



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
Społeczeństwa Obywatelskiego ze
środków Programu Fundusz Inicjatyw
Obywatelskich na lata 2014 - 2020



Spis treści

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

1. Wstęp

Raport skupia się na ocenie bezpieczeństwa ruchu drogowego w otoczeniu Szkoły Podstawowej nr 28 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 28 jest ogrodzona i posiada jedno wejście na swój teren od Alei Młodości stanowiącej szeroki ciąg pieszy. Po drugiej strony szkoły zlokalizowany jest wjazd na parking zlokalizowany z tyłu szkoły, dostępny wyłącznie dla pracowników szkoły. Szkoła znajduje się pośród zabudowy wielorodzinnej w strefie tempo 30. Do głównego wejścia prowadzą szerokie schody. Wejście na teren szkoły nie jest zamykane. Dojazd do szkoły rowerem czy hulajnogą jest utrudniony, ponieważ wymaga pokonania ok. 10 schodów. Na lewo od głównego wejścia znajduje się brama ewakuacyjna, która jest jednak zamknięta na stałe.

Bezpośrednio przed wejściem do szkoły zlokalizowano stojaki rowerowe. Od strony ulicy Radości znajduje się chodnik o szerokości ok. 1,8m oddzielony od jezdni pasem zieleni lub zatoką postojową. W miejscu połączenia Alei Młodości i ul. Radości chodnik zamknięto barierką. Na połączeniu obu części Alei Radości, na przejściu przez ul. Radości wykonano wyniesione przejście dla pieszych. Przejście to ma jednak mniejszą szerokość niż szerokość alei – zważa się z ok 6,5m do ok. 4,0m.

Rekomendacje:

1. Otwarcie bramy ewakuacyjnej jako dojazdu dla rowerzystów poruszających się rowerami znacząco podniosłoby komfort poruszania się rowerem.
2. Przejście przez ul. Radości mogłoby być poszerzone (do szerokości alei Radości) oraz wyposażone w przejazd rowerowy. Choć Aleja Radości nie jest oznakowana jako droga dla rowerów, to rozróżnienie kolorów nawierzchni, oraz obyczaj wskazują, że jest w taki sposób wykorzystywana.



Zdjęcie 1 Główne wejście do szkoły



Zdjęcie 2 Zamknięta brama ewakuacyjna



Zdjęcie 3 Przejście w ciągu Alei Młodości przez ul. Radości

3. Dojście na przystanek

Szkoła znajduje się w środku osiedla. Do każdego przystanku oddalona jest o ok. 500m. Przystanki zlokalizowane są na ul. Nadbystrzyckiej, Jana Pawła II i Filaretów. Wszystkie te ulice mają przekrój dwujezdniowy o dwóch lub trzech pasach ruchu w każdym kierunku. Dojścia w kierunku Filaretów i Jana Pawła II prowadzą przez szerokie piesze aleje. Dojście w kierunku Nadbystrzyckiej prowadzi początkowo przez szerokie aleje, następnie przez chodniki w zabudowie jednorodzinnej, na samym końcu przez schody. Najbezpieczniejsze jest dojście do ul. Filaretów, ponieważ prowadzi kładką nad drogą. Kolejne jest przejście przez al. Jana Pawła II, które prowadzi przez osygnalizowane przejście dla pieszych. Najmniej bezpieczne jest przejście przez ul. Nadbystrzycką. Jest to jedno z najniebezpieczniejszych przejść w Lublinie. W ostatnim czasie na tym odcinku ulicy prędkość ograniczono znakami do 40 km/godz, oraz wykonano linie akustyczno-ostrzegawcze.

4. Rejon szkoły

Rejon szkoły (w oparciu o klasy 1) obejmuje bardzo duży obszar. Można go podzielić na obszar przy szkole – ograniczony wąwozem Rury, ul. Filaretów, al. Jana Pawła II i ul. Nadbystrzycką. Drugi obszar znajduje się za ul. Filaretów i jest ograniczony ulicami Jana Pawła II, Armii Krajowej i Jutrzenki.

Pierwszy obszar to głównie stare osiedle mieszkaniowe, z szerokimi ciągami pieszymi, skrótami w formie przejść pod falowcami (długimi blokami). W obszarze tym ruch uspokoiono za pomocą wyniesionych przejść dla pieszych, jednak zrezygnowano ze skrzyżowań równorzędnych. Układ komunikacyjny jest w całości wykształcony i w większości czytelny. Spotkać można, jednak przejścia dla pieszych zlokalizowane nie w przedłużeniu chodników (Radości 14) czy ze skrajnie złą widocznością (przy ul. Sympatycznej 4). Bliżej ulicy Nadbystrzyckiej (rejon wieżowców) chodniki bywają zastawione przez parkujące auta.

Drugi obszar to nowsze osiedle mieszkaniowe. W trakcie jego realizacji nie wykształcono już tak wysokiej jakości ciągów pieszych. Aleja Marzeń z pierwszego obszaru przechodzi w drugi kończąc się ślepo. To jednak po stronie szkoły dojście do kładki nad ul. Filaretów kończy się schodami, co utrudnia jazdę rowerem czy wózkiem inwalidzkim. W drugim obszarze o wiele większym problemem są chodniki zastawione przez pojazdy (przylegają bezpośrednio do chodnika). Brak też wygodnego połączenia rowerowego w kierunku kładki.

Rekomendacje:

1. Wprowadzenie w strefie tempo 30 wyłącznie skrzyżowań równorzędnych.
2. Poprawienie widoczności na przejściu dla pieszych przy ul. Sympatycznej 4 lub wyniesienie tego przejścia.
3. Przeniesienie przejścia przy Radości 14 na połączeniu chodników.
4. Wykonanie rampy najazdowej na kładkę nad ul. Filaretów.
5. Zgodnie z miejscowym planem na ulicy Matki Teresy z Kalkuty (pomiędzy blokami 4 i 10) : dopuszcza się krótkotrwały postój związany z zaopatrzeniem. Na ulicy tej funkcjonuje natomiast regularny parking – po jednej stronie na jezdni, natomiast po drugiej na chodniku, co utrudnia ruch pieszy. W myśl postanowień miejscowego planu działania te są bezprawne. Jak najszybciej przestrzeń chodnika powinna być uwolniona od aut i zabezpieczona przed ich parkowaniem w tym miejscu.



Zdjęcie 4 Skróty prowadzące przez bloki (ul. Romantyczna)



Zdjęcie 5 Chodniki odseparowane od jezdni i międzyblokowe przestrzenie wolne od pojazdów (ul. Radości)



Zdjęcie 6 Aleja Marzeń prowadząca w kierunku przystanku przy al. Jana Pawła II po wyniesionym przejściu dla pieszych



Zdjęcie 7 Zejście po schodach do osygnalizowanego przejścia dla pieszych prowadzącego na przystanek



Zdjęcie 8 Kładka nad ulicą Filaretów prowadząca na przystanek



Zdjęcie 9 Przejście przez ul. Nadbystrzycką – dojście na przystanek



Zdjęcie 10 Aleja Marzeń po stronie zachodniej



Zdjęcie 11 Ulica Matki Teresy z Kalkuty nie zachęca do poruszania się pieszo. Zgodnie z miejscowym planem dopuszcza się tutaj „krótkotrwały postój związany z zaopatrzeniem”



Zdjęcie 12 Ulica Watykańska



Zdjęcie 13 Schody przed kładką nad Filaretów



Zdjęcie 14 Przejście dla pieszych odsunięte od linii chodnika (przy Radości 14)



Zdjęcie 15 Przejście dla pieszych z ograniczoną widocznością w lewą stronę przez zakręt i krzewy (przy Sympatycznej 4)

5. Propozycje zmian



Zdjęcie 16 Szerokie, osiedlowe ciągi można rozdzielić pomiędzy poszczególne grupy użytkowników



Zdjęcie 17 Otwarcie bramy od ulicy ułatwiłoby dojazd do szkoły nie tylko na rowerze.