zmniejszenia natężenia ruchu samochodowego [3].

W okresie ostatnich kilku lat nastąpił wzrost zainteresowania rowerem jako źródłem aktywnego wypoczynku i środkiem lokomocji. Przyczyną tego jest: niska cena zakupu roweru i jego eksploatacji, wygoda i łatwość użytkowania oraz nieinwazyjność dla środowiska naturalnego. Ludzie coraz częściej sięgają po rower w celach rekreacyjnych i krajoznawczych. Miasta coraz częściej i chętniej współpracują z organizacjami zajmującymi się promowaniem rowerów, pojawiają się osoby odpowiedzialne za koordynowanie projektów pod kątem przyjazności dla rowerzystów. Jednakże w dalszym ciągu nie można przełamać stereotypów zapoczątkowanych w latach osiemdziesiątych. Poza znanymi aspektami do jakich przyczynił się wzrost liczby samochodów pozostając innych użytkowników przestrzeni: ogromne parkingi, zajęte chodniki, niszczenie skwerów w celu poszerzenia przekroju drogi, samochód dalej pozostaje symbolem dobrobytu w przeciwieństwie do roweru, który jest bagatelizowany.

Metodologia i zakres badań

Badania dotyczące ruchu rowerowego przeprowadza się w dwojaki sposób: przy pomocy badania ruchu lub badania preferencji osób ankietowanych za pomocą deklaracji.

Taka analiza pozwala odpowiedzieć na pytanie czy podmiot badany (uczniowie szkół średnich) wykazują zainteresowanie rowerami oraz pomoże sformułować wnioski wpływające na wybór tego środka transportu [2]. Badania zostały przeprowadzone w mieście Wrocław w kilku liceach ogólnokształcących oraz dodatkowo wśród przypadkowych osób jednakże obowiązkowo będących uczniami szkół średnich. Dobór szkół był losowy, jednakże należy zaznaczyć, że wcześniej przeprowadzono wstępny wywiad, na podstawie którego dokonano losowego wyboru wśród szkół w mieście.

Ruch rowerowy – wyniki badań

W celu uzyskania informacji na temat preferencji oraz zachowań komunikacyjnych uczniów szkół średnich przygotowano 500 ankiet. Ankiety zostały rozprawdzone pomiędzy szkoły (każda szkoła – dwie klasy) oraz osoby przypadkowe ale będące uczniami szkół średnich. W dotarciu do respondentów poproszeni zostali o pomoc dyrektorzy i pedagodzy szkolni. Badania zostały przeprowadzone na lekcjach wychowawczych przez autora. Dodatkowo na portalach internetowych zamieszczona została informacja z pytaniem dotyczącym tematyki rowerowej w szkołach średnich i informacje tam zebrane pozwoliły dotrzeć do uczniów indywidualnie i drogą internetową. Głównym celem badania ankietowego było uzyskanie danych dotyczących podróży rowerowych wśród uczniów szkół średnich w relacji dom – nauka. Dodatkowo zbadano gotowość do zmiany środków transportu dotychczas używanego na rower i czynniki jakie skłoniłyby do takiej zmiany. Wyniki ankiet pozwoliły na uzyskanie wstępnych wyników obrazujących zachowanie komunikacyjne uczniów.

Tab.1: Charakterystyka analizowanych szkół

Nazwa	Szkoła 1	Szkoła 2	Szkoła 3	Szkoła 4	Szkoła 5	Szkoła 6	Szkoła 7
Położenie	Obrzeże miasta	Blisko centrum	Blisko centrum	Blisko centrum	Obrzeże miasta	Blisko centrum	Obrzeże miasta
Czy w pobliżu szkoły znajdują się ścieżki rowerowe	TAK	TAK	TAK	TAK	NIE	TAK	TAK
Wielkość szkoły	Mała	Duża	Duża	Duża	Średnia	Średnia	Mała
Czy na terenie szkoły znajdują się stojaki rowerowe	TAK	TAK	TAK	TAK	NIE	TAK	TAK
Czy na terenie szkoły znajduje się rowerownia	NIE	TAK	NIE	TAK	NIE	NIE	NIE
Czy szkoła promuje rowery	NIE	TAK	TAK	TAK	NIE	TAK	TAK

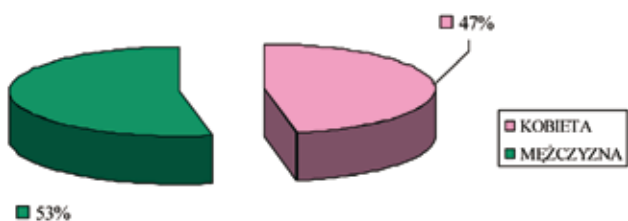
Informacje ogólne

W pierwszej kolejności respondenci odpowiedzieli na pytania ogólne. W przypadku każdego respondenta zebrano informacje na temat procentowego udziału kobiet

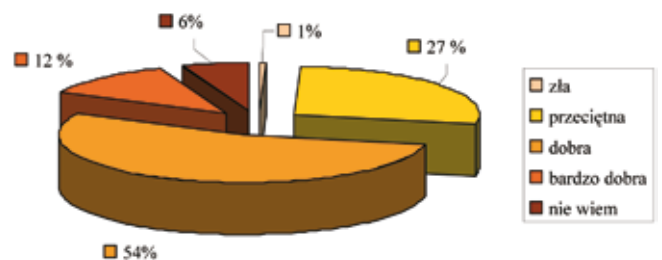
i mężczyzn w badaniu co pokazano na rysunku 1, zakreślono również status materialny respondentów. Swoją sytuację materialną jako bardzo dobrą oceniło 12% a na dobrą aż

54% badanych, natomiast złą sytuację materialną miało tylko 1% respondentów. Odpowiedzi na to pytanie nie potrafiło udzielić 6% ankietowanych, tak mała wartość świadczy o chęci współpracy i zainteresowaniem zjawiskiem, wyniki przedstawiono na rysunku 2. Większość z przebadanych uczniów mieszka w blokach, znajdujących się na osiedlach których znajdują się szkoły - rysunek 3. Na pytanie jakim środkiem transportu najczęściej podróżuje respondent do szkoły zdecydowała większość uczniów bo 63% wybrała komunikację zbiorową rysunek 4, fakt ten nie jest zaskoczeniem. Zaraz po komunikacji zbiorowej około 1/3 respondentów porusza się pieszo, jest to uwarunkowane zazwyczaj bliskością budynku szkoły i domu. Jako, że uczniowie nie mają możliwości posiadania prawa jazdy, więc odsetek poruszania się samochodem jest 0%.

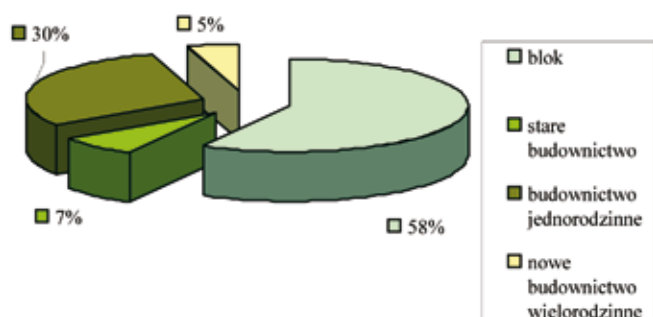
Kolejnym pytaniem na jakie respondenci mieli odpowiedzieć to z jakiego środka transportu chcieliby korzystać w podróżach do szkoły. Pytanie miało określić ich preferencje. Nie oferowano im korzystniejszych warunków dla jakiegokolwiek środka



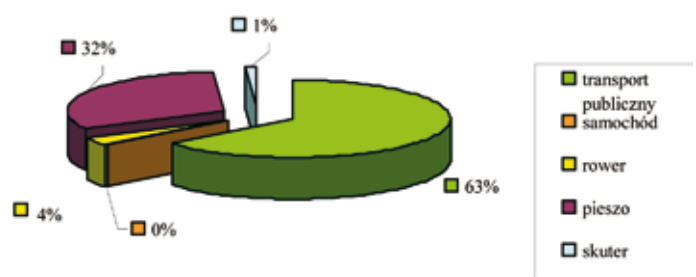
1. Procentowy udział respondentów



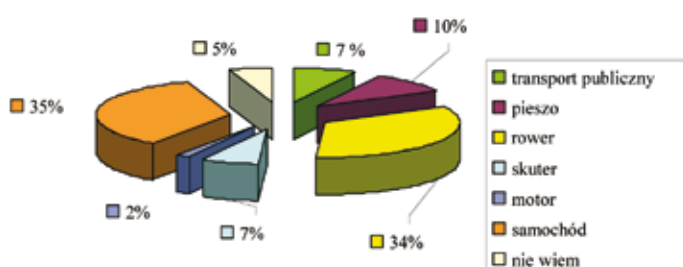
2. Sytuacja materialna respondentów



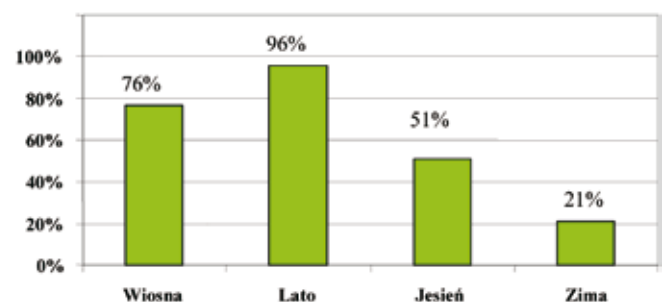
3. Miejsce zamieszkania respondentów



4. Środki transportu z jakich korzystają respondenci



5. Środki transportu z jakich chcieliby korzystać respondenci



6. Pory roku w jakich respondenci korzystają z rowerów

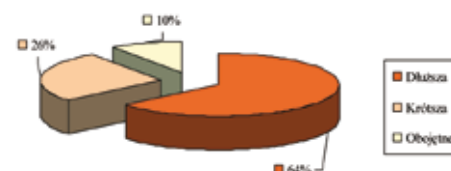
lokomocji. Najczęściej 35% wybierano samochód rys. 5. Najprawdopodobniej z powodu jego popularności w Polsce i chęci pokazania swojego statusu społecznego wśród ludzi młodych. Samochód dla ludzi młodych jest sposobem na wyróżnienie się w swoim środowisku i dodatkowym gadżetem. Zaraz po samochodzie ulokował się rower bo aż 34% uczniów chciało by korzystać z tego środka transportu. Pieszo podróżowałoby 9% ze względu na niewielką odległość miejsca zamieszkania od szkoły. Skuter (7%) od niedawna coraz bardziej popularny środek lokomocji uplasował się zaraz obok komunikacji zbiorowej (7%) dodatkowo niektórzy respondenci podawali go jako drugi z pożądaných środków komunikacyjnych zaraz po samochodzie. Niewielka grupa uczniów (5%), nie potrafiła jednoznacznie określić jaki środek transportu najbardziej by im odpowiadał.

Informacje dotyczące ankietowanych, którzy posiadają rowery

Kolejne pytanie na jakie udzielano odpowiedzi to: w jakim okresie jeździsz na rowerze?

Możliwe było wielokrotne wybieranie odpowiedzi – rysunek 6. Dla ułatwienia, rok został podzielony na cztery pory: wiosna, lato, jesień, zima. Najwięcej uczniów bo 96% korzysta z roweru latem, następna jest wiosna 76%. Dalej ulokowała się jesień, która zazwyczaj kojarzy się z deszczami, pluchą i leżącymi na chodnikach i jezdni liśćmi. Na samym końcu znalazła się zima: 21% uczniów zdecydowało by się wyjechać wówczas rowerem. Nie jest to mało ale wpływ na tą liczbę mogła mieć wyjątkowo łagodna zima, która miała miejsce ostatnimi czasy w latach przeprowadzanych badań. Należy zwrócić uwagę na fakt, że rok szkolny obejmuje całą jesień, zimę i wiosnę czyli to również ma zasadniczy wpływ na wybór roweru przez uczniów jako środka transportu.

Na pytanie „Z jakiego powodu respondent jeździ na rowerze?” respondenci mogli wybrać maksymalnie 3 najbardziej trafnie określające ich preferencje odpowiedzi, rysunek 7. Najwięcej badanych odpowiedziało, że korzysta z roweru dla przyjemności przez co rozumiano przejażdżki, spotkania ze znajomymi, sport itp. Również odpowiedź dla zdrowia (22%) była często

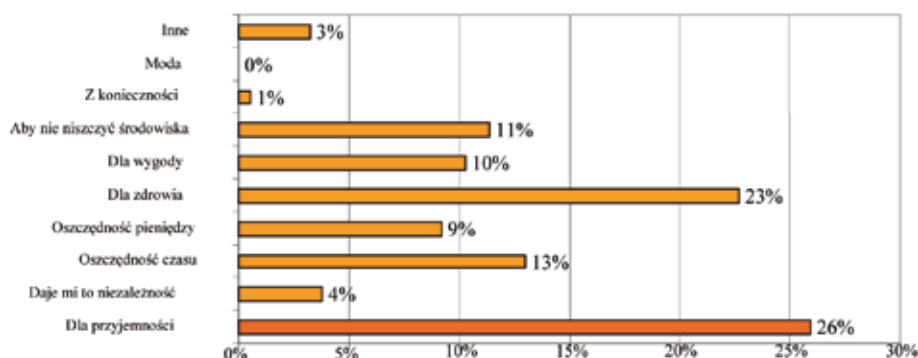


8. Wybór trasy przez respondentów – długość trasy

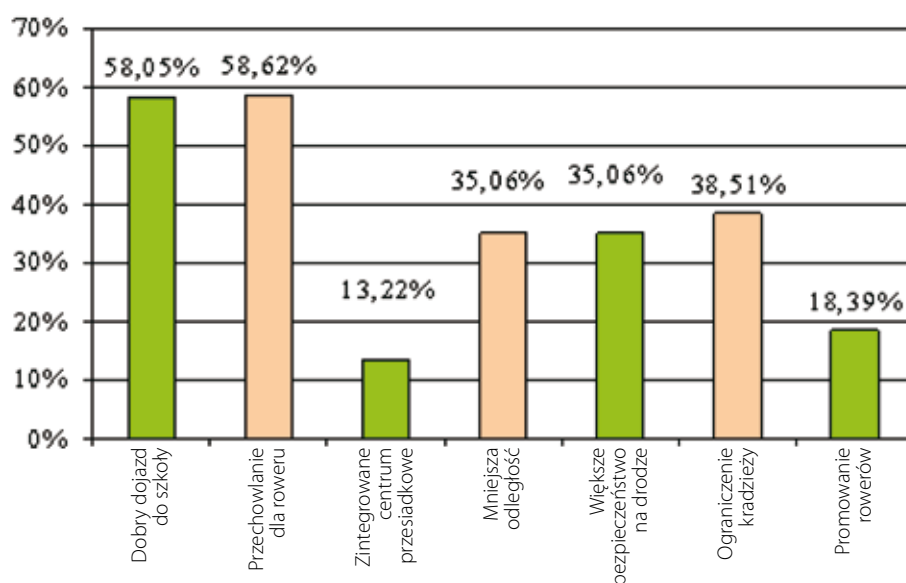
wybierana a rozumiana jako ćwiczenia fizyczne. Podobny wynik uzyskały odpowiedzi mówiące o korzystaniu z roweru z powodu: ochrony środowiska, wygody, oszczędności pieniędzy i czasu. Najprawdopodobniej czynniki te mają większe znaczenie u starszych grup wiekowych i u osób z większą świadomością przynależności do społeczeństwa. Najbardziej zaskakującym wynikiem jest brak wpływu mody (0%) na korzystanie z roweru jako środka transportu.

Na pytanie którą z tras wybrał by respondent dłuższą, ale wygodniejszą, czy krótszą, ale mniej wygodną, aż 64% badanych wybrałoby trasę dłuższą, ale za to wygodniejszą, 26% wybrałoby opcję alternatywną, natomiast dla 10% jest to obojętne lub nie potrafią odpowiedzieć na to pytanie. Wynika to z tego, że większość respondentów ceni sobie wygodę i jeździ dla przyjemności i zazwyczaj w celach turystycznych – rysunek 8.

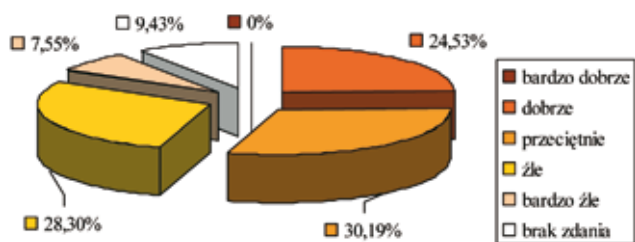
Do poruszania się rowerem w podróży do szkoły (rysunek 9) najbardziej zmobilizowałyby: przechowanie dla rowerów (59%) i dobry dojazd do szkoły (około 58%). Czyli dalsze tworzenie siatki ścieżek rowerowych zapewniających bezpieczny dojazd do celu oraz ustawienie większej liczby stojaków rowerowych, które umożliwiają bezpieczne pozostawienie roweru na czas zajęć. Dla 1/3 badanych ważnym bodźcem byłyby: zapewnienie bezpieczeństwa na drodze i ograniczenie kradzieży oraz mniejsza odległość między szkołą a domem. Termin zintegrowanego centrum przesiadkowego nie był dobrze znany wśród uczniów szkół średnich co miało wpływ na (13%) wynik. Dodatkowo uczniowie skarżyli się na demolowanie rowerów pozostawianych przed szkołą i wskazywali to jako jedną z głównych przyczyn nie jeżdżenia. Pod ocenę uczniów zostały poddane również ścieżki rowerowe na terenie miasta i na obszarach zielonych. Wyniki ankiety pokazują subiektywną ocenę stanu istniejącego sieci ścieżek ale na tej podstawie można określić czy zapewniają odpowiedni komfort jazdy dla danej grupy użytkowników. Żadna osoba nie uważała, że warunki poruszania się po ścieżkach rowerowych na terenie miasta, są bardzo dobre. 25% badanych uznała je za dobre a 30% uznała je za przeciętne – rysunek 10. Jednakże należy zwrócić uwagę na dość dużą liczbę badanych bo aż 28%, którzy uznali, że



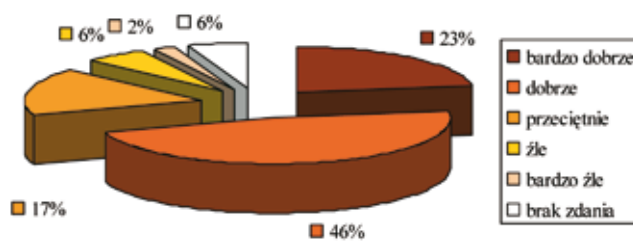
7. Powody korzystania z roweru przez respondentów



9. Czynniki jakie mogłyby wpłynąć na respondenta aby korzystał z roweru



10. Ocena warunków jazdy na terenach miejskich



11. Ocena warunków jazdy na terenach zielonych

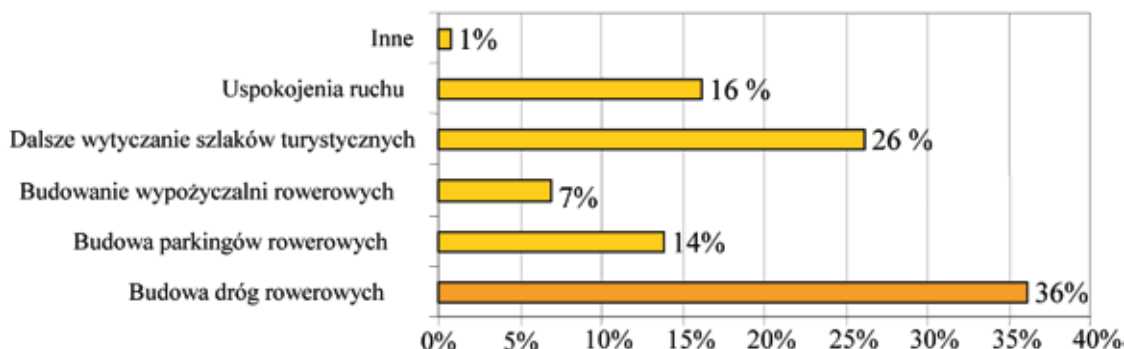
stan techniczny, ścieżek jest zły, a 8% za bardzo zły. Tak wysoki procent niezadowolenia pokazuje, że liczba i stan techniczny ścieżek rowerowych pozostawia jeszcze wiele do życzenia. Nie miało zdania na dany temat 9% badanych. Zdecydowanie bardziej zadowolająco wypadły ścieżki rowerowe usytuowane na terenach zielonych – wyniki przedstawiono na rysunku 11. Aż 23% badanych uznało je za bardzo dobre, a 46% za dobre. Za przeciętne uważa je 17%, złe 6%, bardzo złe 2%, natomiast brak zdania na ten temat miało 6% osób. Na tak dobry wynik miało wpływ zapewne to, że ścieżki rowerowe prowadzone są przez ciekawe tereny zielone Wrocławia o bogatym krajobrazie między innymi wałami rzeki Odry. Miasto zadbało również aby trasy te były oświetlane

wieczorem i umożliwiały dotarcie do celu alternatywną drogą z dala od samochodów.

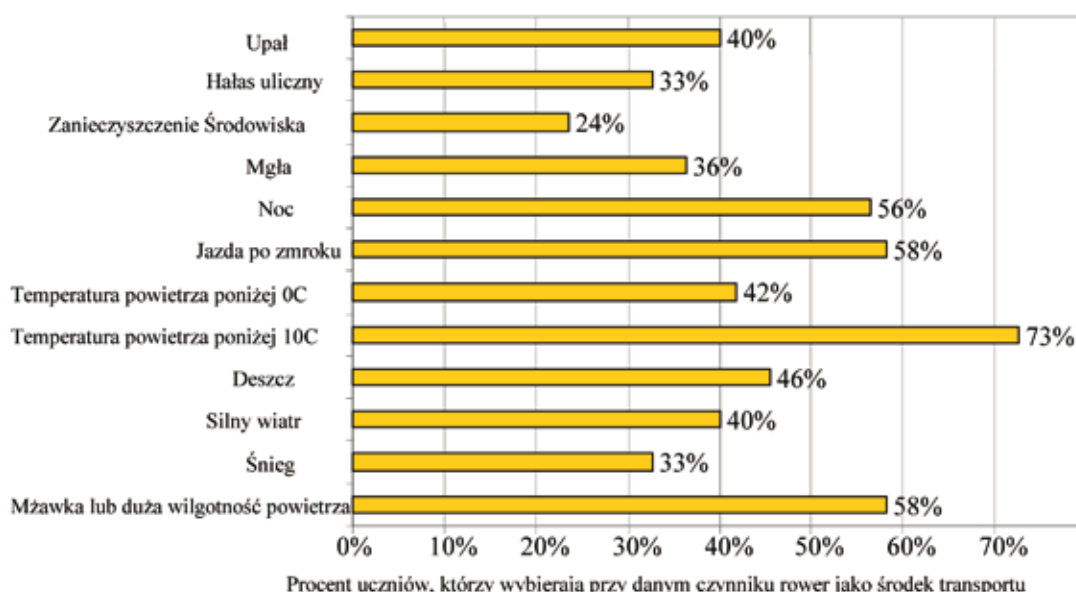
Jako najważniejsze działanie jakie należy powziąć, aby poprawić warunki poruszania się na rowerze (rys. 12) to dalsza rozbudowa siatki dróg rowerowych (36%) dalsze tworzenie szlaków turystycznych (26%). Według badanych jest to minimum konieczne jakie powinno być spełnione, aby nastąpił wzrost popularności roweru. Uspokojenie ruchu (16%) jest dla rowerzystów również ważne jak budowa parkingów rowerowych (14%). Najmniej istotne na dzień dzisiejszy okazały się wypożyczalnie rowerowe (7%). Jednak ten wynik pokazuje, że zjawisko dopiero zaczyna być obecne w Polsce i może się przyjąć. Wyniki takie można podsumować w następujący sposób: dla rowerzystów najważniejsze są

trasy rowerowe, dobudowywanie kolejnych i rozbudowa już istniejącej sieci. Równie ważne jest dbanie o wybudowane już trasy rowerowe, nie zasypywanie ich śniegiem i większa dbałość o ich nawierzchnię. Mniej ważne znaczenie mają parkingi, może to wynikać z rekreacyjnego wykorzystywania roweru, a wówczas większe znaczenie ma trasa niż miejsce pozostawienia roweru. [1]

W badaniu przeanalizowano również jaki wpływ na uczniów przy wyborze roweru jako środka transportu mają warunki atmosferyczne, wyniki przedstawiono na rysunku 13, można było udzielić maksymalnie 3 odpowiedzi. Najmniej badanych wyruszyłoby na rowerze podczas zanieczyszczenia środowiska, bo tylko 24%. Zarówno śnieg, jak i uliczny hałas nie przeszkadzałby



12. Działania jakie należy podjąć aby, wg Respondentów, poprawić warunki poruszania się rowerem



13. Wpływ warunków atmosferycznych na wybór przez respondentów rower

33% uczniów. W dalszej kolejności znalazły się mgła (36%), upał (40%), silny wiatr (40%), temperatura powietrza poniżej (42%) i deszcz (46%). Ponad połowa badanych wyruszyłaby w warunkach mżawki lub dużej wilgotności powietrza (58%), w nocy (56%) i po zmroku (58%). Dla zdecydowanej większości (73%) temperatura powietrza poniżej 10°C nie jest barierą. Jeżeli chodzi o upady i wilgotność powietrza to największą barierą w dalszym ciągu jest śnieg. Zazwyczaj ankietowani zwracali uwagę na nie odsłonięte ścieżki rowerowe i możliwość stracenia równowagi podczas jazdy po lodzie. Jazda po zmroku czy w nocy została potraktowana przez uczniów w sposób zamienny. Bardzo dużo badanych odstraszyły typowe cywilizacyjne i miejskie zjawiska takie jak hałas czy zanieczyszczenie środowiska i przypuszczalnie dlatego preferowali wydzielone ścieżki rowerowe z dala od dróg samochodowych.

W literaturze przedstawione jest bardzo ciekawe doświadczenie oceniające wpływ zanieczyszczeń środowiska, a w szczególności szkodliwości spalin na użytkowników drogi. Polegało na przejechaniu przez miasto tą samą drogą w godzinie szczytu przez czterech mężczyzn (7 rowerzystów i 7 kierowców) w wieku 23 – 39 lat. Zbadano, że kierowcy mieli we krwi więcej tlenu węgla niż rowerzyści. Wynika to nie tylko z faktu, że aktywność ruchowa powoduje szybsze wydalanie z organizmu substancji toksycznych, ale również z faktu, że stężenie takich skażeń jak pyły, dwutlenek azotu, tlenek węgla, węglowodory wewnątrz samochodu jest 2 - 3 razy większe niż na zewnątrz.

W celu sprawdzenia świadomości z zakresu szkodliwości, rysunek 14, oddziaływania zanieczyszczeń środowiska na człowieka badani musieli wskazać komu najbardziej szkodzą spaliny. Na pytanie nie potrafiło odpowiedzieć 11% uczniów. Według 39% badanych spaliny najbardziej szkodzą pieszym, 23% - rowerzystom, a 18% - pasażerom komunikacji zbiorowej. Na pytanie dodatkowo zadawane wybranym badanym uzasadniali, że rowerzysta podróżując wśród samochodów

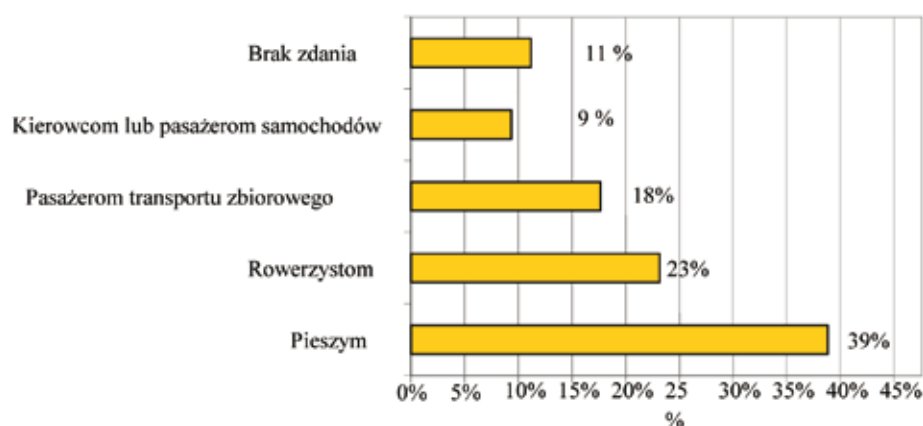
wdycha więcej spalin ze względu na jego wysiłek fizyczny, piesi natomiast uznawano, że najczęściej przebywają „na zewnątrz” więc to oni muszą być tą grupą najbardziej narażoną. Ludzie, którzy zaznaczali, że to pasażerem komunikacji zbiorowej szkodzą najbardziej spaliny tłumaczyli swój wybór tym, że pasażer jest po części pieszym, a po części stoi na przystankach, które znajdują się często przed światłami i samochody tam czekające na sygnał zielony wytwarzają zdecydowanie więcej spalin niż podczas jazdy. Około 9% uczniów wybrało odpowiedź, że najbardziej spaliny szkodzą kierowcom i pasażerom samochodów osobowych i zgodnie z badaniami właśnie tym uczestnikom ruchu szkodzą one najbardziej. Można stwierdzić, że powszechnie uważa się pieszego i rowerzystę jako użytkowników najbardziej narażonych na szkodliwe substancje. Świadomość taka może w znacznym stopniu zniechęcać do korzystania z roweru. Zważywszy na to, że na pytanie czy w warunkach zanieczyszczenia wyruszyli by rowerem w drogę tylko 24% odpowiedziało twierdząco jest to czynnik anty-generujący ruch w dość dużym stopniu. Jeżeli chodzi o nie jeżdżących na rowerach to było to tylko 3% respondentów

Ocena możliwości wykorzystywania roweru dla dojazdów do szkół średnich

W obecnych latach wzmożonego ruchu samochodowego, rower powinien być środkiem transportu wypierającym ruch samochodowy szczególnie w miastach. Niestety wśród uczniów nie jest on środkiem, o którym marzą. Aby to zmienić należy przyłożyć dużą wagę do zmotywowania ich. Powinno to odbywać się na lekcjach gdzie jazda na rowerze powinna być odpowiednio przedstawiana i promowana.

- Jako czynnik prozdrowotny
- Jako ochrona środowiska

Szkoły wraz z policją powinny organizować nauki jazdy na rowerach oraz przedstawiać przepisy ruchu drogowego zakończone egzaminem.



14. Szkodliwość spalin na uczestników ruchu wg. respondentów

Wykorzystanie rowerów w dojazdach do szkół wiąże się z miejscami przeznaczonymi do ich pozostawienia w szkole oraz z zabezpieczeniem ich przed kradzieżą czy zniszczeniem. Niestety obecnie szkoły nie dysponują takimi miejscami, a tym bardziej ich zabezpieczeniem. Jeśli niektóre szkoły mają takie zabezpieczenia to ograniczone są one do paru rowerów. Możliwość wykorzystania roweru dla dojazdu do szkół nieodwrotnie związana jest z „bezpieczną drogą”. Ta „bezpieczna droga” to ścieżki rowerowe, których niestety jeszcze brakuje. Bez ścieżek rowerowych i infrastruktury rowerowej młodzi ludzie jak i ich rodzice będą bać się o swoje bezpieczeństwo na bardzo zatłoczonych przez pojazdy spalinowe ulicach Wrocławia. To może się zmienić podczas modernizacji ulic jaka w ostatnich czasach ma miejsce.

Doświadczenia europejskie [3] uczą, iż w zakresie komunikacji rowerowej najważniejszy jest rozwój bezpiecznej, wygodnej i zapewniającej szybkie poruszanie się po obszarze całego miasta infrastruktury w postaci dróg rowerowych, stref uspokojonego ruchu i parkingów rowerowych. Istotna jest również koordynacja z komunikacją publiczną w postaci parkingów przy ważniejszych przystankach (tzw. Bike & Ride) oraz możliwości przewozu rowerów niektórymi liniami transportu publicznego. Oprócz działań w zakresie infrastruktury ważną rolę odgrywają kampanie promujące ruch rowerowy, szczególnie te adresowane do dzieci i młodzieży, gdyż sprawa polega na tym, iż łatwiej wprowadzić dobre, niż zmienić złe nawyki.

Materiały źródłowe

- [1] Krag T.: Transport rowerowy w Danii, w: R. Rakower (red.) Rower na co dzień. Komunikacja, rekreacja, ochrona środowiska. „Sekcja Rowerzystów Miejskich”, 2001r., Poznań.
- [2] Nosal Ka.: Pilotażowe badania ankietowe dotyczące zachowań komunikacyjnych i preferencji pracowników i studentów Politechniki Krakowskiej – Transport miejski i regionalny 09 2006
- [3] Postaw na rower – podręcznik projektowania przyjaznej infrastruktury dla rowerów – CROW Kraków 1999
- [4] Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego miasta Wrocławia – Załącznik nr 2 do Zarządzenia Nr 5493/05 Prezydenta Wrocławia z dnia 9 czerwca 2005 r.
- [5] <http://rowery.eko.org.pl/main/> – strona internetowa poświęcona wrocławskim rowerom i rowerzystom
- [6] <http://rowery.eko.org.pl/?site=article-&id=117> – portal Wrocławskiej Koalicji Rowerowej