

Ulice dla dzieci, miasta dla wszystkich

Ranking europejskich miast pod kątem mobilności przyjaznej dzieciom

Badania **pokazują**, że miasta przyjazne dzieciom to miejsca, w których żyje się lepiej wszystkim mieszkańcom. Do inicjatywy UNICEF „**Miasto Przyjazne Dzieciom**” przystąpiło już ponad 3500 gmin z całego świata. To, jak organizujemy transport, wpływa na całe otoczenie – od **jakości powietrza**, przez **bezpieczeństwo na drogach**, aż po **aktywność fizyczną**. Dlatego coraz więcej miast decyduje się na konkretne działania, które wspierają i promują mobilność najmłodszych.

Ranking Miast 2025 obejmuje **reprezentatywny przegląd 36 europejskich miast i ocenia ich działania na rzecz uwzględniania potrzeb dzieci w polityce mobilności miejskiej**. Analiza opiera się na trzech kluczowych wskaźnikach wskazanych przez **Europejskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego** UE, zgodnych z **zaleceniami** UNICEF:

- ▶ wdrażanie tzw. szkolnych ulic, które ograniczają ruch zmotoryzowany w pobliżu szkół,

- ▶ zakres stref bezpiecznej prędkości (30 km/h lub mniej),
- ▶ dostępność oddzielonej infrastruktury rowerowej.

Środki te, wdrażane głównie na poziomie lokalnym, wykazują wysoką skuteczność: szkolne ulice **poprawiają** bezpieczeństwo na drogach i jakość powietrza, a także **zwiększają** liczbę dzieci poruszających się pieszo lub na rowerze. Rozszerzanie stref o ograniczeniu prędkości do 30 km/h oraz budowa fizycznie wydzielonej infrastruktury rowerowej znacząco **zmniejszają liczbę wypadków**, redukują hałas i **sprzyjają aktywnym formom przemieszczania się** – zwłaszcza wśród dzieci.

Dane zebrano we współpracy z administracjami miejskimi, na podstawie publicznie dostępnych źródeł oraz dzięki wsparciu sieci Clean Cities, obejmującej ponad 120 lokalnych organizacji partnerskich z 20 krajów europejskich.

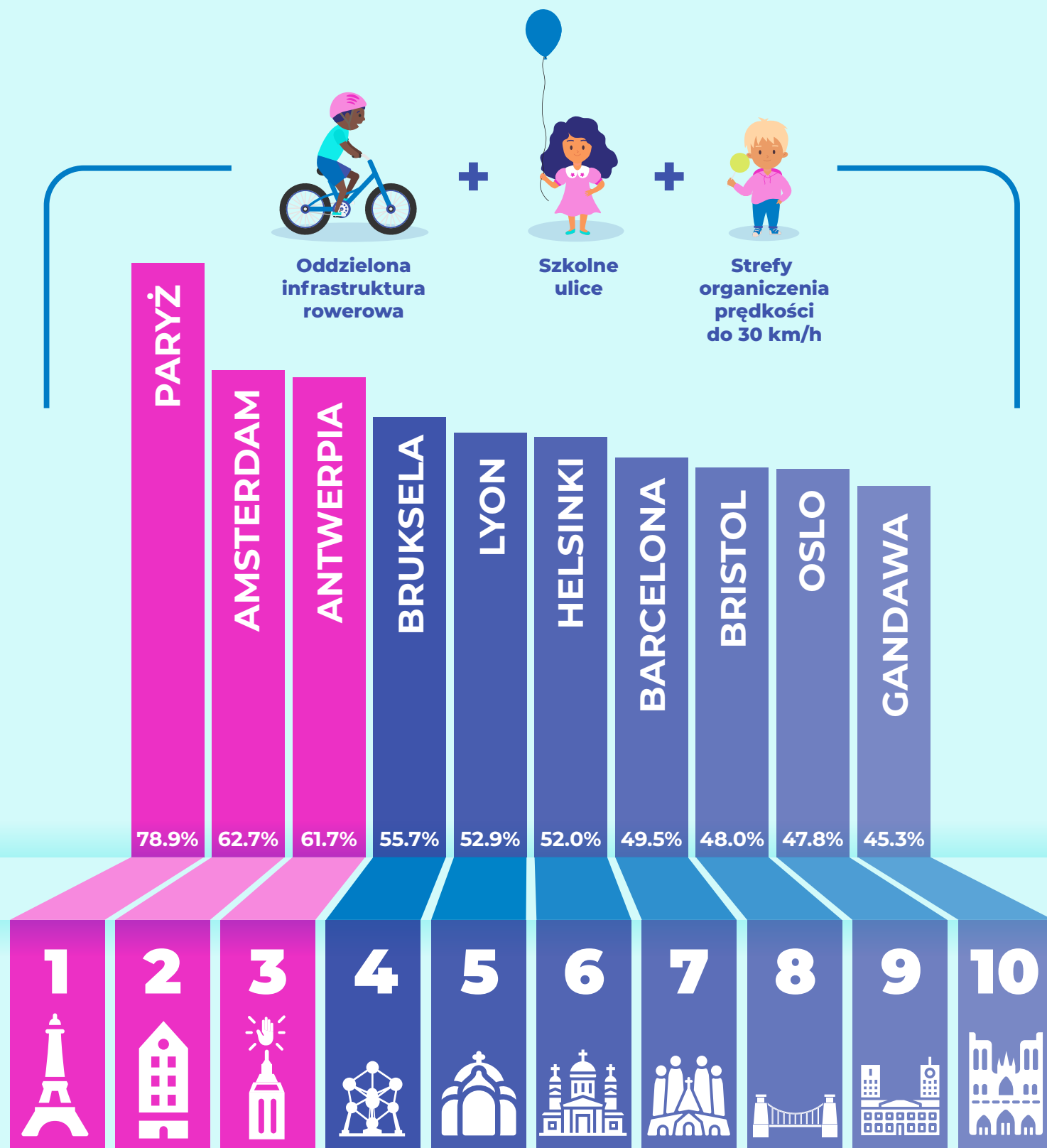
Ogólne wnioski z badania

- ▶ **Najlepszy wynik osiągnął Paryż** wyróżniając się konsekwentnymi działaniami we wszystkich trzech wskaźnikach i uzyskał wynik 79% (ocena: B+) — w dużej mierze dzięki staraniom burmistrziny Hidalgo na przestrzeni ostatniej dekady. Na drugim miejscu uplasował się Amsterdam (63%, B), a tuż za nim Antwerpia (62%, B), Region Stołeczny Brukseli (56%, C) oraz Lyon (53%, C).
- ▶ **Londyn (obszar metropolitalny – Greater London)** prowadzi w kategorii szkolnych ulic z wynikiem 42% (dobry), tworząc ponad 500 takich ulic w mniej niż 10 lat. Paryż przodkuje pod względem oddzielonej infrastruktury rowerowej oraz ograniczeń prędkości, wprowadzając w 2021 roku ogólne ograniczenie do 30 km/h na terenie całego miasta.
- ▶ **„Nowi mistrzowie” robią szybkie postępy.** Wśród czołowych miast część — jak **Amsterdam** czy **Kopenhaga** — od lat uchodzi za pionierów postępowej mobilności miejskiej. Inne — takie jak Paryż, Bruksela czy Londyn — osiągnęły znaczące postępy w zaledwie ostatniej dekadzie. Pokazuje to, że głęboka zmiana jest możliwa w stosunkowo krótkim czasie.
- ▶ **Wrocław uzyskał najlepszy wynik spośród polskich miast** (20. miejsce, 36,7%, D), głównie dzięki wprowadzeniu bezpiecznych ograniczeń prędkości oraz oddzielonej infrastruktury rowerowej. Warszawa zajęła 22. miejsce (również D), wyróżniając się w kategorii szkolnych ulic. Kraków uplasował się na 33. miejscu z oceną E. Wyniki polskich miast pokazują, że mimo zauważalnych postępów, konieczne są dalsze działania, aby zapewnić dzieciom większe bezpieczeństwo i lepsze warunki do codziennego poruszania się po mieście.
- ▶ **Żadne z badanych miast nie uzyskało oceny A (80%+).** Brak ogólnomiejskiego wdrożenia szkolnych ulic to jedno z najczęstszych niedociągnięć. Osiem miast — głównie z Europy Południowej i Środkowo-Wschodniej — osiągnęło słabsze wyniki, otrzymując ocenę E lub F.
- ▶ **Miasta w tych samych krajach osiągają bardzo różne wyniki**, co podkreśla kluczową rolę lokalnego przywództwa, wizji oraz długoterminowego zaangażowania i inwestycji.

Top 10 miast w Europie

Mobilność przyjazna dzieciom

Oceniliśmy 36 miast pod kątem wsparcia mobilności przyjaznej dzieciom – to sposób na lepsze życie w mieście dla wszystkich.



Szkolne ulice

- W 36 zbadanych miastach wdrożono niemal 1000 szkolnych ulic – czyli ulic, na których priorytet mają piesi i rowerzyści, a ruch zmotoryzowany jest ograniczony – w bezpośrednim sąsiedztwie szkół podstawowych. W 26 miastach znajduje się co najmniej jedna taka ulica. Pokazuje to, że szkolne ulice są dziś powszechnie stosowane w całej Europie i stały się kluczowym narzędziem promowania mobilności przyjaznej dzieciom
- Wiodące miasta – Londyn, Mediolan, Paryż, Turyn i Antwerpia – wdrożyły szkolne ulice przy więcej niż jednej na pięć szkół podstawowych, co jest znaczącym wynikiem, zwłaszcza że większość tych rozwiązań powstała dopiero po pandemii COVID-19.
- Londyn przoduje pod tym względem z ponad 500 szkolnymi ulicami i najwyższym udziałem wśród wszystkich miast ujętych w rankingu – aż 27% szkół podstawowych w mieście znajduje się przy szkolnej ulicy.
- W miastach z dużą liczbą szkolnych ulic kluczową rolę w ich powstawaniu odegrała silna oddolna mobilizacja rodziców, uczniów i nauczycieli – tak było m.in. w Londynie, Paryżu, Mediolanie i Turynie.
- Spośród polskich miast najwięcej szkolnych ulic wdrożyła Warszawa – łącznie sześć. Wrocław wprowadził tylko trzy, które funkcjonują jedynie w godzinach 7:30–8:00. Oznacza to, że jedynie 2% szkół podstawowych w tych miastach objęto takim rozwiązaniem.
- Wśród 10 miast, które nie wdrożyły jeszcze żadnej szkolnej ulicy jest Kraków.
- Stałe zamknięcia ulic dla ruchu zmotoryzowanego są nadal mniej powszechne niż czasowe ograniczenia, stosowane zazwyczaj w godzinach przywozu i odbioru dzieci ze szkoły.

W 36 zbadanych miastach wdrożono niemal 1000 szkolnych ulic



Zakres stref bezpiecznej prędkości

- Prawie połowa miast objętych rankingiem wprowadziła ograniczenie prędkości do 30 km/h na co najmniej połowie swojej sieci drogowej, co pokazuje, że niższe limity stają się nową normą w europejskich miastach.
- Sześć miast – Paryż, Bruksela, Lyon, Amsterdam, Bristol i Madryt – wyróżnia się tym, że ponad 80% ich dróg objętych jest ograniczeniem prędkości do 30 km/h.
- We Wrocławiu niemal 40% dróg znajduje się w strefach o bezpieczniejszej prędkości, a Warszawa stara się nadrobić dystans, osiągając wynik na poziomie 30%. Kraków zamyka zestawienie polskich miast – jedynie jedna czwarta jego sieci drogowej jest objęta ograniczeniem do 30 km/h.
- Wdrażanie takich ograniczeń wynika przede wszystkim z dwóch czynników: ambitnych planów władz lokalnych lub przepisów krajowych, które ustanawiają niższe domyślne limity prędkości dla wszystkich miast.



Paryż, Bruksela, Lyon, Amsterdam, Bristol i Madryt – wyróżnia się tym, że ponad 80% ich dróg objętych jest ograniczeniem prędkości do 30 km/h.

Oddzielona infrastruktura rowerowa

- ▶ Średnio jedynie 17% sieci drogowej w 36 miastach objętych rankingiem wyposażona jest w oddzieloną infrastrukturę rowerową.
- ▶ Na czele zestawienia znajdują się Paryż i Helsinki, gdzie ponad 48% dróg posiada taką infrastrukturę. Tuż za nimi plasują się Kopenhaga i Monachium.
- ▶ Dobre wyniki osiągnęły zarówno tradycyjne miasta rowerowe, takie jak Amsterdam i Kopenhaga, jak i kilka nowych miast – m.in. Barcelona czy Wrocław.



Średnio jedynie 17% sieci drogowej w 36 miastach objętych rankingiem wyposażona jest w oddzieloną infrastrukturę rowerową.

Wyniki badań pokazują, że każde miasto ma potencjał, by stworzyć warunki sprzyjające mobilności przyjaznej dzieciom. **Wspólnym mianownikiem miast osiągających najlepsze rezultaty jest silne przywództwo polityczne.** Zarówno liczne badania, jak i zebrane przez nas dane potwierdzają, że tworzenie miast przyjaznych dzieciom ma kluczowe znaczenie dla rozwoju środowisk miejskich przyjaznych wszystkim mieszkańcom.

Zauważalna jest silna korelacja między wysokim poziomem mobilności dzieci a czystszym powietrzem i częstszym chodzeniem pieszo.

Są to dwa istotne wskaźniki mobilności przyjaznej dzieciom, które – mimo że nie zostały bezpośrednio uwzględnione w rankingu ze względu na ograniczoną dostępność i jakość danych – zostały pośrednio odzwierciedlone poprzez inne zastosowane wskaźniki.

Raport zaleca, aby miasta traktowały **potrzeby dzieci jako priorytet w planowaniu mobilności miejskiej – poprzez wdrażanie szkolnych ulic, wprowadzanie ograniczeń prędkości do 30 km/h oraz inwestowanie w oddzieloną infrastrukturę pieszą i rowerową.** Rządy krajowe powinny wspierać te działania, dostosowując ramy prawne tam, gdzie jest to konieczne, by umożliwić miastom skuteczne wdrażanie tych rozwiązań. Komisja Europejska powinna uwzględnić szkolne ulice oraz oddzielone trasy rowerowe w przyszłych wytycznych w ramach **dyrektywy dotyczącej zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.** Należy również wprowadzić **obowiązek publikowania danych o wypadkach z udziałem na wiek uczestników zdarzenia** w ramach wskaźników mobilności miejskiej.

Kontakt

Nina Józefina Bąk,
Dyrektorka Clean Cities Campaign Polska
nina.bak@cleancitiescampaign.org

Dowiedz się więcej

Clean Cities Campaign to największa w Europie sieć organizacji działających na rzecz zrównoważonego transportu i czystego powietrza w miastach.
www.cleancitiescampaign.org
info@cleancitiescampaign.org



CleanCities

