

Badania preferencji i zachowań transportowych mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego – jesień 2024 r.

Gdynia – Tomaszów Mazowiecki, październik – grudzień 2024 r.



BADANIA

PREFERENCJI I ZACHOWAŃ TRANSPORTOWYCH MIESZKAŃCÓW TOMASZOWA MAZOWIECKIEGO – JESIEŃ 2024 R.

Spis treści

Wstęp	3
1. Preferencje i zachowania transportowe mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego	5
2. Mobilność sektora edukacji w Tomaszowie Mazowieckim	17
Podsumowanie.....	26
Załączniki	28

Wstęp

W celu określenia preferencji i zachowań transportowych mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego zaprojektowano i przeprowadzono badania marketingowe obejmujące:

- próbę około 1% mieszkańców miasta w wieku 16-75 lat;
- warsztaty organizowane z konkretnymi interesariuszami, służące identyfikacji specyficznych dla danej grupy i obszaru problemów oraz sposobów ich rozwiązania.

Badania marketingowe preferencji i zachowań transportowych mieszkańców przeprowadzone zostały z wykorzystaniem ustandaryzowanego kwestionariusza, złożonego z metryczki oraz z części merytorycznej, umożliwiającej ustalenie sposobu realizacji podróży miejskich i oczekiwanych zmian w systemie transportowym Tomaszowa Mazowieckiego.

Ze względu na problemy w dostępie do części respondentów, badanie wykonano w dwójakiej formie:

- wywiadu telefonicznego;
- ankiety on-line, do której link zamieszczony został w serwisie internetowym Urzędu Miasta.

Warsztaty zorganizowano z określonymi, konkretnymi interesariuszami, a posłużyły one identyfikacji specyficznych dla danej grupy i obszaru problemów oraz sposobów ich rozwiązania.

W warsztatach wzięli udział przedstawiciele następujących grup interesariuszy:

- samorządu i mieszkańców – tematyką były kwestie takie jak: planowanie przestrzenne i planowane inwestycje, mogące stanowić w przyszłości generatory ruchu, polityka parkingowa, emisje, polityka edukacyjna, inwestycyjna i budżetowa oraz transportowa;
- sektora edukacji – omawiano zagadnienia dotyczące dopasowania rozkładu jazdy komunikacji miejskiej do planu lekcji, komfortu i bezpieczeństwa uczniów w dojeździe i podróży powrotnej ze szkoły, a także podjęto próbę identyfikacji czynników determinujących sposób dojazdu uczniów do szkoły;
- sektora transportu – dyskutowano nad kwestiami dopasowania rozkładu jazdy komunikacji miejskiej do potrzeb pasażerów, a także omawiano i analizowano wyniki badań marketingowych zrealizowanych wśród mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego.

W badaniach ankietowych przeprowadzonych wśród dyrektorów szkół w Tomaszowie Mazowieckim, ich uczestników poproszono o wypełnienie dedykowanego mobilności szkolnej kwestionariusza ankiety, obejmującej m.in. określenie sposobów podróży uczniów i pracowników do szkoły oraz ocenę zagadnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego w sąsiedztwie szkoły.

Dane z przeprowadzonych badań zostały poddane procesowi redukcji i analizy, a niniejsze opracowanie stanowi raport z badań.

Opracowanie składa się z dwóch części. W jego pierwszej części przedstawiono preferencje i zachowania transportowe mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego, natomiast w części drugiej scharakteryzowano mobilność sektora edukacji w Tomaszowie Mazowieckim. Treść obu części wzbogacono informacjami dodatkowymi, pozyskanymi w trakcie warsztatów.

Dokument uzupełnia pięć załączników. Załącznik nr 1 stanowi kwestionariusz badań preferencji i zachowań transportowych mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego. Załącznik nr 2 to szczegółowe wyniki tych badań, a Załącznik nr 3 – baza danych z przeprowadzonych badań. Załącznik nr 4 stanowi kwestionariusz badania sektora edukacji w Tomaszowie Mazowieckim, a Załącznik nr 5 – podsumowanie warsztatów nt. preferencji i zachowań mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego. Załączniki nr 1, 4 i 5 dołączono do opracowania na jego końcu, natomiast Załączniki nr 2 i 3 mają wyłącznie postać elektroniczną.

1. Preferencje i zachowania transportowe mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego

Podstawowym celem badań marketingowych, przeprowadzonych wśród mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego było uzyskanie informacji o preferencjach i zachowaniach transportowych mieszkańców tego miasta.

Z punktu widzenia reprezentatywności wyników, za najbardziej prawidłowy okres prowadzenia badań marketingowych preferencji i zachowań transportowych mieszkańców miast uważa się miesiące wiosenne: marzec i kwiecień oraz jesienne: październik i listopad. W Tomaszowie Mazowieckim, realizując badania w listopadzie 2024 r., zachowano terminy wymagane dla reprezentatywności badań. Dzięki dobrej współpracy z samorządem pozyskano większą liczbę respondentów niż planowano.

Szczegółowe wyniki badań preferencji i zachowań transportowych mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego zawarto w Załączniku nr 2 do opracowania, natomiast baza danych z przeprowadzonych badań stanowi Załącznik nr 3.

Podstawowe badania preferencji i zachowań transportowych mieszkańców przeprowadzono z wykorzystaniem wywiadu telefonicznego, opartego o kwestionariusz uzgodniony z przedstawicielami Urzędu Miasta Tomaszowa Mazowieckiego. W celu weryfikacji miejsca zamieszkania respondenta w kwestionariuszu umieszczono pytanie filtrujące.

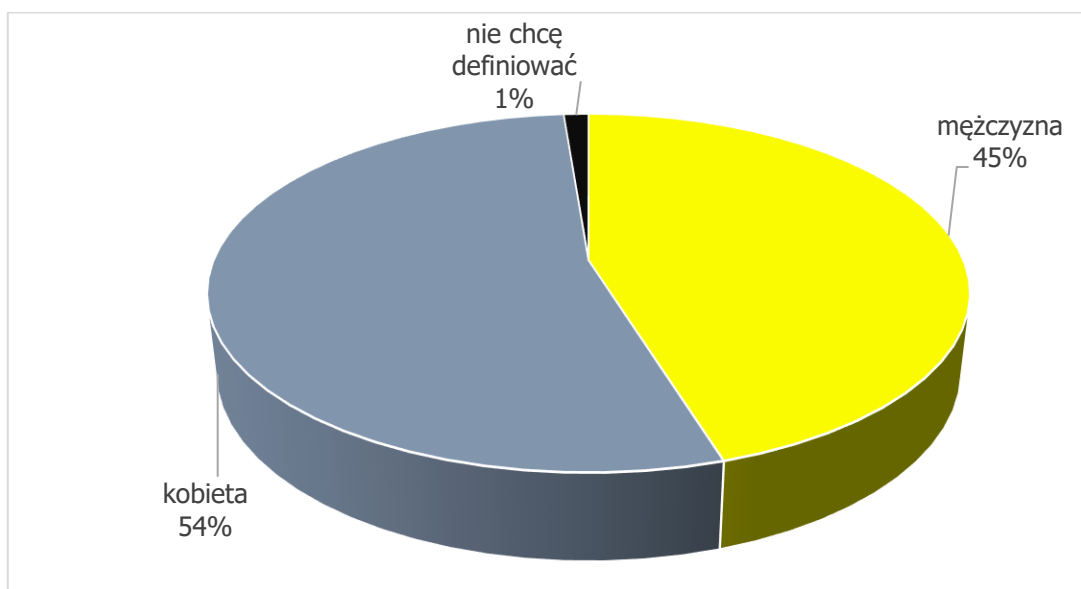
Ze względu na pewne ograniczenia wynikające z tej formy kontaktu, badania telefoniczne zostały uzupełnione o udostępniony mieszkańcom kwestionariusz ankiety zamieszczony w serwisie internetowym Urzędu Miasta Tomaszowa Mazowieckiego. Dzięki takiej metodyce, badaniem objęto aż 719 respondentów, co stanowiło 1,25% ogółu mieszkańców w 2023 i zarazem 1,46% mieszkańców miasta w wieku 16 lat i więcej¹. Wymagana minimalna liczebność próby została więc znacznie przekroczona.

Dane z przeprowadzonych badań zostały poddane procesowi redukcji i analizy, a niniejszy rozdział zawiera ostateczne wyniki analizy, które zostały następnie poszerzone o uwagi zebrane podczas warsztatów z przedstawicielami sektora transportu (przede wszystkim Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Tomaszowie Mazowieckim sp. z o.o.).

Wywiady telefoniczne przeprowadzono z 70% respondentów, natomiast pozostałe 30% osób ankietowanych samodzielnie wypełniło kwestionariusze zamieszczone w serwisie internetowym Urzędu Miasta Tomaszowa Mazowieckiego.

¹ Bank Danych Lokalnych GUS, www.stat.gov.pl, dostęp: 14.11.2024 r.

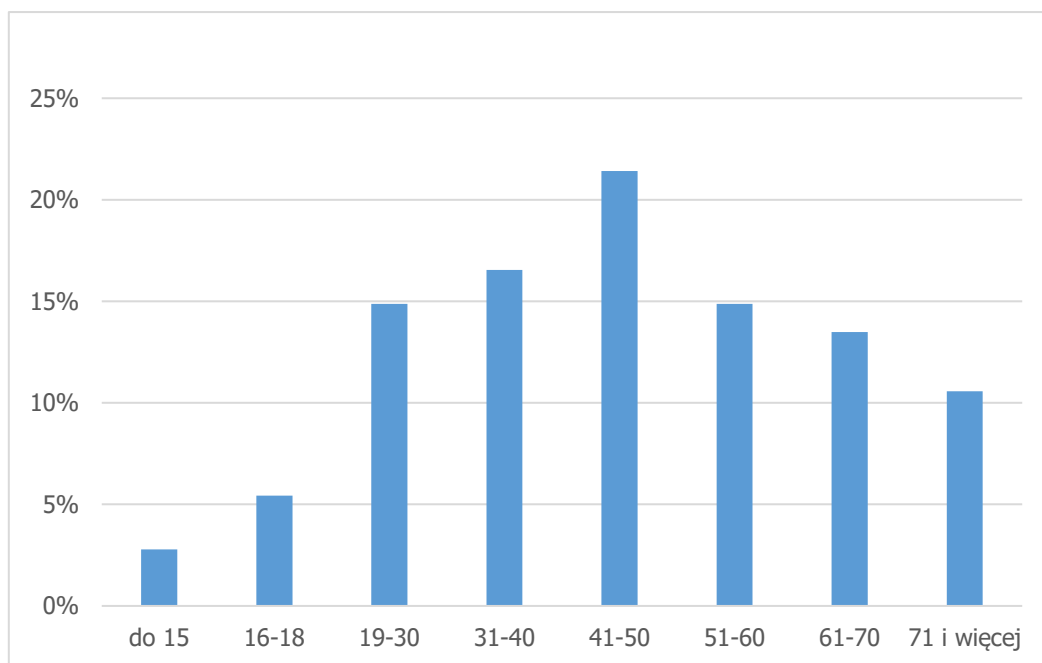
Kobiety stanowiły 54% respondentów, a mężczyźni – 45%, pozostałe 1% osób badanych nie zdecydowało się na określenie swojej płci. Dane te zilustrowano na rysunku 1.



Rysunek 1. Struktura płciowa respondentów – jesień 2024 r. [%]

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

Strukturę wiekową respondentów zaprezentowano na rysunku 2.

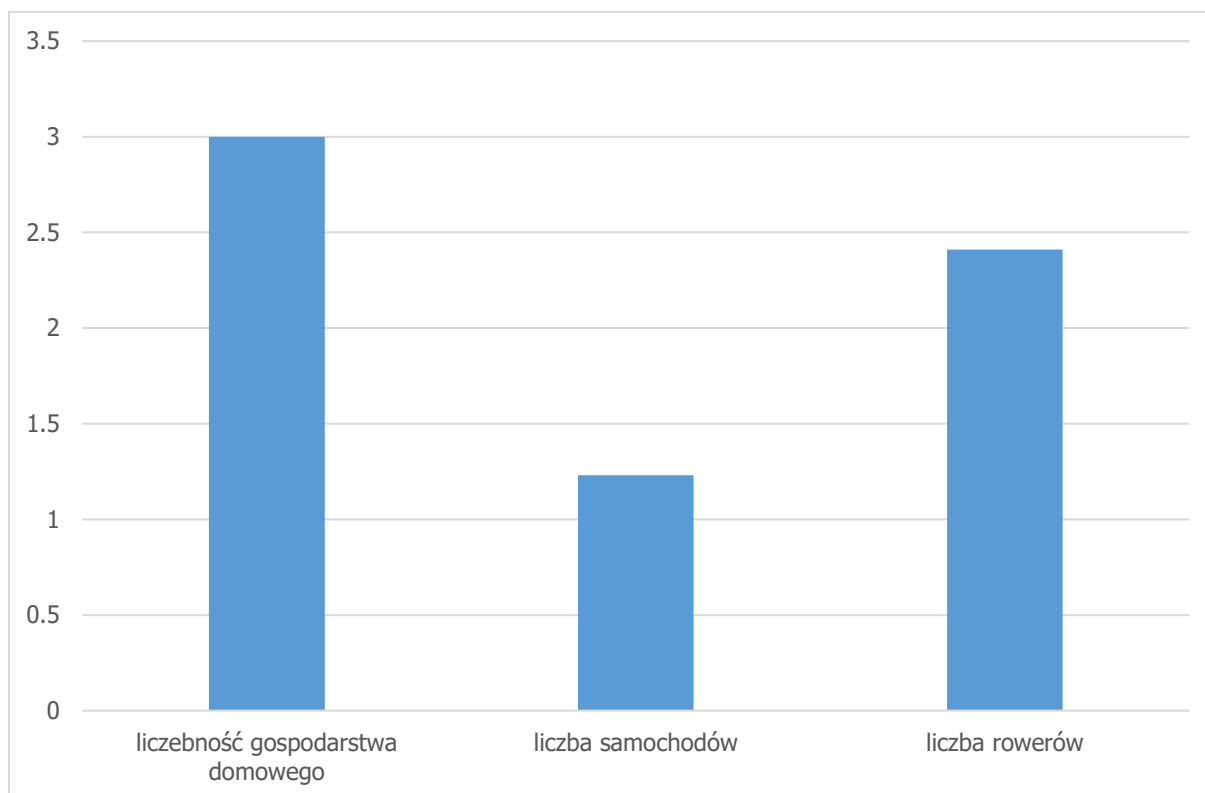


Rysunek 2. Struktura wiekowa respondentów – jesień 2024 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

W strukturze wiekowej respondentów najwyższy udział miały osoby w przedziale wieku 41-50 lat (więcej niż co piąty respondent), a następnie: 31-40, 51-60 i 19-30 lat.

Przeciętna wielkość gospodarstwa domowego respondentów wyniosła trzy osoby. W jednym gospodarstwie domowym było średnio 1,23 samochodu osobowego oraz 2,41 roweru. Dane te zilustrowano na rysunku 3.

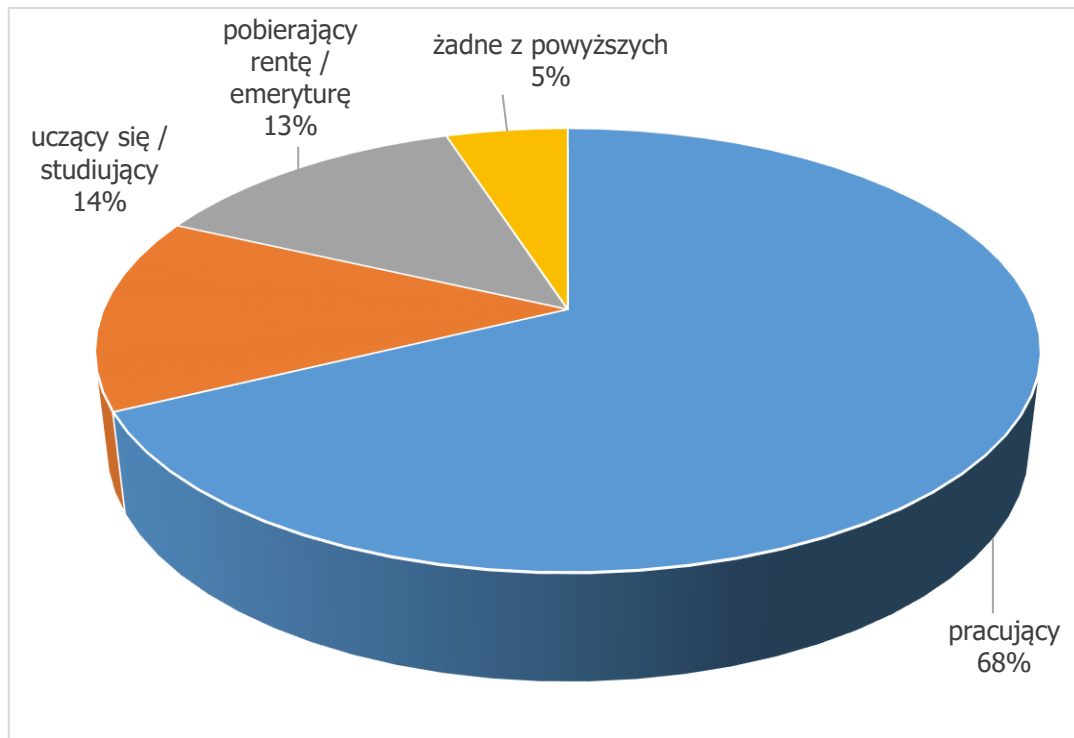


Rysunek 3. Przeciętna liczebność gospodarstwa domowego, przeciętna liczba samochodów osobowych i rowerów w gospodarstwie domowym – jesień 2024 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

W ponad 3/4 ogółu gospodarstw domowych posiadano przynajmniej jeden samochód osobowy, z kolei w ponad 1/3 gospodarstw domowych znajdowały się dwa lub więcej samochody osobowe. Jedynie w mniej niż co dziesiątym gospodarstwie domowym nie było żadnego roweru, natomiast w niemal 2/3 gospodarstw były dwa rowery lub więcej.

Wśród respondentów przeważały osoby aktywne zawodowo, stanowiące ponad 2/3 ogółu badanych, co zaprezentowano na rysunku 4.



Rysunek 4. Status społeczno-zawodowy respondentów – jesień 2024 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

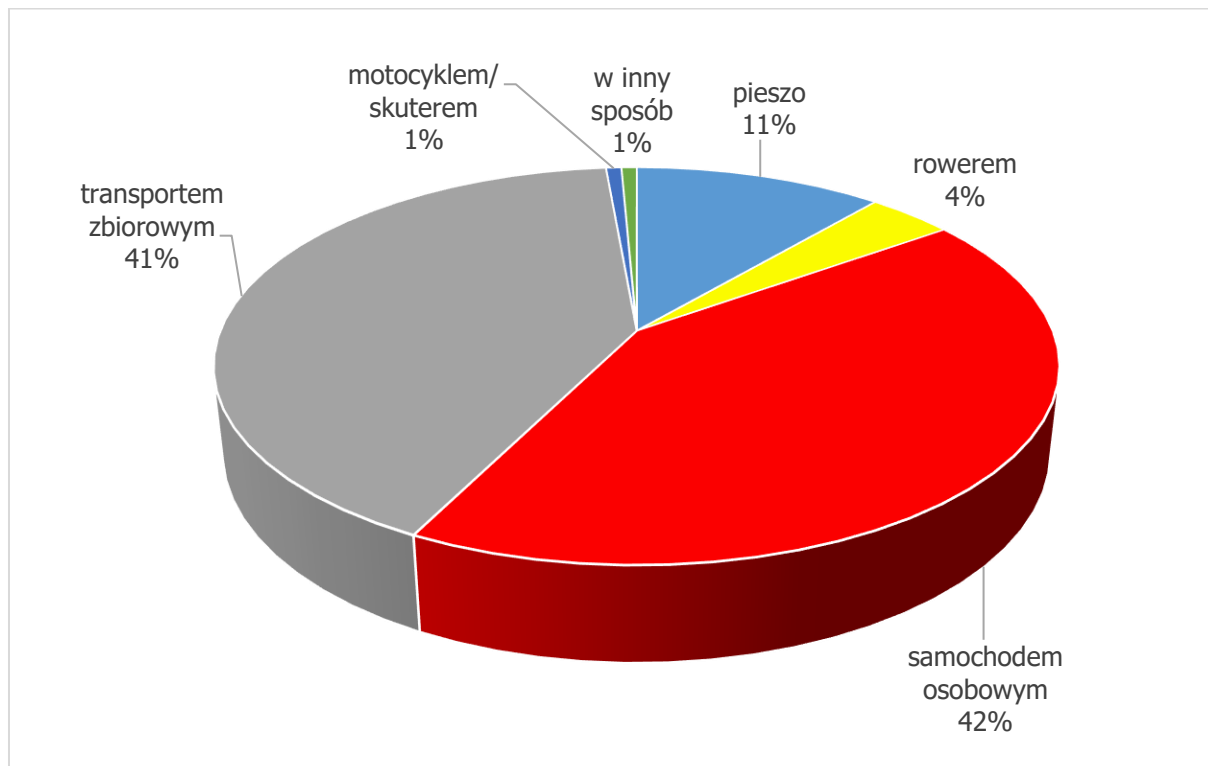
Hybrydyzacja aktywności związanych z pracą i nauką to nowe trendy, mogące istotnie wpływać na kształtowanie się poziomu i struktury popytu na transport w mieście. Stąd też respondenci byli pytani, czy i w jakim zakresie pracują w formule hybrydowej. Co piąty respondent deklarujący zatrudnienie stwierdził, że pracuje w formule hybrydowej lub zdalnej. Wciąż wysoki udział osób pracujących w formule tradycyjnej może mieć związek z bardzo silnie zdefiniowanym profilem produkcyjnym Tomaszowa Mazowieckiego i powiatu tomaszowskiego².

Jako dwa najczęściej wybierane sposoby podróżowania po Tomaszowie Mazowieckim respondenci wskazali samochód osobowy (42%) i transport zbiorowy (41%), na które łącznie przypadło ponad 4/5 wskazań. Przemieszczenia piesze odpowiadały za ok. 11% podróży, a rower – za 4%. Wyniki odpowiedzi na to pytanie przedstawiono na rysunku 5.

Należy jednak pamiętać, że badanie skupiało się przede wszystkim na osobach dorosłych, a podział modalny podróży dzieci i młodzieży kształtuje się odmiennie. Ponadto respondenci wskazywali „najczęściej wybierany sposób podróży”, co podyktowane było wyborem metody kontaktu z respondentem (ograniczone możliwości wynikające z wywiadu telefonicznego). W przypadku podróży realizowanych transportem zbiorowym pewien fragment drogi (dojście

² Warsztaty z udziałem przedstawicieli sektora transportu, Tomaszów Mazowiecki, 15.11.2024 r.

do przystanku oraz odcinek od przystanku do miejsca docelowego) pokonywany jest pieszo, zatem udział przemieszczeń pieszych jest w rzeczywistości wyższy, choć trudny do precyzyjnego określenia³.



Rysunek 5. Najczęściej wybierany sposób podróży w Tomaszowie Mazowieckim – jesień 2024 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

Najczęstsze sposoby realizacji podróży po Tomaszowie Mazowieckim wykazały silne zróżnicowanie w zależności od płci respondentów. Kobiety częściej wybierały transport publiczny i chodziły pieszo, podczas gdy mężczyźni częściej podróżowali samochodem osobowym, co zilustrowano w tabeli 1. Generalnie niemal 2/3 kobiet odbywało podróże po Tomaszowie Mazowieckim wykorzystując zrównoważone sposoby przemieszczeń, tj. pieszo, rowerem i transportem publicznym.

³ M. Wołek, M. Suchanek, T. Czuba: Factors influencing walking trips. Evidence from Gdynia, Poland. „PLoS ONE” 2021, vol. 16, nr 8.

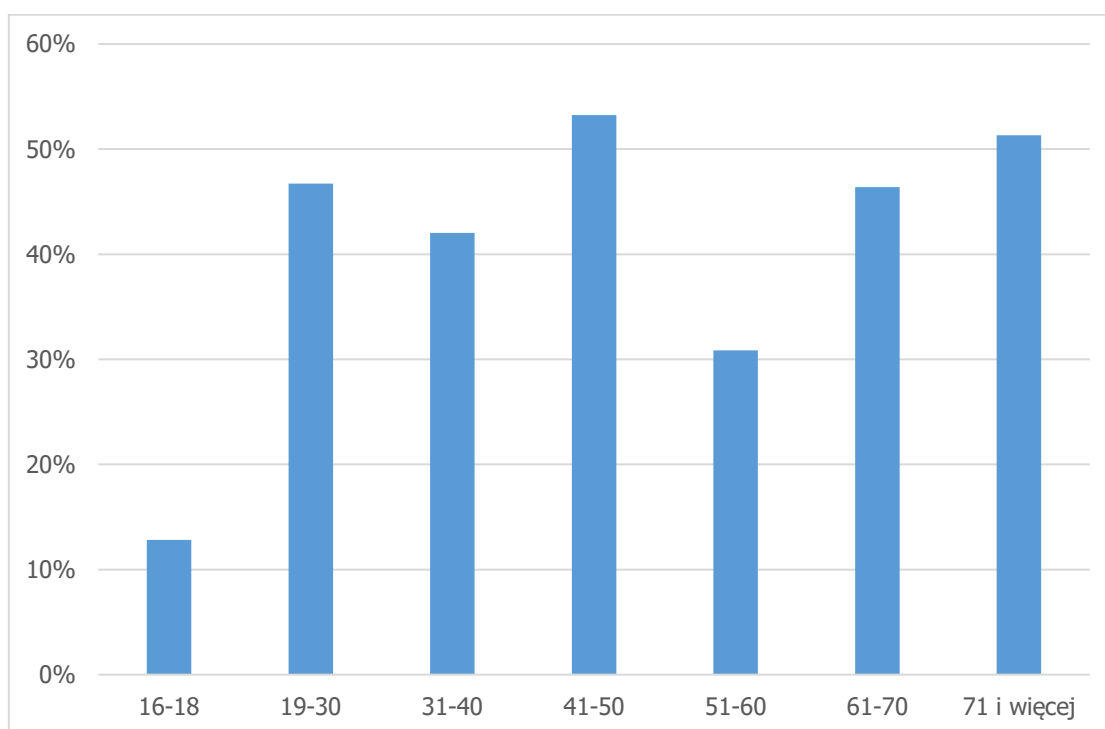
Tabela 1

**Najczęstszy sposób realizacji podróży po Tomaszowie Mazowieckim
ze względu na płeć respondentów – jesień 2024 r. [%]**

Najczęstszy sposób realizacji podróży	Kobiety	Mężczyźni
Pieszo	14	8
Rowerem	3	5
Transportem publicznym	46	35
Samochodem	36	50
W inny sposób	1	2

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

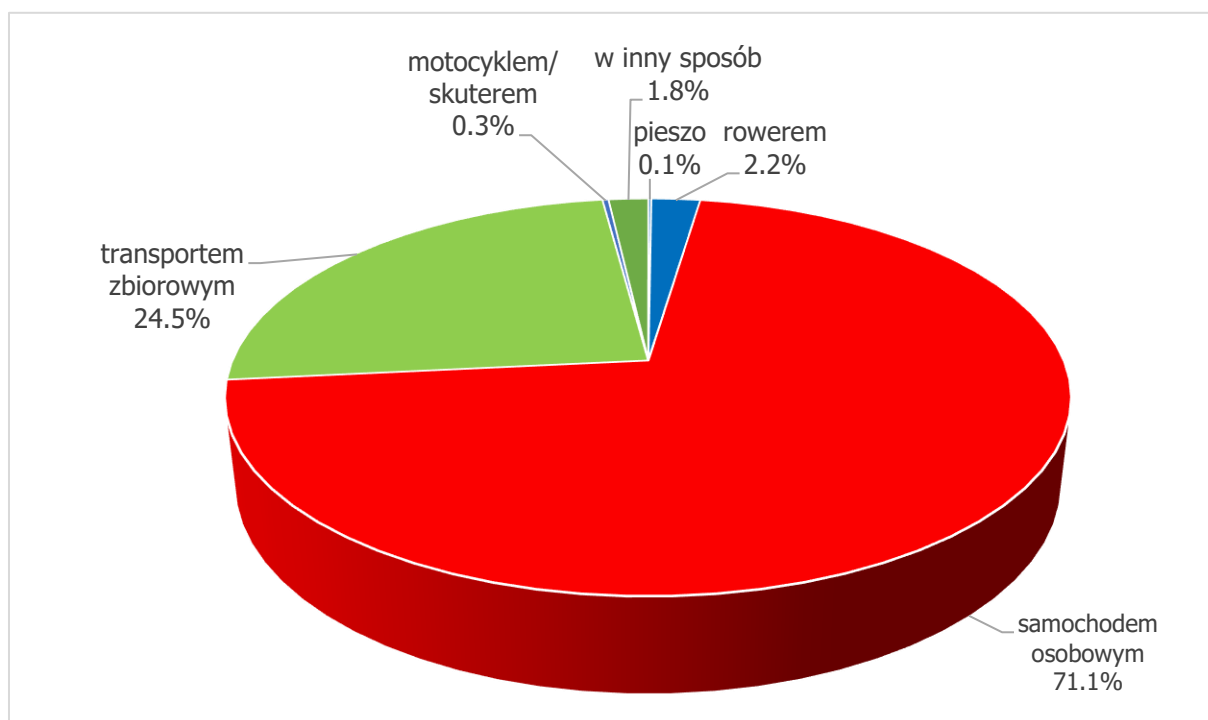
Samochód osobowy jako najczęściej wybierany środek transportu wskazywany był przez ponad połowę respondentów w przedziale wiekowym 41-50 lat oraz w wieku od 71 lat. Dane te zaprezentowano na rysunku 6 (wykluczono przedział wiekowy do 15 lat – z uwagi na brak możliwości posiadania prawa jazdy na samochód osobowy przez osoby z tego przedziału wiekowego).



**Rysunek 6. Podział modalny podróży respondentów w Tomaszowie Mazowieckim
– jesień 2024 r.**

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

Odmienne ukształtowały się wzorce zachowań transportowych mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego w odniesieniu do podróży poza granice administracyjne miasta. Zaznaczyła się wyraźna dominacja samochodu osobowego, przy wciąż znaczącym udziale transportu publicznego. Rower oraz inne jednoślady, a także przemieszczenia piesze, miały w przypadku podróży międzygminnych realizowanych w obrębie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Tomaszowa Mazowieckiego znaczenie marginalne. Dane te zilustrowano na rysunku 7.



Rysunek 7. Najczęściej wybierany sposób podróży w podróżach realizowanych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Tomaszowa Mazowieckiego – jesień 2024 r.

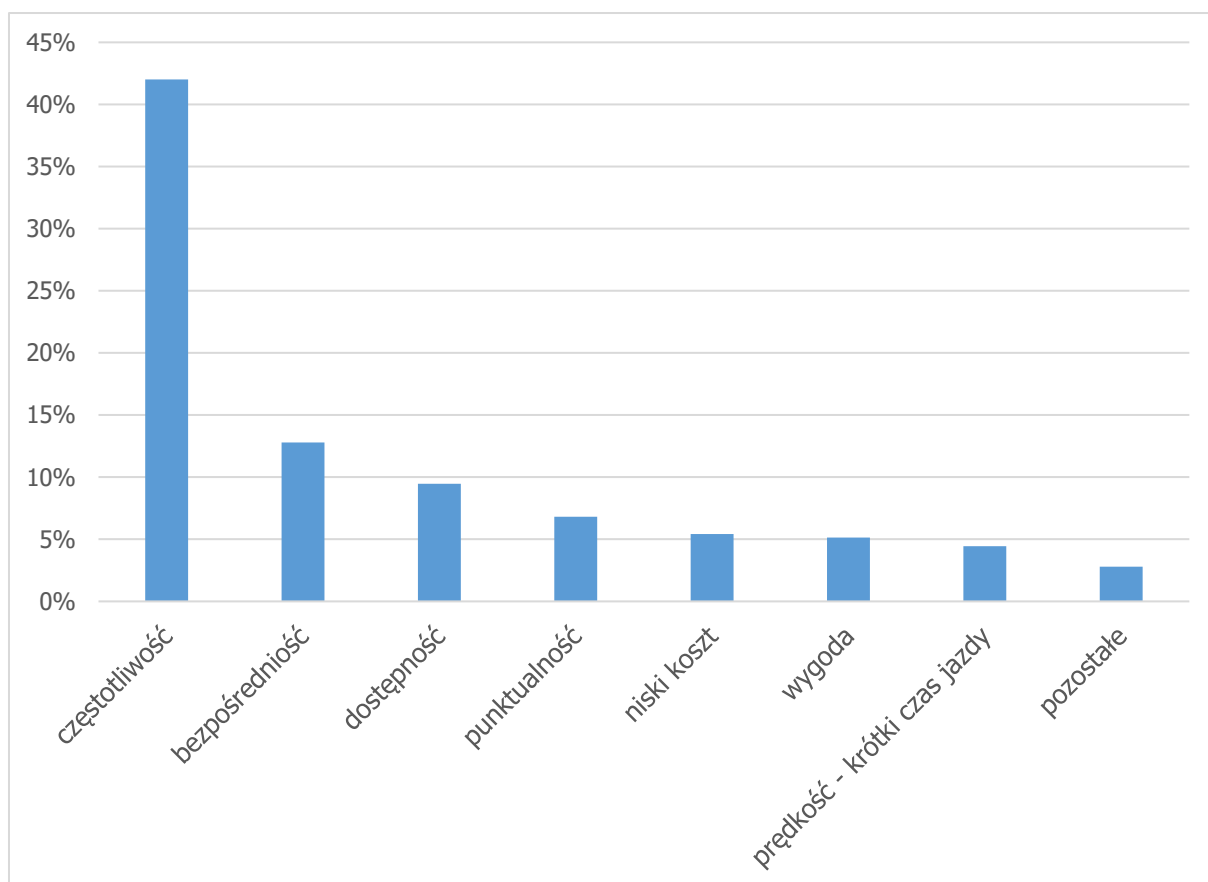
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

Najważniejsze cechy usługi transportu publicznego, w postaci postulatów przewozowych wskazywanych przez respondentów, pokrywały się z wynikami większości analogicznych badań realizowanych w innych miastach w Polsce.

Za najważniejsze cechy transportu publicznego uznano:

- częstotliwość – 42% wskazań;
- bezpośredniość (brak konieczności przesiadania się) – 12,5% wskazań;
- dostępność – 9,5%.

Na wymienione wyżej trzy postulaty przewozowe przypadło niemal 2/3 wszystkich wskazań respondentów, co zilustrowano na rysunku 8.



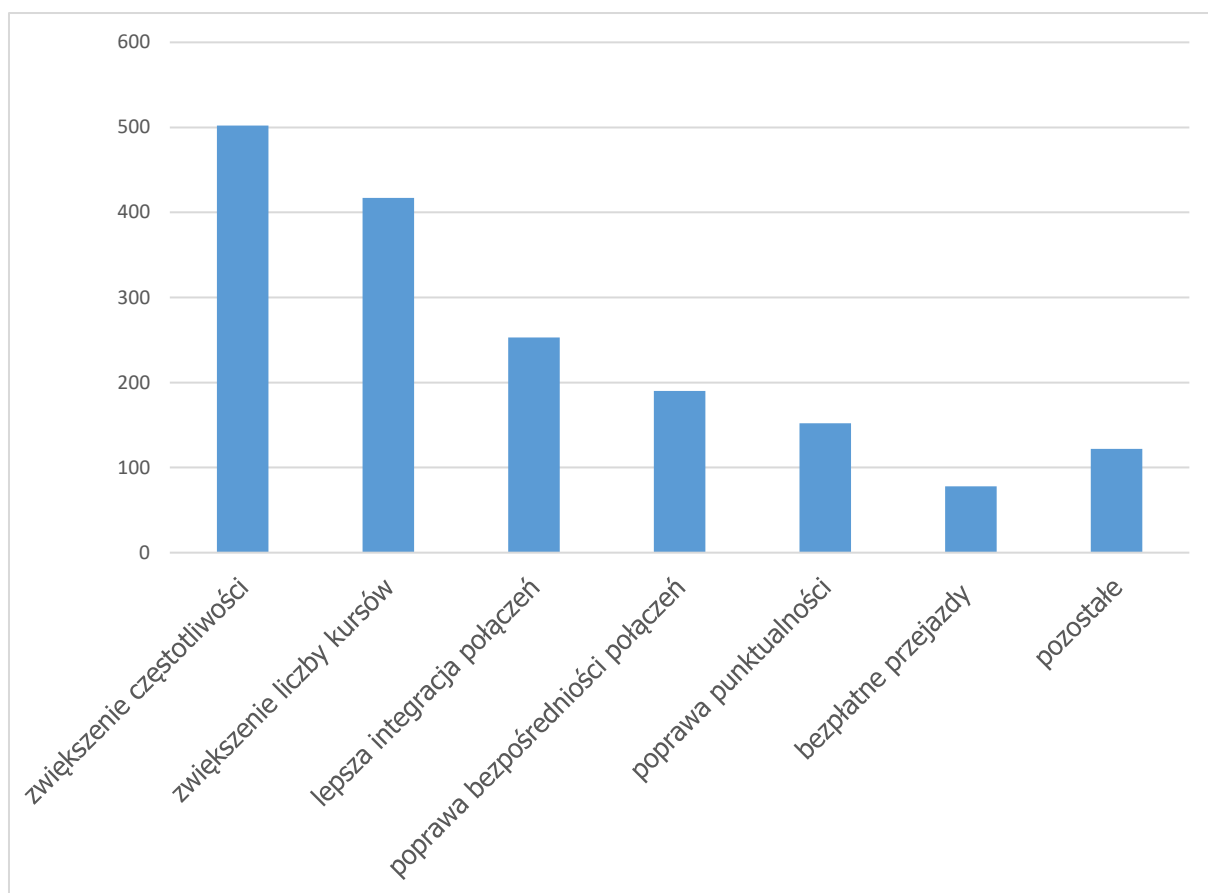
Rysunek 8. Najważniejsza cecha komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim – jesień 2024 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

Udział respondentów wskazujących na częstotliwość – jako najważniejszą cechę transportu publicznego w Tomaszowie Mazowieckim – był niemal taki sam w grupach osób najczęściej podróżujących transportem publicznym, samochodem osobowym oraz pieszo i wyniósł w każdym z tych segmentów osób ankietowanych od 41% do 42%.

Do najważniejszych oczekiwanych zmian w ofercie publicznego transportu zbiorowego respondenci zaliczyli zwiększenie częstotliwości oraz zwiększenie liczby kursów i lepszą integrację połączeń. Na te trzy zmiany przypadło 2/3 wszystkich wskazań.

Wyniki odpowiedzi na omawiane pytanie zaprezentowano na rysunku 9.

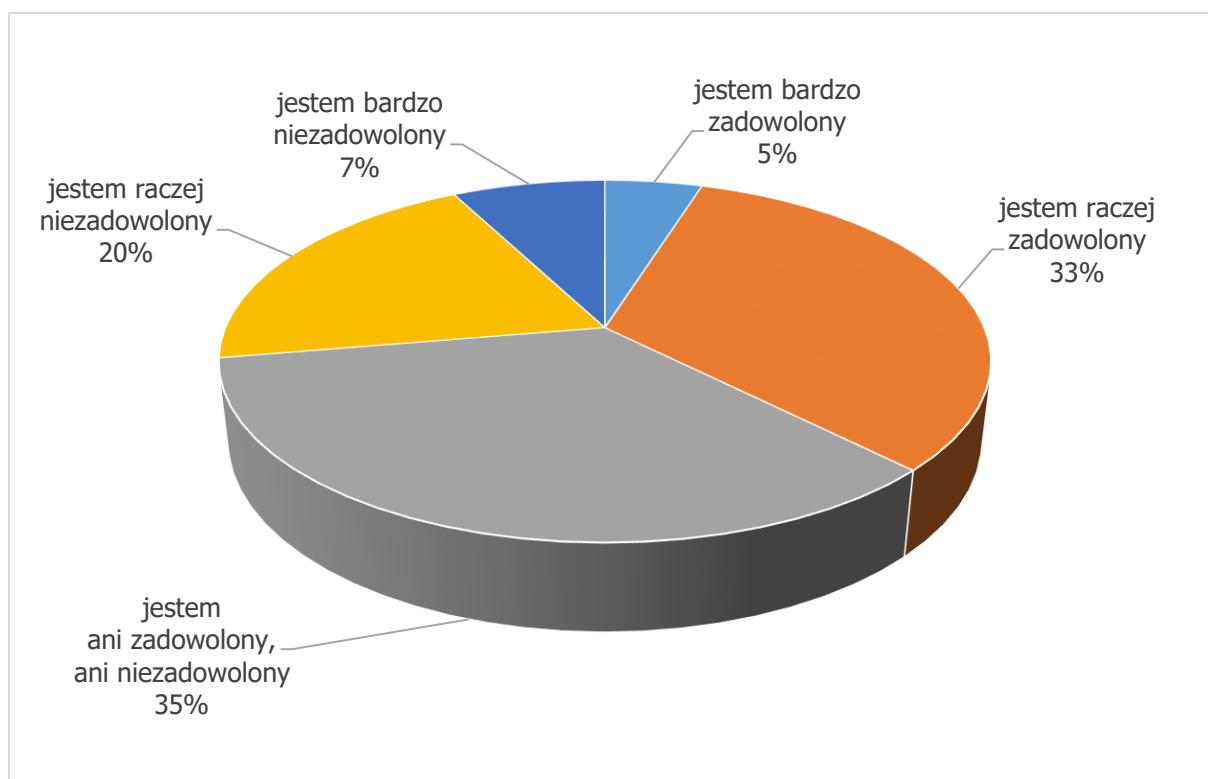


Rysunek 9. Najważniejsze oczekiwane zmiany w publicznym transporcie zbiorowym w Tomaszowie Mazowieckim – jesień 2024 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

Oprócz postulatów wyrażonych przez mieszkańców, podczas warsztatów przeprowadzonych z członkami Rady Miasta i pracownikami Urzędu Miasta Tomaszowa Mazowieckiego przy udziale przedstawicieli gmin sąsiednich, pojawiło się oczekiwanie poprawy oferty przewozowej w godzinach wieczornych na obrzeżach miasta i w gminach ościennych. Podsumowanie tych warsztatów znajduje się w Załączniku nr 5 do niniejszego opracowania.

Wyniki badania ogólnego zadowolenia z oferty komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim wskazują na przewagę osób zadowolonych z tej oferty (suma osób deklarujących „jestem bardzo zadowolony” i „jestem raczej zadowolony”), przy jednocześnie 1/3 ogółu respondentów oceniających komunikację miejską w Tomaszowie Mazowieckim neutralnie, co pokazano na rysunku 10.



Rysunek 10. Ogólne zadowolenie z oferty komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim – jesień 2024 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

Pogłębiona analiza oceny ogólnego zadowolenia z oferty komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim wskazuje na znacznie większy udział zadowolonych wśród osób deklarujących realizację podróży miejskich najczęściej transportem zbiorowym. W tej grupie respondentów liczba osób bardzo zadowolonych i raczej zadowolonych, była dwukrotnie wyższa niż liczba osób bardzo niezadowolonych i raczej niezadowolonych, co przedstawiono w tabeli 2. Osoby najczęściej poruszające się pieszo również oceniły pozytywnie komunikację miejską w Tomaszowie Mazowieckim. Przy odpowiedzi na to pytanie pominięto respondentów najczęściej podróżujących rowerem oraz w inny sposób – ze względu na ich niewielką liczbę.

Tabela 2

Ocena ogólnego zadowolenia z oferty komunikacji miejskiej w Tomaszowie Maz. wg najczęściej wybieranego sposobu podróży – jesień 2024 r. [%]

Najczęściej wybierany sposób podróży	Bardzo zadowolony	Raczej zadowolony	Ani zadowolony ani niezadowolony	Raczej niezadowolony	Bardzo niezadowolony	Razem
Pieszo	4	38	31	18	9	100
Samochód osobowy	2	26	39	22	11	100
Transport publiczny	7	39	32	20	2	100

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

Ogólna ocena ogólnego zadowolenia z oferty komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim nie wykazała istotnych różnic ze względu na płeć respondentów. Nieco większy udział osób niezadowolonych z oferty zaobserwowano w przypadku mężczyzn, co zobrazowano w tabeli 3. Odsetek osób oceniających ofertę w sposób neutralny był natomiast niemal taki sam w obu grupach respondentów.

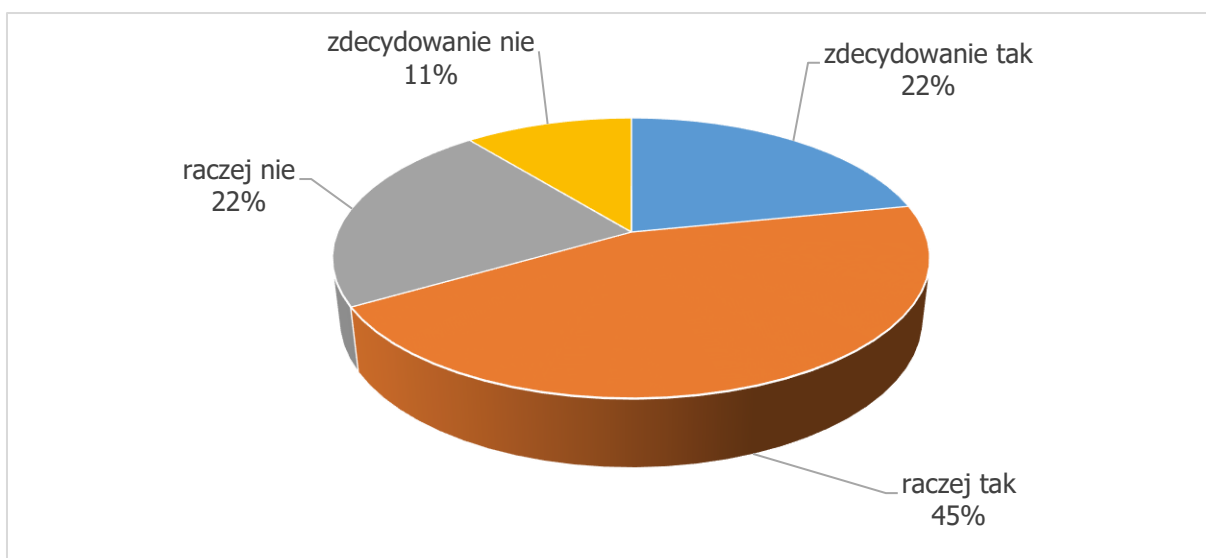
Tabela 3

Ocena ogólnego zadowolenia z oferty komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim a płeć respondentów – jesień 2024 r. [%]

Ogólne zadowolenie z oferty komunikacji miejskiej	Kobiety	Mężczyźni
Bardzo zadowolony	4	6
Raczej zadowolony	35	30
Ani zadowolony ani niezadowolony	35	34
Raczej niezadowolony	18	22
Bardzo niezadowolony	7	8

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

Zdecydowana większość, tj. 2/3 respondentów uznało, że samorząd Tomaszowa Mazowieckiego powinien podejmować działania zmierzające do wprowadzenia autobusów elektrycznych do obsługi transportowej miasta (suma wskazań „zdecydowanie tak” oraz „raczej tak”). Przeciwną opinię wyraziła 1/3 respondentów. Dane te przedstawiono na rysunku 11.



Rysunek 11. Akceptacja dla działań zmierzających do wprowadzenia autobusów elektrycznych do obsługi Tomaszowa Mazowieckiego – jesień 2024 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

Płeć nie była czynnikiem mocno różnicującym opinie na temat ewentualnej elektryfikacji komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim. Co czwarty mężczyzna i co piąta kobieta okazali się zdecydowanymi zwolennikami wprowadzenia autobusów elektrycznych. Suma respondentów deklarujących poparcie dla takich działań (suma odpowiedzi „zdecydowanie tak” i „raczej tak”) była bardzo zbliżona w przypadku obu płci i wynosiła niemal 2/3 badanych w obu przekrojach. Dane te przedstawiono w tabeli 4.

Tabela 4

Opinie na temat elektryfikacji komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim w zależności od płci respondentów – jesień 2024 r. [%]

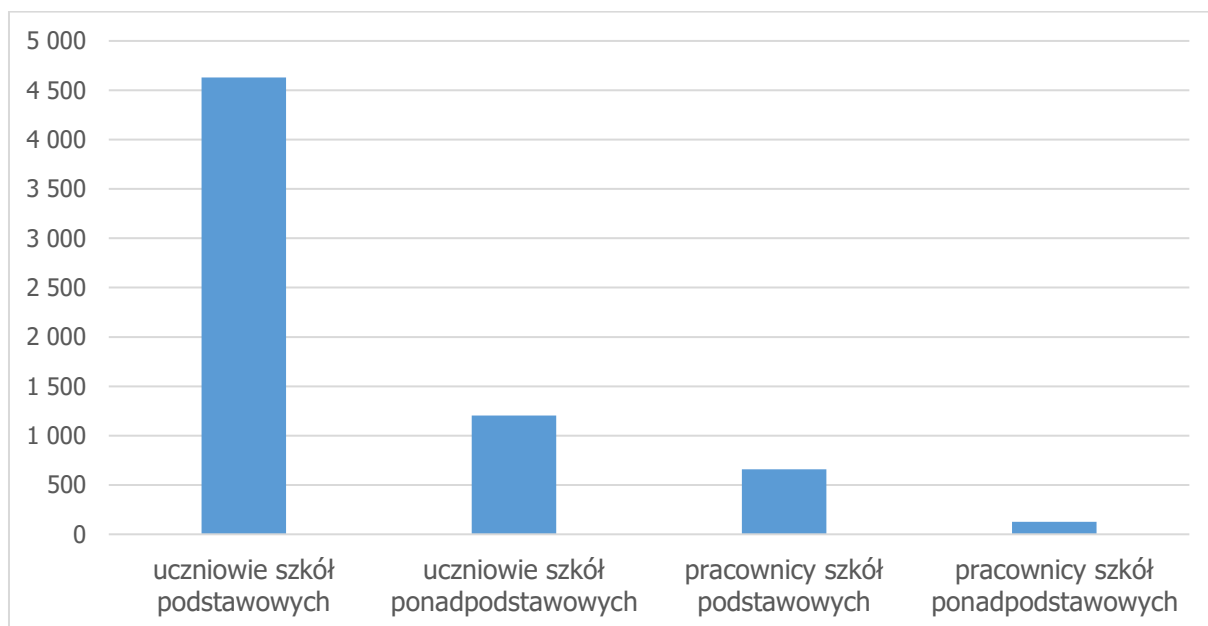
Akceptacja dla działań zmierzających do wprowadzenia autobusów elektrycznych do obsługi Tomaszowa Mazowieckiego	Kobiety	Mężczyźni
Zdecydowanie tak	20	24
Raczej tak	48	42
Raczej nie	24	20
Zdecydowanie nie	8	14

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

2. Mobilność sektora edukacji w Tomaszowie Mazowieckim

Placówki oświatowe są jednym z najważniejszych generatorów codziennych podróży o charakterze obligatoryjnym. Są również istotnym elementem lokalnego rynku pracy. Infrastruktura społeczna szkół i przedszkoli służy także mieszkańcom, którzy nie są uczniami szkół. Z punktu widzenia mobilności miejskiej, placówki oświatowe należą do najważniejszych celów codziennych, regularnych podróży, wykonywanych o ustalonych porach dnia⁴.

Jednym z elementów procesu badania preferencji i zachowań transportowych mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego były warsztaty dla różnych interesariuszy reprezentujących istotne obszary funkcjonowania miasta. Dlatego też, oprócz badań preferencji i zachowań transportowych mieszkańców miasta, przeprowadzono badanie wśród dyrektorów szkół funkcjonujących na terenie Tomaszowa Mazowieckiego. Ankietę wypełnili przedstawiciele jedenastu szkół podstawowych oraz dwóch szkół ponadpodstawowych, w których w bieżącym roku szkolnym łącznie uczy się ok. 5,8 tys. uczniów oraz zatrudnionych jest niemal 800 osób – nauczycieli i pracowników administracji szkolnej. Liczbę pracowników sektora edukacji objętego badaniem przedstawiono na rysunku 12.

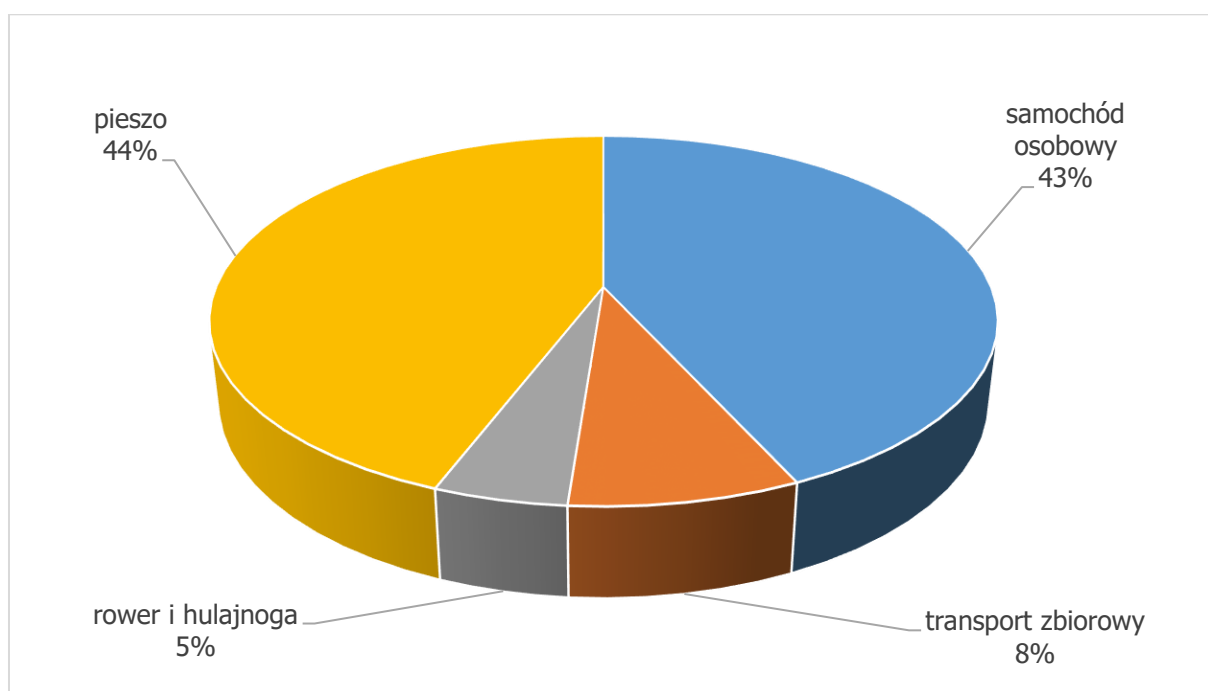


Rysunek 12. Liczba uczniów i pracowników szkół objętych ankietami wypełnianymi przez dyrektorów szkół w Tomaszowie Maz. – jesień 2024 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań przeprowadzonych wśród dyrektorów szkół.

⁴ K. Nosal: Zasady tworzenia planów mobilności dla obiektów i obszarów generujących duże potoki ruchu, „Transport Miejski i Regionalny” 2016, nr 2, s. 3-11.

Więźba ruchu jednostki samorządu terytorialnego jest silnie zdeterminowana skalą codziennych przemieszczeń uczniów, rodziców oraz pracowników placówek oświatowych i innych użytkowników placówek oświatowych. Zależy ona od liczby i rozmieszczenia przedszkoli oraz szkół, wyznaczonych obwodów szkolnych, liczby i wieku uczniów, rodzaju szkół, a także znaczenia i popularności danej szkoły⁵. W rezultacie podział podróży, dla których motywację stanowi oświata i wychowanie, kształtuje się odmiennie dla szkół podstawowych i ponadpodstawowych. Pomimo że w badaniach udział wzięły tylko dwie szkoły ponadpodstawowe (na siedem placówek zlokalizowanych w Tomaszowie Mazowieckim), to widoczna była różnica we wzorcach realizacji podróży obu tych typów placówek oświatowych, co przedstawiono odpowiednio na rysunkach 13 i 14.



Rysunek 13. Podział modalny podróży uczniów szkół podstawowych w Tomaszowie Mazowieckim – jesień 2024 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań wśród dyrektorów szkół.

W odniesieniu do wszystkich grup sektora oświaty (tj. pracowników, uczniów szkół podstawowych oraz ponadpodstawowych) zbadano sposób dojazdu do pracy i miejsc edukacji. Wyniki mają charakter szacunkowy, gdyż opracowano je na podstawie informacji przekazanych od dyrektorów poszczególnych placówek oświatowych. W przypadku komunikacji rowerowej, dyrektorzy przekazali wyniki dwukrotnej empirycznej obserwacji liczby rowerów i hulajnóg,

⁵ M. Wołek: Mobilność sektora oświaty w samorządzie lokalnym w Polsce. „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego. Ekonomika Transportu i Logistyka” 2017, nr 75.

a w przypadku szkół średnich – również motorowerów, zaparkowanych na terenie szkoły w drugiej połowie listopada 2024 r.⁶ Ze względu na warunki meteorologiczne w okresie badania, liczba rowerów nie odzwierciedlała – zdaniem dyrektorów szkół – faktycznego znaczenia komunikacji rowerowej w realizacji codziennych dojazdów do szkół. W ujęciu całorocznym jest ona bowiem znacznie wyższa, szczególnie w miesiącach takich jak: maj, czerwiec oraz wrzesień.

W dojazdach do szkół podstawowych dominowały przemieszczenia piesze (44%) oraz dowożenie uczniów przez rodziców samochodem osobowym (43%).

Wysoki udział samochodu osobowego w dojazdach do szkół podstawowych tylko częściowo może wynikać z rozproszenia zabudowy niektórych części Tomaszowa Mazowieckiego i sąsiednich jednostek osadniczych. Podczas warsztatów część dyrektorów szkół wskazywała, że istotną przyczyną może być dość niska ocena poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym w najbliższym otoczeniu szkoły przez rodziców i opiekunów dzieci⁷. Przykładowo, szkoły podstawowe, w których najniżej oceniono bezpieczeństwo pieszych w najbliższym sąsiedztwie, charakteryzowały się bardzo wysokim udziałem samochodu osobowego w realizacji podróży uczniów (SP 3 – 3/4 uczniów dowożonych samochodem do szkoły, SP 14 – 70% udziału samochodu osobowego w realizacji podróży do szkoły)⁸. Z drugiej strony jednak niektóre placówki oświatowe też charakteryzowały się wysokim udziałem podróży zmotoryzowanych, pomimo że bezpieczeństwo pieszych w ich najbliższym sąsiedztwie zostało ocenione wysoko lub dość wysoko. Taka sytuacja wystąpiła w przypadku SP 7 i SP 11.

Rower i hulajnoga odpowiadały za realizację ok. 5% wszystkich podróży uczniów szkół podstawowych, a transport publiczny – za 8%. Taki udział podróży do szkół realizowanych jednośladami wskazuje na duży potencjał w zakresie rozwijania mobilności rowerowej w Tomaszowie Mazowieckim i stanowi silną przesłankę dla tworzenia spójnej sieci dróg rowerowych umożliwiających bezpieczny dojazd i powrót ze szkoły. Szkołami podstawowymi o najwyższym udziale podróży rowerowych były: SP 13 (12% udział rowerów w podróżach), SP 6, SP 8 oraz SP 9 (10% udziału roweru).

Najwyższym udziałem podróży pieszych charakteryzowały się natomiast: SP 10 (75% udziału), SP 1 (74%), SP 12 (60%) oraz SP 9 (50%).

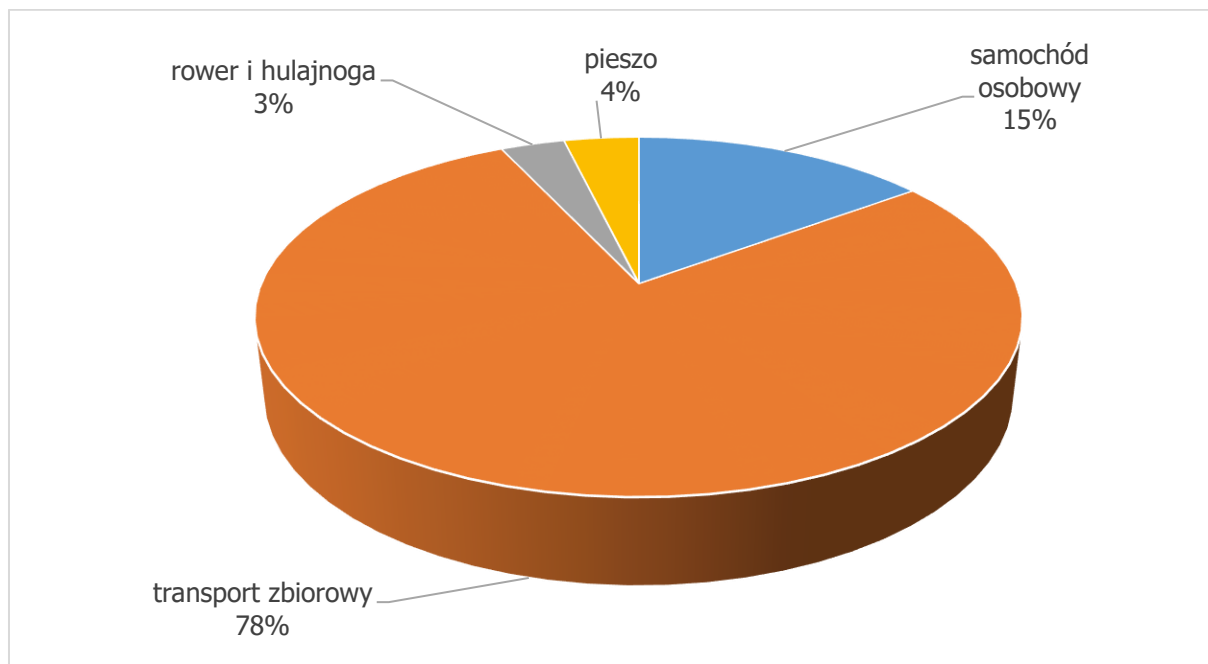
Odmienne przedstawia się wzorzec podziału podróży uczniów szkół ponadpodstawowych. Wynika to z faktu, że ok. 1/3 lub nawet więcej z nich (w zależności od konkretnej

⁶ Obserwacja przeprowadzona przez przedstawicieli szkół w ciągu dwóch dni powszednich w listopadzie 2024 r.

⁷ Warsztaty dla sektora edukacji, Tomaszów Mazowiecki, 15.11.2024 r.

⁸ Wyniki badania dyrektorów szkół w Tomaszowie Mazowieckim, listopad – grudzień 2024 r.

placówki) mieszkała poza gminą, w której zlokalizowana jest dana szkoła średnia oraz że większość z nich odbywała podróże bez opieki rodziców i opiekunów (wyjątek stanowiła młodzież podwożona przez nich do szkół). W związku z tym dominującym sposobem dojazdu do szkół był w tym przypadku publiczny transport zbiorowy (ponad 3/4 podróży), natomiast mobilność aktywna (tj. przemieszczenia piesze i rowerowe) odpowiadała łącznie za 7% podróży.



Rysunek 14. Podział modalny podróży uczniów szkół ponadpodstawowych w Tomaszowie Mazowieckim – listopad 2024 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań wśród dyrektorów szkół.

W przypadku pracowników sektora edukacji dominującym środkiem dojazdu do pracy był samochód osobowy, który odpowiadał za 90% ogółu podróży tej grupy zawodowej w szkołach ponadpodstawowych i 2/3 w szkołach podstawowych.

Dyrektorzy szkół podstawowych zostali ponadto poproszeni o ocenę poszczególnych elementów istotnych dla mobilności uczniów oraz pracowników badanych szkół podstawowych w skali szkolnej, gdzie 1 oznaczało bardzo niską ocenę, a 6 – ocenę bardzo wysoką.

Dopasowanie rozkładu jazdy do godzin rozpoczynania lekcji zostało ocenione w głównej mierze pozytywnie lub bardzo pozytywnie, podobnie jak lokalizacja przystanków publicznego transportu zbiorowego względem szkoły (poza SP 9). Tylko jedna szkoła podstawowa nisko oceniła dopasowanie rozkładu jazdy do godzin kończenia lekcji – była to SP 7. Średnia ocena lokalizacji przystanków publicznego transportu zbiorowego względem szkoły wyniosła 4,18.

Wysoko oceniono odpowiednią liczbę miejsc parkingowych dla rowerów i hulajnóg – średnia ocena dla wszystkich szkół podstawowych w Tomaszowie Mazowieckim wyniosła 4,73, przy czym żadna ze szkół nie zyskała niskiej oceny w tej kategorii.

Elementem, który negatywnie został oceniony przez niemal 2/3 przedstawicieli szkół podstawowych, była natomiast „odpowiednia liczba miejsc parkingowych dla samochodów”. Wątek ten był również przedmiotem dyskusji podczas warsztatów z udziałem dyrektorów szkół. Stwierdzono, że poważnym wyzwaniem jest podwożenie dzieci do szkół – liczne pojazdy tuż przed rozpoczęciem lekcji stwarzają zagrożenie dla innych uczestników ruchu, szczególnie niezmotoryzowanych.

Bezpieczeństwo pieszych w najbliższym otoczeniu szkoły podstawowej zyskało wysokie i bardzo wysokie oceny (średnia ocena – 4,09). Wyjątkiem były jedynie SP 3 i SP 14 z ocenami niższymi.

Na przeciętnym poziomie oceniono bezpieczeństwo rowerzystów w najbliższym sąsiedztwie szkół podstawowych (średnia ocena – 3,64). Najniższą ocenę zyskały SP 3, SP 6 i SP 8. Jakość infrastruktury rowerowej zapewniającej dotarcie do szkoły oceniona została również dość nisko (średnia ocen – 3,27). Szkołami, w których najniżej oceniono ten aspekt mobilności, były SP 8, SP 9 i SP 6.

Średnia ocena jakości infrastruktury pieszej umożliwiającej dojście do szkoły podstawowej wyniosła 4,73, co pozwala pozytywnie ocenić wieloletnie i konsekwentne działania na rzecz kształtowania warunków dla mobilności pieszej w Tomaszowie Mazowieckim.

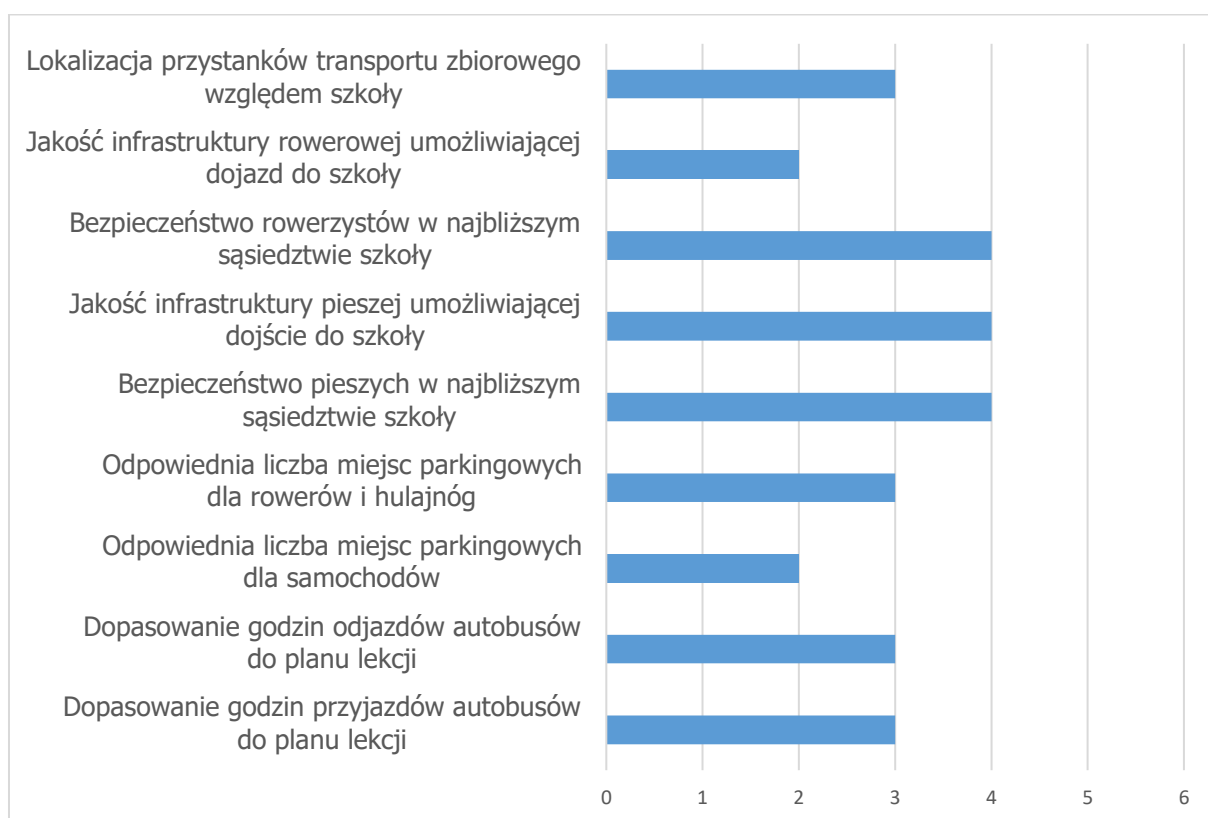
Osobną uwagę poświęcono bezpieczeństwu podróży uczniów szkół ponadpodstawowych. Podejście takie wynika z faktu, że uczniowie szkół ponadpodstawowych charakteryzują się odmiennymi wzorcami podróży względem uczniów szkół podstawowych. Wynika to zarówno z wieku uczniów, ich wyższej mobilności oraz samodzielności, jak i z większej odległości pomiędzy miejscami zamieszkania uczniów a ich szkołą. Stąd też odmiennie prezentują się wyniki oceny poszczególnych elementów istotnych dla mobilności uczniów oraz pracowników badanych szkół ponadpodstawowych. Ze względu na fakt, że jedynie dwie szkoły średnie wzięły udział w badaniu (na łączną liczbę siedmiu, nie licząc Specjalnego Ośrodka Szkolno-Wychowawczego), poniższe wyniki obrazują jedynie pewien wycinek wyzwań w zakresie mobilności sektora edukacji ponadpodstawowej w Tomaszowie Mazowieckim. Przedstawiono je dla obu liceów ogólnokształcących biorących udział w badaniu.

Część spośród najstarszych uczniów szkół średnich i znakomita większość nauczycieli, posiadała prawo jazdy i wykorzystywała samochód osobowy w celu dojazdów do szkoły. Powstał więc mocno sygnalizowany w badaniu oraz podczas warsztatów problem zapewnienia odpowiedniej liczby miejsc parkingowych dla samochodów. Należy jednak w tym miejscu

zwrócić uwagę na konflikt pomiędzy użytkownikami samochodów osobowych a innymi grupami uczniów i pracowników oświaty, przemieszczającymi się np. pieszo lub rowerem. Użytkownik samochodu pozostawia pojazd w przestrzeni publicznej wokół szkoły na ok. 6-8 godzin, podczas gdy jej część mogłaby być zagospodarowana w sposób alternatywny.

Niską ocenę w zakresie spełnienia postulatu zapewnienia odpowiedniej liczby miejsc parkingowych w sąsiedztwie szkoły ponadpodstawowej zyskało I LO w Tomaszowie Mazowieckim. W przypadku tej placówki nisko oceniono również jakość infrastruktury rowerowej zapewniającej dojazd do szkoły.

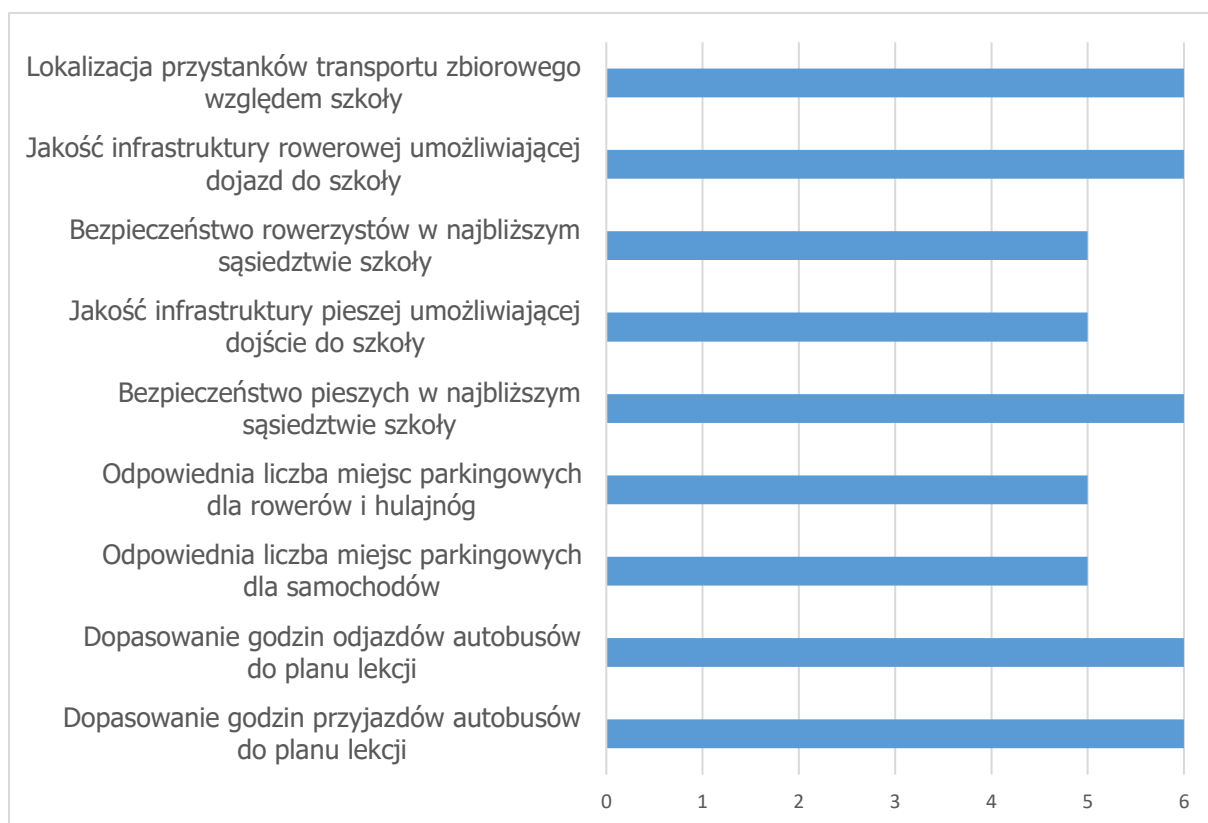
Ocenę poszczególnych elementów odnoszących się do mobilności dla I LO w Tomaszowie Mazowieckim zaprezentowano na rysunku 15.



Rysunek 15. Ocena poszczególnych elementów odnoszących się do mobilności dla I LO w Tomaszowie Mazowieckim – listopad 2024 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań wśród dyrektorów szkół.

W przypadku II LO, wszystkie elementy składające się na profil mobilności, zostały ocenione wysoko lub bardzo wysoko, co zobrazowano na rysunku 16.



Rysunek 16. Ocena poszczególnych elementów odnoszących się do mobilności dla II LO w Tomaszowie Mazowieckim – listopad 2024 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań wśród dyrektorów szkół.

W większości szkół podstawowych przeprowadzono działania edukacyjne na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego uczniów. Do działań tych należał m.in. udział szkół w konkursach i akcjach (np. „Bezpieczny Puchatek”, „Bezpieczny Pieszy”, „Policyjna Akademia Bezpieczeństwa”, „Ogólnopolski Turniej BRD”, „Błyskotliwi Odblaskowi”), spotkania z przedstawicielami Policji i Straży Miejskiej, pogadanki na godzinach wychowawczych, a także pomoc w przygotowaniu uczniów do egzaminu na kartę rowerową i zajęcia w miasteczku ruchu drogowego.

W toku prac nad niniejszym dokumentem, przeprowadzono konsultacje z sektorem edukacji, z których część poświęcono tematyce bezpieczeństwa podróży do i ze szkół wśród pracowników, uczniów i osób dowożących dzieci do placówek. Przedstawiciele szkół podstawowych podczas warsztatów zgłosili szereg postulatów związanych z bezpieczeństwem ruchu w najbliższym sąsiedztwie ich placówek, które zostały przedstawione w tabeli 5⁹. Z informacji

⁹ Warsztaty w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej z sektorem edukacji w Tomaszowie Mazowieckim, Tomaszów Mazowiecki 15.11.2024 r.

zawartych w tej tabeli wynika, że w otoczeniu niektórych placówek oświatowych w Tomaszowie Mazowieckim występują problemy związane z infrastrukturą drogową oraz bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Główne kwestie wymagające podjęcia działań to m.in.:

- brak zatoczek i miejsc parkingowych dla rodziców przywożących dzieci do placówek edukacyjnych;
- nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego w godzinach porannego szczytu związanego z dowożeniem dzieci do szkoły;
- konieczność poprawy infrastruktury zwiększającej bezpieczeństwo pieszych.

Tabela 5

Wybrane postulaty poprawy bezpieczeństwa ruchu w sąsiedztwie szkół podstawowych w Tomaszowie Mazowieckim – jesień 2024 r.

Placówka oświatowa	Istota problemu / postulat
SP 1	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zwiększenie liczby miejsc postojowych dla rodziców ▪ zwiększenie nadzoru nad przestrzeganiem przepisów ruchu drogowego przez osoby dowożące dzieci do szkoły i przyjeżdżające w okolice szkoły
SP 3	<ul style="list-style-type: none"> ▪ usytuowanie szkoły w miejscu bardzo ruchliwym powoduje, że dzieci nie mogą zapomnieć o konieczności zachowania ostrożności ▪ przede wszystkim brakuje wyznaczonych miejsc, gdzie rodzice będą mogli się zatrzymać na chwilę aby bezpiecznie wysadzić dziecko
SP 7	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ruch na drodze znajdującej się przed szkołą jest bardzo wzmożony od godz. 7:30 do godz. 8:00 ▪ kierowcy nie dostosowują prędkości do warunków panujących na drodze ▪ duży zakręt powoduje niebezpieczne manewry ▪ chodniki prowadzące do szkoły od ul. Robotniczej są bardzo wąskie ▪ spacery i wycieczki w stronę miasta tą ulicą są uniemożliwione ▪ wyjazd i wjazd do szkoły jest niebezpieczny, co jest spowodowane słabą widocznością
SP 8	<ul style="list-style-type: none"> ▪ rodzice przywożący dzieci do szkoły często parkują na ulicy, w tym przed przejściem dla pieszych ▪ zdarza się, że uczniowie są wypuszczani z samochodów wprost na jezdnię, tym samym zostaje utrudniony obustronny ruch uliczny i zwiększa się prawdopodobieństwo wystąpienia wypadku ▪ zalecono wprowadzenie w powyższym zakresie działań edukacyjnych dla rodziców uczniów klas 1 ▪ komunikacja miejska w tej okolicy kończy kursowanie zbyt szybko, przez co nie jest możliwy powrót około godz. 17:00

Placówka oświatowa	Istota problemu / postulat
SP 11	<ul style="list-style-type: none"> ▪ stworzenie pasów dla pieszych na ul. Bohaterów 14 Brygady ▪ zbyt szybkie odjazdy autobusów powrotnych
SP 13	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zatrzymywanie się pojazdów dowożących dzieci do szkoły w niedozwolonych miejscach oraz blokowanie przejazdu
SP 14	<ul style="list-style-type: none"> ▪ konieczność wyznaczenia przed szkołą miejsca parkingowego dla niepełnosprawnych ▪ na najbliższym skrzyżowaniu ulic Legionów i Słowackiego wskazana jest instalacja sygnalizacji świetlnej lub oznaczenie świetlne przejść dla pieszych ▪ na ul. Legionów zagrożeniem jest znaczny ruch pojazdów ciężarowych
SP 6	<ul style="list-style-type: none"> ▪ mimo zakazu wjazdu na teren szkoły rodzice podjeżdżają pod same drzwi, często poruszając się z dużą prędkością ▪ niektórzy rodzice parkują w sposób utrudniający wjazd na parking i jego opuszczenie

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań wśród dyrektorów szkół.

Osobną uwagę poświęcono bezpieczeństwu podróży uczniów szkół ponadpodstawowych. Postulaty poprawy bezpieczeństwa ruchu w sąsiedztwie takich szkół przedstawiono w tabeli 6.

Tabela 6

Postulaty poprawy bezpieczeństwa ruchu w sąsiedztwie szkół ponadpodstawowych w Tomaszowie Mazowieckim – jesień 2024 r.

Placówka oświatowa	Istota problemu/postulat
I LO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ rondo przy zbiegu ulic Prezydenta Ignacego Mościckiego i Bohaterów 14-tej Brygady ▪ ścieżki rowerowe w mieście, aby młodzież mogła bezpiecznie dojechać do szkoły ▪ zwiększenie liczby miejsc parkingowych dla młodzieży wokół szkoły, np. przy ulicach: św. Antoniego, Kawki, Bohaterów 14-tej Brygady
II LO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ więcej miejsc parkingowych wokół szkoły ▪ przejście dla pieszych naprzeciwko wejścia do szkoły

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań wśród dyrektorów szkół.

Podsumowanie

1. Badaniem objęto 719 respondentów, co stanowiło 1,25% ogółu mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego w 2023 r. i zarazem 1,46% mieszkańców miasta w wieku 16 lat i więcej. Wywiad telefoniczny przeprowadzono z 70% respondentów, natomiast pozostałe 30% samodzielnie wypełniło kwestionariusz ankiety zamieszczony w serwisie internetowym Urzędu Miasta Tomaszowa Mazowieckiego.
2. Kobiety stanowiły 54% ogółu respondentów, natomiast mężczyźni – 45%. Z kolei 1% badanych nie chciało określić swojej płci.
3. W strukturze wiekowej respondentów najwyższy udział miały osoby w przedziale wieku 41-50 lat, które stanowiły ponad 1/5 respondentów.
4. Przeciętna wielkość gospodarstwa domowego wyniosła 3 osoby. W jednym gospodarstwie domowym było średnio 1,23 samochodu osobowego oraz 2,41 roweru.
5. Ponad 3/4 gospodarstw domowych posiadało przynajmniej jeden samochód osobowy. W ponad 1/3 badanych gospodarstw domowych znajdowały się dwa lub więcej samochody osobowe.
6. Wśród respondentów przeważały osoby aktywne zawodowo, które stanowiły ponad 2/3 ogółu badanych.
7. Jako najczęściej wybierane sposoby podróżowania po Tomaszowie Mazowieckim respondenci wskazali samochód osobowy (42%) i transport zbiorowy (41%). Przemieszczenia piesze odpowiadały za ok. 11% podróży, a rower – za 4%.
8. Najczęstsze sposoby realizacji podróży po Tomaszowie Mazowieckim wykazały silne zróżnicowanie w zależności od płci respondentów. Kobiety częściej wybierały transport publiczny i chodziły pieszo, podczas gdy mężczyźni częściej podróżowali samochodem osobowym.
9. Samochód osobowy dominował w odniesieniu do podróży poza granice administracyjne miasta.
10. Za najważniejszą cechę transportu publicznego uznano częstotliwość (42% ogółu wskazań), a następnie bezpośredniość i dostępność. Na te trzy postulaty przypadło niemal 2/3 wszystkich wskazań respondentów.
11. Do najważniejszych oczekiwanych zmian w ofercie publicznego transportu zbiorowego respondenci zaliczyli zwiększenie częstotliwości, zwiększenie liczby kursów i lepszą integrację połączeń.
12. Wyniki badania ogólnego zadowolenia z oferty komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim wskazują na przewagę osób zadowolonych (suma osób, które wybrały

- odpowieź „jestem bardzo zadowolony” i „jestem raczej zadowolony”), przy 1/3 ogółu respondentów mających ocenę neutralną.
13. Większy udział respondentów zadowolonych z oferty komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim charakteryzował grupę mieszkańców deklarujących korzystanie z komunikacji miejskiej. W tej grupie respondentów liczba osób bardzo zadowolonych i raczej zadowolonych była dwukrotnie wyższa niż liczba osób bardzo niezadowolonych i raczej niezadowolonych.
 14. Ocena ogólnego zadowolenia z oferty komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim nie wykazała istotnych różnic ze względu na płeć respondentów.
 15. Zdecydowana większość, gdyż 2/3 respondentów uznało, że samorząd Tomaszowa Mazowieckiego powinien podejmować działania zmierzające do wprowadzenia autobusów elektrycznych do obsługi transportowej miasta.
 16. Płeć nie była czynnikiem mocno różnicującym opinie na temat elektryfikacji podaży komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim. Co czwarty mężczyzna i co piąta kobieta okazali się zdecydowanymi zwolennikami wprowadzenia autobusów elektrycznych.
 17. W trakcie warsztatów nt. preferencji i zachowań mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego przedstawiciele Rady Miasta i Urzędu Miasta Tomaszowa Mazowieckiego oraz gmin sąsiednich, wskazali na konieczność wprowadzenia autobusów o mniejszej pojemności, mogących uzupełnić istniejącą ofertę przewozową. Poruszono problem niewystarczającej oferty na obrzeżach miasta i w gminach ościennych w godzinach wieczornych, w szczególności po zakończeniu drugiej zmiany – o godz. 22:00.
 18. Szkoły podstawowe i średnie w Tomaszowie Mazowieckim charakteryzowały się odmiennymi wzorcami zachowań transportowych uczniów.
 19. W przypadku szkół podstawowych największy udział w podziale modalnym podróży miały przemieszczenia piesze, natomiast w przypadku szkół średnich – publiczny transport zbiorowy.
 20. Dla części szkół podstawowych dominującym środkiem dowozu dzieci i młodzieży był samochód osobowy. Jest to źródło licznych problemów związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz deficytem miejsc do parkowania, co zauważalne było szczególnie w godzinach porannego szczytu przewozowego.
 21. Szczególnej uwagi i podjęcia działań wymaga bezpieczeństwo przemieszczeń aktywnych do i ze szkół (podróże piesze oraz z wykorzystaniem roweru lub hulajnogi) w sąsiedztwie wybranych szkół podstawowych w Tomaszowie Mazowieckim.

Załączniki

- Załącznik nr 1: Kwestionariusz badań preferencji i zachowań transportowych mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego
- Załącznik nr 2: Szczegółowe wyniki badań preferencji i zachowań transportowych mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego (wyłącznie wersja elektroniczna)
- Załącznik nr 3: Baza danych z badań preferencji i zachowań transportowych mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego (wyłącznie wersja elektroniczna)
- Załącznik nr 4: Kwestionariusz badania sektora edukacji w Tomaszowie Mazowieckim.
- Załącznik nr 5: Podsumowanie warsztatów nt. preferencji i zachowań mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego