Bezpieczeństwo dzieci w otoczeniu szkoły

Raport
Opinie dotyczące bezpieczeństwa w otoczeniu Szkoły Podstawowej nr 44

Raport przygotowany na zlecenie Towarzystwa dla Natury i Człowieka

Autorki: Agnieszka Duda-Jastrzębska, Marta Nazaruk-Napora (Research Design/Lubelska Grupa Badawcza)

Realizacja wywiadów: Karolina Wójcik (Do dzieła)

Koordynacja merytoryczna: Krzysztof Kowalik

Czerwiec 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

1. Opis badania 2
2. Informacje o badanych osobach 2
3. Prezentacja szkoły 2
4. Mobilność uczniów i uczennic 3
   a) Sposoby dotarcia do szkoły 3
   b) Motywacje wyboru sposobu dotarcia do szkoły 4
5. Bezpieczeństwo uczniów i uczennic w drodze i w okolicy szkoły 6
   a) Subiektywny poziom poczucia bezpieczeństwa 6
   b) Działania poprawiające obecne bezpieczeństwo 7
   c) Miejsca i sytuacje niebezpieczne w okolicy szkoły 10
   d) Sytuacje niebezpieczne w doświadczeniach uczniów, uczennic, rodziców i grona pedagogicznego 14
6. Pomysły na zwiększenie bezpieczeństwa w okolicy szkoły 15
   a) Zmiany infrastrukturalne 15
   b) Edukacja 18
7. Podsumowanie 19

1. Opis badania

Głównym tematem badawczym było zebranie opinii i ocena bezpieczeństwa w otoczeniu szkół, między innymi Szkoły Podstawowej nr 44 w Lublinie. Grupą badaną byli uczniowie (od 5 klasy do 8 klasy), rodzice i kadra szkoły. Badanie przeprowadzono za pomocą metod jakościowych (wywiady pogłębione telefoniczne) i ilościowych (ankieta on-line). Dla każdej z grup uczestników, czyli rodziców, kadry oraz uczniów, powstała oddzielna ankieta, a dla uczestników wywiadów - scenariusz rozmowy. Badania zrealizowano w czerwcu 2020 r. W przypadku informacji z ankiet dane od rodziców, uczniów czy kadry zazwyczaj zestawiamy na wykresach odnoszącym się do danego pytania (chyba, że dana grupa nie miała w ankiecie danego pytania). Zastosowano w ten sposób analizę porównawczą między badanymi grupami.

Problematyka szczegółowa:

Ocena bezpieczeństwa

- Jaka jest skala oceny bezpieczeństwa pod względem ruchu drogowego uczniów w okolicy szkoły i drodze do szkoły?
- Czy uczniowie mieli lub ich dziecko miało taką sytuację niebezpieczną w ruchu drogowym?
- Jakie sytuacje są niebezpieczne, miejsca niebezpiecznie wskazują w drodze do szkoły?
- Jakie jest największe zagrożenia dla bezpieczeństwa w otoczeniu szkoły?
- Jakie problemy z bezpieczeństwem ruchu drogowego są wskazywane w otoczeniu szkoły?
- Czy w otoczeniu szkoły zaszły zmiany poprawiające bądź pogarszające bezpieczeństwo? Jeśli tak to jakie?

Propozycje zmian związanych z polepszeniem bezpieczeństwa:

- Co mogłoby poprawić bezpieczeństwo w okolicy szkół?
- Co wpływa na poprawę bezpieczeństwa w otoczeniu szkoły?
- Jakie znają dobre praktyki, pomysły w zakresie zwiększenia bezpieczeństwa uczniów?
- Co może zmienić szkoła, rodzice, uczniowie lub władze miasta, by wokół szkoły było bezpieczniej?

2. Informacje o badanych osobach

W badaniu ankietowym wzięło udział 71 rodziców/opiekunów, 49 osób z kadry szkoły oraz 35 uczniów. Wśród badanych dzieci było 20 dziewczyn i 15 chłopców. Wśród kadry ankietę wypełniło 45 kobiet i 4 mężczyzn. Rodzice reprezentowali w większości chłopców - 46, oraz 31 - dziewczęta (można było zaznaczyć więcej 1 dziecko uczęszczające do szkoły). Dzieci osób biorących udział w badaniu uczęszczają przede wszystkim do 6 klasy - 31 dzieci, następnie 5 klasy – 18 dzieci, 7 i 8 klasy – 13 dzieci. Dzieci biorące udział w badaniu uczęszczały do 8 klasy – 15 dzieci, 5 klasy - 9 dzieci, 6 klasy – 7 dzieci oraz do 7 klasy - 4 osoby.

W wywiadach pogłębionych udział wzięło udział 11 osób: 1 dziecko (6 klasa, dziewczynka), 4 rodziców i 6 przedstawicieli kadry szkoły.

3. Prezentacja szkoły

Szkoła Podstawowa nr 44 zlokalizowana jako część Zespołu Szkół Ogólnokształcących Nr 4 Orląt Lwowskich w Lublinie wewnątrz osiedla na dzielnicy Kalinowszczyzna. Szkoła posiada adres przy ulicy Tumidajskiego, choć bezpośrednio do ulicy tej nie przylega. Osiedle bowiem, co jest charakterystyczne dla urbanistyki lat 80-tych XX wieku, utworzone jest w taki sposób, że szkoła znajduje się w jego centrum i pierwotnie była odgrodzona zielenią osiedlową od ulic. Z czasem i wzrostem ilości posiadanych przez mieszkańców samochodów, zaczęły one wjeżdżać na osiedlowe chodniki. Główna aleja przecinająca osiedle i prowadząca do szkoły została zmieniona w połowie szerokości w ulice. W ostatnim roku, by zmniejszyć na niej ruch wprowadzono szlabany. Mimo to, ruch na wąskiej drodze jest duży. Szkoła dysponuje stosunkowo niewielkim parkingiem i udostępnia go

rodzicom. Podobnie, jak na wielu osiedlach planowanych w podobnym okresie, dużym problemem jest parkowanie. Ilość miejsc postojowych z jednej strony jest niewystarczająca, z drugiej kierowcy dążą, by zaparkować jak najbliżej domu czy szkoły.

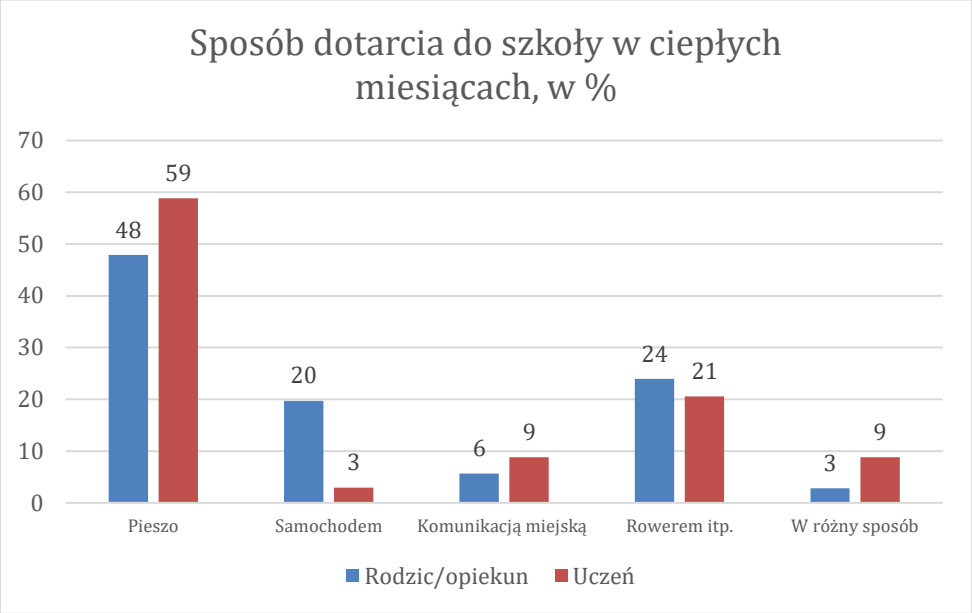
4. Mobilność uczniów i uczennic

a) Sposoby dotarcia do szkoły

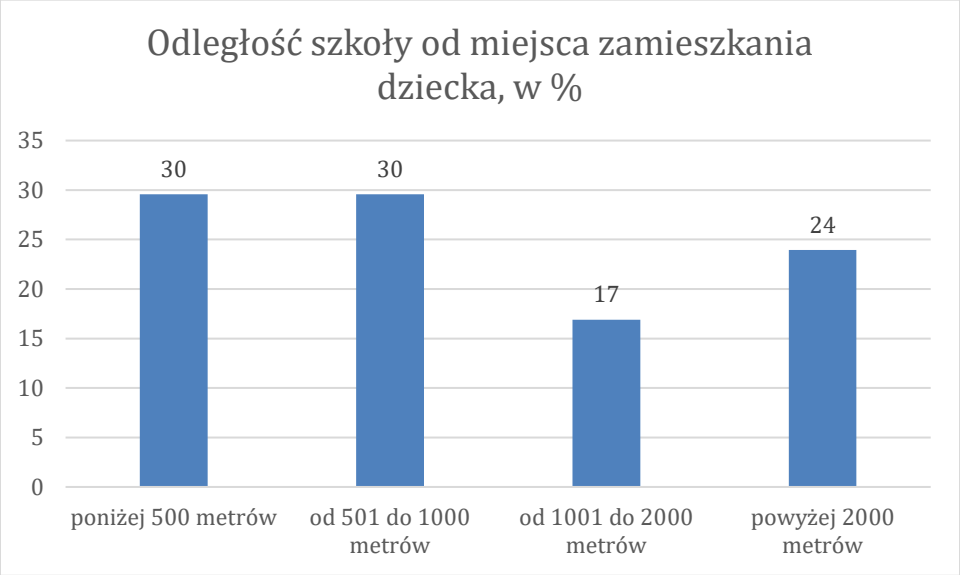
Uczniowie mogą docierać do szkoły pieszo, rowerem czy hulajnogą, ale też samochodem wraz z rodzicami albo innymi osobami czy komunikacją miejską. Sposób dotarcia do szkoły może mieć wpływ na odczuwanie i spotykanie się z niebezpiecznymi sytuacjami na drodze, z drugiej jednak strony - niebezpieczne sytuacje warunkują też jego wybór.

Uczniowie najczęściej docierają do szkoły pieszo (48% badanych rodziców, 59% badanych uczniów) lub też rowerem/hulajnogą/deskorolką/wrotkami/rolkami (34% rodziców, 21% badanych uczniów). Co 5 badany wskazuje, dziecko dociera do szkoły samochodem z rodzicem/opiekunem lub rodzicem/opiekunem kolegi/koleżanki lub inną osobą. Rzadziej dzieci dojeżdża komunikacją miejską – autobusem, trolejbusem (6% rodziców i 9% uczniów). W mieszany sposób (część drogi innym środkiem transportu, a część innym) docierają do szkoły najmniej liczna grupa(rodzice – 3%, uczniowie – 9%).

Rodzice biorący udział w wywiadach pogłębionych w większości opisywali drogę pieszą swoich dzieci do szkoły. W ciepłych miesiącach dzieciaki wsiadają też na rower, deskorolkę, hulajnogę bądź zakładają rolki. Dwie osoby biorące udział w wywiadach mieszkają dalej, poza osiedlem, drogę pokonują pieszo lub rowerem w ciepłych miesiącach. Uczennica biorąca udział w wywiadach dojeżdża do szkoły autobusem i bardzo ceni taką drogę komunikacji (w czasie podróży gra w gry, odrabia lekcje, słucha muzyki, jak ma Internet to „siedzi w internecie", może też porozmawiać z koleżanką, która jedzie tym samym autobusem). Nauczyciele w większości dojeżdżają samochodem, ale część z nich, w ciepłych miesiącach przesiada się na rower.



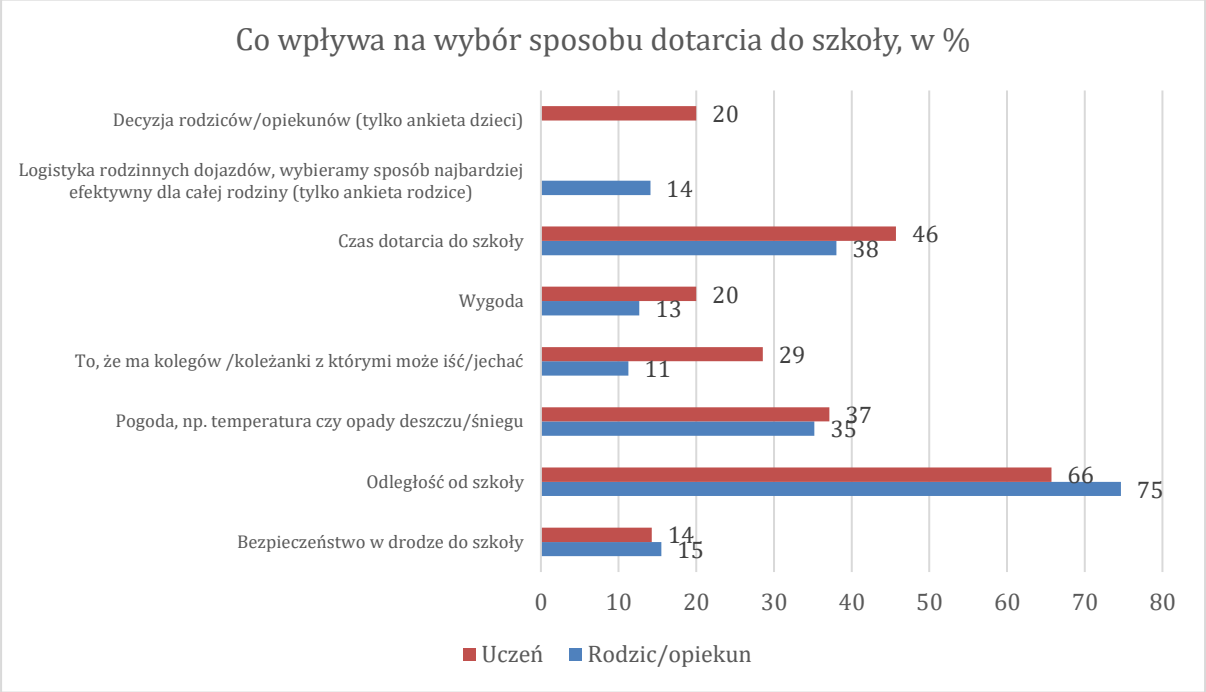
Uczniowie biorący udział w badaniu ankietowym zazwyczaj mieszkają w pobliżu szkoły. Ponad połowa uczniów mieszka blisko szkoły, tj. w odległości do 1 km (30% - do 500 metrów i 30% od 501 do 1000 metrów). Jednak co 4 osoba mieszka już w odległości powyżej 2 km - 24% wypowiedzi rodziców.



Na podstawie powyższych danych można stwierdzić, że osoby mające blisko szkołę najczęściej docierają pieszo do szkoły lub rowerem czy hulajnogą.

b) Motywacje wyboru sposobu dotarcia do szkoły

W grupie osób wypełniających ankietę przy wyborze sposobu dotarcia do szkoły największy wpływ ma odległość (rodzice - 75%, uczniowie - 66%). Bliskość szkoły od miejsca zamieszkania oznacza, że uczniowie chodzą pieszo czy dojeżdżają rowerem/hulajnogą. Istotny jest wraz z odległością i czas dotarcia do szkoły. Czas dotarcia do szkoły jest ważnym kryterium wyboru sposobu dotarcia do szkoły (rodzice - 38%, uczniowie - 46%). Uczniowie wybierają taki sposób dotarcia do szkoły, żeby przebyć ją wspólnie z kolegą czy koleżanką. Jest to szczególnie ważne dla dzieci (11% rodziców, 29% uczniów). Ważna jest też pogoda przy wyborze środka transportu. Według uczniów co 5 rodzic ma wpływ na jego sposób dotarcia do szkoły (20% uczniów). Pogoda ma też wpływ na to, jak uczniowie docierają do szkoły (rodzice - 35%, uczniowie - 37%). Na bezpieczeństwo sposobu dotarcia zwraca uwagę 15% rodziców i 14% uczniów.



W przypadku uczestników wywiadów pogłębionych pojawiają się następujące czynniki wpływające na wybór sposobu dotarcia do szkoły: odległość, logistyka, wygoda, bezpieczeństwo i czas.

Odległość jest kluczowa dla pieszego pokonania trasy, gdy nie jest ona duża, a uczniowie są w wieku pozwalającym na samodzielne pokonanie drogi, to pieszość lub rower czy hulajnoga są pierwszym wyborem. W przypadku młodszych uczniów ważna jest też logistyka poszczególnych miejsc dotarcia całej rodziny. Pieszość zostanie wybrana jeśli będzie "po drodze", gdy np. rodzic może zaprowadzić dziecko idąc do pracy, albo, gdy blisko jest też przedszkole młodszego rodzeństwa.

> "Są rodzice, którzy mają "kijowy" dojazd autobusem, i jeszcze do tego muszą wozić dziecko w zupełnie inne miejsce. Nic dziwnego, że jadą autem."

Wypowiedź rodzica

Ważna jest dla rozmówców wygoda w dotarciu do szkoły. Co prawda rozmówcy nie odnosili jej do swoich wyborów, jednakże wskazywali, że wiele rodzin wybiera dojazd samochodem właśnie z tego względu, by się nie zmęczyć. Osoby dorosłe, rodzice i nauczyciele, którzy na co dzień wybierają dojazd rowerem do pracy, cenią go za możliwość ruchu, rekreacji, odpoczynku od siedzącej pracy. Wreszcie bardzo ważne jest bezpieczeństwo - wiele ludzi ze względu na brak dogodnych dróg rowerowych i poczucie braku bezpieczeństwa na drodze, rezygnuje z jazdy rowerem do pracy.

Bezpieczeństwo okazuje się być jednak rzeczą, która traci na znaczeniu, gdy brakuje nam czasu. Oczywiście nie odnosi się tu już do dojazdów rowerem z dalszej odległości - w tym wypadku czas sprawia, że wybiera się samochód. W wypowiedziach pojawia się prawidłowość, która sprawia, że z braku czasu, obawy przed spóźnieniem, wybiera się krótszą drogę pieszą, np. przez mniej bezpieczne przejście dla pieszych zamiast kładki.

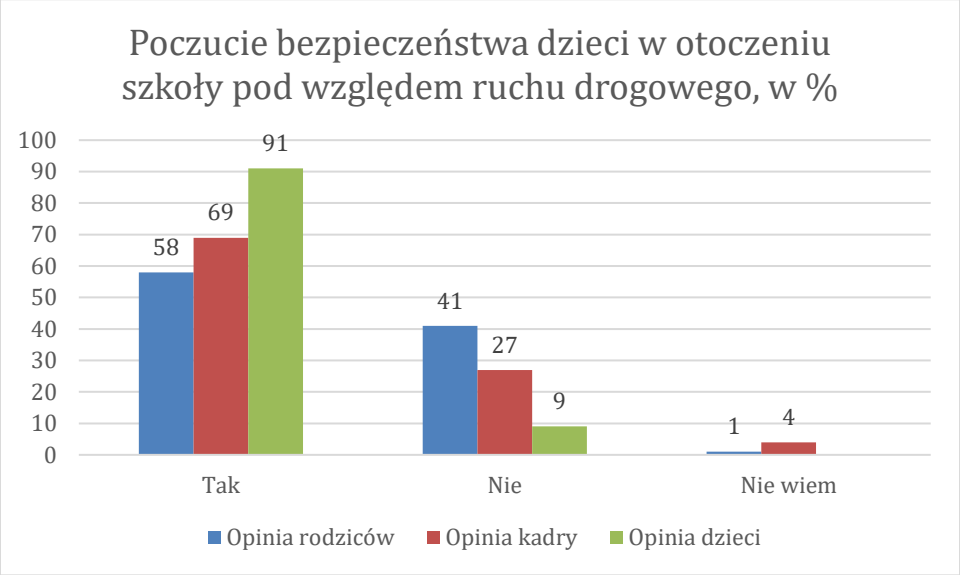
> "Jak mam więcej czasu, idę górą po kładce. Jak nie - przechodzę przez przejście na dole."

Wypowiedź dziecka

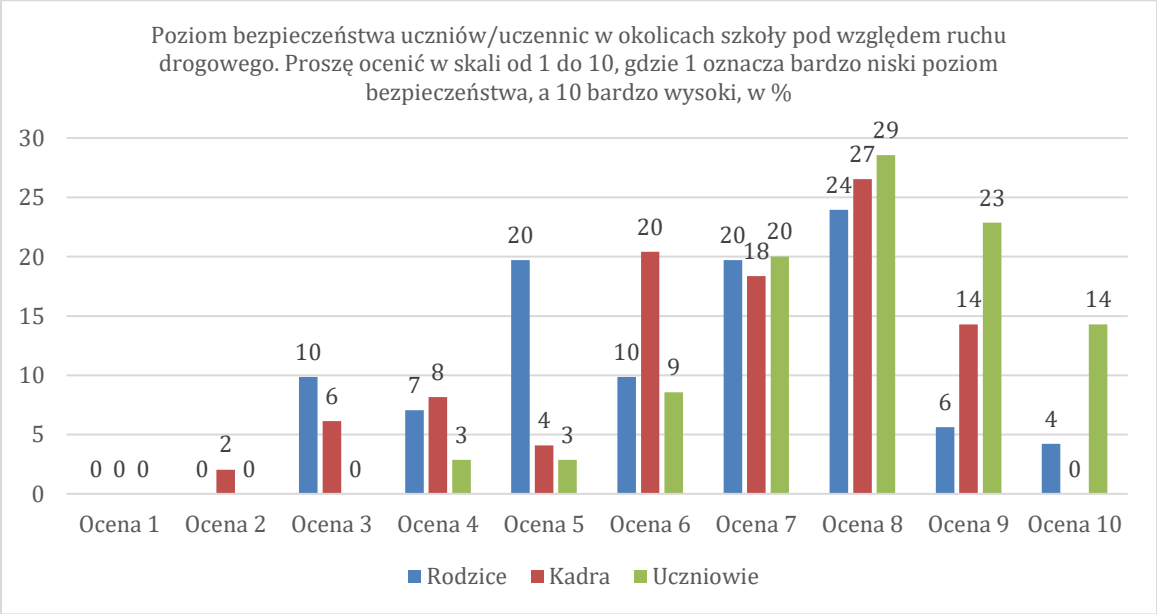
5. Bezpieczeństwo uczniów i uczennic w drodze i w okolicy szkoły

a) Subiektywny poziom poczucia bezpieczeństwa

Poczucie bezpieczeństwa dzieci w otoczeniu szkoły pod względem ruchu drogowego różni się ze względu na badanych. 58% rodziców uważa, że dzieci są bezpieczne, wśród osób z kadry jest to 69%, a już sami uczniowie w większości czują się bezpiecznie - 91%. Dzieci czują się bezpiecznie na co dzień, tylko sporadyczne sytuacje zakłócają poczucie bezpieczeństwa, co zostało opisane w dalszej części raportu.



Oceniając poziom bezpieczeństwa w okolicach szkoły najwyżej oceniają go uczniowie - średnia wyniosła 7,9. Rodzice i kadra niżej oceniają poziom bezpieczeństwa dzieci, gdzie średnia ta wynosiła odpowiednio - 6,5 i 6,7. W ocenie w skali 10 stopniowej dominowała ocena na poziomie 8.



W wywiadach pogłębionych rodzice i nauczyciele wskazują na dosyć wysokie subiektywne poczucie bezpieczeństwa. Proszeni o wskazanie jego poziomu na skali od 1 do 6 (najwyższy) najczęściej typowali oceny 4, 5 oraz 6.

b) Działania poprawiające obecne bezpieczeństwo

Uczestnicy i uczestniczki wywiadów pogłębionych wskazali w rozmowach, co obecnie sprawia, że czują się bezpiecznie w drodze do szkoły czy też tak oceniają drogę dziecka. W wypowiedziach znalazły się zarówno odniesienia do bezpieczeństwa w ruchu pieszym i drogowym, jak również bezpieczeństwa osobistego. Wymiary te przenikają się i w rozmowach często były łączone.

Poniżej podsumowujemy wskazane czynniki, które wpływają na poczucie bezpieczeństwa:

a. Czynniki wynikające z planowania przestrzeni osiedla:

- możliwość dojścia do szkoły (w zależności od miejsca zamieszkania) bez przechodzenia przez ulicę;
- plan osiedla - ulokowanie szkoły wewnątrz osiedla;
- zieleń - uspokaja psychicznie, ale też oddziela ruch pieszy od samochodów.

b. Czynniki podnoszące poczucie bezpieczeństwa w szkole (nie związane z ruchem drogowym):

- straż miejska na terenie szkoły;
- zakaz używania przez dzieci telefonów komórkowych na terenie szkoły (bardziej się koncentrują na sobie i otoczeniu, jest mniej wypadków, potrąceń, itp.), przy czym jednocześnie inna osoba wskazała to, jako przyczynę zbytnich szaleństw uczniów - biegania, potrącania się, i właśnie wzmożonych wypadków;
- szybkie reagowanie szkoły na niebezpieczne wydarzenia i z drugiej strony dobra komunikacja z rodzicami - rodzice szybko informują o zagrożeniach;
- monitoring w szkole;
- stojaki rowerowe i wiata na rowery.

c. Kwestie społeczne:

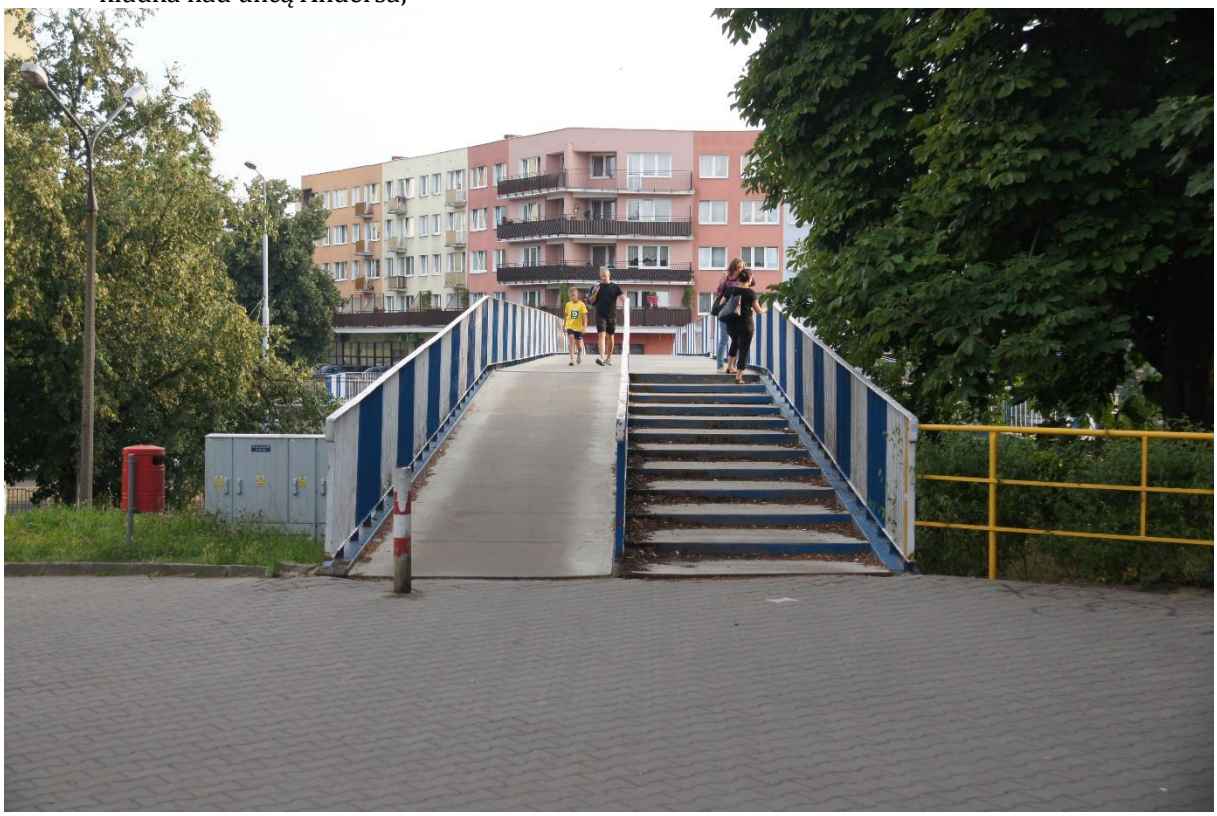
- wiele mieszkańców osiedla się zna, jest mniejsza anonimowość.

d. Czynniki bezpieczeństwa wynikające z uporządkowania ruchu:

- szlabany uniemożliwiające wjazd pod szkołę postronnym kierowcom ustawione na wysokości piekarni i fryzjera;

- obecność osoby przeprowadzającej dzieci przez przejście dla pieszych (tzw. Pan Stopek);
- parking dla rodziców dowożących dzieci do szkoły;

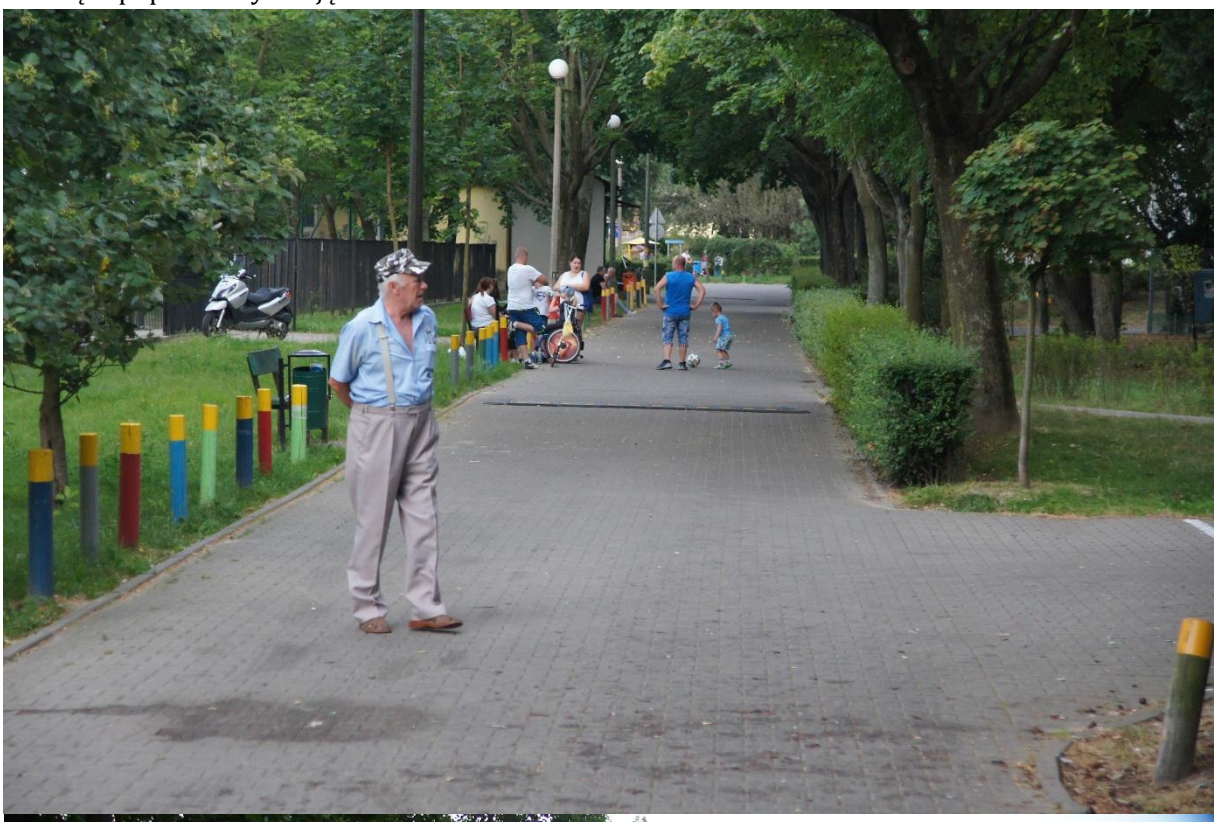
- droga z parkingu bezpośrednio na salę gimnastyczną, bez konieczności wyjścia poza teren szkoły;
- szerokie i zadbane chodniki;
- kładka nad ulicą Andersa;



- słupki pod szkołą uniemożliwiające parkowanie pod samym wejściem do szkoły.

Często pojawiającym się w rozmowach tematem jest alejka osiedlowa, prowadząca do szkoły. Część osób wymienia ją jako czynnik bezpieczeństwa, inni wskazują, że choć jest lepiej niż było, to wciąż nie jest bezpiecznie. Jakiś czas temu, między innymi na wniosek szkoły, pieszą acz użytkowaną przez samochody alejkę, podzielono na wyraźne pasy pieszy i dla samochodów. Niestety kierowcy zaczęli parkować na chodniku i sytuacja ponownie się pogorszyła - piesi a także dzieci na rowerach i hulajnogach muszą kluczyć między samochodami. Brakuje także osobnego pasa dla rowerów

i hulajnóg. W ostatnich miesiącach na alejce postawiono szlabany, a pod samą szkołą słupki, co znacząco poprawia sytuację.



„Przed zamknięciem szlabanami możliwości wjazdu pod samą szkołę wiele było takich sytuacji, gdzie samochody jadące aby odwieźć dzieci do szkoły jechały zbyt szybko lub był zbyt duży ruch samochodów pod szkołą. W tej chwili nie ma już takich sytuacji".

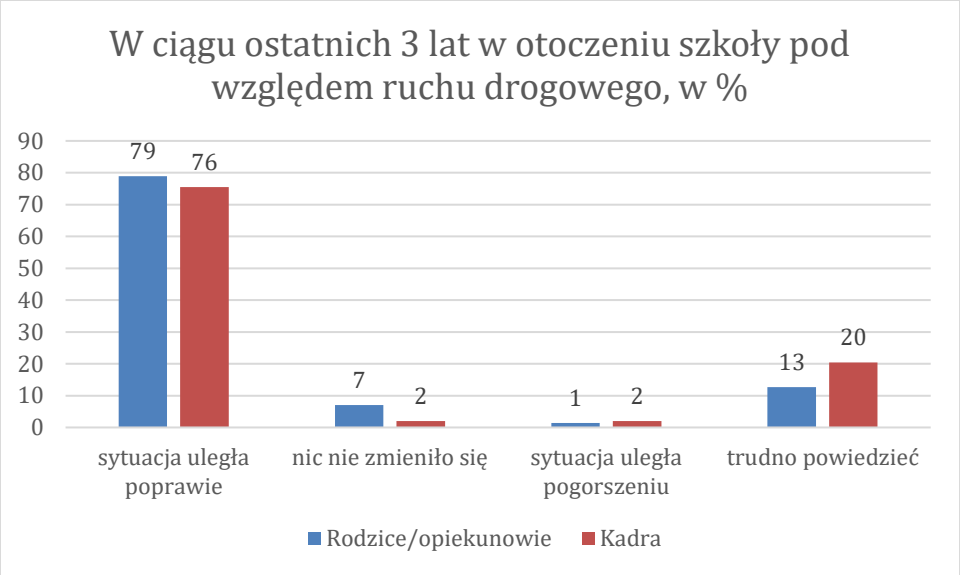
Wypowiedź rodzica

„Trzeba "przeorganizować" infrastrukturę dzielnicy, gdzie od 50 lat nie jest wybudowana 4 pasmowa, duża droga prze/dojazdowa z całej dzielnicy północnej Lublina, a w związku z tym wszyscy jeżdżą niepoprawnie szybko, gnieżdżąc się na drobnych, istniejących ulicach dojazdowych, po których codziennie chodzą małe dzieci do szkoły!!! Jest to strasznie niebezpieczne. Samochody nie mają dużych, normalnych ulic, stąd tworzą się nienormalne przejazdy i korki oraz znaczne przekraczanie szybkości pojazdów na drogach bardzo małych,

wewnętrznych, które z definicji są drogami dojazdowymi najmniejszej kategorii, a w rzeczywistości funkcjonują jak autostrady nawet dla ciężarówek jeżdżących bez oporu po chodnikach dla pieszych!!"

Wypowiedź rodzica

Rosnące poczucie bezpieczeństwa potwierdzają także wyniki badania ankietowego. Respondenci (rodzice i kadra) wskazali, że w ciągu ostatnich 3 lat w otoczeniu szkoły sytuacja związana z ruchem drogowym uległa poprawie.



c) Miejsca i sytuacje niebezpieczne w okolicy szkoły

W badaniu osoby miały wskazywać sytuacje, ale i miejsca, gdzie nie czują się bezpiecznie.

Co 5 osoba z kadry uważa, że nie ma sytuacji niebezpiecznych pod względem ruchu drogowego w otoczeniu i w drodze do szkoły, rodzice są mniej optymistyczni, bo tylko co 10 rodzic też tak uważa. Największym zagrożeniem dla bezpieczeństwa dzieci są według rodziców/opiekunów oraz kadry samochody podjeżdżające za blisko szkoły (rodzice - 46%, kadra - 51%) oraz nieuważni kierowcy (rodzice - 42%, kadra - 43%). Warto też zwrócić uwagę na problem ruchliwej ulicy w drodze do szkoły (rodzice - 39%, kadra - 29%) oraz rodziców blokujących ruch, by uczeń/uczennica wysiadła na ulicy pod szkołą (rodzice - 37%, kadra - 41%).

Zwrócono też uwagę na to, że brakuje sygnalizacji świetlnej na przejściu lub osoby przeprowadzającej (rodzice - 28%, kadra - 22%), duży ruch samochodowy na parkingu pod szkołą (rodzice - 28%, kadra - 14% - tu rodzice bardziej zauważają ten problem) oraz szybko jeżdżące samochody w okolicy szkoły (rodzice - 28%, kadra - 27%).

Tabela 1. Odpowiedź na pytanie wielokrotnego wyboru: „Jakie są według Pana/Pani niebezpieczne sytuacje w okolicy szkoły pod względem ruchu drogowego?" w %

Kategoria	Rodzice/opiekunowie	Kadra
Nie ma sytuacji niebezpiecznych pod względem ruchu drogowego w otoczeniu i w drodze do szkoły	10	20
Brak dobrze oznaczonego przejścia dla pieszych	10	8
Brak oświetlenia na przejściu lub brak osoby przeprowadzającej	28	22
Ruchliwa ulica bezpośrednio w pobliżu szkoły	15	16
Ruchliwa ulica w drodze do szkoły	37	41
Duży ruch samochodowy na parkingu pod szkołą	28	14

Szybko jeżdżące samochody w okolicy szkoły	28	27
Samochody podjeżdżające za blisko szkoły	46	51
Nieuważni kierowcy	42	43
Wysiadanie z samochodu od strony ulicy, a nie chodnika	6	4
Rodzice blokujący ruch, by uczeń/uczennica wysiadło na ulicy pod szkołą, a nie na parkingu	39	29
Brak chodnika w drodze do szkoły	8	8
Inne	0	4

Zarówno w wywiadach pogłębionych, jak i w pytaniach otwartych ankiety wskazywano szereg niebezpiecznych miejsc i zachowań w otoczeniu szkoły. Jednym z najczęściej wspominanych jest droga dojazdowa do szkoły, przy której kierowcy parkują na chodniku. Choć docenia się jej uporządkowanie, oddzielenie pasa pieszego od samochodowego i ustawienie szlabanów, to jednak wciąż problemów jest dużo.

> "[Droga osiedlowa] Dużo osób jeździ hulajnogą, do tego samochody, rowerzyści, piesi - chaos."
>
> Wypowiedź rodzica

> "Najgłupszy pomysł, jaki mógł być, to wydzielenie drogi dla samochodów wzdłuż drogi osiedlowej"
>
> Wypowiedź rodzica

Miejsca i zachowania wskazywane jako niebezpieczne:

a) **Związane z infrastrukturą:**

Przejścia dla pieszych

- skrzyżowanie ulic Trześniowskiej i Niepodległości - duży ruch, do tego przystanek i ograniczona widoczność,

- skrzyżowanie ulic Koryznowej, Ponikwoda, Niepodległości - łuk z pierwszeństwem, jest niebezpiecznie i bardzo trudno się włączyć do ruchu;
- skrzyżowanie ulic Koryznowej i Pankiewicza, jadąc w górę ul. Koryznowej od ronda Berbeckiego dojeżdża się do przejścia za przystankiem - w zimowych miesiącach jest tam bardzo słaba widoczność - drzewa zasłaniają latarnie;

- rondo im. Berbeckiego - niebezpieczne są przejścia z każdej strony, szczególnie dla rowerzystów, ponieważ kierowcy nie zwalniają;

- przejście dla pieszych z przystanku przy ul. Andersa od ul. Kleeberga na stronę ulicy Tumidajskiego (w kierunku szkoły);
- przejście przy przychodni, przez ul. Niepodległości - słaba widoczność, gdy nie ma osoby zatrzymującej ruch robi się niebezpiecznie;
- brak sygnalizacji świetlnej na przejściach dla pieszych;

- przerośnięte drzewa w sąsiedztwie przejść, zasłaniające widoczność lub światło latarń.

Ograniczenia prędkości

- brak progów zwalniających na osiedlu oraz na ulicach Daszyńskiego i Niepodległości.

Otoczenie szkoły

- niebezpieczna jest w ogóle jakakolwiek obecność aut pod szkołą;
- zbyt mało miejsca przed szkołą na swobodny, bezkolizyjny przejazd bez narażania kogokolwiek;
- słaba widoczność jesienią i zimą wokół ronda Berbeckiego, oraz na ul. Koryznowej, przy skrzyżowaniu z ul. Pankiewicza.

Osiedle

- osiedle jest tak zastawione samochodami, że służby (pogotowie, straż pożarna) mogą mieć problem z dojazdem;
- brak osobnego pasa dla rowerów i hulajnóg, dużo osób jeździ nimi po trakcie pieszo-samochodowym.

b) **Związane z zachowaniami kierowców:**

- wzmożony ruch pod szkołą;
- droga dojazdowa i piesza do szkoły - kierowcy zastawiają chodnik, piesi są zmuszeni kluczyć między samochodami, zwłaszcza na drodze na parking (przy salonie fryzjerskim);
- ruch samochodowy mieszkańców na drodze osiedlowej przecinającej całe osiedle
- jazda po osiedlu ze zbyt dużą prędkością;
- problem dróg małych, jednopasmowych (w odległości 100 - 500 m od szkoły), po których jeżdżą samochody za szybko jak po autostradzie, a tamtędy codziennie idą dzieci do szkoły
- mimo tego, że jest szlaban to wiele samochodów wjeżdża na drogę osiedlową;
- kierowcy uważają, że mają pierwszeństwo na chodniku;
- za dużo samochodów osobowych porusza się po chodniku w okolicy szkoły co stwarza zagrożenie dla uczniów;
- przy piekarni Grela często podjeżdża dostawca, szybko cofając może nie zauważyć dzieci idących do szkoły lub wychodzących ze sklepiku obok;
- kierowcy nie reagują na sygnały nauczycieli, którzy idą z kolumną dzieci właściwą stroną;
- parkowanie poza wyznaczonymi miejscami na szkolnym parkingu/złe parkowanie tuż przed budynkiem szkoły, mimo istniejącego obok szkoły parkingu rodzice nadal podjeżdżają pod główne wejście szkoły;
- zastawiony wjazd na parking szkolny;
- rodzice wjeżdżający samochodami możliwie najbliżej szkoły;
- nie korzystają z parkingu szkolnego, bo nie ma z niego bezpośredniej ścieżki ze szkoły - trzeba wyjść poza teren szkoły, na drogę gdzie są samochody i przejść wokół do wejścia.

c) **związane z zachowaniem pieszych**

- koncentracja na telefonie a nie drodze do szkoły - "Uczniowie chodzą jak zaczarowani, z głową w telefonach";
- ciemne stroje i brak odblasków u uczniów, zwłaszcza, gdy wracają już po ciemku,
- piesi idący po ulicy;
- grupki dzieci z plecakami - niebezpieczeństwo zaczepienia np. o lusterko lub potrącenie ucznia, zwłaszcza, gdy plecak noszony jest na jednym ramieniu.

Na poziomie czynników niebezpiecznych najczęściej wymieniane są kwestie związane z okolicznymi ulicami i przejściami dla pieszych oraz zrachowaniami kierowców na nich. Bardzo dużo emocji budzi ulica Niepodległości, na której w zasadzie każde z przejść wskazywane jest jako niebezpieczne dla pieszych. Warto jednak dla równowagi przedstawić także perspektywę kierowcy na tę ulicę. Jeden z rodziców podkreślał, że na ul. Niepodległości jest dużo przejść dla pieszych, ulica jest też raczej wąska i dodatkowo są na niej przystanki. Włączenie się do ruchu z bocznych ulic jest trudne, powoduje napięcie u kierowców.

> „Rodzice na to miejsce (przejście na ul. Niepodległości przy ul. Trześniowskiej i przystanku) narzekają, jest problematyczne, nie ustępują".

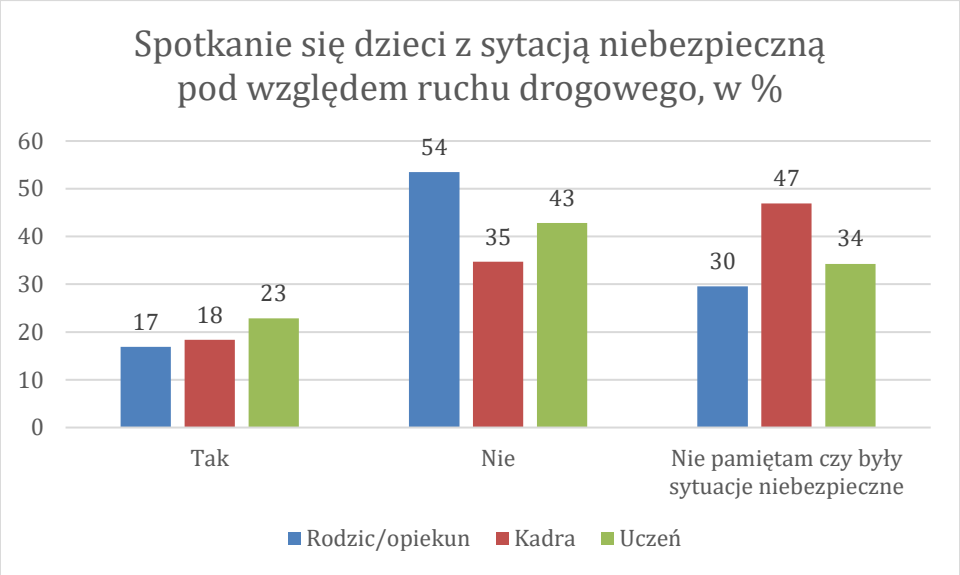
Wypowiedź rodzica.

“Wyzwanie dla kierowców - trudno tu [ul. Niepodległości] się włączyć do ruchu”

Wypowiedź rodzica.

d) Sytuacje niebezpieczne w doświadczeniach uczniów, uczennic, rodziców i grona pedagogicznego

Dzieci częściej niż dorośli zauważają sytuacje niebezpieczne w ruchu drogowym. Z takimi sytuacjami spotkało się co 4 dziecko - 23%.



Zarówno uczestnicy i uczestniczki wywiadów, jak i osoby ankietowane (poprzez pytania otwarte) opowiedzieli o niebezpiecznych sytuacjach, które stały się ich doświadczeniem bądź o których słyszeli. Na szczęście najczęściej były to sytuacje, o których się mówi “o mało ktoś nas rozjechał”, “mało brakowało” a nie wypadki. Czasem jednak to przypadek decydował o zdrowiu czy życiu.

Wspomniane niebezpieczne sytuacje:

a) związane z ruchem pieszym i samochodowym

- duży ruch przy samej szkole generowany przez rodziców:
  “Szedłem sobie chodnikiem przy żywopłocie i 10 cm obok mnie przejechał samochód odwożący dziecko do szkoły. Nie ucierpiałem, ale było blisko od wypadku”,
  Wypowiedź dziecka
- rodzice podjeżdżający pod samą szkołę i związane z tym powstające zatory:
  “Dwa samochody jadące z przeciwnych kierunków "spotkały się" akurat na wysokości wejścia do szkoły. Osoby wychodzące ze szkoły oraz pieszych z osiedla. Utworzył się zator. Piesi musieli wejść na trawnik i przechodzić zbyt blisko żywopłotów z ostrych krzewów”,
  Wypowiedź rodzica
- brak uwagi kierowcy przy cofaniu się przy szkole:
  “Samochód, który się cofał, w ostatniej chwili zauważył ucznia idącego do szkoły”.”
  “Kierowca cofając nie zauważył idącego ucznia.”
  “Cofanie autem wprost na idącego do szkoły ucznia w wieku około 8 lat.”
  Wypowiedzi dorosłych i dzieci
- za duża prędkość przy szkole:
  “Auto jadące przekraczające dozwoloną prędkość chodnikiem i rozbiegające się na trawnik dzieci.”
  Wypowiedź kadry
- pośpiech kierowców:
  “Na drodze osiedlowej (pieszo-samochodowej), gdy kierowca próbował na niej wyprzedzać samochód, który się zatrzymał i prawie doszło do poważnego wypadku.”
  Wypowiedź rodzica
- jazda po chodniku:
  “Samochód jechał po chodniku z bardzo dużą prędkością i musiał gwałtownie hamować, by nie potrącić wychodzących ze szkoły dzieci”.
  Wypowiedź rodzica
- wyprzedzanie na przejściu dla pieszych:

> "Wyprzedzanie środkowym pasem samochodu, który zatrzymał się, aby przepuścić pieszego na przejściach dla pieszych na ul. Koryznowej.", "Na przejściu dla pieszych pomiędzy ul M. Koryznowej a Tumidajskiego, moje dziecko i ja zostaliśmy prawie potrąceni przez auto wyjeżdżające zza auta, które się zatrzymało. Takie sytuacje są tutaj częste"; "Samochód zatrzymał się na przejściu, więc ruszyłam, jednak drugie auto jadące w tym samym kierunku na innym pasie, nie zahamowało. Gdybym się nie spojrzała, mógłby mnie uderzyć.", "Tak przechodząc przez przejście dla pieszych rozpędzony samochód o mało mnie nie potrącił."
>
> Wypowiedź rodzica

- wypadki drogowe: wypadek śmiertelny z udziałem dziewczynki na ul. Andersa (jeden samochód się zatrzymał przed przejściem, a drugi już nie), potrącenie uczennicy przez jadący z nadmierną szybkością samochód; liczne kolizje na ul. Węglarza.

b) kultura jazdy

- kierowcy nie zatrzymują się przed przejściem:

> „Kierowca nie zatrzymał się na przejściu na ul. Niepodległości przy odcinku skrzyżowania z ul. Trześniowską, aby ułatwić przejście dziecku, które stało na nim stało. Moim zdaniem to przejście jest niebezpieczne i słabo oznaczone. Kierowcy jadą ul. Niepodległości i skupiają się na skręcie w lewo z pierwszeństwem (dodatkowo po prawej stronie jest również przystanek MPK), nie zauważając przejścia dla pieszych. Do takich sytuacji dochodzi zwłaszcza w godzinach porannych, kiedy wszyscy się spieszą. Jeszcze raz przypominam, iż mówię o przejściu na ul. Niepodległości przy skrzyżowaniu z ul. Trześniowską."
>
> Wypowiedź rodzica

- pospieszanie dzieci przechodzących przez przejście przez kierowców;
- wymuszanie pierwszeństwa, np. rondzie Berbeckiego.

c) niebezpieczne zachowania pieszych

- rozkojarzenie: "Sama weszłabym pod samochód"
- zabawy dzieci: "Dzieci wychodzące ze szkoły chowały się za samochody."

6. Pomysły na zwiększenie bezpieczeństwa w okolicy szkoły

a) Zmiany infrastrukturalne

Według rodziców i kadry biorących udział w badaniu ankietowym, żeby podnieść bezpieczeństwo drogowe uczniów/uczennic w okolicy szkoły należy przede wszystkim zapewnić większa ilość kontroli zachowania kierowców w okolicy szkół przez policję i straż miejską (rodzice - 52%, kadra - 53%) oraz prowadzić akcje edukacyjne dla uczniów/uczennic dotyczące zachowania przy drodze i parkingach (rodzice - 44%, kadra - 71%). Dobrze, żeby wprowadzono w okolicach szkoły strefę ruchu z maksymalną prędkością 30km/h (rodzice - 41%, kadra - 43%) oraz zabroniono możliwości wjazdu samochodem w okolice szkoły (rodzice - 37%, kadra - 31%). Rodzice uważają, że wprowadzenie sygnalizacji świetlnej lub osoby przeprowadzającej przez ulicę poprawi bezpieczeństwo dzieci (rodzice - 34%, kadra - 22%) oraz takim wsparciem może być instalacja progów spowalniających przy przejściach dla pieszych (rodzice - 30%, kadra - 41%). Kadra zwraca uwagę, że poprawia bezpieczeństwo dzieci noszenie odznak odblaskowych przez uczniów/uczennice (rodzice - 28%, kadra - 53%), prowadzenie akcji edukacyjnych dla kierowców dotyczących tego, jak powinni się zachowywać na drogach i parkingach w otoczeniu szkół (rodzice - 27%, kadra - 51%), brak akceptacji przez innych do łamania przepisów drogowych przez kierowców (rodzice - 25%, kadra - 51%) oraz pokazanie przez rodziców, jak powinno się poruszać w drodze do szkoły (rodzice - 15%, kadra - 31%).

Tabela 2. Rozkład odpowiedzi na pytanie wielokrotnego wyboru: „Działania, które mogą podnieść bezpieczeństwo drogowe uczniów/uczennic w okolicy szkoły", w %.

	Rodzice/opiekunowie	Kadra
Prowadzenie akcji edukacyjnych dla uczniów/uczennic dotyczące zachowania przy drodze i parkingach	44	71
Prowadzenie akcji edukacyjnych dla kierowców dotyczących tego, jak powinni się zachowywać na drogach i parkingach w otoczeniu szkół	27	51

Brak akceptacji przez innych do łamania przepisów drogowych przez kierowców	25	51
Wprowadzenie w okolicach szkół stref ruchu z maksymalną prędkością 30km/h	41	43
Większa ilość kontroli zachowania kierowców w okolicy szkół przez policję i straż miejską	52	53
Noszenie odznak odblaskowych przez uczniów/uczennice	28	53
Pokazanie przez rodziców, jak powinno się poruszać w drodze do szkoły	15	31
Instalacja progów spowalniających przy przejściach dla pieszych	30	41
Wprowadzenie sygnalizacji świetlnej lub osoby przeprowadzającej przez ulicę	34	22
Budowa estakady czy kładki umożliwiającej bezkolizyjne przekraczanie ulicy	15	4
Umieszczenie widocznych znaków ostrzegawczych w okolicy szkoły	15	16
Budowa parkingów dla rodziców, w takim miejscu i odległości, by dojazd do nich nie oznaczał przejazdu przez uczęszczany przez uczniów trakt pieszy prowadzący do szkoły	24	20
Brak możliwości wjazdu samochodem w okolice szkoły	37	31
Wyznaczenie tzw. strefy kiss & drop umożliwiającej jednokierunkowy podjazd pod szkołę, wypuszczenie z samochodu ucznia/uczennicy i szybki odjazd rodzica	7	10
Bliskość przystanku autobusowego w pobliżu szkoły	7	4
Nie mam zdania na ten temat	3	2
Inne	1	0

W wywiadach pogłębionych i pytaniach otwartych ankiety przekazano nam szereg pomysłów dotyczących polepszenia sytuacji pieszych w okolicy szkoły. Większość dotyczy infrastruktury i edukacji (o której szerzej jest w kolejnym punkcie).

W zakresie infrastruktury pieszo-drogowej wymieniano:

Oświetlenie:

- oświetlenie ciągu pieszego wokół ronda Berbeckiego;
- cięcia koron drzew rosnących przy przejściu na rogu Koryznowej i Pankiewicza od ziemi - tak, by drzewa rosły i pełniły swoje funkcje, a nie zasłaniały latarni i widoczności.

Parking:

- poszukanie możliwości, by uczniowie wysiadający na szkolnym parkingu nie musieli wychodzić poza teren szkoły, by do niej wejść.

Przejścia:

- obecność osoby przeprowadzającej dzieci przez przejście dla pieszych, przywrócenie jego obecności oraz praca w dłuższych godzinach;
- wyniesione przejścia dla pieszych;
- zamontowanie tzw. kocich oczu na przejściu dla pieszych przy skrzyżowaniu ulic Niepodległości i Trześniowskiej;
- sygnalizacja świetlna (lub inne rozwiązania) na skrzyżowaniach ulic: Trześniowska i Niepodległości; Koryznowej, Ponikwoda i Niepodległości, Koryznowej i Pankiewicza;
- dobre oznaczenie przejścia;
- sygnalizacja świetlna ułatwiająca bezpieczne przejście, np. z wzrastającym natężeniem światła, gdy ktoś korzysta z przejścia;
- sygnalizacja świetlna na rondzie Berbeckiego, zwłaszcza na przejściu między Lidlem a Carrefourem:

> "Zimą często nie da się tędy przejść, szczególnie jak jest ciemno. Boję się wtedy tędy przechodzić."
> Wypowiedź dziecka

Znaki ostrzegawcze:

- wyraźne i widoczne znaki ostrzegawcze!;
- ustawić znaki strefa zamieszkania (uczniowie);
- oznakowanie drogi dojazdowej do szkoły, w taki sposób, by wszyscy wiedzieli, że należy na niej zachować specjalną ostrożność;

- umieszczenie widocznych znaków ostrzegawczych w okolicy szkoły, pasy "3D" na przejściach dla pieszych przez ulicę Niepodległości i Koryznowej.

Barierki/progi:

- barierki wzdłuż pasa na całej długości strefy szkoły;
- więcej progów spowalniających na alejce do szkoły wzdłuż boiska szkolnego przy ul. Tumidajskiego;
- progi spowalniające, zwłaszcza na przejściu przez ulicę Niepodległości przy przychodni i przy kościele;
- progi zwalniające na ul. Niepodległości w takich odstępach, by kierowcy nie mogli się rozpędzić.

Stefa bez samochodów:

- tworzyć strefę w najbliższym otoczeniu szkoły, w której zabronione by było wjeżdżanie samochodów (zwłaszcza rodziców podwożących dzieci);
- całkowite usunięcie samochodów z drogi osiedlowej biegnącej od przychodni pod szkołę;
- ograniczenie ruchu pojazdów w okolicach terenu szkoły, z wyjątkiem służb ratunkowych, komunalnych, kurierów i poczty, samochodów z zaopatrzeniem i mieszkańców sąsiednich bloków;
- całkowity zakaz wjeżdżania samochodem przy terenie szkoły;
- zakaz wjazdu samochodów;
- bezwzględny zakaz wjazdu od strony głównego wejścia szkoły;
- tworzenie ciągów pieszo-rowerowych, bez obecności samochodów.

Chodnik:

- zbudowanie chodnika łączącego teren przy salonie fryzjerskim z alejką;
- chodnik na całej drodze ucznia do szkoły;
- oddzielna droga dla rowerów i hulajnóg.

Inne:

- monitoring na osiedlu.

Część uwag dotyczy także spraw związanych z działaniami pozainfrastrukturalnymi:

Kary/monitoring:

- duże mandaty za łamanie przepisów i przekraczanie prędkości;
- odbieranie prawa jazdy za wykroczenia;
- wprowadzenie obowiązku włączenia dzieciom poniżej 16 roku życia aplikacji w telefonach śledzących ich lokalizację.

Wybór innego środka transportu niż samochód:

- zachęcanie do poruszania się innymi środkami transportu niż samochód;
- promocja poruszania się rowerami (też bez względu na markę rowerów - przeciwdziałanie dokuczaniu wzajemnemu dzieci i młodzieży z tego względu).

Wzajemna czujność na drodze:

- promocja zaufania społecznego, wzajemnej uważności;
- zachęcanie dzieci i młodzieży, by poruszali się w grupach i, by zgłaszali sytuacje niebezpieczne
- dbałość o wzajemną uprzejmość.

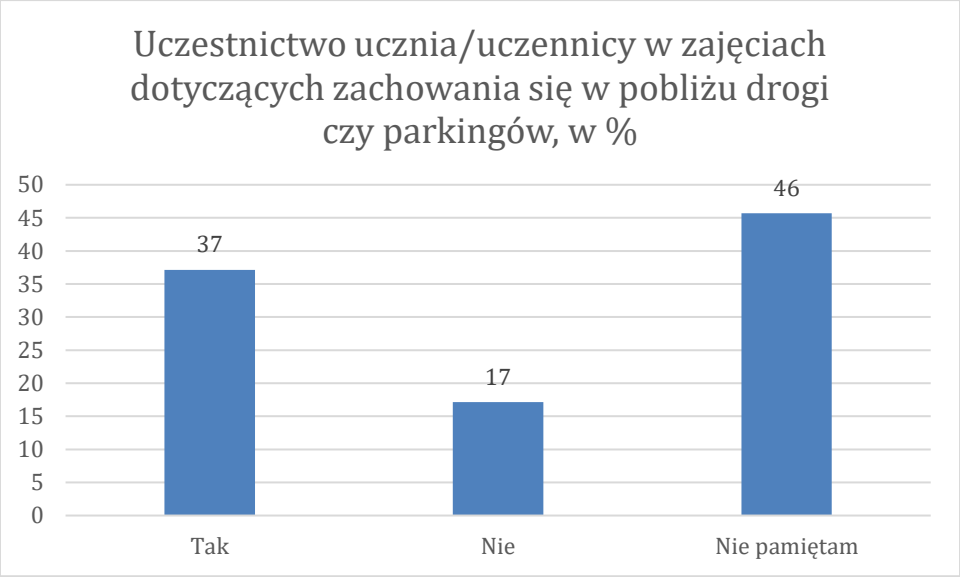
Infrastruktura rowerowa :

- większa wiata rowerowa pod szkołą;
- więcej stojaków pod szkołą;
- stojaki dla hulajnóg.

Jak widać z wypowiedzi osób biorących udział w badaniu kluczowe zmiany, najczęściej i najzgodniej wskazywane, to przede wszystkim ograniczenie do minimum bądź całkowite, ruchu pojazdów pod szkołą i na drodze/alejce do niej prowadzącej. O to szczególnie postulowali uczniowie. Równie ważne jest podniesienie bezpieczeństwa przejść dla pieszych, zwłaszcza na ulicach Niepodległości i Koryznowej.

b) Edukacja

W badaniach ankietowych zapytaliśmy uczniów i uczennice o dotychczasowy udział w zajęciach dotyczących zachowania się w pobliżu drogi. Uczestnictwo potwierdziło 37% badanych uczniów.



W tabeli przedstawiamy pomysły na działania edukacyjne, które mogą być realizowane przez rodziców/opiekunów, szkołę czy instytucje miejskie.

Tabela 3. Działania edukacyjne, które mogą być realizowane przez rodziców/opiekunów, szkołę czy instytucje miejskie.

Rodzice, rodziny	Szkoła	Instytucje
• Rozmowy z dziećmi o niebezpiecznych sytuacjach, które im się przydarzyły. • Jeździć z dzieckiem rowerem, uczyć przez pokazanie tej perspektywy, podkreślenie kwestii bezpieczeństwa. • Dawać dobry przykład. • Dobierać dobrych znajomych, właściwie się zachowujących. • Amerykańskie, czyli wolne tempo jazdy samochodem. • bardziej zwracać uwagę dzieciom na poruszanie się po ulicy, zwracanie uwagi na niebezpieczeństwo chodzenia "z nosem w komórce". • Rozmawiać z dziećmi, uczyć łączenia przyjemności z umiarem - równowaga między korzystaniem z samochodu, telefonu a innymi możliwościami. • Nie wozić dzieci samochodem pod same drzwi, pokazywać bezpieczne zachowania i uczyć samodzielności, odpowiedzialności. • Uczyć dzieci mniejszego pośpiechu, działania bez emocji. • Zwiększenie uwagi dotyczącej zachowania dzieci z telefonami - wychodząc ze szkoły od razu wpatrują się w telefony tracąc uważność na otoczenie.	• Oddziaływać na rodziców przez dzieci. • Umieć "postawić się" lobby rodziców samochodowych, ograniczać lub całkiem wykluczyć możliwość przejazdu do szkoły samochodem. • Dbanie o lokalność - integracja mieszkańców, interwencje. • Mniejsze biurokracja, by nauczyciele mogli organizować więcej przedsięwzięć, inicjatyw. • Akcje edukacyjne dotyczące poruszania się po chodniku, ale też korzystania z hulajnóg i bezpiecznego ich pozostawiania. • Rozmowy o bezpieczeństwie, lekcje edukacyjne, także z policją i strażą miejską. • Organizowanie spotkań dla rodziców na temat bezpieczeństwa drogowego (choć niestety na takich wydarzeniach jest mała frekwencja). • Udział w konkursach tematycznych. • Częstsze wycieczki rowerowe, też za miasto, np. wycieczka integracyjna do Snopkowa. • Wychowanie komunikacyjne, promowanie docierania do szkoły rowerem i pieszo, zniechęcanie do wjeżdżania pod szkołę samochodem.	• Interwencje władz miasta - wizja rozwoju, z ograniczeniem ruchu samochodów. • Podnoszenie świadomości pieszych, by nie wchodzili na drogę rowerową. • Edukacja rowerzystów, zwłaszcza w zakresie sygnalizowania manewrów. • Kary uczące rozsądku. • Edukacja kierowców. • Kampanie edukacyjne przykuwające uwagę dzieci i rodziców, z atrakcjami i wychodzące do rodziców, w przestrzeni osiedli.

Doświadczenie udziału uczniów i nauczycieli w takich akcjach wpłynęły zapewne także na to, że nasi rozmówcy wskazali wiele pomysłów na poprawę bezpieczeństwa związanych właśnie z taką szeroko rozumianą edukacją. Pomysły dotyczą zarówno możliwości szkoły czy miasta (poszczególnych instytucji miejskich), jak również samych rodzin. Jednocześnie należy podkreślić, że nasi rozmówcy doceniają działania szkoły, zwłaszcza szybkie reagowanie na zgłaszane problemy. Niejednoznacznie oceniają zakaz używania telefonów komórkowych - dla jednych jest przyczyną zwiększenia koncentracji, dla innych braku spokoju i wzrostu liczby wypadków wynikających z zabaw dzieci.

Wskazano też dobre praktyki, warte naśladowania: Święto Roweru w Lubartowie- dobrze zorganizowana akcja edukacyjna i integracyjna oraz przykłady Szwecji i wysokie zaufanie publiczne pozwalające na pozostawianie rowerów bez zapięcia.

7. Podsumowanie

Dzieci czują się bezpiecznie w drodze do szkoły, jest to ich subiektywne odczucie. Jednak wskazują fakty, które nie potwierdzają tego, że droga do szkoły jest w pełni bezpieczna. Dorośli czy dzieci są świadkami groźnych sytuacji, które mogą prowadzić do wypadku. Szczególnie niebezpieczne są sytuacje wyprzedzania na przejściu dla pieszych i nieustępowania pierwszeństwa osobom, które na nim już są, sytuacje, kiedy milimetry decydują o zdrowiu czy życiu pieszego.

Biorąc po uwagę zaprezentowane w raporcie wyniki badań można wskazać, że sytuacje niebezpieczne w ruchu pieszo-drogowym najczęściej są generowane przez:

- pośpiech i wygodę rodziców-kierowców i dążenie do tego, by zatrzymać się maksymalnie blisko szkoły,
- łączenie ciągu pieszego z samochodowym, gdzie piesi zostają poddani presji kierowców,
- brak wydzielonej drogi osiedlowej dla rowerów i hulajnóg,
- parkowanie na chodniku, zabieranie pieszym przestrzeni przez samochody,
- wymuszenia pierwszeństwa także na przejściu dla pieszych.

Poczucie bezpieczeństwa zmniejszają też:

- przejścia ze słabą widocznością,
- brak szykan drogowych wymuszających na kierowcach zwolnienie jazdy,
- brak wsparcia dla pieszego w postaci oświetlenia na przejściach czy osoby przeprowadzającej, zwłaszcza na przejściach ze słabą widocznością (np. ul. Niepodległości przy przychodni) lub tych, gdzie kierowcy jeżdżą z nadmierną prędkością (przejścia na rondzie Berbeckiego czy ulicy Andersa).

Sposób zaplanowania osiedla daje większy poziom bezpieczeństwa, ponieważ szkoła jest ulokowana w jego centrum i otoczona zielenią. Prawdopodobnie intencją planisty było zachowanie alei przecinającej osiedle i mijającej szkołę jedynie dla pieszych. Jednakże wraz z rosnącą ilością samochodów i nawykami związanymi z jazdą i parkowaniem, alejka została zaanektowana przez kierowców. W ostatnich latach przeprowadzono kilka zmian mających na celu podniesienie bezpieczeństwa i wprowadzenie kompromisu między zmotoryzowanymi i pieszymi. Niestety nadal alejka i ruch samochodowy pod szkołą generują wiele niebezpiecznych sytuacji. Dobre zaplanowanie zmian i ruchu pieszo-drogowego w przestrzeni osiedla jest więc ważnym i wciąż aktualnym wyzwaniem. Pozostaje też problemem brak wydzielonych pasów dla rowerów i hulajnóg. Uczniowie wyraźnie wskazali w ankietach, że chcieliby, żeby samochody nie miały wjazdu pod teren szkoły. Dla nich i ich rodziców jest ważne, by przy przejściach była sygnalizacja świetlna lub osoba przeprowadzająca tzw. Pan Stopek. Powinno też być więcej znaków ostrzegawczych.

Osoby badane zaznaczają, że dobrym pomysłem było ustawienie szlabanów. Trzeba jednak pilnować, żeby kierowcy przestrzegali zakazu wjazdu.

O wiele trudniejsza jest sytuacja pieszych idących do szkoły z przystanków bądź sąsiednich osiedli. Najwięcej emocji budzą tu przejścia dla pieszych na ulicach Niepodległości i Koryznowej. Wskazywane

są one jako niebezpieczne dla pieszych i niekomfortowe dla kierowców. Zdecydowanie wymagają działań dążących do spowolnienia ruchu i nadania pierwszeństwa pieszym.

Osoby, z którymi przeprowadziliśmy rozmowy wskazywały sens realizacji działań edukacyjnych (szczególnie kadra) mających na celu wzrost umiejętność dzieci w zakresie poruszania się po ulicach czy jeżdżenia rowerami. Dobrze oceniano realizowane akcje „Rowerowy Wiosna", szczególnie zaś przekazywanie kompetencji dotyczących sygnalizowania manewrów przez rowerzystów. Jest to doceniane zarówno z perspektywy rowerzysty, jak i kierowcy. Najbardziej brakuje jednak akcji dążących do edukowania kierowców, podnoszenia kultury jazdy, szacunku dla pieszych i rowerzystów. Warto też wzmocnić kontrolę Straży Miejskiej. Dzieci natomiast powinny uczyć się większej uważności na drodze i nie korzystać z telefonu, jeśli są w pobliżu samochody. Nauka zachowań związanych z uczestnictwem w ruchu powinna zaczynać się w domu, w rodzinie – od wspólnych spacerów, wycieczek rowerowych i dobrego przykładu.

Dzieci lubią docierać do szkoły pieszo czy rowerem w towarzystwie swoich kolegów czy koleżanek, szczególnie, że mają blisko szkołę, warto zatem wspierać ich bezpiecznym dotarciu do szkoły i do domu, zarówno na poziomie infrastruktury, jak i edukacji. Na poziomie społecznym kluczową sprawą jest edukacja kierowców, podnoszenie kultury jazdy i przeciwdziałanie społecznemu przyzwoleniu dla łamania przepisów czy wywierania presji na innych uczestnikach ruchu.