

Robert Buciak

# SZKOLNE ULICE W POLSCE



Obowiązuje  
w godzinach  
7:30-8:15

Nie dotyczy





Autor: Robert Buciak

Redakcja: Urszula Stefanowicz, Jacek Karaczun

Skład i opracowanie graficzne: studiochaotyczne.com

Niniejsze opracowanie zostało przygotowane dla Polskiego Klubu Ekologicznego Okręgu Mazowieckiego w ramach realizacji projektu „Promocja zeroemisyjnej mobilności poprzez mobilność aktywną, szkolne ulice i strefy czystego transportu” dofinansowanego przez Europejską Fundację Klimatyczną.

© Copyright by Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Warszawa 2023

# SPIS TREŚCI

1. Wprowadzenie	4
2. Historia szkolnych ulic w Polsce	6
3. Zmiany po 1989 roku	9
4. Ostatnie lata – powolna zmiana podejścia	12
5. Dopasowanie rozwiązań do sytuacji przestrzennej	15
6. Przegląd szkolnych ulic w Polsce	17
a. Gdańsk	17
b. Warszawa	18
c. Poznań	20
d. Wrocław	21
e. Kraków	21
f. Tychy	21
g. Stepnica	22
h. Podsumowanie przeglądu	22
7. Rekomendacje	24
8. Bibliografia	27

# 1. WPROWADZENIE

W ostatnich kilku latach obserwuje się wzrost zainteresowania rozwiązaniami w zakresie równoważenia transportu wokół placówek edukacyjnych. Coraz większa liczba nauczycieli i rodziców domaga się poprawy bezpieczeństwa na drogach prowadzących do szkół i przedszkoli oraz ochrony dzieci przed narażeniem na wdychanie zanieczyszczeń powietrza. Główną przyczyną obaw o bezpieczeństwo i źródłem smogu w tych miejscach w wielu przypadkach są samochody i wytwarzane przez nie spaliny. W odpowiedzi na te problemy stosuje się różne rozwiązania – od przebudowy i poprawy oświetlenia na przejściach dla pieszych, przez poszerzanie chodników i budowę ścieżek rowerowych, po całkowitą eliminację ruchu samochodowego przed placówkami oświaty.

**Ten raport dotyczy tych najdalej idących zmian, zbiorczo nazywanych „szkolnymi ulicami”.**

Otoczenie, w którym żyją i wychowują się dzisiaj dzieci, jest zupełnie inne niż 30 lat temu. Między innymi wielokrotnie zwiększyły się liczba i odsetek dzieci odwożonych samochodami do szkół i przedszkoli. Wynika to z kilku powodów. Po pierwsze, od pół wieku stale rośnie liczba samochodów na polskich drogach i dorosłych przyzwyczajonych do poruszania się wszędzie za ich pomocą. Dodatkowo kolejne rządy i samorządy wydają pieniądze na infrastrukturę samochodową, ale zaniedbują przy tym publiczny transport zbiorowy. Oprócz tego w Polsce mieliśmy do czynienia z masową likwidacją połączeń autobusowych i kolejowych. Jednocześnie przy tym następuje rozpraszanie się zabudowy miejskiej. I wreszcie coraz więcej osób mieszka w oddaleniu od szkół i przedszkoli, gdzie dostępność chodników, dróg dla rowerów oraz transportu zbiorowego jest niewystarczająca. Wskutek tych czynników **opiekunowie, widząc wzrost liczby samochodów stanowiących zagrożenie dla ich dzieci w otoczeniu placówek i nie mając zaufania do innych kierowców, paradoksalnie sami coraz częściej decydują się dowozić własne dzieci samochodami.** To pogłębia problem.

Zachodzące zmiany powodują spadek bezpieczeństwa i wzrost zanieczyszczenia powietrza wokół szkół i przedszkoli. Wzbudzają one coraz większy niepokój wśród rodziców i nauczycieli. Dlatego zaczynają oni poszukiwać wsparcia u decydentów i ekspertów z nadzieją na znalezienie takich projektów drogowych, które poprawią bezpieczeństwo i ograniczą smog. Szeroki dostęp do wiedzy w Internecie powoduje też, że każdy zainteresowany łatwo znajdzie opisy rozwiązań wdrażanych współcześnie w różnych miastach i krajach. Znacznie słabiej natomiast jest rozpropagowana wiedza o kształtowaniu bezpiecznych przestrzeni dla dzieci przed szkołami i przedszkolami stosowana w Polsce kilkadziesiąt lat temu. Brakuje również przeglądu współczesnych wdrożeń szkolnych ulic w Polsce. Raport „Szkolne ulice w Polsce” ma na celu uzupełnienie tej luki informacyjnej.

**W niniejszym raporcie szkolne ulice są rozumiane jako różnego rodzaju rozwiązania z zakresu inżynierii drogowej, organizacji ruchu oraz miejscowego planowania i zagospodarowania przestrzeni, których efektem jest ograniczenie lub eliminacja ruchu samochodowego w otoczeniu placówek edukacyjnych. Mogą one mieć formę czasową lub stałą.**



**Ilustracja 1. Znak zakazu wjazdu ograniczony czasowo, szkolna ulica wyznaczona przy Szkole Podstawowej nr 323 i Przedszkolu nr 50, ul. Hirszfelda na Ursynowie w Warszawie.**

**[źródło: Zarząd Dróg Miejskich, Warszawa]**

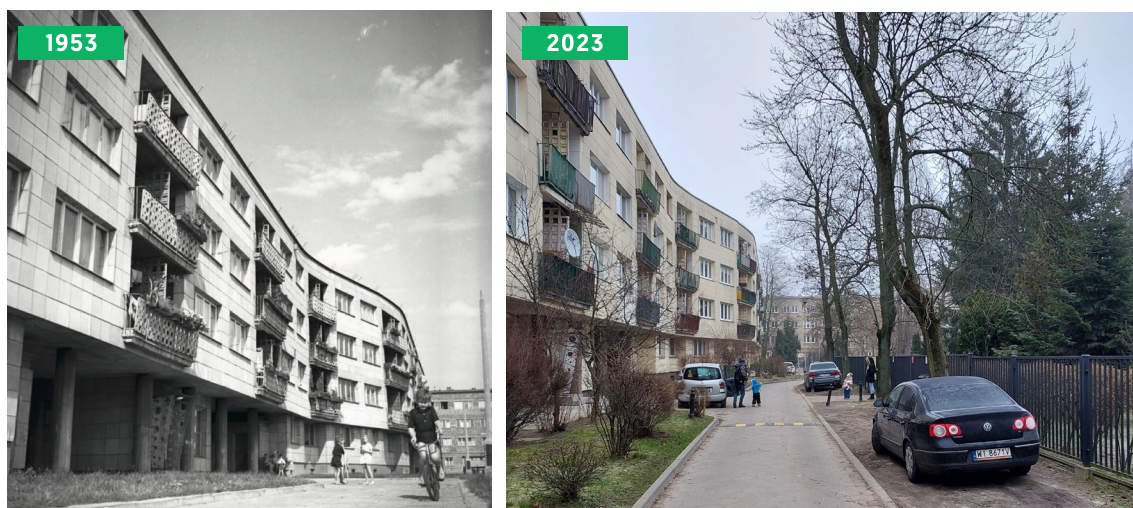
Czasowe rozwiązanie to wyłączenie fragmentu ulicy z ruchu samochodowego w godzinach największego natężenia ruchu pod placówką (zwykle rano, przed pierwszą lekcją) za pomocą oznakowania pionowego lub przenośnych zapór drogowych. W wersji stałej polega to zaś np. na otwarciu dla pieszych (i rowerzystów) za pomocą donic całej szerokości odcinka ulicy z pozostawieniem chodników, krawężników i kanalizacji deszczowej bez zmian. Mogą to być także rozwiązania polegające na ujednoliceniu całej nawierzchni ulicy, co wymaga już większej inwestycji w infrastrukturę drogową. Przy budowie nowej placówki brak dostępu dla samochodów w pobliżu wejść może być od początku uwzględniony w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego lub projekcie budowlanym obiektu.

Zasadniczym celem wprowadzania tych rozwiązań jest poprawa bezpieczeństwa dzieci w drodze do szkół i przedszkoli, gdzie przebywają przez ponad połowę dni w roku. A konkretnie chodzi o ułatwienie najmłodszym docierania do placówek pieszo, na rowerze lub hulajnodze, co kształtuje zdrowe nawyki i zapewnia codzienną dawkę aktywności fizycznej. W ten sposób tworzy się też warunki sprzyjające zwiększaniu samodzielności dzieci. Jednocześnie **rozwiązania te poprawiają jakość powietrza w miejscach częstego i regularnego przebywania dzieci, które są grupą szczególnie wrażliwą na negatywny wpływ zanieczyszczenia powietrza.** Ponadto, w przypadku rozwiązań stałych, dzieci zyskują dodatkową bezpieczną przestrzeń do zabawy i integracji.



z lat 20. XX wieku<sup>3</sup> szkoła także była ulokowana w środku założenia przestrzennego, tak, aby dzieci szły do niej nie więcej niż 800 metrów i nie musiały przekraczać żadnej szerszej drogi z ruchem samochodowym. Jednak samą szkołę w jednostce sąsiedzkiej otaczały ulice lokalne, a przy szkole miały być lokalizowane tereny rekreacyjne udostępnione dla całej społeczności. Szkoła stanowiła w tym przypadku lokalne centrum osiedla. Drogi wewnątrz osiedla miały w miarę możliwości przybierać kształty krzywe, aby spowolnić ruch samochodów i w ten sposób zapewnić bezpieczeństwo. Powyższy opis, to trzy z siedmiu zasad, którymi kierował się Perry w tworzeniu koncepcji jednostki sąsiedzkiej.

Jednostka sąsiedzka oraz inne podobne pomysły z Europy były przedmiotem rozważań polskich urbanistów już w okresie międzywojennym. Analizowali je dogłębnie członkowie polskiego oddziału CIAM – Międzynarodowego Kongresu Architektury Nowoczesnej. Koncepcja modernizmu wyrażona w Karcie Ateńskiej<sup>4</sup> jest powszechnie krytykowana za podzielną miast na wyraźnie odosobnione jednostki o różnym przeznaczeniu i łączenie ich poprzez system dróg szybkiego ruchu samochodowego. Jednak w przypadku osiedla mieszkaniowego modernizm zawiera wiele zalet, które cały czas pozostają nienaruszone. Osiedla mieszkaniowe miały zapewniać dogodne warunki do życia, w tym możliwość poruszania się pieszo, dużo otwartych przestrzeni, zieleni i dostęp do światła słonecznego. W obrębie osiedli znajdowały się także placówki edukacji, co pozwalało dzieciom docierać do szkoły pieszo.



**Ilustracja 3. Ulica Ringelbluma w Warszawie w 1953 r. i w 2023 r. Przedszkole znajduje się po prawej stronie.**

(fot. po lewej Zbigniew Siemaszko, źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe, fot. po prawej Robert Buciak)

Koncepcja modernizmu znalazła swój bardzo szczegółowy i techniczny wyraz w książce architektki Barbary Brukalskiej<sup>5</sup> napisanej podczas II wojny światowej. Wówczas w ramach prac koncepcyjnych podziemnej Pracowni Architektoniczno-Urbanistycznej szczegółowo opracowano, jak powinno wyglądać osiedle mieszkaniowe. Brukalska podaje, że **właściwym miejscem dla szkoły i przedszkola jest wnętrze osiedla. Spójna sieć dróg pieszych powinna pozwalać na bezpieczny dostęp ze wszystkich bloków do placówek edukacyjnych i terenów zieleni.** Autorka nie widzi konfliktu położenia placówek edukacyjnych z ruchem samochodowym. Koncepcje jednostki sąsiedzkiej,

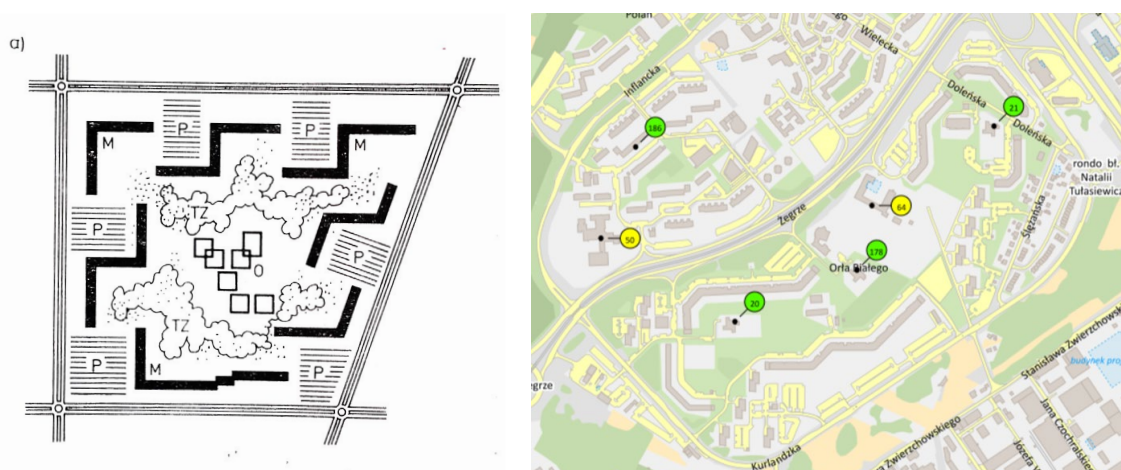
<sup>3</sup> Zob. C. Perry, *The Neighbourhood Unit: From the Regional Survey of New York and Its Environs, Volume VII, Neighbourhood and Community Planning.*

<sup>4</sup> Zob. Le Corbusier, 2017, *Karta Ateńska*, Centrum Architektury.

<sup>5</sup> Zob. B. Brukalska, *Zasady społeczne projektowania osiedli mieszkaniowych*, Warszawa 1948.

zasady modernizmu i jej szczegółowe rozwiązania widoczne są na warszawskim osiedlu „Koło II” zbudowanym w latach 1948-1950. Modelowym rozwiązaniem położenia placówki edukacyjnej jest Przedszkole nr 135 przy ul. Ringelbluma w Warszawie. Posiada ono duży ogród zabaw dla dzieci, ale wejście do niego prowadzi z lokalnej ulicy, na której obecnie zarówno ruch pieszy, jak i samochodowy odbywają się po wspólnej jezdni.

Koncepcja osiedli mieszkaniowych była masowo realizowana w polskich miastach do końca lat 80. XX wieku. Wraz z nią stosowano standardy urbanistyczne określające m.in. odległości od wejść do budynków mieszkalnych do szkół i przedszkoli. Według normatywu urbanistycznego z 1974 roku<sup>6</sup> taka droga dojścia miała nie przekraczać 500 metrów. Standardy nie mówiły natomiast nic o rozdzielaniu ruchu pieszego i samochodowego. Praktyka projektowa była jednak nieco inna, co pokazuje poradnik z 1981 roku<sup>7</sup>. Droga dojścia zamieniła się w promień 500 metrów, co wydłużyło ją średnio do 700 metrów. Z kolei przykłady rozwiązań z poradnika zawierały wskazówki, jak całkowicie rozdzielić ruch pieszy wewnątrz osiedla od ruchu samochodowego. Proponowaną metodą było wyprowadzenie ruchu samochodowego na zewnątrz i poprowadzenie chodników od bloków do szkół i przedszkoli przez zielone wnętrza osiedla. Umożliwiało to wszystkim dzieciom zamieszkałym w blokach chodzenie do szkoły i przedszkola bez konieczności przecinania jakiegokolwiek jezdni dla samochodów. Takie rozwiązanie zastosowano na licznych osiedlach w całej Polsce, które powstały w latach 70. i 80. XX wieku. Dobrze to widać np. na Osiedlu „Orła Białego” w Poznaniu, Osiedlu „Retkinia” w Łodzi, Osiedlu D w Tychach oraz na Bródnie w Warszawie.



**Ilustracja 4. Koncepcja osiedla mieszkaniowego zakładająca dojście dzieci z bloków mieszkalnych (M) do placówek oświatowych (O) przez tereny zieleni (TZ) z dala od dróg i parkingów (P) i jej realizacja na Osiedlu „Orła Białego” w Poznaniu – szkoły oznaczono żółtymi kołami, przedszkola zaś zielonymi.**

(źródło rysunku: W. Korzeniewski, *Poradnik Projektanta Budownictwa Mieszkaniowego*, Warszawa 1981; źródło mapy: [www.sip.geopoz.pl](http://www.sip.geopoz.pl))

<sup>6</sup> Zarządzenie nr 9 Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 29 stycznia 1974 r. w sprawie wskaźników i wytycznych dla terenów mieszkaniowych w miastach, „Dziennik Urzędowy Budownictwa”, Nr 2 z 25 lutego 1974 r.

<sup>7</sup> W. Korzeniewski, *Poradnik Projektanta Budownictwa Mieszkaniowego*, Warszawa 1981.



### 3. ZMIANY PO 1989 ROKU

Znaczne zmiany nastąpiły po 1989 roku. Zrezygnowano ze standardów urbanistycznych, które uznano za zbyt ograniczające projektantów. Od tego czasu ramy dla projektowania urbanistycznego tworzą jedynie przepisy architektoniczno-budowlane i inżynierii drogowej. Przepisy architektoniczne mówią m.in. o odległościach między budynkami i nasłonecznieniu. Nie odnoszą się w żaden sposób do sposobu kształtowania przestrzeni ulicy. Natomiast przepisy inżynierii drogowej skupiają się na ruchu samochodowym i budowaniu autostrad. Przepisy dotyczące ruchu pieszego są skromne i nie zawierają żadnych zapisów o szczególnych potrzebach dzieci. Zmiana kierunku myślenia decydentów i przepisy prawa wyewoluowały w kierunku zaniku dostrzegania potrzeb wielu grup mieszkańców, w tym dzieci.

Zmienił się także charakter powstającej zabudowy. Inwestorzy starają się zarobić jak najwięcej na sprzedaży mieszkań, więc maksymalizują gęstość zabudowy. W miastach powrócono do kwartałowego kształtowania zabudowy, które znacznie ułatwia przejazd pojazdów przez wnętrza osiedli. Dla swobodnych zabaw dzieci pozostawiono odizolowane wnętrza kwartałów, często na dachach parkingów. **Niemal każda droga do szkoły na nowych osiedlach wiąże się z pokonywaniem dróg z ruchem samochodowym, nierzadko intensywnym. Między blokami, jezdniami i parkingami często brakuje miejsca na wystarczająco szerokie chodniki i zieleń.**

Jednocześnie postępuje rozpraszanie się zabudowy miejskiej i zmienia się jej charakter. Rośnie odsetek osób mieszkających w zabudowie jednorodzinnej, gdzie dzieci mają zazwyczaj dalej do szkół i przedszkoli. Tereny podmiejskie opanowała też zabudowa łanowa i ogrodzenia. Utrudniają one poruszanie się pieszo, bo wydłużają drogę, którą trzeba przebyć. Coraz dalej od centrów miast powstają kolejne osiedla pełniące głównie jedną funkcję – mieszkaniową. Są one słabo wyposażone w sklepy, przychodnie czy placówki edukacyjne. Doprowadzenie tam linii autobusowych czy tramwajowych często przerasta możliwości budżetowe samorządów. Za to deweloperzy ogromne połacie przestrzeni na nowych osiedlach przeznaczają dla samochodów, kosztem ograniczenia przestrzeni dla pieszych czy zieleni. Możliwość podjechania i zaparkowania pod samym domem lub we własnym garażu jednego lub dwóch samochodów na rodzinę zaczęła być postrzegana jako coś niezbędnego.

Pozwolono też na stawianie domów w oddaleniu od placówek edukacyjnych. Prawo oświatowe obecnie przewiduje, że nie ma potrzeby organizowania dla dzieci specjalnego transportu do szkoły, jeśli mieszkają w odległości do 3 km od placówki. Jest to odległość, którą stosują samorządy przy wyznaczaniu obwodów szkolnych. **Ze względów finansowych i organizacyjnych łatwiej jest władzom postawić jedną dużą szkołę na przedmieściach o rozproszonej zabudowie niż budować kilka mniejszych szkół, do których dzieci mogłyby docierać pieszo. Dlatego znaczna część dzieci z obszarów nowych przedmieść jest dowożona do szkoły samochodami.** To potęguje problemy z ruchem drogowym przed bardzo wieloma szkołami w całym kraju.

W ostatnich latach znacznie wzrosła liczba aut. Według danych GUS w 1970 roku w Polsce zarejestrowanych było 450 tys. samochodów osobowych. Większość podróży odbywała się wówczas pieszo lub transportem publicznym. W 1990 roku samochodów osobowych było już 5 mln i struktura podróży zaczęła się zmieniać. Samochody stawały się coraz bardziej dostępne. Szybko rozwijał się rynek aut używanych – tańszych, ale też emitujących więcej spalin. Do tego państwo zainwestowało ogromne pieniądze w infrastrukturę drogową. Po kolejnych 30 latach liczba samochodów osobowych w Polsce przekroczyła oficjalnie barierę 25 mln (choć prawdopodobnie jest ich około ¼ mniej, ponieważ wiele nieużywanych pojazdów pozostaje niewyrejestrowanych). Obecnie w strukturze podróży dominują przejazdy samochodami, a nie transport zbiorowy, którego dostępność na skutek zaniedbań w ciągu ostatnich 30 lat znacznie się zmniejszyła. Według Stowarzyszenia Ekonomiki Transportu od 1989 r. w skali całego kraju, siatka autobusowych połączeń regionalnych skurczyła się o ok. 85-90%<sup>8</sup>! Z kolei według Ministerstwa Infrastruktury w latach 1991-2015 zlikwidowano łącznie 3657,7 km linii kolejowych<sup>9</sup>. Ograniczyło to przede wszystkim możliwości podróżowania transportem zbiorowym poza dużymi miastami, z małych miejscowości i terenów wiejskich. Jednak przynajmniej częściowo problem dotyczy także przedmieść, w których rozwój transportu publicznego nie nadążył za rozbudową.



**Ilustracja 5. Zmiany wokół Szkoły Podstawowej nr 61 w Warszawie przy ul. Białobrzeskiej. Zdjęcia lotnicze z roku: 1990, 2010 i 2019 pokazują, jak wzrosła liczba samochodów i zajmowany przez nie teren wokół budynku. Parkowanie utrudnia ruch pieszy do placówki. Zaparkowane auta są oznaczone na czerwono.**

[źródło: Portal mapowy urzędu m.st. Warszawy, [mapa.um.warszawa.pl](http://mapa.um.warszawa.pl).]

<sup>8</sup> <https://oko.press/mapy-transport-zbiorowy-pkp-pks> [dostęp: 14.03.2023].

<sup>9</sup> <http://onka2.sejm.gov.pl/INT9.nsf/klucz/ATTCMYJFY%24FILE/i37293-o1.pdf> [dostęp: 14.03.2023].

Wszystkie powyższe czynniki przyczyniły się do tego, że wiele osób zaczęło wysuwać żądanie umożliwienia dojazdu samochodem pod same drzwi szkoły czy przedszkola, w tym w wiele miejsc wcześniej niedostępnych. Pogarsza to bezpieczeństwo dzieci, a także zwiększa ich ekspozycję na zanieczyszczenia powietrza. Wielu rodziców z obawy o życie i zdrowie swoich dzieci zdecydowało się osobiście odprowadzać je do szkół lub zawozić samochodami, co zmniejsza samodzielność dzieci wczesnoszkolnych. Zmiany infrastruktury można prześledzić na zdjęciach lotniczych.

Działki, na których budowane są szkoły i przedszkola są dziś znacznie mniejsze niż dawniej. Również szerokość dróg dojazdowych jest mniejsza niż tych budowanych w PRL-u, więc chodniki są wąskie i nie są oddzielane od jezdni. W tą ograniczoną przestrzeń wprowadzany jest ruch samochodowy, co powoduje konflikty.

Zmiany po 1989 roku doprowadziły do znacznego pogorszenia swobody i bezpieczeństwa ruchu dzieci wokół placówek edukacyjnych. Pogorszyła się także jakość powietrza – wzrosło zanieczyszczenie pyłami zawieszonymi i tlenkami azotu, których głównym źródłem są spaliny z rur wydechowych samochodów oraz ścieranie się klocków hamulcowych i opon. Dzieci w wieku szkolnym rzadziej docierają na lekcje samodzielnie. Obecnie dominuje realizacja rozwiązań umożliwiających podjechanie samochodami niemal pod same drzwi szkół i przedszkoli. Najlepszym przykładem tego nastawienia jest organizacja ruchu przed zespołem szkolno-przedszkolnym przy ul. Anny German na warszawskim Żoliborzu. Placówka została otwarta na początku 2022 roku. Tuż przed wejściem do placówki znajduje się parking. Przecina on najkrótszą drogę z bloków do szkoły i przedszkola. Tuż przed ósmą rano można zobaczyć spieszących się opiekunów odprowadzających dzieci przez parking w oparach trujących spalin.



**Ilustracja 6. Wejście do zespołu szkolno-przedszkolnego przy ul. German w Warszawie. Rodzic prowadzi dziecko do przedszkola przez parking tuż za samochodem wydmuchującym spaliny.**

(fot. Robert Buciak)

## 4. OSTATNIE LATA – POWOLNA ZMIANA PODEJŚCIA

Wzrost zainteresowania rozwiązaniami poprawiającymi bezpieczeństwo dzieci przed szkołami widoczny jest od około 8 lat. Pierwsze propozycje rozwiązań były raczej niekorzystne dla dzieci. Prowadziły do ograniczenia i kanalizacji ruchu pieszego oraz umożliwienia dowożenia dzieci samochodami pod drzwi szkół i przedszkoli, o co wnioskowali zmotoryzowani rodzice. Zmiana nastąpiła między innymi dzięki współpracy urzędników z miast polskich i innych krajów w ramach międzynarodowych projektów finansowanych ze środków Unii Europejskiej. Pierwszym wyraźnym sygnałem zmiany podejścia było utworzenie w 2017 roku w Gdańsku szkolnej ulicy, gdzie całkowicie zamknięto ruch samochodowy przed wejściem do szkoły. Od tego czasu propozycje ograniczenia ruchu samochodowego przed szkołami i przedszkolami zaproponowano w kilkudziesięciu miejscach w Polsce.

Poszukiwane i wdrażane są różne rozwiązania dla konfliktowych miejsc przed szkołami i przedszkolami, gdzie dochodzi do zderzenia potrzeb osób wybierających różne sposoby docierania do placówek. Często najgłośniej wyrażają swoje stanowisko rodzice, którzy podwożą dzieci pod same drzwi placówki. **Choć według badań dzieci podwożone samochodami do szkół stanowią tylko około 20% uczniów, to żądania ich rodziców potrafią przeważać szale na korzyść dowożenia: ułatwiania tego procesu albo przynajmniej nieutrudniania.** Wówczas przed drzwiami szkół i przedszkoli powstają dodatkowe bariery uniemożliwiające wejście dzieciom z chodnika na jezdnię lub wydzielane są miejsca parkingowe tuż przed drzwiami placówki.

Niestety temat szkolnych ulic jest traktowany marginalnie także przez środowisko naukowe. Przez ostatnich 30 lat powstało jedynie kilka raportów, artykułów i prezentacji poświęconych szeroko pojętemu zagadnieniu problemów transportowych wokół szkół<sup>10, 11, 12, 13</sup>. Są to dokumenty tworzone przez inżynierów drogownictwa, którzy skupiają się na infrastrukturze, a sprawy potrzeb dzieci, ich zdrowia oraz środowiska traktują marginalnie. W żadnym z takich opracowań nie znalazła się propozycja wyłączenia ruchu drogowego wokół szkół. Skupiają się one na poprawie bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych, w tym tworzeniu wyniesionych przejść lub stawianiu przy nich labiryntów z barierek. Proponowane jest także tworzenie przy szkołach miejsc postojowych specjalnie dla rodziców odwożących dzieci. Zdarzają się także mało realistyczne pomysły, jak np. uczenie dzieci chodzenia gęsiego. W wielu tych publikacjach podkreślana jest konieczność zapewnienia dzieciom maksymalnej ochrony. Wspomniane są też ich ograniczone możliwości percepcji oraz fakt, że skutki wypadków drogowych są w ich przypadku poważniejsze, groźniejsze dla zdrowia, niż u dorosłych. **Jednak brakuje przy tym refleksji, że największą ochronę zapewni eliminacja czynnika ryzyka, czyli pozbycie się samochodów z otoczenia szkół i przedszkoli.**

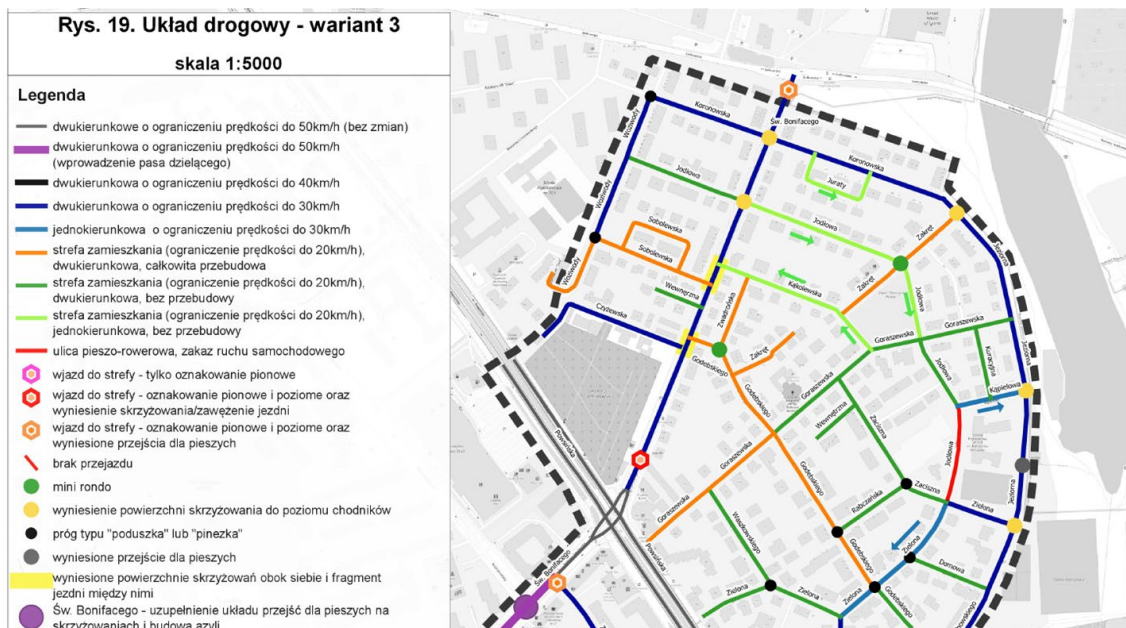
10 K. Jamroz, L. Michalski, I. Oskarbska i inni, *Organizacja bezpiecznej drogi do szkoły*. Projekt pilotażowy, GP-01/04, Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej, Gdańsk 2005.

11 J. Bohatkiewicz i inni, *Zasady uspokajania ruchu na drogach za pomocą fizycznych środków technicznych*, Biuro Ekspertyzy i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego „EKKOM” Sp. z o.o. na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury, Kraków 2008.

12 K. Jamroz (red.), *Ochrona pieszych. Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego*, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Gdańsk-Kraków-Warszawa 2014.

13 A. Brzeziński i inni, *Analiza możliwości rozwiązania problemów transportowych dzielnicy Targówek*, Biuro Projektowo-Konsultingowe Transeko dla Biura Polityki Mobilności i Transportu m.st. Warszawy, Warszawa 2017.

Pierwsze opracowanie inżynieryjno-drogowe rekomendujące wprowadzenie szkolnej ulicy powstało w 2020 r. i dotyczy obsługi transportowej miasta-ogrodu Sadyba w Warszawie<sup>14</sup>. Jednak władze dzielnicy do tej pory nie zdecydowały się na wprowadzenie zmian proponowanych przez ekspertów.



**Ilustracja 7. Rekomendowana przez inżynierów drogownictwa propozycja zmian w układzie drogowym na terenie miasta-ogrodu Sadyba uwzględniająca powstanie szkolnej ulicy na ul. Jodłowej przed Szkołą Podstawową nr 103 w Warszawie.**

[źródło: A. Brzeziński i inni, *Studium obsługi transportowej rejonu miasta-ogrodu Sadyba*, Warszawa 2020]

Problematyka ulic wokół szkół i przedszkoli rzadko pojawia się jako osobne zagadnienie w dokumentach samorządowych i rządowych. Spośród miejskich standardów kształtowania przestrzeni przyjaznych dla pieszych temat pojawia się jedynie w dwóch opracowaniach. Brakuje go w standardach dla Warszawy, Krakowa, Lublina i Kalisza oraz Gdańskim Standardzie Ulicy Miejskiej. Jest natomiast obecny w standardach pieszych dla Wrocławia<sup>15</sup>, zaś jego okrojona, jednostronicowa wersję znajdziemy w opracowanych na ich podstawie standardach dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Standardy wrocławskie dzielą problem na ulice podstawowego i uzupełniającego układu drogowego. Dla tych pierwszych przewidują ograniczenie liczby przejść dla pieszych i poprawę bezpieczeństwa na nich, szersze chodniki, ograniczenie prędkości samochodów, poprawę oświetlenia czy wyznaczenie miejsc postoju samochodów. Dla ulic układu uzupełniającego autorzy wrocławskich standardów proponują podobny zestaw rozwiązań – strefy współdzielone (czyli bez podziału na chodnik i jezdnię), wyznaczenie miejsc do postoju samochodów, poprawę oświetlenia. Nie proponują natomiast szkolnych ulic, czyli całkowitego lub czasowego usunięcia samochodów sprzed szkół i przedszkoli.

W 2020 roku Ministerstwo Infrastruktury opublikowało projekt Wytycznych projektowania infrastruktury dla pieszych. Ich pierwsza część dotyczy planowania sieci tras dla pieszych<sup>16</sup>. Uwzględniono

<sup>14</sup> A. Brzeziński i inni, *Studium obsługi transportowej rejonu miasta-ogrodu Sadyba*, TransEko na zlecenie Biura Polityki Mobilności i Transportu Urzędu m.st. Warszawy, Warszawa 2020.

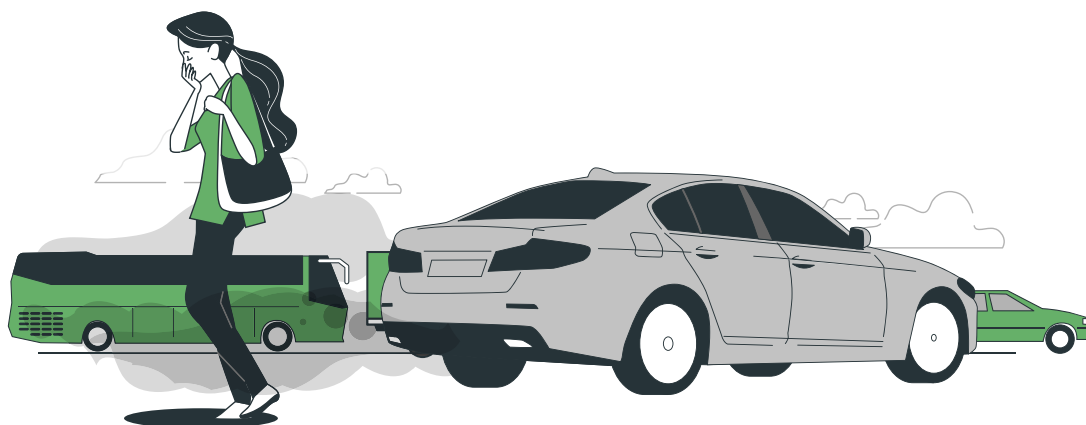
<sup>15</sup> K. Cebra, J. Wiszniowski, *Wrocławskie standardy kształtowania przestrzeni miejskich przyjaznych pieszym*, Wrocław 2017.

<sup>16</sup> S. Gaca i inni, *Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 1: Planowanie sieci tras dla pieszych*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2020.

w nich dzieci jako osobną grupę uczestników ruchu posiadającą szczególne potrzeby. Wyróżniono także jako osobny typ szkolną trasę dla pieszych, gdzie znaczny udział użytkowników stanowią dzieci. Takie trasy prowadzą z miejsc zamieszkania do szkół i przedszkoli. Autorzy wskazują tu na możliwość stosowania stref dla pieszych. Jednak w ujętej w projekcie wytycznych analizie przykładowego osiedla mieszkaniowego w Gdańsku nie zaproponowali wprowadzenia takich stref na żadnej z ulic w sąsiedztwie zgrupowań placówek edukacyjnych.

Wiedza o rozwiązaniach stosowanych wokół szkół i przedszkoli w innych krajach Europy i świata jest coraz większa. W ostatnich latach powstały raporty zbiorczo przedstawiające tematykę szkolnych ulic w różnych krajach świata wraz z przykładami dobrych praktyk<sup>17, 18</sup>. Te informacje stanowią wsparcie dla działań organizacji pozarządowych, naukowców i samorządów w podejmowaniu działań zmierzających do wdrożenia szkolnych ulic w Polsce. Rozwija się także międzynarodowa współpraca w ramach akcji „Streets for kids” koordynowanej przez Clean Cities Campaign<sup>19</sup>. Polega ona na organizacji całonocnych wydarzeń przed szkołami pokazującymi zalety szkolnych ulic. W Polsce w ramach akcji w maju 2022 roku działania były prowadzone przed Szkołą Podstawową nr 203 w Warszawie.

Jednocześnie rośnie świadomość istnienia zagrożeń zdrowotnych związanych z wdychaniem spalin, czyli negatywnego wpływu zanieczyszczeń powietrza na układ oddechowy (m.in. zwiększenia częstości infekcji i chorób alergicznych dróg oddechowych u dzieci), a także na układy sercowo-naczyniowy, nerwowy, hormonalny czy immunologiczny oraz zwiększenia ryzyka występowania nowotworów. Dzięki kolejnym badaniom i raportom upowszechnia się wiedza o tym, że dzieci należą do grup szczególnie narażonych na konsekwencje oddychania zanieczyszczonym powietrzem (ponieważ ich organizmy wciąż się rozwijają, wdychają one też więcej powietrza w przeliczeniu na kilogram masy ciała od osób dorosłych, znaczenie ma również ich niewielki wzrost i wdychanie zanieczyszczeń bliżej źródła ich emisji)<sup>20, 21</sup>. Powstał także krajowy raport pokazujący negatywne skutki zdrowotne dla dzieci związany z ruchem samochodowym przed szkołami i przedszkolami<sup>22</sup>.



17 L. Snaije, D. Abril Gutierrez, *Szkolne ulice w kształtowaniu miast przyjaznych dzieciom*, BYCS – Clean Cities Campaign, 2022, [https://www.pkeom.pl/uploads/Aktualnosc\\_2022/Szkolne\\_ulice\\_przeglad\\_literatury\\_tlumacz\\_pl.pdf](https://www.pkeom.pl/uploads/Aktualnosc_2022/Szkolne_ulice_przeglad_literatury_tlumacz_pl.pdf) [dostęp: 14.03.2023].

18 R. Clarke, *School streets: putting children and the planet first*, Child Health Initiative Advocacy Hub, Londyn 2022.

19 <https://cleancitiescampaign.org/streetsforkids/> [dostęp: 14.03.2023].

20 M. Bulanda, W. Michalak, *Wpływ zanieczyszczeń powietrza z transportu na zdrowie i rozwój dzieci*, Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Warszawa 2021, [https://www.pkeom.pl/uploads/Transport/raport\\_transport\\_powietrze\\_zdrowie\\_dzieci\\_12052021.pdf](https://www.pkeom.pl/uploads/Transport/raport_transport_powietrze_zdrowie_dzieci_12052021.pdf) [dostęp: 14.03.2023].

21 J. Brzezińska, *Transport drogowy i zdrowie*, HEAL Polska, 2021, [http://healpolska.pl/wp-content/uploads/2021/12/Transport-drogowy-i-zdrowie\\_broszura-HEAL.pdf](http://healpolska.pl/wp-content/uploads/2021/12/Transport-drogowy-i-zdrowie_broszura-HEAL.pdf) [dostęp: 14.03.2023].

22 W. Szymalski, *Droga do szkoły a jakość powietrza*, Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Warszawa 2020, [https://www.pkeom.pl/uploads/Transport/raport\\_natezenie\\_ruchu\\_szkoly\\_zanieczyszczenie\\_2209\\_pkeom.pdf](https://www.pkeom.pl/uploads/Transport/raport_natezenie_ruchu_szkoly_zanieczyszczenie_2209_pkeom.pdf) [dostęp: 14.03.2023].

## 5. DOPASOWANIE ROZWIĄZAŃ DO SYTUACJI PRZESTRZENNEJ

Z przeglądu koncepcji urbanistycznych oraz literatury przedmiotu można wyłonić pewien podział ulic wokół szkół i przedszkoli ze względu na możliwość zastosowania szkolnej ulicy. W tym raporcie wyróżniamy cztery podstawowe sytuacje przestrzenne:

1

**Wdrożenie szkolnej ulicy jest niemożliwe lub wymagające zmiany tras podróży przez wielu uczestników ruchu** – sytuacja występuje, gdy placówka oświaty jest położona przy ulicy głównej lub zbiorczej, gdzie ruch samochodowy nie może być zlikwidowany lub bardzo ograniczony. Problemem jest samo nieprawidłowe umiejscowienie tej placówki przy ruchliwej drodze, gdzie generowane są zanieczyszczenia powietrza i hałas. Negatywne skutki można wtedy złagodzić innymi sposobami. W miarę możliwości należy przenieść wejścia do szkoły lub przedszkola na sąsiednie ulice, nie należące do kategorii głównych lub zbiorczych. Z kolei na ulicach głównych i zbiorczych należy poszerzać chodniki i oddzielać je pasami zieleni od ruchu drogowego, budować ścieżki rowerowe, a także zmniejszać szerokość jezdni i stosować fizyczne elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego wokół przejść dla pieszych.

2

**Wdrożenie szkolnej ulicy jest możliwe, ale wymagające nakładu pracy** – są to ulice lokalne i dojazdowe, gdzie ruch samochodowy może zostać czasowo ograniczony lub usunięty na stałe. Stanowią one znaczną część ulic wokół szkół i przedszkoli w Polsce. To na nich dochodzi do większości przypadków zagrożenia dzieciom w ich codziennej drodze do szkoły i przedszkola. Jest to sytuacja, która występuje najczęściej. Jednak ze względu na dużą różnorodność lokalnych warunków trudno jest podać dla niej wzorcowe rozwiązanie. Za każdym razem trzeba je do tych warunków dobrać. Czasami wystarczy zmiana organizacji ruchu za pomocą znaków pionowych lub poziomych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. W innych przypadkach potrzebna jest większa inwestycja w infrastrukturę pieszą. Możliwie kompletna lista krajowych przykładów znajduje się w następnym rozdziale.

3

**Reguły szkolnej ulicy obowiązywały dawniej i można je przywrócić** – są to ulice dojazdowe w obrębie osiedli mieszkaniowych, które zostały zaplanowane jako ciągi piesze, ale przez ostatnie 30 lat zostały zaanektowane przez ruch samochodowy. Takich miejsc jest mniej niż innych typów, gdyż ograniczają się w większości do terenów osiedli mieszkaniowych zbudowanych w latach 70. i 80. XX wieku. Przywrócenie nadrzędności ruchu pieszego dzieci w tych miejscach może odbyć się stosunkowo niewielkim nakładem sił i środków.

4

**Nie ma potrzeby zmian, gdyż dojście do szkoły lub przedszkola odbywa się wydzielonymi trasami ruchu pieszego** – są to ulice dojazdowe lub ciągi piesze w obrębie osiedli mieszkaniowych, które cały czas realizują swoją funkcję bezpiecznego i zdrowego doprowadzania dzieci do szkół i przedszkoli. Takich miejsc jest niewiele, gdyż także ograniczają się niemal wyłącznie do osiedli mieszkaniowych zbudowanych w latach 70. i 80. XX wieku.



**Ilustracja 8. Wejście do Szkoły Podstawowej nr 351 przy ul. Krępowieckiego w Warszawie. Przykład sytuacji trzeciej – miejsca, gdzie zaprojektowano dojście po ciągach pieszych, które obecnie zajmują samochody.**

(fot. Robert Buciak)

Należy mieć na uwadze, że powyższy podział ze względu na sytuację przestrzenną stanowi tylko jedno z uwarunkowań. Służy on szybkiej ocenie, na ile warto podjąć temat wprowadzenia czasowej lub stałej szkolnej ulicy w danym miejscu. Podział ten nie obejmuje uwarunkowań społecznych, politycznych i finansowych, które często decydują o wdrożeniu szkolnych ulic. **Zmian poprawiających sytuację dzieci w drodze do szkoły i przedszkola nie da się wprowadzić bez szerokiego dialogu społecznego i zbudowania koalicji popierającej pomysł, składającej się z nauczycieli, rodziców, uczniów, mieszkańców, ekspertów, urzędników i decydentów.** Dobre pomysły mogą być wdrożone dzięki determinacji tylko kilku zaangażowanych osób, które potrafią przekonać do nich innych. Te same zamierzenia mogą z kolei upaść wyłącznie z obawy polityków przed podjęciem tematu drażliwego dla części wyborców. Na wprowadzenie zmian trzeba także znaleźć fundusze, choć niektóre z rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo i chroniących zdrowie dzieci kosztują zaledwie kilkadziesiąt tysięcy złotych.

Gdy wszystkie warunki wprowadzenia szkolnej ulicy są spełnione, to możliwe jest zastosowanie kilku rozwiązań. Ich w miarę możliwości pełny przegląd został zawarty w następnym rozdziale.



## 6. PRZEGLĄD SZKOLNYCH ULIC W POLSCE

Niniejszy rozdział zawiera wszystkie znane autorowi przykłady prób wprowadzenia szkolnych ulic w Polsce w ostatnich latach. Przegląd aspiruje do kompletności, ale ze względu na stosowanie przez samorządy różnych nazw wdrażanych rozwiązań mogą występować w Polsce przypadki zagospodarowania przestrzeni, które należy zaliczyć do szkolnych ulic, a nie znalazły się w tym zestawieniu.

### a. GDAŃSK



**Ilustracja 9. Szkolna ulica w Gdańsku, ul. Grobla IV.**

(fot. Robert Buciak)

Gdańsk w latach 2016–2019 uczestniczył wraz z kilkoma miastami z innych krajów Europy w projekcie SOLEZ (Inteligentne Rozwiązania Wspierające Strategie Niskiej Emisji w Europejskich Miastach, ang. Smart Solutions supporting Low Emission Zones and other low-carbon mobility policies in EU cities)<sup>23</sup>. Jego głównym celem było ograniczenie wpływu transportu na środowisku. Projekt dotyczył głównie rozwoju transportu publicznego i zmian w parkowaniu. Jednak Gdańsk pod wpływem doświadczeń austriackiego miasta Graz zdecydował się na budowę deptaku<sup>24</sup> przed Szkołą Podstawową nr 50 przy ul. Grobla IV na terenie Głównego Miasta. Tą ulicą codziennie na teren historycznej starówki wjeżdżało bardzo wiele samochodów. Stanowiło to problem dla okolicznych mieszkańców, gdyż ruch przebiegał przed samymi drzwiami szkoły. W marcu 2017 roku przebudowano drogę na odcinku długości 60 metrów, gdzie nie było ani jednego zjazdu na posesję. Na całej szerokości przeznaczonej dla ruchu zamiast jezdni pojawił się chodnik z ławkami, stojaki rowerowe, stylowe latarnie i drzewa w donicach. Przestrzeń szybko została zaanektowana przez dzieci, które w drodze do szkoły i po wyjściu z niej spędzają w tej przestrzeni czas, siadają na ławkach, rozmawiają w grupach. W okolicy znacznie zmniejszył się ruch drogowy, hałas i zanieczyszczenie powietrza. Dzieci zyskały więcej samodzielności. Wprowadzenie zmian kosztowało jedynie 25 tys. zł., czyli równowartość montażu kilku poduszkowych progów zwalniających.

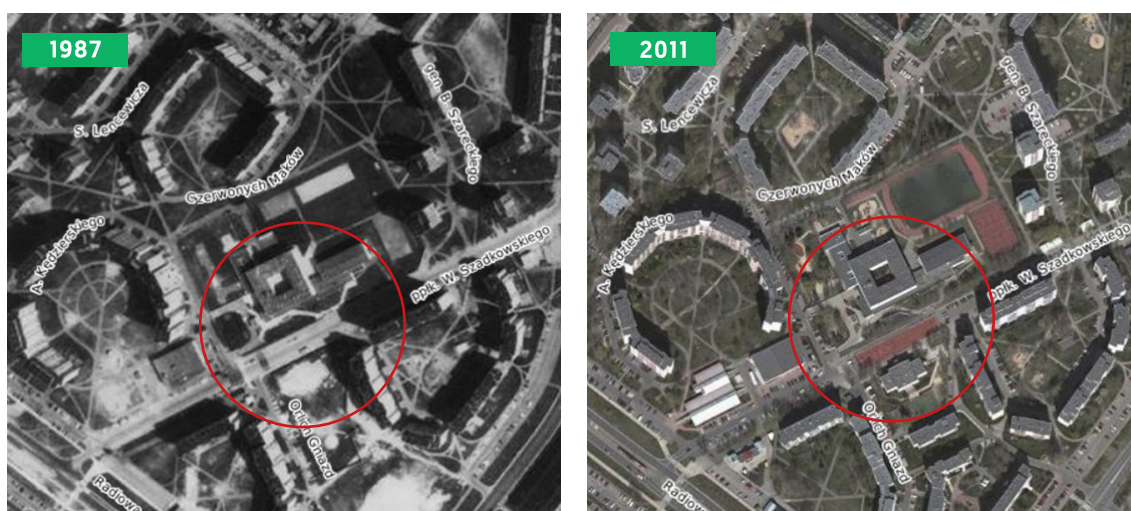
<sup>23</sup> <https://programme2014-20.interreg-central.eu/Content.Node/SOLEZ.html> [dostęp: 14.03.2023].

<sup>24</sup> <https://www.gdansk.pl/urząd-miejski/grobla-iv-staje-sie-deptakiem,a,74106> [dostęp: 14.03.2023].

W ten sposób Gdańsk zrealizował niezamierzony cel wdrożenia pierwszej szeroko znanej stałej szkolnej ulicy w Polsce w ostatniej dekadzie. Dał innym samorządom oraz organizacjom pozarządowym doskonały przykład, który mogą wykorzystywać do promowania tego typu rozwiązań. Za tym przykładem poszły inne miasta. Jednak warto pamiętać, że Gdańsk wcale nie był pierwszy.

## b. WARSZAWA

Pierwszą dużą przebudowę ulicy przed szkołą i przedszkolem polegającą na wyłączeniu ruchu samochodowego zrealizowano w Warszawie już w 1993 roku. Przy ulicy Szadkowskiego na Bemowie w połowie jej długości stoją naprzeciwko siebie: Szkoła Podstawowa nr 321 i Przedszkole nr 389. Jest to środek blokowiska zbudowanego zaledwie kilkanaście lat wcześniej. Wyłączenie ruchu samochodowego w tym miejscu było zgodne z koncepcją urbanistyczną osiedla. Poprzez oddanie do użytku placówek edukacyjnych. Na przebudowanym 80-metrowym odcinku ulicy zbudowano boiska do koszykówki, siatkówki, piłki ręcznej i tenisa ziemnego. Wyłączenie ruchu samochodowego spowodowało, że dzieci z obu części osiedla mogą dostać się do szkoły bez przekraczania jezdni. Ta nietypowa realizacja stanowi pomost pomiędzy myślą urbanistyczną modernizmu a potrzebami współczesności.



**Ilustracja 10. Ul. Szadkowskiego na zdjęciach lotniczych z roku 1987 i 2011. Na pierwszym zdjęciu jest przejezdna, na drugim widoczne są boiska w miejscu dawnej jezdni.**

(źródło: Portal mapowy urzędu m.st. Warszawy, [mapa.um.warszawa.pl](http://mapa.um.warszawa.pl))

Kolejne interwencje polegające na ograniczeniu lub usunięciu ruchu samochodowego sprzed placówek edukacyjnych nastąpiły w Warszawie dopiero w 2021 roku. Są one częścią programu „Droga na szóstkę” realizowanego przez Zarząd Dróg Miejskich<sup>25</sup>. Projekt ten polega na poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego wokół szkół. Na uwagę zasługuje obszerność, przejrzystość i wysoka merytoryka informacji zawartych na stronie internetowej programu. Kontrastuje to jednak z efektami. Z pierwszych sześciu audytów wokół placówek tylko w jednym przypadku wprowadzono czasowe ograniczenie ruchu samochodowego.

<sup>25</sup> <https://zdm.waw.pl/dzialania/droga-na-szostke/> [dostęp: 14.03.2023].

Zmiana nastąpiła w środku blokowiska zbudowanego w latach 80. XX wieku. Dojście do Szkoły Podstawowej nr 323 i Przedszkola nr 50 przy ul. Hirszfelda na Ursynowie zaprojektowano jako ciąg wyłącznie pieszy. Jednak od początku XXI wieku zaczęły tam wjeżdżać samochody. Władze dzielnicy postanowiły ułatwić rodzicom dowożącym dzieci pod drzwi szkoły wykorzystanie tego środka transportu, mimo że stanowili oni jedynie ok. 20% społeczności szkolnej. **W 2014 roku ciąg pieszy został przebudowany na jezdnię z zawrotką kilkanaście metrów od drzwi szkoły. Doprowadziło to do jeszcze większych konfliktów na drodze przed szkołą.** W przeprowadzonej wśród uczniów ankiecie dzieci narzekały na zbyt szybko jeżdżących kierowców<sup>26</sup>. Wprowadzono czasowy zakaz ruchu na jezdni przed szkołą. Obowiązuje on w godzinach od 7:30 do 8:15 w dni nauki szkolnej. Zmiany przed szkołą na ul. Hirszfelda należy zaliczyć do sytuacji trzeciej, czyli przywracania nadrzędności ruchu pieszego w miejscu, gdzie był on zaprojektowany przez urbanistów.

Kolejne dwie realizacje nastąpiły we wrześniu 2022 roku. Wówczas dojazd samochodów pod drzwi placówek w godzinach porannych został zamknięty przed Szkołą Podstawową nr 381 przy ul. Drzymały w Ursusie oraz przed Szkołą Podstawową nr 375 i Przedszkolem nr 198 przy ul. Abrahama na Gocławiu. W tym pierwszym przypadku odbyło się najpierw pilotażowe wdrożenie na dwa miesiące. Po nim to sami rodzice dzieci uczęszczających do szkoły zdecydowali o pozostawieniu na stałe zakazu wjazdu na ulicę przed szkołą w godzinach porannych podczas dni nauki szkolnej. Natomiast na Gocławiu duże znaczenie dla realizacji projektu miała aktywna postawa władz szkoły oraz pozostawienie możliwości parkowania przy drugim wejściu do placówek.

W Warszawie działania na rzecz szkolnych ulic podejmują także organizacje pozarządowe. W latach 2021-2022 Fundacja Rodzic w mieście wraz z Warszawskim Alarmem Smogowym oraz Fundacją Wzornictwo i Ład prowadziły projekt „Alternatywna Warszawa – Nowa szkolna ulica”<sup>27</sup>. Był on finansowany z dotacji programu „Aktywni Obywatele – Fundusz Krajowy”, finansowanego z Funduszy Europejskiego Obszaru Gospodarczego, tzw. funduszy norweskich. W ramach projektu prowadzono działania projektowe i edukacyjne w pięciu szkołach. W ramach prototypowania, na jeden dzień otwarto dla pieszych jezdnie na ul. Skorupki przed Szkołą Podstawową nr 203 w Śródmieściu oraz przed Szkołą Podstawową nr 23 na Ochocie. W ramach projektu powstał także katalog dobrych praktyk<sup>28</sup> i przewodnik wprowadzania szkolnych ulic dla społeczności szkolnych<sup>29</sup>.

Działania na rzecz szkolnych ulic w stolicy podejmuje także Uniwersytet Warszawski. Uczelnia wraz z szerokim konsorcjum prowadzi projekt CoMobility<sup>30</sup>. Jest on także finansowany w większości z Funduszy Europejskiego Obszaru Gospodarczego, tzw. funduszy norweskich, a w pozostałej części z Narodowego Centrum Badań i Rozwoju. W ramach projektu analizowane są postawy i zachowania mieszkańców związane z mobilnością oraz jakości powietrza wokół szkół. Wyniki badań mają posłużyć do wsparcia społeczności szkolnych w celu przeprowadzenia zmian. Istotnym elementem projektu jest szeroka współpraca edukacyjna i warsztatowa z dziećmi, rodzicami, nauczycielami i władzami miasta. Efektem projektu ma być zestaw metod współtworzenia nowych rozwiązań transportowych i narzędzi do oceny ich wpływu na jakość powietrza w Warszawie. Działania prowadzone są w trzech szkołach. Szersze zmiany w organizacji przestrzeni wokół placówek przewidziane są na 2023 rok.

26 A. Rogala, *Program „Droga na szóstkę” – podsumowanie audytu*, Warszawa 2021, <https://zdm.waw.pl/dzialania/droga-na-szostke/audyt/> [dostęp: 14.03.2023].

27 <https://nowaszkolnaulica.pl/> [dostęp: 14.03.2023].

28 *Katalog dobrych praktyk bezpiecznych szkolnych ulic*, Nowa szkolna ulica, Warszawa 2022.

29 P. Jaworski, *Co zrobić, aby dzieci czuły się dobrze w otoczeniu szkoły?* Nowa szkolna ulica, Warszawa 2022, <https://nowaszkolnaulica.pl/wp-content/uploads/2022/11/Otoczenie-szkoly2-2.pdf> [dostęp: 14.03.2023].

30 <https://comobility.edu.pl/> [dostęp: 14.03.2023].

Najnowszy projekt w Warszawie i okolicy pn. „Czyste powietrze i bezpieczeństwo naszych dzieci” rozpoczął się pod koniec 2022 roku. Realizuje go Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego ze środków Clean Air Fund<sup>31</sup>. Będą w nim uczestniczyły szkoły z Legionowa, Piastowa, Płońska, Nowego Dworu Mazowieckiego oraz dzielnicy Wawer w Warszawie. W ramach projektu prowadzone są pomiary jakości powietrza wokół szkół. Będą prowadzone także warsztaty ze społecznościami szkolnymi. Efektem działań mają być zmiany w organizacji ruchu wokół szkół.

## c. POZNAŃ

Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu od wielu lat prowadzi projekt „Bezpieczna droga do szkoły”. W ramach projektu już kilkanaście lat temu wprowadzono zakaz ruchu przed Szkołą Podstawową nr 58 na ul. Ławica. Po drugiej stronie ulicy znajduje się szkolne boisko do piłki nożnej. Wprowadzono tanie i proste rozwiązanie polegające wyłącznie na ustawieniu betonowych donic na środku jezdni. Udostępiony pieszym odcinek jezdni ma długość 20 metrów i nadal ma nawierzchnię asfaltową. Władze miasta nie zdecydowały się jeszcze na przebudowę tego miejsca na bardziej przyjazną dla dzieci.

Na kolejne zmiany organizacji ruchu miasto zdecydowano się w 2020 roku. Wówczas ulicę Brandstaettera przy szkołach podstawowych nr 38 i 83 postanowiono pilotażowo zamykać dla ruchu samochodowego w dni nauki szkolnej w godzinach od 7:45 do 8:00<sup>32</sup>. Ta ulica ma szerokość zaledwie 10 metrów. Jest tak wąska, że nie ma na niej chodników spełniających minimalne warunki szerokości. Mimo to mogą tam wjeżdżać samochody i zorganizowane są tam miejsca postojowe. Jak wynika z informacji podanych przez miasto oprócz zmian na samej ulicy zbudowano także dodatkowe dojścia do szkół z sąsiednich ulic. W wyniku wprowadzonych zmian rodzice dowożący dzieci będą mieli do przejścia jedynie około 70 metrów. Miasto nie informuje o wdrożeniu tego rozwiązania na stałe.



**Ilustracja 11. Ul. Brandstaettera w Poznaniu.**

(źródło: Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu)

<sup>31</sup> <https://ulicaszkolna.pbd.org.pl/> [dostęp: 14.03.2023].

<sup>32</sup> <https://zdm.poznan.pl/pl/web/aktualnosci/view/id/ulica-brandstaettera-15-minut-dla-bezpieczenstwa-dzieci> [dostęp: 14.03.2023].

## d. WROCŁAW

Stolica Dolnego Śląska prowadzi swoje działania w ramach szkolnych ulic od 2020 roku<sup>33</sup>. Wtedy zmianami objęto dwie szkoły, a w następnym roku kolejne trzy. W 2022 roku projekt był realizowany przed tymi samymi pięcioma szkołami. Przy jednej z dwóch pierwszych szkół w wyniku pilotażu na stałe wprowadzono wyłączenie ulicy przed placówką z ruchu samochodowego w godzinach od 7:00 do 7:30 w dniach nauki szkolnej. W przypadku drugiej ze szkół postanowiono kontynuować analizy. W pozostałych miejscach otwarcie ulic dla pieszych odbywało się jak dotąd pilotażowo przez okres jednego miesiąca. Pomimo realizacji szerokiej kampanii informacyjnej i edukacyjnej w dwóch z trzech szkół włączonych w 2021 roku do pilotażu, zawieszono realizację projektu ze względu na duży opór mniejszości rodziców, którzy dowożą swoje dzieci samochodami. Pomimo trudności władze Wrocławia zamierzają dalej prowadzić działania na rzecz wprowadzenia kolejnych szkolnych ulic.

## e. KRAKÓW

Pierwsze pilotażowe wdrożenie szkolnej ulicy w Krakowie nastąpiło w maju 2022 roku. Wnioskowała o to dyrekcja i rada rodziców Zespołu Szkolno-Przedszkolnego nr 4 przy ul. Urzędniczej<sup>34</sup>. Na miesiąc, w dni nauki szkolnej w godzinach od 7:45 do 8:30 został wprowadzony zakaz wjazdu. Oznaczało to, że mieszkańcy ulicy nadal mogli swoimi samochodami wyjeżdżać w tych godzinach, a jezdnia nie została udostępniona pieszym. Tu podobnie jak w innych miastach za kluczowe czynniki uzasadniające wprowadzenie szkolnej ulicy uznano warunki przestrzenne [położenie szkoły przy drodze lokalnej] oraz zaangażowanie władz szkoły i przeprowadzenie dobrej kampanii edukacyjno-informacyjnej. Po przeprowadzeniu pilotażu dyrekcja szkoły była zadowolona z wprowadzonych zmian. Natomiast Zarząd Dróg Miasta Krakowa do tej pory publicznie nie przedstawił wyników badań z pilotażu. Dlatego na razie niewiele wiadomo o przyszłości szkolnych ulic w Krakowie.

## f. TYCHY

Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa wokół szkół prowadzone są także w mniejszych miastach. Jednym z nich są Tychy, które we wrześniu 2022 roku na tydzień oddały dzieciom ulicę przed Szkołą Podstawową nr 5<sup>35</sup>. Działanie to było realizowane w ramach Europejskiego Tygodnia Mobilności. Na jezdni na dzieci czekało przez ten tydzień wiele atrakcji, w tym gry podwórkowe. Dzieci mogły między innymi rysować kredą po asfalcie. Pierwszego dnia ulica była otwarta na dzieci w godzinach 9:30-14:30, zaś w następnych w godzinach odwożenia i odbierania dzieci ze szkoły [7:30-8:15 i 14:45-15:30]. Ten pilotaż był jednym z narzędzi, dzięki którym miasto Tychy chce stać się liderem zmian w mobilności dzieci na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

<sup>33</sup> <https://www.wroclaw.pl/komunikacja/szkolna-ulica> [dostęp: 14.03.2023].

<sup>34</sup> <https://www.krakow.pl/komunikat/258794,34,komunikat,mpi.html> [dostęp: 14.03.2023].

<sup>35</sup> Pierwsza „szkolna ulica” w Tychach, 2022, <https://umtychy.pl/arttykul/7852/pierwsza-szkolna-ulica-w-tychach> [dostęp: 14.03.2023].



**Ilustracja 12. Ulica przed Szkołą Podstawową nr 5 oddana dzieciom.**

[źródło: Urząd Miasta Tychy]

## g. STEPNICIA

Najmniejszym polskim miastem, gdzie odbyło się prototypowe wprowadzanie szkolnej ulicy była Stepnica. W tej położonej niedaleko Szczecina gminie liczącej zaledwie 2 tysiące mieszkańców, w 2021 roku sprawdzano możliwość wprowadzenia wariantu strefy zamieszkania<sup>36</sup>. W pierwszym kroku przeprowadzono warsztaty z dziećmi, rodzicami i nauczycielami. Następnie na miesiąc wprowadzono czasowe zmiany w ruchu drogowym. Na jezdni pojawiły się drewniane donice z roślinami, esowanie toru jazdy samochodów i znaki strefy zamieszkania. Prototypowe zmiany sprawdziły się tylko częściowo. Dzieci czuły się bezpieczniej w drodze do szkoły, ale nadal twierdziły, że część kierowców jeździ za szybko. Władze gminy zdecydowały o trwałej realizacji zmian w nieco innym zakresie niż obowiązywał w trakcie pilotażu. Na ulicy przed szkołą ma się pojawić nowe przejście dla pieszych wyniesione do poziomu chodnika. Wejście do szkoły ma zostać przeniesione w miejsce bardziej oddalone od wjazdu na parking sklepu sąsiadującego ze szkołą.

## h. PODSUMOWANIE PRZEGLĄDU

W wielu miastach prowadzone są działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego wokół szkół. Rzadko jednak władze decydują się na jednoznaczne przyznanie dzieciom prawa do bezpiecznego dojścia do szkoły lub przedszkola. Prawo to jednak wprost wynika z przyjętej w 1989 r. Konwencji o Prawach Dzieci, której Polska jest nie tylko sygnatariuszem, ale miała też znaczący wkład w jej powstanie. Natomiast żądanie dojazdu samochodem pod drzwi placówki edukacyjnej nie ma żadnej podstawy prawnej. Są miasta, które poprawiają bezpieczeństwo na przejściach dla pieszych oraz ograniczają parkowanie. Przykładem może być Skawina<sup>37</sup>. Wiele miast nie decyduje się

<sup>36</sup> P. Jaworski, *Bezpieczna droga do szkoły w Stepnicy*, Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – Gmina Stepnica, Szczecin-Stepnica 2021.

<sup>37</sup> <https://plany.mobilnosci.pl/wp-content/uploads/2021/05/04.-Logistyka-miejska-i-uspokojenie-ruchu.pdf> [dostęp: 14.03.2023].

nawet na to. Próby pogodzenia prawa dzieci do poruszania się wolnego od zagrożeń i zanieczyszczeń powietrza z żądaniami kierowców, którzy chcą wszędzie wjechać o dowolnej porze, kończą się często zmianami drogimi i symbolicznymi. Przykładem miasta, które od kilku lat stoi na rozdrożu wyboru różnych rozwiązań jest Elk<sup>38</sup>. To mazurskie miasto w ramach wprowadzania polityki parkingowej postanowiło uporządkować parkowanie przed kilkoma szkołami podstawowymi. Eksperti przygotowujący dokument sugerowali wprowadzenie na ul. Grodzieńskiej przy Szkole Podstawowej nr 3 wprowadzenie czasowej szkolnej ulicy. Jednak władze miasta skłaniają się raczej ku wydzieleniu miejsc kiss&ride na tej lokalnej ulicy.

Zestawienie omówionych wdrożeń szkolnych ulic w postaci permanentnej lub pilotażowej przedstawia poniższa tabela:

MIASTO	ROK WDROŻENIA	MIEJSCE	ZASTOSOWANE ROZWIĄZANIE
Gdańsk	2017	SP 50, ul. Grobla IV	Przebudowa na strefę pieszą
Warszawa	1993	SP 321 i Przedszkole 389, ul. Szadkowskiego	Przebudowa na boiska
Warszawa	2021	SP 323 i Przedszkole 50, ul. Hirszfelda	Czasowy zakaz ruchu samochodów w godzinach porannych w dni nauki szkolnej
Warszawa	2022	SP 381, ul. Drzymały	Czasowy zakaz ruchu samochodów w godzinach porannych w dni nauki szkolnej
Warszawa	2022	SP 375 i Przedszkole 198, ul. Abrahama	Czasowy zakaz ruchu samochodów w godzinach porannych w dni nauki szkolnej
Poznań	Przed 2011	SP 58, ul. Ławica	Stale zamknięcie jezdni dla ruchu samochodowego
Poznań	2020	SP 38 i SP 83, ul. Brandstettera	Prototypowy czasowy zakaz ruchu samochodów w godzinach porannych w dni nauki szkolnej
Wrocław	2020	SP 34, ul. Gałczyńskiego	Czasowy zakaz ruchu samochodów w godzinach porannych w dni nauki szkolnej
Wrocław	2020	ZS 9, ul. Krajewskiego	Prototypowy czasowy zakaz ruchu samochodów w godzinach porannych w dni nauki szkolnej
Wrocław	2021	SP 84, ul. Górnickiego	Prototypowy czasowy zakaz ruchu samochodów w godzinach porannych w dni nauki szkolnej
Wrocław	2021	SP 76, ul. Wandy	Prototypowy czasowy zakaz ruchu samochodów w godzinach porannych w dni nauki szkolnej
Wrocław	2021	SP 24, ul. Częstochowska	Prototypowy czasowy zakaz ruchu samochodów w godzinach porannych w dni nauki szkolnej
Kraków	2022	ZSP 4, ul. Urzędnicza	Prototypowy czasowy zakaz ruchu samochodów w godzinach porannych w dni nauki szkolnej
Tychy	2022	SP 5, ul. Czarnieckiego	Prototypowy czasowy zakaz ruchu samochodów w godzinach porannych w dni nauki szkolnej
Stepnica	2021	ZSP, ul. Dworcowa	Prototypowe wprowadzenie strefy zamieszkania

38 Polityka Parkingowa Miasta Elku, ZDG TOR, Warszawa 2021, [https://bip.elk.warmia.mazury.pl/system/pobierz.php?plik=Polityka\\_parkingowa\\_miasta\\_Elku.pdf](https://bip.elk.warmia.mazury.pl/system/pobierz.php?plik=Polityka_parkingowa_miasta_Elku.pdf) [dostęp: 14.03.2023].



**Ilustracja 13. Szkolna ulica przed szkołą podstawową na Schulgasse w Wiedniu.**

(fot. Robert Buciak)

## 7. REKOMENDACJE

W wielu krajach europejskich od kilku lat powszechnie wprowadza się szkolne ulice, zarówno w formie przekształceń na strefy piesze, jak i czasowych ograniczeń w ruchu samochodowym. Przewodzą w tym Włochy, Belgia i Wielka Brytania. Popularne przykłady pochodzą też z Austrii, Niemiec, Holandii i Francji.

W Polsce temat szkolnych ulic niestety znajduje się na marginesie polityk publicznych. Przykładów nadal mamy niewiele, ale warto pamiętać, że one istnieją. Powstawały przy okazji większych projektów służących zwykle realizacji innych celów – często powiązanych, jak rewitalizacja, poprawa warunków transportu publicznego, realizacja polityki klimatycznej. Natomiast przewagą Polski nad innymi krajami europejskimi jest istnienie wielu osiedli mieszkaniowych zaprojektowanych w sposób zapewniający dzieciom bezpieczne i zdrowe dojście do szkoły bez konieczności przechodzenia przez drogi z ruchem samochodowym.

**Drogi do szkół i przedszkoli, a szczególnie ich ostatnie odcinki, gdzie jest najwięcej dzieci, powinny zapewniać im możliwie najlepsze warunki do chodzenia oraz jazdy na rowerze i hulajnodze. Należy tam eliminować lub ograniczać obecność samochodów, które są przyczyną urazów dzieci oraz hałasu, zanieczyszczeń powietrza i utrudnień w budowaniu relacji społecznych. Dlatego kluczowym wyzwaniem w Polsce jest tworzenie kolejnych szkolnych ulic, aby zapewnić dzieciom przyjazne dla nich otoczenie w drodze do miejsca nauki.**



Dla poprawy sytuacji dzieci warto, aby miasta prowadziły szerokie analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego wokół szkół i przedszkoli z uwzględnieniem potrzeby i możliwości wprowadzenia szkolnych ulic. Konieczne jest zapewnienie publicznego dostępu do zbiorczych informacji z przeprowadzanych analiz. W ciągu ostatnich kilku lat niektóre duże miasta, jak Gdańsk<sup>39</sup>, Wrocław i Poznań, informowały o wykonaniu takiego przeglądu. Jednak zbiorcze wyniki tych badań nadal nie są publicznie dostępne.

Istotne jest także, aby miasta bardziej zaawansowane w realizacji szkolnych ulic przekazywały swoją wiedzę innym ośrodkom. Liczne dobre pomysły na poprawę sytuacji dzieci mogą się rozбивać o niewystarczające informacje o procesie i warunkach wprowadzania zmian. Gminy powinny też patrzeć na przykłady zagraniczne, gdzie dzieje się znacznie więcej niż w Polsce. Konieczne jest podejmowanie dalszej współpracy międzynarodowej między gminami w celu realizacji szkolnych ulic. Dobre praktyki można pozyskać zarówno uczestnicząc w projektach finansowanych ze środków europejskich lub norweskich, a także w ramach współpracy dwustronnej. Kraków, który regularnie informuje o współpracy z Wiedniem, nadal nie przeniósł ze stolicy Austrii szeroko realizowanego tam programu ograniczania ruchu samochodowego przed szkołami.



**Ilustracja 14. Akcja Streets for Kids na ul. Skorupki w Warszawie przed wejściem do Szkoły Podstawowej nr 203 w maju 2022 roku organizowana przez Fundację Rodzic w mieście.**

[źródło: <https://ulicedladzieci.org/> [dostęp: 14.03.2023]]

<sup>39</sup> <https://projects2014-2020.interregeurope.eu/schoolchance/>, <https://www.gdansk.pl/wiadomosci/Gdansk-uruchamia-projekt-ktory-ma-zbadac-bezpieczenstwo-uczniow-w-drodze-do-szkoly,a,139269>, <https://www.gdansk.pl/wiadomosci/Bedzie-bezpieczniej-przy-gdanskich-szkolach,a,22287>

Duże znaczenie ma wkład urbanistów w realizację szkolnych ulic. Ważne jest, aby w większym stopniu angażowali się w działania na rzecz wprowadzania zmian przyjaznych dla dzieci w swoich miastach. Ich wiedza ekspercka jest bardzo cenna. Urbaniści wiedzą także, jak projektowano osiedla modernistyczne. Dlatego planując nowe osiedla powinni myśleć o potrzebach dzieci i starać się kreować przestrzeń wokół szkół i przedszkoli w sposób minimalizujący zagrożenia ze strony samochodów. Warto przywrócić wzorce projektowania osiedli zawierające strefy piesze przed placówkami edukacyjnymi.

Z różnych cytowanych w tym raporcie badań prowadzonych w szkołach wynika, że samochodami dociera na lekcje od kilku procent do 40% uczniów. Mimo że zmotoryzowani stanowią mniejszość, to ich zdanie o organizacji ruchu dominuje. Negatywne skutki ponoszą dzieci, których głos nadal jest słabo uwzględniany w podejmowaniu decyzji. W porównaniu z dziećmi z innych krajów, polskie maluchy są bardziej narażone na zanieczyszczenie powietrza, mniej samodzielne w poruszaniu się i bardziej zagrożone na drodze. W efekcie wzrasta otyłość wśród dzieci, a wiele z nich choruje na przewlekłe choroby układu oddechowego, wypadają słabiej w badaniach IQ, ma problemy z koncentracją lub jest częściej rozdrażnione. Dlatego zachodzi potrzeba, aby głos dzieci stanowił stały element prowadzonych konsultacji z mieszkańcami na temat transportu.



## 8. BIBLIOGRAFIA

1. Bohatkiewicz J. i inni, *Zasady uspokajania ruchu na drogach za pomocą fizycznych środków technicznych*, Biuro Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego „EKKOM” Sp. z o.o. na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury, Kraków 2008.
2. Brukalska B., *Zasady społeczne projektowania osiedli mieszkaniowych*, Warszawa 1948.
3. Brzezińska J., *Transport drogowy i zdrowie*, HEAL Polska, 2021, [http://healpolska.pl/wp-content/uploads/2021/12/Transport-drogowy-i-zdrowie\\_broszura-HEAL.pdf](http://healpolska.pl/wp-content/uploads/2021/12/Transport-drogowy-i-zdrowie_broszura-HEAL.pdf).
4. Brzeziński A. i inni, *Analiza możliwości rozwiązania problemów transportowych dzielnicy Targówek*, Biuro Projektowo-Konsultingowe Transeko dla Biura Polityki Mobilności i Transportu m.st. Warszawy, Warszawa 2017.
5. Brzeziński A. i inni, *Studium obsługi transportowej rejonu miasta-ogrodu Sadyba*, TransEko na zlecenie Biura Polityki Mobilności i Transportu Urzędu m.st. Warszawy, Warszawa 2020.
6. Bulanda M., Michalak W., *Wpływ zanieczyszczeń powietrza z transportu na zdrowie i rozwój dzieci*, Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Warszawa 2021, [https://www.pkeom.pl/uploads/Transport/raport\\_transport\\_powietrze\\_zdrowie\\_dzieci\\_12052021.pdf](https://www.pkeom.pl/uploads/Transport/raport_transport_powietrze_zdrowie_dzieci_12052021.pdf).
7. Cebrat K., Wiszniowski J., *Wrocławskie standardy kształtowania przestrzeni miejskich przyjaznych pieszym*, Wrocław 2017.
8. Clarke R., *School streets: putting children and the planet first*, Child Health Initiative Advocacy Hub, Londyn 2022.
9. Gaca S. i inni, *Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 1: Planowanie sieci tras dla pieszych*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2020.
10. Howard E., *Garden Cities of to-morrow*, Londyn 1902.
11. <http://orka2.sejm.gov.pl/INT9.nsf/klucz/ATTCMYJFY/%24FILE/i37233-o1.pdf>.
12. <https://cleancitiescampaign.org/streetsforkids/>.
13. <https://comobility.edu.pl/>.
14. <https://nowaszkolnaulica.pl/>.
15. <https://oko.press/mapy-transport-zbiorowy-pkp-pks>.
16. <https://plany.mobilnosci.pl/wp-content/uploads/2021/05/04.-Logistyka-miejska-i-uspokojenie-ruchu.pdf>.
17. <https://programme2014-20.interreg-central.eu/Content.Node/SOLEZ.html>.
18. <https://ulicaszkolna.pbd.org.pl/>.
19. <https://projects2014-2020.interregeurope.eu/schoolchance/>, <https://www.gdansk.pl/wiadomosci/Gdansk-uruchamia-projekt-ktory-ma-zbadac-bezpieczenstwo-uczniow-w-drodze-do-szkoly,a,139269>, <https://www.gdansk.pl/wiadomosci/Bedzie-bezpieczniej-przy-gdanskich-szkolach,a,22287>
20. <https://www.gdansk.pl/urząd-miejski/grobla-iv-staje-sie-deptakiem,a,74106>.
21. <https://www.krakow.pl/komunikat/258794,34,komunikat,mpi.html>.

22. <https://www.wroclaw.pl/komunikacja/szkolna-ulica>.
23. <https://zdm.poznan.pl/pl/web/aktualnosc/view/id/ulica-brandstaettera-15-minut-dla-bezpieczenstwa-dzieci>.
24. <https://zdm.waw.pl/dzialania/droga-na-szostke/>.
25. Jamroz K. (red.), *Ochrona pieszych. Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego*, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Gdańsk-Kraków-Warszawa 2014.
26. Jamroz K., Michalski L., Oskarbska I. i inni, *Organizacja bezpiecznej drogi do szkoły*. Projekt pilotażowy, GP-01/04, Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej, Gdańsk 2005.
27. Jaworski P., *Bezpieczna droga do szkoły w Stepnicy*, Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – Gmina Stepnica, Szczecin-Stepnica 2021.
28. Jaworski P., *Co zrobić, aby dzieci czuły się dobrze w otoczeniu szkoły?*, projekt „Nowa szkolna ulica” realizowany przez Fundację Rodzic w mieście, Warszawski Alarm Smogowy i Fundację Wzornictwo i Ład, Warszawa 2022.
29. *Katalog dobrych praktyk bezpiecznych szkolnych ulic*, projekt „Nowa szkolna ulica” realizowany przez Fundację Rodzic w mieście, Warszawski Alarm Smogowy i Fundację Wzornictwo i Ład, Warszawa 2022.
30. Korzeniewski W., *Poradnik Projektanta Budownictwa Mieszkaniowego*, Warszawa 1981.
31. Le Corbusier, *Karta Ateńska*, Centrum Architektury, 2017.
32. Perry C., *The Neighbourhood Unit: From the Regional Survey of New York and Its Environs, Volume VII, Neighbourhood and Community Planning*.
33. *Pierwsza „szkolna ulica” w Tychach*, 2022, <https://umtychy.pl/artykul/7852/pierwsza-szkolna-ulica-w-tychach>.
34. *Polityka Parkingowa Miasta Elku*, ZDG TOR, Warszawa 2021, [https://bip.elk.warmia.mazury.pl/system/pobierz.php?plik=Polityka\\_parkingowa\\_miasta\\_Elku.pdf](https://bip.elk.warmia.mazury.pl/system/pobierz.php?plik=Polityka_parkingowa_miasta_Elku.pdf).
35. Rogala A., 2021, *Program „Droga na szóstkę” - podsumowanie audytu*, <https://zdm.waw.pl/dzialania/droga-na-szostke/audyt/>.
36. Różański S., *Radburn – miasto wieku motorów*, [w:] „Dom, Osiedle, Mieszkanie”, nr 2/1930.
37. Snajje L., Abril Gutierrez D., *Szkolne ulice w kształtowaniu miast przyjaznych dzieciom*, BYCS – Clean Cities Campaign, 2022, [https://www.pkeom.pl/uploads/Aktualnosc\\_2022/Szkolne\\_ulice\\_przeglad\\_literatury\\_tlumacz\\_pl.pdf](https://www.pkeom.pl/uploads/Aktualnosc_2022/Szkolne_ulice_przeglad_literatury_tlumacz_pl.pdf).
38. Szymalski W., *Droga do szkoły a jakość powietrza*, Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Warszawa 2020, [https://www.pkeom.pl/uploads/Transport/raport\\_natezenie\\_ruchu\\_szkoly\\_zanieczyszczenie\\_2209\\_pkeom.pdf](https://www.pkeom.pl/uploads/Transport/raport_natezenie_ruchu_szkoly_zanieczyszczenie_2209_pkeom.pdf).
39. Zarządzenie nr 9 Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 29 stycznia 1974 r. w sprawie wskaźników i wytycznych dla terenów mieszkaniowych w miastach, „Dziennik Urzędowy Budownictwa”, Nr 2 z 25 lutego 1974 r.



### O autorze:

Robert Buciak - geograf i urbanista. Działa w Stowarzyszeniu Zielone Mazowsze od 9 lat. Zajmuje się zrównoważonym transportem, planowaniem przestrzennym i strategicznym oraz partycypacją publiczną. Jest autorem prawie 40 zwyczajnych projektów do budżetu obywatelskiego w Warszawie, z których m.in. wyremontowano 2,5 km chodników, poprawiono bezpieczeństwo na 20 przejściach dla pieszych, zbudowano 3 km infrastruktury rowerowej, postawiono 3 tys. ławek i zasadzono 8 tys. drzew. Współorganizował Piesze Masy Krytyczne w Warszawie i był pierwszym prezesem Federacji Piesza Polska. Opracował formularz badania jakości przestrzeni pieszej. Od czasu wybuchu wojny w Ukrainie koordynuje ogólnopolski projekt edukacji rowerowej uchodźców „Rowery dla wolności”.

### O Polskim Klubie Ekologicznym Okręgu Mazowieckim:



Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki od blisko 40 lat zajmuje się zrównoważonym rozwojem, ochroną środowiska, w tym powietrza i klimatu, polityką energetyczną, transportową i rolną, a także zagospodarowaniem przestrzennym, ochroną krajobrazu oraz edukacją ekologiczną. Główne pola aktywności PKEOM to: monitoring polityki lokalnej, krajowej, europejskiej i międzynarodowej w wymienionych wyżej obszarach tematycznych, działania rzecznicze, informowanie, doradztwo, edukacja.

**pkeom.pl**

### O Zielonym Mazowszu:



Stowarzyszenie Zielone Mazowsze działa w Warszawie i na Mazowszu od 1994 roku jako niezależna organizacja ekologiczna, dążąca do poprawy jakości życia mieszkańców, w szczególności osób niezmotoryzowanych i pragnących mieszkać w zdrowym i przyjaznym człowiekowi otoczeniu. Misję realizuje m.in. poprzez: promocję transportu publicznego i ruchu rowerowego; działania na rzecz poprawy warunków jazdy na rowerze, respektowania praw pieszych oraz ograniczenia ruchu samochodowego; wspieranie mieszkańców we współdecydowaniu o własnym otoczeniu i wzmacnianie kontroli społecznej.

**zm.org.pl**

