

RAPORT ROWEROWY - TCZEWSKA MŁODZIEŻ GIMNAZJALNA

Całoroczne zwyczaje korzystania z roweru oraz zapotrzebowanie na imprezy rowerowe u młodzieży w wieku 13-15 lat

marek.bury@gmail.com - tel. 504 453 864 & 888 123 757, ver.2.2

I – METODOLOGIA

ZHP + Gimnazjum nr 3, 100%=250

wskazania ilościowe chłopców 100%=124

wskazania ilościowe dziewcząt 100%=126

Tabela nr 1

Ankiety uzyskano z dwóch źródeł: 40 harcerzy oraz 210 uczniów Gimnazjum nr 3 w Tczewie. W przypadku ZHP, ankietę zbadał tczewskich harcerzy uczestniczących w Rajdzie Kociewie. Ankietowanie odbyło się wieczorem w bazie, gdzie harcerze mieli nocleg po dwudniowej imprezie. Harcerze byli przychylnie nastawieni do badań, zwłaszcza po zapowiedzi, iż wiosną 2012 roku, odbędzie się rowerowy rajd na orientację. W drugim przypadku - ankietę wraz z wicedyrektorem Gimnazjum nr 3 - odwiedzali poszczególne klasy w czasie szkolnych lekcji. Na początku prezentowano młodzieży przez ok. 1 minutę wyświetlacz widmowy umiejscowiony na tylnym kole profesjonalnego roweru wyścigowego, aby zainteresować ich wizytą oraz badaniami. Badani reagowali na ogół pozytywnie – w większości wyrażali zaciekanie, rozbawienie a niekiedy zachwyty. Następnie mieli około 7 minut na wypełnienie ankiety. Największą trudność sprawiło ankietowanym (w ¼) określenie dzielnicy miejsca swojego zamieszkania. Aby rozdać ankiety właściwym osobom, pytano się kto ma rower i kto lubi na nim jeździć. Uczniowie w większości klas zgłaszali się w 100% do wypełniania ankiety (podczas gdy harcerze w niecałych 90%), dlatego wskaźnik błędów danych statystycznych szacujemy na 5%-10%, ponieważ:

- sposób przeprowadzenia badań wytworzył sytuację, w której ankiety wypełnili też uczniowie nie posiadający faktycznie rowerów lub nie lubiących jazdy rowerem (a nie chcieli się publicznie do tego przyznać);
- wielkość badanej próby wyniosła tylko 250 osób i badanie w 84% dotyczyło uczniów jednego wybranego gimnazjum;
- badanie przeprowadzono na młodych ludziach, którzy nie mają jeszcze życiowego doświadczenia w określaniu fizycznych parametrów długości drogi i czasu np. jeden z badanych, zamieszkały na Osiedlu Garnuszewskiego stwierdził, że do Gimnazjum nr 3 na Suchostrzygach jest 18 km, a inni uczniowie mieli już znacznie mniejsze, choć podobne problemy;
- cechą nastolatków bywa przesadna skłonność do zawyżania lub zaniżania opisów swojej osoby, szczególnie takich, które mogą ich wartościować. Należy też pamiętać, że badanie dotyczyło jedynie wielkości deklarowanych przez uczniów, a nie obiektywnego i fizycznego pomiaru z zewnątrz ich całorocznej rowerowej aktywności, która występuje w rzeczywistości.

UWAGA - ponieważ podstawa ułamka opisującego obie płcie jest prawie identyczna, dlatego w dalszych rozważaniach zestawiono i porównano wielkości procentowe opisujące chłopców razem z analogicznymi wielkościami opisującymi dziewczęta. W zielonych polach tabel wpisano % odpowiedzi chłopców, a w polach niebieskich określono % odpowiedzi dziewcząt.

II - WYNIKI BADAŃ

1) Rowerowe Suchostrzygi

Miejsca zamieszkania ankietowanych:

brak danych	Suchostrzygi	Czyżkowo	Stare M.	Nowe M.	Abisynia	Górki	inne								
11,2%	13,4%	62,9%	58,7%	0,8%	1,6%	3,2%	2,4%	11,2%	13,4%	3,2%	1,6%	0,8%	0,8%	6,45%	7,9%

Tabela nr 2

Ok. 60% badanej młodzieży to mieszkańcy Suchostrzyg. To największa dzielnica Tczewa, która do tej pory nie ma uporządkowanej komunikacji rowerowej ani wewnątrz dzielnicy, ani połączeń rowerowych z innymi dzielnicami miasta. Natomiast walorem jest bezpośrednie graniczenie z zielonymi terenami od strony zachodniej Tczewa, które doskonale nadają się do rekreacji rowerowej: okolice Rokitek, Młynek, Szpegawska itp. Na tym obszarze istnieje szeroki wybór dróg śródpolnych i leśnych oraz różnorodnych dróg bocznych o nawierzchni utwardzonej. W czasie lata można zaobserwować małe grupki młodzieżowe lub rodzinne – które rowerami jadą w otoczenie tych jezior.

Dystans liczony w km / dzień	nie wiem		do 15 km		do 30 km		do 50 km		do 100 km	
	27,4%	44,4%	31,4%	36,5%	33,1%	14,2%	06,5%	04,7%	01,6%	-
Czas jazdy liczony w godzinach / dzień	1 godzina		2 godziny		3 godziny		pół dnia		cały dzień	
	14,5%	17,4%	29,1%	27,8%	18,6%	25,4%	30,6%	21,4%	07,2%	07,9%
Preferowana nawierzchnia dróg	asfalt		teren		wszędzie					
	16,9%	34,9%	16,2%	08,7%	66,9%	56,3%				

Tabela nr 3

W promieniu 15 km od Tczewa jest kilka takich atrakcyjnych miejsc i 40% badanych chłopców oraz 20% dziewcząt jest w stanie do nich dojechać, deklarując w ankietach możliwość jazdy do 30, 50 a nawet do 100 km. Odsetek ten realnie jest większy, ponieważ niespełna 30% chłopców i przeszło 40% dziewcząt nie umiało określić swoich fizycznych możliwości w jeździe rowerem na odległość w km/dzień. Średnia prędkość spokojnej jazdy na rowerze to około 14 km/h, dlatego uwzględniając czas jazdy do miejsc atrakcyjnych wokół Tczewa, może tam dojechać ponad 80% chłopców oraz prawie tyle samo dziewcząt, przy czym 35% dziewcząt wolałby częściej jeździć wygodnymi asfaltami, w przeciwieństwie do chłopców, którzy preferują ten typ dróg tylko w 17%. Odwrotnie wygląda preferowanie dróg terenowych: lubi je 16% chłopców i tylko 8% dziewcząt. Natomiast po każdym rodzaju drogi chętnie pojedzie 67% chłopców i 56% dziewcząt.

2) Wpływ pór roku na korzystanie z roweru

Ulubione pory roku do jazdy rowerem	wiosna		lato		jesień		zima		sezon na rower
	51,6%	57,1%	92,7%	90,5%	24,2%	12,7%	07,2%	01,6%	

Tabela nr 4

Wiosną na rower wsiada ok. 52% chłopców i 57% dziewczyn, i to jeden z nielicznych wskaźników, w którym płęć piękna wypadła korzystniej ☺ Ulubioną porą roku, w której często jeżdżą obie płęć jest lato, bo przeszło 90% rowerzystów i rowerzystek (niestety – odwrotnie do wzrostu zapotrzebowania, we wakacje ilość ogólnodostępnych imprez rowerowych w Tczewie wyraźnie spada). Natomiast jesienią - rowerami porusza się jeszcze 24% chłopców i tylko 13% dziewczyn.

Zimą są największe dysproporcje, bo z roweru nie zsiada 7% uczniów, natomiast towarzyszy im trzykrotnie mniej uczennic.

Częstość korzystania z roweru w sezonie	codziennie		cotygodniowo		comiesięcznie		sporadycznie	
	26,6%	06,3%	33,9%	39,0%	8,0%	30,9%	31,4%	54,8%

Tabela nr 5

Częstotliwość korzystania z roweru w sezonie nie napawa optymizmem, ponieważ aż 55% dziewcząt jeździ „sporadycznie” (czyli w praktyce zaledwie kilka razy do roku) a tylko 6% codziennie. Zupełnie co innego deklarują chłopcy: tylko niecałe 1/3 z nich wsiada na rower sporadycznie, natomiast przeszło 1/4 jeździ w sezonie prawie codziennie!

3) Tczewska młodzież a imprezy rowerowe

Zapotrzebowanie na rodzaje imprez:	tak		nie		nie wiem	
Jednodniowe turystyczne rajdy rowerowe	35,4%	25,4%	38,7%	45,2%	25,8%	29,3%
Wakacyjne obozy rowerowe	17,7%	20,6%	54,8%	60,3%	27,4%	19,0%
Rowerowe imprezy na orientację	29,0%	27,0%	46,7%	54,7%	24,2%	18,2%
Wyścigi rowerowe i zawody	33,8%	17,4%	47,6%	63,5%	18,6%	19,0%
Konkursy sprawnościowe	25,8%	15,8%	49,2%	64,3%	25,0%	19,8%

Tabela nr 6

Okazuje się, że większa część młodzieży nie wykazuje zainteresowania imprezami rowerowymi, przy czym najmniej zainteresowane nimi są dziewczęta, bo w zależności od rodzaju imprezy rowerowej brak zainteresowania waha się od 45% do 64%! U chłopców parametry braku zainteresowania są mniejsze i zawierają się między 39% a 55%

Istnieje bardzo duża grupa osób niezdecydowanych, czy brać udział w imprezach rowerowych: to poziom rzędu 18%-29% chłopców i dziewcząt. Możliwe, że sporą część tej grupy udałoby się przekonać do działań.

Imprezy, na które wg kolejności wskazań, najchętniej pojechałyby dziewczęta, to rowerowe imprezy na orientację (27%), jednodniowe turystyczne rajdy rowerowe (25%), wakacyjne obozy rowerowe (20%), wyścigi rowerowe i zawody (17%), konkursy sprawnościowe (15%). Dziewczyny wolą wybierać imprezy, które kojarzą się im ze spokojniejszym stylem jazdy, rekreacją oraz możliwością towarzyskiego pobycia w grupie.

Chłopcy najchętniej pojechaliby na jednodniowe turystyczne rajdy rowerowe (35%), wyścigi rowerowe i zawody (34%), rowerowe imprezy na orientację (29%), konkursy sprawnościowe (26%), wakacyjne obozy rowerowe (18%).

Chłopcy preferują imprezy, które utożsamiają z przygodą, rywalizacją i szybszym tempem jazdy.

Powyższe wyniki pokazują, że młodzi ludzie do tej pory najczęściej nie mieli okazji brać udziału w jakichkolwiek imprezach rowerowych i stąd mają problem z określeniem swoich preferencji. Jazda na rowerze nie jest popularnym elementem młodzieżowego stylu życia ani wartością samą w sobie dla przeciętnego tczewskiego nastolatka. W świetle takich wyników - rower jawi się jako jeden z wielu różnych zwyczajnych środków codziennej komunikacji, tak samo jak autobus, motocykl, samochód itp. W takim ujęciu i zestawieniu rower wypada niekorzystnie, bo jedzie dość wolno, nie zapewnia ochrony przed deszczem, należy mu poświęcić swój czas na regulację, naprawy oraz mycie, zaś wyjmowanie roweru z piwnicy (lub balkonu) w bloku, w ramach przygotowania do jazdy, może okazać się czasochłonnym, ciężkim i kłopotliwym zadaniem, trudniejszym dla dziewcząt. Należy jednak pamiętać, że 15%-25% dziewcząt i 17%-35% chłopców, to młodzież gimnazjalna potencjalnie zainteresowana imprezami rowerowymi w Tczewie, o której tczewscy animatorzy rowerowi nie powinni zapominać. Oczywiście pod warunkiem przeprowadzenia żywej i oryginalnej promocji oraz bezpośredniego dotarcia z informacją do młodzieży. Określenie wielkości gimnazjalnego potencjału rowerowego było najważniejszym celem niniejszego badania. Cyfry te wzrastają, po uwzględnieniu „niezdecydowanych”, natomiast znowu maleją po odjęciu marginesu błędu statystycznego. Reasumując szacuję, że około 20% dziewcząt i 30% chłopców spośród osób posiadających rowery w wieku gimnazjalnym, to całkiem realne wielkości grup docelowych działań prorowerowych w Tczewie.

4) Używanie wyposażenia zwiększającego bezpieczeństwo rowerzysty

Używanie w jeździe wyposażenia:	ZAWSZE		często		rzadko		NIGDY	
Kask rowerowy	02,4%	01,6%	07,2%	02,4%	13,7%	08,7%	76,6%	87,3%
Kamizelka odbłaskowa	06,4%	01,6%	05,6%	01,6%	16,9%	10,3%	70,9%	85,7%
Oświetlenie rowerowe	20,1%	17,4%	25,0%	05,5%	21,7%	23,0%	33,0%	58,7%

Tabela nr 7

Wyniki tej części badań są niepokojące, ponieważ aż 77% chłopców i 87% dziewcząt nigdy nie używa kasków rowerowych! Używanie kamizelek odbłaskowych jest praktycznie na tym samym poziomie, choć koszt zakupu jest przecież wielokrotnie niższy. Sprawa wygląda korzystniej w przypadku oświetlenia rowerowego, ponieważ nigdy nie włącza go „jedynie” 33% chłopców oraz aż 59% dziewcząt. Jak widać - kaski oraz kamizelki nie stały się elementem młodzieżowej mody rowerowej w Tczewie i nie są spostrzegane jako niezbędne elementy utrzymania codziennego bezpieczeństwa podczas jazdy rowerem. Władze miasta Tczewa, policja, szkoły, rodzice oraz organizacje społeczne - nie powinny lekceważyć takiego stanu rzeczy.

5) Dojazd rowerem z domu do szkoły

Częstotliwość deklarowanego dojazdu rowerem do szkoły	ZAWSZE		często		rzadko		NIGDY	
	-	-	02,4%	00,8%	12,0%	06,3%	85,4%	92,8%

Tabela nr 8

Okazuje się, że nie ma nikogo spośród wszystkich zbadanych, kto codziennie i regularnie dojeżdża do szkoły. Natomiast zdarza się, że nieregularnie i co pewien czas do szkoły na rowerze jeździ 14,4% chłopaków oraz 7% dziewcząt... Podejrzewam, że w wielu krajach Unii Europejskiej taki wynik wzbudziłby wielkie zdziwienie.

Przyczyny nie dojeżdżania rowerem do szkoły:

		chłopcy	dziewczęta
1	Brak stojaków przed szkołą na rower	44,3%	34,1%
2	Obawa o kradzież roweru lub napad	46,7%	40,4%
3	Obawa przed złą pogodą	08,6%	11,9%
4	Zbyt mała odległość między domem a szkołą	44,3%	48,4%
5	Zbyt duża odległość między domem a szkołą	10,4%	04,7%
6	Brak ścieżek rowerowych między domem a szkołą	14,5%	25,4%
7	Obawa przed awariami roweru	03,2%	05,5%
8	Sprzeciw rodziny, bliskich	00,8%	02,4%
9	Inne przeciwności	09,6%	15,8%

Tabela nr 9

Przyczyny tego stanu rzeczy dziewczęta tłumaczą następująco: zbyt mała odległość między domem a szkołą (48,4%), obawa o kradzież roweru lub jego odebranie przez silniejszą osobę (40,4%), brak stojaków przed szkołą na rower (34,1%), brak ścieżek rowerowych między domem a szkołą (25,4%), obawa przed złą pogodą (11,9%), obawa przed awariami roweru (5,5%), zbyt duża odległość między domem a szkołą (4,7%), sprzeciw rodziny i bliskich (2,4%) oraz „inne przeciwności” (15,8%) wśród których najczęściej wymieniano: brak chęci jazdy rowerem, jazdę autobusem jako lepszy wybór oraz podwożenie samochodem przez rodziców itp.

Z kolei chłopcy swój brak dojazdu rowerem do szkoły uzasadniają tak: obawa o kradzież roweru lub napad (46,7%), zbyt mała odległość między domem a szkołą (44,3%), brak stojaków przed szkołą na rower (44,3%), brak ścieżek rowerowych między domem a szkołą (14,5%), zbyt duża odległość między domem a szkołą (10,4%), obawa przed złą pogodą (8,6%), obawa przed awariami roweru (3,2%), sprzeciw rodziny i bliskich (0,8%) oraz „inne przeciwności” (9,6%), z których najczęściej wymieniano, iż lepiej iść pieszo do szkoły, ponieważ koledzy też idą pieszo.

Obie płcie uznały, że dwa najważniejsze czynniki ograniczające rozwój komunikacji rowerowej na trasie dom – szkoła, to:

- 1) szeroko rozumiane bezpieczeństwo rowerzysty i jego roweru;
- 2) brak strzeżonych parkingów rowerowych przed szkołą oraz brak ścieżek rowerowych między domem a szkołą.

Ponieważ blisko połowa uczniów wskazała, iż mieszka za blisko szkoły, aby do niej dojeżdżać, należy przypuszczać, że druga połowa dojeżdżałaby, gdyby miała ku temu stworzone warunki, tj. zapewnione bezpieczeństwo jadącej osoby oraz przechowywanego roweru w czasie zajęć szkolnych. Uwzględniając wielkość Gimnazjum nr 3 (prawie 740 uczniów oraz ok. 80 pracowników), należałoby stworzyć parking rowerowy na blisko 400 stanowisk. Należy jednak pamiętać, że wybudowanie systemu ścieżek rowerowych w dzielnicy oraz przyszkolnego parkingu rowerowego, nie spowoduje automatycznie stanu jego obłożenia. Potrzebny jest też nawyk bezpiecznego i codziennego dojeżdżania rowerem do szkoły, na co potrzeba co najmniej kilku lat prowadzenia przemyślanej akcji edukacyjno-promocyjnej.

III - WNIOSKI Z BADAŃ

1) Rowerzyści stanowią przeszło 90% młodzieży gimnazjalnej. Z tego faktu wynikają zbiorowe potrzeby tej grupy społecznej, które nie znajdują odzwierciedlenia w układzie komunikacyjnym dzielnicy, układzie dróg dojazdowych do szkoły, ani wyposażeniu szkoły w monitorowany parking rowerowy. Z braku bezpiecznej infrastruktury młodzież w znacznej części korzysta z rowerów sporadycznie, co stoi w sprzeczności z pożądanym kierunkiem rozwijania mobilności aktywnej w mieście. Rozwiązanie tego problemu leży we współpracy władz samorządowych z dyrekcjami szkół oraz rodzicami i policją.

2) Niniejsze opracowanie daje wiedzę tczewskim organizatorom imprez rowerowych o całorocznych zwyczajach korzystania z roweru oraz o wielkości deklarowanego zapotrzebowania przez młodzież gimnazjalną na poszczególne rodzaje imprez rowerowych. W praktyce do tej pory żaden tczewski organizator imprez rowerowych nie stworzył programu, zdolnego te potrzeby zaspokoić choćby w małej części i nie będzie to możliwe aż do czasu powstania konkretnego programu działań, realizujących jasno zdefiniowaną politykę prorowerową miasta Tczewa.

3) Raport pokazuje, że dotychczasowe działania w sferze promowania bezpieczeństwa ruchu drogowego wśród młodzieży gimnazjalnej są mocno niewystarczające. Chłopcy i dziewczęta najczęściej nie zakładają kasków rowerowych, nie ubierają kamizelek odbłaskowych i rzadko kiedy włączają oświetlenie rowerowe. Pozytywna zmiana tych zwyczajów jest możliwa dopiero po zawiązaniu bardzo szerokiej lokalnej koalicji – włączając w to także przedszkola oraz firmy.

Autor raportu serdecznie dziękuje Renacie Zapart-Kornas z Komendy Hufca ZHP w Tczewie oraz Tomaszowi Szulc i Hannie Sitkiewicz z dyrekcji Gimnazjum nr 3 w Tczewie za pomoc i umożliwienie badań ©
Oprac. Marek Jacek Bury – Stowarzyszenie „Rowerowy Tczew”, listopad 2011 r.



tel. 504453864 i 888123757 • rowerowy.tczew@gmail.com • CWRDW 83-110 Tczew 30go Stycznia 4