

Szkoła Podstawowa nr 19 im. Zasłużonych Ludzi Morza w Gdańsku

**Audyt i certyfikacja warunków
dla ruchu rowerowego i pieszego
w szkołach podstawowych
i ponadpodstawowych**



Spis treści

Wprowadzenie.....	3
Informacje o szkole.....	4
Trasy dotarcia uczniów do szkoły.....	5
1. Metodologia badania.....	6
1.1. Badanie uczniów.....	6
1.2. Badanie rodziców.....	7
1.3. Badanie zachowań transportowych wśród uczniów.....	8
2. Wyniki badania uczniów.....	9
2.1. Odległość szkoły od miejsca zamieszkania i czas podróży do i ze szkoły.....	9
2.2. Sposób podróży ucznia do szkoły i ze szkoły.....	10
2.3. Preferencje ucznia w zakresie podróżowania do szkoły i ze szkoły.....	10
2.4. Czynniki wpływające na wybór środka transportu w podróżach do i ze szkoły.....	11
2.5. Samodzielne podróżowanie do i ze szkoły.....	12
2.6. Istotność wyboru środka transportu.....	13
3. Wyniki badania rodziców.....	15
3.1. Odległość szkoły od miejsca zamieszkania i czas podróży do i ze szkoły.....	15
3.2. Sposób podróży dziecka do szkoły i ze szkoły według rodziców.....	16
3.3. Preferowany sposób podróży dziecka do i ze szkoły według rodziców.....	16
3.4. Czynniki wpływające na wybór środka transportu.....	17
3.5. Samodzielne podróże do szkoły.....	18
4. Miejsca szczególnie niebezpieczne w opinii uczniów.....	20
5. Pomysły poprawiające bezpieczeństwo i komfort podróżowania w opinii uczniów.....	21
6. Podział podróży na środki transportu.....	22
6.1. Podział podróży na środki transportu – ogółem.....	22
6.2. Podział podróży na środki transportu – podział na klasy.....	23
7. Audyt terenowy (dokumentacja zdjęciowa).....	25
8. Rekomendacje.....	31

Wprowadzenie

Niniejsze opracowanie stanowi raport cząstkowy wyników audytów terenowych i badania ankietowego przeprowadzonych w 10 gdańskich szkołach podstawowych wśród uczniów klas IV-VIII oraz ich rodziców.

Szkoła Podstawowa nr 19 – raport cząstkowy

W ramach badania wykonawca otrzymał następujące liczby wypełnionych ankiet ze Szkoły Podstawowej nr 19 w Gdańsku (dalej SP 19):

- 1** ankieta dla uczniów SP 19:
98 ankiet
- 2** ankieta dla rodziców uczniów SP 19:
61 ankiet

Ankiety były samodzielnie wypełniane przez uczniów i rodziców. Przekazane ankiety są poprawnie wypełnione, sporadycznie napotkano na pytania w ankietach, które nie zostały wypełnione przez respondentów. Prezentowane rozkłady odpowiedzi w poszczególnych pytaniach w raporcie są przedstawione w odniesieniu do liczby odpowiedzi na każde z pytań. Liczba ta każdorazowo jest prezentowana przy danym pytaniu.

Poza ankietami rodziców i uczniów w analizie uwzględniono ankietę wypełnioną przez kierownictwo szkoły oraz realizowane w wybranych klasach badanie podziału podróży na środki transportu wśród uczniów. Badanie zachowań transportowych zostało zrealizowane w dniach 4-6.06.2019r.

Osobnym elementem raportu jest wynik audytu terenowego wykonanego w dniu 27.05.2019r.

Całość badań poza prezentacją rozkładów liczbowych dla danej szkoły została poddana analizie w zakresie istotności statystycznej występujących związków i zależności.

Niniejszy raport cząstkowy zawiera wnioski dotyczące poziomu bezpieczeństwa oraz możliwości jego poprawy na podstawie wyników odpowiedzi uczniów na temat ich poczucia bezpieczeństwa, oceny rodziców oraz podziału podróży na środki transportu wśród uczniów. Podsumowaniem całości jest zestawienie głównych wniosków i rekomendacji dla SP 19.

Informacje o szkole

Szkoła Podstawowa nr 19 im. Zasłużonych Ludzi Morza w Gdańsku

ul. Emilii Hoene 6
80-041 Gdańsk

Informacje o szkole na podstawie
ankiety wypełnionej przez
kierownictwo szkoły.



Liczba stojaków rowerowych: 97

U-kształtne: 97
pozostałe: 0

Brak zadaszonych rowerowych
miejsc parkingowych



Parkowanie samochodów
personelu na terenie
szkoły



Brak całorocznych dostępnych miejsc
do przechowywania rolek,
deskorolek

Brak ogólnodostępnego zestawu
narzędzi rowerowych i pompki



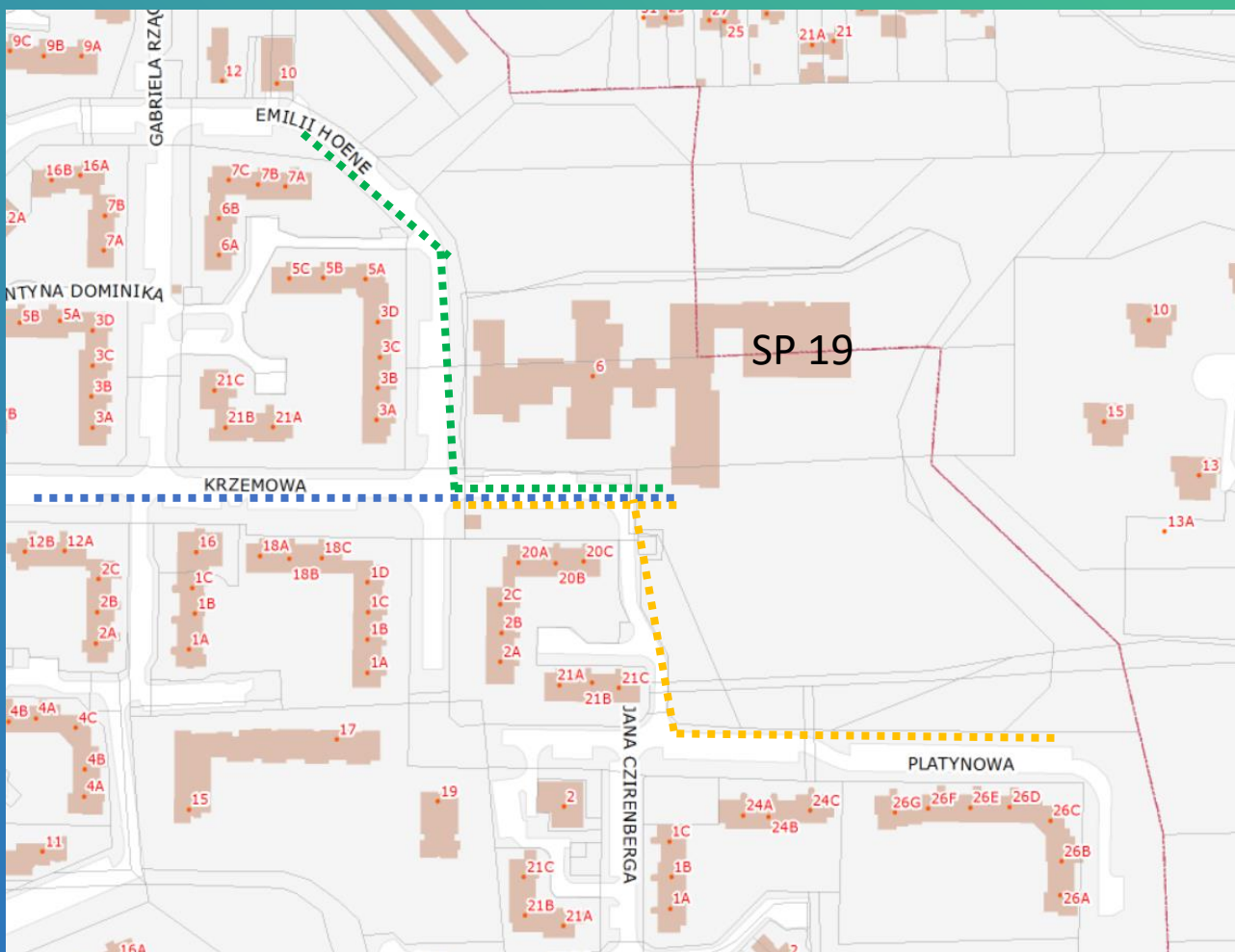
Liczba przystępujących do egzaminu
na kartę rowerową:

- rok szkolny 2015/16: 44
- rok szkolny 2016/17: 18
- rok szkolny 2017/18: 58

Priorytetowe (w opinii kierownictwa szkoły)
działania w zakresie poprawy
bezpieczeństwa i komfortu uczniów
podróżujących do szkoły:

- 1 Uporządkowanie parkowania pojazdów w bezpośrednim otoczeniu szkoły w sposób umożliwiający bezpieczne dotarcie uczniów do szkoły.
- 2 Poprawa widoczności uczestników ruchu w pobliżu przejść dla pieszych poprzez reorganizację parkowania.
- 3 Budowa lub modernizacja chodników i dróg rowerowych w bezpośrednim otoczeniu szkoły.

Trasy dotarcia uczniów do szkoły



Źródło podstawowej warstwy mapy: gis.gdansk.pl.

Do SP 19 uczniowie mogą dotrzeć z kierunków:

- od strony ul. Krzemowej
- od strony ul. E. Hoene
- od strony ul. Platynowej

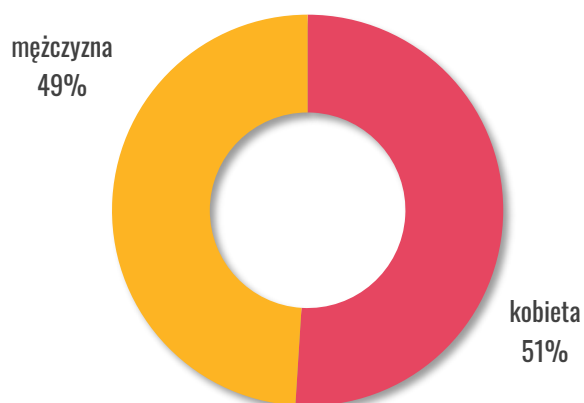
1. Metodologia badania

1.1. Badanie uczniów

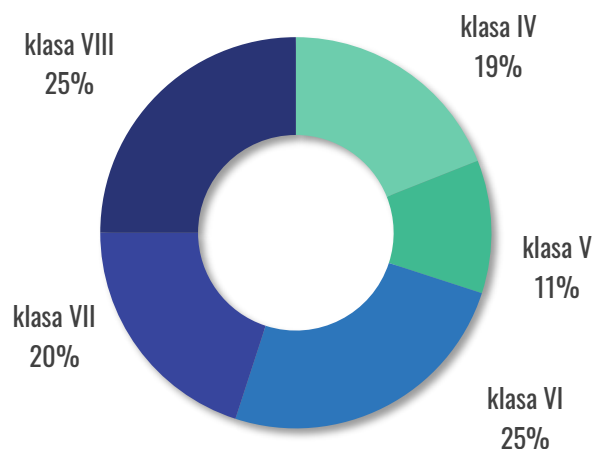
Opis badania:

W badaniu wzięło udział 98 uczniów SP 19 z klas IV-VIII. Uczniowie otrzymali papierowe formularze ankiety przygotowane przez Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miejskiego w Gdańsku (dalej WGK UMG). Ankiety były wypełniane przez uczniów w marcu 2019 roku i po wypełnieniu zostały przekazane do WGK UMG.

Liczebność próby:	n=98
Termin realizacji badania:	marzec 2019
Jednostka badana:	uczniowie klas IV-VIII SP 19
Metoda badania:	ankieta bezpośrednia



Rys. 1. Charakterystyka próby wg płci (uczniowie, n=98)



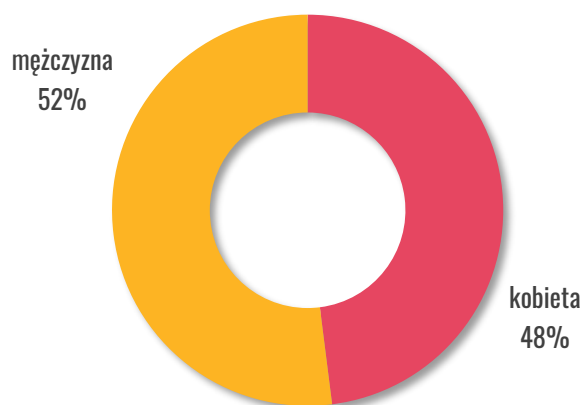
Rys. 2. Charakterystyka próby wg klasy (uczniowie, n=98)

1.2. Badanie rodziców

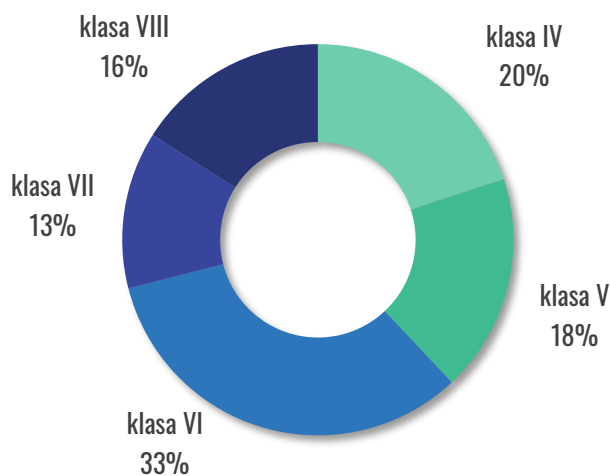
Opis badania:

W badaniu wzięło udział 61 rodziców uczniów SP 19 z klas IV-VIII. Rodzice otrzymali papierowe formularze ankiety przygotowane przez WGK UMG. Ankiety były wypełniane przez rodziców w marcu 2019 roku i po wypełnieniu zostały przekazane do WGK UMG.

Liczebność próby:	n=61
Termin realizacji badania:	marzec 2019
Jednostka badana:	rodzice uczniów klas IV-VIII SP 19
Metoda badania:	ankieta bezpośrednia



Rys. 3. Charakterystyka próby wg płci (rodzice, n=59)



Rys. 4. Charakterystyka próby wg klasy, do której uczęszcza dziecko (rodzice, n=61)

1.3. Badanie zachowań transportowych wśród uczniów

Opis badania:

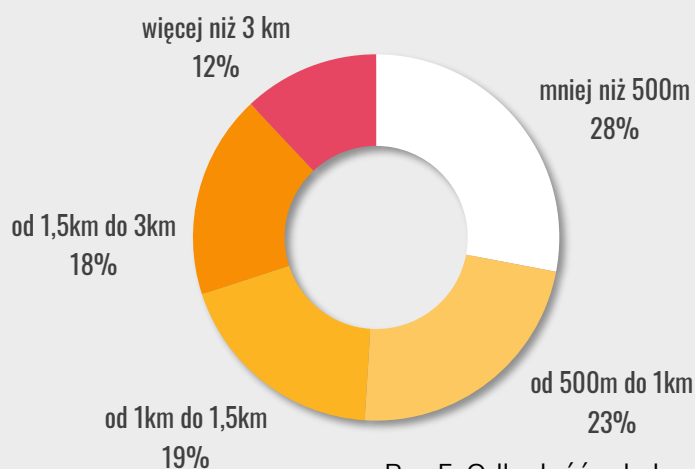
W badaniu uczestniczyły dzieci z klas IV-VIII(SP 19). Badanie było realizowane przez nauczycieli w wybranych klasach. Dzieci odpowiadały na pytania dotyczące sposobów dotarcia do szkoły, zadawane przez nauczyciela na podstawie ankiety przygotowanej przez WGK UMG. Ankiety były wypełniane na początku lekcji w dniach 4-6.06.2019 roku i po ich wypełnieniu zostały przekazane do WGK UMG.

Termin realizacji badania:	4-6.06.2019
Jednostka badana:	uczniowie klas IV-VIII SP 19
Metoda badania:	ankieta bezpośrednia

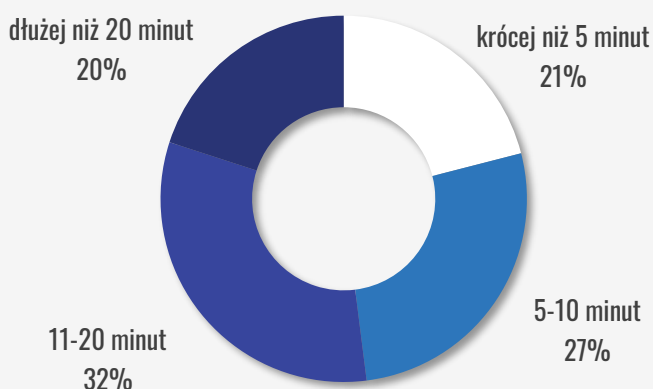
2. Wyniki badania uczniów

2.1. Odległość szkoły od miejsca zamieszkania i czas podróży do i ze szkoły

70% uczniów mieszka w odległości do 1,5 km do szkoły, w tym 28% w odległości mniejszej niż 500m, a 23% w odległości do szkoły pomiędzy 0,5 km a 1 km. 12% uczniów twierdzi, że odległość do szkoły wynosi więcej niż 3 km. Z analizy wynika zatem, że szkoła dla uczniów jest zlokalizowana relatywnie blisko, co wpływa na sposób podróżowania.



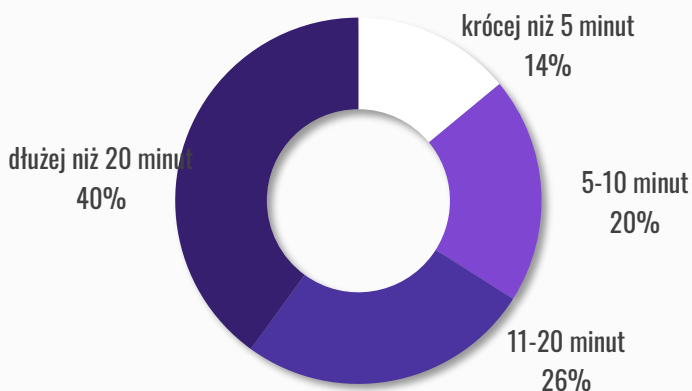
Rys 5. Odległość szkoły od miejsca zamieszkania uczniów (uczniowie, n=82)



Rys 6. Czas podróży uczniów do szkoły (uczniowie, n=100)

Warto zwrócić uwagę, że czas dotarcia do szkoły poniżej 20 minut deklaruje 80% badanych, potwierdza to fakt, że SP 19 znajduje się w bliskiej odległości od miejsca zamieszkania uczniów. Czas dłuższy niż 20 minut deklaruje 20% badanych uczniów.

60% uczniów dociera ze szkoły do domu w czasie krótszym niż 20 minut. Podróż dłuższa niż 20 minut to czas wskazywany przez 40% badanych uczniów. Podobny jest poziom deklaracji w zakresie czasu do 5 minut (prawie 14 % w obu kierunkach).

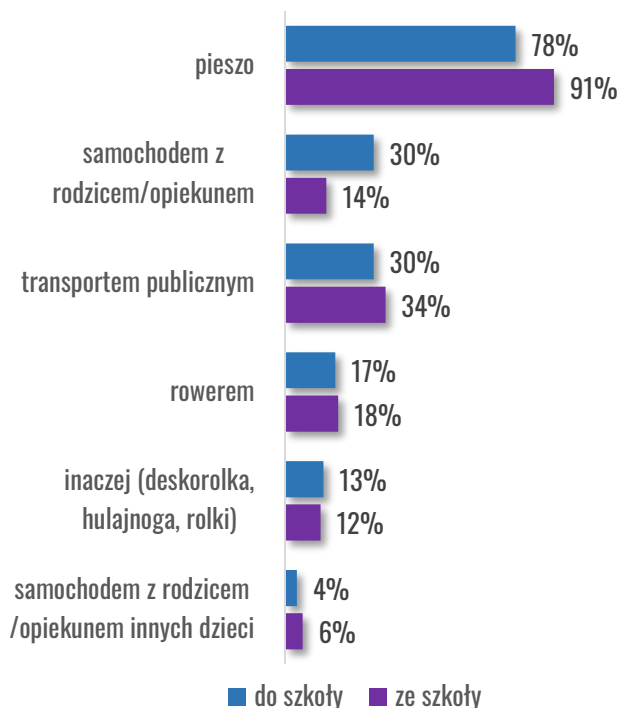


Rys 7. Czas podróży uczniów ze szkoły (uczniowie, n=100)

2.2. Sposób podróży ucznia do szkoły i ze szkoły

Do szkoły i ze szkoły uczniowie najczęściej poruszają się pieszo. 17% uczniów wybiera rower, 13% inne aktywne formy podróży takie, jak deskorolka, rolki, hulajnoga). Komunikacją publiczną do szkoły dociera 30% uczniów, ze szkoły 34%. Z kolei samochodem do szkoły dociera 30% uczniów, a drogę powrotną w taki sposób deklaruje 36% uczniów.

UWAGA: Na pytanie dotyczące podróżowania do i ze szkoły uczniowie mogli zaznaczyć więcej niż 1 odpowiedź.

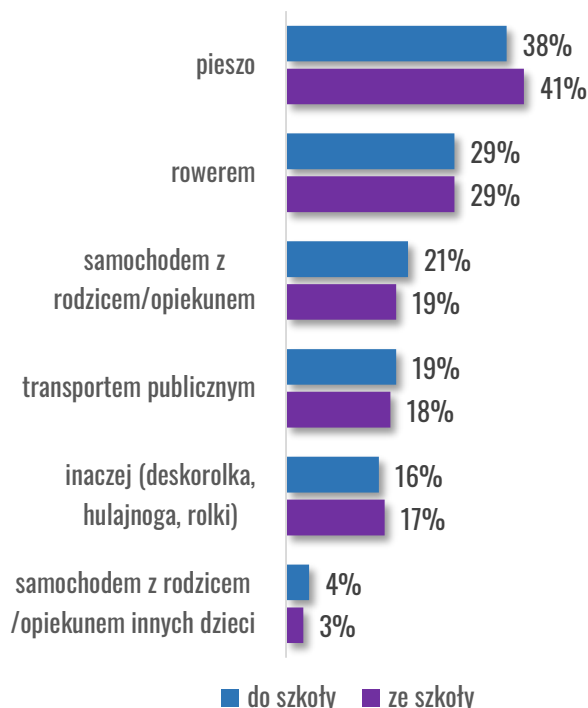


Rys 8. Sposób podróżowania uczniów do i ze szkoły

2.3. Preferencje ucznia w zakresie podróżowania do szkoły i ze szkoły

Analizując preferencje uczniów w zakresie podróżowania do i ze szkoły najczęściej uczniów chciałoby podróżować do szkoły aktywnie (pieszo, rower, hulajnoga) – 83%. Podobnie jest z drogą powrotną – preferencje w zakresie aktywnego podróżowania wskazuje 87% uczniów. Na transport publiczny w zakresie podróżowania do szkoły wskazuje 19% uczniów, ze szkoły komunikacją publiczną preferuje 18% uczniów. Samochód jako preferowany środek transportu do szkoły wskazuje 21% uczniów, a w przypadku podróżowania ze szkoły 19% uczniów.

UWAGA: Na pytanie dotyczące preferencji podróżowania do i ze szkoły uczniowie mogli zaznaczyć więcej niż 1 odpowiedź.



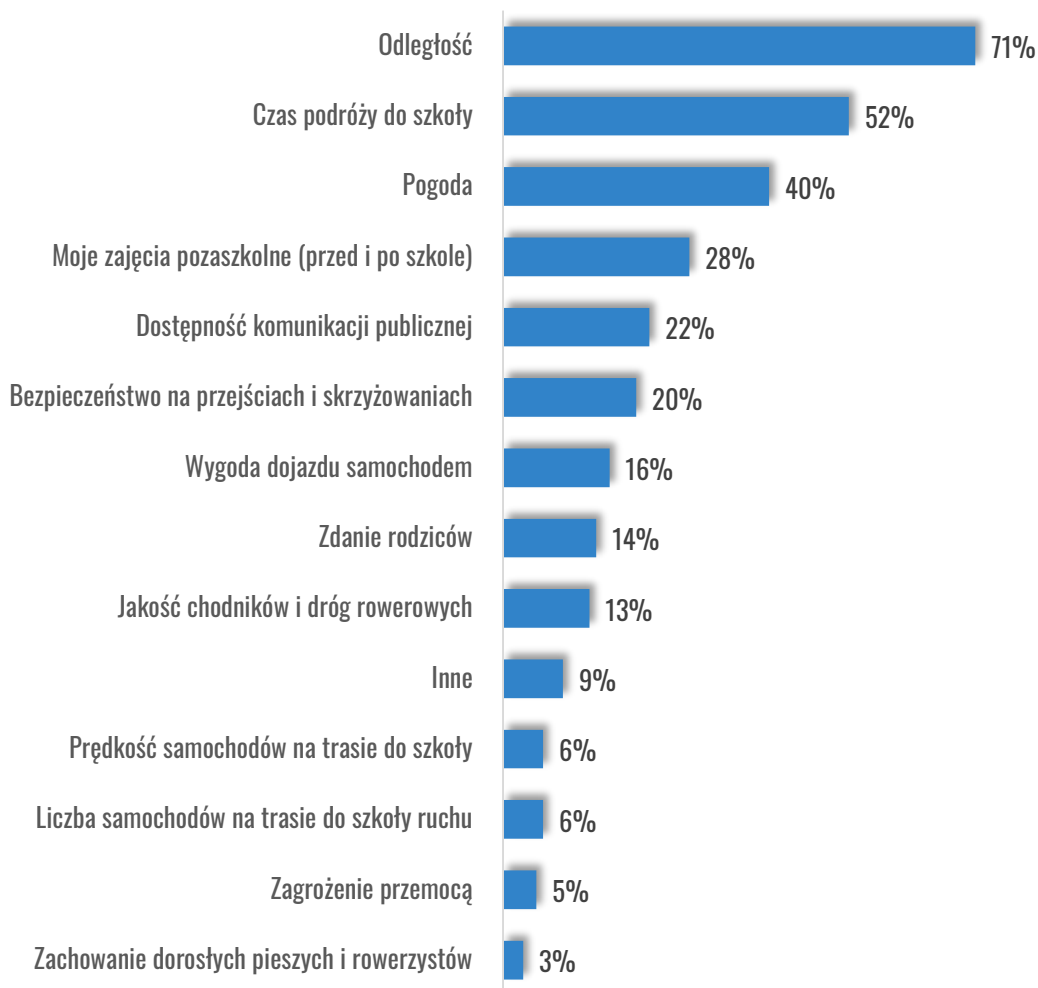
Rys 9. Preferencje w zakresie sposobu podróżowania uczniów do i ze szkoły

2.4. Czynniki wpływające na wybór środka transportu w podróżach do i ze szkoły

W opinii uczniów najważniejszymi czynnikami wpływającymi na wybór środka transportu są:

- 1 ODLEGŁOŚĆ** – wskazana przez 71% uczniów,
- 2 CZAS PODRÓŻY DO SZKOŁY** – 52% wskazań,
- 3 POGODA** – 40% wskazań,
- 4 MOJE ZAJĘCIA POZASZKOLNE (PRZED I PO SZKOLE)** – 28% wskazań
- 5 DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ** – 22% wskazań.

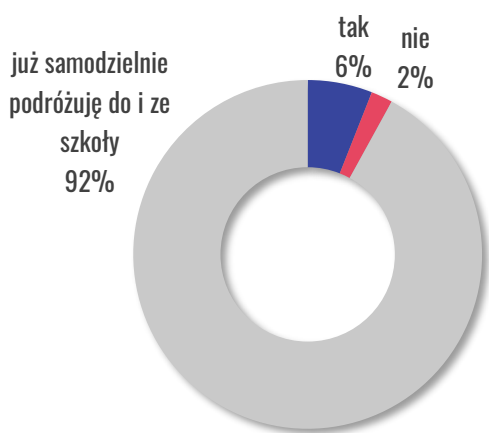
Najmniej wskazań uzyskały kryteria: zagrożenie przemocą, prędkość samochodów na trasie do szkoły, liczba samochodów na trasie do szkoły oraz zachowanie dorosłych, pieszych i rowerzystów.



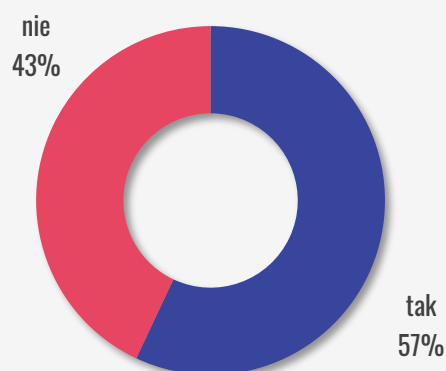
Rys 10. Czynniki wpływające na sposób podróżowania uczniów do i ze szkoły (n=97)

2.5. Samodzielne podróżowanie do i ze szkoły

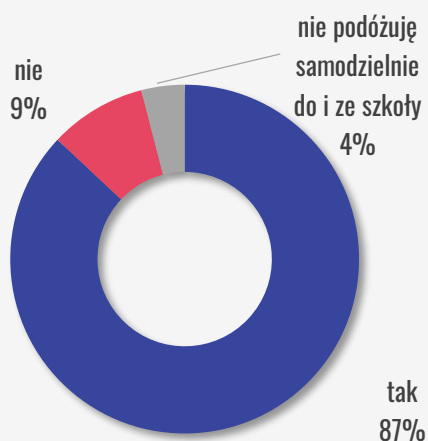
92% badanych uczniów SP 19 twierdzi, że już samodzielnie podróżuje do i ze szkoły, kolejne 6% prosiło rodziców o taką możliwość w ciągu ostatnich 12 miesięcy. Jednocześnie 57% uczniów twierdzi, że szkoła zachęca do samodzielnego podróżowania do i ze szkoły. 87% uczniów jest zadowolonych z samodzielnego podróżowania do szkoły, ale jednocześnie 23% uczniów widzi powody, dla których nie czuje się bezpiecznie w czasie podróży do i ze szkoły.



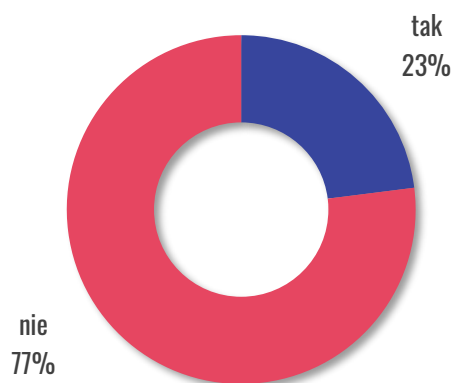
Rys 11. Prośba do rodziców / opiekunów o możliwość samodzielnego podróżowania do i ze szkoły (n=97)



Rys 12. Zachęta ze strony szkoły do samodzielnego podróżowania do i ze szkoły (n=96)

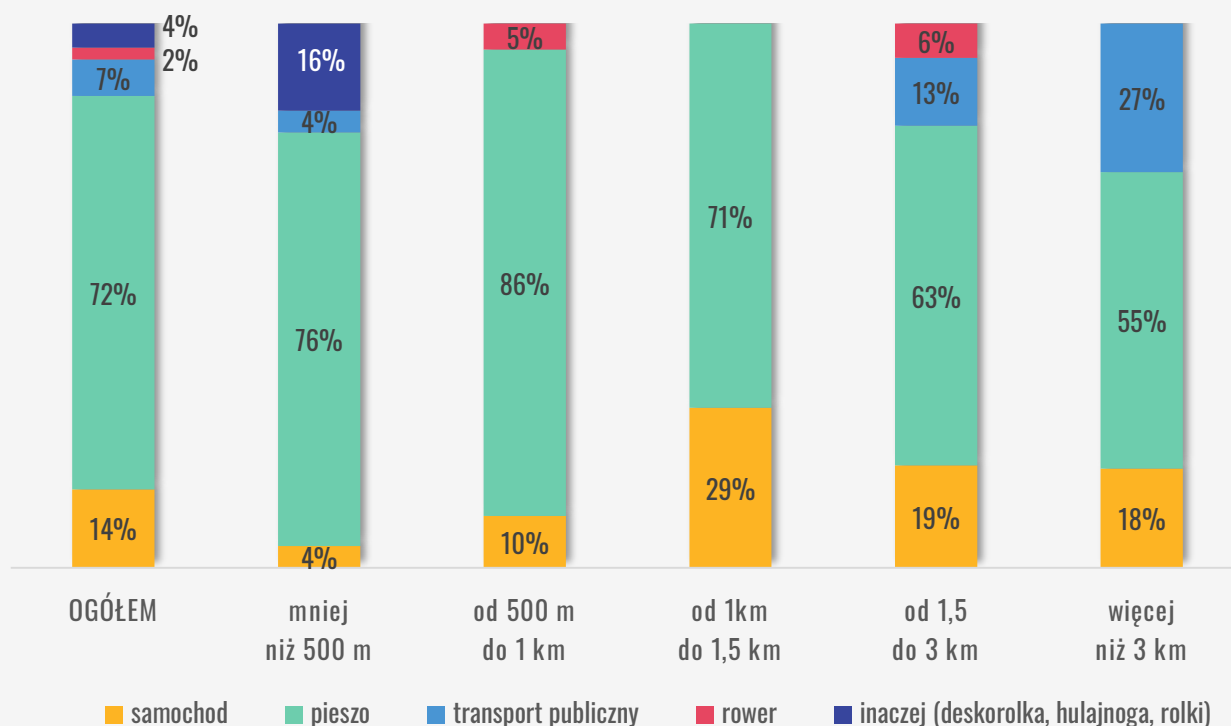


Rys 13. Zadowolenie ucznia z samodzielnego podróżowania do i ze szkoły (n=98)



Rys 14. Czy są przyczyny, z powodów których uczeń nie czuje się bezpiecznie w czasie podróży do i ze szkoły (n=98)

2.6. Istotność wyboru środka transportu

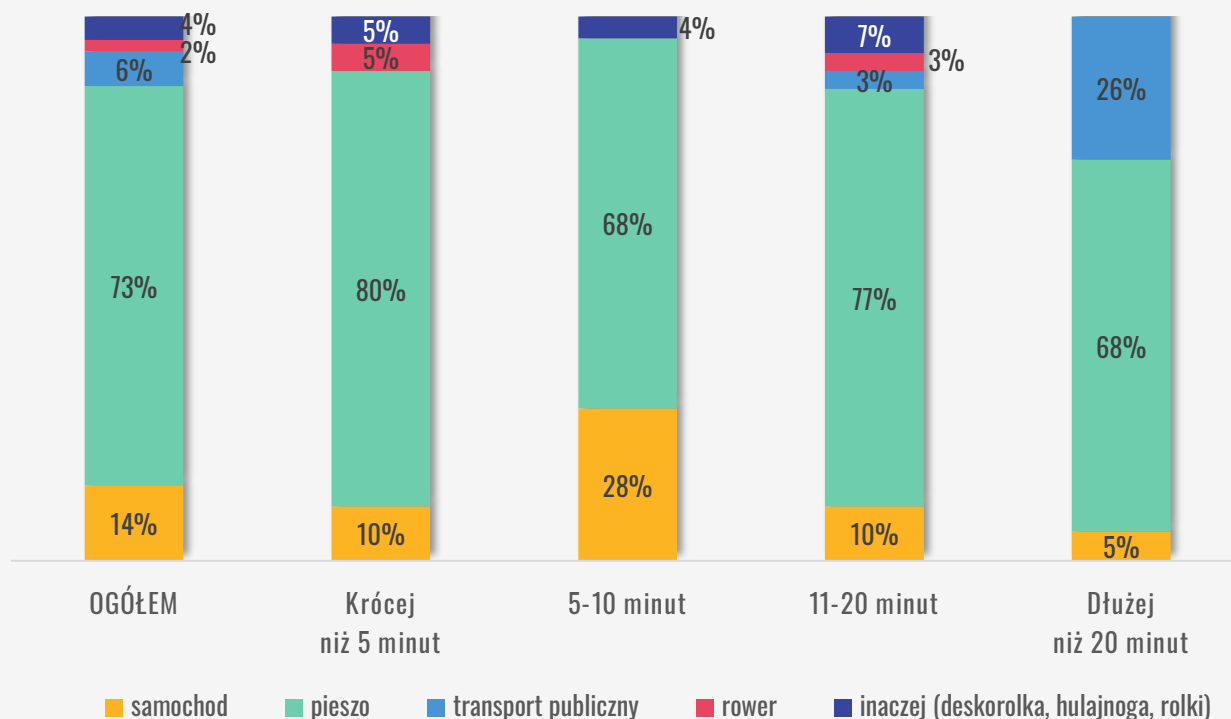


Rys 15. Wybór środka transportu na trasie do szkoły w zależności od odległości od miejsca zamieszkania

Odległość miejsca zamieszkania od szkoły w sposób jednoznaczny determinuje zachowania transportowe dzieci (wartość p dla testu niezależności chi-kwadrat = 0,00). Dzieci mieszkające w odległości nie większej niż 500 m od szkoły docierają w 76% do szkoły pieszo. Pozostałe dzieci docierają do szkoły samochodem osobowym (4%) albo innymi środkami transportu (16%). Dzieci mieszkające w odległości od 500 m do 1 km od szkoły także w większości docierają do szkoły pieszo (86%). Udział samochodu osobowego wynosi 10%, a roweru 4%. W grupie dzieci mieszkających od 1 km do 1,5 m podróży realizowana jest

pieszo. Udział samochodu osobowego wynosi 29%. W grupie dzieci mieszkających od 1,5 do 3 km od szkoły 63% podróży realizowanych jest pieszo, 19% samochodem osobowym, 13% transportem publicznym, a 5% rowerem. Wśród dzieci mieszkających dalej niż 3 km od szkoły największy udział mają podróże piesze (55%) samochód osobowy (18%), i transport publiczny (27%).

Test niezależności chi-kwadrat stosuje się, aby sprawdzić, czy istnieje zależność między dwoma grupami. Czy występowanie jednego zjawiska zwiększa szansę na jednoczesne wystąpienie drugiego zjawiska, na przykład czy miejsce zamieszkania dziecka dalej od szkoły, przekłada się w jakimś stopniu na wybór przez niego określonego środka transportu. Test wykazał istotne różnice między wybieranym sposobem podróży a odległością od szkoły i średnim czasem podróży. Wskazał również brak różnic w zakresie wybieranego sposobu podróży niezależnie od tego, czy szkoła zachęca do samodzielnego podróżowania do szkoły (wartość p dla testu = 0,26).



Rys 16. Wybór środka transportu na trasie do szkoły w zależności od średniego czasu podróży

Analogicznie prezentuje się struktura sposobów podróży do szkoły w zależności od średniego czasu podróży. Czas podróży jest istotnie zależny od wyboru sposobu przemieszczania się (wartość p dla testu niezależności chi-kwadrat = 0,05). Wśród dzieci docierających do szkoły w czasie krótszym niż 5 minut 80% dociera pieszo, 10% samochodem, a 5% rowerem i innymi środkami transportu. Wśród dzieci docierających do szkoły w czasie między 5 a 10 minut 68% dociera pieszo, 4% innymi środkami transportu, a 28% samochodem

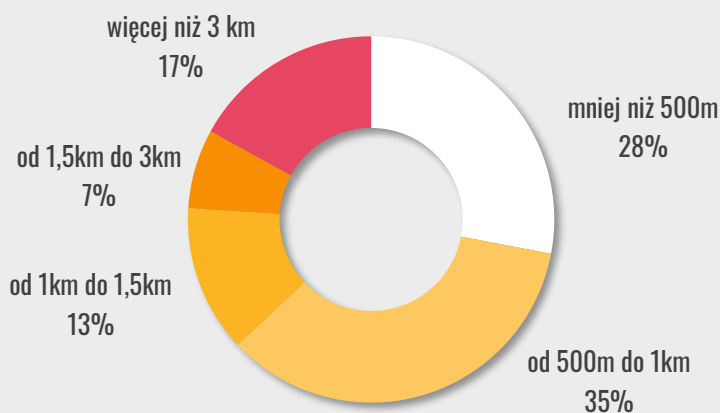
osobowym. Wśród dzieci docierających do szkoły w czasie między 11 a 20 minut dominujące są podróże piesze (77%). Samochód osobowy ma w tej grupie udział 10%, inne środki transportu 7%, a rower i transport publiczny po 3%. Wśród dzieci, które docierają do szkoły w czasie dłuższym niż 20 minut najbardziej powszechne są podróże piesze (68%). 26% podróży w tej grupie realizowana jest z wykorzystaniem transportu publicznego, a 5% samochodem osobowym.

3. Wyniki badania rodziców

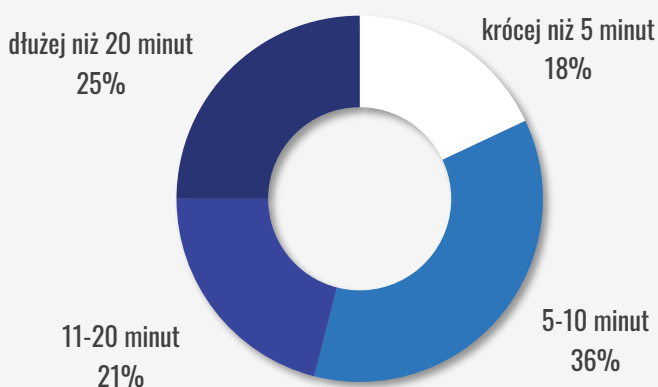
3.1. Odległość szkoły od miejsca zamieszkania i czas podróży do i ze szkoły

76% rodziców zadeklarowało miejsce zamieszkania do 1,5 km.

28% mieszka w odległości do 500m, 35% w odległości od 500m do 1 km. W odległości od 1 km do 1,5 km od szkoły mieszka 13% rodziców, natomiast w odległości od 1,5 km do 3 km od szkoły mieszka 7% rodziców. 17% rodziców mieszka w odległości większej niż 3 km od szkoły.



Rys 17. Odległość miejsca zamieszkania dziecka od szkoły, n=60)



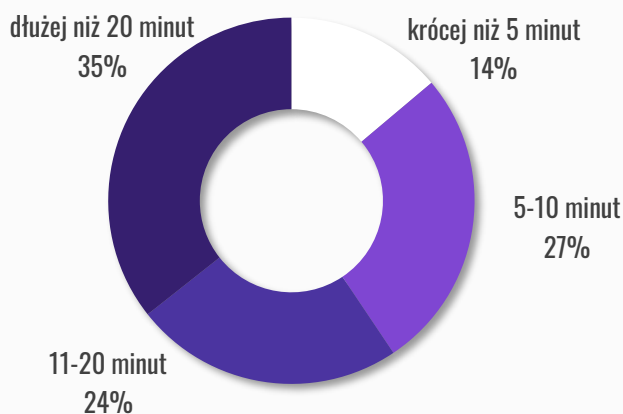
Rys. 18. Czas podróży dziecka do szkoły (n=59)

75% rodziców deklaruje, że ich dziecko dociera do szkoły w czasie do 20 minut.

54% rodziców deklaruje, że czas dodarcia do szkoły wynosi do 10 minut. 21% rodziców wskazuje, że ich dziecko dociera do szkoły w czasie między 11 a 20 minut, natomiast 25% rodziców wskazuje, że ich dzieci docierają do szkoły w czasie dłuższym niż 20 minut.

Deklarowane przez rodziców czasy dotarcia ze szkoły do domu wskazują, że uczniom podróż nie zajmuje więcej niż 20 minut – 65% deklaracji rodziców.

35% wskazuje, że ich dziecko wraca ze szkoły w czasie dłuższym niż 20 minut. Podróż ta trwa mniej niż 5 minut w przypadku 14% respondentów. 27% rodziców twierdzi, że ich dziecko podróżuje ze szkoły w czasie między 5 a 10 minut, natomiast 24%, że w czasie 11-20 minut.

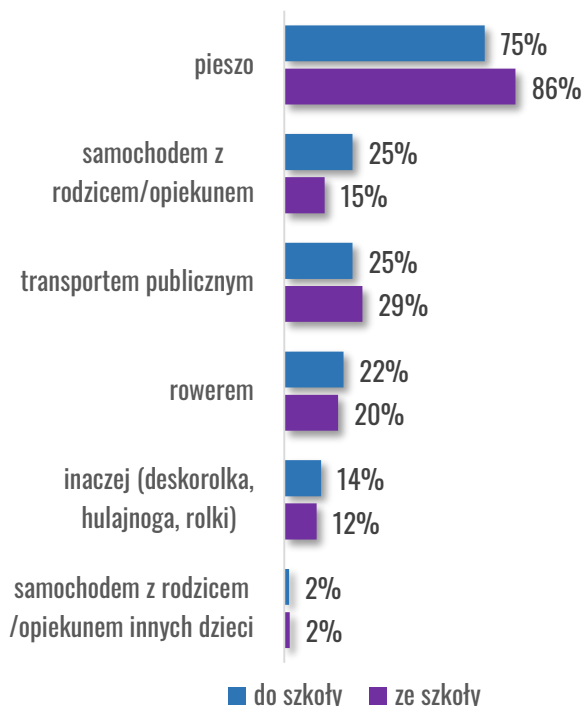


Rys. 19. Czas podróży dziecka ze szkoły do domu (n=59)

3.2. Sposób podróży dziecka do szkoły i ze szkoły według rodziców

Według rodziców, do szkoły i ze szkoły uczniowie najczęściej idą pieszo (75% rodziców deklaruje taki sposób podróży dzieci zarówno do szkoły). Drugim najczęściej wskazywanym przez rodziców środkiem transportu jest transport publiczny, z wykorzystaniem którego, według rodziców, do szkoły dojeżdża 25% dzieci, natomiast wraca ze szkoły 29% dzieci. Samochodem z rodzicem podróżuje do szkoły 25% uczniów, natomiast mniej, bo 15% wraca z rodzicem samochodem. Rower jest wykorzystywany przez 22% uczniów jako sposób podróżowania do szkoły i 20% ze szkoły. 14% dzieci podróżuje do szkoły innymi aktywnymi środkami transportu (deskorolka, hulajnoga, rolki) i 20% ze szkoły. 14% dzieci podróżuje do szkoły innymi aktywnymi środkami transportu (deskorolka, hulajnoga, rolki).

UWAGA: Na pytanie dotyczące podróżowania do i ze szkoły rodzice mogli zaznaczyć więcej niż 1 odpowiedź.

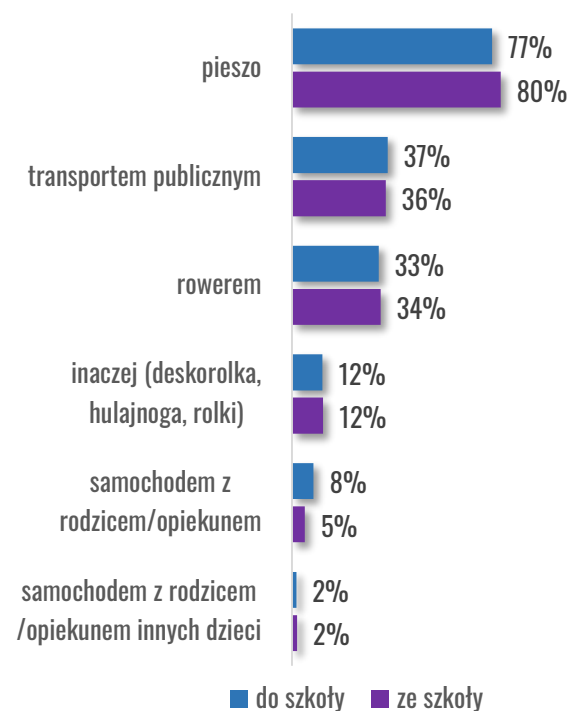


Rys. 20. Sposób podróży dziecka do i ze szkoły (n=59)

3.3. Preferowany sposób podróży dziecka do i ze szkoły według rodziców

77% rodziców uważa, że ich dziecko chciałoby przemieszczać się w podróżach do szkoły pieszo (ze szkoły 80%). Drugim najczęściej wskazywanym przez rodziców środkiem transportu, którym ich dziecko chciałoby podróżować do szkoły jest transport publiczny (37% wskazań do szkoły i 36% wskazań ze szkoły), a trzecim rower (33% podróży do szkoły i 34% podróży ze szkoły). 12% rodziców twierdzi, że ich dziecko chciałoby docierać do szkoły inaczej (hulajnoga, deskorolką, na rolkach). Dla podróży ze szkoły wartość ta wynosi również 12%. 8% rodziców uważa, że ich dziecko chce podróżować do szkoły samochodem, w przypadku podróży ze szkoły wartość ta wynosi 5%. 2% rodziców uważa, że ich dziecko chciałoby podróżować do szkoły samochodem z rodzicem lub opiekunem innych dzieci.

UWAGA: Na pytanie dotyczące preferowanego sposobu podróżowania do i ze szkoły rodzice mogli zaznaczyć więcej niż 1 odpowiedź.



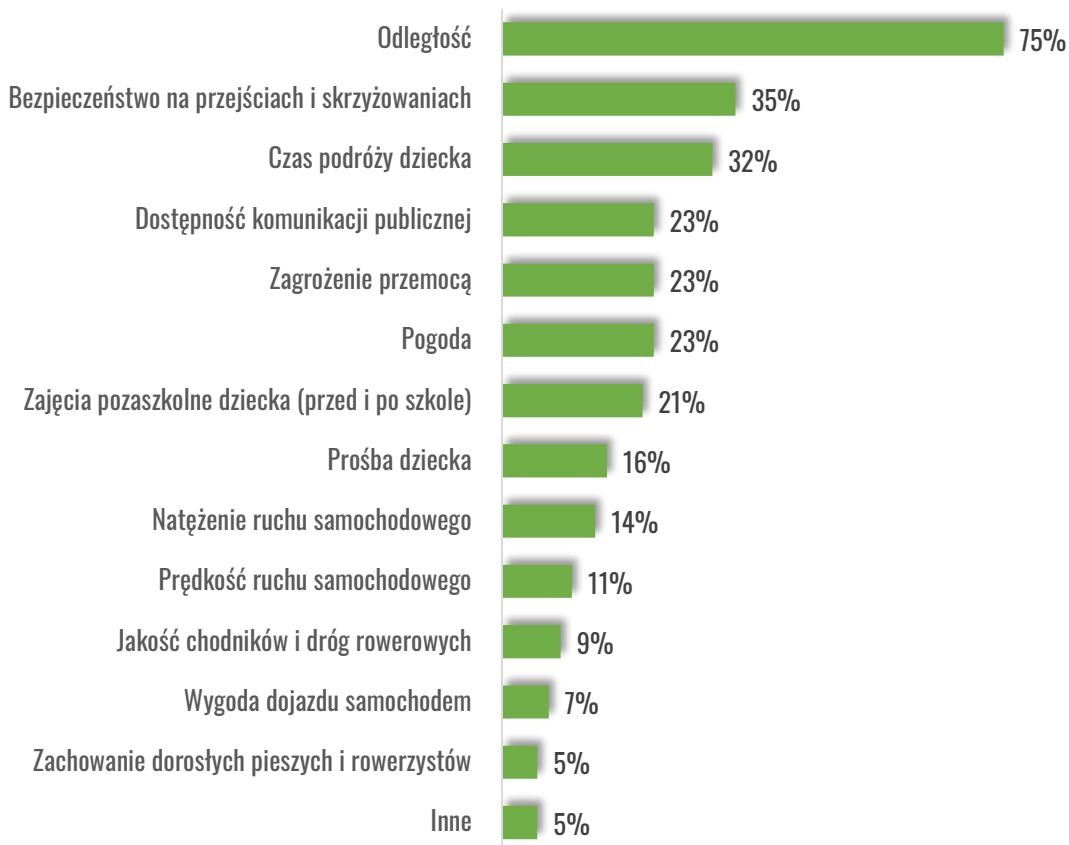
Rys. 21. Preferowany sposób podróży dziecka do i ze szkoły (n=59)

3.4. Czynniki wpływające na wybór środka transportu

W opinii rodziców najważniejszymi czynnikami wpływającymi na wybór sposobu podróżowania dzieci do i ze szkoły są:

- 1 ODLEGŁOŚĆ**
– wskazywana jako istotny czynnik przez 75% rodziców,
- 2 BEZPIECZEŃSTWO NA PRZEJŚCIACH I SKRZYŻOWANIACH**
– 35% wskazań,
- 3 CZAS PODRÓŻY DZIECKA** – 32% wskazań,
- 4 DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ** – 23% wskazań.

Rodzice najrzadziej jako istotne czynniki podejmowania decyzji o wyborze środka transportu wskazywali wygodę dojazdu samochodem, zachowanie dorosłych pieszych i rowerzystów oraz prędkość ruchu samochodowego i jakość chodników i dróg rowerowych.

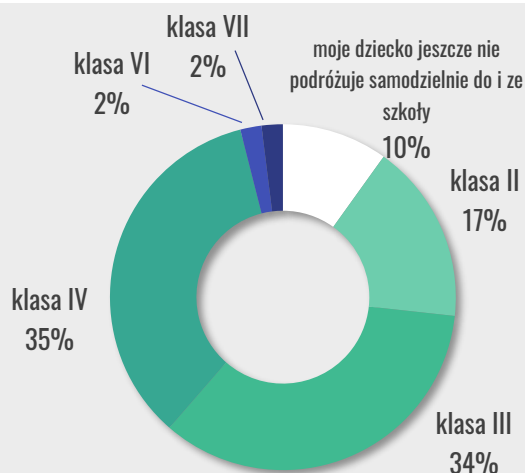


Rys. 22. Czynniki wpływające na podróżowanie dziecka do i ze szkoły (n=57)

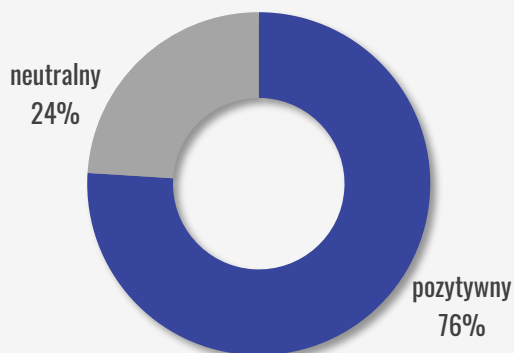
3.5. Samodzielne podróże do szkoły

Największa część rodziców pozwala dziecku samodzielnie podróżować do szkoły od czwartej klasy (35%).

10% rodziców wskazało, że ich dziecko w momencie wypełniania ankiety nie podróżuje jeszcze samodzielnie do szkoły. Zgodnie z deklaracjami rodziców, ich dzieci zaczynają samodzielne podróżowanie do szkoły od klasy IV.



Rys. 23. Od której klasy dziecko podróżuje samodzielnie do i ze szkoły (n=60)

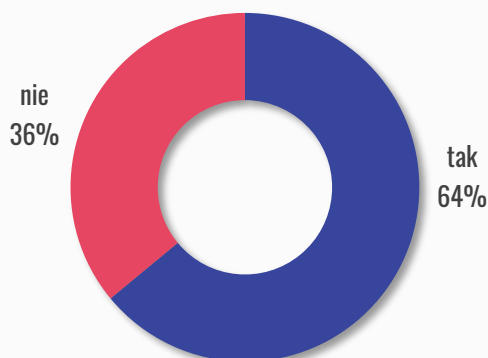


76% rodziców uważa, że samodzielne podróżowanie do i ze szkoły wpływa pozytywnie na rozwój dziecka.

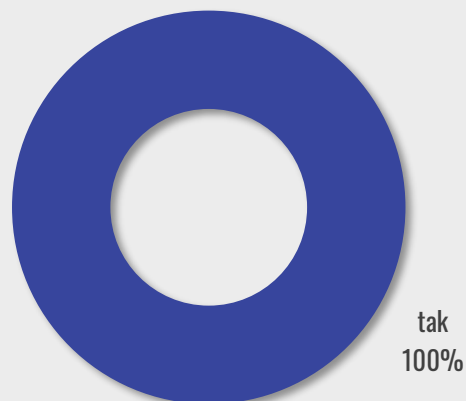
Rys. 24. Czy samodzielne podróżowanie dziecka do i ze szkoły ma pozytywny wpływ na jego rozwój (opinia rodzica) (n=53)

Większość rodziców (64%) uważa, że szkoła zachęca dzieci do samodzielnego podróżowania do i ze szkoły.

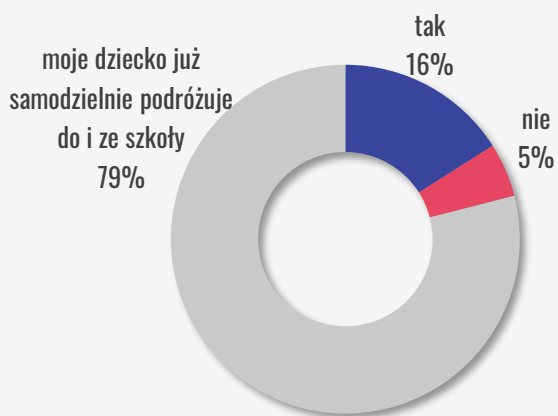
100% rodziców uważa, że ich dziecko jest zadowolone z samodzielnego podróżowania do szkoły (rys. 26).



Rys. 25. Czy szkoła zachęca (opinia rodzica) dziecko do samodzielnego podróżowania do i ze szkoły (n=60)



Rys. 26. Czy dziecko jest zadowolone (opinia rodzica) z samodzielnego podróżowania do i ze szkoły (n=50)

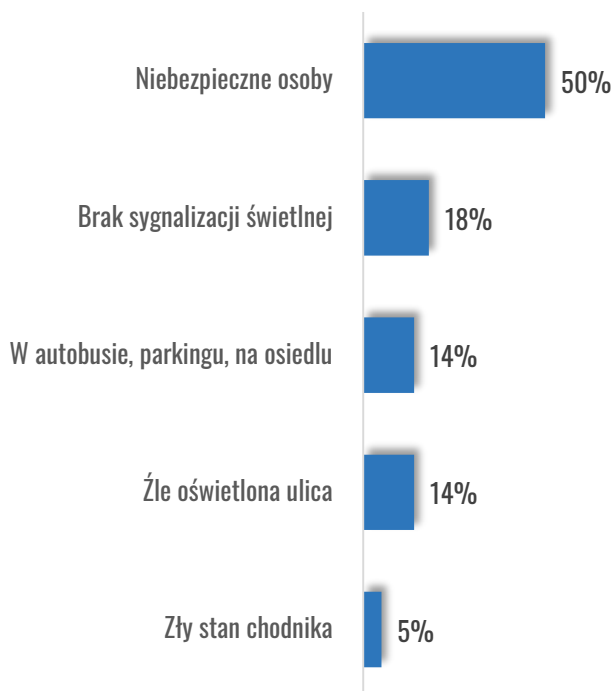


79% rodziców wskazała, że ich dziecko podróżuje już samodzielnie do szkoły, kolejne 16% poprosiło w ciągu ostatniego roku rodzica o taką możliwość.

Rys. 27. Prośba dziecka o możliwość samodzielnego podróżowania do i ze szkoły w ciągu ostatniego roku (n=60)

4. Miejsca szczególnie niebezpieczne w opinii uczniów

Miejsca szczególnie niebezpieczne w opinii uczniów zostały wskazane przez 22 badanych uczniów (stanowi to 22% badanych uczniów SP 19). Wśród miejsc wskazywanych spontanicznie, bez żadnej podpowiedzi, wskazano najczęściej obszary gdzie są niebezpieczne osoby (okolice Żabki) oraz brak sygnalizacji świetlnej w pobliżu szkoły.



Rys. 28. Miejsca niebezpieczne w opinii uczniów (n=22)

Miejsca niebezpieczne (wypisane spontanicznie przez uczniów) - skupiają się one w 2 obszarach:

1. **Niebezpieczne osoby.** Osoby bezdomne oraz młodzież spożywająca alkohol na obszarze wokół szkoły.
2. **Brak sygnalizacji świetlnej.** Kierowcy jeżdżą przez to z nadmierną prędkością.

5. Pomysły poprawiające bezpieczeństwo i komfort podróżowania w opinii uczniów

Pomysły poprawiające bezpieczeństwo i komfort podróżowania w opinii uczniów zostały wskazane przez 52 badanych (stanowi to 53% badanych uczniów SP 19). Najczęściej wskazywano na poprawienie stanu chodników oraz lepszą komunikację miejską.



Rys. 29. Pomysły poprawiające bezpieczeństwo i komfort podróżowania do szkoły w opinii badanych (n=52)

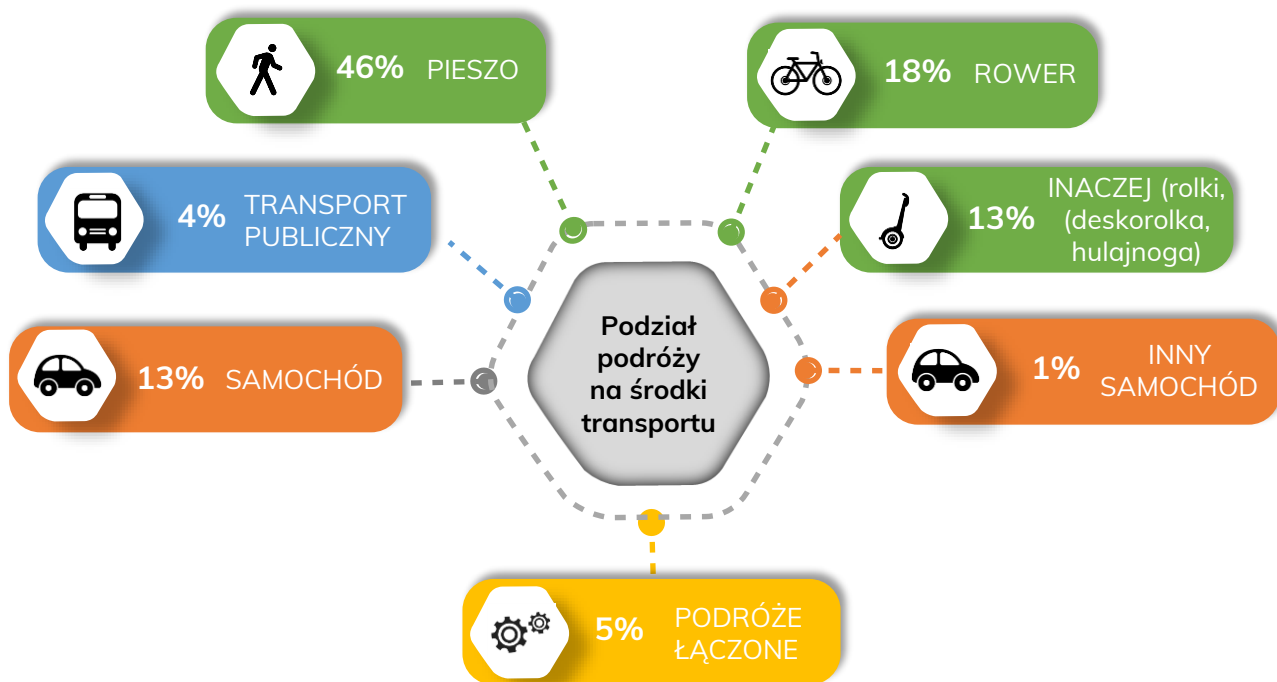
Podsumowując pomysły poprawiające bezpieczeństwo - zdaniem uczniów skupiają się one w 3 głównych obszarach:

1. Lepsze chodniki i sygnalizacja świetlna.
2. Lepsza komunikacja miejska.
3. Szafki dla uczniów w szkole.

6. Podział podróży na środki transportu

6.1. Podział podróży na środki transportu - ogółem

Badanie podziału podróży na środki transportu (modal split, podział modalny podróży) polega na analizie udziału podróży w odniesieniu do badanej grupy lub obszaru wykonywanych z wykorzystaniem różnych środków transportu. Z reguły w tego rodzaju badaniach wyróżnia się podróże wykonywane samochodem osobowym, transportem publicznym i aktywnymi formami przemieszczania się (rowerem lub innymi urządzeniami transportu osobistego). W zależności od celu badania można rozszerzać taką klasyfikację uwzględniając również podróże piesze (w szczególności w przypadku analizy podróży na niewielkie odległości), a także podróże łączone (wykonywane z wykorzystaniem więcej niż jednego środka transportu). Każda podróż ze swej natury zawiera część podróży wykonywaną pieszo, w związku z czym za podróż łączoną przyjmuje się taką, w której dystans pokonywany pieszo wynosi więcej niż 250 metrów.

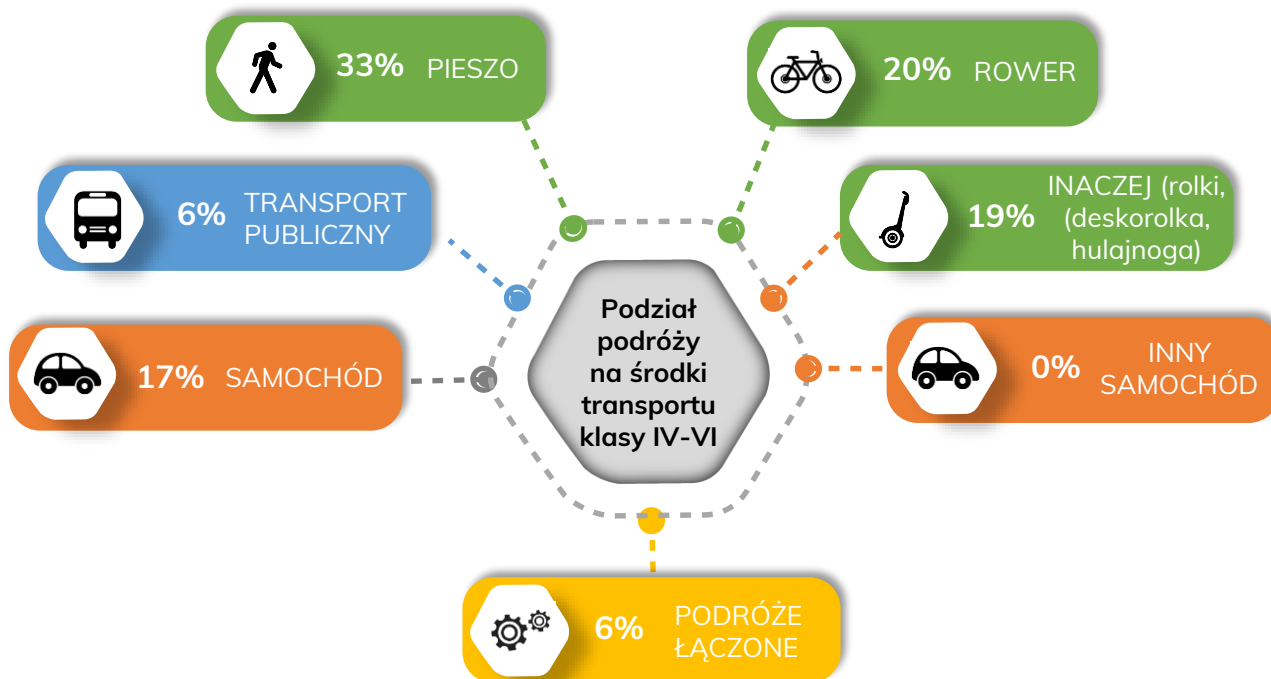


Rys. 30. Podział podróży na środki transportu uczniów klas IV-VIII SP 19

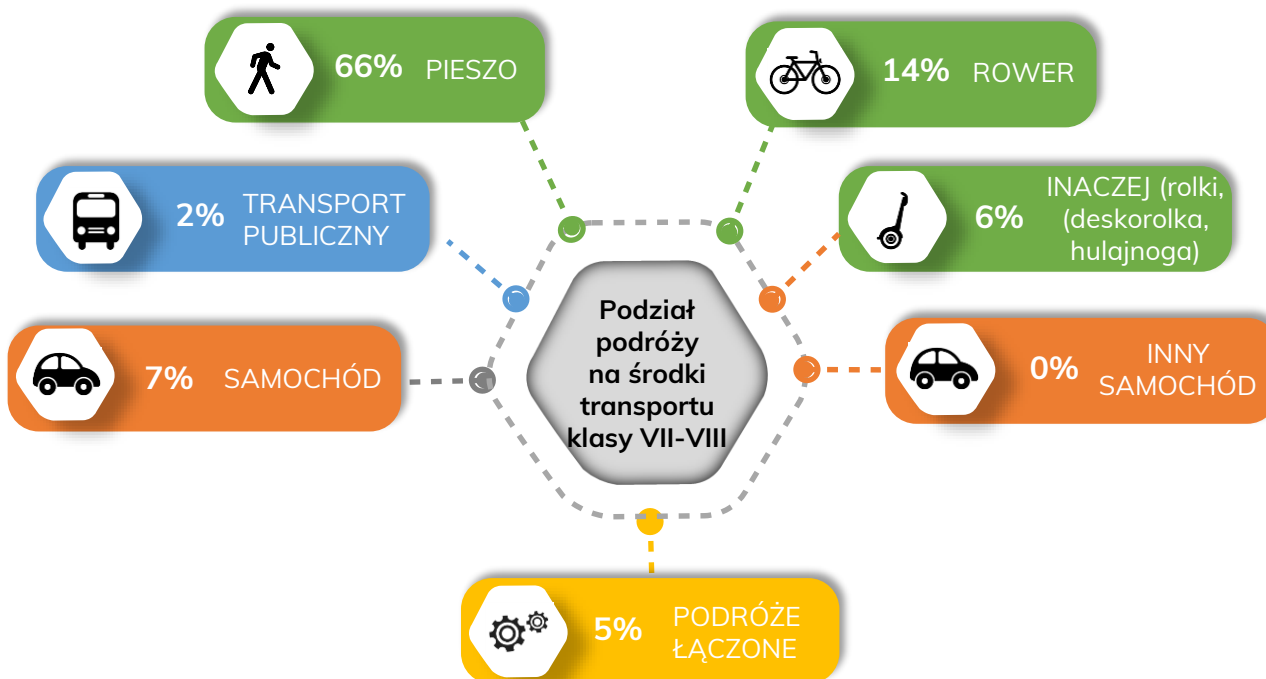
W badanym okresie w SP 19 46% wszystkich uczniów podróżowało do szkoły i ze szkoły pieszo. Drugim najczęściej wykorzystywanym środkiem transportu był rower (18%) oraz inne środki, takie jak deskorolki czy hulajnogi (udział 13%). 5% stanowiły podróże łączone (więcej niż jednym środkiem transportu). 13% uczniów podróżowało samochodem ze swoimi rodzicami/opiekunami, natomiast 1% uczniów podróżowało z rodzicami/opiekunami innych dzieci. 4% uczniów podróżowało z wykorzystaniem transportu publicznego. Struktura podróży nie różni się statystycznie istotnie w zależności od dnia podróży. Struktura podróży wykonywanych rano i popołudniu przez uczniów SP19 nie różni się od siebie.

6.2. Podział podróży na środki transportu – podział na klasy

Występują statystycznie istotne różnice (potwierdzone testem statystycznym na różnicę średnich) w sposobie realizowania podróży do i ze szkoły między młodszymi uczniami (klasy IV-VI) a starszymi uczniami (klasy VII-VIII). Udziały poszczególnych sposobów podróży zaprezentowane są na dwóch kolejnych wykresach.



Rys. 31. Podział podróży na środki transportu uczniów klas IV-VIII SP 19 (klasy IV-VI)



Rys. 32. Podział podróży na środki transportu uczniów klas IV-VIII SP 19 (klasy VII-VIII)

Wśród młodszych dzieci (klasy IV-VI) dominujący udział miały podróże piesze (32%) i podróże wykonywane rowerem (20%) oraz innymi środkami transportu (deskorolkami, hulajnogami – udział 19%). 17% stanowiły podróże samochodem, a 6% podróże transportem publicznym. 6% dzieci realizowało podróże więcej niż jednym środkiem transportu.

W przypadku starszych dzieci zdecydowanie wyższy jest udział podróży realizowanych pieszo. Jest to forma podróży wybierana przez 66% dzieci z klas VII i VIII. Relatywnie mniejszy jest udział podróży rowerem, które dla tej grupy uczniów wyniosły 14% i podróży innymi środkami transportu, które dla tej grupy wyniosły 6%. Udziały podróży samochodem jest mniejszy niż w grupie uczniów młodszych i wynosi 7%. Jedynie 2% uczniów starszych podróżuje transportem publicznym. 5% stanowią natomiast podróże łączone.

7. Audyt terenowy

Zgodnie z przyjętą metodologią w dniu 27 maja 2019 r. odbył się audyt terenu szkoły oraz jej bezpośredniego otoczenia pod kątem oceny warunków dla ruchu pieszego i rowerowego oraz bezpieczeństwa uczniów.

Zespół audytorów składał się z przedstawicieli następujących instytucji: Komendy Miejskiej Policji w Gdańsku - Wydział Ruchu Drogowego, Straży Miejskiej w Gdańsku, Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska, Gdańskiego Zarządu Dróg i Zieleni, Urzędu Miejskiego w Gdańsku - Wydział Gospodarki Komunalnej, Wydział Programów Rozwojowych, Wydział Rozwoju Społecznego, Politechniki Gdańskiej. Po części terenowej audytu z udziałem przedstawiciela kierownictwa szkoły członkowie zespołu wypełnili kwestionariusz przygotowany przez Wydział Gospodarki Komunalnej UMG. Kwestionariusz zawierał pytania dotyczące następujących obszarów problemowych: ciągi piesze i drogi rowerowe, skrzyżowania oraz przejścia dla pieszych w bezpośrednim otoczeniu szkoły, widoczność (piesi i rowerzyści oraz zmotoryzowani), oznakowanie i urządzenia bezpieczeństwa drogowego oraz parkowanie. Na podstawie wypełnionych kwestionariuszy oraz wizji lokalnej zidentyfikowano przedstawione poniżej problemy oraz niedociągnięcia na terenie szkoły i w jej bezpośrednim otoczeniu.

W trakcie audytu terenowego zidentyfikowano następujące problemy w zakresie bezpieczeństwa:

7.1. Ciągi piesze i drogi rowerowe

- 7.1.1. Brak ciągłości ciągu pieszego pomiędzy budynkami Platynowa 21 i Krzemowa 20.
- 7.1.2. Dostęp dla osób postronnych na teren szkoły przez dziurę w płocie od strony Przedszkola nr 71.
- 7.1.3. Zły stan ciągów pieszych od strony Oruni Dolnej - brak łącznika pomiędzy schodami a terenem szkoły.
- 7.1.4. Nierównorzędne skrzyżowanie ulic E. Hoene i Krzemowej.



Zdjęcie 1. Dojazd do szkoły od strony ul. Krzemowej



Zdjęcie 2. Dojazd do szkoły od strony ul. Krzemowej

7.2. Skrzyżowania oraz przejścia dla pieszych w bezpośrednim otoczeniu szkoły

- 7.2.1. Skrzyżowanie ulic E. Hoene i Krzemowej wykorzystywane do postoju w celu wysadzania dzieci.



Zdjęcie 3. ul. Krzemowa - tablica radarowa



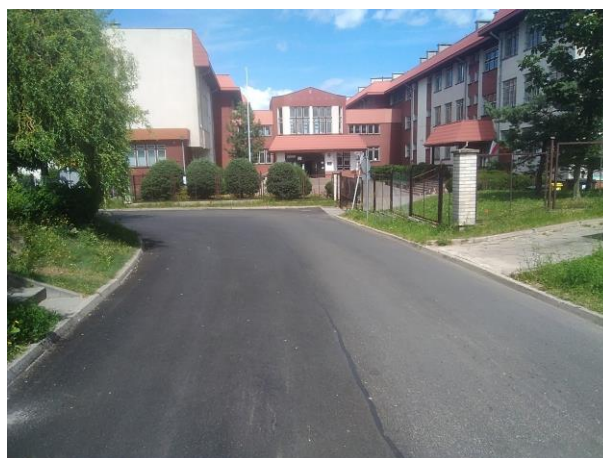
Zdjęcie 4. ul. E. Hoene - wyniesione przejście dla pieszych

7.3. Widoczność (piesi i rowerzyści oraz zmotoryzowani)

- 7.3.1. Rejon skrzyżowania E. Hoene i Krzemowej - znaczne ograniczenie widoczności przez zatrzymujące się pojazdy rodziców oraz postój autokarów.
- 7.3.2. Niebezpieczny zakręt ul. Krzemowa (naprzeciwko budynku szkoły).



Zdjęcie 5. ul. Krzemowa



Zdjęcie 6. ul. Krzemowa

7.4. Oznakowanie i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

7.4.1. Niedostateczne oświetlenie skrzyżowania ulic E. Hoene i Krzemowej.

7.4.2. Brak oznakowania C-13/16 przy ciągu pieszym prowadzącym do szkoły.



Zdjęcie 7. Droga pożarowa - wjazd od ul. E. Hoene



Zdjęcie 8. Droga pożarowa

7.5. Parkowanie

7.5.1. Zatrzymywanie i postój pojazdów rodziców na skrzyżowaniu ul. E. Hoene i Krzemowej.

7.5.2. Brak wystarczającej ilości miejsc do wysadzania dzieci na ul. Hoene.

7.5.3. Parkowania na ciągach pieszych w bezpośrednim otoczeniu szkoły.

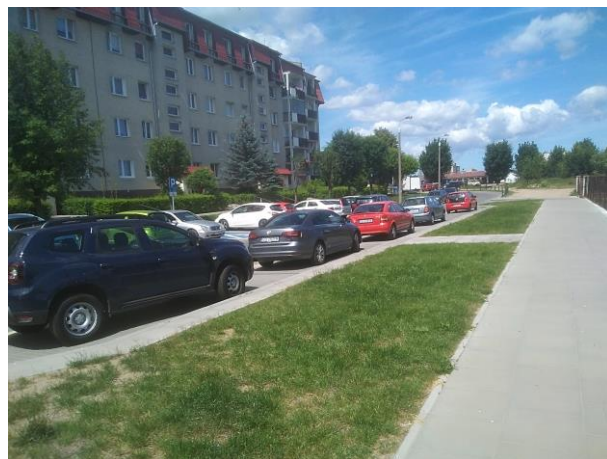
7.5.4. Parkowanie osób postronnych na terenie szkoły - na drodze pożarowej.

7.5.5. Brak wyznaczonego miejsca postoju dla autokarów obsługujących szkołę.

7.5.6. Nieograniczona możliwość wjazdu na teren szkoły (droga pożarowa).



Zdjęcie 9. ul. Krzemowa - parkowanie na chodniku



Zdjęcie 10. ul. E. Hoene - zatoka postojowa

Dokumentacja fotograficzna z audytu terenowego w SP 19



Zdjęcie 11. Ciąg pieszo - rowerowy prowadzący do głównego wejścia do szkoły



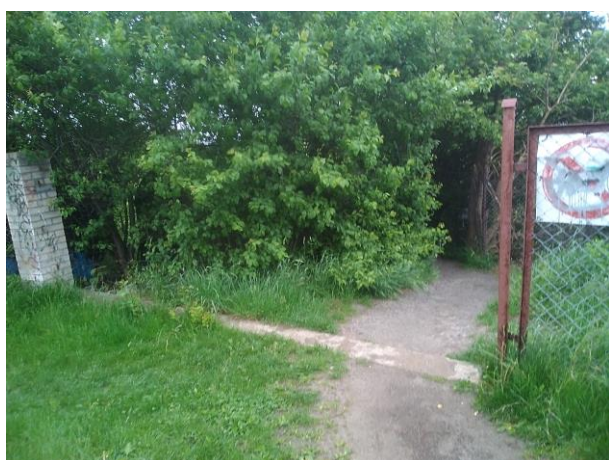
Zdjęcie 12. ul. E. Hoene - zatoka postojowa przed budynkiem szkoły



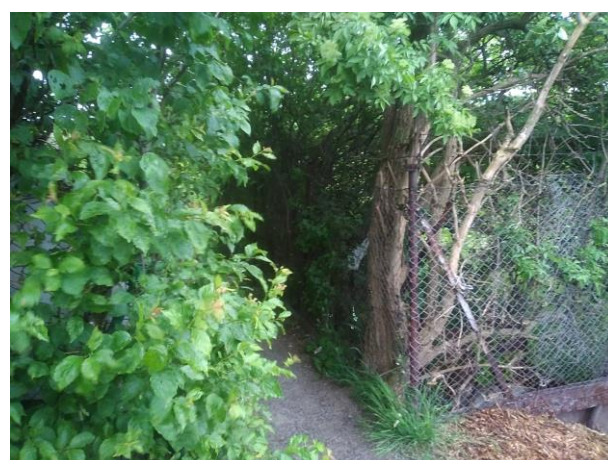
Zdjęcie 13. ul. E. Hoene



Zdjęcie 14. Droga pożarowa - wjazd od ul. E. Hoene



Zdjęcie 15. Skrót na tyłach szkoły w kierunku ul. Diamentowej



Zdjęcie 16. Skrót na tyłach szkoły w kierunku ul. Diamentowej



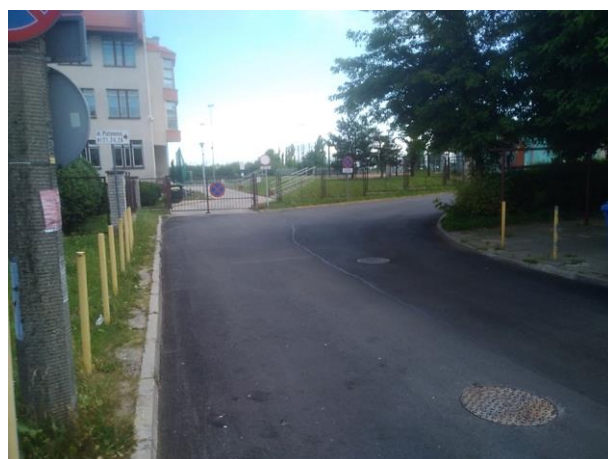
Zdjęcie 17. Stojaki rowerowe na terenie szkoły



Zdjęcie 18. Stojaki rowerowe na terenie szkoły



Zdjęcie 19. ul. Krzemowa - kierunek ul. Platynowa



Zdjęcie 20. ul. Krzemowa - wjazd na teren szkoły



Zdjęcie 21. ul. Krzemowa w kierunku ul. Platynowej - próg zwalniający



Zdjęcie 22. ul. Krzemowa w kierunku ul. Platynowej - brak ciągłości chodnika



Zdjęcie 23. ul. Platynowa



Zdjęcie 24. ul. E. Hoene

8. Rekomendacje

Rekomendacje zespołu audytorów w zakresie poprawy bezpieczeństwa wokół SP 19:

8.1. Teren wokół szkoły - organizacja ruchu i pozostałe działania

- 8.1.1. Wprowadzenie strefy skrzyżowań równorzędnych w bezpośrednim otoczeniu szkoły (szczególnie skrzyżowanie E. Hoene i Krzemowej).
- 8.1.2. Wyznaczenie strefy kiss&ride w istniejących zatokach postojowych wzdłuż ul. E. Hoene (dedykowane dodatkowe oznakowanie pionowe i poziome dla szkolnych stref kiss&ride).

8.2. Teren wokół szkoły - zadania inwestycyjne

- 8.2.1. Budowa mini - ronda skrzyżowanie ul. E. Hoene i ul. Krzemowej.
- 8.2.2. Modernizacja oświetlenia terenu wokół szkoły.

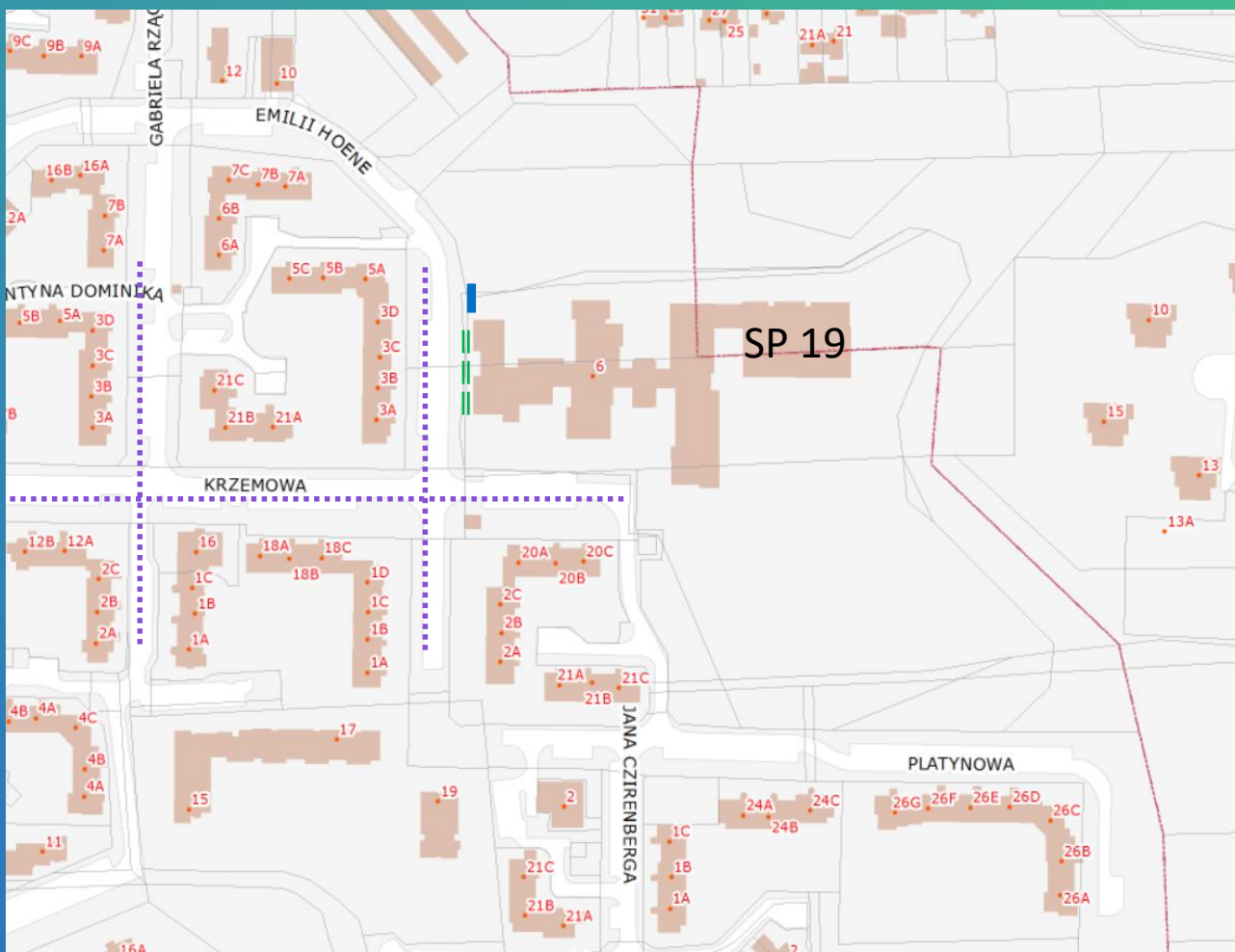
8.3. Teren szkoły – organizacja ruchu i pozostałe działania

- 8.3.1. Opracowanie procedury i wyznaczenie miejsca parkowania dla autokarów obsługujących szkołę.
- 8.3.2. Ograniczenie wjazdu i eliminacja parkowania na terenie szkoły osób postronnych (droga pożarowa).
- 8.3.3. Likwidacja skrótu w kierunku ul. Diamentowej.

8.4. Na terenie szkoły – zadania inwestycyjne

Brak

Mapa zadań wokół szkoły



Źródło podstawowej warstwy mapy: gis.gdansk.pl.

- wydzielenie zatoki typu kiss&ride
- ograniczenie wjazdu do szkoły drogą pożarową (szlaban)
- rozważenie wprowadzenia skrzyżowań równorzędnych

Opracowanie:
Tomasz Czuba
Michał Suchanek

**Opracowanie zostało współfinansowane ze środków projektu School
Chance realizowanego w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju
Regionalnego, program INTERREG Europe**

