



SZKOLNA · ULICA

RAPORT Z PILOTAŻU



BIURO ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

PAŹDZIERNIK 2020
WROCŁAW



Serdecznie dziękujemy wszystkim **Rodzicom i Mieszkańcom** za cierpliwość i wyrozumiałość, jaką wykazali Państwo w związku z wprowadzonymi zmianami w organizacji ruchu. Dziękujemy za wszystkie Państwa opinie, które starannie analizowaliśmy i wyciągaliśmy wnioski.

Składamy wszystkim osobom, które zaangażowały się w realizację pierwszego w Polsce pilotażu "Szkolnej ulicy", a w szczególności:

Pani Halinie Goldewskiej - Dyrektor Szkoły Podstawowej nr 34
Panu Krzysztofowi Goleniowi - Dyrektorowi Zespołu Szkół nr 9
Pani Małgorzacie Knychas - Wicedyrektor Zespołu Szkół nr 9
Pani Edycie Skule - Przewodniczącej Zarządu Osiedla Ołtaszyn oraz Radnej Rady Miejskiej Wrocławia

Składamy również podziękowania dla **Straży Miejskiej Wrocławia**, za codzienne patrolowanie wyłączonych z ruchu ulic oraz zapowiedź kontynuacji patroli w okolicy SP nr 34.



Spis treści

Krótko o projekcie	3
Wprowadzenie	4
Planowanie i przygotowanie wdrażania projektu	5
Wybór szkół i konsultacje z dyrekcjami	5
Działania informacyjne w społeczności lokalnej	7
Informowanie społeczności szkolnej	8
Opracowanie koncepcji i rozplanowania badań	9
Opracowanie i uzgodnienie projektu organizacji ruchu	11
Przebieg projektu	14
Start pilotażu	14
Badania wstępne przed rozpoczęciem pilotażu	14
Badania w trakcie trwania pilotażu	27
Zebranie opinii podmiotów zaangażowanych w realizację projektu	40
Podsumowanie i wnioski	41



Krótko o projekcie

- W październiku 2020 r. Wrocław przeprowadził pierwszy w Polsce pilotaż projektu „Szkolnej Ulicy”
- Pilotaż ostatecznie przeprowadzono w dwóch lokalizacjach: SP 34 przy ul. Gałczyńskiego na osiedlu Ołtaszyn oraz SP 45 przy ul. Krajewskiego na osiedlu Sępólno
- Projekt zakładał, że na pół godziny przed rozpoczęciem lekcji fragmenty ulic przylegających bezpośrednio do szkół będą oddane ruchowi pieszemu i rowerowemu oraz zostaną wyłączone z ruchu samochodowego
- Realizację projektu poprzedziło kilkumiesięczne przygotowanie organizacyjne, informacyjne, a także obserwacje, badania ankietowe oraz zbieranie opinii (zarówno przed, jak i w trakcie trwania pilotażu)
- Zebrane doświadczenia pozwoliły na podjęcie decyzji o kontynuacji wprowadzonej w ramach pilotażu organizacji ruchu na osiedlu Ołtaszyn oraz rezygnacji z niej na osiedlu Sępólno
- W przypadku Ołtaszyna wyraźnie zauważalne są pozytywne efekty wprowadzonych zmian, ich wpływ na zachowania użytkowników oraz funkcjonowanie najbliższej okolicy placówki; zarówno w społeczności szkolnej, jak i osiedlowej przeważają pozytywne opinie dotyczące ich wprowadzenia
- W przypadku Sępólna do końca bieżącego roku zostanie zaproponowana zmiana porządkująca ruch i postój samochodowy w bezpośrednim sąsiedztwie szkoły; duży udział uczniów spoza bezpośredniego sąsiedztwa placówki (Zespół obejmuje także Szkołę Muzyczną) oraz brak w rejonie miejsc do bezpiecznego jednoczesnego zatrzymania się kilku pojazdów bez blokowania ruchu sprawiają, że nie jest możliwe utrzymanie zmian wprowadzonych w ramach projektu pilotażowego
- Wrocław zamierza rozszerzać projekt „Szkolnej Ulicy” w kolejnych latach, przyjmując zgłoszenia oraz zapraszając do uczestnictwa kolejne szkoły
- Raport w dalszej części opisuje działania podjęte w ramach pilotażu, jego przygotowania, przebieg oraz wnioski, w celu dzielenia się zebranych doświadczeniami ze wszystkimi zainteresowanymi tematyką szkolnych ulic.



SZKOLNA • ULICA



Wprowadzenie

Rzeczywistość wielu osiedlowych szkół, to przyległe ulice szczelnie wypełnione parkującymi samochodami. Zwiększona liczba samochodów, wiąże się z hałasem, czy zanieczyszczeniem powietrza. Jednak przede wszystkim związana jest z mniejszym bezpieczeństwem dla dzieci w miejscu, gdzie powinny czuć się dobrze, czyli tuż pod własną szkołą. Również dla samych dzieci forma docierania do szkoły ma duże znaczenie.

W kontekście kreowania zrównoważonej mobilności w mieście, warto właściwe nawyki i wzorce wprowadzać już od najmłodszych lat. Tymczasem dojazd autem pod samą szkołę pogłębia w młodym pokoleniu przekonanie, że samochód jest najbardziej oczywistą formą przemieszczania się po mieście. Buduje na tej podstawie postawy i przekonania, które ciężko będzie zmienić w przyszłości.

Dodatkowo przemieszczanie się wyłącznie samochodem wzmacnia tendencje występowania chorób cywilizacyjnych związanych z brakiem odpowiedniej dawki ruchu, otyłością, stresem. Światowa Organizacja Zdrowia (WHO) zaleca wykonanie 10 tys. kroków dziennie, jako minimum zdrowej dawki ruchu. Droga do szkoły pokonywana pieszo, rowerem, czy hulajnogą jest więc najbardziej naturalnym sposobem, aby przyzwyczajając młodych ludzi do zdrowych nawyków i wyrobienia postawy na całe życie.

Poza aktywnością fizyczną, ta forma ma dodatkowe korzyści: uczy większej samodzielności, wzmacnia relacje między rówieśnikami oraz z otoczeniem sąsiedzkim. Nawet w przypadku dzieci, które muszą być dowożone do szkoły, cennym jest, aby przynajmniej ostatni odcinek pokonywały pieszo.

Wzmógłony ruch samochodów pod szkołą, to także zwiększone zanieczyszczenie powietrza, zwłaszcza dwutlenkiem azotu (NO₂), na które narażone są dzieci w drodze na lekcje.

Dużo łatwiej jest uczniom i ich rodzicom podejmować decyzje o sposobie przemierzania drogi do szkoły, jeśli na ostatnim odcinku mają ulicę z mnóstwem bezpiecznej, wolnej od ruchu pojazdów przestrzeni. Ulica przed szkołą nie musi być labiryntem złożonym z zaparkowanych samochodów, z kierowcami w porannym pośpiechu.

Pomysł ograniczenia ruchu samochodowego przed szkołą bezpośrednio przed pierwszą lekcją nie jest nowy. Podobne rozwiązania od lat funkcjonują we Włoszech (Emiglio Romana), Belgii czy Wielkiej Brytanii. Bezpośrednią inspiracją dla realizacji pilotażowego projektu „Szkolna Ulica” we Wrocławiu był wiedeński projekt „Schulstraße”, który od kilku lat z sukcesem jest realizowany w Wiedniu.





Planowanie i przygotowanie wdrażania projektu

Wybór szkół i konsultacje z dyrekcjami

Przygotowania do realizacji projektu rozpoczęto w II kwartale 2020 r. Projekt „Szkolna ulica” był jednym z elementów pakietu „Mobilny Wrocław po pandemii” ogłoszonego w maju 2020 r.

Początkowo zaplanowano, że do projektu zostaną zaproszone 4 szkoły – każda z innego wrocławskiego osiedla, o innym charakterze, specyficznej lokalizacji. Mimo wielu różnic, wszystkie zaproszone szkoły spełniały założone kryteria zaangażowania do programu.

A mianowicie były to:

1. Zgłoszenia o niebezpiecznych sytuacjach w najbliższej okolicy szkół, problemach związanych ze wzmożonym ruchem samochodów w godzinach porannych.
2. Aktywność szkół w innych programach realizowanych przez Biuro Zrównoważonej Mobilności, głównie „Rowerowy Maj” - we wszystkich wybranych szkołach dzieci chętnie dojeżdżają rowerem do szkoły.
3. Możliwość wdrożenia organizacji ruchu drogowego w okolicy szkoły w taki sposób, aby możliwe było płynne ominięcie zamkniętego odcinka drogi bez zawracania i bezpieczne wypuszczenie dzieci, odprowadzenie ich do szkoły.

Do projektu zaproszono cztery szkoły:

- **Szkoła Podstawowa nr 34** przy ulicy Gałczyńskiego znajduje się na wrocławskim osiedlu Ołtaszyn. Położone jest ono w południowej części Wrocławia, przy jego granicy, co przekłada się na wzmożony ruch drogowy na drogach wlotowych do miasta – ul. Grota-Roweckiego, ul. Kutrzeby, oraz ciągu ulic Kurpiów i ul. Zwycięskiej. Ulica Gałczyńskiego oraz Storczykowa leżą w strefie uspokojonego ruchu.
- **Zespół Szkół nr 9** przy ul. Krajewskiego znajduje się na osiedlu Sępolno. Położone jest ono we wschodniej części miasta. Ulica Krajewskiego jest dwukierunkowym łącznikiem między jednokierunkowymi ulicami Kosynierów Gdyńskich i Partyzantów.
- **Szkoła Podstawowa nr 47** przy ul. Januszowickiej znajduje się na osiedlu Borek. Jest to willowe osiedle w południowej części Wrocławia, bezpośrednio sąsiadujące z Parkiem Południowym. Szkoła jest położona przy ulicy jednokierunkowej, objętej strefą uspokojonego ruchu. W niedalekiej odległości od szkoły leży jedna z głównych arterii miasta – ul. Powstańców Śląskich.
- **Szkoła Podstawowa nr 42** przy ul. Wałbrzyskiej jest położona na południu Wrocławia na osiedlu Klecina. Ulica Wałbrzyska jest ślepą uliczką, objętą strefą uspokojonego ruchu. Szkoła jest położona nieopodal granic miasta,

Określono harmonogram przygotowań i wdrożenia projektu. Jednostką prowadzącą projekt było Biuro Zrównoważonej Mobilności przy wsparciu Wydziału Inżynierii Miejskiej.



Tabela 1. Harmonogram działań związanych z projektem „Szkolna Ulica”

	czerwiec	lipiec	sierpień	wrzesień	październik	listopad
1 Spotkania z dyrekcjami szkół						
2 Spotkania z radami osiedli						
3 Informacje dla rodziców i dzieci						
4 Badania ankietowe i obserwacje w terenie						
5 Zamknięcie ulicy						
6 Analiza danych i rekomendacje						

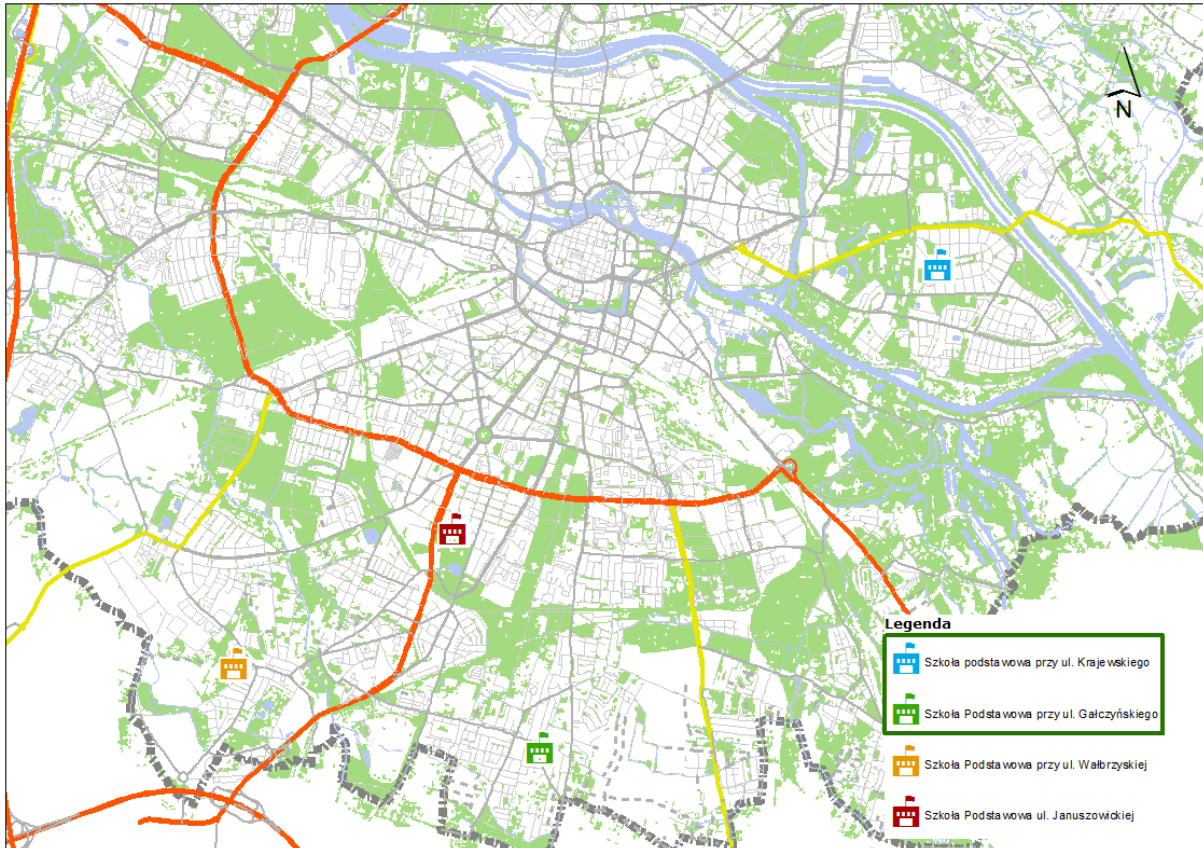
W każdej z wybranych szkół na przełomie czerwca i lipca odbyły się spotkania z dyrekcjami. Przedstawiciele Biura Zrównoważonej Mobilności zaprezentowali założenia projektu, sposób jego realizacji oraz wstępne propozycje zmiany organizacji ruchu w okolicy szkół. Podczas spotkań dyrektorzy placówek potwierdzali poranne trudności związane ze wzmożonym ruchem samochodów i wszyscy zgłosili gotowość przystąpienia do projektu.

Od razu jednak zostały zgłoszone zastrzeżenia w przypadku szkoły przy ulicy Januszowickiej, związane ze specyficznym układem ulic jednokierunkowych. Dojeżdżający w rejon szkoły od ulicy Sokolej nie mieliby innej możliwości wyjazdu z obszaru objętego projektem, jak poprzez manewr zawracania na stosunkowo wąskiej ulicy. Już w przypadku kilku samochodów wykonujących ten manewr mogłoby dojść do wzajemnego blokowania się, konfliktów i sytuacji niebezpiecznych. Te zastrzeżenia po analizie uznano za zasadne, dlatego, mimo dużego wsparcia ze strony Dyrekcji oraz Rady Osiedla Borek, zdecydowano się na wyłączenie szkoły przy ul. Januszowickiej z projektu oraz kontynuowanie przygotowań w trzech pozostałych lokalizacjach: Gałczyńskiego, Krajewskiego i Wałbrzyskiej.

Spotkania i rozmowy z dyrekcjami szkół pomogły doprecyzować założenia projektu i dostosować je do możliwości. Jednym z istotnych zagadnień okazało się rozkładanie barier nożycowych blokujących wjazd na wyłączony z ruchu obszar. W Wiedniu bariery rozkładane są przez pracowników szkół bądź przez rodziców. W przypadku wrocławskich szkół okazało się to trudne, a z czasem (w związku z ograniczeniami, które spowodowała pandemia) niemożliwe.

Na początku września, ze względu na podjęte procedury związane z epidemią COVID-19, o zawieszenie udziału w projekcie poprosiła szkoła przy ul. Wałbrzyskiej. Opracowany nowy plan lekcji wprowadzał zerową godzinę lekcyjną oraz dzielił klasy na grupy rozpoczynające zajęcia o różnych porach. Tym samym poranny szczyt został rozbity na kilka fal i realizacja projektu w tym specyficznym roku szkolnym stała się niezasadna. Dlatego na prośbę Dyrekcji Szkoły, w tym przypadku również podjęto decyzję o wyłączeniu szkoły z projektu i kontynuacji pilotażu w pozostałych dwóch lokalizacjach. Jednocześnie Dyrekcja szkoły przy ul. Wałbrzyskiej wyraziła wolę o przystąpieniu do projektu w przyszłości.

Rysunek 1. Mapa przedstawiająca lokalizację szkół biorących finalnie udział w pilotażu



Działania informacyjne w społeczności lokalnej

Istotne z punktu widzenia powodzenia projektu było rzetelne informowanie społeczności szkolnej oraz społeczności lokalnej. Głównym celem było informowanie o założeniach projektu oraz powodach jego wprowadzenia. Był to krok niezwykle ważny, który pozwolił na zbudowanie akceptacji dla pilotażu i wprowadzonych testowo zmian w organizacji ruchu.

Po pozytywnym przyjęciu przez dyrekcje szkół i deklaracjach przystąpienia do projektu, rozpoczęto informowanie Rad Osiedli, jako przedstawicieli społeczności lokalnych. Okres wakacyjny oraz pandemia spowodowały pewne ograniczenia w możliwości zorganizowania spotkań. Ostatecznie przedstawiciele BZM spotkali się z przedstawicielami dwóch rad osiedli, natomiast wobec trudności w zorganizowaniu spotkania z Radą Osiedla Biskupin - Sępólno - Dąbie - Bartoszowice informowanie sprowadziło się do szeregu rozmów telefonicznych oraz materiałów informacyjnych wysłanych w formie elektronicznej. Przedstawiciele Rad Osiedli byli na bieżąco telefonicznie oraz e-mailowo informowani o przygotowaniach do projektu.

Niespodziewane komplikacje pojawiły się w drugiej połowie września. Niespełna 10 dni przed rozpoczęciem projektu okazało się, że Rada Osiedla Biskupin - Sępólno - Dąbie -

Bartoszowice w pierwszych dniach września przyjęła uchwałę sprzeciwiającą się realizacji pilotażu. W związku z tym, że RO nie poinformowała BZM o podjętej uchwale, nie podjęła kontaktu, by wyjaśnić wątpliwości, a przygotowania do projektu były już w bardzo zaawansowanym stadium (m.in. był już zatwierdzony projekt organizacji ruchu oraz podjęte zostały działania informacyjne), podjęto decyzję o kontynuacji wdrażania pilotażu w tej lokalizacji.

Oprócz Rad Osiedli uznano za istotne, by poinformować osoby, których zamknięcie ulic będzie bezpośrednio dotyczyć. Na wyłączonym odcinku ul. Krajewskiego oprócz szkoły znajduje się obiekt sportowy „Spartan”, który otwierany jest o godzinie 7:30. Odbyło się spotkanie z kierownikiem obiektu, który wyraził dużą aprobatę wobec zaprezentowanego pomysłu. Jako że pierwsze zajęcia w obiekcie rozpoczynają się o godz. 8:00 uznał, że zmiana organizacji ruchu nie wpłynie bezpośrednio na funkcjonowanie obiektu.

Na zamykanych odcinkach ulic Gałczyńskiego oraz Storczykowej znajduje się głównie zabudowa jednorodzinna oraz zakłady usługowe. Dla wszystkich mieszkańców tego obszaru przygotowano ulotkę, którą dystrybuowano do skrzynek pocztowych. Na ulotkach, oprócz szczegółowych informacji o projekcie, zawarto dane kontaktowe do BZM. Po akcji informacyjnej otrzymano trzy telefony od zaniepokojonych mieszkańek. W trakcie rozmów telefonicznych udało się wyjaśnić wszystkie zgłaszane wątpliwości.

Informowanie społeczności szkolnej

Informowanie rodziców i dzieci przebiegało w ścisłej współpracy ze szkołami. Szkoła przekazywała przygotowane przez BZM e-maile oraz ulotki za pośrednictwem systemu Librus. Także na pierwszych zebraniach w szkołach przekazywana była rodzicom wszystkich klas informacja o przystąpieniu szkół do projektu. Również poprzez system Librus przekazywane były prośby o wypełnienie ankiet. W szkołach pojawiły się również plakaty informujące o projekcie oraz ulotki.

Pewnym utrudnieniem był wysoki reżim sanitarny, który uniemożliwił przedstawicielom Urzędu Miejskiego bezpośredni kontakt z rodzicami. W szkole przy ul. Krajewskiego zebrania z rodzicami miały charakter zdalny. W szkole przy ul. Gałczyńskiego pierwsze zebrania odbywały się w tradycyjnej formie, jednak bez osób z zewnątrz. W trakcie zebrania przedstawiciele Urzędu Miasta byli dostępni na terenie szkoły dla wszystkich rodziców, którzy chcieliby porozmawiać o projekcie indywidualnie, jednak żaden z rodziców nie miał takiej potrzeby.

Rysunek 2. Plakaty informujące o projekcie „Szkolnej Ulicy” – po lewej stronie dedykowany szkole przy ul. Gałczyńskiego, po prawej stronie szkole przy ul. Krajewskiego.

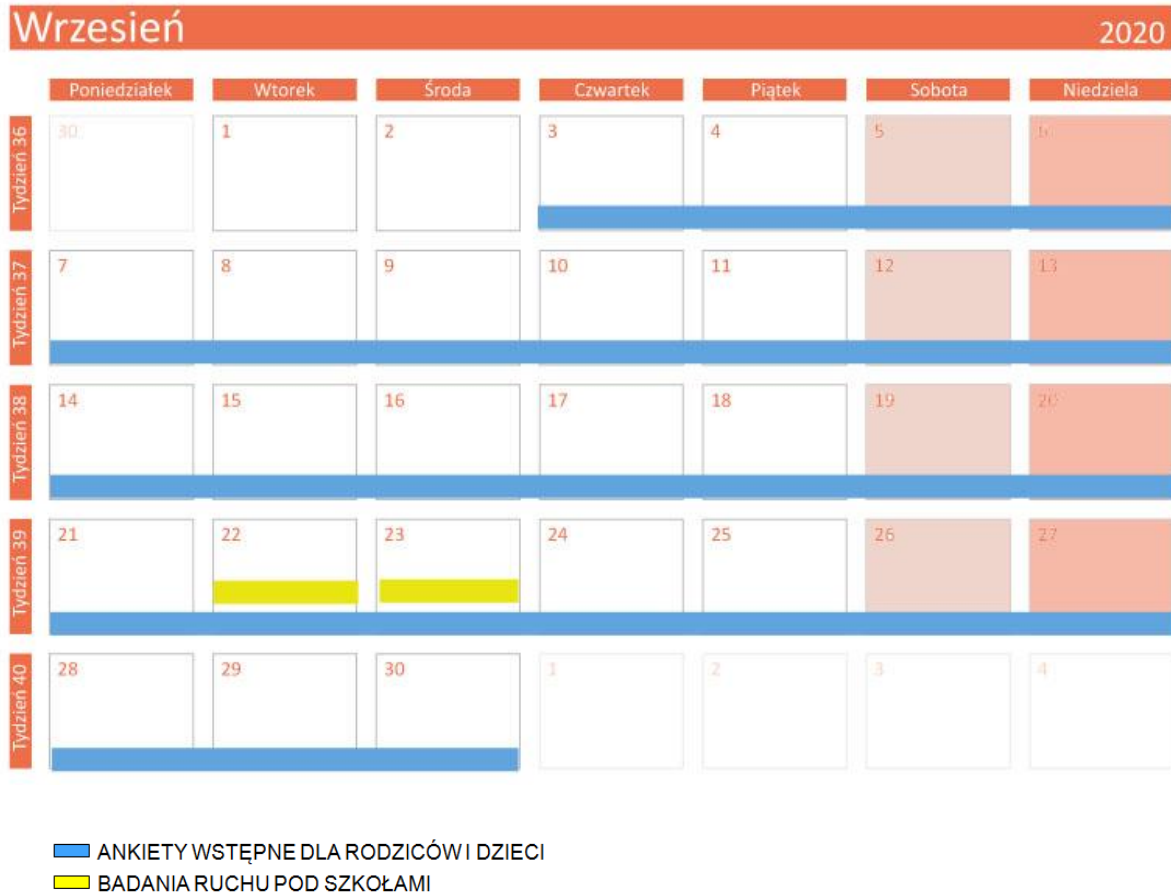


Opracowanie koncepcji i rozplanowania badań

Od samego początku rozpoczynając rozmowy o wdrożeniu we Wrocławiu pilotażu projektu „Szkolnej Ulicy” jasnym było, że elementem niezbędnym jest część badawcza zawierająca badania ankietowe oraz badania ruchu pod szkołami. Ważnym założeniem było również przeprowadzenie badań przed wprowadzeniem pilotażu, w czasie jego trwania oraz pod koniec.

Szczegółowy harmonogram badań przedstawiony został poniżej.

Rysunek 3. Harmonogram przeprowadzenia pilotażu we wrześniu – badania wstępne.



Do badań wykorzystano opracowane we współpracy z socjologiem oraz osobami mającymi doświadczenie we współpracy z dziećmi ankiety on-line skierowane do rodziców i dzieci. Ankieta wstępna, przeprowadzona we wrześniu, zawierała pytania do rodziców dotyczące m.in. preferowanego przez nich sposobu dotarcia ich dzieci do szkoły, powodów dla takiego wyboru, pytanie o aktualny sposób dotarcia do szkoły dzieci i, jeśli był on inny od preferowanego, to wyjaśnienie powodu. Druga część ankiety przeznaczona była do wypełnienia przez dzieci. Składała się w większości z pytań otwartych. Dzieci zostały poproszone o opisanie swojej drogi do szkoły, elementów, które się im w tej drodze podobają najbardziej i najmniej oraz o podanie opisu sytuacji (jeśli taka miała miejsce), w której poczuły niebezpieczeństwo podczas drogi do szkoły. Zebrano również informacje dotyczące wieku dzieci oraz miejsca zamieszkania.

Druga ankieta on-line, skonstruowana w identyczny sposób, którą rozszerzono o pytanie dotyczące oceny pilotażu szkolnej ulicy, została wśród dzieci i rodziców przeprowadzona pod koniec trwania pilotażu. Dodatkowo zdecydowano się na przeprowadzenie ankiety oceniającej pilotaż wśród mieszkańców ulic, które objęte zostały czasowym zamknięciem. Ankiety dla mieszkańców wrzucane zostały do skrzynek na listy, z prośbą o dostarczenie



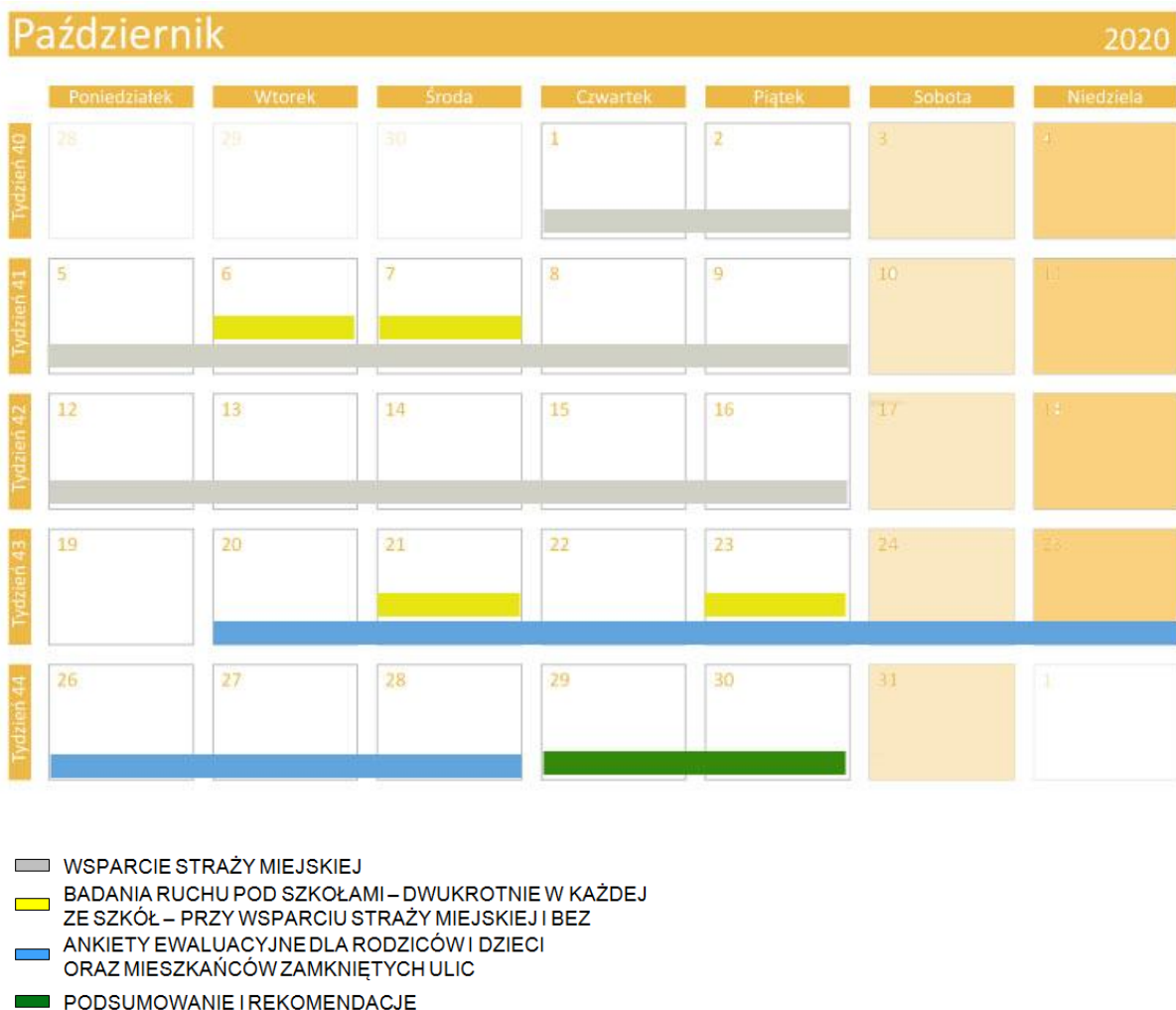
wypełnionych do specjalnej urny wystawionej przed szkołą w godzinach od 7:00 do 18:00. Ten sposób zbierania opinii został uzgodniony z Radą Osiedla. Informacje na ten temat opublikowano także w osiedlowych mediach społecznościowych, a także przekazywane bezpośrednio zgłaszającym się osobom zainteresowanym realizacją projektu na Osiedlu Ołtaszyn.

Kolejnym komponentem badań były badania ruchu przed szkołami objętymi pilotażem. Wykonano je trzykrotnie. Pierwsze obserwacje ruchu odbyły się przed wprowadzeniem pilotażu – we wrześniu. Obserwowano liczbę aut przejeżdżającą przez ulicę, w tym wyróżniając liczbę aut, które zatrzymały się by wysadzić do szkoły dzieci, łącznie z zanotowaniem miejsca ich zatrzymania.

Badania te powtórzono później w drugim tygodniu trwania pilotażu, podczas, gdy ulice zakaz ruchu egzekwowany był przez Straż Miejską poprzez rozstawiane bariery nożycowe. Tutaj również obserwowano liczbę aut ogółem oraz miejsca wysadzania dzieci przez rodziców. Ostatni raz badania przeprowadzono pod koniec trwania pilotażu, już bez obecności Straży Miejskiej oraz fizycznych barier, by sprawdzić skuteczność przestrzegania znaku zakazu wjazdu zarówno przez rodziców, jak i przez innych mieszkańców. Wykonano obserwacje jak poprzednio, dodatkowo notując liczbę osób łamiących zakaz wjazdu.

Wyniki badań zarówno ankietowych jak i ruchu zostały przedstawione w rozdziale dotyczącym przebiegu pilotażu (str. 14)

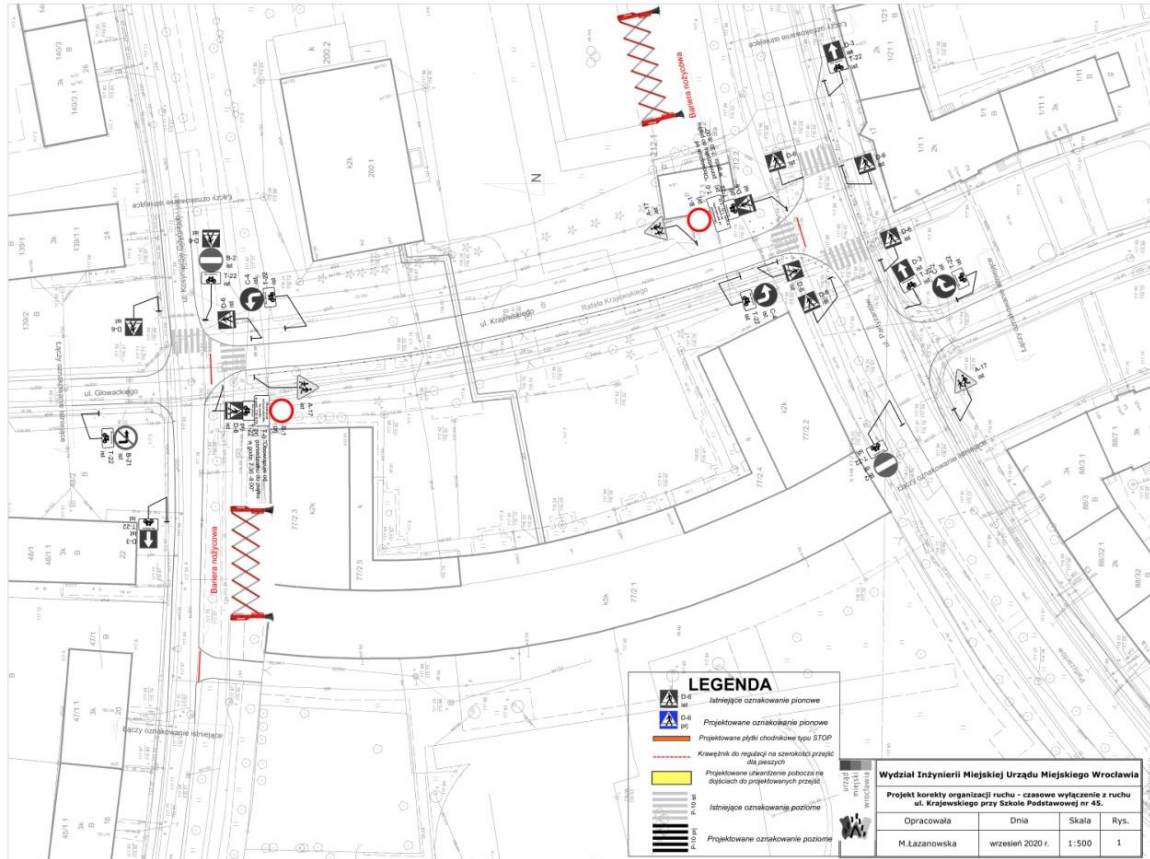
Rysunek 4. Harmonogram przeprowadzenia pilotażu w październiku – w czasie wyłączenia ulic przy szkołach z ruchu samochodowego.



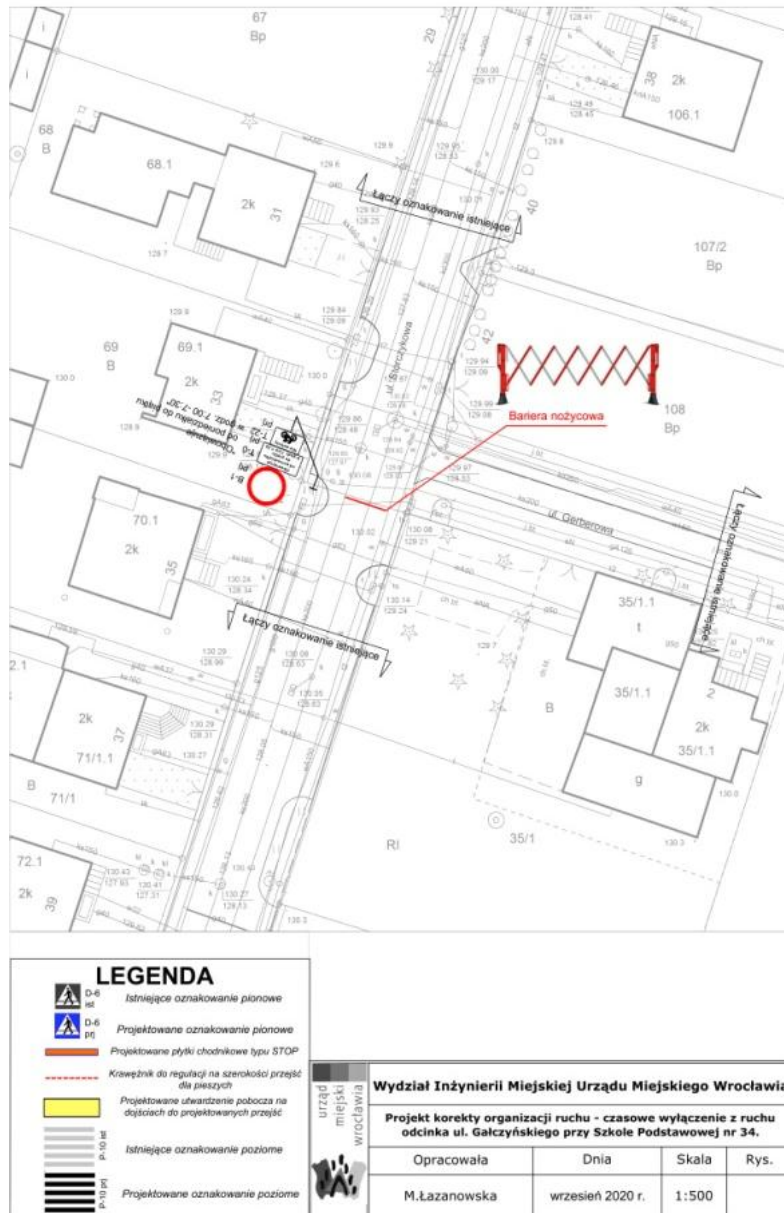
Opracowanie i uzgodnienie projektu organizacji ruchu

Zmienioną organizację ruchu wprowadzono na podstawie projektów organizacji ruchu przygotowanych przez Wydział Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego Wrocławia.

Rysunek 5. Projekt zmiany organizacji ruchu dla szkoły przy ul. Krajewskiego



SZKOLNA • ULICA



Głównym elementem było oznakowanie pionowe z zakazem ruchu (znak B-1) obowiązującym w dni robocze przez pół godziny przed pierwszą lekcją, czyli w godzinach 7:00-7:30 na ul. Gałczyńskiego oraz w godz. 7:30-8:00 na ul. Krajewskiego.

Zaplanowano również możliwość ustawiania barier nożycowych, które wzmacniały oznakowanie pionowe. Dzięki zaangażowaniu Straży Miejskiej, bariery były rozstawiane codziennie od 1 do 16 października.

Projekty zostały pozytywnie zaopiniowane przez Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta oraz Komisję Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, w której posiedzeniach uczestniczą m.in. Policja i Straż Miejska.

Oznakowanie drogowe zostało wyniesione 30 września w godzinach popołudniowych.



Przebieg projektu

Start pilotażu

Po długich przygotowaniach wszyscy z niecierpliwością oczekiwali na 1 października. W obu lokalizacjach na pół godziny przed pierwszym dzwonkiem oprócz strażników miejskich z barierami nożycowymi, na miejscu obecni byli przedstawiciele Biura Zrównoważonej Mobilności, a także dziennikarze zainteresowani pierwszą w Polsce realizacją projektu „Szkolnej Ulicy”. Pierwsze dni pilotażu przebiegły spokojnie. Ruch odbywał się płynnie, nie dochodziło do niebezpiecznych sytuacji.

Pozytywnym zaskoczeniem był przekaz w mediach, które podkreślały dbałość o bezpieczeństwo dzieci oraz wiedeńskie inspiracje.

Badania wstępne przed rozpoczęciem pilotażu

Część badawcza została podzielona na 2 komponenty:

1. badanie ruchu samochodowego pod szkołami
2. badanie ankietowe wśród dzieci i rodziców

Zostały one opisane dokładniej w rozdziale poświęconym przygotowaniu badań (str. 9).

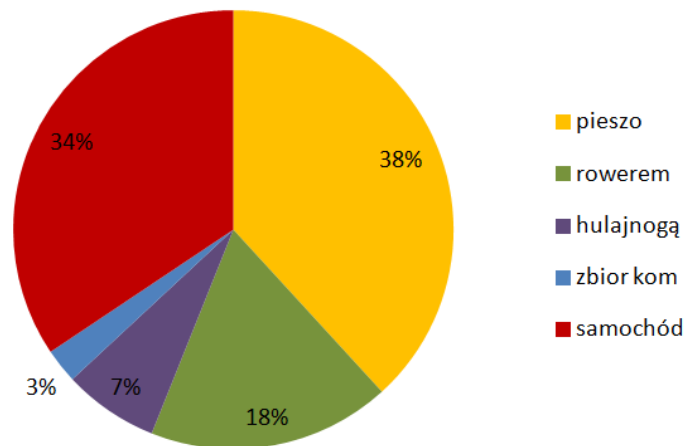
Łącznie wypełniono 162 ankiety wstępne. 37 ankiet spłynęło ze szkoły przy ul. Krajewskiego, 117 ankiet pochodziło od rodziców ze szkoły przy ul. Gałczyńskiego. 8 ankiet nie miało określonej szkoły, bądź też pochodziło ze szkoły nieobjętej pilotażem.

Analiza i ogólne wnioski z badań

W przypadku badań ruchu samochodowego przed szkołami potwierdziły się przyczyny wprowadzenia pilotażu – ruch pod szkołami był bardzo intensywny, stwarzając tym samym potencjalnie niebezpieczne sytuacje, w tym blokowanie okolic przejść dla pieszych oraz chodników przez rodziców odwożących dzieci do szkoły. Utrudniało to wszystkim pozostałym dzieciom swobodne, bezpieczne dojście do placówki. Ogromnym zasobem wiedzy jest przeprowadzone badanie ankietowe. Na podstawie wyników ankiet można stwierdzić, że preferencje w sposobie podróżowania dzieci do szkoły zmieniają się wraz z wiekiem – podwożenie autem ustępuje komunikacji zbiorowej i rowerowi wśród dzieci 12-14 letnich. Podróżowanie pieszo do szkoły jest popularne wśród wszystkich grup wiekowych. Jazda na hulajnodze natomiast cieszy się największą popularnością wśród grupy wiekowej 10-12 lat (rysunek 9).

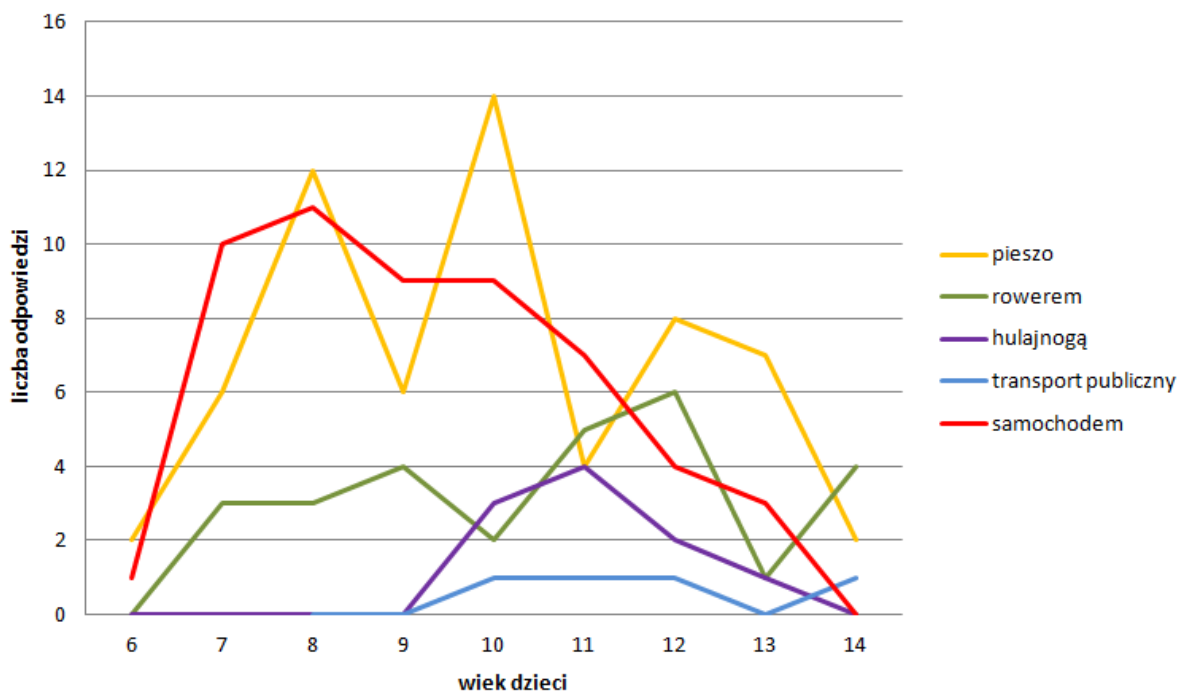


Rysunek 9. Wybór środka transportu z podziałem na wiek dzieci na podstawie wstępnych badań ankietowych.



Podział podróży ze względu na sposób dotarcia do szkoły (dla obu szkół) pokazuje, że tylko **1/3** dzieci dowożona jest do szkoły samochodem – pozostałe **2/3** dociera do niej pieszo, rowerem, hulajnogą bądź komunikacją zbiorową. Przy czym zdecydowanie najpopularniejsze jest dojście piesze (rysunek 10).

Rysunek 10. Faktyczny udział poszczególnych form podróży uczniów ankietowanych szkół

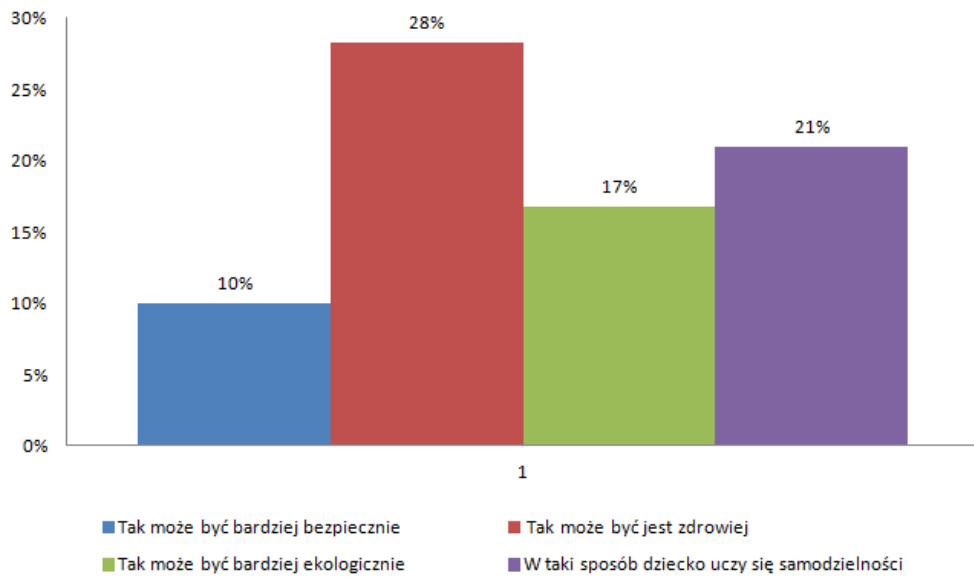


Dodatkowo biorąc pod uwagę wszystkie odpowiedzi, wśród rodziców odwożących swoje dzieci do szkoły samochodem, aż **38%** deklaruje, że wolałoby, aby ich dziecko podróżowało do szkoły pieszo, rowerem, hulajnogą, bądź komunikacją zbiorową.

Najczęstsze motywacje rodziców przedstawia wykres na rysunku 11.

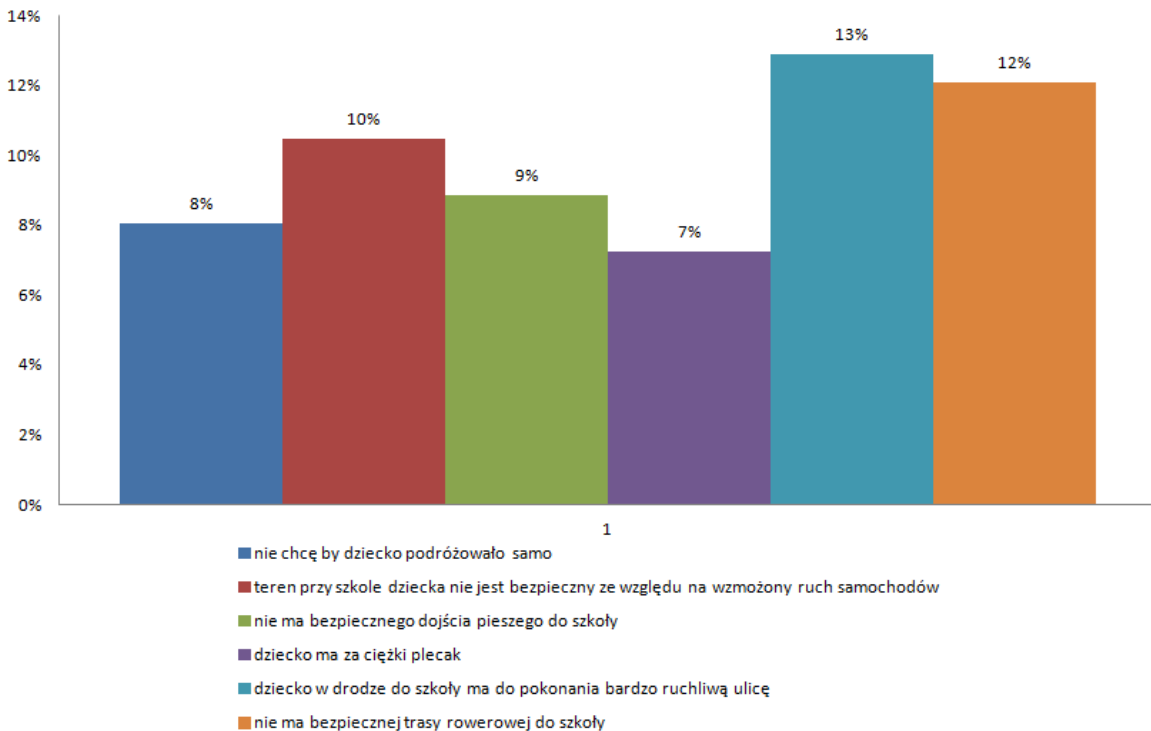


Rysunek 11. Powody dla których dziecko POWINNO podróżować do szkoły pieszo/rowerem/hulajnogą/komunikacją zbiorową.



Przy czym, zapytani o to dlaczego pomimo innych preferencji decydują się na odwiezienie dziecka do szkoły autem odpowiadają, że jest to spowodowane m.in. koniecznością pokonania przez dziecko ruchliwej ulicy (**13 % odpowiedzi**), brakiem bezpiecznej drogi rowerowej do szkoły (**12%**) czy też wzmożony ruch samochodów przy szkole dziecka (**10%**). Pozostałe najczęstsze odpowiedzi przedstawia wykres na rysunku 12.

Rysunek 12. Najczęstsze powody, dla których dziecko jest odwożone samochodem do szkoły.





Z punktu widzenia realizacji projektu „Szkolna Ulica” najistotniejszym powodem odwożenia dzieci do szkoły samochodem, który wskazuje 10% rodziców, jest poczucie zagrożenia związane ze wzmożonym ruchem samochodów w sąsiedztwie szkoły. **Należy pamiętać przy tym, że odpowiedzi takiej udzielili rodzice odwożący dzieci samochodem do szkoły.**

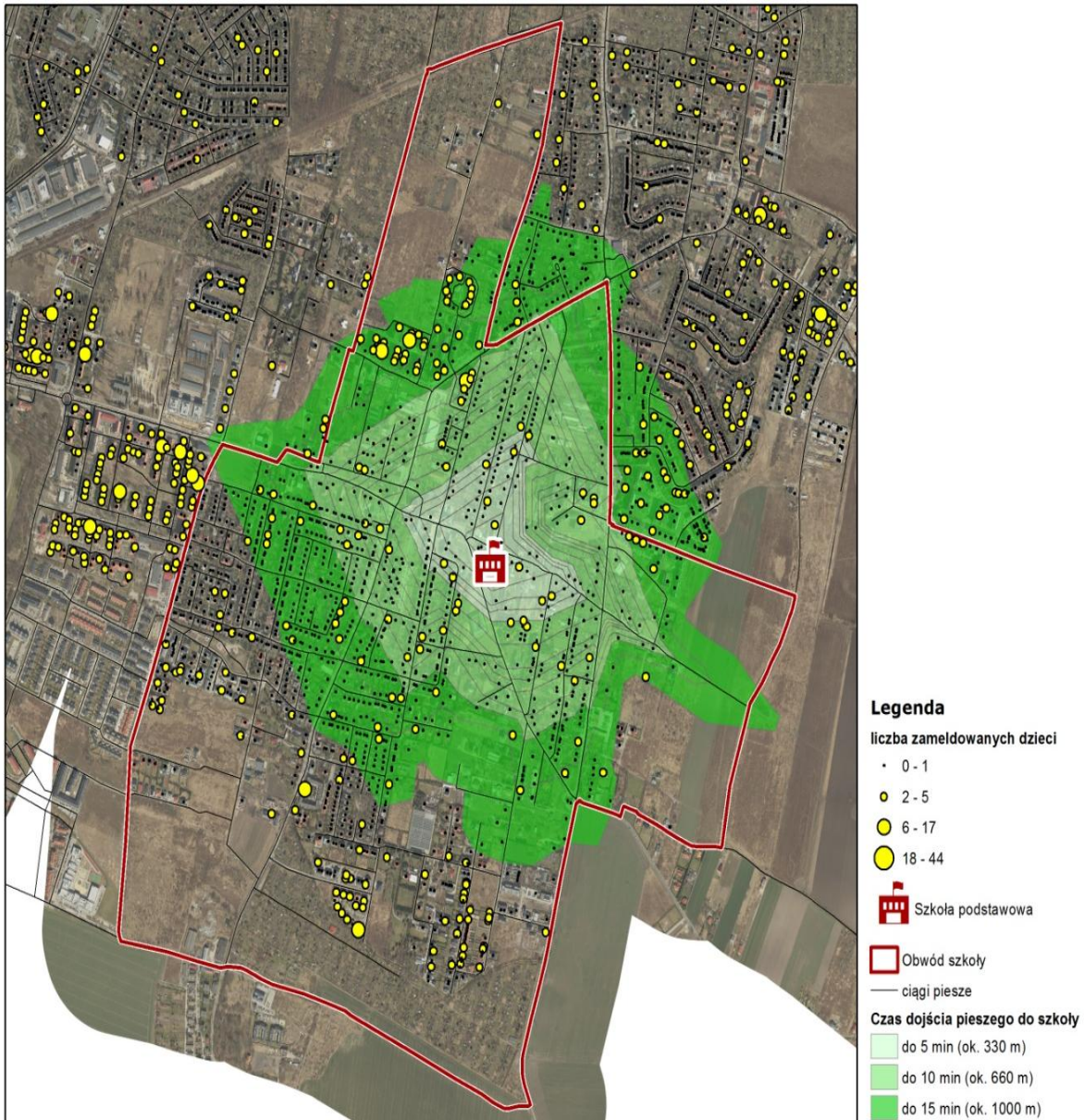
Analiza części ankiety wypełnianej bezpośrednio przez lub przy udziale uczniów umożliwiła stworzenie dla obu placówek mapy „czarnych punktów” – miejsc w odczuciu dzieci niebezpiecznych. Zebrana wiedza może w przyszłości być bazą do planowania działań związanych z poprawą infrastruktury w otoczeniu szkół. **Dodatkowo okazuje się, że aspekt społeczny ma najsilniejszy wpływ na pozytywną ocenę podróży do szkoły przez dzieci. Wśród elementów wymienianych jako najprzyjemniejsze aspekty tych podróży najczęściej pojawiał się wspólny czas i możliwość rozmowy z rodzicem lub też z rówieśnikami.**

ul. Gałczyńskiego - analiza badań wstępnych

Sama ulica Gałczyńskiego jest drogą dwukierunkową, objętą częściowo strefą ruchu uspokojonego tempo 30, a częściowo strefą zamieszkania (z ograniczeniem prędkości do 20km/h). Na osiedlu Ołtaszyn prawie wszystkie ulice znajdują się w strefie zamieszkania bądź tempo 30. Wyjątek stanowią ul. Parafialna, ul. Kurpiów, ul. Zwycięska, ul. Strachowskiego, ul. Kutrzeby oraz częściowo ul. Motylkowa.

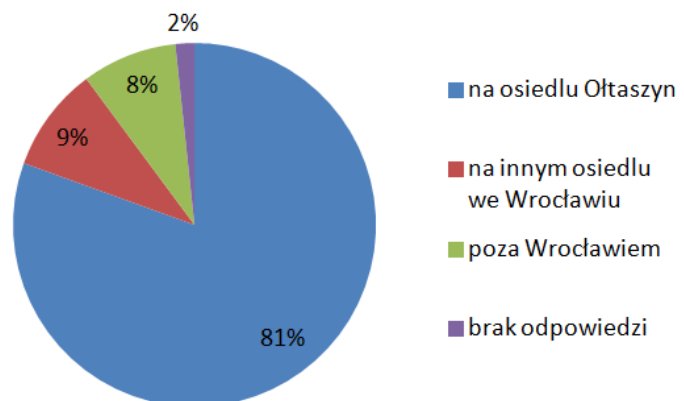
Analiza dostępności pieszej do szkoły pokazała, że 80% dzieci mieszkających na terenie obwodu szkolnego przypisanego do szkoły przy ul. Gałczyńskiego, mieszka w zasięgu 15 min dojścia pieszego do placówki. Jest to bardzo silnym wskazaniem do tego, by promować aktywne formy dotarcia do szkoły.

Rysunek 13. Analiza dostępności pieszej do szkoły przy ul. Gałczyńskiego



Należy jednak pamiętać, że do szkoły uczęszcza część dzieci mieszkających na sąsiednich osiedlach (Wojszyce), jak i dojeżdżających z sąsiednich miejscowości (np. Radomierzyce). Pokazują to odpowiedzi ankietowe dotyczące wskazania miejsca zamieszkania. Udzielono **117 odpowiedzi**.

Rysunek 14. Miejsce zamieszkania według ankiet wstępnych wypełnionych dla szkoły przy ul. Gałczyńskiego

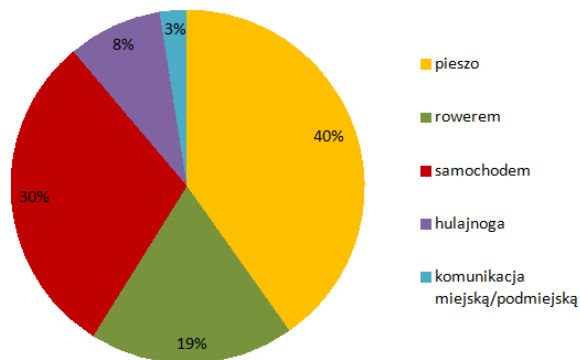




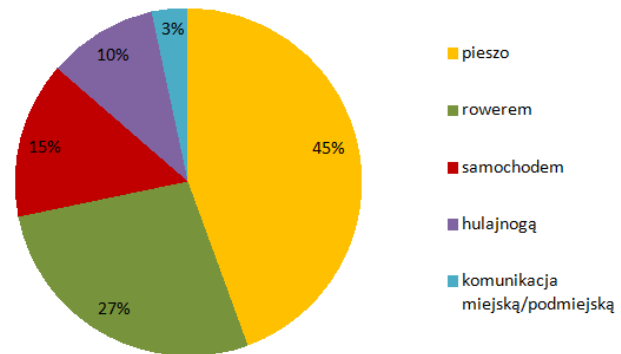
Rodzicom w ankiecie zadano pytanie o to jak chcieliby, żeby ich dzieci docierały do szkoły i dlaczego. A następnie poproszono o odpowiedź jak obecnie docierają do szkoły. W przypadku gdy preferowany środek transportu różnił się od obecnego, rodzice byli proszeni o wskazanie dlaczego tak jest.

Rysunek 15. Oczekiwany przez rodziców udział poszczególnych form podróży uczniów do szkoły (wykres po lewej stronie) w porównaniu do faktycznego udziału poszczególnych form podróży uczniów do szkoły (wykres po prawej stronie).

Faktyczny udział poszczególnych form podróży ankietowanych uczniów do szkoły



Oczekiwany przez rodziców udział poszczególnych form podróży ankietowanych uczniów do szkoły



Widać wyraźnie, że rodzice preferują aktywne formy dotarcia do szkoły, głównie ze względu na to, że **tak może być zdrowiej (27%), w taki sposób dziecko może nauczyć się samodzielności (21%) oraz tak może być bardziej ekologicznie (15%)**. Tylko **15 %** z nich zadeklarowało, że najlepszą formą transportu do szkoły jest samochód. Powody dla których rodzice nie rezygnują z dowozu dzieci autem do szkoły, pomimo, że nie jest to dla nich transport idealny są bardzo podobne do tych wskazanych w części ogólnej: **ruchliwa ulica w drodze do szkoły (13%), brak bezpiecznej trasy rowerowej (13%) i pieszej (10%), teren przy szkole dziecka jest niebezpieczny ze względu na wzmożony ruch aut (12%)**.

Z faktycznego podziału modalnego podróży wynika, że tylko **30 %** dzieci jest odwożona do szkoły samochodem, a **aż 67%** dzieci dociera do szkoły w sposób aktywny – pieszo, hulajnogą bądź rowerem.

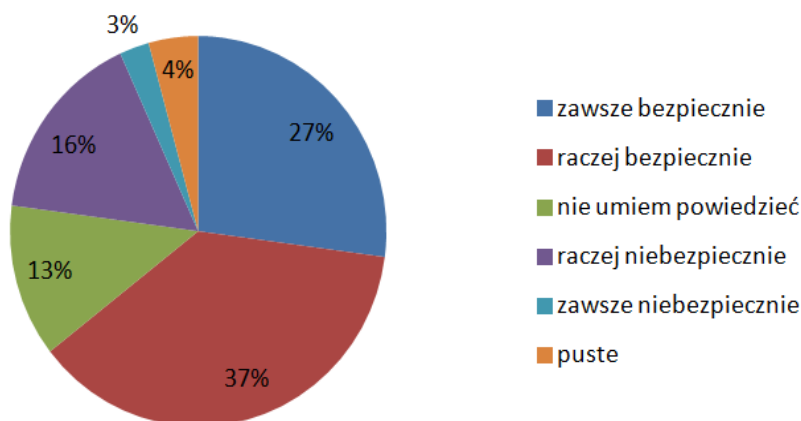
Biorąc pod uwagę miejsce zamieszkania, liczba ta jest jeszcze większa - **74%** dzieci mieszkających na osiedlu Ołtaszyn dociera w sposób aktywny do szkoły.

Przyglądając się odpowiedziom rodziców i dzieci mieszkających poza Ołtaszynom, **52 %** z nich jest dowożonych do szkoły autem, przy czym **ponad połowa** z dowożących rodziców deklaruje, że wolałoby by ich dziecko podróżowało do szkoły w sposób aktywny.

Przechodząc do odpowiedzi udzielonych przez dzieci – zdecydowana większość z nich (**64%**) czuje się **raczej bezpieczniej bądź zawsze bezpieczniej** w czasie drogi do szkoły.



Rysunek 16. Zestawienie odpowiedzi dzieci na pytanie „Jak czujesz się w drodze do szkoły?”



Opisy drogi do szkoły, które tworzyły dzieci przy wypełnianiu ankiet pozwala stworzyć mapę „czarnych punktów” wokół szkoły – miejsc i sytuacji, w których dzieci odczuwają niebezpieczeństwo. Najczęściej dotyczy to przejść dla pieszych, chodników blokowanych przez zaparkowane samochody, zbyt wąskiego chodnika przy kościele (ul. Strachowskiego), braku ścieżek rowerowych. Wiele dzieci zwracało również uwagę na zbyt szybką jazdę samochodów, niecierpliwość kierowców, którzy nie uważają na dzieci, duży ruch aut pod szkołą.

Przykładowe cytaty odpowiedzi dzieci na pytanie „Co zmieniłabyś/zmieniłbyś w swojej drodze do szkoły?” (pisownia oryginalna):

„Żeby samochody tak szybko nie jeździły. Żeby dłużej było zielone światło koło kościoła.”

„Wolałbym jechać po ścieżce rowerowej, a nie po chodniku”

„Chciałabym, żeby ruch był mniejszy”

„Chciałabym chodnik po nogami podczas całej drogi do szkoły. Mogłabym wtedy jechać do szkoły hulajnogą i nie martwić się tak mijającym mnie autami, albo ścieżkę rowerową od osiedla do szkoły. I zmieniłabym przejścia dla pieszych na ul Kurpiów na takie przed którymi już z daleka zwalniają wszystkie auta.”

„żeby auta koło szkoły nie parkowały”

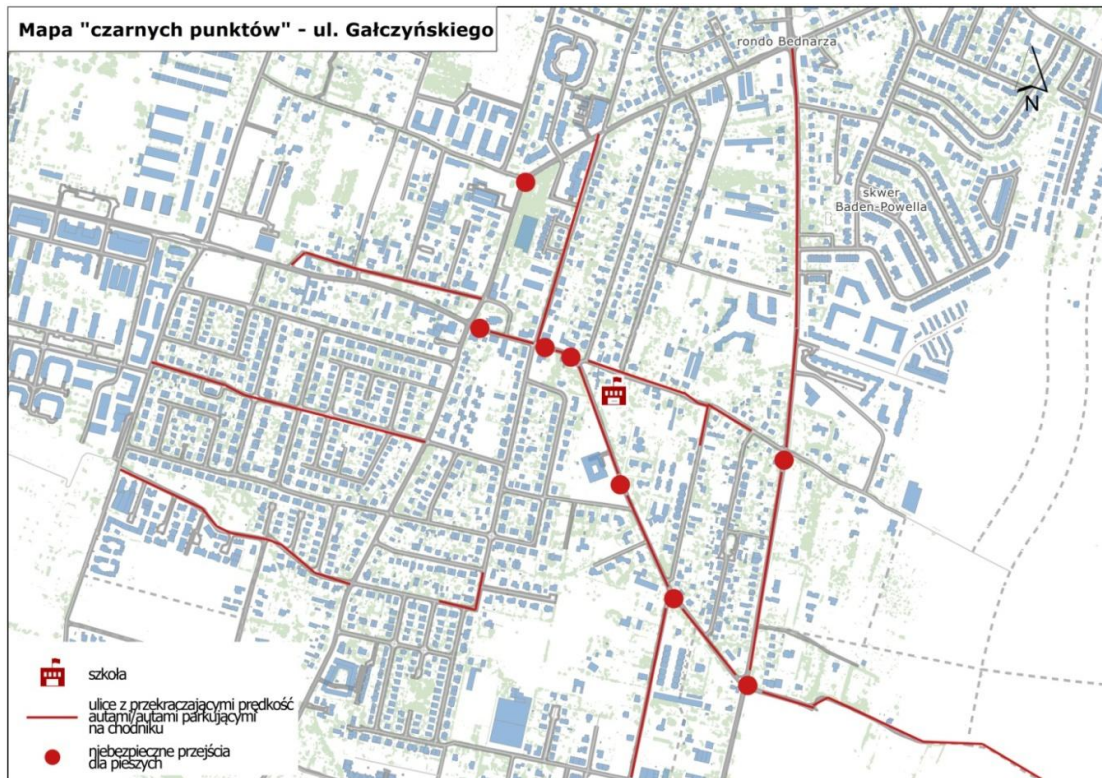
„Jakby były światła dla pieszych - to moja mama na pewno puściłaby mnie samego do szkoły”

„Mniejszą ilość aut przy szkole”

„ŻEBY PRZY SZKOLE NIE PARKOWAŁY AUTA BO NIE MOŻNA SPOKOJNIE PRZEJŚĆ”

„Chciałbym żeby ludzie nie jeździli w niebezpieczny sposób ulicą Kurpiów.”

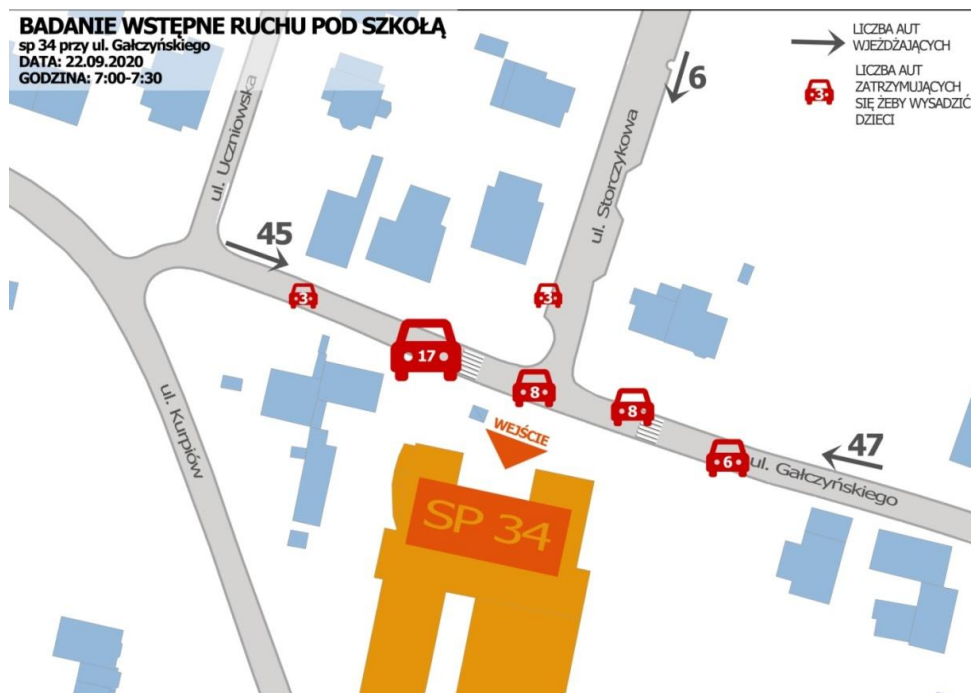
Rysunek 17. Mapa „czarnych punktów” stworzona na podstawie odpowiedzi dzieci, zamieszczonych w ankietach.



Badanie ruchu pod szkołą przeprowadzone 22 września 2020 r. potwierdza obawy dzieci. W czasie pół godziny przed rozpoczęciem zajęć przez ulicę przejechało w obu kierunkach łącznie **98 aut**, przy czym **45 zatrzymało się, żeby wysadzić dzieci**.

Jak widać na załączonym poniżej schemacie (rysunek 18), najczęściej aut zatrzymywało się w okolicy przejść dla pieszych pod samym wejściem do szkoły.

Rysunek 18. Badanie wstępne ruchu pod szkołą przy ul. Gałczyńskiego



Zdjęcia wykonane pod szkołą 7 września 2020 r. pokazują, że auta, by wysadzić dzieci zatrzymują się w sposób chaotyczny, na przejściu dla pieszych, bądź w jego okolicy. Zatrzymują się również bezpośrednio na jezdni, co wymusza wymijanie przez samochody nadjeżdżające z przeciwnika.

Należy przy tym przypomnieć, że do szkoły **odwożonych jest tylko 1/3 dzieci.**

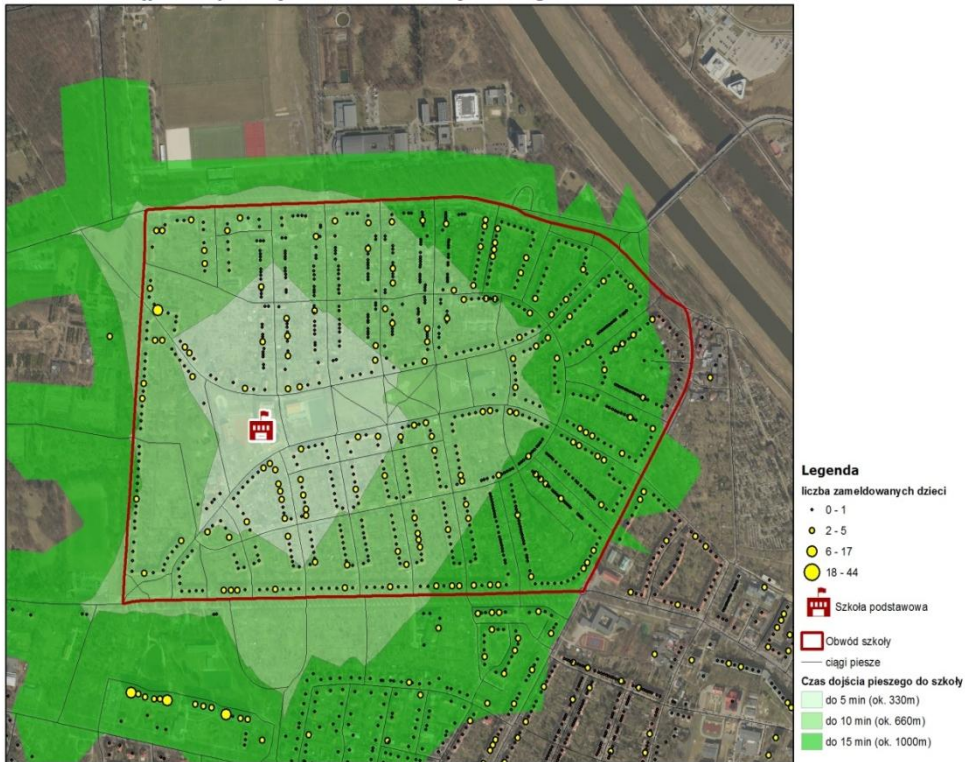
Zdjęcie 1, 2. Fotografie zrobione w szczycie porannym we wrześniu przed szkołą na ul. Gałczyńskiego.



ul. Krajewskiego - analiza badań wstępnych

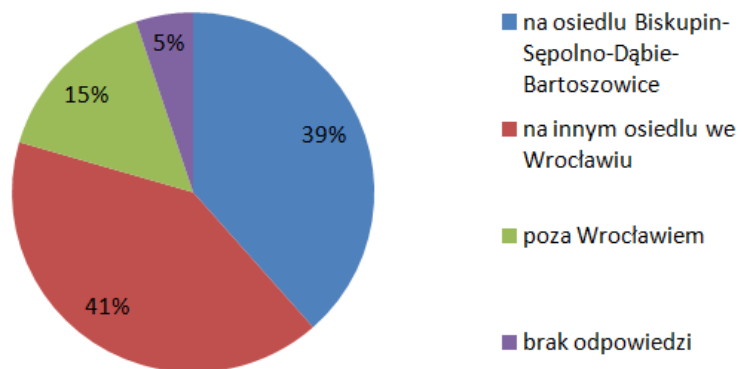
Zespół Szkół nr 9, w którego skład wchodzi Szkoła Podstawowa nr 45 oraz Szkoła Muzyczna, znajduje się przy ul. Krajewskiego na osiedlu Biskupin-Sępólno-Dąbie-Bartoszewice. Wszystkie osiedla składowe obecnej jednostki pomocniczej miasta wyróżnia w dużej mierze historyczna zabudowa i tkanka urbanistyczna charakteryzująca się wąskimi uliczkami. Dotyczy to w szczególności Sępólna - budynek obecnego ZS nr 9 został wkomponowany w jego oś urbanistyczną, jako zwieńczająca pas terenów zielonych głowa orła (jego kształt nadano osiedlu). Dzięki temu szkoła ma idealne warunki do wyboru podróży pieszych przez uczniów z tego obszaru. Pokazuje to analiza dostępności pieszej wykonana na potrzeby pilotażu – wszystkie dzieci mieszkające w zakresie okręgu szkolnego ZS nr 9 znajdują się w zasięgu 15 min dojazdu pieszego do szkoły.

Rysunek 19. Analiza dostępności pieszej do szkoły przy ul. Krajewskiego



Należy jednak pamiętać, że tylko 39% osób, które wypełniły ankiety wskazały, że mieszkają na osiedlu Biskupin-Sępólno-Dąbie-Bartoszewice. Pozostała część odpowiedzi pochodziła od osób zamieszkujących inne osiedla lub też mieszkających poza Wrocławiem. W szkole tej wypełniono jednak znacząco mniej ankiet niż w szkole przy ul. Gałczyńskiego. Uzyskaliśmy zwrotnie **37 odpowiedzi**.

Rysunek 20. Miejsce zamieszkania według ankiet wstępnych wypełnionych dla szkoły przy ul. Krajewskiego



Rodzicom w ankiecie zadano pytanie o to jak chcieliby, żeby ich dzieci docierały do szkoły i dlaczego. A następnie poproszono o odpowiedź jak obecnie docierają do szkoły. W przypadku gdy preferowany środek transportu różnił się od obecnego, rodzice byli proszeni o wskazanie dlaczego tak jest.



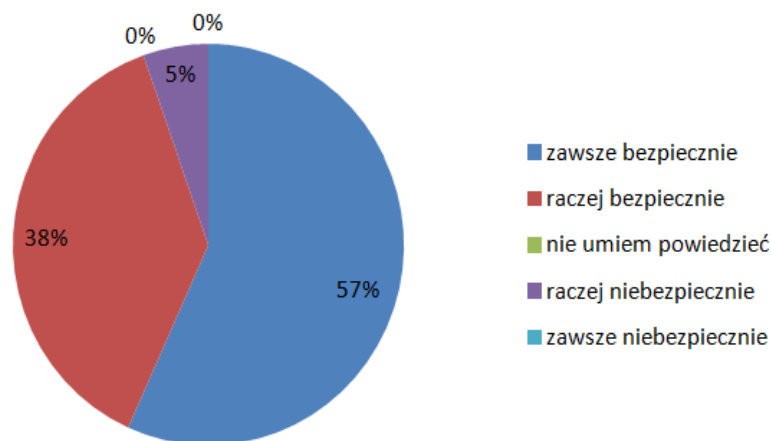
Rysunek 21. Oczekiwany przez rodziców udział poszczególnych form podróży uczniów do szkoły (wykres po lewej stronie) w porównaniu do faktycznego udziału poszczególnych form podróży uczniów do szkoły (wykres po prawej stronie).



Widać wśród ankietowanych wyraźną przewagę dojazdu samochodem do szkoły (**66%**), co wiąże się z tym, że **ponad połowa** deklaruje zamieszkanie poza osiedlem. Jeśli weźmiemy pod uwagę odpowiedzi wyłącznie osób mieszkających na osiedlu Biskupin – Sępolno – Dąbie – Bartoszowice, okaże się, że **tylko 13%** z nich dowozi swoje dzieci autem do szkoły. Pozostałe podróżują pieszo bądź rowerem. Tak jak w przypadku szkoły przy ul. Gałczyńskiego, rodzice woleliby by ich dzieci chodziły do szkoły na pieszo, jeździły rowerem bądź komunikacją publiczną, co argumentują tym, że **tak może być zdrowiej (27%), w taki sposób dziecko może nauczyć się samodzielności (22%) oraz tak może być bardziej ekologicznie (18%)** – argumenty te w identycznej kolejności wymienili również rodzice ze szkoły przy ul. Gałczyńskiego.

Analizując dalej odpowiedzi, aż **86 %** rodziców dzieci mieszkających poza osiedlem Biskupin – Sępolno – Dąbie – Bartoszowice dowozi swoje dzieci autem do szkoły, z czego **32%** z nich deklaruje, że wolałaby, aby dzieci docierały do szkoły w sposób bardziej aktywny (pieszo, rowerem).

Rysunek 21. Zestawienie odpowiedzi dzieci na pytanie „Jak czujesz się w drodze do szkoły?”





Przechodząc do odpowiedzi udzielonych przez dzieci – prawie wszystkie z nich – **95%** czuje się raczej bezpiecznie bądź bardzo bezpiecznie na swojej drodze do szkoły. Pozostałe **5%** czuje się raczej niebezpiecznie.

Opisy drogi do szkoły, które tworzyły dzieci przy wypełnianiu ankiet pozwala stworzyć mapę „czarnych punktów” wokół szkoły – miejsc i sytuacji, w których dzieci odczuwają niebezpieczeństwo. I tak sytuacjami, na które najczęściej dzieci zwracają uwagę są samochody poruszające się z dużą prędkością, wymijające pieszych w bliskiej odległości lub zaparkowane na chodnikach w sposób uniemożliwiający przejście – dzieci muszą wtedy iść środkiem jezdni, co wywołuje ich niepokój.

Dodatkowo wśród miejsc niebezpiecznych często wskazywanych przez dzieci są przejścia dla pieszych przy szkole. Kolejną sytuacją, w której dzieci odczuwają zagrożenie, a która pojawiła się w ich kilku wypowiedziach, jest problem związany z nietrzeźwymi osobami w parku – mijanie ich w drodze ze szkoły wiąże się ze stresem u dzieci.

Znacząca większość odpowiedzi dzieci dotyczyła zagadnienia korków. Był to element trasy do szkoły, który lubią najmniej oraz najczęściej wymieniany przez nie jako wymagający zmiany. Postulat „żeby nie było korków” pojawił się w 11 z 37 udzielonych odpowiedzi.

Przykładowe cytaty odpowiedzi dzieci na pytanie „Co zmieniłabyś/zmieniłbyś w swojej drodze do szkoły?” (pisownia oryginalna):

„żeby nie było korków”

„Korki! Dogodne warunki jazdy na rowerze..”

„Wolałbym przyjeżdżać z kolegą np. tramwajem, ale nie jestem pewny czy sobie poradzę”

„Chciałbym, żebym nie musiał się tak spieszyć. Żeby był pod szkołą duży parking, z którego mógłbym bezpiecznie pójść sam do szkoły.”

„chciałbym mieć szkołę bliżej domu żebym sam mógł do niej chodzić lub jeździć rowerem z kolegami”

„Pozbyłabym się pijaków oraz oczyściła chodnik ze śmieci i kup.”

„Chciałabym żeby nie było korków”

„chciałbym dojeżdżać szybciej, bez korków”

„zmieniłabym wygląd drogi, posadziła kwiatki, dodała jakieś atrakcje”

Rysunek 22. Mapa „czarnych punktów” stworzona na podstawie odpowiedzi dzieci, zamieszczonych w ankietach.



Badanie ruchu pod szkołą przeprowadzone 23 września 2020 r pokazało istotnie wzmożony ruch na ulicy Krajewskiego, przy czym prawie **3 razy więcej** aut wjechało w nią od strony ul. Kosynierów Gdyńskich – jest to jednokierunkowa droga którą wybierają rodzice dowożący dzieci do szkoły spoza osiedla bądź Wrocławia (równoległa do Mickiewicza, która stanowi wjazd do Wrocławia od strony Swojczyc i Kamieńca).

Rysunek 23. Badanie wstępne ruchu pod szkołą przy ul. Krajewskiego



Większość aut by wysadzić dzieci do szkoły **zatrzymuje się w rejonie przejścia dla pieszych** przy ul. Partyzantów.

Zdjęcie 3, 4, 5, 6. Fotografie zrobione w szczycie porannym we wrześniu przed szkołą na ul. Krajewskiego.



Badania w trakcie trwania pilotażu

Analiza i ogólne wnioski z badań podczas pilotażu

Część badawcza została podzielona na 3 komponenty:

1. badanie ruchu samochodowego pod szkołami powtórzone dwukrotnie – w czasie obecności straży miejskiej i bez niej;
2. badanie ankietowe wśród dzieci i rodziców
3. ankiety i zebranie opinii wśród mieszkańców

Zostały one opisane dokładniej w rozdziale wcześniejszym poświęconym przygotowaniu badań.



Łącznie ankiet w drugiej turze wypełniono 75. Tym razem proporcje się odwróciły i 49 ankiet spłynęło ze szkoły przy ul. Krajewskiego, 26 ankiet pochodziło od rodziców ze szkoły przy ul. Gałczyńskiego.

Druga tura ankietowania została przeprowadzona pod koniec trwania projektu. Dzięki temu użytkownicy zanim odpowiedzieli na ankietę, mogli przez 3 tygodnie przetestować pilotaż, oswoić się z nim i na tej podstawie sformułować opinię. Wymusiło to jednak skrócenie czasu na wypełnienie ankiety do 1 tygodnia (co było czasem prawie 4-krotnie krótszym w porównaniu do badania wstępnego). Dodatkowo koniec trwania pilotażu przypadł na czas niepewności związanej z dalszymi obostrzeniami związanymi z funkcjonowaniem szkół podstawowych w związku z pandemią COVID-19. Niewątpliwie był to czynnik, który wpłynęły na mniejszą liczbę wypełnionych ankiet przez rodziców i dzieci.

Przeprowadzane badania ruchu w obydwu szkołach (powtórzone dwukrotnie) pokazały, że, jak można się było spodziewać, brak obecności straży miejskiej sprzyja łamaniu zakazu wjazdu. Jednak należy tu od razu podkreślić, że znacznie częściej zdarzało się to na ul. Krajewskiego niż na ul. Gałczyńskiego.

Nadal, niezależnie od szkoły, bardzo często powtarzającym się czynnikiem (niezależnym od środka transportu), który wpływa na niepokój dzieci podczas całej ich drogi do szkoły, są niebezpieczne zachowania kierowców. Składają się na to m.in. szybka jazda, nieprawidłowe parkowanie, brak przepuszczania dzieci na przejściach dla pieszych.

Poniżej kilka odpowiedzi dzieci na pytanie „Czy w czasie twojej drogi do szkoły zdarza się, że nie czujesz się bezpiecznie, albo czujesz jakieś zagrożenie? Jeśli tak, napisz jakie to są sytuacje.”

„Tak. Sytuację, w której duże samochody jadą z dużą prędkością, parkując na chodnikach i skręcają nie patrząc czy idzie”

„auta nie zatrzymują się zawsze, czasem auto tylko zwalnia przed pasami zamiast zatrzymać się i nie wiem co robić, wtedy przebiegam”

„Zdarza się że ludzie zwracają mi uwagę że jadę rowerem po chodniku natomiast po ulicy jest bardzo niebezpiecznie bo jest dużo aut”

„Szybko jadące samochody i brak chodnika - muszę chodzić czasami po krawężniku.”

„Codziennie idę lub jadę hulajnogą ul. Pszczelarską, gdzie nie ma chodnika. Kierowcy tu często trobią na pieszych i pędzą tą ulicą :(:(Tu nie jest bezpiecznie”

„Czasem boję się samochodów, które nie zatrzymują się przed przejściem”

„Jeśli idę kawałek pieszo, to w wąskich uliczkach w okolicach szkoły ciężko przejść całą drogę chodnikiem, bo wszędzie stoi dużo aut”

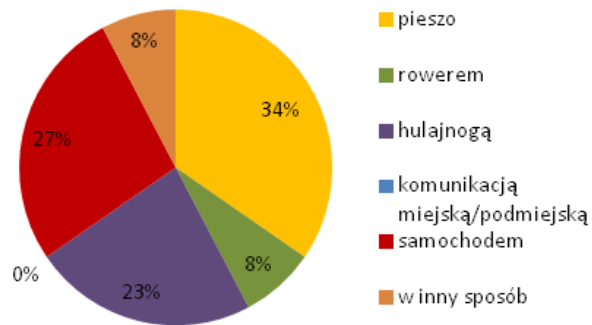
„Tak. Auta tarasują przejście przy cukierni”



ul. Gałczyńskiego - analiza i wnioski dla szkoły

Ankiety w trakcie trwania pilotażu zostały wypełnione przez 26 rodziców wraz z dziećmi. Dodatkowo zdecydowano w trakcie trwania pilotażu o przeprowadzenie krótkiej ankiety wśród mieszkańców z prośbą o ocenę pilotażu.

Wyniki ankiety wśród rodziców i dzieci pokazały następujący podział podróży do szkoły na rysunku 24:

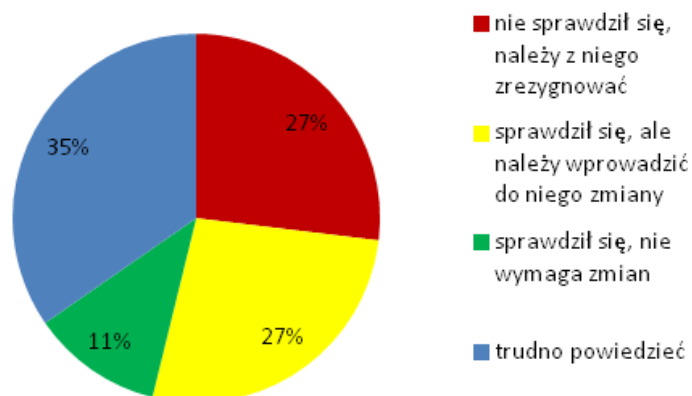


Rysunek 24. Udział poszczególnych form podróży ankietowanych uczniów szkoły pod koniec pilotażu

W porównaniu do stanu z października o 3% spadły podróże samochodem. Odpowiedzi „w inny sposób” zawierały podróże mieszane (rower+pieszo, pieszo+hulajnoga).

Brak podróży komunikacją miejską/podmiejską można tłumaczyć małym odsetkiem odpowiedzi wśród dzieci starszych, które bazując na poprzedniej ankiecie w dużo większym stopniu podróżują do szkoły w taki właśnie sposób.

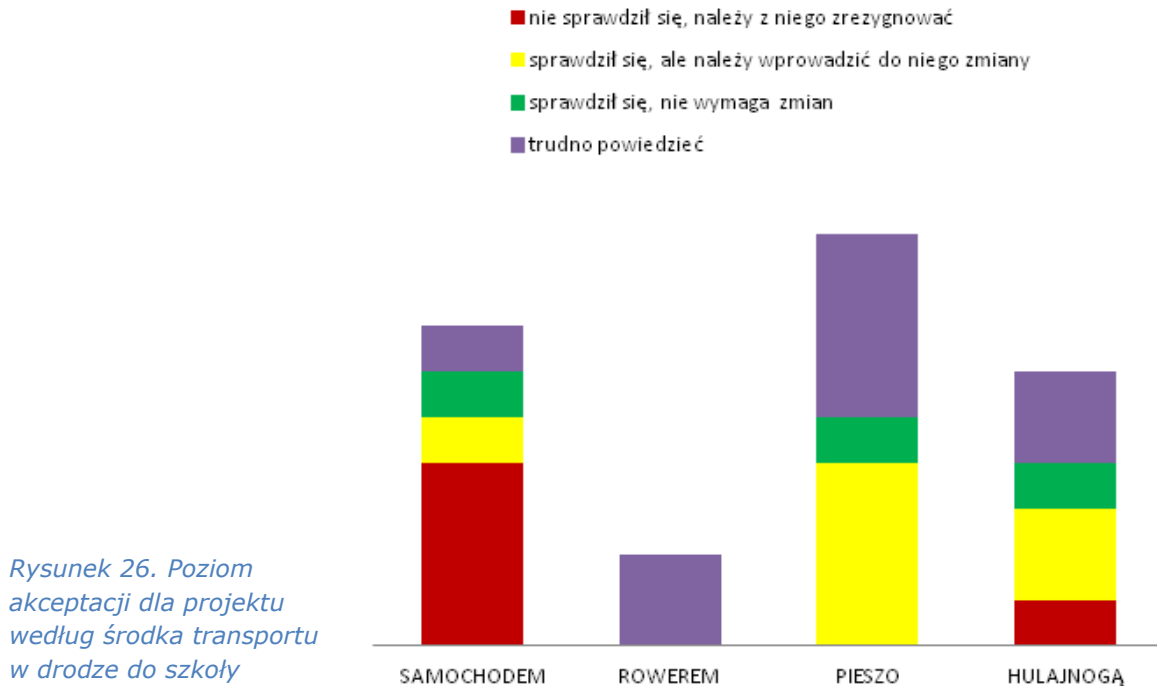
Rodzice zapytani o to, czy projekt „szkolnej ulicy” przy szkole dziecka się sprawdził, **w 38%** potwierdzili, że projekt się przyjął, **27%** było odmiennego zdania. Aż **35%** rodziców zaznaczyło odpowiedź „trudno powiedzieć”.



Rysunek 25. Odpowiedzi na pytanie „Jak oceniasz projekt „szkolnej ulicy” przy szkole Twojego dziecka?”



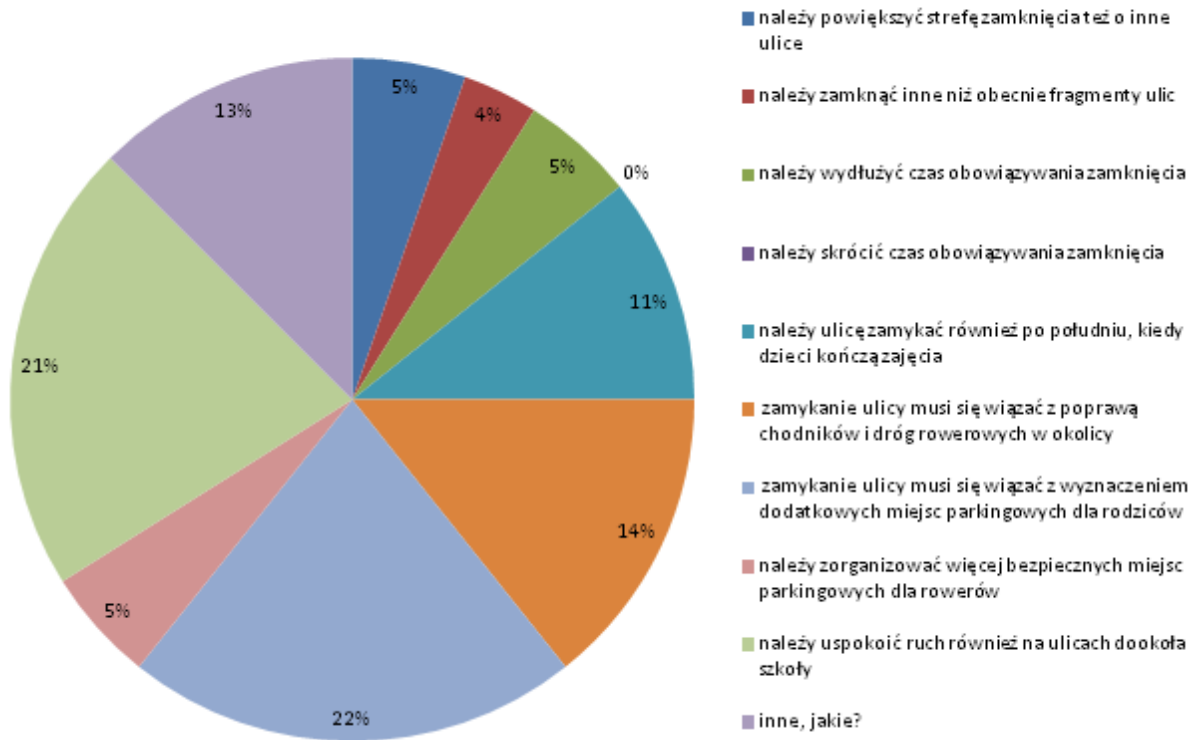
Dodatkowo sprawdzono jak odpowiedzi związane z oceną projektu mają się do aktualnego sposobu podróży do szkoły. Wyniki pokazały, że zgodnie z przewidywaniami, największymi przeciwnikami projektu są rodzice odwożący dzieci do szkoły samochodem, natomiast największe poparcie ma w grupie osób docierających do szkoły pieszo i hulajnogą.



Następnie rodzice zostali poproszeni o wskazanie, jakie zmiany należy wprowadzić w projekcie, jeśli uważają, że należy to zrobić. I tak najczęstszą pojawiającą się odpowiedzią było to, że zamykanie ulic musi się wiązać z wyznaczeniem dodatkowych miejsc parkingowych dla samochodów (**22% wskazań**) oraz, że należy uspokoić ruch również na ulicach dookoła szkoły (**21% wskazań**). **14% rodziców** wskazało, że zamykanie ulic musi się wiązać z poprawą chodników i dróg rowerowych w okolicy, a **11% uznało, że warto zamykać ulicę szkolną również po południu**, gdy dzieci kończą zajęcia. Odpowiedzi kryjące się pod „inne, jakie?” (**13%**) dotyczyły w głównej mierze dotyczyły również propozycji stworzenia strefy kiss&ride przed szkołą, postulatem wprowadzenia sankcji za nieprzestrzeganie zakazu, poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych, czy też przekształceniu ul. Gałczyńskiego w drogę jednokierunkową.



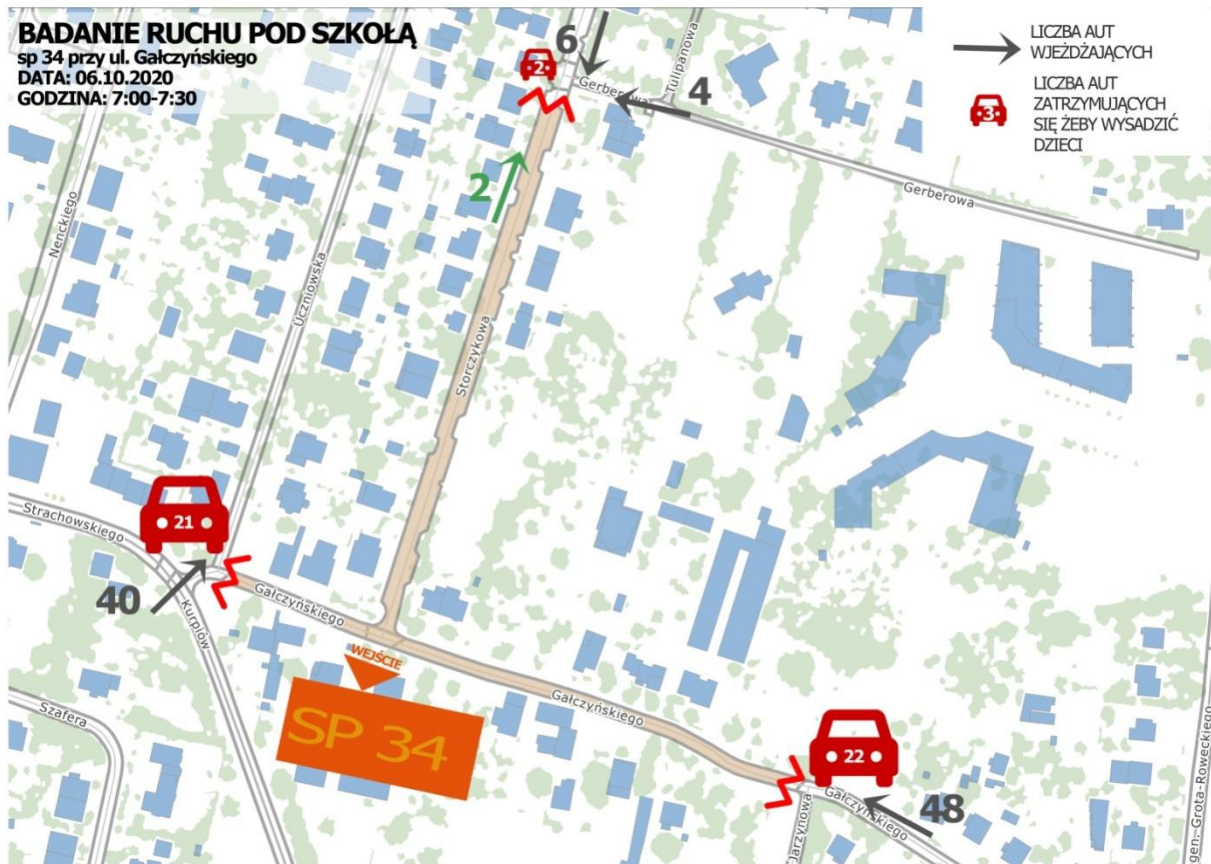
Rysunek 27. Odpowiedzi na pytanie „Jeśli w projekcie według Ciebie należałoby wprowadzić jakieś zmiany, to jakie by one były?”



Dodatkową ankietę z prośbą o ocenę pilotażu przeprowadzono **wśród mieszkańców ulicy Uczniowskiej, Storczykowej oraz Gałczyńskiego** (na ich zamkniętych fragmentach). Do skrzynek pocztowych mieszkańców wrzucono ponad 80 ankiet, w których mogli wypowiedzieć się na temat projektu. Uzyskano zwrótnie jedynie 6 wypełnionych ankiet, z których 3 były za utrzymaniem ograniczenia ruchu, a 3 przeciw. W związku z tak niskim zainteresowaniem projektem, uznano, że projekt nie stanowi poważnego utrudnienia dla mieszkańców. Przypuszczalnie ma na to wpływ zarówno krótki czas ograniczenia ruchu samochodowego (zaledwie pół godziny), zachowanie możliwości wyjazdu z obszaru, wczesna pora oraz przede wszystkim charakter osiedla mieszkalnego o przewadze zabudowy jednorodzinnej.

Obserwacja zachowań kierowców w czasie obecności Straży Miejskiej i rozstawiania szlabanów była czasem na przyzwyczajenie się do nowych zasad ruchu – porównując liczbę aut na wlotach w ulice do tych sprzed wejścia w życie pilotażu można powiedzieć, że liczby te nie zmieniły się i **są niemal identyczne**. Tak samo nie zmieniła się liczba aut, które odwoziły dzieci do szkoły i wyniosła **45 samochodów** (w czasie od 7:00 do 7:30).

Rysunek 28. Badanie ruchu pod szkołą przy ul. Gałczyńskiego w trakcie trwania pilotażu – z obecnością Straży Miejskiej.



Wyraźnie widać też, że aż połowa kierowców, którzy przejeżdżali przez ulicę Gałczyńskiego nie odwoziła dzieci do szkoły. Dodatkowo w czasie zamknięcia ze swoich posesji wyjechało 2-óch mieszkańców ulic objętych czasowym zamknięciem.

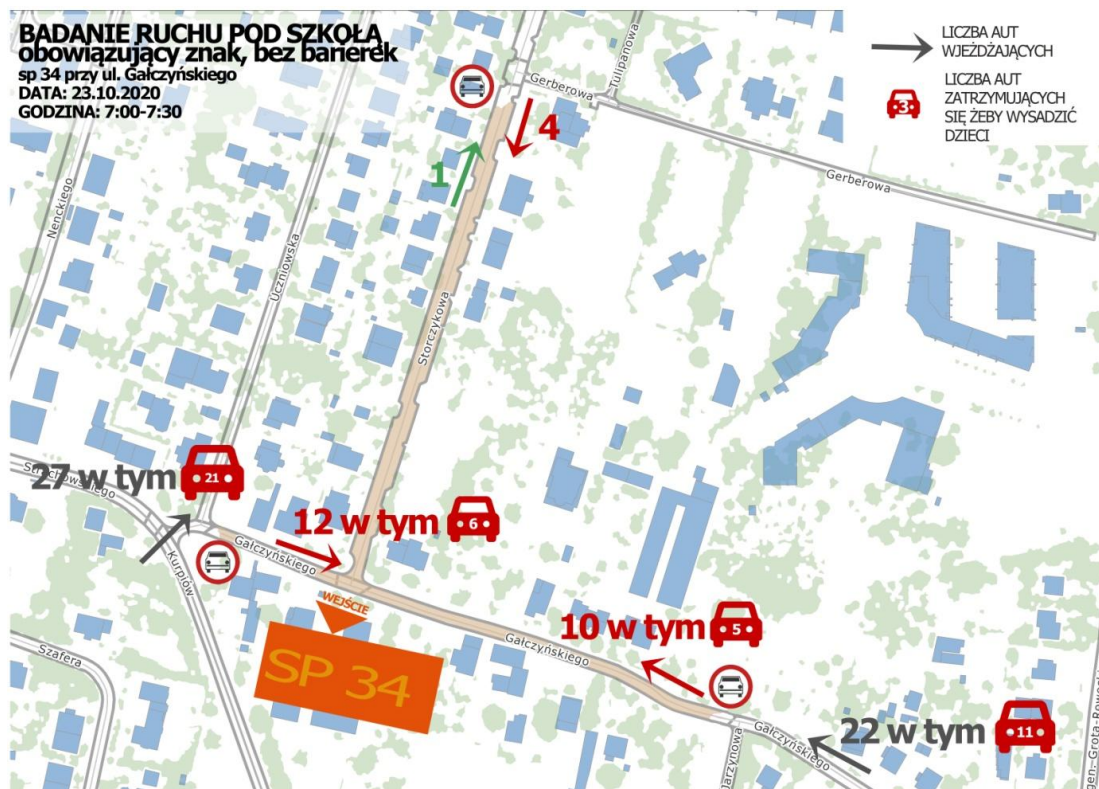
Zdjęcie 7, 8, 9. Fotografie zrobione w szczycie porannym w październiku, na początku wprowadzenia pilotażu przed szkołą na ul. Gałczyńskiego





Badanie ruchu powtórzone – sprawdzając zachowania kierowców i użytkowników w czasie, gdy fizyczne zapory znikną, a kierowcy mają stosować się do obowiązującego znaku pionowego. Należy podkreślić, że **znaczna większość** kierowców stosowała się do zakazu wjazdu. Liczba dzieci odwieziona do szkoły samochodem została na podobnym poziomie – **43**. Natomiast o **1/4 zmniejszyła się** ogólna liczba aut w rejonie szkoły – z około 100 do 75. Kierowców, którzy w trakcie obserwacji złamali znak zakazu wjazdu było łącznie **26**, w tym **mniej niż połowa z nich** odwiezła dzieci do szkoły.

Rysunek 29. Badanie ruchu pod szkołą przy ul. Gałczyńskiego pod koniec trwania pilotażu.



Pozytywne zachowania, które można zauważyć po rezygnacji z zastosowania barier fizycznych to:

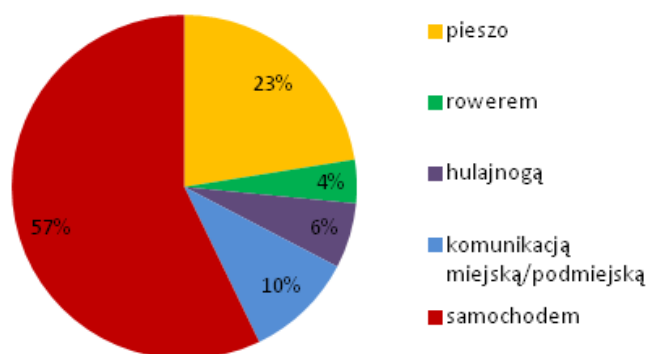
- ruch aut pod szkołą znacząco zmniejszył się,
- dzieci wraz z rodzicami zaczynają wykorzystywać jezdnię do jazdy rowerem, czy też do dojścia pieszo do szkoły, co nie zdarzyło się na początku pilotażu;
- rodzice sami zwracają uwagę kierowcom, którzy łamią zakaz wjazdu;
- piesi i rowerzyści pozytywnie oceniają efekty pilotażu;

Zdjęcie 10, 11. Fotografie zrobione w szczycie porannym w październiku, pod koniec trwania pilotażu przed szkołą na ul. Gałczyńskiego



ul. Krajewskiego - analiza i wnioski dla szkoły

Ankiety w trakcie trwania pilotażu zostały wypełnione przez 49 rodziców wraz z dziećmi. Wyniki ankiety wśród rodziców i dzieci pokazały następujący podział podróży do szkoły przedstawiony na rysunku 30.

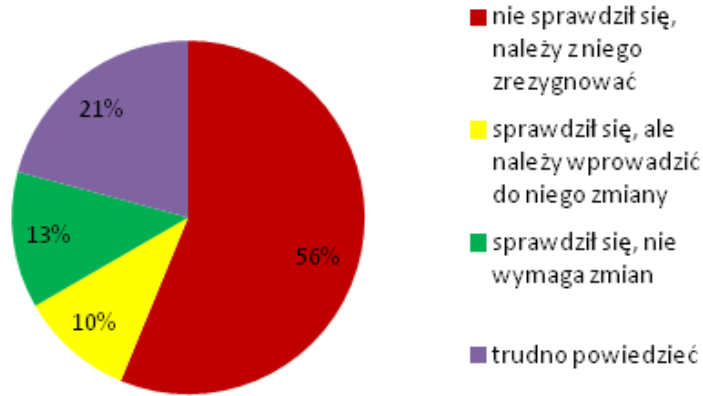


Rysunek 30. Udział poszczególnych form podróży ankietowanych uczniów szkoły pod koniec pilotażu



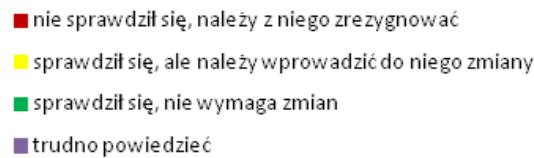
Porównując wyniki do badania wrześniowego udział podróży do szkoły samochodem **spadła o 9%**, udział podróży pieszych utrzymał się na podobnym poziomie (**we wrześniu 24%**). Spadł udział podróży rowerowych do szkółach, wzrosły natomiast podróże hulajnogą i komunikacją miejską oraz podmiejską.

Rodzice zapytani o to, czy projekt „szkolnej ulicy” przy szkole dziecka się sprawdził, **w przeważającej większości - 56%** zdecydowanie się mu sprzeciwili. Pozostałe **23%** odpowiedzi mówiło o tym, że się sprawdził. Ponownie, tutaj również był wysoki procent odpowiedzi „trudno powiedzieć” - **21 %**.



Rysunek 31. Odpowiedzi na pytanie „Jak oceniasz projekt „szkolnej ulicy” przy szkole Twojego dziecka?”

Dodatkowo sprawdzono jak odpowiedzi związane z oceną projektu mają się do aktualnego sposobu podróży do szkoły. Tutaj również wyniki pokazały, że, zgodnie z przewidywaniami, największymi przeciwnikami projektu są rodzice odwożący dzieci do szkoły samochodem, natomiast największe poparcie ma w grupie osób docierających do szkoły pieszo, hulajnogą oraz komunikacją publiczną. Negatywną opinię o projekcie przedstawiają rowerzyści.

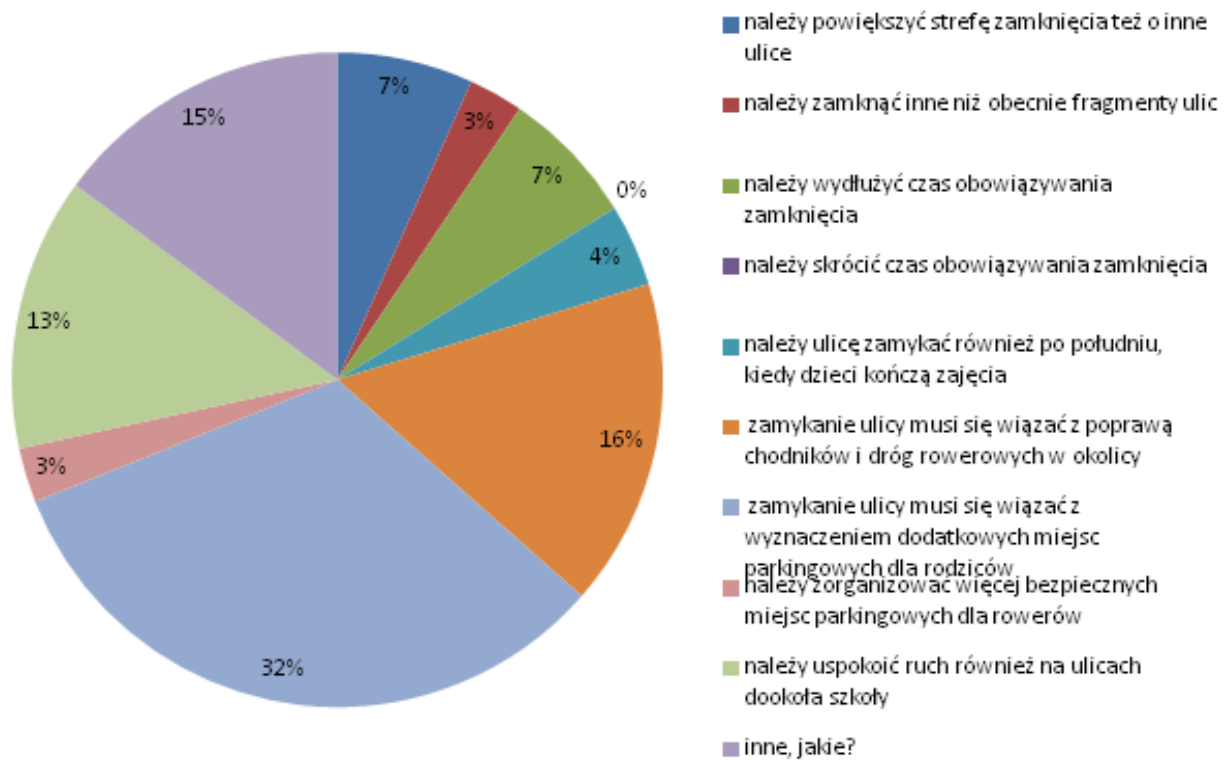


Rysunek 32. Poziom akceptacji dla projektu według środka transportu w drodze do szkoły



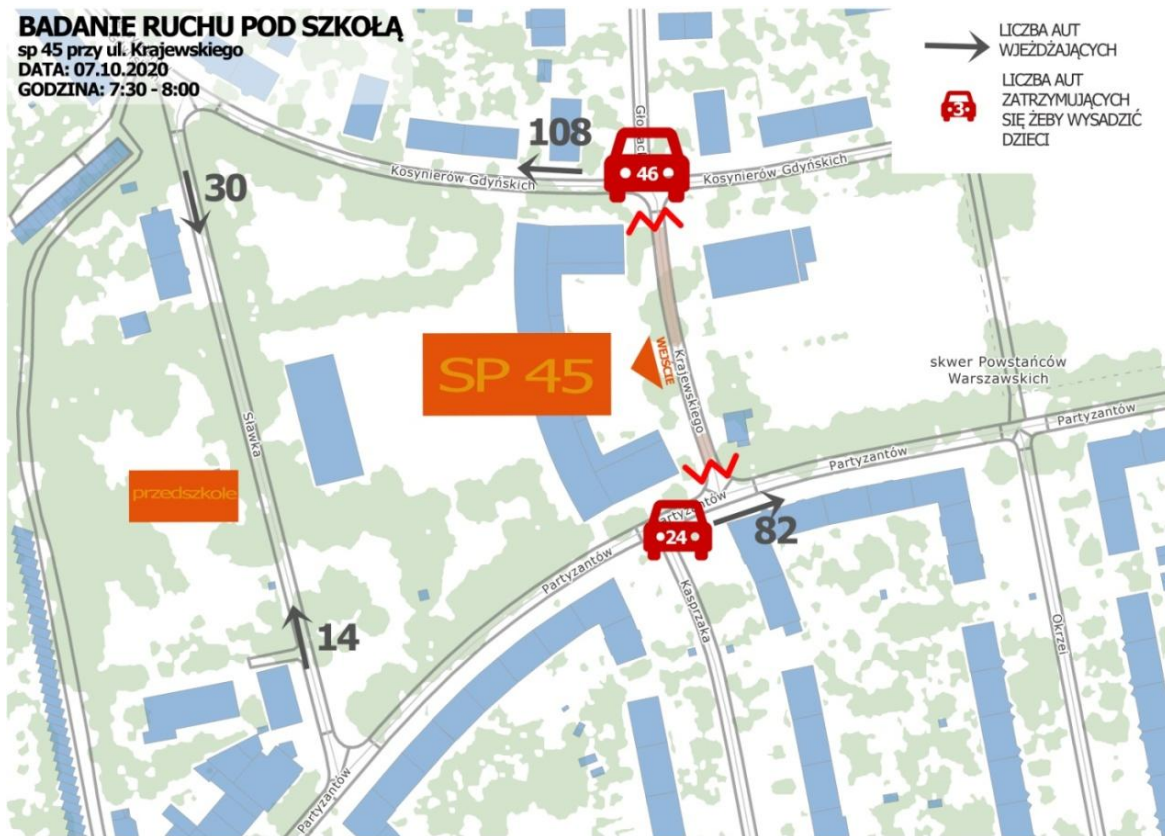
Następnie rodzice zostali poproszeni o wskazanie jakie zmiany należy wprowadzić w projekcie, jeśli uważają, że należy to zrobić. I tak najczęstszą pojawiającą się odpowiedzią, tak samo jak w szkole przy ul. Gałczyńskiego, było to, że zamykanie ulic musi się wiązać z wyznaczeniem dodatkowych miejsc parkingowych dla samochodów (**32% wskazań**) oraz że zamykanie ulic musi się wiązać z poprawą chodników i dróg rowerowych w okolicy (**16% wskazań**). **13% rodziców** wskazało, że należy uspokoić również ruch na ulicach dookoła szkoły. Opcja „inne, jakie?” zaznaczona przez 15% rodziców wiązała się z postulatami zakończenia pilotażu, poprawy chodników czy poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych.

Rysunek 33. Odpowiedzi na pytanie „Jeśli w projekcie według Ciebie należałoby wprowadzić jakies zmiany, to jakie by one były?”



Obserwacja zachowań kierowców w czasie obecności Straży Miejskiej i rozstawiania barierek pokazała ponownie bardzo dużą liczbę **samochodów** na ulicach przy szkole (w czasie od 7:30 do 8:00). Ponownie dużo większy ruch zaobserwowano od strony ul. Kosynierów Gdyńskich. Prawie **połowa z kierowców** nadjeżdżających od tej strony wysadziła dzieci do szkoły.

Rysunek 34. Badanie ruchu pod szkołą przy ul. Gałczyńskiego w trakcie trwania pilotażu – z obecnością Straży Miejskiej.



Ulica Partyzantów jest obciążona mniejszym ruchem, ale tylko nieznacznie. Od tej strony też jest znacznie **mniej aut, które wysadzają dzieci do szkoły**. Niestety ogólna obserwacja jaką można sformułować jest taka, że rodzice wysadzając dzieci robią to często wbrew przepisom – w rejonie przejść dla pieszych lub bezpośrednio na nich, w rejonie skrzyżowań, a nawet bezpośrednio na jezdni, gdy stoją w korku do wyjazdu z osiedla.

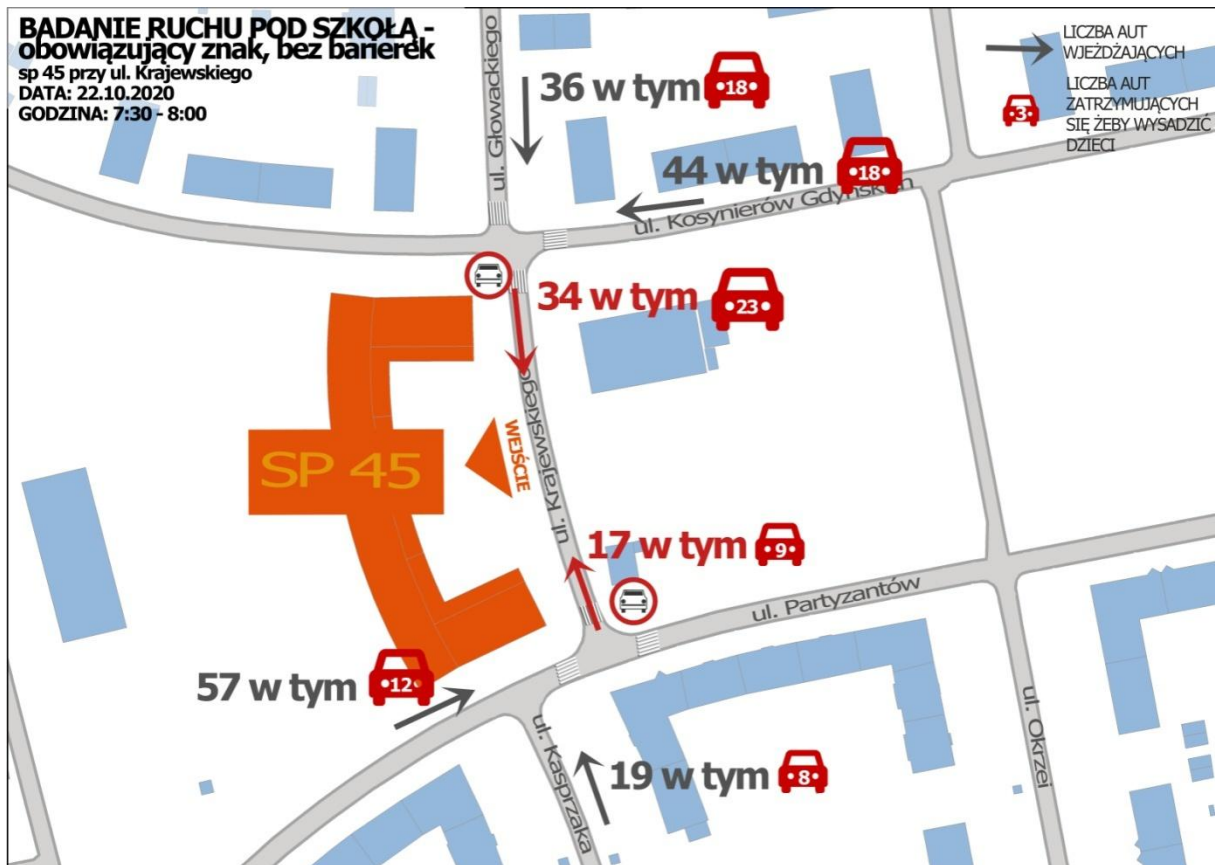
Dodatkowo również sprawdzano czy, a jeśli tak to w jakim stopniu ruch z zamkniętej ul. Krajewskiego wpłynie na najbliższą alternatywę, to jest ulicę Sławka, przy której znajduje się przedszkole. To zagrożenie zostało sformułowane przez Radę Osiedla jako jeden z istotnych argumentów przeciwko pilotażowi „Szkolnej Ulicy”. Podczas obserwacji nie zanotowano zwiększonego ruchu - łącznie tą dwukierunkową ulicą, położoną w strefie ruchu uspokojonego i wyposażoną w progi zwalniające, przejechały 44 samochody, przy czym w godzinach 7:30-8:00 do przedszkola odprowadzono 5 dzieci.

Zdjęcie 12, 13, 14. Fotografie zrobione w szczycie porannym w październiku, na początku wprowadzenia pilotażu przed szkołą na ul. Krajewskiego.



Badanie ruchu powtórzono – sprawdzając zachowania kierowców i użytkowników fazy projektu pilotażowego bez obecności na miejscu Straży Miejskiej oraz bez zastosowania fizycznych barier, lecz z zachowaniem oznakowania pionowego (obowiązującego kierowców czasowego zakazu wjazdu). Ogólna liczba samochodów nadjeżdżająca od strony ul. Kosynierów Gdyńskich oraz ul. Partyzantów nie zmieniła się znacząco (**odpowiednio 80 aut i 76 aut**). Od strony ul. Kosynierów Gdyńskich **34 auta złamały zakaz wjazdu**, w tym 23 z nich by odwieźć dzieci jak najbliżej szkoły. Kierowców odwożących dzieci do szkoły, którzy zastosowali się do zakazu od tej strony było 36.

Rysunek 35. Badanie ruchu pod szkołą przy ul. Krajewskiego pod koniec trwania pilotażu.



Od strony ul. Partyzantów zakaz wjazdu w ul. Krajewskiego **złamało 17 kierowców**, w tym 9 by podwieźć dzieci do szkoły. Kierowców, którzy zastosowali się do zakazu od tej strony i wysadziło dzieci na uliczkach w pobliżu było 20.

Zachowania, które można zauważyć po rezygnacji z zastosowania barier fizycznych to:

- ruch aut pod szkołą w porównaniu do sytuacji przed realizacją projektu nie zmniejszył się znacząco;
- wielu kierowców nie przestrzega zakazu wjazdu w ul. Krajewskiego w wyznaczonych godzinach,
- rodzice/opiekunowie wysadzając dzieci do szkoły nadal tworzą niebezpieczne sytuacje – zatrzymywania na przejściu dla pieszych lub też bezpośrednio przed nim – ograniczenie widoczności dla dzieci przechodzących przez pasy,



Zebranie opinii podmiotów zaangażowanych w realizację projektu

Podczas podejmowania ostatecznych decyzji, oprócz wyników przeprowadzonych badań, wzięto pod uwagę opinie stron zaangażowanych w projekt:

- Dyrekcji szkół
- rad osiedli
- Straży Miejskiej

Dyrekcja Szkoły Podstawowej nr 34 (ul. Gałczyńskiego) od początku mocno wspierała ideę projektu, a realizacja pilotażu potwierdziła przekonania, że wprowadzona zmiana pozytywnie wpłynęła na bezpieczeństwo w okolicy szkoły. Również Rada Osiedla pozytywnie zaopiniowała wprowadzone ograniczenie ruchu samochodów, postulując równocześnie rozszerzenie go na godziny późniejsze. Straż Miejska podkreśliła, że kierujący pojazdami wykazali „rozumienie dla zaproponowanego programu poprawy bezpieczeństwa” i stosowały się do ustalonej organizacji ruchu. Straż Miejska nie odnotowała w tym miejscu nieprawidłowości i zdarzeń. Również wśród mieszkańców zamykanych odcinków ulic nie było wyraźnego sprzeciwu wobec wdrożonego projektu.

W szkole przy ul. Krajewskiego sytuacja była bardziej złożona. W związku z negatywną opinią Rady Osiedla, również Dyrekcja placówki podkreśliła wagę kontynuacji projektu w porozumieniu z samorządem Osiedla. Straż Miejska w swojej opinii podkreśliła brak oczekiwanego efektu poprawy warunków bezpieczeństwa ze względu na przeniesienie nieprawidłowych zachowań kierowców o kilkadziesiąt metrów, tj. w okolice barier uniemożliwiających wjazd w bezpośrednie sąsiedztwo szkoły.



Podsumowanie i wnioski

Po analizie zebranych informacji i opinii, w ostatnich dniach października podjęto decyzje co do dalszych losów projektu.

Zdecydowano o kontynuowaniu projektu „Szkolnej ulicy” przy ul. Gałczyńskiego z możliwym rozszerzeniem na godziny popołudniowe (po pandemii). Uzyskano deklarację dalszego, regularnego wsparcia Straży Miejskiej, która zapewniła, że co najmniej raz w tygodniu pojawiać kontrolować zachowania kierowców oraz ustawiać barierki nożycowe fizycznie uniemożliwiające wjazd w okolicy Szkoły Podstawowej nr 34 – zgodnie z wprowadzonym oznakowaniem.

Zdecydowano o przywróceniu poprzedniej organizacji ruchu drogowego przy ul. Krajewskiego, równocześnie ustalono, że do końca roku powstanie propozycja zmian w oparciu o zebrane uwagi, do konsultacji ze szkołą i Radą Osiedla (np. ruch jednokierunkowy, kiss&ride).

Postanowiono rozszerzyć projekt na inne szkoły. Na podstawie zebranych doświadczeń przewidujemy możliwość rozwoju projektu i realizację w kolejnych lokalizacjach, przy czym możliwe jest zarówno samodzielne zgłoszenie szkół, jak i zapraszania placówek, w rejonie których zgłaszane są problemy związane z ruchem pieszych. Z zebranych doświadczeń wynika, że kluczowymi kryteriami są:

- lokalizacja szkoły przy ulicy o charakterze lokalnym, bez istotnej funkcji tranzytowej oraz bez prowadzenia komunikacji miejskiej;
- osiedlowy charakter szkoły z wyraźną przewagą uczniów mieszkających w rejonie 15 min. dojazdu do placówki;
- możliwość organizacji ruchu z wyłączeniem odcinka przy szkole nie powodującej niebezpieczeństwa blokowania się użytkowników;
- zaangażowanie i gotowość do współpracy społeczności szkolnej oraz osiedlowej.

Wiemy, że takie rozwiązanie nie sprawdzi się wszędzie, nie jest uniwersalnym sposobem na zwiększenie bezpieczeństwa wokół szkół. Widzimy natomiast możliwości zastosowania go w innych wrocławskich szkołach.



SZKOLNA • ULICA



Informacja o realizatorach

ORGANIZACJA PILOTAŻU:

Biuro Zrównoważonej Mobilności Urzędu Miejskiego Wrocławia

bzm@um.wroc.pl

REALIZACJA PILOTAŻU:

Tomasz Stefanicki – Z-ca dyrektor Biura Zrównoważonej Mobilności,

Anna Szmigiel-Franz – Oficerka Piesza,

Marta Grabowska, Ewa Macała – Biuro Zrównoważonej Mobilności,

Mariola Łazanowska – Wydział Inżynierii Miejskiej

WSPÓŁPRACA PRZY REALIZACJI:

Dyrekcja Szkoły Podstawowej nr 34 we Wrocławiu, ul. Gałczyńskiego 8

Dyrekcja Zespołu Szkół nr 9 we Wrocławiu, ul. Krajewskiego 1

Straż Miejska Wrocławia

OPRACOWANIE RAPORTU DO PILOTAŻU:

Marta Grabowska, Anna Szmigiel-Franz



SZKOLNA · ULICA
