



Zarząd
Dróg Miejskich
w Warszawie

RAPORT Z BADANIA PREFERENCJI TRANSPORTOWYCH UCZNIÓW SZKÓŁ PODSTAWOWYCH W WARSZAWIE



Warszawa, lipiec 2023

SPIS TREŚCI

CEL BADANIA.....	3
METODY BADANIA.....	4
WYNIKI.....	6
Sposoby dotarcia do szkoły i preferencje uczniów	6
Decyzje transportowe a wiek uczniów	7
Dojazdy samochodem	10
Dojazdy na rowerze.....	13
Zróźnicowanie międz dzielnicowe	16
PODSUMOWANIE I WNIOSKI.....	20

CEL BADANIA

Rowerowy Maj to kampania skierowana do przedszkolaków i uczniów szkół podstawowych, promująca zrównoważoną mobilność oraz popularyzująca rower jako środek transportu. W Warszawie w 2023 roku kampania odbyła się po raz szósty. Przez cały maj uczniowie i przedszkolaki byli zachęceni do codziennych dojazdów na zajęcia w sposób aktywny. W zamian za aktywną podróż otrzymywali dwie naklejki: jedną do swojego dzienniczka rowerowego a drugą do przyklejenia na plakat klasowy/grupowy. Naklejki z dzienniczka można było wymienić na ciekawe nagrody od partnerów kampanii, którym bliskie są idee promowane przez Rowerowy Maj. W każdym przedszkolu i w każdej szkole najaktywniejsza grupa/klasa wygrywała wycieczkę, warsztaty lub inną ciekawą aktywność.

Badanie zostało przeprowadzone w ramach kampanii Rowerowy Maj w Warszawie w 2023 r. Wzięli w nim udział uczniowie klas 0-8, których rodzice wyrazili zgodę na udział ich dzieci w kampanii. Badanie zostało przeprowadzone w okresie 5-16 czerwca 2023 roku przez Wydział Strategii i Komunikacji Społecznej Zarządu Dróg Miejskich Warszawy. W okresie 17-28 kwietnia 2023 zostało przeprowadzone to samo badanie, którego wyniki będą również wspomniane w niniejszym raporcie w celach porównawczych.

Celem badania było poznanie preferencji transportowych uczniów szkół podstawowych w Warszawie. Chcieliśmy sprawdzić, jak Rowerowy Maj wpływa na wybory transportowe uczestników kampanii.

METODY BADANIA

Do wzięcia udziału w badaniu zostały zaproszone wszystkie szkoły, które wcześniej zgłosiły się do kampanii Rowerowy Maj 2023. Spośród 197 placówek uczestniczących w kampanii, w czerwcowej edycji badania wzięło udział 79 szkół. Badanie było realizowane poprzez ankiety, które przeprowadzali pracownicy szkoły, wolontariusze i uczniowie szkół podstawowych. Odpowiedzi na pytania w ankietach były zbierane metodą „hands up” (uczniowie podnosili rękę przy wybranej przez siebie odpowiedzi), a następnie zapisywane przez ankietera w formularzu elektronicznym. W każdej klasie została przeprowadzona ankieta składająca się z tych samych 3 pytań zamkniętych jednokrotnego wyboru (z opcją „inne”).

W czerwcowym badaniu łącznie wzięło udział 11 620 uczniów z 79 szkół podstawowych, zarówno publicznych, jak i prywatnych. Ankieta zawierała trzy pytania kierowane do uczniów:

1. Jak dotarłaś/-eś dzisiaj do szkoły? N=10523
2. Jak chciał(a)byś docierać do szkoły? N=10082
3. Z kim dotarłaś/-eś do szkoły? N=10853

Liczba odpowiedzi do każdego pytania jest inna, ponieważ zdarzało się, że ankiety były wypełnione błędnie, co uniemożliwiało ich wykorzystanie do poszczególnych analiz. Klasy, które popełniły błąd w pytaniu były wyłączone z analiz poszczególnych pytań, a nie całego badania, z uwagi na chęć zachowania wysokiej próby badawczej. Błędne odpowiedzi dotyczyły głównie odpowiedzi na pytanie nr 2, gdzie dzieci błędnie wybierały odpowiedź wielokrotnie. Różnice w próbie badawczej, zarówno między poszczególnymi szkołami jak i dzielnicami, wynikają z dobrowolności realizacji badania przez szkoły.

Dodatkowo, osoba przeprowadzająca ankietę, uzupełniała informacje o: liczbie uczniów, którzy biorą udział w ankiecie, nazwie szkoły, numerze klasy, godzinie rozpoczęcia pierwszej lekcji danej klasy oraz terminie przeprowadzenia ankiety.

To samo badanie zostało zrealizowane również w kwietniu. Wzięło w nim udział 28 084 uczniów ze 138 szkół. Próba badawcza w kwietniowej edycji badania przy poszczególnych pytaniach wynosiła jak poniżej.

1. Jak dotarłaś/-eś dzisiaj do szkoły? N= 26668
2. Jak chciał(a)byś docierać do szkoły? N= 26998
3. Z kim dotarłaś/-eś do szkoły? N= 27818

Ileokroć w tekście pojawia się sformułowanie „aktywne dotarcie”, rozumie się przez to przemieszczenie się: pieszo, na rowerze, na deskorolce, na rolkach, na wrotkach lub na hulajnodze tradycyjnej. „Aktywny dojazd” to dojazd się na rowerze, na deskorolce, na rolkach, na wrotkach lub na hulajnodze tradycyjnej.

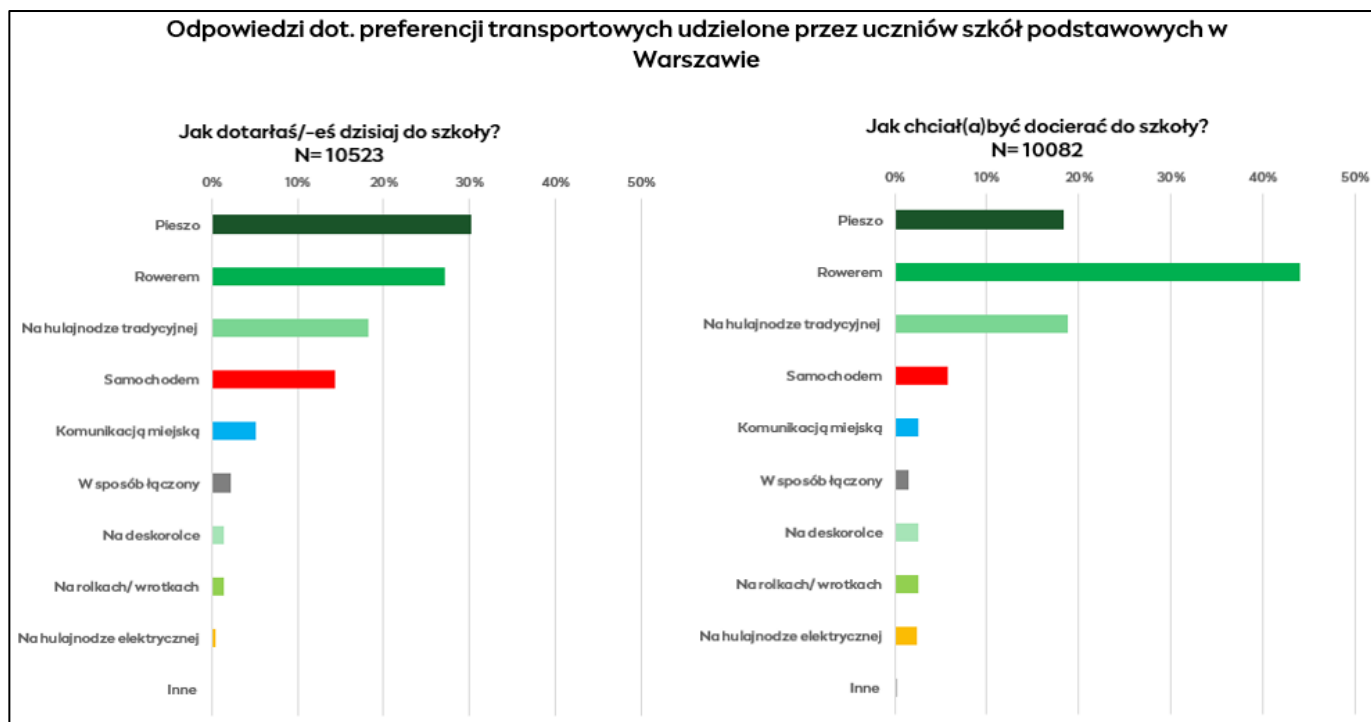
WYNIKI

Sposoby dotarcia do szkoły i preferencje uczniów

Z badania wynika, że w czerwcu 2023 r. 78% uczniów docierało do szkoły aktywnie, tj. pieszo, na rowerze, na hulajnodze tradycyjnej, na deskorolce lub na rolkach, wrotkach. Jest to o 14 p.p. wyższy wynik niż w kwietniu 2023 r. Aż 48% dojeżdżało aktywnie (na rowerze, na hulajnodze tradycyjnej, na deskorolce lub na rolkach, wrotkach) i w porównaniu do kwietnia, wynik ten wzrósł o 26 p.p. Komunikacja miejska stanowi środek transportu do szkoły dla 5% ankietowanych. Najwięcej uczniów dociera pieszo, aż 30% (wykres 1). Zestawienie wyników badania z kwietnia i czerwca pokazuje, że coraz więcej dzieci w danym okresie decyduje się na wybór aktywnych sposobów dotarcia do szkoły. Wzrósł udział uczniów dojeżdżających na hulajnodze tradycyjnej (6 p.p.) oraz na rowerze (18 p.p.). Udział dzieci dowożonych samochodem zmalał z 23% w kwietniu do 14% w czerwcu. Warto pamiętać, że w badaniu brali udział uczestnicy kampanii Rowerowy Maj, która ma promować aktywne dojazdy na co dzień poprzez kształtowanie zdrowych nawyków transportowych. Można wnioskować, że kampania faktycznie ma wpływ na wybory transportowe uczniów i ich rodziców. Aby ograniczyć wpływ czynników zewnętrznych, np. warunków pogodowych oraz zbadać długofalowe działanie Rowerowego Maja, badanie zostanie powtórzone w październiku 2023 roku.

87% ankietowanych chciałoby docierać do szkoły aktywnie (wykres 1). Dojeżdżać aktywnie chciałoby 69%, przede wszystkim rowerem – 44%. Najmniej dzieci chciałoby docierać na hulajnodze elektrycznej (2%), deskorolce (3%), na rolkach lub wrotkach (3%) i komunikacją miejską (3%).

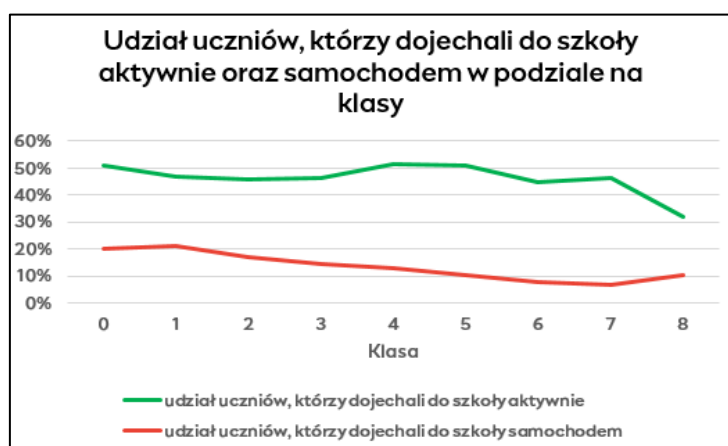
W dyskusji dotyczącej preferencji transportowych, dużą rolę odgrywają dojazdy samochodem. Warszawa w ramach programu „Droga na 6” dąży do ograniczania negatywnego wpływu ruchu samochodowego na bezpieczeństwo uczniów. Wyniki badania pokazują, że faktyczne dojazdy i preferencje dojazdowe się różnią. 14% uczniów dociera do szkoły samochodem, ale chęć dojazdu w ten sposób wyraziło jedynie 6%.



Wykres 1.

Decyzje transportowe a wiek uczniów

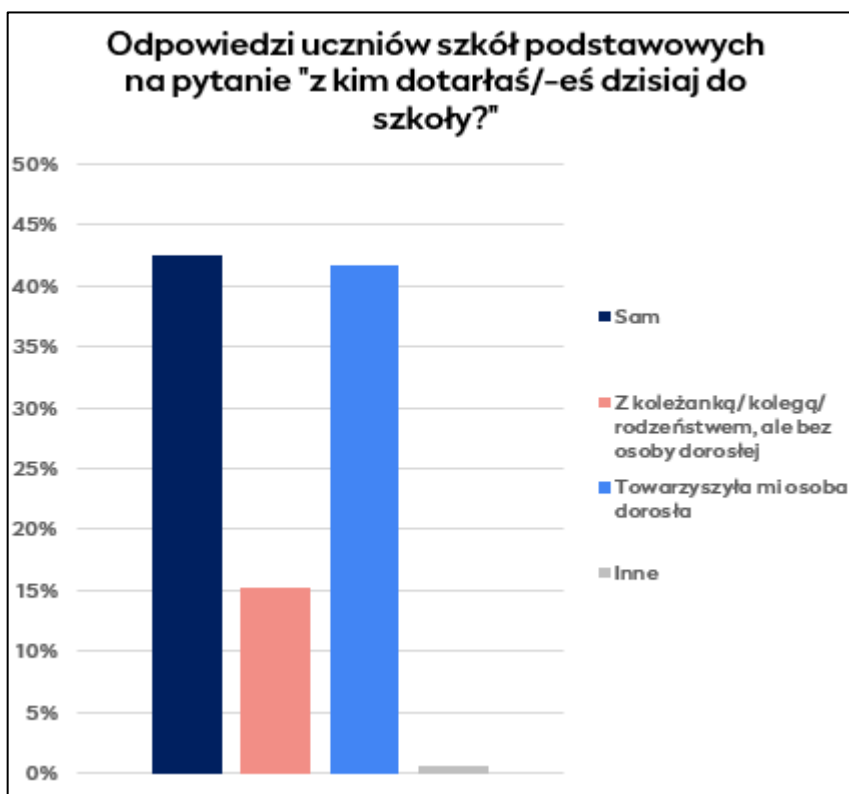
Zebrane dane zostały przeanalizowane także w podziale na poszczególne grupy wiekowe. Wyniki wskazują na to, że wraz z wiekiem maleje zarówno udział uczniów dojeżdżających do szkoły aktywnie, jak i samochodem (wykres 2). Wpływ na to ma rosnący udział osób docierających pieszo oraz (mniej znaczący) komunikacją miejską w starszych klasach.



Wykres 2

N=10746

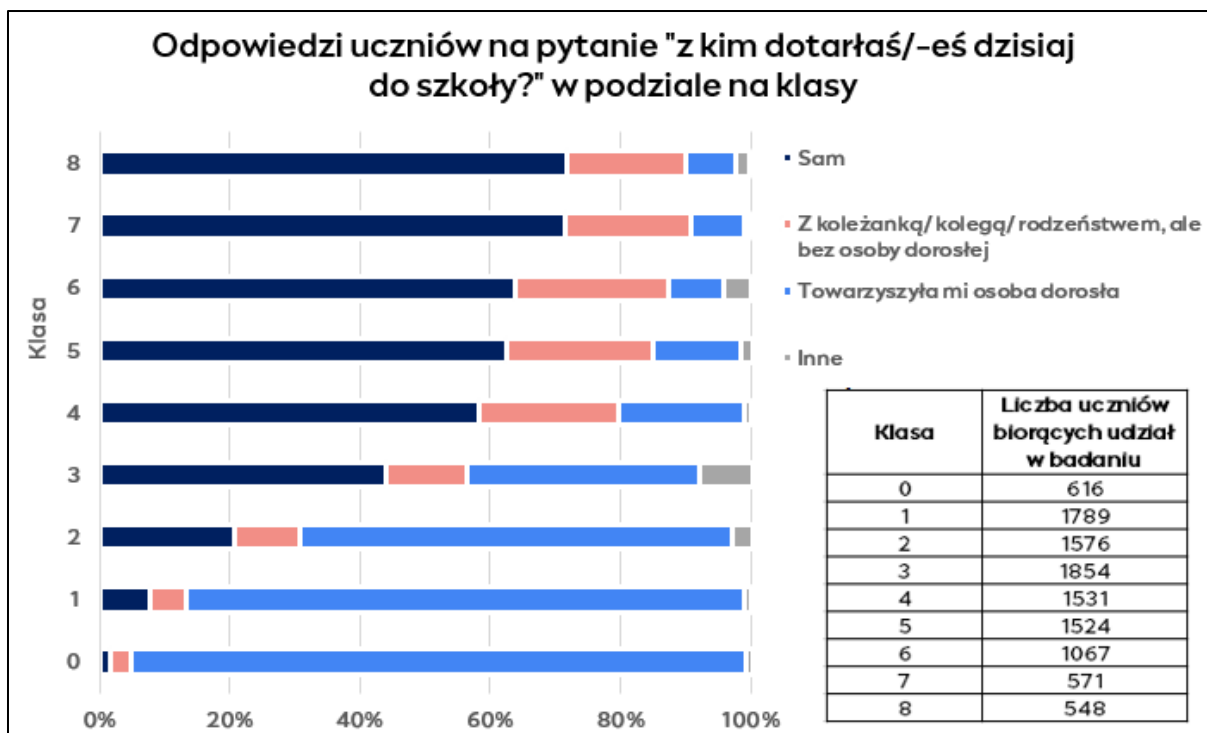
Wraz z wiekiem zmienia się nie tylko struktura podziału zadań przewozowych, ale również towarzystwo w drodze do szkoły (wykres 3). Najmniej ankietowanych dociera w towarzystwie innych dzieci (15%). Samotne dotarcia do szkoły oraz w towarzystwie osoby dorosłej są niemalże jednakowo popularne wśród uczniów (odpowiednio 43% i 42%).



Wykres 3

N=10853

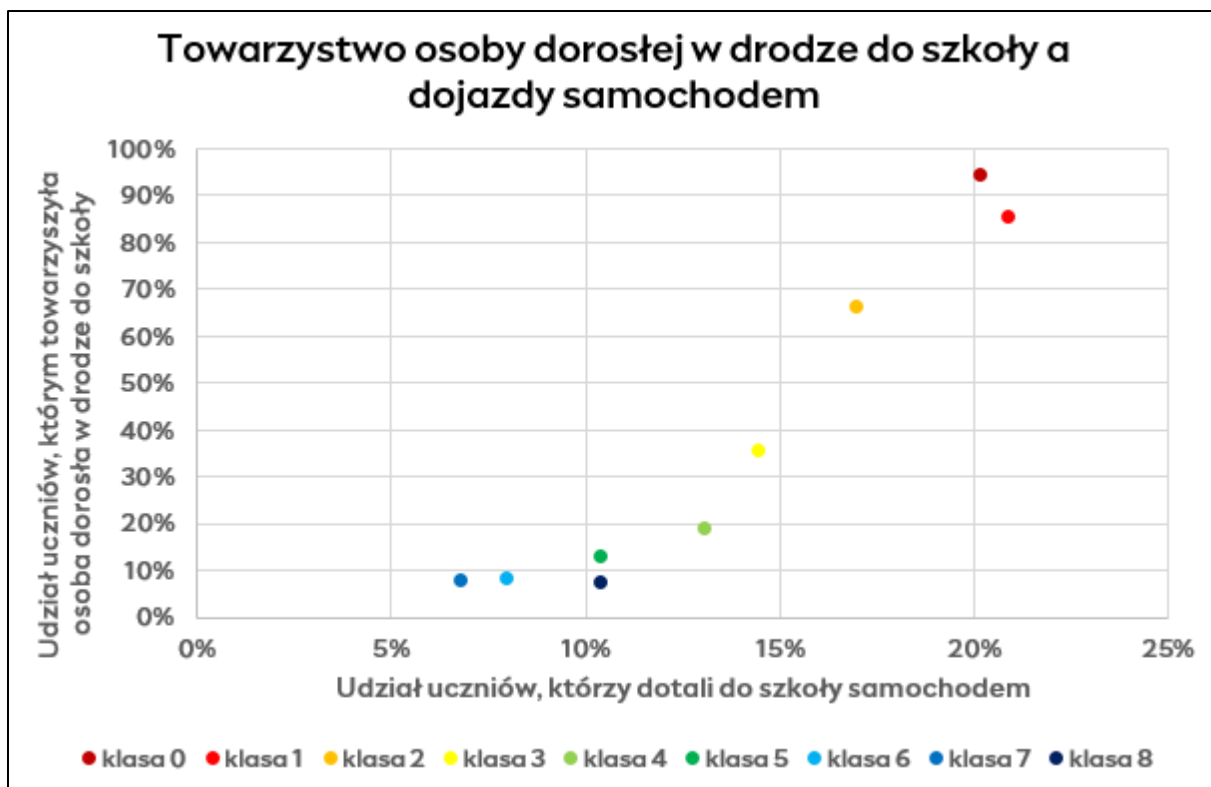
Większość odpowiedzi „sam” została udzielona przez uczniów klas 4-8, natomiast dzieci z klas 0-3 najczęściej docierają do szkoły w towarzystwie osoby dorosłej (wykres 4). Udział uczniów, którzy pokonują drogę do szkoły wraz z osobą lub osobami niepełnoletnimi wzrasta wraz z wiekiem, tj. w wyższych klasach więcej uczniów dociera w towarzystwie rówieśników.



Wykres 4

N=11076

Im uczniowie są starsi, tym częściej docierają sami do szkoły (klasy 0-3 19%, klasy 4-6 61%, klasy 7-8 72%). Wyraźnie widoczna jest różnica między klasami 0-3 a 4-8, kiedy dzieci coraz rzadziej przychodzą do placówki w towarzystwie dorosłego. Ponadto, im dzieci są starsze, tym rzadziej docierają do szkoły samochodem. Docieranie do szkoły w towarzystwie dorosłego współwystępuje z dojazdami samochodem (wykres 5). Podobna analiza danych z badania kwietniowego również potwierdziła współwystępowanie wyżej omówionych dwóch zmiennych.



Wykres 5

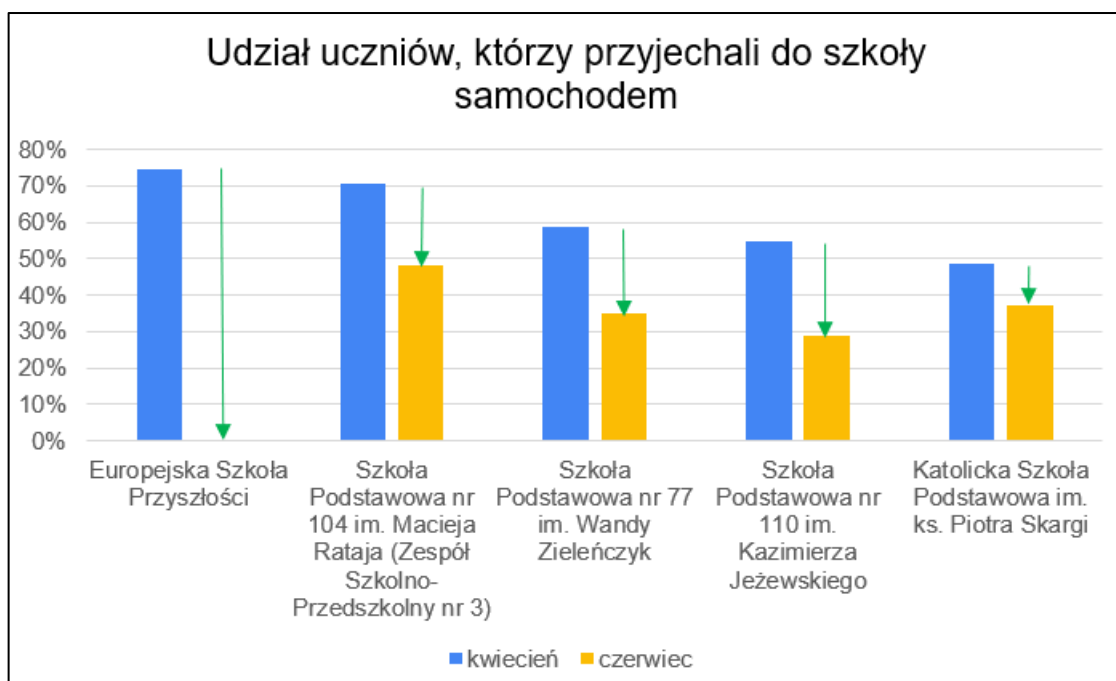
Dojazdy samochodem

Pomimo, że aktywne docieranie do szkoły stanowi większość odpowiedzi w całej próbie, są szkoły, w których dowożenie dziecka na lekcje samochodem jest zdecydowanie najczęściej stosowaną praktyką wśród rodziców i opiekunów (tabela 1). W tabeli zestawione są placówki z najwyższym udziałem uczniów dojeżdżających w kwietniu samochodem, które jednocześnie brały udział w czerwcowej edycji badania. Zauważalna jest różnica między wynikami z kwietnia i czerwca, która może wskazywać na wpływ kampanii na strukturę dojazdów w placówkach (wykres 6). Frekwencja w kampanii to procentowy stosunek aktywnych dojazdów (na rowerze, hulajnodze tradycyjnej, deskorolce, rolkach lub wrotkach) zrealizowanych w trakcie Rowerowego Maja do wszystkich możliwych dojazdów uczniów z całej placówki (liczba wszystkich uczniów w szkole, czyli potencjalne osoby, które mogłyby dojechać do niej aktywnie) i zrealizowanych w trakcie kampanii (4-31.05.2023 r.). Frekwencja decyduje o wynikach w kampanii.

Tytuł „Szkoly z najwyzszym udzialem uczniow dojezdzajacych samochodem w kwietniu i czerwcu”

Szkola	Kwiecien 2023		Czerwiec 2023		Frekwencja w Rowerowym Maju (wszystkie aktywne dojazdy)
	Udzial uczniow dojezdzajacych samochodem	Liczba uczniow bioracych udzial w badaniu	Udzial uczniow dojezdzajacych samochodem	Liczba uczniow bioracych udzial w badaniu	
Europejska Szkola Przyszlosci	75%	59	0	11	43%
Szkola Podstawowa nr 104 im. M. Rataja (Zespól Szkolno-Przedszkolny nr 3)	71%	112	48%	79	34,9%
Szkola Podstawowa nr 77 im. W. Zieleńczyk	59%	184	35%	23	40,4%
Szkola Podstawowa nr 110 im. K. Jeżewskiego	55%	71	29%	66	24,7%
Katolicka Szkola Podstawowa im. ks. P. Skargi	48%	126	37%	99	43,5%

Tabela 1



Wykres 6

W najbliższej okolicy (ok. 500 m) większości wyżej wymienionych szkół nie ma dróg rowerowych, jednak warto pamiętać, że dzieci do 10 roku życia nie mogą poruszać się rowerem po drodze rowerowej (powinny przemieszczać się chodnikiem). Do każdej placówki możliwy jest dojazd komunikacją miejską. Europejska Szkoła Przyszłości, SP nr 104, SP nr 77 oraz SP nr 110 są położone w luźnej zabudowie mieszkaniowej jednorodzinnej. Katolicka Szkoła Podstawowa im. Ks. Piotra Skargi znajduje się w zasięgu zabudowy śródmiejskiej w okolicy zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, w niedalekiej odległości od drogi rowerowej (al. Prymasa Tysiąclecia i ul. M. Kasprzaka).

Szkoły z najwyższym udziałem odpowiedzi potwierdzających przyjazdy samochodem w czerwcu 2023 r., w kampanii Rowerowy Maj 2023 osiągały wysoką frekwencję dojazdów aktywnych. Wysoki udział uczniów, którzy dojeżdżają do szkoły samochodem mógłby świadczyć o tym, że w danych szkołach dojazdy aktywne nie są preferowanym środkiem transportu. Frekwencja w kampanii nie współwystępuje jednak z tymi wynikami.

Szkoła, która wyróżnia się szczególnie niskim udziałem dojazdów samochodem przy jednocześnie dużej próbie odpowiedzi to Szkoła Podstawowa nr 141 im. majora Henryka Sucharskiego. Udział uczniów

dojeżdżających samochodem wg odpowiedzi z ankiet wynosił 0 (n= 110) w kwietniu i 3% (n=184) w czerwcu. Szkoła znajduje się przy ul. Szaserów 117, wzdłuż której poprowadzona jest droga rowerowa oddzielona od jezdni barierkami i pasem zieleni niskiej z pojedynczymi drzewami. Placówka jest w otoczeniu gęstej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej w odległości ok. 300m od parku J. Polińskiego. Jednocześnie, w okolicy głównego wejścia do szkoły znajdują się ogólnodostępne miejsca parkingowe, które potencjalnie mogłyby ułatwiać rodzicom podwożenie dziecka.

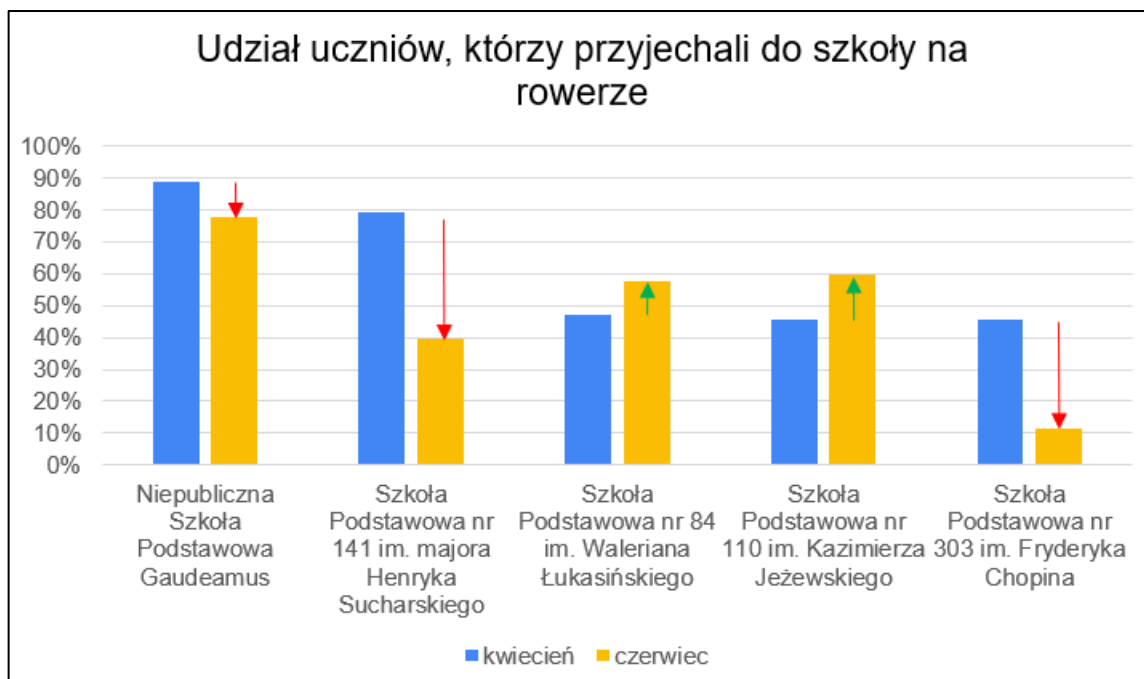
Dojazdy na rowerze

Udział uczniów, którzy przyjeżdżają do szkoły na rowerach jest ogólnie wysoki, jednak skrajnie zróżnicowany wśród poszczególnych placówek (tabela 2). W kwietniu tylko w 3 szkołach udział uczniów dojeżdżających do szkoły na rowerze był powyżej 50%, w czerwcu takich szkół było 11. Biorąc pod uwagę ponad połowę mniejszą próbę badawczą w czerwcowym badaniu, różnica między danymi miesiącami jest wysoka. Poniższa analiza powstała w celu skorelowania jej z infrastrukturą rowerową, więc brane pod uwagę były tylko odpowiedzi uczniów z klas 5-8. Dzieci do 10 roku życia (czyli do 4 klasy) zgodnie z prawem o ruchu drogowym muszą na rowerze jechać chodnikiem. Ich wyniki nie odpowiadałyby więc na pytanie, czy wysoki udział przyjazdów na rowerze jest związany z obecnością dróg rowerowych w okolicach placówek. Poniższa tabela przedstawia szkoły z najwyższym udziałem uczniów przyjeżdżających na rowerze w kwietniu, które wzięły również udział w czerwcowej edycji badania. W dwóch z nich udział ruchu rowerowego się zwiększył (wykres 7).

Tytuł „Szkoły z najwyższym udziałem uczniów dojeżdżających na rowerze w kwietniu i czerwcu”

Szkoła	Kwiecień 2023		Czerwiec 2023		Frekwencja w Rowerowym Maju
	Udział uczniów dojeżdżających na rowerze	Liczba uczniów biorących udział w badaniu	Udział uczniów dojeżdżających na rowerze	Liczba uczniów biorących udział w badaniu	
Niepubliczna Szkoła Podstawowa Gaudeamus	89%	9	78%	9	10%
Szkoła Podstawowa nr 141 im. majora H. Sucharskiego	79%	19	40%	86	20%
Szkoła Podstawowa nr 84 im. W. Łukasińskiego	47%	126	58%	185	34,9%
Szkoła Podstawowa nr 110 im. K. Jeżewskiego	45%	11	59%	37	24,7%
Szkoła Podstawowa nr 303 im. F. Chopina	45%	22	12%	52	45,5%

Tabela 2



Wykres 7

Do SP Gaudeamus, SP nr 141 oraz SP nr 84 można bezpośrednio dojechać drogą rowerową; placówki posiadają również szkolny parking samochodowy. SP nr 110 nie posiada drogi rowerowej w najbliższej okolicy (500m); na terenie szkoły znajduje się parking samochodowy. SP nr 303 również nie posiada drogi rowerowej w najbliższej okolicy, ale także parking dla rodziców na terenie szkoły. Rodzice odwożąc dzieci do tej placówki manewrują przy ul. Koncertowej. Szkoła bierze udział w programie „Droga na 6”, w ramach którego planowana jest zmiana organizacji ruchu przy placówce (ograniczenie ruchu kołowego) w celu poprawy bezpieczeństwa uczniów.

Wszystkie szkoły podstawowe nagrodzone w kampanii Rowerowy Maj 2023, czyli te z najwyższą frekwencją, znajdują się po zachodniej stronie Wisły. W ich okolicy sieć dróg rowerowych jest gęsta (załącznik 1). Szkoły z najwyższym udziałem uczniów dojeżdżających samochodem w większości są położone w dzielnicach obrzeżnych, gdzie drogi rowerowe są mniej dostępne, tj. Bemowo, Białołęka, Wilanów i Ursynów (załącznik 2). Północno-zachodnia część Warszawy, szczególnie dzielnica Wola charakteryzuje się występowaniem szkół podstawowych z wysokim udziałem uczniów dojeżdżających na rowerze (załącznik 3). Nie widać zależności pomiędzy

strukturą dojazdów uczniów do szkoły a gęstością zaludnienia dzielnicy, w której granicach znajduje się placówka (załącznik 1).

Zróżnicowanie międzydzielnicowe

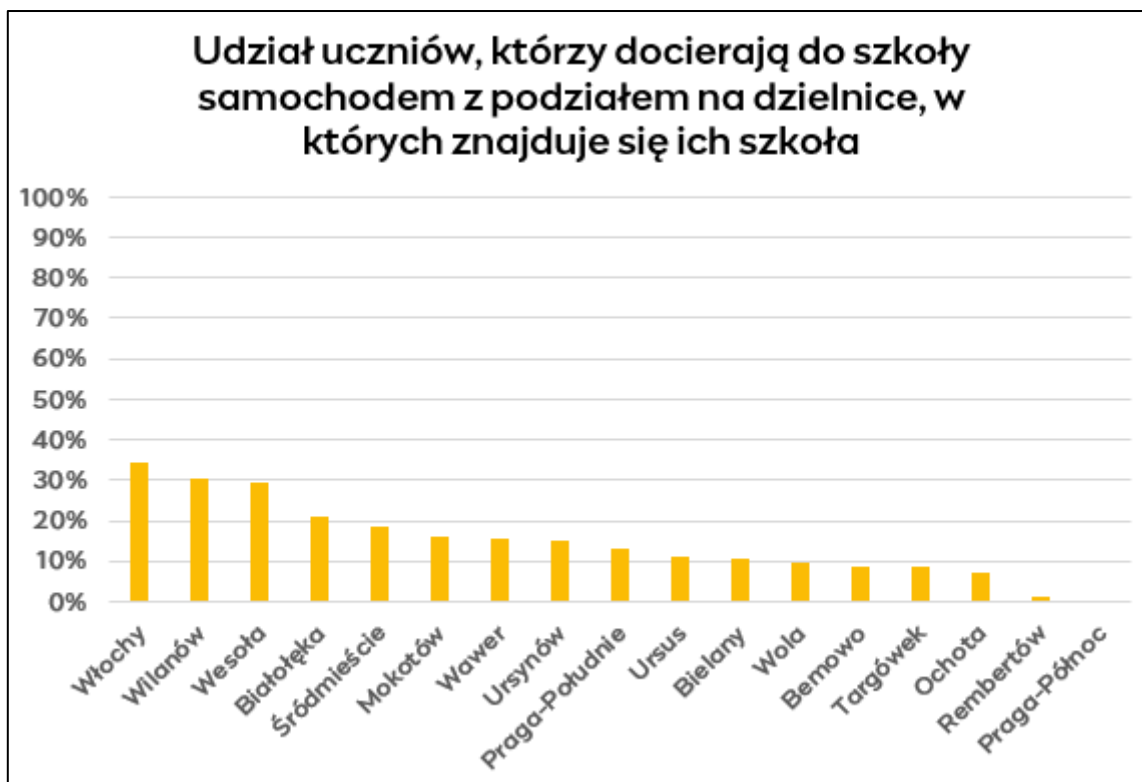
Dzielnica, która szczególnie wyróżniała się badaniu to Rembertów (wykres 8). Spośród wszystkich dzielnic, w Rembertowie jest najwyższy udział uczniów, którzy zadeklarowali aktywny sposób dotarcia do szkoły (95%), aktywny przyjazd (72%) oraz przyjazd do szkoły na rowerze (67%). W tej dzielnicy w badaniu wzięła jednak udział tylko jedna szkoła - Szkoła Podstawowa nr 217 z Oddziałami Integracyjnymi im. Obrońców Radiostacji AK. Dzielnicą z drugim najwyższym udziałem uczniów docierających aktywnie jest Praga-Północ (91%), z której w badaniu wzięła udział również tylko jedna placówka. Trzeci najwyższy wynik należał do dzielnicy Ursus (88%), z której w badanie zaangażowane były dwie szkoły. Drugą z kolei dzielnicą z najwyższym udziałem uczniów dojeżdżających aktywnie jest Bemowo (56%) a dojeżdżających na rowerze Ochota (33%). Najmniejszy udział uczniów, którzy aktywnie dotarli do szkoły jest w dzielnicy Włochy (49%) natomiast najniższy wynik aktywnych dojazdów osiągnęło Śródmieście (29%). Najmniej uczniów dojeżdża na rowerze w dzielnicach: Targówek (14%), Praga-Południe (17%), Włochy (20%) oraz Ursynów (20%). Ponadto, w dzielnicy Włochy jest najwyższy udział uczniów, dojeżdżających do szkoły samochodem (34%) oraz komunikacją miejską (16%). Żaden uczeń ze szkół znajdujących się w dzielnicy Ursus nie odpowiedział, że dojeżdża do placówki komunikacją miejską, jednocześnie, żaden uczeń ze szkoły znajdującej się na Pradze-Północ nie wskazał odpowiedzi „samochód” w pytaniu o sposób dotarcia do placówki (wykres 9). Dzielnica Żoliborz nie jest uwzględniona w badaniu, ponieważ żadna szkoła znajdująca się w tej dzielnicy nie wypełniła poprawnie ankiety.

Dzielnica	Liczba uczniów biorących udział w badaniu
Bemowo	715
Białołęka	785
Bielany	661
Mokotów	919
Ochota	150
Praga-Południe	1280
Praga-Północ	64
Rembertów	92
Śródmieście	150
Targówek	855
Ursus	376
Ursynów	1558
Wawer	494
Wesoła	253
Wilanów	430
Włochy	128
Wola	1829

Tabela 3

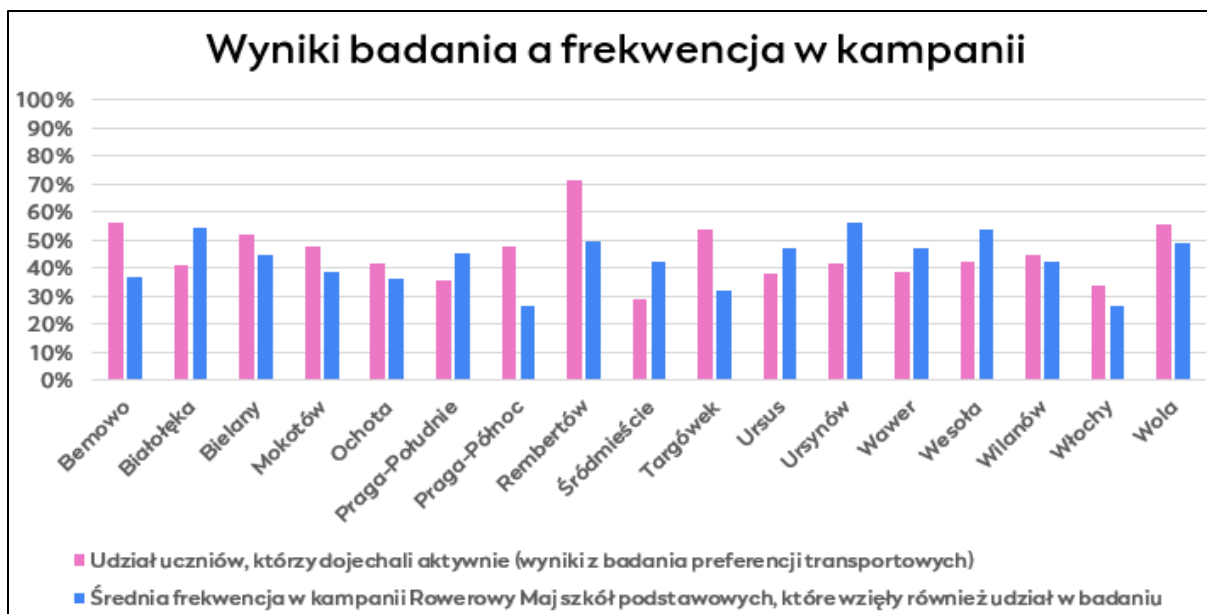


Wykres 8



Wykres 9

W kampanii Rowerowy Maj każda placówka wpisywała aktywność uczniów do systemu, w którym po zakończeniu majowej akcji można było sprawdzić aktywność i frekwencję danej placówki. Analiza frekwencji szkół podstawowych w kampanii, które jednocześnie wzięły udział w czerwcowym badaniu, w podziale na dzielnice, w których znajduje się dana placówka, została zestawiona z wynikami badania. Współczynnik korelacji Pearsona (określający zależność między zmiennymi) wyniósł 0,03. Jest to słaba korelacja, co oznacza, że wyniki kampanii i badania w podziale na dzielnice nie współtętnieją (wykres 10). Warto zaznaczyć, że kampania odbywała się w maju 2023, natomiast dane do badania były zbierane w czerwcu 2023.



Wykres 10

PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Aktywne sposoby docierania do szkół są praktykowane przez większość ankietowanych. Uczniowie nie tylko aktywnie docierają do swoich placówek edukacyjnych, ale też deklarują, że taka jest ich preferencja. Szczególną pozycją jest rower, który cieszy się dużym zainteresowaniem wśród uczniów warszawskich szkół podstawowych. Zestawienie wyników z kwietniowej i czerwcowej edycji badania daje podstawy do pozytywnej weryfikacji hipotezy, że Rowerowy Maj wpływa na preferencje transportowe uczniów. Wyniki dotyczące mobilności aktywnej są wyższe w czerwcu niż kwietniu.

Badanie pokazuje, że im starsza klasa, tym wyniki zarówno dotyczące faktycznego sposobu podróży, jak i deklarowanych chęci w zakresie aktywnych sposobów przemieszczania się po przestrzeni miejskiej, maleją. Nie znaleźliśmy dowodów na to, że infrastruktura rowerowa w okolicy szkoły, przyczynia się do zwiększenia udziału przyjazdów rowerem. Docieranie do szkoły w towarzystwie osoby dorosłej jest skorelowane z dojazdami samochodem, a zależność ta jest na szczególnie wysokim poziomie w przypadku dzieci z klas 0-3. Sposoby docierania uczniów do szkół są zróżnicowane dzielnicowo; najwyższe wyniki w zakresie mobilności aktywnej osiągnęły dzielnice: Rembertów, Bemowo oraz Praga-Północ.

Ponowne wykonanie badania zaplanowane jest na październik 2023 roku.

Opracował:

Zespół Strategii i Analiz oraz Zespół Komunikacji Społecznej
Wydziału Strategii i Komunikacji Społecznej
Zarządu Dróg Miejskich