



Bezpieczeństwo dzieci w otoczeniu szkoły



Raport z organizacji ruchu w otoczeniu szkoły

Autor: Krzysztof Kowalik

Listopad 2020



Towarzystwo
dla Natury
i Człowieka



Sfinansowano przez Narodowy Instytut
Wolności - Centrum Rozwoju
Społeczności Obywatelskiego ze
środków Programu Funduszy Inicjatyw
Obywatelskich na lata 2014 - 2020



Spis treści

Spis treści	1
1. Wstęp	2
2. Bezpośrednie otoczenie szkoły.....	2
3. Dojście na przystanek.....	5
4. Rejon szkoły	5

1. Wstęp

Raport skupia się na ocenie bezpieczeństwa ruchu drogowego w otoczeniu Szkoły Podstawowej nr 2 w Lublinie. Chodzi o bezpieczeństwo uczniów i uczennic, którzy samodzielnie docierają do szkoły – pieszo, na rowerze czy autobusem. W badaniu nie uwzględniono potrzeb uczniów i uczennic, którzy są do szkoły odwożeni samochodem.

W pierwszej kolejności oceniono bezpośrednie otoczenie szkoły – wejście na jej teren i przyległe ulice. Następnie oceniono dojście na najbliższe przystanki. W Lublinie postawiono na bezpłatną komunikację zbiorową dla uczniów i uczennic szkół, uznano, więc, że to istotny aspekt bezpieczeństwa. Na koniec oceniono bezpieczeństwo w docieraniu do szkoły z całego rejonu szkoły. Niestety w trakcie badania nie udało się pozyskać informacji dot. Uczniów i uczennic zamieszkałych poza rejonem szkoły, czy ich rozłożenia w rejonie szkoły.

Badanie skupiło się bezpieczeństwie w ruchu drogowym, częściowo także na komforcie przemieszczania się, co może mieć wpływ na podejmowanie ryzykownych zachowań czy powstawanie niebezpiecznych sytuacji. W badaniu nie analizowano subiektywnego poczucia bezpieczeństwa, w szczególności związanego z poczuciem bezpieczeństwa osobistego.

W związku ze stanem epidemii i ogłoszeniem nauki zdalnej, w trakcie badania nie udało się przeprowadzić obserwacji zachowań uczniów i uczennic w otoczeniu szkoły.

2. Bezpośrednie otoczenie szkoły

Szkoła Podstawowa nr 2 jest ogrodzona i posiada dwa wejścia: od ulicy Mickiewicza i od ulicy Nadrzecznej. Od ul. Mickiewicza usytuowano wąską furtkę, bez progów, dostępną głównie dla pieszych. Od strony ulicy Nadrzecznej zlokalizowano wjazd na mały parking znajdujący się przed szkołą (zamykany bramą) oraz obok wąską furtkę. Zarówno brama, jak i furtka prowadzą na wspólną przestrzeń. Wzdłuż ulic zlokalizowano 2,0m chodniki. Relatywnie wąskie furtki utrudniają minięcie się dwóm osobom, czy wjazd na rowerze. W obydwu przypadkach połączenie między terenem szkoły a *światem zewnętrznym* nie zostało potraktowane w sposób szczególny. Zaś w tym miejscu dochodzi do największego natężenia ruchu pieszego i przestrzeń dostępna dla pieszych powinna być tu powiększona. Bezpośrednio pod wejściem do szkoły zlokalizowano stojaki rowerowe.

Od strony ulicy Mickiewicza chodnik jest ogrodzony i oddzielone od jezdni pasem zieleni. Bezpośrednio przylegające przejścia są obsługiwane przez osoby przeprowadzające przez przejścia dla pieszych. Prędkość na jezdni jest ograniczona znakami do 40km/h, jednak nie jest w żaden sposób uspokojona. Zebra jest oznakowana biało-czerwonymi pasami, a oznakowanie pionowe umieszczono na dużych tablicach, wraz ze znakiem T-27 (*Agatka*). Od strony ul. Kochanowskiego przejście zostało wyposażone w doświetlenie. Ulica Mickiewicza jest ulicą główną.

Od strony ulicy Nadrzecznej przy skrzyżowaniu z ulicą Mickiewicza, chodnik został wygrodzony, ponieważ był notorycznie zastawiany przez kierowców. Zmniejszyło to efektywną szerokość chodnika. Droga stanowi wjazd w strefę tempo 30. Bezpośrednio przy szkole zlokalizowany jest próg zwalniający oraz wyniesiona tarcza skrzyżowania. Ulica Nadrzeczna jest ulicą jednokierunkową. Pierwotnie została zaprojektowana jako dwukierunkowa, stąd jej szerokość wynosi ok 5,5m. Aktualna organizacja ruchu stwarza duże zagrożenie dla uczniów dojeżdżających na rowerach – zgodnie z prawem muszą objechać szkołę dookoła, korzystając z ruchliwej ulicy Mickiewicza. W praktyce dzieci jeżdżą bezpieczniej i wygodniej dla siebie – po chodniku, lub po jezdni pod prąd. Jest to niezgodne z przepisami. Dzieci korzystające z chodnika muszą się pogodzić z niewygodnym chodnikiem, zaprojektowanym od ekierki w obrębie prostopadłych miejsc parkingowych. Nawierzchnia, całkiem nowego chodnika, to kostka betonowa fazowana, które sprawia, że jazda po niej *na kółeczkach* (rolki, deskorolki, hulanki) nie jest zbyt komfortowa. Na wyniesionym skrzyżowaniu z ulicą Wałową określono znakami pierwszeństwo. Skoro skrzyżowanie te znajduje się

w strefie tempo 30, to powinna obowiązywać ogólna zasada pierwszeństwa (zasada prawej ręki), która naturalnie uspokaja ruch.

Od zachodu szkoła sąsiaduje z ulicą Kochanowskiego (znajdującą się w strefie tempo 30). Wzdłuż ogrodzenia szkoły biegnie chodnik złożony z dwóch rzędów płyt chodnikowy (szerokość ok. 80cm). Ulica Kochanowskiego jest ulicą jednokierunkową, o szerokości ok. 5,5m. Przy wlocie w ulicę Mickiewicza jezdni nie została zawężona. Oznacza to, że przejście dla pieszych w tym miejscu jest szersze niż minimalna wymagana dla pojazdów szerokość. **Przejścia dla pieszych zawsze powinny być projektowane w taki sposób by minimalizowały czas znajdowania się pieszego na jezdni, jednocześnie optycznie zaważając przekrój jezdni, co z perspektywy kierowcy zachęca do zwolnienia.** Z drugiej strony, na skrzyżowaniu z ulicą Wałową dochodzi do przejścia z ruchu dwukierunkowego na jednokierunkowy. Skrzyżowanie to nie ma ustalonego pierwszeństwa, jednak z doświadczeń z prowadzenia tutaj praktycznej edukacji rowerowego wynika, że w tym miejscu kierowcy jadący wzdłuż ul. Kochanowskiego notorycznie wymuszają pierwszeństwo. Od strony szkoły przekrój jednokierunkowej ulicy Kochanowskiego mógłby być zwężony, aby wymusić zwolnienie oraz wzmożenie uwagi.

Rekomendacje:

1. Chodniki prowadzące bezpośrednio do szkoły powinny mieć większą szerokość umożliwiającą swobodne minięcie się 4 osób, ponieważ są miejscami gromadzenia się dużej liczby uczniów, nie tylko pieszych.
2. Chodniki zlokalizowane bezpośrednio przed furtkami powinny być poszerzone o strefę akumulacji pieszych czy mijania się osób idących wzdłuż chodnika i wychodzących ze szkoły.
3. Furtki prowadzące do szkół powinny być możliwie jak najszersze, umożliwiające swobodne minięcie się 4 osób. Nie jest to kwestia wyłącznie komfortu, ale także bezpieczeństwa w sytuacji zagrożenia.
4. Przejścia dla pieszych przez jednokierunkowe fragmenty ulic Mickiewicza i Kochanowskiego powinny być jak najkrótsze.
5. Bezwzględnie należy umożliwić dojazd rowerem pod prąd ulicą Nadrzeczną. Na początku i końcu kontrapas powinien być fizycznie zabezpieczony przed wjazdem na nią innych niż rower pojazdów.



Zdjęcie 1 Ulica Mickiewicza



Zdjęcie 2 Jednokierunkowa ulica Nadrzeczna



Zdjęcie 3 Ulica Kochanowskiego

3. Dojście na przystanek

Najbliższe przystanki znajdują się na ul. Kunickiego, ok. 250 od szkoły. Dojście z nich do szkoły odbywa się przez przejścia z sygnalizacją świetlną na ulicy Kunickiego, a dalej wzdłuż drogi głównej Mickiewicza, z przejściami przez uliczki osiedlowe. Nie ma tu większych zagrożeń dla bezpieczeństwa, z wyjątkiem wskazywanych przez rodziców sytuacji, gdy pojazdy skręcając na ogólnym sygnale zielonym nie zwracają uwagi na pieszych.

4. Rejon szkoły

Rejon szkoły (w oparciu o klasy 1) obejmuje rejony głównie na południe od szkoły, głównie: rejon ul. Wyzwolenia, rejon od ul. Kunickiego do rzeki Czerniejówki, rejon domków jednorodzinnych zamknięty ulicami Reja, Zamenhoffa, Kunickiego - Abramowicka. Rejon ten zabudowany jest głównie przez zabudowę jednorodziną. Największe ulice to: Kunickiego i Abramowicka, przecinające rejon w większości na pół.

W rejonie od ul. Kunickiego do rzeki Czerniejówki dominują ulice objęte strefą tempo 30. Na obszarze tym nie zastosowano jednak rozwiązania mających na celu uspokojenie ruchu, z wyjątkiem nieokreślenia pierwszeństwa na większości skrzyżowań. Wjazd w strefę tempo 30 jest nieoznakowany od ulicy Juliana Tuwima (odpowiedni znak znajduje się dopiero na ulicy Nadrzecznej, jednak wyłącznie w kierunku Głuskiej). Większość ulic jest dwukierunkowa o szerokości umożliwiającej bezproblemowo wyminięcie się aut. Jezdnie są jednak często zastawione parkującymi autami, co może jednak pozytywnie wpływać na uspokojenie ruchu. Część ulic w tym obszarze jeszcze nie dawno była gruntowa (np. ul. Nadrzeczna) a część wciąż nie jest wyposażona choćby w chodnik. W ostatnim czasie wyasfaltowano ulicę Nadrzeczna. Przy budowie nie wykonano chodnika. Przekrój jezdni, jest wąski, co może skłaniać do zwolnienia w sytuacji konieczności wyminięcia pojazdu jadącego z naprzeciwka. Ulica ta, ze względu na jakość nawierzchni może stanowić bezpieczny dojazd do szkoły.

Rejon zamknięty ulicami Reja, Zamenhoffa, Kunickiego - Abramowicka także objęty jest strefą tempo 30, i także w większości ogranicza się to wyłącznie do nieokreślenia pierwszeństwa na skrzyżowaniach. Jego charakterystyka jest zbliżona do wcześniejszego obszaru.

Oba te rejony łączy ulica Kunickiego. Przejścia przez tę czteropasową ulicę są oznakowane biało-czerwonymi pasami, a oznakowanie pionowe umieszczono na dużych tablicach, wraz ze znakiem T-27 (*Agatka*). Jak pokazują statystyki miejsca te nie są bezpieczne dla pieszych. Wyjątkiem są skrzyżowania z głównymi drogami, które wyposażone są w sygnalizację świetlną.

Rejon ulic Wyzwolenia do zabudowa zbliżona do ruralnej. Ulice bywają nieurządzone. Z obszaru tego, do szkoły, można się dostać skrótami przez rzekę. Niestety skrót te, wraz z kładkami pozostawiają wiele do życzenia, ponieważ często są nieurządzone, a kładki są strasznie wąskie. W większości miejsce przeprawa rowerem jest mało komfortowa, a czasem wręcz niebezpieczna.

Pozytywnie na poprawę bezpieczeństwa i komfort podróży wpływa fakt, że na dzielnicy znajduje się kilka skrótów niedostępnych dla aut. To często wąskie przejścia między działkami.

Rekomendacje:

1. Pilnej poprawy wymaga bezpieczeństwo pieszych na czteropasowych przejściach dla pieszych przez ulicę Kunickiego. Kwestią priorytetową jest powstanie tam azyli dla pieszych, umożliwiających przejście na dwa.
2. Kładki przez rzekę, są fantastycznym skrótem, jednak nie są obecnie w pełni wykorzystywane. Dojścia nie są urządzone, ich pokonanie jest problematyczne dla rowerzystów. Problem stanowią też różnice wysokości przy ulicy Nadrzecznej. Wymaga to urządzenia tych dojazdów, szczególnie w obrębie skarp, tak by umożliwić podróż rowerem.

3. Na ulicach w strefie tempo 30 należy zastosować wyłącznie skrzyżowania równorzędne.
4. Należy przeprowadzić przegląd oznakowania pod kątem prawidłowego oznakowania strefy tempo 30.



Zdjęcie 4 Ulica Kunickiego i typowe przejście przez tą ulicę



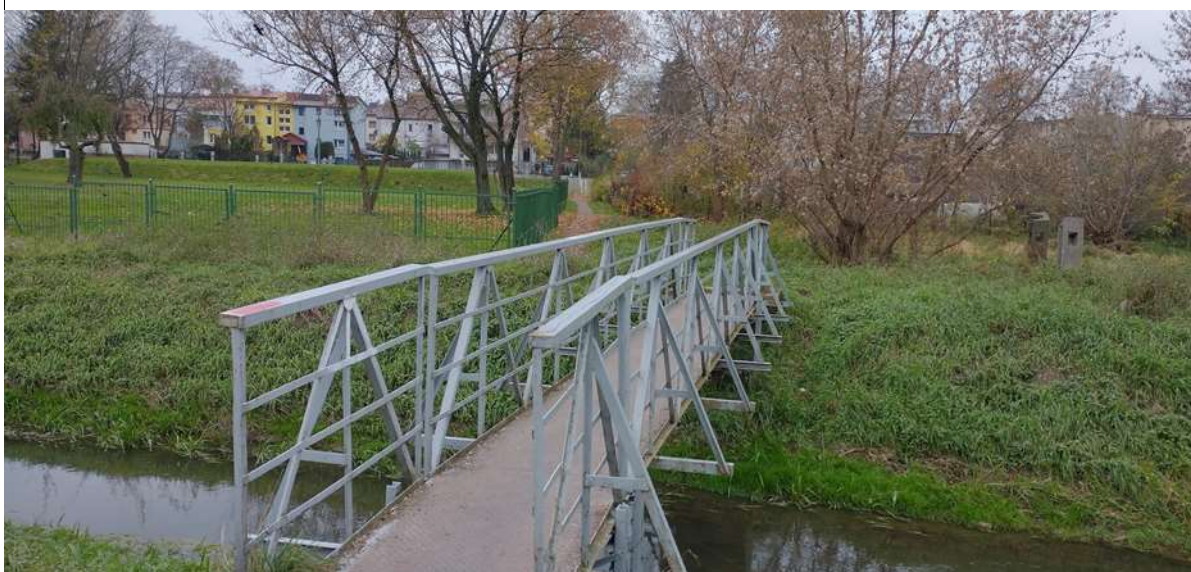
Zdjęcie 5 Typowa ulica osiedlowa



Zdjęcie 6 Skrót między ulicami



Zdjęcie 7 Dojścia do przejść przez rzekę



Zdjęcie 8 Kładka przez rzekę Czarniejówkę



Zdjęcie 9 Ulica Nadrzeczna

5. Propozycje zmian



Zdjęcie 10 Zmiana organizacji ruchu na ul. Nadrzecznej – wyznaczenie pasa rowerowego pod prąd



Zdjęcie 11 Utwardzenie istniejących dojazdów do kładek przez rzekę Czarniejówkę.