

Szkolne ulice w kształtowaniu miast przyjaznych dzieciom

Krótki przegląd dowodów wskazujących na poprawę bezpieczeństwa i jakości powietrza, popularyzację aktywnego przemieszczania się i polepszenie stanu zdrowia społeczności lokalnych wskutek wprowadzenia tzw. „szkolnych ulic” – stworzony na podstawie działań podejmowanych w Europie i na całym świecie



BYCS

CleanCities



Streszczenie

Wprowadzanie szkolnych ulic to strategia zamykania dróg w celu ograniczenia ruchu samochodowego, w ramach której przed szkołami tworzy się strefy dla pieszych i rowerzystów, przynajmniej w godzinach odwozu i odbioru dzieci ze szkół. Szkolne ulice stają się tanią i prostą metodą ograniczania ruchu samochodowego i zanieczyszczeń, a także prowadzą do poprawy bezpieczeństwa w miastach. Zachęcają także do przemieszczania się pieszo i jazdy na rowerze, co pozytywnie wpływa na stan zdrowia społeczności lokalnych oraz ogólny dobrostan dzieci i ich rodzin. Szybkie pojawianie się szkolnych ulic, głównie w miastach europejskich, można wiązać z koniecznością utrzymania dystansu społecznego w pobliżu szkół podczas pandemii COVID 19, ale także z kryzysami związanymi z bezpieczeństwem drogowym, zdrowiem publicznym i jakością powietrza, rosnącym w siłę ruchem

na rzecz miast przyjaznych dzieciom, a także coraz większa akceptacja dla eksperymentalnych podejść w rodzaju urbanistyki taktycznej, otwartych ulic (tj. ulic czasowo zamkniętych dla ruchu samochodowego), ulic ze znacznym ograniczeniem prędkości i ulic z funkcjami rekreacyjnymi¹.

Wzrost popularności szkolnych ulic można także przypisać przystępności kosztowej tego rozwiązania, prostocie koncepcji, łatwości jej wdrożenia, a także udanemu przedstawianiu pozytywnych efektów i wniosków z dotychczasowych wdrożeń, zachęcającemu do ich powielania. Ocena i monitorowanie istniejących inicjatyw wykazuje w większości przypadków wymierne pozytywne efekty i dowodzi, że szkolne ulice mogą stanowić realne rozwiązanie niektórych z naszych najbardziej palących wyzwań w miastach.

Najważniejsze dane liczbowe:

Podwożenie uczniów do szkół stanowi znaczącą część ruchu samochodowego: Londyński urząd ds. transportu, Transport for London, oszacował w 2018 r., że 25% podróży samochodem w porannym szczycie w dni powszednie związanych jest z zawożeniem uczniów do szkoły – łącznie to 254 000 podróży dziennie.

Zarówno rodzice, jak i dzieci popierają wprowadzenie szkolnych ulic: W badaniu przeprowadzonym przez UNICEF we Francji 87% respondentów opowiedziało się za wprowadzeniem takich ulic wokół szkół ich dziecka, przy czym 59% respondentów wyraziło taką opinię ze względu na kwestie bezpieczeństwa (bezpieczniejsze otoczenie), a prawie 40% z nich przekonał także argument mniejszego zanieczyszczenia środowiska. W Toronto 100% ankietowanych dzieci stwierdziło, że wolałoby, aby ich szkolna ulica była wolna od ruchu samochodowego, przy czym 77% z nich uważało, że ulica była niebezpieczna przed rozpoczęciem projektu pilotażowego, a tylko 3% określiło ulicę jako niebezpieczną w trakcie trwania projektu.

Ograniczenie podróży samochodem: W badaniu Transport for London wspieranym przez fundację FIA odnotowano zmniejszenie liczby podróży samochodem do szkół w Londynie o 18% w wyniku podjętych interwencji (przyp. tymczasowego zamykania ulic przy szkołach).

Jakość powietrza: W pobliżu szkół w dzielnicach Brent, Enfield i Lambeth stwierdzono imponujące zmniejszenie zanieczyszczenia dwutlenkiem azotu (NO₂) – aż o 23%. Poziom NO₂ w regionie flamandzkim w Belgii został z kolei zmniejszony o 20%.

Aktywne podróżowanie: Od czasu wdrożenia programu szkolnych ulic w Waltham Forest liczba uczniów podróżujących do szkoły aktywnie (np. pieszo, rowerem) w szkole podstawowej Willow Brook wzrosła o 20% a w przedszkolu St Joseph's Catholic Infant School o 10%. Według oficjalnych informacji rady dzielnicy Hackney, od czasu uruchomienia programu odsetek dzieci dojeżdżających do szkół na rowerze wzrósł o ponad 50%.

Główni autorzy: Lucas Snaije, Research & Advocacy Manager, BYCS; Daniela Abril Gutierrez, Global Networks Intern, BYCS
Recenzent: Jens Müller, Policy & Research Lead, Clean Cities Campaign
Projekt i skład publikacji w języku angielskim: Doug Dawson, www.dougdawson.co.uk
Ilustracje: Francesca Murgia
Zdjęcie na okładce: Germán TR: <https://www.pexels.com/pl-pl/zdjecie/dziewczyna-skaczaca-1799881/>

Niniejsze opracowanie zostało przygotowane przez organizację BYCS w ramach inicjatywy Clean Cities Campaign realizowanej przez organizację Transport & Environment.

Wprowadzenie



Szkolna ulica to strategia zamykania dróg w celu ograniczenia ruchu samochodowego, polegająca na tworzeniu stref dla pieszych i rowerzystów przed szkołami, przynajmniej w godzinach odwożenia uczniów i odbierania ich ze szkoły. Konceptę tę wprowadzono po raz pierwszy w Bolzano we Włoszech w 1989 roku, a następnie w Belgii, Austrii i Holandii już na początku XXI wieku. Idea szkolnych ulic jest obecnie szeroko rozpowszechniona jako tani i prosty sposób na zmniejszenie ruchu samochodowego i poziomu zanieczyszczeń oraz poprawę bezpieczeństwa. Szkolne ulice zachęcają także do chodzenia do szkoły pieszo i jazdy na rowerze, co przekłada się na poprawę stanu zdrowia społeczności lokalnych oraz zwiększenie dobrostanu dzieci i ich rodzin.

Znaczącym czynnikiem, który przyczynił się do powstania szkolnych ulic w Europie, była potrzeba wprowadzenia bezpieczniejszych rodzajów transportu z zachowaniem dystansu społecznego w odpowiedzi na pandemię COVID-19. Istotny wpływ na przyjmowanie strategii taktycznej urbanistyki w celu przekształcenia miast w bardziej skoncentrowane na potrzebach ludzi mają także aktualne kryzysy związane z bezpieczeństwem drogowym, zdrowiem i jakością powietrza. Przybierający na sile ruch miast przyjaznych dzieciom, a także akceptacja eksperymentalnych lub efemerycznych podejść, takich jak taktyczna urbanistyka, otwarte ulice, ulice ze znacznymi ograniczeniami prędkości i ulice z funkcjami rekreacyjnymi również przyczyniły się do szybkiego upowszechniania szkolnych ulic na całym świecie².

Wspomniane ograniczenia ruchu są zwykle egzekwowane za pomocą znaków drogowych i tymczasowych pachołków, przy czym możliwe są pewne odstępstwa w odniesieniu do pojazdów służb ratunkowych lub upoważnionych mieszkańców. Szkolne ulice często inicjowane są jako projekt pilotażowy, w celu sprawdzenia i zmierzenia ich krótkoterminowych efektów. Później te tymczasowe rozwiązania przechodzą w dłuższy etap przejściowy, a ostatecznym celem jest wprowadzenie ograniczeń ruchu na stałe. Taka forma projektu pilotażowego umożliwia mieszkańcom,

rodzicom i społecznościom lokalnym z okolicy przekazanie decydującym w ramach otwartej współpracy informacji zwrotnych, co z kolei pozwala na dostosowanie długoterminowych zmian do lokalnych potrzeb.

Szkolne ulice są odpowiedzią na pilną potrzebę uczynienia naszych miast bardziej przyjaznymi dla dzieci. Dzieci stanowią wrażliwą grupę, która jest szczególnie narażona na szkodliwe działanie zanieczyszczeń powietrza ze względu na ich niski wzrost, rozwijające się płuca, mózg i szybsze tempo oddychania. Trzylatki na przykład wdychają dwa razy więcej powietrza niż dorośli w przeliczeniu na jednostkę masy ciała i bawią się z głową bliżej ziemi – gdzie zanieczyszczenie powietrza jest wyższe³. Kluczowe jest także bezpieczeństwo ruchu drogowego, ponieważ w skali całego świata każdego roku na drogach ginie 1,35 mln ludzi, a obrażenia w wyniku wypadków drogowych są główną przyczyną śmierci wielu dzieci i młodych dorosłych w wieku 5-29 lat⁴.

Kolejne wyzwanie, które budzi ogromny niepokój, to siedzący tryb życia. Aż 81% nastolatków w wieku 11-17 lat na całym świecie jest niewystarczająco aktywnych fizycznie – jeśli jako punkt odniesienia przyjmujemy zalecenia WHO dotyczące aktywności fizycznej dla utrzymania dobrego stanu zdrowia⁵. Dzieci spędzają średnio o połowę mniej czasu na zabawie na świeżym powietrzu niż ich rodzice w dzieciństwie⁶, co wskazuje na potrzebę szerokiego promowania rozwoju zdrowszych dzielnic mieszkalnych, aktywnej mobilności i bezpiecznych miejsc do zabawy. Szkolne ulice stają się więc strategią mającą na celu zmniejszenie natężenia ruchu samochodowego w pobliżu i przed szkołami (co rozwiązuje problem korków i zanieczyszczenia powietrza), a także zwiększenie liczby dzieci korzystających z aktywnych sposobów przemieszczania się w drodze do szkoły poprzez ułatwienie ich zastosowania, zwiększenie ich dostępności, poziomu bezpieczeństwa i atrakcyjności.

W niniejszym opracowaniu przedstawiamy pozytywne efekty i korzyści wykazane w ocenie inicjatyw pilotażowych w 5 kategoriach, które odpowiadają kilku

aktualnym wyzwaniom stojącym przed miastami. Należy zauważyć, że ze względu na stosunkowo nowy charakter szkolnych ulic jako przyjaznej dzieciom strategii miejskiej, niewiele jest zarówno prac naukowych, jak i tzw. „szarej literatury” na ten temat – publikacje są nieliczne i skupiają się głównie na inicjatywach brytyjskich. Istnieje potrzeba wspierania rozwoju metodologii umożliwiającej dostosowywanie inicjatyw szkolnych ulic do konkretnych warunków lokalnych, a także rozszerzenia zasięgu projektów pilotażowych i ewaluacji wdrażania tego rozwiązania poza kraje Europy i Ameryki Północnej. Pozwoli to realnie ocenić możliwość realizacji podobnych inicjatyw w innych regionach świata.

Ważne są wreszcie także kwestie praktyczne: choć w ramach szkolnych ulic przeważnie dokładnie definiuje się czas ich obowiązywania, możliwe jest rozluźnienie tego podejścia i uwzględnienie takiego planowania przestrzennego miast, które skupia się na modernizacji ulic oraz stref w pobliżu szkół, przy czym priorytetem powinny być kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego, jakości powietrza, zdrowia i jakości życia rodzin oraz aktywnej mobilności.

Dzieci stanowią wrażliwą grupę, która jest szczególnie narażona na szkodliwe działanie zanieczyszczeń powietrza ze względu na ich niski wzrost, rozwijające się płuca, mózg i szybsze tempo oddychania.



Photo: Andreeew Hoang / Unsplash

Zalety szkolnych ulic



Photo: Ivan Put for Filter Café Filtré



Strategie mające na celu ograniczenie ruchu samochodowego w pobliżu szkół mają zarówno bezpośrednie, jak i pośrednie pozytywne skutki. Wiele z tych oddziaływań i korzyści jest wzajemnie powiązanych, a razem składają się na zdrowsze, bezpieczniejsze, radośniejsze i sprzyjające społecznej integracji miasta. W niniejszym opracowaniu dowody korzyści płynących z wprowadzenia szkolnych ulic zostały pogrupowane w następujących kategoriach: ograniczenie ruchu samochodowego i poprawa bezpieczeństwa, poprawa jakości powietrza, zmiana sposobu przemieszczania się w miastach w kierunku aktywnej mobilności, pozytywne postrzeganie projektu przez społeczność lokalną oraz tworzenie przestrzeni pozytywnie wpływającej na lokalną społeczność, jej samopoczucie i zdrowie.

Ograniczenie ruchu samochodowego i poprawa bezpieczeństwa:

Duży odsetek podróży samochodem, zwłaszcza w przypadku dojazdów do szkoły, odbywa się na dystansach, które można pokonać pieszo lub rowerem. Szkolne ulice są skutecznym narzędziem ograniczania korzystania z prywatnych samochodów na krótkich trasach i stanowią alternatywę dla rodziców i dzieci, umożliwiając im bezpieczne poruszanie się pieszo lub rowerem w okolicy szkół. Ponad 30% podróży samochodem w Europie odbywa się na dystansie krótszym niż 3 km, a 50% na dystansie krótszym niż 5 km.⁷ Na przykład w Londynie jedną trzecią wszystkich podróży samochodem można pokonać rowerem w czasie krótszym niż 10 minut lub pieszo w mniej niż 25 minut⁸. W 2018 r. londyński urząd ds. transportu (Transport for

London, TfL) oszacował, że w dni powszednie 25% podróży samochodem w porannym szczycie związanych jest z odwożeniem dzieci do szkół – łącznie to 254 000 podróży dziennie.⁹ Okres ten zbiega się również z najwyższym wskaźnikiem poważnych obrażeń u dzieci w wieku poniżej 16 lat w wyniku wypadków i kolizji drogowych¹⁰. W USA prawie 60% wszystkich podróży samochodem odbywa się na dystansie krótszym niż 9 km¹¹, a badania wykazały, że 68% uczniów dojeżdża do szkoły samochodem, co przekłada się na niższą aktywność fizyczną, gorszy poziom ich bezpieczeństwa w ruchu drogowym i gorsze wyniki w nauce¹².

We Francji niedawne badanie (2020) zlecone przez UNICEF na temat szkolnych ulic i dojazdów do szkoły wykazało, że spośród 536 ankietowanych rodziców 70% korzysta z samochodu przynajmniej od czasu do czasu, by zawieźć dziecko do szkoły lub przedszkola. Az 47% respondentów wskazuje, że auto to środek transportu, z którego korzystają najczęściej - mimo że tylko 8% z nich mieszka dalej niż 5 km od szkoły¹³. Po wprowadzeniu szkolnych ulic w trakcie pandemii rodzice stwierdzili, że ograniczyli podróże samochodem i zamierzają kontynuować takie podejście. 87% respondentów opowiedziało się za wprowadzeniem szkolnych ulic wokół szkoły ich dziecka, przy czym 59% z tej grupy było tego zdania ze względu na kwestie bezpieczeństwa (bezpieczniejsze otoczenie), a prawie 40% przekonał także argument o mniejszym zanieczyszczeniu środowiska¹⁴.

W Wielkiej Brytanii wpływ wprowadzenia szkolnych ulic na intensywność korzystania z prywatnych aut jest oczywisty. W badaniu dla TfL przeprowadzonym przez fundację FIA przeanalizowano wpływ 35 szkolnych ulic na przyzwyczajenia transportowe rodziców i opiekunów dzieci w Londynie. Odnotowano zmniejszenie liczby podróży samochodem do szkoły o 18%.¹⁵ Ocena projektu pilotażowego obejmującego 9 szkół podstawowych w Edynburgu w latach 2015-2016 wykazała zmniejszenie prędkości pojazdów na ulicach szkolnych i sąsiadujących objętych badaniem, a także ogólne zmniejszenie liczby pojazdów na ulicach otaczających szkoły objęte projektem w godzinach obowiązywania ograniczeń ruchu¹⁶.

Przegląd literatury dokonany przez Edinburgh Napier University, w którym przeanalizowano wyniki 16 badań dotyczących projektów wprowadzenia szkolnych ulic, również wykazał, że w prawie wszystkich przypadkach całkowita liczba samochodów na zamkniętych ulicach szkolnych i sąsiednich ulicach uległa

zmniejszeniu. Ponadto znaleziono spójne dowody na to, że przekierowanie ruchu samochodowego nie spowodowało istotnych problemów w zakresie bezpieczeństwa drogowego. Wykazano też, że władze lokalne z powodzeniem stosowały środki łagodzące w tym zakresie wszędzie tam, gdzie było to potrzebne.¹⁷

Poprawa jakości powietrza

Wykazano, w różnych warunkach miejskich, że szkolne ulice są praktycznym i możliwym do zrealizowania sposobem na zmniejszenie narażenia dzieci na zanieczyszczenie powietrza, które stanowi poważny problem w miastach na całym świecie.

W ramach londyńskich działań na rzecz czystego powietrza szkolne ulice zostały włączone do wachlarza działań mających na celu popularyzację ruchu pieszo i rowerowego oraz mogących ograniczyć emisję zanieczyszczeń, by znacznie poprawić jakość powietrza¹⁸. Badania przeprowadzone na zlecenie miasta, w ramach których zainstalowano 30 czujników jakości powietrza AQMesh w pobliżu szkół w dzielnicach Brent, Enfield i Lambeth wykazały, że szkolne ulice doprowadziły do imponującego zmniejszenia zanieczyszczenia dwutlenkiem azotu (NO₂) – aż o 23%¹⁹. Ponadto w raporcie zamówionym niedawno przez organizacje pozarządowe Possible i Mums for Lungs podkreślono, że gdyby w szkołach w Londynie, Birmingham, Leeds i Bristolu wszędzie tam, gdzie jest to technicznie wykonalne, wprowadzono szkolne ulice, liczba przejazdów samochodem w godzinach szczytu w tych miastach zmniejszyłaby się łącznie o 11 do 32 milionów przejazdów rocznie, co ograniczyłoby emisję zanieczyszczeń powietrza (NO_x) o około 23 000 do 64 000 kg rocznie, a emisję gazów cieplarnianych (CO₂) o około 4000 do 12 000 ton rocznie.²⁰

W ramach oceny projektu pilotażowego przeprowadzonego w latach 2015-2016 w Edynburgu pozyskano dane dotyczące natężenia ruchu pojazdów. Dane te umożliwiły analizę jakości powietrza, a konkretnie poziomu NO_x (tlenków azotu – wskaźnik dwutlenku azotu, gazu drażniącego generowanego przez ruch samochodowy). Analiza wykazała, że poziom NO_x zmniejszył się o 1631 g/km (gramów na kilometr) na ulicach otaczających szkoły²¹. Ponadto dane dotyczące jakości powietrza zebrane podczas pierwszego tymczasowego zamknięcia drogi przed szkołą w dzielnicy Camden w Londynie wykazały znaczną poprawę poziomu NO₂ bezpośrednio przed szkołą – spadek o 3,8% w dni nauki szkolnej, podczas gdy liczba przejazdów zmniejszyła się w tym okresie o 43%²².

W Belgii miasto Gandawa włączyło do swojego Planu Mobilności 2030²⁵ wdrożenie szkolnych ulic jako części strategii mającej na celu zmniejszenie korków i zanieczyszczenia powietrza, a także zapewnienie bezpiecznych podróży do szkół. Koncepcja szkolnych ulic jest popularna w regionie flamandzkim, ponieważ od 2018 roku towarzyszą jej odpowiednie przepisy ruchu drogowego oraz specjalny znak drogowy²⁴. Raport z oceny opublikowany w 2019 roku wykazał znaczną poprawę bezpieczeństwa na drogach i jakości powietrza - średnie stężenia NO₂ spadły o 20%²⁵.

Przesunięcie modalne w kierunku aktywnej mobilności

Aktywność fizyczna dzieci ma kluczowe znaczenie dla zapewnienia im zdrowego i szczęśliwego życia. Chodzenie do szkoły pieszo lub jeżdżenie do szkoły na rowerze jest uważane za łatwy sposób zwiększenia aktywności fizycznej dzieci, który może podnieść ich poziom energii, a także zmniejszyć stres i niepokój. Ponadto aktywność fizyczna pozytywnie wpływa na wyniki w nauce, skupienie i koncentrację na lekcjach²⁶. Przedstawicielka ruchu pieszych i inicjatorka projektów szkolnych ulic w Wiedniu, Petra Jens, opisała takie projekty nie tylko jako odpowiedź na chaos komunikacyjny przed szkołami podstawowymi, ale także remedium na rosnący problem braku ruchu wśród dzieci²⁷.

Brytyjska organizacja pozarządowa Sustrans zauważyła, że według nauczycieli uczniowie, którzy przyjeżdżają do szkoły rowerem lub przychodzą pieszo są bardziej skupieni i gotowi do rozpoczęcia dnia nauki w porównaniu z tymi, którzy podróżują samochodem. ²⁸ Efekty te są również dobrze udokumentowane w środowisku akademickim. Raport Child Health Initiative na temat zanieczyszczenia powietrza w Londynie („Every Child's right to Breathe”) stworzony we współpracy z Fundacją FIA, również wskazuje na istotne pokoleniowe efekty aktywnego przemieszczania się w młodym wieku, ponieważ dzieci, które za młodu chodzą pieszo lub jeżdżą na rowerze, częściej postępują tak także w wieku dorosłym.²⁹

Wyniki przeglądu literatury przeprowadzonego przez Edinburgh Napier University wykazały, że wśród 16 uwzględnionych badań aktywne przemieszczanie się było spójnie wskazywane jako jeden z kluczowych celów zamykania szkolnych ulic (SSC). Badanie wykazało także, że udział aktywnej mobilności wzrósł w prawie wszystkich szkołach z ulicami szkolnymi objętymi raportowaniem przez władze lokalne.³⁰

Gmina Waltham Forest (część Wielkiego Londynu) jest kolejnym przykładem, który pokazuje, jak szkolne ulice wpływają na aktywne podróżowanie. Rada gminy wprowadziła do tej pory 15 szkolnych ulic. Oznaczało to włączenie do stref szkolnych 64 ulic, z których korzysta łącznie ponad 12 000 uczniów. Od czasu wprowadzenia tego rozwiązania w Waltham Forest, na szkolnej ulicy Marsh Lane obejmującej dwie szkoły we wrześniu 2019 roku odnotowano wzrost liczby uczniów podróżujących aktywnie (przyp. przychodzących do szkoły pieszo lub przyjeżdżających na rowerach) w placówkach Willow Brook i St Joseph's Catholic Infant School - odpowiednio o 20% i 10%.³¹

Takie szybko osiągnięte rezultaty są widoczne także w projektach szkolnych ulic realizowanych poza Europą. Podczas pilotażu szkolnej ulicy na Mountview Avenue w Toronto ocena wykazała wyraźny efekt w postaci zmiany zachowań uczniów. Dane zebrane przez organizację pozarządową 8 80 Cities wykazały, że w ciągu zaledwie kilku dni funkcjonowania inicjatywy podróże samochodem zmniejszyły się o 20,5%, a podróże aktywne wzrosły o 5,4%.³² Z kolei badanie pilotażowe przeprowadzone między styczniem a kwietniem 2019 roku w szkole podstawowej w New Delhi z udziałem około 50 uczniów klas czwartych wykazało, że ponad połowa dzieci chciała zmienić środek transportu na bardziej aktywny. Główne powody, jakie podawano, to: niezależność, wygoda, bezpieczeństwo i jakość czasu spędzanego z rodzicami³³. Zamykanie ulic dla ruchu samochodowego było wymieniane jako sposób na wygodne przestawienie się na bardziej aktywne środki transportu.

Pozytywne postrzeżenie przez społeczność lokalną

W zdecydowanej większości przypadków inicjatywy dotyczące szkolnych ulic spotkały się z bardzo pozytywną reakcją i wsparciem ze strony rodziców, dzieci, nauczycieli i społeczności lokalnej.

W badaniu przeprowadzonym przez UNICEF we Francji rodzice wyrazili duże poparcie dla tych interwencji. Aż 87% rodziców (niezależnie od wieku dzieci) wskazało, że popiera wprowadzenie szkolnych ulic wokół przedszkola lub szkoły ich dziecka, w tym 47% stwierdziło, że popiera je zdecydowanie. ³⁴ W Paryżu wiele ze 150 wprowadzonych w życie tzw. „Rues aux Ecoles” (szkolnych ulic) przekształcono w stałe strefy przeznaczone wyłącznie dla pieszych, gdzie pojawiły się drzewa i ławki, a inicjatywa ta spotkała się z dużym poparciem społeczności lokalnych.

Schulstrasse Vereinsgasse w Wiedniu, stanowi kolejny przykład na to, jak podobne inicjatywy pilotażowe spotykają się z pozytywnym odbiorem społeczności lokalnej. Według wiedeńskich władz odpowiedzialnych za transport w mieście, w 2018 roku stowarzyszenie rodziców jednogłośnie przyjęło z zadowoleniem pilotaż szkolnej ulicy przy szkole podstawowej na ulicy Vereinsgasse, gdzie wprowadzono 30-minutowy zakaz jazdy autem, ponieważ ruch samochodowy stanowił poważne zagrożenie dla uczniów. ³⁵

W ramach londyńskiej strategii wprowadzania szkolnych ulic w 2020 r. przeprowadzono badanie, którego celem było sprawdzenie percepcji inicjatywy wśród rodziców i opiekunów w 35 szkołach. Wyniki pokazały, że 81% rodziców i opiekunów popiera działania podejmowane w szkole i uważa, że szkolne ulice są odpowiednim rozwiązaniem dla ich dzieci. Aż 77% rodziców i opiekunów w szkołach biorących udział w programie zgodziło się z tym, że te rozwiązania powinny być kontynuowane długoterminowo. Badanie wykazało również, że 18% rodziców w wyniku wprowadzenia szkolnych ulic ograniczyło poruszanie się autem. Stwierdzono także, że rodzicom zależy na zaangażowaniu społeczności lokalnych w konsultacje

przed wprowadzeniem szkolnych ulic na stałe. Opinie zebrane podczas tego badania wskazują również, że rodziny i pracownicy szkół doceniają dodatkowe poczucie wspólnoty szkolnej, jakie daje ta strategia - zwłaszcza w obliczu epidemii COVID19 i spowodowanego przez nią ograniczenia zaangażowania w ramach społeczności lokalnych.³⁶

Silne poparcie znalazło również odzwierciedlenie w badaniu 10 projektów pilotażowych w Edynburgu. W ankietach przeprowadzonych przed rozpoczęciem i po zakończeniu tego projektu rodzicom, nauczycielom i mieszkańcom zadano pytania dotyczące aspektów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Rodzice zdecydowanie zgodzili się, że po wprowadzeniu programu ulice otaczające wejścia do szkoły stały się bezpieczniejsze. Dostrzegli także poprawę bezpieczeństwa dzieci, a okoliczni mieszkańcy nie stwierdzili, by projekt utrudnił im życie.³⁷

W Toronto 100% dzieci ankietowanych podczas pilotażowej inicjatywy szkolnej ulicy na Mountview Avenue stwierdziło, że wolą szkolną ulicę wolną od ruchu samochodowego, przy czym 77% z nich uważało, że ulica była niebezpieczna przed rozpoczęciem pilotażu,



a tylko 3% – w jego trakcie.³⁸ Tak silna akceptacja i poparcie społeczności dla tego typu działań pomaga w propagowaniu zwiększania liczby szkolnych ulic, a w końcu uczynienia ich stałym elementem naszych miast.

Tworzenie przestrzeni sprzyjającej rekreacji, dobrostanowi i zdrowiu społeczności lokalnych

Szkolne ulice poprawiają także samopoczucie, dając rodzinom i całej społeczności lokalnej dostęp do odzyskanej przestrzeni miejskiej. W niedawnym raporcie opublikowanym przez organizacje Cross River Partnership i Active Travel Academy zauważono, że choć o ulicach szkolnych dyskutuje się głównie w kontekście poprawy jakości powietrza, zagrożenia na drogach i aktywnej mobilności, to jednak odzyskanie przestrzeni miejskiej może również zapewnić przestrzeń, rodzicom i opiekunom – do łatwiejszego nawiązywania kontaktów towarzyskich, a dzieciom – do zabawy w czasie, kiedy docierają i są odbierane ze szkoły.³⁹ Jak podkreśla albańska organizacja pozarządowa Qendra Marrëdhënie (QM), szkolne ulice wprowadzają bezpieczną przestrzeń rekreacyjną w dzielnicy, zgodnie z koncepcją „Play along the way” („Baw się po drodze”), w której plac zabaw nie jest już ograniczoną przestrzenią, a dzieci zyskują swobodę, której potrzebują, by się rozwijać.⁴⁰ Jest to szczególnie istotne w kontekście skracającego się obecnie czasu zabawy dzieci na świeżym powietrzu.

Naukowcy wezwali także ostatnio do zwrócenia większej uwagi na ulice jako przestrzeń służącą nie tylko aktywnej mobilności, ale także wspólnemu przebywaniu, zabawie i nawiązywaniu relacji, co jest szczególnie ważne dla zdrowia i dobrego samopoczucia dzieci, ich rodzin i społeczności lokalnych.⁴¹ Eksperti z amerykańskiej organizacji pozarządowej KaBOOM! podkreślają, że niezwykle istotne jest

znalezienie innowacyjnych sposobów przekształcania infrastruktury miejskiej w celu wyeliminowania barier behawioralnych i środowiskowych, dzięki czemu codzienna rekreacja i zabawa staje się łatwiej dostępna.⁴² Kluczowym elementem powodzenia tej koncepcji jest tworzenie infrastruktury do zabawy w pobliżu miejsc, w których przebywają dzieci. Takie podejście oznacza, że szkolne ulice mogą stać się ważnymi punktami, swego rodzaju oazami zabawy i interakcji między dziećmi. Pilotażowe badanie miasta New Delhi dotyczące szkolnych ulic i ich wizerunku, przeprowadzone z udziałem uczniów klas czwartych wykazało, że 78% dzieci biorących udział w programie określa przestrzeń w promieniu 250 m wokół szkoły jako strefę bezpieczeństwa i zabawy, po zamknięciu ulicy dla ruchu samochodowego. Ich postrzeganie bezpieczeństwa wykraczało poza sam teren placówki edukacyjnej – dzieci dostrzegały korzyści nie tylko dla siebie i swojej szkoły, ale także dla okolicznej społeczności.⁴³

Szkolnym ulicom często towarzyszą elementy szerszych programów miejskich, które służą budowaniu społecznej i socjalnej infrastruktury, a także stwarzają możliwości budowania pozytywnych relacji między dziećmi i ich opiekunami, jak również między samymi opiekunami.⁴⁴ Choć ten aspekt trudniej jest zmierzyć, to dodatkową dawkę zabawy zapewnianą, nawet tymczasowo, przez szkolne ulice można również uznać za kluczową korzyść płynącą z tego typu projektów na całym świecie i argument za tworzeniem ulic przeznaczonych dla ludzi, a nie dla samochodów.

Wiele inicjatyw z całego świata ukazuje różne podejścia do wdrażania szkolnych ulic, ale wszystkie przynoszą szybkie efekty i znaczący udział społeczności lokalnej. Bliższe przyjrzenie się kilku z nich może pomóc w określeniu, w jaki sposób projekty szkolnych ulic są opracowywane, wdrażane i skalowane.

Studia przypadków



HACKNEY, LONDYN

Program szkolnych ulic w dzielnicy Hackney w Londynie jest jednym z wiodących programów tego typu na świecie. Projekt pilotażowy rozpoczął się w 2017 r. w pięciu szkołach, a od 2021 r. wszystkie pięć przekształcono w stałe szkolne ulice, a ponadto wprowadzono kolejnych 40 szkolnych ulic w całej dzielnicy.⁴⁵ Dzięki silnemu i szerokiemu wsparciu ze strony władz lokalnych i społeczności, program przynosi korzyści i zachęca ponad 15 000 uczniów do bezpiecznego pokonywania drogi do szkoły pieszo i rowerem. Według oficjalnych informacji zebranych przez radę dzielnicy Hackney, od czasu uruchomienia programu odsetek dzieci dojeżdżających do szkół na rowerze wzrósł o ponad 50%, a ruch samochodowy przed szkołami zmniejszył się o około dwie trzecie, co skutecznie poprawiło jakość powietrza w godzinach odwożenia i odbierania dzieci ze szkół.⁴⁶

Dzięki sukcesowi projektu rada dzielnicy opracowała zestaw wytycznych dla specjalistów zajmujących się transportem miejskim i osób oraz społeczności zainteresowanych stworzeniem szkolnych ulic w ich miastach. Ten praktyczny przewodnik opiera się na doświadczeniach ekspertów, nauczycieli, uczniów, rodziców i szerszej społeczności lokalnej, która była zaangażowana w program.

Oprócz wsparcia w zakresie alokacji budżetu, wsparcia politycznego i strategii reklamowych, zestaw przewodnik stworzony przez dzielnicę Hackney zawiera część zatytułowaną „Obalenie mitów”, w której omówiono typowe opinie krytyczne osób wątpiących w sens szkolnych ulic. Rada dzielnicy Hackney ma nadzieję, że doświadczenia zebrane w tym materiale będą przydatne dla innych władz i organizacji, które chcą wprowadzić szkolne ulice w swoich społecznościach.



„Szkolne ulice w dzielnicy Hackney to o wiele więcej niż tylko zakaz postoju z włączonym silnikiem przed szkołą – to tworzenie ulic dla wszystkich, walcząca ze złą jakością powietrza i kryzysem otyłości poprzez ułatwienie dzieciom dotarcia do szkoły pieszo lub rowerem.”⁴⁷ – Radny Feryal Demirci, Zastępca Burmistrza i członek Biura ds. Zdrowia, Opieki Społecznej, Transportu i Parków

Więcej informacji na temat programu szkolnych ulic w Hackney można znaleźć w dokumencie [Toolkit for Professionals 2021 Edition](#).



HAGA, HOLANDIA

Choć Holandia jest dobrze znana jako kraj wybitnie przyjazny rowerzystom, w ostatnich latach w Niderlandach wzrasta także wykorzystanie samochodów, co doprowadziło do zwiększenia zatłoczenia dróg i obniżenia poczucia bezpieczeństwa, zwłaszcza wśród rodziców dzieci w wieku szkolnym. W odpowiedzi na ten stan rzeczy holenderskie miasta zaczęły przywiązywać coraz większą wagę do inicjatyw związanych z ulicami szkolnymi. Władze lokalne w Hadze podejmują różne działania mające na celu zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza związanego z ruchem drogowym i poprawę bezpieczeństwa na drogach, takie jak strefy niskoemisyjne (LEZ)⁴⁸ i tzw. strefy szkolne.⁴⁹ W 2019 r. miasto zorganizowało pierwszą próbną ulicę szkolną, a w ciągu zaledwie jednego roku udało się wdrożyć 15 kolejnych, głównie ze względu na potrzebę zapewnienia dystansu społecznego podczas pandemii COVID-19⁵⁰ oraz działania polityczne orędownika bezpieczeństwa drogowego, radnego ds. mobilności Roberta van Astena.

Inicjatywa została zapoczątkowana w następstwie licznie zgłaszanych obaw o bezpieczeństwo dzieci ze strony rodziców ze szkoły podstawowej Montessori w dzielnicy Valkenbos, zwłaszcza w godzinach szczytu. Ulica Abeelstraat została wybrana jako miejsce

pierwszego w mieście pilotażowego projektu, który trwał przez dwa tygodnie. Pilotaż obejmował także wprowadzenie kontrolerów ruchu, którzy pilnowali zamknięcia ulicy dla ruchu samochodowego w godzinach początku i końca nauki w szkole. W wyniku tych działań nauczyciele, rodzice i uczniowie uznali ulicę Abeelstraat za bardzo bezpieczną, a ewaluacja dostarczyła ciekawych doświadczeń w zakresie wprowadzania koncepcji szkolnej ulicy w Hadze, zwłaszcza w odniesieniu do przeniesienia ruchu samochodowego na inne ulice.

Wkrótce potem rozpoczęto drugą, dłuższą próbę na ulicy Oeverwallan, w podmiejskiej dzielnicy Ypenburg. Ze względu na zamknięcie szkoły podczas pandemii pilotażowy projekt musiał zostać przerwany, jednak urzędnicy z Departamentu Mobilności przeanalizowali w tym okresie otoczenie 189 szkół podstawowych w mieście, aby ocenić, ile placówek mogłoby wziąć udział w kolejnej fazie programu.

We wrześniu 2019 r. zorganizowano 15 projektów pilotażowych szkolnych ulic polegających na zamknięciu dróg dla ruchu samochodowego w szkolnych „godzinach szczytu”. Podczas oceny tych działań rodzice, nauczyciele i uczniowie wyrazili zadowolenie z pilotażu, który według nich zapewnił dzieciom więcej przestrzeni i bezpieczeństwa. Według danych organizacji Dutch Cycling

Institute, niektóre z uczestniczących szkół poprosiły o wprowadzenie szkolnych ulic na stałe. Ekspert Ronald Woudstra stwierdził, że wnioski o wprowadzenie szkolnych ulic są rejestrowane w rekordowym tempie, a kolejne kroki w ramach programu są związane z ustanowieniem zorganizowanego i stałego finansowania takich projektów.

„Ludzie czują się na ulicach bezpiecznie jadąc do szkoły rowerem lub idąc pieszo dopiero wtedy, gdy nie ma na nich samochodów. Jeśli zapewnimy zamknięte dla samochodów ulice, więcej osób wybierze chodzenie lub rower zamiast samochodu.” – Ronald Woudstra, były dyrektor haskiego programu „Haga – stolica bezpieczeństwa drogowego” realizowanego przez organizację Dutch Cycling Embassy.

[Więcej informacji na blogu Dutch Cycling Embassy.](#)



Photo: Dutch Cycling Embassy

TIRANA, ALBANIA

W Tiranie udana inicjatywa pilotażowa organizacji Qendra Marrëdhënie w 2020 r., przeprowadzona w ramach programu NACTO-GDCI „Ulice dla dzieci”, doprowadziła do powstania ulicy rekreacyjnej Gjon Buzuku, placu zabaw i strefy bezpiecznej mobilności dla małych dzieci i ich opiekunów. Infrastrukturę zbudowano we współpracy ze szkołą i społecznością

lokalną. Organizacja QM jest także gospodarzem „Festa N' Rrugë”, szkolnych imprez ulicznych organizowanych cyklicznie we współpracy z władzami Tirany. W ramach tych wydarzeń ulice otwierane są dla mieszkańców, aby mogli bezpośrednio doświadczyć ich lepszej wersji.⁵¹ Dzięki takiemu podejściu do wdrażania koncepcji otwartych ulic, doświadczenia z Tirany pokazują korzyści płynące z przejścia od etapu tymczasowo otwartych ulic, przez etapy przejściowe, aż do etapu gruntownej i stałej zmiany charakteru ulicy.

Opierając się na doświadczeniach zdobytych podczas pierwszych projektów, organizacja QM współpracuje z miastem, które zgodziło się na rozszerzenie projektu pilotażowego na 10 nowych szkolnych ulic oraz opracowanie metodologii, która pozwoli usystematyzować i rozszerzyć te inicjatywy do postaci pełnego programu szkolnych ulic. Aby umożliwić ocenę i monitorowanie inicjatywy, wstępnie zdefiniowano 10 wskaźników, które należy monitorować:

- ▶ % Wzrost zacienienia powierzchni gruntu,
- ▶ Poziomy hałasu przy odwożeniu / odbiorze dzieci,
- ▶ Poziomy PM2.5, PM10, NO₂,
- ▶ Liczba wózków dla dzieci,
- ▶ % redukcji powierzchni asfaltowej,
- ▶ Średnia prędkość ruchu,

- ▶ Miejsca siedzące (ławki) z widokiem na przestrzeń zabaw dla dzieci w wieku 0-3 lat,
- ▶ Liczba rowerzystów,
- ▶ Wyniki badań preferowanego sposobu przemieszczania się i poziomu akceptacji dla projektów

Rozbudowa szkolnych ulic w Tiranie przebiega w dwóch etapach i jest realizowana zgodnie z metodologią dostosowaną do lokalnego kontekstu. Pierwszym działaniem jest doprowadzenie ulicy do właściwego standardu bezpieczeństwa – co odbywa się szybko dzięki prostemu powiadomieniu o przebudowie, wywieszonemu z kilkutygodniowym wyprzedzeniem. Następnie rozpoczyna się proces warsztatów i współtworzenia przestrzeni z członkami społeczności lokalnej, przy czym punktem wyjścia jest założenie bezpiecznej przestrzeni, która jest „czystą tablicą” do wypełnienia. W ten sposób łączy się techniczne możliwości inżynierów planujących przestrzeń miejską z bardziej partycypacyjnym podejściem do kształtowania i opracowywania charakteru ulicy przez tych, którzy na niej mieszkają i pracują. Współtworzenie zachęca uczestników do zbiorowego wykorzystania wyobraźni podczas rozmów o potencjale ulicy, a następnie wprowadza wyniki takich rozmów w życie. Dzięki temu wysoce doświadczalnemu aspektowi metodologii możliwe jest przeprowadzenie konkretnych dyskusji na temat tego, co można zrobić dla społeczności w danej przestrzeni i jak ją wypełnić, aby wpisała się należycie w daną okolicę. To, jak i co pomalować, gdzie dodać ławki, drzewa czy place zabaw, można wspólnie ustalić na miejscu.⁵²

Początkową listę 10 wskaźników zawężono do 5 i zebrano dane wyjściowe dla 11 szkół, w których do lipca 2022 roku zostaną wdrożone programy pilotażowe.

Ocenie poddane zostaną szkoły docelowo objęte programem oraz odpowiednia grupa kontrolna.

„Tymczasowo wprowadzane szkolne ulice (typu „pop-up”) są niezwykle skuteczne. Są bardzo tanie, a ich oddziaływanie jest ogromne, zwłaszcza jeśli chodzi o cel, jakim jest zmiana sposobu myślenia ludzi. W ciągu zaledwie 4 godzin na imprezie ulicznej ludzie zobaczyli te koncepcje i powiedzieli: „Chcemy więcej takich miejsc”. Przekazywanie informacji o naszych celach poprzez doświadczanie zmiany jest o wiele skuteczniejsze niż czysto słowne wyjaśnianie tego sobie nawzajem, ponieważ przekaz jest bezpośredni i niewerbalny. W odejściu od ograniczenia się do samej dyskusji przy podejmowaniu decyzji dotyczących przestrzeni publicznej jest też bardzo istotny aspekt międzypokoleniowy. Odchodzi się również od negatywnego przekazu podkreślającego niebezpieczeństwa czyhające w przestrzeni publicznej na rzecz prostej informacji: „Zobaczcie, jak fajnie mogłoby być po wprowadzeniu takich ulic”. - Simon Battisti, dyrektor organizacji Qendra Marrëdhënie.⁵³

[Więcej o działaniach Qendra Marrëdhënie](#)



Photo: Qendra Marrëdhënie

TORONTO, KANADA

W ramach serii projektów pokazowych wdrożonych w 2019 roku organizacja pozarządowa 8 80 Cities rozpoczęła przeprowadzanie w Toronto „tymczasowych metamorfoz ulic”. Jednym z tych projektów był pilotaż szkolnej ulicy na Mountview Avenue. Celem organizacji było pokazanie mieszkańcom, że projektowanie ulic tak, by były bezpieczne, przekłada się na tworzenie przyjemniejszych i bardziej otwartych przestrzeni dla wszystkich. Pokazuje też władzom lokalnym, że elementy poprawiające bezpieczeństwo można zainstalować szybko, niskim kosztem i przy wsparciu społeczności lokalnej.

Mountview Avenue została wybrana na lokalizację pierwszej pilotażowej szkolnej ulicy w Toronto ze względu na kilka ważnych czynników. Lokalna społeczność miała obawy odnośnie bezpieczeństwa i dotyczyły one niewielkiego obszaru w stosunkowo przyjaznej dla pieszych okolicy. Istotna była także popularność aktywnego przemieszczania się wśród uczniów i nauczycieli oraz polityczne wsparcie ze strony lokalnego promotora tej koncepcji, radnego Gorda



Photo: Qendra Marrëdhënie

Perksa, który miał decydujący wpływ na realizację projektu.⁵⁴

W ciągu czterech dni października 2019 tymczasowo zamknięto Mountview Avenue dla ruchu samochodowego w godzinach odprowadzania i odbioru dzieci ze szkoły Keele Street Public School. Projekt był zarządzany przez uczniów, a wolontariusze ze społeczności lokalnej pomagali w zamykaniu drogi poprzez ustawianie pachołków i pilnowali przestrzegania zakazu wjazdu. Wdrożono też prostą strategię oznakowania oraz drewniane bariery zbudowane na podstawie projektu open-source z „Wikiblock”, łatwe do złożenia bez użycia gwoździ czy śrub.

Strategia tymczasowego zamknięcia ulicy Mountview Avenue dostarczyła sporo nowej wiedzy, a w tym dwa kluczowe wnioski.⁵⁵ Po pierwsze, wprowadzenie szkolnej ulicy zmieniło zachowania komunikacyjne uczniów i rodzin – w trakcie realizacji projektu nastąpił spadek udziału podróży samochodem o 20,5% i wzrost udziału aktywnego przemieszczania się o 5,4%. Po drugie, część rodziców stwierdziła, że zmieniło się ich postrzeganie odległości do szkoły, a także ich podejście do pomysłu, by dzieci samodzielnie chodziły do szkoły, gdyby na Mountview Avenue wprowadzono szkolną ulicę długoterminowo.

Według raportu organizacji 8 80 Streets społeczności lokalne chcą programów długoterminowych, w których priorytetem jest bezpieczeństwo dzieci i które dają więcej czasu na wprowadzanie ulepszeń inicjowanych przez społeczność lokalną. Zorganizowanie tymczasowej szkolnej ulicy o charakterze pop-up było także sposobem na pokazanie mieszkańcom, jaką radość może wywołać taka zmiana wśród dzieci. Ten argument może istotnie łagodzić potencjalne negatywne reakcję na odebranie przestrzeni samochodom w otoczeniu zdominowanym przez auta.

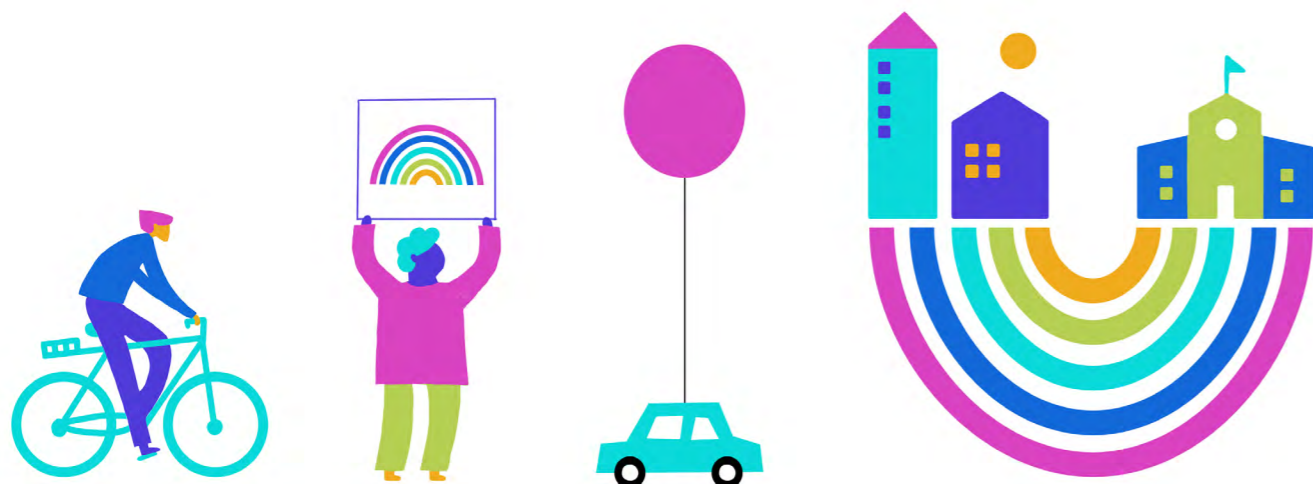
Organizacja 8 80 Cities wspiera obecnie 3 miasta we wdrażaniu dłuższego programu szkolnych ulic, który ma zostać uruchomiony w maju 2022, po roku planowania i angażowania lokalnych społeczności, czyli kluczowych elementów przygotowania i akceptacji programów.

„Szkolne ulice mają do odegrania ogromną rolę w kształtowaniu bardziej przyjaznych ludziom miast. Powinniśmy dążyć do tego, by przestrzenie publiczne i ulice były miejscami zabawy. Nie wystarczy przejść z punktu A do B pieszo lub przejechać rowerem – aspekt uczestniczenia w kształtowaniu miejsca jest niezmiernie istotny dla postrzegania ulicy czy przestrzeni przez społeczność.” Jiya Benni, Project Manager, 8 80 Cities.⁵⁶

[Więcej informacji w raporcie podsumowującym projekt 8 80 Streets Mountview.](#)



Wnioski



Inicjatywy szkolnych ulic przyniosły widoczne efekty w wielu projektach realizowanych na całym świecie i wyłaniają się jako nowe podejście miejskie, które może przyczynić się do tworzenia zdrowszych, bezpieczniejszych, bardziej zrównoważonych i radosnych miast dla dzieci, ich rodzin oraz całych społeczności lokalnych.

Prostota tej koncepcji, jej niskie koszty, szybkie wdrożenie, duża akceptacja społeczna i sprawdzone efekty wskazują na spore możliwości wdrożeniowe i wysokie prawdopodobieństwo sukcesu w różnych kontekstach miejskich. Przedstawione w niniejszym opracowaniu doświadczenia z Londynu, Hagi, Tirany i Toronto pokazują różne alternatywne rozwiązania i dobre praktyki umożliwiające udane wdrożenie szkolnych ulic. Większość z tych inicjatyw charakteryzuje się kreatywnością, udziałem silnych liderów i zaangażowaniem społeczności lokalnej. Projekty często zaczynają się od fazy wprowadzenia „na chwilę”, tymczasowo (pop-up), następnie przechodzą w fazę przejściową, a w końcu zmieniają się w rozwiązania trwałe.

Szkolne ulice przyczyniają się do tworzenia miast przyjaznych dzieciom w następujący sposób:

- ▶ Mają pozytywny wpływ na ograniczenie ruchu

drogowego generowanego przez rodziców i opiekunów, a także przynoszą poprawę bezpieczeństwa na drogach, nie powodując zakłóceń na pobliskich ulicach.

- ▶ Mają znaczący, pozytywny wpływ na jakość powietrza, zmniejszając poziom zanieczyszczeń na ulicach wokół szkół.
- ▶ Są dobrym punktem wyjścia dla promowania aktywnej mobilności. Udowodniono, że zwiększają one odsetek uczniów podróżujących aktywnie (pieszo, rowerem itp.), przyczyniając się do zwiększenia aktywności fizycznej, poprawy sprawności umysłowej oraz zmniejszenia stresu.
- ▶ > Mogą mieć istotny wpływ na całe życie ich użytkowników – uczniów, którzy w młodym wieku więcej chodzą pieszo czy jeżdżą na rowerze, z większym prawdopodobieństwem będą się w taki sposób przemieszczać także jako dorośli.
- ▶ Dowiedziono, że cieszą się ogromnym poparciem nie tylko dzieci i rodziców, ale także nauczycieli i innych członków społeczności lokalnej.
- ▶ Włączają element radości i zabawy do rozmów o planowaniu przestrzeni miejskiej, a także wspierają umacnianie więzi społecznych i dobrego samopoczucia mieszkańców

Najważniejsze uwagi:

- ▶ W środowiskach silnie zmotoryzowanych, krótkie projekty o charakterze tymczasowym lub imprezy uliczne stanowią skuteczny punkt wyjścia do wdrażania szkolnych ulic na dłużej. Takie krótkie doświadczenia mogą złagodzić potencjalne negatywne reakcje związane z odebraniem przestrzeni samochodom i szybko zademonstrować korzyści płynące z zamykania ulic przy szkołach dla aut.
- ▶ Zainteresowanie i zaangażowanie społeczności lokalnej to kluczowe czynniki, które powinny być podstawą prac przygotowawczych przy wyborze lokalizacji projektu pilotażowego i być kontynuowane przez cały proces prowadzący do jego wdrożenia.
- ▶ Przy upowszechnianiu szkolnych ulic należy uwzględnić podejście partycypacyjne. Przejście od etapu pop-up do stałego wymaga współpracy i elastycznego procesu przejściowego.
- ▶ Zaleca się stosowanie metodologii eksperymentalnej. Współtworzenie zachęca do kolektywnego wymyślania sposobów wykorzystania potencjału ulicy, co z kolei pozwala członkom społeczności lokalnej wyrażać własne życzenia i zmniejsza ryzyko wystąpienia konfliktu.
- ▶ W celu oceny i monitorowania tego typu projektów sugeruje się przeprowadzenie badań ex-ante i ex-post. Niezwykle ważne jest ustalenie wskaźnika udziału uczniów wybierających poszczególne środki transportu oraz odkrycie powodów, dla których je wybierają. Równie istotne jest zebranie danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego, jakości powietrza i poziomu hałasu w konkretnej lokalizacji.
- ▶ Zaangażowanie lokalnego polityka jest ważne dla legitymizacji projektu, a poza tym może ułatwiać uzyskiwanie pozwoleń i spełnianie innych wymogów władz lokalnych. Udział takiej osoby wzmacnia również zaangażowanie i zaufanie społeczności lokalnej.



Photo: 8 80 Cities.

Szkolne ulice jako czynnik zmian: zalecenia Kampanii na rzecz Czystych Miast

W oparciu o dane, dowody i studia przypadków przedstawione powyżej, Kampania na rzecz Czystych Miast (ang. Clean Cities Campaign) przedstawia następujące zalecenia dotyczące wdrażania projektów szkolnych ulic:

1 Opracować klarowny plan wprowadzenia szkolnych ulic przy wszystkich przedszkolach, szkołach podstawowych i gimnazjach najpóźniej do 2030 roku, z celami pośrednimi na poszczególne lata.

2 W pierwszej kolejności wprowadzać tymczasowe zamknięcia ulic i wykorzystać czas realizacji takich projektów do budowania zaangażowania mieszkańców, szkół, rodziców i samych dzieci w ich doprecyzowanie. Rozważyć metodę urbanistyki taktycznej jako sposobu na wprowadzenie tymczasowych szkolnych ulic.

3 Przekształcać tymczasowe inicjatywy w stałe projekty szkolnych ulic. Ograniczenie godzin funkcjonowania szkolnych ulic tylko do godzin odprowadzania i odbierania dzieci może się sprawdzić w przypadku tymczasowych szkolnych ulic, ale ostatecznie większość szkolnych ulic powinna mieć charakter stały, co przyczyni się do trwałej zmiany wzorców transportowych i ułatwi egzekwowanie przepisów.

4 Zamontować i utrzymywać niezbędną (podstawową) infrastrukturę. Szkolne ulice wymagają (podstawowej) infrastruktury, która zapewni stałe zamknięcie ulicy dla samochodów, np. pachołków, donic z kwiatami, barierek. Niektóre z nich można zbudować na miejscu, na przykład tak jak w Toronto, korzystając z ogólnodostępnego projektu łatwych do zbudowania blokad (Wikiblock).

5 Zaplanować kampanię uświadamiającą dla rodziców, którzy przyjeżdżają do szkoły samochodem, na temat korzyści ze szkolnych ulic. Rozważyć zachęcanie i promowanie autonomicznych inicjatyw rodziców i nauczycieli, takich jak np. „rowerowe dni” (dojazdu do szkoły rowerem).

6 Łączyć tworzenie szkolnych ulic z programem poprawy bezpieczeństwa oraz ułatwiania ruchu pieszego, rowerowego i korzystania z transportu publicznego w drodze do i ze szkoły. Ważne jest, aby droga do szkoły była bezpieczna, co zazwyczaj wymaga także poprawy infrastruktury. Należy także rozważyć powołanie w każdej szkole (dzielnicy) menedżerów ds. transportu, którzy pełniłoby rolę łączników między mieszkańcami i społecznością szkolną z jednej strony, a urzędem miasta i lokalnym zarządem transportu z drugiej.

Bibliografia

- 1 NACTO-GDCI. (2020). Streets for Pandemic Response & Recovery. National Association of Transport Officials. <https://nacto.org/publication/streets-for-pandemic-response-recovery/>.
- 2 Raport w przygotowaniu (2022). School streets globally: A political economy analysis of the rise of school streets in Europe and around the world. Fia Foundation.
- 3 Fundacja Bernarda van Leera (2021). Policy Brief: Air Pollution in Early Childhood. <https://bernardvanleer.org/publications-reports/policy-brief-air-pollution-in-early-childhood/>
- 4 Global status report on road safety 2018: summary. Geneva: World Health Organisation; 2018 (WHO/NMH/NVI/18.20). Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO).
- 5 Global action plan on physical activity 2018–2030: more active people for a healthier world. Geneva: World Health Organisation; 2018. Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO
- 6 Kennedy, R (2018) Children spend half the time playing outside in comparison to their parents. Child in the City. <https://www.childinthecity.org/2018/01/15/children-spend-half-the-time-playing-outside-in-comparison-to-their-parents/>
- 7 WHO, n.d. Physical activity. Raport dostępny pod adresem: <https://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/Transport-and-health/data-and-statistics/physical-activity2>.
- 8 Transport for London, n.d. Healthy Streets for London Prioritising walking, cycling and public transport to create a healthy city. London, pp.1-30. Dostępny pod adresem internetowym: <https://content.tfl.gov.uk/healthy-streets-for-london.pdf>
- 9 Transport for London (2018). Walking & Cycling Action Plan. London, pp. 1- 111. Available at: <https://content.tfl.gov.uk/mts-walking-action-plan.pdf>
- 10 Public Health England. (2016) Road injury prevention Resources to support schools to promote safe active travel. London. Dostępne na stronie: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/50527/725_Feb16FINAL_DOCUMENT.pdf
- 11 U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration (2017) National Household Travel Survey. URL: <https://nhts.ornl.gov>.
- 12 Voulgaris, C. T., Smart, M. J., & Taylor, B. D. (2019). Tired of Commuting? Relationships among Journeys to School, Sleep, and Exercise among American Teenagers. Journal of Planning Education and Research, 39(2), 142-154. <https://doi.org/10.1177/0739456X17725148>
- 13 Harris Interactive pour UNICEF. (2020) Sondage auprès des parents d'élève sur les trajets domicile - école et le principe des rues scolaires. http://harris-interactive.fr/wpcontent/uploads/sites/6/2020/09/Rapport-HI-pour-UNICEF_Sondage-aupres-des-parents-d-eleve-sur-la-pollution-autour-des-ecoles.pdf
- 14 Harris Interactive pour UNICEF. (2020) Sondage auprès des parents d'élève sur les trajets domicile - école et le principe des rues scolaires. http://harris-interactive.fr/wpcontent/uploads/sites/6/2020/09/Rapport-HI-pour-UNICEF_Sondage-aupres-des-parents-d-eleve-sur-la-pollution-autour-des-ecoles.pdf
- 15 Transport for London (2021). School Streets Air Quality Study. London. Available at: <https://www.london.gov.uk/WHAT-WE-DO/environment/environment-publications/school-streets-air-quality-study>
- 16 Edinburgh City Council (2016) School Streets pilot project evaluation. Transport and Environment Committee report, 30/08/16.
- 17 Davis A (2020) School Street Closures and Traffic Displacement: A Literature Review and semi structured interviews. Report by Traffic Research Institute, Edinburgh Napier University.
- 18 Child Health Initiative and FIA Foundation (2021) Every Child's Right to Breathe. London: A Case Study. London, pp. 1-48. Available at: <https://www.childhealthinitiative.org/media/460791/every-childs-right-to-breathe-spreads.pdf>.
- 19 Air Quality Consultants (2021). Air Quality Monitoring Study: London School Streets. London, pp. 1-94 https://www.london.gov.uk/sites/default/files/school_streets_monitoring_study_march21.
- 20 Hopkinson L, Goodman A (główni autorzy), Thomas A, Aldred R and Sloman L (2020) School Streets: Reducing children's exposure to toxic air pollution and road danger. Report by Transport for Life and Active Travel Academy for Possible and Mums for Lungs, December 2020.
- 21 Edinburgh City Council (2016) School Streets pilot project evaluation. Transport and Environment Committee report, 30/08/16.
- 22 Child Health Initiative and FIA Foundation (2021) Every Child's Right to Breathe. London: A Case Study. London, str. 1-48. <https://www.childhealthinitiative.org/media/460791/every-childs-right-to-breathe-spreads.pdf>
- 23 Gandawa (2017) Mobility plan Ghent 2030. Mobility as the driving force for a sustainable and accessible city. https://www.eltis.org/sites/default/files/ci_scheirs_mobility_policy_ghent.pdf
- 24 Kodeks Weg (2018) Artikel 22undecies. Verkeer in schoolstraten. <https://wegcode.be/wetteksten/secties/kb/wegcode/2172-art22undecies>
- 25 Bennett C (2019) Why is travelling actively to school important? Sustrans blog, 25/02/19. <https://www.sustrans.org.uk/our-blog/opinion/2019/february/why-is-travelling-actively-to-school-important#>
- 26 Health Initiative and FIA Foundation (2021) Every Child's Right to Breathe. London: A Case Study. London, str. 1-48. <https://www.childhealthinitiative.org/media/460791/every-childs-right-to-breathe-spreads.pdf>
- 27 Nahverkehrs-praxis (2021) Zwei neue Schulstraßen in Wien. <https://www.nahverkehrspraxis.de/zwei-neue-schulstrassen-in-wien/>
- 28 Bennett C (2019) Why is travelling actively to school important? Sustrans blog, 25/02/19. <https://www.sustrans.org.uk/our-blog/opinion/2019/february/why-is-travelling-actively-to-school-important#>
- 29 Child Health Initiative and FIA Foundation (2021) Every Child's Right to Breathe. London: A Case Study. London, str. 1-48. <https://www.childhealthinitiative.org/media/460791/every-childs-right-to-breathe-spreads.pdf>
- 30 Davis A (2020) School Street Closures and Traffic Displacement: A Literature Review and semi structured interviews. Report by Traffic Research Institute, Edinburgh Napier University.
- 31 CIHT (2021). Waltham Forest School Streets case study. CIHT. <https://www.ciht.org.uk/blogs/school-streets-should-they-become-a-permanent-feature-of-our-landscape/>
- 32 8 80 Cities (2020) 8 80 Streets Mountview Summary Report. Toronto, Ontario. <https://www.880cities.org/wp-content/>

uploads/2020/06/8-80-Streets-Mountview-Summary-Report.pdf

33 Varma, R. (2021) Reimagining safer school streets with children using the crosswalk program. International Association of Traffic and Safety Sciences <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2021.03.003>

34 Harris Interactive pour UNICEF(2020) Sondaż przeprowadzony wśród rodziców dzieci na temat tras dom – szkoła i zasad funkcjonowania szkół. https://harris-interactive.fr/wp-content/uploads/sites/6/2020/09/Rapport-HI-pour-UNICEF_Sondage-aupres-des-parents-d-eleve-sur-la-pollution-autour-des-ecoles.pdf

35 Agencja ds. mobilności w Wiedniu (2018) Schulstraße: mehr Sicherheit für Kinder. <https://www.mobiltaetsagentur.at/presse/schulstrasse-mehr-sicherheit-fuer-kinder/>

36 Bloomberg Philanthropies (2020) (2020) New studies show School Streets improve air quality. <https://www.bloomberg.org/press/new-studies-show-school-streets-improve-air-quality/>

37 Davis A (2020) School Street Closures and Traffic Displacement: A Literature Review and semi structured interviews. Report by Traffic Research Institute, Edinburgh Napier University.

38 8 80 Cities (2020) 8 80 Streets Mountview Summary Report. Toronto, Ontario. <https://www.880cities.org/wp-content/uploads/2020/06/8-80-Streets-Mountview-Summary-Report.pdf>

39 Thomas, A. (2022). Making School Streets Healthier: Learning from temporary and emergency closures. Report by Cross River Partnership and Active Travel Academy (March 2022).

40 Qendra Marrëdhënie (2022). Rrugët Për Fëmijët. Program szkolnych ulic w Tiranie. Qendra Marrëdhënie <https://www.qendra-m.org/en/school-streets/rrugët-per-femijet>

41 Russell W. & Stenning A. (2020): Beyond active travel: children, play and community on streets during and after the coronavirus lockdown, Cities & Health, DOI: 10.1080/23748834.2020.1795386

42 Levner, A. (2019). "Turning Spaces into Playces". The City at the Eye Level for Kids. Stipo

43 Varma, R. (2021) Reimagining safer school streets with children using the crosswalk program. International Association of Traffic and Safety Sciences. <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2021.03.003>

44 ITDP (2022). Access and Babies, Toddlers, and Their Caregivers. Seria Access for All, Policies for INclusive TOD. ITDP, Fundacja Bernarda van Leera.

45 Rada Hackney (2021) Hackney School Streets Toolkit for Professionals 2021 Edition. Londyn, s. 1-44. Dostępny pod adresem: <https://drive.google.com/file/d/1UVVvMmxxgFBIKsgEh9sZn3s4sP-7wKWmC/view>

46 Hackney Council (2019) Hackney Council launches Nationwide Blueprint to ban traffic outside schools. Dostępny na stronie: www.hackney.gov.uk

47 Hackney Council (2019) Hackney Council launches Nationwide Blueprint to ban traffic outside schools. Dostępny na stronie: www.hackney.gov.uk

48 Den Haag (2021) Low-emission zones in The Hague. <https://www.denhaag.nl/en/in-the-city/getting-there-and-around/low-emission-zones-in-the-hague.htm>

49 Den Haag (2020) Road Safety implementation Program 2020-2022. https://denhaag.raadsinformatie.nl/document/8820776/1/RIS305102_Bijlage_1

50 Woudstra (2020) School Streets Help Students Arrive Safely in The Hague. Dutch Cycling Embassy. <https://www.dutchcycling.nl/en/news/blog/school-streets-help-students-arrive-safely-in-the-hague>

51 Qendra Marrëdhënie (2022). Rrugët Për Fëmijët. Program szkolnych ulic w Tiranie. Qendra Marrëdhënie <https://www.qendra-m.org/en/school-streets/rrugët-per-femijet>

52 Qendra Marrëdhënie (2022). Rrugët Për Fëmijët. Program szkolnych ulic w Tiranie. Qendra Marrëdhënie <https://www.qendra-m.org/en/school-streets/rrugët-per-femijet>

53 Battisti, S. (2022). Cytat z wywiadu z dyrektorem.

54 8 80 Cities (2020) 8 80 Streets Mountview Summary Report. Toronto, Ontario. <https://www.880cities.org/wp-content/uploads/2020/06/8-80-Streets-Mountview-Summary-Report.pdf>

55 8 80 Cities (2020) 8 80 Streets Mountview Summary Report. Toronto, Ontario. <https://www.880cities.org/wp-content/uploads/2020/06/8-80-Streets-Mountview-Summary-Report.pdf>

