

# „Jak dorosnę... zrobię prawko”

Preferencje i nawyki transportowe  
młodzieży licealnej w Warszawie.  
Raport Fundacji Na miejscu

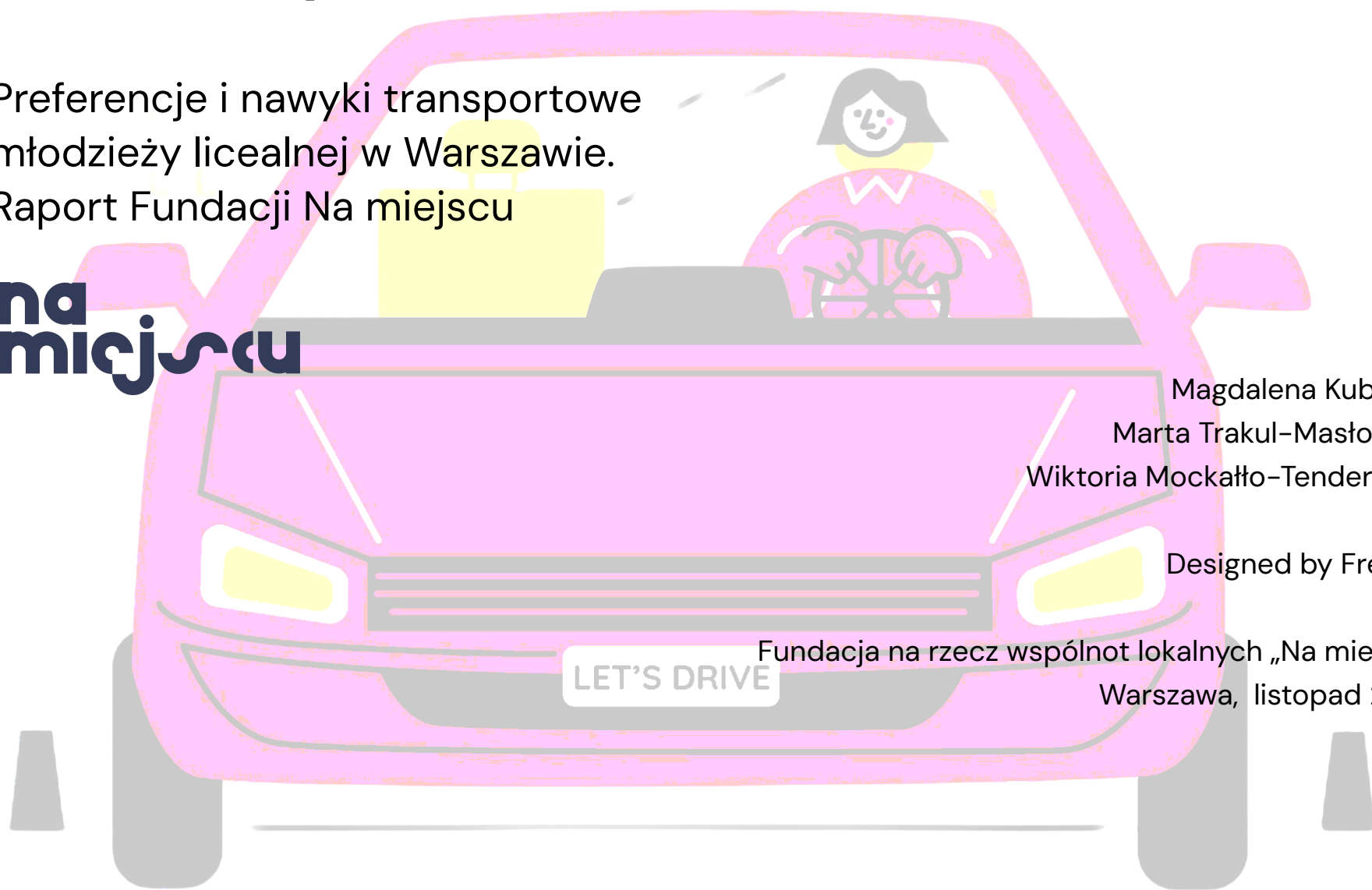
**na  
miejscu**

Magdalena Kubecka  
Marta Trakul-Masłowska  
Wiktoria Mockało-Tenderenda

Designed by Freepik

Fundacja na rzecz wspólnot lokalnych „Na miejscu”

Warszawa, listopad 2024





Raport powstał na podstawie wniosków z badania ankietowego przeprowadzonego przez zespół badawczy Fundacji na rzecz wspólnot lokalnych „Na miejscu” w ramach projektu *Wdech. Opowieść o czystym powietrzu*. Projekt realizowany jest dzięki finansowaniu ze środków Clean Air Fund.

**Celem badania było poznanie nastawienia młodzieży wobec różnych sposobów przemieszczania się po mieście, ich nawyków transportowych oraz wiedzy związanej ze zrównoważoną mobilnością.**

Badanie zostało przeprowadzone jesienią 2024 roku w grupie 511 osób w wieku od 14 do 18 lat, uczęszczających do 10 szkół średnich w Warszawie. Wśród nich 292 osoby płci żeńskiej, 200 osób płci męskiej oraz 19 osób, które zadeklarowały inną przynależność płciową lub nie chciały zostać zaklasyfikowane.

Ankieta została udostępniona osobom uczniowskim w formie on-line przez nauczycieli i nauczycielki w trakcie zajęć lekcyjnych. Szkoły zaproszone do badania uczestniczą w projekcie *Wdech*.

Więcej informacji o projekcie i badaniu znajduje się na stronie:

<https://namiejscu.org/wdech-opowiesc-o-czystym-powietrze>

Do nauczycielek i nauczycieli ze szkół biorących udział w projekcie kierujemy podziękowania za współpracę przy przeprowadzeniu badania.



# SPIS TREŚCI

## **Najważniejsze wnioski w punktach**

### **W jaki sposób młode osoby docierają do szkoły**

Daleko do szkoły

Piechotą, bo wygodnie

Mikromobilność w niszy

Wielka przygoda ze zbiorkomem

### **Plany na przyszłość**

Zbiorkom traci na popularności

Triumf samochodu

### **Motywacje przy decyzjach transportowych**

Czas, pieniądz i przyroda

### **Postawy względem poruszania się po mieście**

Duża świadomość, pewna ambiwalencja

### **Wiedza na temat mobilności**

Samochody elektryczne z dobrym PRem

### **Rekomendacje**

## Najważniejsze wnioski w punktach

- Młodzi ludzie na co dzień intensywnie użytkują komunikację zbiorową (ponad 82%) i ją cenią (62% uważa, że jest dobrej jakości).
- Jednocześnie, w swoim dorosłym życiu, aż 44% młodych osób planuje poruszać się głównie samochodem prywatnym.
- Widać, że komunikacja producentów samochodów elektrycznych jest skuteczna. Blisko **40% twierdzi, że samochód elektryczny lub hybrydowy jest bardziej ekologiczny niż pociąg.**
- 54% osób zgadza się ze stwierdzeniem, że w Warszawie jest za dużo aut.
- Jednocześnie widać w badaniu, że w naszej kulturze **auto jest kojarzone w wolnością i dorosłością. Na liście marzeń i planów na pierwszym miejscu pojawia się podróżowanie po świecie, a tuż potem,**

### **niemal ex aequo, zrobienie prawa jazdy.**

W pierwszej piątce jest też zakup lub otrzymanie własnego samochodu.

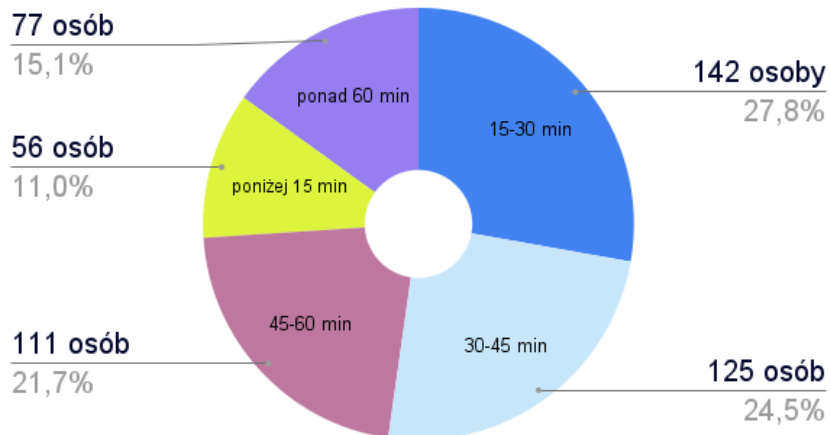
- Osoby, **które nie widzą zależności między ruchem samochodowym a jakością powietrza** w mieście częściej deklarują chęć jazdy samochodem w przyszłości.
- 33% osób badanych nie ma gotowości ograniczenia swojego indywidualnego komfortu dla dobra większej społeczności. Mniej niż 30% osób znajduje w sobie taką gotowość.

## W jaki sposób młode osoby docierają do szkoły

### Daleko do szkoły

Aż 139 osób (27%) spośród badanych mieszka poza administracyjnymi granicami Warszawy, w obszarze metropolitalnym. Większość z nich potrzebuje ponad 45 minut, aby dotrzeć do szkoły, 57 osobom zajmuje to więcej niż godzinę.

Ile czasu zajmuje Ci dotarcie do szkoły?



Wykres 1: Czas dotarcia do szkoły

Tymczasem dla ogółu badanych osób ten czas jest istotnie krótszy. Większości osób dotarcie do szkoły zajmuje między 15 a 45 minut.

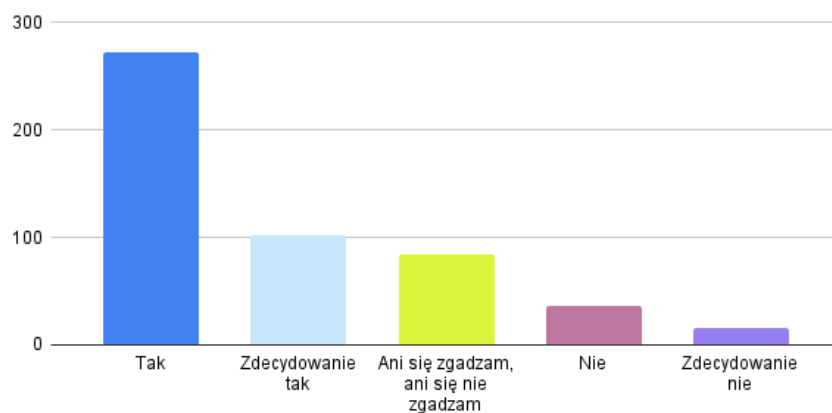
To właśnie jakość połączenia ze szkołą oraz czas potrzebny na przejazd ma kluczowe znaczenie, jeśli chodzi o budowanie preferencji i nawyków transportowych w rodzinach osób nastoletnich.

Jednocześnie nie można zaobserwować prawidłowości, że na podróż samochodem decydują się tylko osoby, które mieszkają daleko od szkoły lub nie mają dobrego połączenia komunikacją zbiorową. Samochodem do szkoły dowożone są tylko 32 osoby, w tej grupie znajdują się osoby zarówno spoza Warszawy, z dzielnic oddalonych od centrum (i od samej szkoły) oraz z dzielnic centralnych. Osoby te wskazały, że samochód jest głównym sposobem przemieszczania się rodziców lub opiekunów. To oni „po drodze” do pracy podwożą swoje dziecko do szkoły.

## Piechotą, bo wygodnie

Chociaż pieszo do szkoły może – ze względu na odległość – docierać jedynie 28 osób, młodzi ludzie generalnie doceniają ten sposób poruszania się po mieście. 374 osoby zgadzają się ze stwierdzeniem, że **po Warszawie wygodnie chodzi się pieszo**. Tylko 52 osoby nie zgadzają się z tym stwierdzeniem, pozostali nie mają wyraźnej opinii. Spacer jest dla jednej trzeciej osób atrakcyjną propozycją na wspólne spędzanie czasu z rówieśnikami czy randkę. Promowanie ruchu pieszego ma zatem duży sens, chcąc dyskutować o zrównoważonym transporcie z tą grupą.

W jakim stopniu zgadzasz się z poniższym stwierdzeniem:  
Po Warszawie wygodnie chodzi się pieszo.

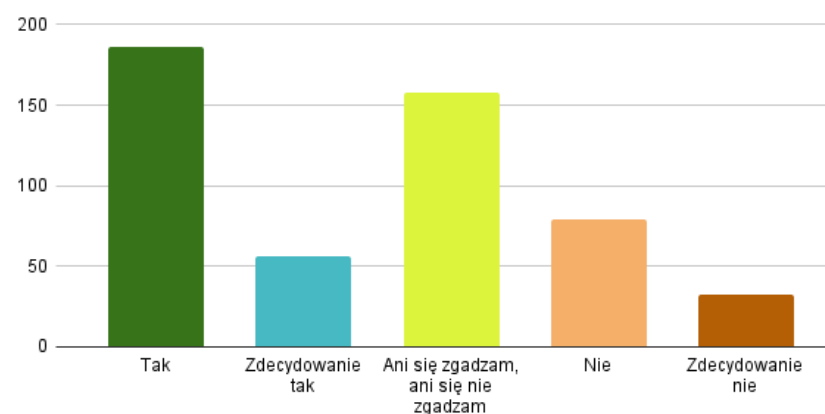


Wykres 2: Opinia młodzieży na temat poruszania się pieszo po Warszawie.

## Mikromobilność w niszy

W tym momencie rowerem do szkoły jeździ jedynie 20 osób, pojedyncze osoby hulajnogą.

W jakim stopniu zgadzasz się z poniższym stwierdzeniem:  
Po Warszawie wygodnie jeździ się rowerem.



Wykres 3: Opinia młodzieży na temat poruszania się rowerem po Warszawie.

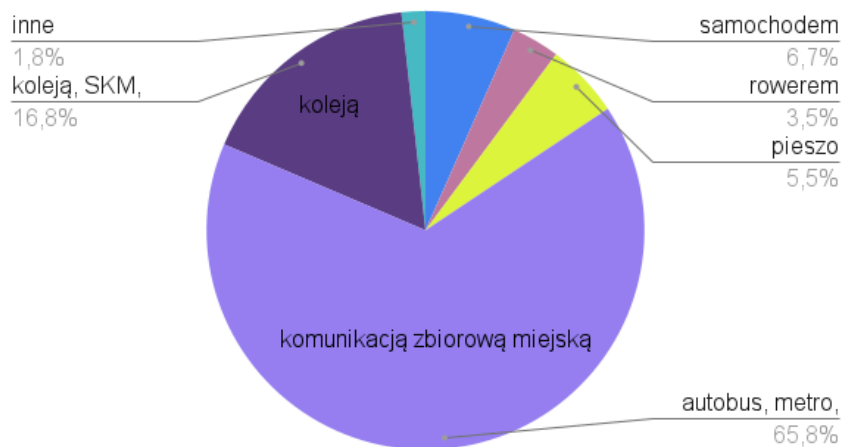
**Doświadczenie młodzieży z jazdy rowerem po Warszawie, w porównaniu z poruszaniem się pieszo lub komunikacją zbiorową, nie jest pozytywne.** Mniej niż połowa badanych, bo tylko 242 osoby zgadzają się ze stwierdzeniem, że po Warszawie wygodnie jeździ się rowerem. 111 osób się z tym nie zgadza i aż 158 jest

ambivalentnych (ani się zgadza, ani się nie zgadza), co wynika często z braku doświadczenia jazdy po mieście rowerem lub hulajnogą, niechęci do podejmowania prób.

## Wielka przygoda ze zbiorkomem

Mamy do czynienia z grupą niezwykle aktywnych użytkowników i użytkowniczek komunikacji zbiorowej – z wyboru lub z przymusu. Ponad 82% (422 osoby) korzystają

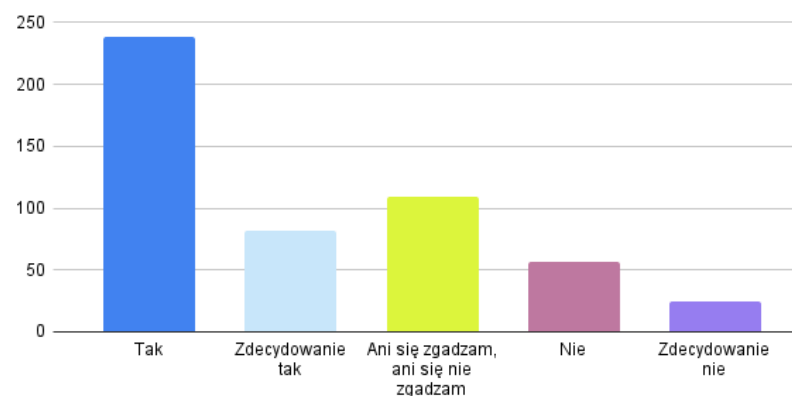
### Jak najczęściej docierasz do szkoły?



Wykres 4: Sposób docierania młodych osób do szkoły.

z niej na co dzień. Dla 88 osób spośród nich jest to regionalna kolej (np. SKM, WKD, KM) ułatwiająca docieranie z obszaru metropolitalnego oraz z dzielnic takich jak Ursus czy Włochy. Podróże koleją oznaczają dla większości (62%) dłuższy czas podróży (wynoszący więcej niż 45 minut).

### W jakim stopniu zgadzasz się z poniższym stwierdzeniem: Komunikacja zbiorowa w Warszawie jest dobrej jakości.



Wykres 5: Opinia młodzieży na temat komunikacji zbiorowej.

Ich opinia na temat komunikacji jest dobra. 239 osób zgadza się ze stwierdzeniem, że komunikacja zbiorowa jest dobrej jakości (82 osoby spośród nich zdecydowanie się z nim zgadza). 109 osób ma do tego stwierdzenia ambiwalentny stosunek („ani się zgadzam, ani się nie zgadzam”), a 81 osób nie zgadza się z tym stwierdzeniem.

# Plany na przyszłość

## Zbiorkom traci na popularności

Mogłoby się wydawać, że powszechne i bardzo dobre doświadczenia z komunikacją zbiorową sprawiają, że młode osoby po wkroczeniu w dorosłość będą wielkimi orędownikami i użytkownikami metra, tramwajów i autobusów, a także kolei. I faktycznie, część osób planuje w przyszłości poruszać się komunikacją zbiorową (miejską lub regionalną). W naszym badaniu jest to jednak **mniej niż połowa odpowiedzi – 208 osób planuje w przyszłości poruszać się komunikacją zbiorową (miejską lub regionalną), z czego 196 osób wskazuje ją jako wyłączny lub główny środek**. Dla części z nich, może to być też tylko etap przejściowy: „Dopóki nie będę mieć auta, [będę przemieszczać się] komunikacją miejską”. Z własnego doświadczenia dojeżdżania spod miasta lub z terenów oddalonych od centrum i źle skomunikowanych, dobrze wiedzą, że wiele zależy od tego, gdzie zamieszkają. „Jeśli zamieszkał w Warszawie – komunikacją, jeśli nie – samochodem” – mówi jedna z osób.

## Triumf samochodu

Blisko połowa naszych respondentek i respondentów, dokładnie 239 osób, planuje w przyszłości poruszać się po mieście przede wszystkim samochodem. Na pytanie *Jak planujesz poruszać się po mieście jako osoba dorosła, mieszkająca samodzielnie* tylko 227 osób wskazało samochód jako jedyną opcję, 12 osób oprócz auta wskazało także inne środki komunikacji.

Dla rodziców 93% z nich (222 osób) samochód jest głównym lub jednym z najważniejszych środków komunikacji na co dzień – do pracy, po zakupy, w wolnym czasie, do znajomych.

**Istnieje zależność między wyborem środka transportu przez rodziców a planami młodzieży dotyczącymi przemieszczania się gdy będą dorośli.** Młodzi ludzie często naśladują preferencje swoich rodziców, co może być



związane z ich doświadczeniami oraz postrzeganiem dostępnych opcji transportowych.

Rower pozostaje niszowym wyborem na przyszłość. Wskazuje go tylko 31 osób. Okazuje się, że rodzice aż 21 spośród tych osób jeżdżą rowerem na co dzień, jako głównym lub dodatkowym środkiem komunikacji.

## Motywacje przy decyzjach transportowych

### Czas, pieniądz i przyroda

Dla młodych osób z listy powodów wyboru konkretnego środka transportu najważniejszy okazuje się czas. Jako kluczowy czynnik przy podejmowaniu decyzji w pytaniu wielokrotnego wyboru wskazano go 313 razy. Czas dojazdu zależny jest od wielu czynników i dlatego dla jednych, na przykład z dalszych części metropolii, chęć oszczędzania czasu oznacza wybór samochodu, a dla innych, którzy zamiast stać w korkach mogą wsiąść w metro, zdecydowaną przewagę komunikacji zbiorowej.

Na drugim miejscu powodów wyboru środka transportu (ze 182 wskazaniem) jest koszt podróży. Daje to zdecydowaną przewagę komunikacji zbiorowej nad samochodem.

Co ciekawe, na trzeciej pozycji w tej liście znalazł się „pozytywny wpływ na środowisko (mniej spalin)”, wskazany 137 razy. To bardzo duża liczba, biorąc pod uwagę, że bezpieczeństwo osobiste wskazano jedynie 89 razy, a aktywność fizyczną 69. Pozostali wskazywali ją jako drugą lub trzecią w kole. Aspekt środowiskowy pojawia się u osób, które deklarują chęć poruszania się komunikacją zbiorową, rowerem, pieszo lub hulajnogą.

Osoby, które nie widzą zależności między ruchem samochodowym a jakością powietrza częściej deklarują chęć jazdy samochodem w przyszłości. Na 55 osób, które się nie zgadzają (lub zdecydowanie nie zgadzają) ze stwierdzeniem, że ruch samochodowy w Warszawie znacząco wpływa na jakość powietrza, 40 osób planuje w dorosłości poruszać się samochodem lub motorem.

Młodzież, która zauważa negatywny wpływ samochodów na środowisko (np. jakość powietrza), jest bardziej skłonna do wyboru ekologicznych form transportu (rower, pieszo) w przyszłości. Wzrost świadomości ekologicznej oraz

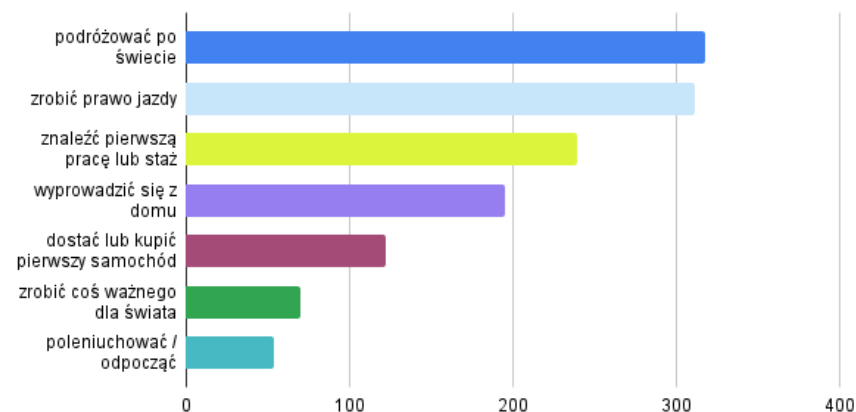
dostępność różnych form mobilności mogą wpłynąć na przyszłe decyzje dotyczące sposobów przemieszczania się w miastach.

## Postawy względem poruszania się po mieście

W badaniu udało się uchwycić aspekt kulturowego znaczenia samochodu i budowania za jego pomocą swojego statusu. Jak piszą same młode osoby, za chęcią jeżdżenia autem w przyszłości stoi czasami potrzeba zaimponowania innym. Jedna z osób zostawiła komentarz, że wybierze auto, „bo mogę pokazać się przed znajomymi że mam zajebisty samochód”. **Samochód jest symbolem wolności i niezależności** „Mogę włączyć głośno muzykę” i „nikt nie będzie się na mnie pchał”. Jest także obiektem pożądania i ludzie obdarzają go uczuciami. „Powód wyboru auta? ekscytacja :) kocham jeździć samochodem”.

Ciekawie rozkładają się także odpowiedzi w pytaniu: **Jakie masz plany, marzenia po ukończeniu 18 roku życia?** Czy któreś z wymienionych poniżej dotyczą Ciebie? Zaznacz trzy najważniejsze dla Ciebie.

Jakie masz plany, marzenia po ukończeniu 18 roku życia?  
Zaznacz trzy najważniejsze dla Ciebie.



Wykres 6: Plany po wejściu w dorosłość.

Najwięcej odpowiedzi (318) zebrała odpowiedź „**podróżować po świecie**”, ale niemal *ex equo* (311) **występuje odpowiedź „zrobić prawo jazdy”**. Na trzecim miejscu (239 wskazań) jest „znaleźć pierwszą pracę lub zacząć staż/praktyki”, następnie (195) wyprowadzić się z domu rodzinnego, zamieszkać na swoim / ze znajomymi. Pierwszą piątkę zamyka (z liczbą 122 wskazań) odpowiedź „dostać lub kupić pierwszy samochód”. Na dalszych miejscach (70) jest „zrobić coś ważnego dla świata” lub (54) „poleniuchować / odpocząć / nic nie robić”.

## Duża świadomość, pewna ambiwalencja

Świadomość o powiązaniach transportu ze zdrowiem oraz jakością życia jest wśród osób odpowiadających na ankietę dosyć duża. 240 osób zgadza oraz 112 osób zdecydowanie zgadza się ze stwierdzeniem: „To jak przemieszczam się na co dzień ma wpływ na moje zdrowie”. Jedynie 73 osoby nie zgadzają się (lub zdecydowanie nie zgadzają się) z tym stwierdzeniem. 64% dostrzega wpływ wyboru sposobu podróży na swoje otoczenie.

Jeszcze większą pewność młodzieży obserwujemy w wątku **wpływu ruchu samochodowego w Warszawie na jakość powietrza. Dostrzega go 78% osób.** 54% osób zgadza się ze stwierdzeniem, że w Warszawie jest za dużo aut. 21% osób się z tym nie zgadza. Bardzo podobne są proporcje odpowiedzi czy należy ograniczać wykorzystywanie aut ze względu na środowisko. Ponad połowa osób się z tym zgadza.

W ankiecie zapytano o gotowość na zmianę własnych zachowań dla dobra ogółu. Pytanie brzmiało: *Na ile zgadzasz się ze stwierdzeniem: Jestem gotowa/gotów ograniczyć swój indywidualny komfort dla dobra większej*

*społeczności.* Odpowiedzi wykazały dosyć dużą ambiwalencję względem takiego podejścia. 187 osób odpowiedziało, że nie mają wyraźnej opinii na ten temat (ani się zgadzam, ani się nie zgadzam). Aż 33% osób badanych (171) nie zgadza się z tym stwierdzeniem (z czego 63 osoby zdecydowanie się nie zgadzają), czyli nie ma w sobie takiej gotowości. Mniej niż 30% osób (153) zgadza się z tym stwierdzeniem (z czego 35 osób zdecydowanie się zgadzają). A zatem, nawet jeśli wśród młodzieży jest duża świadomość wpływu samochodów na jakość życia w mieście oraz wpływu indywidualnych wyborów na zdrowie, decyzja o zmianie zachowań i przyzwyczajzeń transportowych w imię ochrony zdrowia lub dla dobra wspólnego, jest niepopularna.

## Wiedza na temat mobilności

W tej części badania chodziło o przyjrzenie się w jakim stopniu młode osoby zaznajomione są z tematem zrównoważonej mobilności. I chociaż termin „ekomobilność” nie jest ani prostym ani powszechnie znanym pojęciem, zapytano uczestniczki i uczestników badania czy się z nim kiedyś w ogóle zetknęli. Okazało się, że miało go okazję usłyszeć 30% osób, zaś większość osób (45%) nie ma pewności czy się nim wcześniej zetknęła.

Czy słyszałaś/eś kiedyś pojęcie „ekomobilność”?



W pytaniu o skojarzenia z „ekomobilnością” pojawiła się lista zarówno poprawnych jak i błędnych odpowiedzi. Większość młodzieży nie miała wątpliwości, że chodzi o ekologiczne poruszanie się (470, czyli najwięcej wskazań), powiązane ze wzmacnianiem komunikacji zbiorowej oraz rozwijaniem ścieżek rowerowych. Jednoznacznie fałszywe odpowiedzi zostały wskazane 108 razy.

## Samochody elektryczne z dobrym PRem

Stwierdzenie, że ekomobilność to promowanie samochodów elektrycznych, choć sporne, znalazło się na liście, aby zbadać nastawienie młodzieży do tematu. Wszak zdania wśród ekspertek i ekspertów na temat ekologiczności tych pojazdów są podzielone. Odpowiedź wybrano aż 189 razy. Wśród młodzieży brakuje wiedzy na temat samochodów elektrycznych i generowanych przez nie kosztów środowiskowych. Wydaje się, że komunikacja producentów takich pojazdów jest bardzo skuteczna i dociera do osób z badanej grupy. Blisko 40% twierdzi, że samochód elektryczny lub hybrydowy jest bardziej ekologiczny niż pociąg.

## Rekomendacje

Jak w perspektywie badania rozwijać zrównoważoną mobilność, by wspierała ekologiczne wybory młodych osób? Poniżej znajduje się lista rekomendacji Fundacji Na miejscu przygotowana na podstawie wniosków z badania.

- budowanie prestiżu i atrakcyjnego wizerunku mikromobilności, jako elementu stylu życia atrakcyjnego dla młodzieży
- promowanie ruchu pieszego, który – w połączeniu z komunikacją zbiorową lub mikromobilnością – ma największy potencjał jako alternatywa dla samochodu
- tworzenie bezpiecznych i logicznie zaprojektowanych tras rowerowych – dla Generacji Z absurdem jest promowanie rowerów, jeśli nie ma bezpiecznych warunków do jazdy rowerem
- zadbanie o jakość połączeń w ramach metropolii, inaczej ci, którzy dojeżdżają do Warszawy prędko wybiorą samochody – sprawne wdrożenie Planu

Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) w tym kontekście

- edukowanie – pokazywanie zależności zanieczyszczenia powietrza i ruchu samochodowego
- włączanie w debatę publiczną wątku samochodów elektrycznych i ich wpływu na zanieczyszczenie środowiska m.in. przez większy pył ze ścierania opon, nieekologiczne źródła energii elektrycznej