



Raport mobilności szkolnej

Analiza mobilności szkolnej, barier przestrzennych i potencjału zmiany
dla Szkoły Podstawowej nr 3 w Skawinie

Skawina 2025



Skawina
Miasto i Gmina

Schoolhoods

URBACT



Co-funded by
the European Union
Interreg

Przedmiot analizy: Szkoła Podstawowa nr 3 w Skawinie

Ramy projektu: Pilotaż w ramach sieci URBACT Schoolhoods

Metodyka: Badanie ilościowe (ankieta online N=280) oraz jakościowe (wywiady pogłębione

z rodzicami i nauczycielami), spotkania warsztatowe z uczniami SP3 oraz wolontariuszami CKiS

Czas prowadzenia badań: czerwiec - grudzień 2025

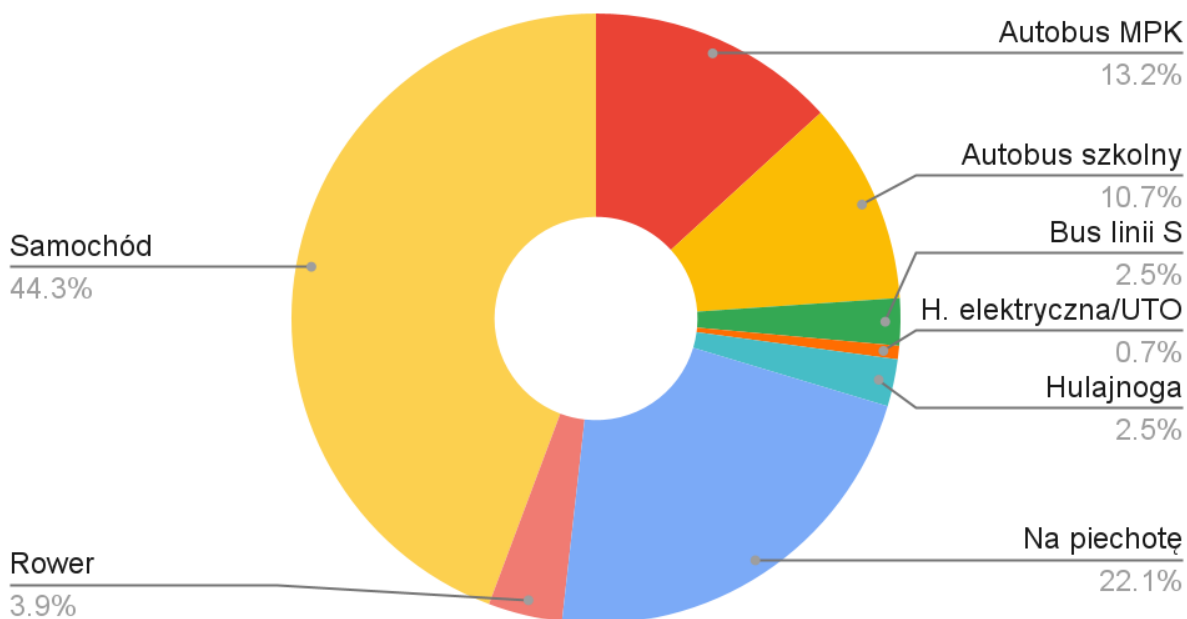
Autor raportu: Maciej Zacher RS-U UMiG w Skawinie

1. Wstęp: Uwarunkowania metodyczne i kontekst badania

Niniejszy raport diagnozuje zachowania transportowe w placówce o specyficznym położeniu. Obwód szkoły przecinają istotne bariery infrastrukturalne: dawna droga krajowa, droga powiatowa oraz linia kolejowa z tunelem.

- **Nowatorska metodyka:** Badanie przeprowadzono eksperymentalną metodą ankiety online wypełnianej przez uczniów podczas lekcji. Pozwoliło to na uzyskanie wysokiej jakości danych przy minimalizacji błędu ankieterskiego. Ankieta bazowała na dotychczasowych doświadczeniach z wykorzystania metodyki Modeshift S.T.A.R.S.
- **Czynnik sezonowości:** Badanie zrealizowano w połowie listopada (krótki dzień, gorsza pogoda, sezon grzewczy). Należy przyjąć, że wyniki mogą nieznacznie niedoszacowywać ruchu rowerowego względem średniej rocznej, jednak **nie wykazują one znaczących odchyśleń od trendów wieloletnich**, co potwierdza trwałość zdiagnozowanych problemów.

Aktualne wybory mobilnościowe



2. Diagnoza stanu obecnego - dominacja wymuszona

Obecny model mobilności jest wyraźnie niezrównoważony i zdominowany przez transport indywidualny.

Podział zadań przewozowych (Stan faktyczny):

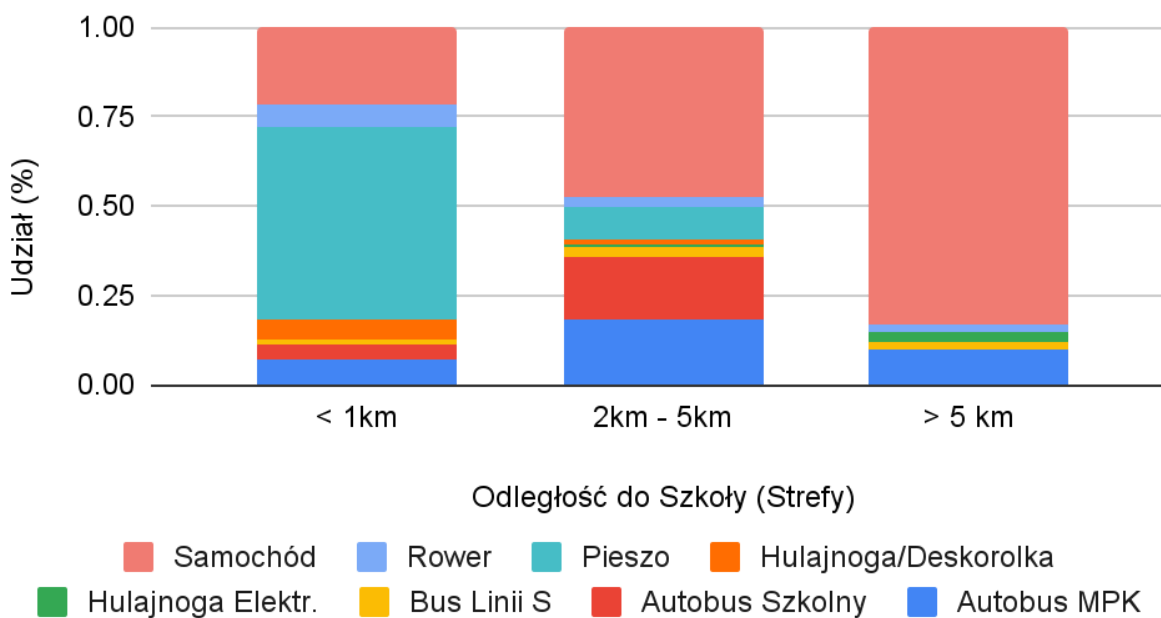
- 🚗 **Samochód:** 44,3% (Dominujący środek transportu)
- 🚶 **Piesz:** 22,1%
- 🚌 **Transport zbiorowy:** 26,5% (MPK + Autobus Szkolny + Bus)
- 🚲 **Rower:** 3,9% (Marginalny udział)
- 🛴 **Mikromobilność:** 3,2%

Wniosek ogólny: Szkoła boryka się z problemem "samochodozy szkolnej". Niemal połowa uczniów jest dowożona pod drzwi, co generuje zatory (tzw. "szkolny smog") i obniża bezpieczeństwo niezmotoryzowanych uczniów.

3. Analiza przestrzenna – bariery i rezerwy

Kluczem do zrozumienia niskiego udziału form aktywnych jest nałożenie danych o odległości na mapę barier fizycznych Skawiny.

Aktualny środek transportu w trzech strefach odległościowych



a. Strefa pieszego dojścia (< 1 km): niewykorzystany potencjał

- **Dane:** Aż **21% uczniów** mieszkających w promieniu spaceru (10-15 min) jest dowożonych autem.
- **Przyczyny (jakościowe):** Wywiady wskazują na lęk rodziców o bezpieczeństwo osobiste dzieci (wspominane obawy przed "czarną wołgą", zaczepianiem dzieci). Nawet na krótkim dystansie samochód traktowany jest jako "kapsuła bezpieczeństwa".
- **Pozytyw:** 54% uczniów w tej strefie chodzi pieszo – to baza do budowania zdrowych nawyków.

b. Strefa rowerowa (2-5 km): krytyczna luka

- **Dane:** To idealny dystans dla roweru, a jednak dominuje tu samochód (**47%**). Udział roweru wynosi zaledwie **2,7%**.
- **Barierę fizyczne:** Niski wynik roweru nie wynika z braku kondycji, lecz z "efektu odcięcia". Uczniowie z tej strefy muszą pokonać dawną drogę krajową lub tunel pod torami. Miejsca te są postrzegane przez rodziców jako niebezpieczne.
- **Transport zbiorowy:** Przejmuje ok. 35-38% ruchu, co jest wynikiem przyzwoitym, ale wciąż przegrywa z elastycznością auta w łańcuchach logistycznych rodziców.

c. Strefa dojazdu (> 5 km)

- **Dane:** Naturalna dominacja samochodu (**83%**).
- **Problem:** Słaby wynik transportu zbiorowego (12%) sugeruje wykluczenie komunikacyjne peryferyjnych sołectw (np. Radziszów, Facimiech) lub niedopasowanie rozkładów jazdy do dzwonek.

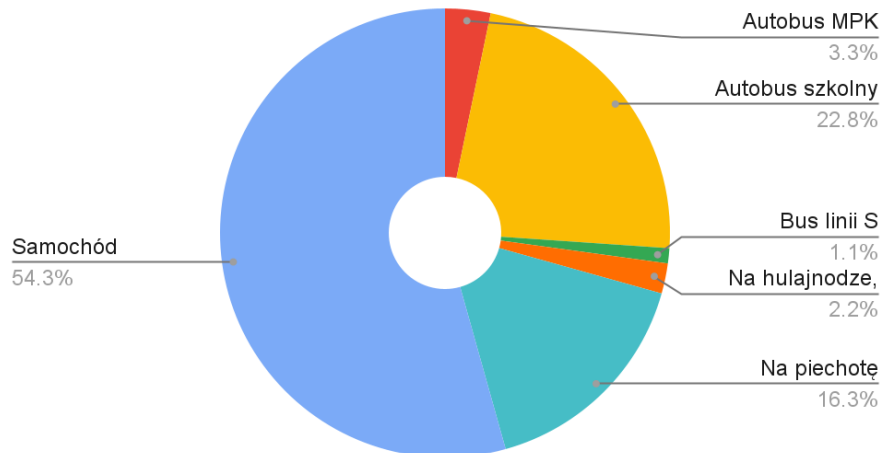
4. Wymiar społeczny: wiek, płeć i kompetencje

Analiza socjologiczna ujawnia, jak decyzje transportowe wpływają na rozwój dzieci.

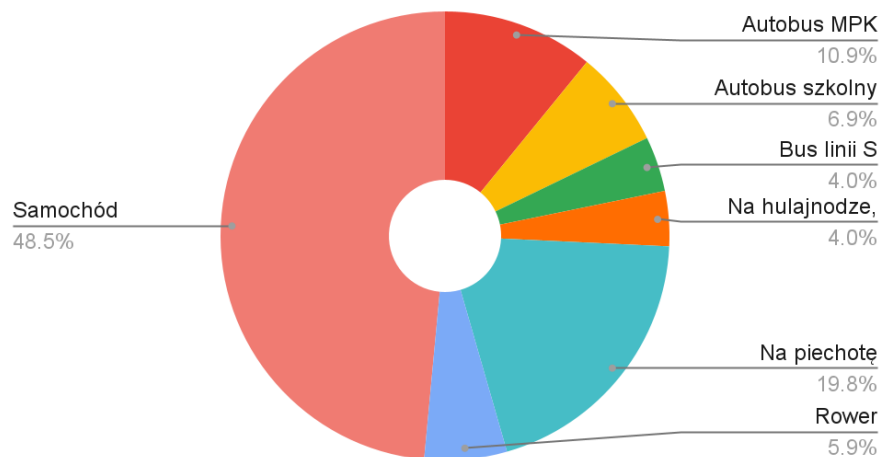
a. Próg samodzielności

- **Klasy 1-3:** Wysoka zależność – **75% dzieci dowożonych/odprowadzanych**. Rodzice wskazują w wywiadach na trudności logistyczne (przewożenie tornistrów, pościeli do przedszkola rodzeństwa) oraz "pośpiech życia", który wymusza łączenie podróży dom-szkola-praca.
- **Klasy 4-6:** Punkt zwrotny. Wzrost samodzielności do **57%**. Jeśli w tym wieku dziecko nie usamodzielnia się transportowo, prawdopodobnie pozostanie pasażerem do końca edukacji.
- **Eksperska obserwacja:** Wywiady (Rodzic B) wskazują na niepokojące zjawisko: **dzieci stale dowożone tracą orientację w terenie**. Nie znają topografii miasta i nie potrafią poruszać się w przestrzeni publicznej, w przeciwieństwie do rówieśników korzystających z MPK czy roweru.

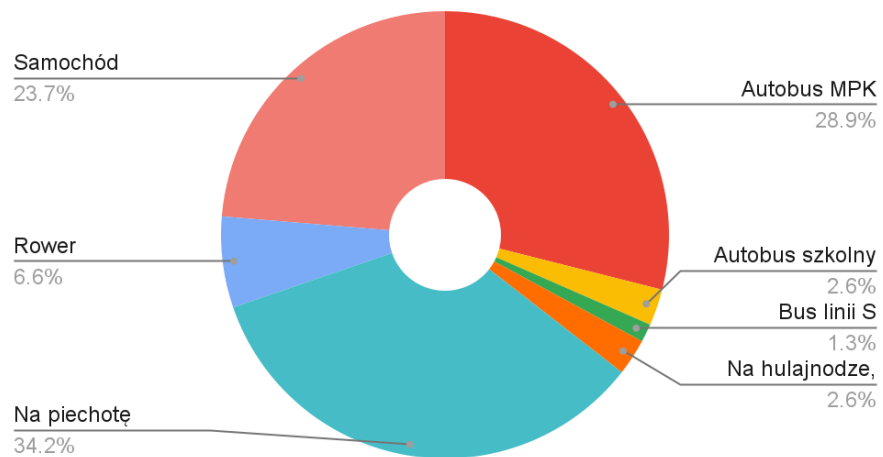
Modal split (Klasy 1-3)



Modal split (Klasy 4-6)

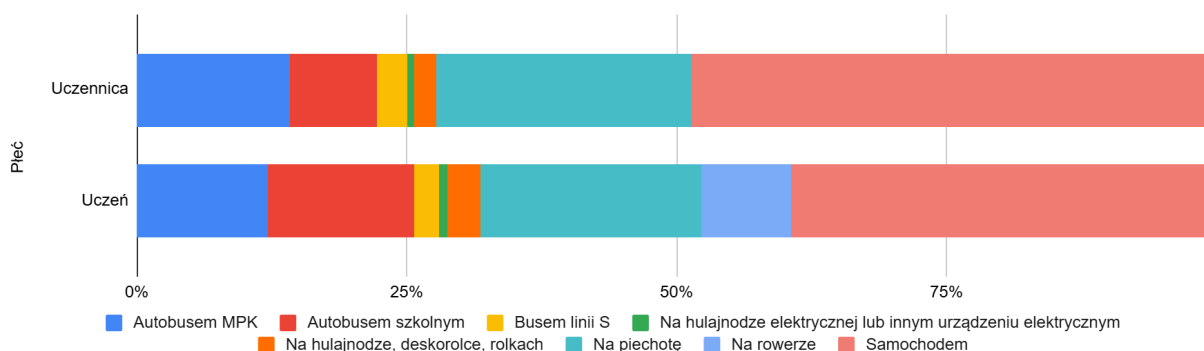


Modal split (Klasy 7-8)

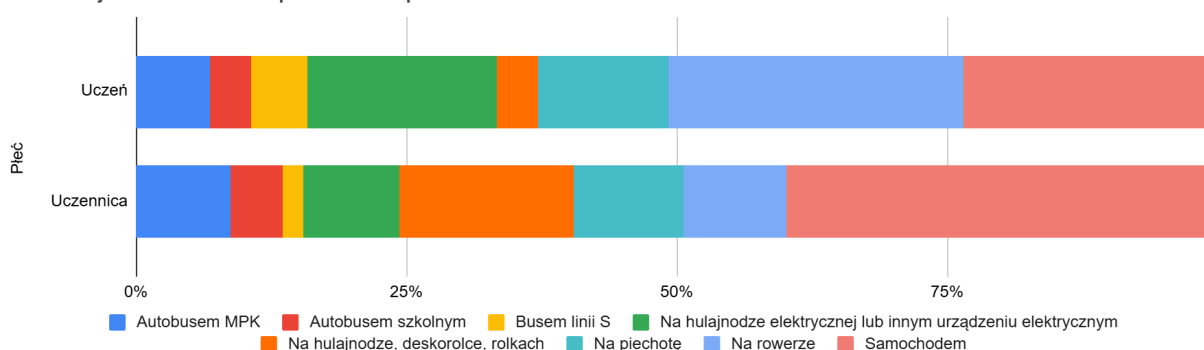


b. Kontekst genderowy

Wybory mobilnościowe z podziałem na płeć



Preferencje mobilnościowe z podziałem na płeć



- **Chłopcy:** Silne nastawienie technologiczne. Ich wymarzonym środkiem jest **rower (27%)** i **e-hulajnoga (17%)**. To grupa najłatwiejsza do "przesadzenia" z auta na jednoślad, pod warunkiem zapewnienia infrastruktury.
- **Dziewczęta:** Preferują **samochód (40%)** lub **piesze powroty z koleżankami**. Co ciekawe, wykazują 4-krotnie wyższe zainteresowanie rolkami/wrotkami (16%) niż chłopcy. Dla dziewcząt kluczowe jest **poczucie bezpieczeństwa socjalnego** (grupa rówieśnicza) oraz infrastrukturalnego (oświetlenie, szerokie chodniki – zwłaszcza w tunelu). Warsztaty z tą grupą ujawniły również dodatkowe potrzeby, zwłaszcza jeśli chodzi o atrakcyjność i czytelność drogi do szkoły oraz zapewnienie swobodnego dostępu do toalet w przestrzeni publicznej (zwłaszcza w parku).

5. Bariery "niewidoczne": smog i sezonowość

Analiza jakościowa ujawniła kluczowy czynnik środowiskowy wpływający na decyzje transportowe w Skawinie: **paradoks "bezpiecznego samochodu"**.

- **Błędne koło smogu:** Rodzice i nauczyciele wskazują na drastyczne pogorszenie jakości powietrza w okresie jesienno-zimowym (charakterystyczny zapach

spaleniowy, duszności). W obawie o zdrowie dzieci, rodzice masowo rezygnują z transportu aktywnego na rzecz samochodu, wierząc, że zamknięta kabina stanowi barierę ochronną przed smogiem.

- **Konsekwencje dla zdrowia:** Paradoksalnie, wybór ten nie tylko zwiększa lokalną emisję spalin bezpośrednio pod szkołą (tzw. *idling*), ale wystawia dzieci na wyższe stężenia toksyn niż w przypadku drogi przebytej pieszo.

Liczne badania potwierdzają, że jakość powietrza wewnątrz pojazdu jest często znacznie niższa niż na zewnątrz:

- **Efekt kumulacji:** Systemy wentylacyjne samochodów zasysają spaliny z pojazdów jadących bezpośrednio przed nimi, co w warunkach korków pod szkołami prowadzi do stężeń NO₂ i pyłów zawieszonych wyższych nawet o 21% względem otoczenia (King's College London, 2019; Carrington, 2017).
- **Szczytowa ekspozycja:** Dzieci dowożone samochodami doświadczają najwyższych skokowych stężeń zanieczyszczeń w porównaniu do rówieśników idących pieszo bocznymi ulicami (UNICEF UK, 2018).
- **Lokalny wpływ pod szkołami:** Badania nad mobilnością szkolną wskazują, że poranny szczyt zanieczyszczeń pod placówkami edukacyjnymi jest ściśle skorelowany z natężeniem ruchu samochodowego generowanego przez samych rodziców (Projekt CoMobility, 2024).

6. Paradoks transportu zbiorowego i bariera percepcji kadry

Analiza danych z ankiet przeprowadzonych wśród uczniów oraz warsztatów z nauczycielami (Mentimeter, N=15) ujawniła istotne pęknięcia w ocenie obecnego systemu transportowego.

a. "Przymus" autobusu szkolnego i luka aspiracyjna

Mimo że transport zbiorowy odgrywa istotną rolę w systemie (26,5% udziału), dane pokazują, że nie jest on środkiem pierwszego wyboru dla uczniów.

- **Apatia pasażerów:** Choć z autobusu szkolnego korzysta obecnie **10,7%** uczniów, to w badaniu preferencji tylko **4,3%** wskazało go jako pożądany środek transportu.
- **Wniosek:** Dla dzieci autobus szkolny jest formą "bezpiecznej, ale nudnej bierności". O ile chłopcy chcą zamienić go na rower lub e-hulajnogę (poczucie sprawstwa), o tyle dziewczęta wołałyby powroty piesze lub mikromobilność dającą szansę na socjalizację.
- **Problem absenteeizmu:** Analiza wskazuje na zjawisko "pustych miejsc". Choć rodzice deklarują chęć korzystania z autobusu (co widać w liczbie zgłoszeń), w rzeczywistości dzieci często dowożone są autami, jeśli tylko logistyka rodzica na to pozwala. Autobus traktowany jest jedynie jako "opcja awaryjna", co generuje niepotrzebne koszty po stronie miasta.

b. Luka percepcyjna: nauczyciele vs. rzeczywistość

Zestawienie ankiety przeprowadzonej wśród nauczycieli z rzeczywistymi deklaracjami uczniów wskazuje na brak pełnej wiedzy kadry o tym, jak dzieci docierają na lekcje.

Środek transportu	Percepcja nauczycieli (N=15)	Stan faktyczny (uczniowie)
Samochód	53%	44,3%
Autobus szkolny	33%	10,7%
Na piechotę	7%	22,1%
Transport zbiorowy (MPK/Bus)	7%	15,8%

Kluczowe obserwacje:

- **Niedocenywanie ruchu pieszego:** Nauczyciele sądzą, że pieszo przychodzi zaledwie **7%** dzieci. W rzeczywistości co piąte dziecko (**22,1%**) dociera do szkoły o własnych siłach. Ta niewidoczność pieszych w oczach kadry może prowadzić do mniejszego wsparcia dla postulatów poprawy bezpieczeństwa chodników.
- **Przecenianie roli autobusu:** Nauczyciele trzykrotnie przeceniają udział autobusu szkolnego (sądzą, że to **33%**, gdy realnie to tylko **10,7%**). Może to wynikać z faktu, że autobus szkolny jest najbardziej widocznym elementem porannej logistyki pod budynkiem.
- **Nadmierne skupienie na autach:** Nauczyciele trafnie identyfikują problem "aut rodziców pod szkołą" jako wyzwanie, jednak przeszacowują ich udział (sądzą, że to 53% vs. realne 44,3%).

c. Wyzwania w oczach nauczycieli

Podczas warsztatów nauczyciele wskazali na bariery, które ich zdaniem najbardziej utrudniają dzieciom drogę do szkoły:

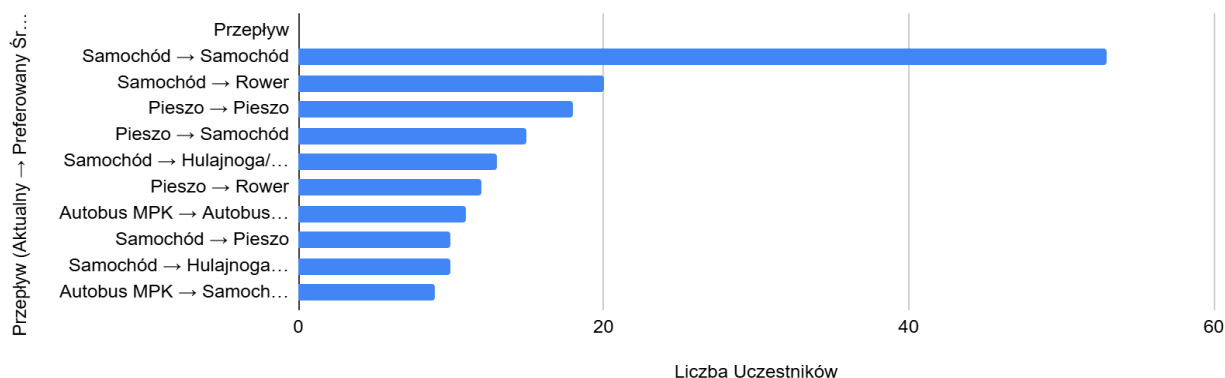
- **Infrastruktura i ruch:** Najczęściej wymieniano szybko poruszające się samochody, brak sygnalizacji świetlnej oraz ruchliwe drogi.
- **Zachowania:** Zwrócono uwagę na rozkojarzenie uczniów telefonami oraz auta rodziców blokujące przestrzeń pod szkołą.

- **Potrzeby zmian:** Kadra postuluje instalację sygnalizacji, progów zwalniających oraz zatrudnienie "osoby przeprowadzającej" (pani stop), co potwierdza ich silną potrzebę zwiększenia nadzoru nad bezpieczeństwem.

7. Potencjał zmiany

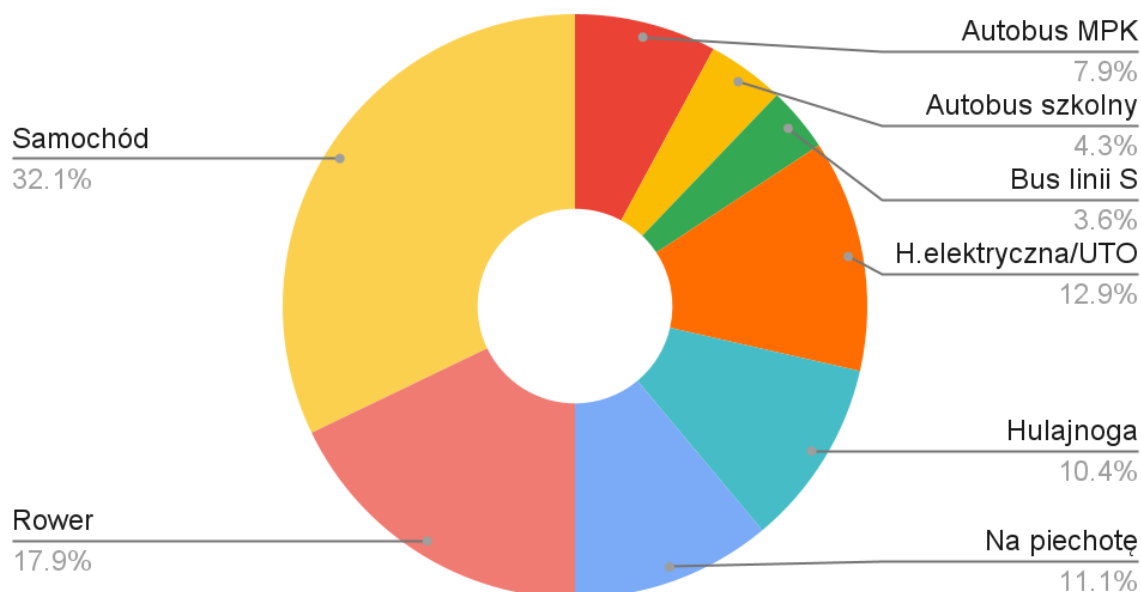
Najważniejszym wnioskiem z badania jest ogromny rozróż między stanem faktycznym a preferencjami uczniów.

Top 10 najpopularniejszych przeptywów (Aktualny → Preferowany środek)



- **Wskaźnik ukrytego popytu:** Aż 42,7% uczniów obecnie dowożonych samochodem zadeklarowało, że wolałoby docierać aktywnie (rower, na piechotę, hulajnoga).
- **Interpretacja:** Dominacja samochodu nie wynika z lenistwa uczniów, lecz jest "wymuszona" przez rodziców obawiających się o bezpieczeństwo lub podyktowana logistyką rodziny.

Preferowane środki transportu do szkoły



8. GŁOS UCZNIÓW: Pogłębiona analiza preferencji i "luka aspiracyjna"

Analiza porównawcza aktualnych wyborów mobilnościowych i preferowanych środków mobilności ujawnia fundamentalny rozdźwięk między potrzebami dzieci a decyzjami dorosłych.

a. "Luka aktywności"

Gdy spojrzymy na dane zagregowane, widać wyraźnie, że Skawina w oczach dzieci jest miastem aktywnej mobilności:

- **Stan obecny:** Tylko 29,7% uczniów dociera aktywnie (nogi, rower, hulajnoga).
- **Preferencje uczniów:** Aż 52,1% uczniów deklaruje, że ich pierwszym wyborem byłaby mobilność aktywna.
- **Wniosek:** Istnieje ponad 22-procentowa luka aspiracyjna. To "popyt tłumiony" - dzieci chcą się ruszać, ale system (infrastruktura + rodzice) im to uniemożliwia.

b. Czego pragną dzieci?

- **Ucieczka od bierności:** Samochód, który dla rodzica jest symbolem wygody i bezpieczeństwa, dla wielu uczniów (szczególnie starszych) jest symbolem braku sprawstwa. W grupie obecnych pasażerów samochodów, aż 42,7% chce z nich wysiąść.
- **Technologia i prędkość (chłopcy):** Chłopcy masowo wskazują na rower (27%) oraz e-hulajnogi (17%). Ich wizja mobilności to szybkość, niezależność i nowoczesność. Dla nich "zrównoważony transport" to frajda z jazdy, a nie ekologiczny obowiązek.
- **Relacje i "Slow Travel" (dziewczęta):** Dziewczęta rzadziej marzą o rowerze, ale znacznie częściej wskazują na rolki/deskorolki (16% vs 4% u chłopców) oraz piesze wędrówki. Ich preferencje wskazują na potrzebę "mobilności socjalnej" - możliwości powrotu z koleżankami, rozmowy, bycia razem. Samochód ("taksówka rodzica") uniemożliwia te interakcje rówieśnicze.

9. Rekomendacje eksperckie

W świetle powyższych danych, rekomenduje się dwutorowe działania:

i. Rozwiązania Infrastrukturalne ("twarde")

- **Udrożnienie strefy 2-5 km:** Budowa parkingów rowerowych to za mało. Konieczny jest audyt bezpieczeństwa "wąskich gardeł" (przejścia przez dawną drogę krajową oraz drogi powiatowe, dojazd do tunelu).
- **Humanizacja tunelu:** Jeśli tunel kolejowy jest głównym ciągiem komunikacyjnym, musi stać się przyjazny (lepsze oświetlenie, monitoring, obecność sztuki). Zwiększy to poczucie bezpieczeństwa, kluczowe dla dziewcząt i rodziców młodszych dzieci.
- **Parkingi buforowe (Kiss & Ride):** Zamiast powiększać ciasny parking szkolny (co odradzają rodzice), należy wyznaczyć miejsca postojowe w odległości 300-500m od szkoły. Wymusi to krótki spacer ("ostatnia mila"), redukując smog pod szkołą i budując orientację przestrzenną dzieci. Mogą do tego celu służyć doskonale istniejące już parkingi: przy Parku Miejskim, przy S-mallu czy przy SCK.

ii. Rozwiązania organizacyjne i edukacyjne ("miękkie")

- **Szkolny autobus pieszy/rowerowy (Walking/Cycling Bus):** Dla klas 1-3 (<1 km). Zorganizowane przejścia z opiekunem to odpowiedź na lęki rodziców ("czarna wołga") i sposób na naukę samodzielności.
- **Zarządzanie sezonowością:** Kampanie promujące rower wiosną/jesienią, a zimą (w dni smogowe) promowanie carpoolingu lub autobusów szkolnych i komunikacji publicznej jako bezpiecznej alternatywy dla indywidualnych podwozków.
- **Kampanie celowane:**
 - **Do chłopców:** Narracja o szybkości i nowoczesności (rower/e-hulajnoga).
 - **Do dziewcząt:** Promocja "społecznych powrotów" i bezpiecznych tras grupowych.
 - **Do rodziców:** Należy uświadomić rodzicom, że wożąc dzieci, często działają wbrew ich woli i potrzebie autonomii. Hasło kampanii: *"Pozwól dziecku wybrać – ono chce iść samo" / "Kochasz, puść wolno"*
 - **Do nauczycieli:** Warto wykorzystać "lukę percepcyjną" w komunikacji z nauczycielami. Pokazanie im, że **trzykrotnie więcej dzieci chodzi pieszo, niż im się wydaje**, może pomóc w budowaniu sojuszu na rzecz "szkolnych ulic" czy ograniczenia parkowania pod samym wejściem.

Podsumowanie

Zmiana modelu mobilności w SP nr 3 jest możliwa, ponieważ uczniowie jej chcą. Główną barierą jest lęk rodziców częściowo wynikający z realnych przeszkód infrastrukturalnych. Działania naprawcze muszą zatem koncentrować się na "zszywaniu" przestrzeni miejskiej i budowaniu zaufania rodziców do alternatywnych form transportu. Sugerowane są działania typu "nudging" zachęcające do zmian przyzwyczajeń mobilnościowych u rodziców.

Na podstawie zebranych danych można sformułować odważną tezę ekspercką: W Skawinie nie musimy "uczyć" dzieci zrównoważonego transportu ani ich do niego przekonywać. One już go wybrały. Gdyby decyzja o wyborze środka transportu należała wyłącznie do dzieci (a infrastruktura była bezpieczna i wspierająca), Skawina z dnia na dzień stałaby się miastem modelowym pod kątem zrównoważonej mobilności.

Dowody:

Ponad połowa uczniów (52%) instynktownie wybiera formy aktywne. Samochód traci pozycję lidera w preferencjach na rzecz miksu rowerowo-pieszego. Opór przed zmianą nie leży po stronie użytkowników (uczniów), lecz po stronie "zarządców systemu" (rodziców i ich lęków oraz planistów i barier infrastrukturalnych).

Implikacja dla polityki miejskiej:

Celem działań nie powinna być "edukacja ekologiczna" uczniów (bo oni już są "zieloni"), lecz usuwanie barier (lęku rodziców i niebezpiecznych przejść), które nie pozwalają dzieciom realizować ich naturalnych preferencji.



Skawina
Miasto i Gmina