

Závěrečná správa z participativního procesu:

Pilotný projekt Ulice pre deti – Základná škola Tbiliská

Obsah:

02	Úvod
04	Priestorové analýzy
06	Čo vieme od rodičov?
10	Čo vieme z mapovania bariérovosti?
12	Čo vieme od detí?
14	Čo vieme z mapovania dopravy?
16	Záver

Úvod

Mesto detí → Ulice pre deti

Mesto detí je koncepčný projekt Metropolitného inštitútu Bratislavy, ktorého cieľom je pristupovať ku plánovaniu a verejným politikám so zameraním na deti od 0 do 14 rokov. Projekt pomenováva potreby detí (a ich rodičov či opatrovateľov), ktorých naplnenie je dôležité pre zdravé a podnetné detstvo v mestskom prostredí. Aby v meste vyrastali a dospievali šťastní a seberealizovaní ľudia. Projekt Mesto detí má za cieľ definovať hodnotové rámce pre ďalšie politiky, ktoré budú podrobnejšie navrhovať a realizovať opatrenia vo verejnom priestore.

Špecificky nás zaujímajú verejné priestory v okolí školských zariadení, keďže v Bratislave žije spolu: 🧒 77 087 detí, ktoré navštevujú 🏠 347 inštitúcií: materských, základných a stredných škôl. Až 🏡 80 % adries v meste Bratislava je vzdialených menej ako 🕒 15 minút od najbližšej základnej školy. (pozri obr.1) Zároveň na týchto adresách žije vyše 👨👩👧 95 % obyvateľov mesta.

Preto jedným zo spôsobov akým chceme zlepšiť život detí v Bratislave je práve zvyšovanie bezpečnosti ulíc utlmovaním dopravy a zlepšovanie verejných priestorov v susedstvách, v ktorých deti vyrastajú a v ktorých chodia do škôl.

02

Ulice pre deti

Projekt zvyšovania dopravnej bezpečnosti ulíc sústredený najmä na okolia základných škôl s názvom Ulice pre deti je súčasťou väčšieho koncepčného projektu Mestodeti. Cieľom je zlepšiť bezpečnosť a atraktivnosť verejných priestorov v okolí základných škôl a „vrátiť deti do ulíc“ – teda povzbudiť trávenie voľného času detí vonku a zlepšiť možnosti pešieho pohybu v susedstvách. Na projekte spolupracujeme s mestskými časťami, ktoré sú často správcami predmetných komunikácií a verejných priestorov a zároveň zriaďovateľmi základných škôl.

Pilotné susedstvo –
Základná škola Tbiliská

Projekt sme pilotne odštartovali a testovali v spolupráci so Základnou školou Tbiliská v mestskej časti Bratislava-Rača. Dôvody, pre ktoré sme si zvolili práve túto základnú školu pre náš pilotný zámer boli viaceré. Jedným z dôvodov bol majetkovo-právny. Vo väčšine prípadov základných škôl v Bratislave je správcom ulíc v okolí školy mestská časť. Pilotne sme chceli spolupracovať so školou, ktorá susedí s cestnými komunikáciami spravovanými priamo mestom Bratislava a teda by magistrát z kompetencie správcu mohol byť stavebníkom úprav na ulici. ZŠ Tbiliskú sme si vybrali aj vďaka referenciám a ochote spolupracovať zo strany školy ako aj zo strany mestskej časti Bratislava-Rača. Zároveň túto základnú školu navštevuje značne veľký počet žiakov a žiačok a už pri prvých mapovaniach dopravnej situácie sme navnímali jej náročnosť a nápor na lokalitu. Mnohí rodičia odvážajú deti autom, lebo považujú dopravnú situáciu v okolí školy za nebezpečnú. Východiskovú situáciu okolo školy vykresľuje aj smutný fakt, že počas trvania participatívneho procesu bola zrazená školáčka priamo na priechode pre chodcov cestou do školy. Školská ulica je v rannej špičke plná áut, pešo prichádzajúce deti kľukujú medzi výfukovými plynmi priamo pred vchodom. Cieľom tohto projektu je utlmiť dopravu v okolí školy a spolu s deťmi a ich rodičmi navrhnuť lepší, bezpečnejší a priateľivejší priestor.

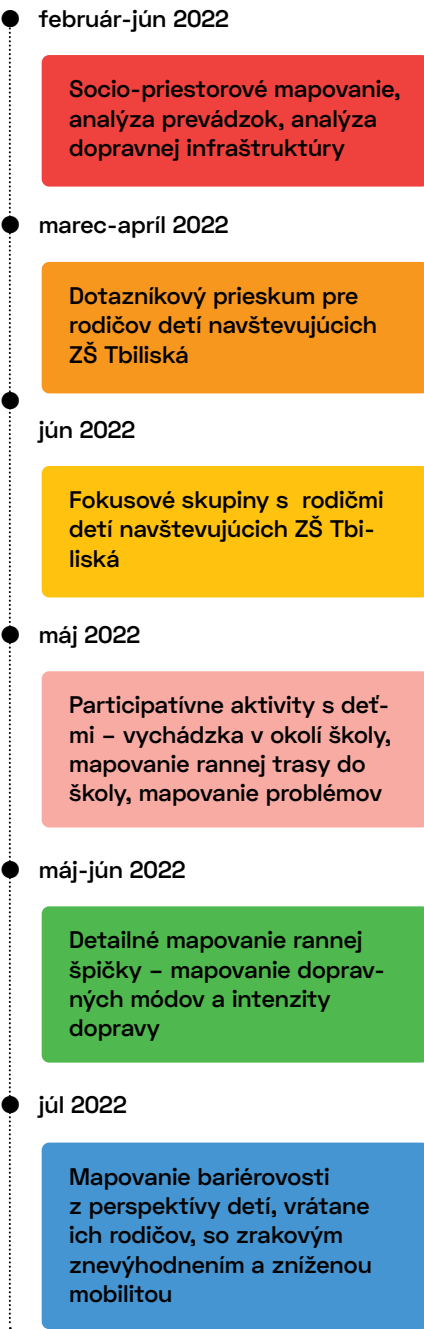
Všeobecne o ZŠ Tbiliská
a jej susedstve

Pilotným partnerom v projekte Ulice pre deti a prvou školou, na ktorej sme realizovali participatívne aktivity zapájajúce žiakov a žiačky, ich rodičov a zamestnancov a zamestnankyne školy bola Základná škola Tbiliská. Táto škola sa nachádza v Mestskej časti Bratislava-Rača v lokalite medzi miestnymi sídliskami Záhumenice a Komisárky. Škola susedí s bytovou aj domovou zástavbou, zdravotným strediskom a v blízkosti spodnej časti školského športového areálu vedie električková trať a rušná cestná komunikácia. Školu navštevuje vysoký počet detí (dohromady 830 žiakov a žiačok, priemerná štatná ZŠ v Bratislave má 409 detí), bývajúcich prevažne v okolitých sídlis-

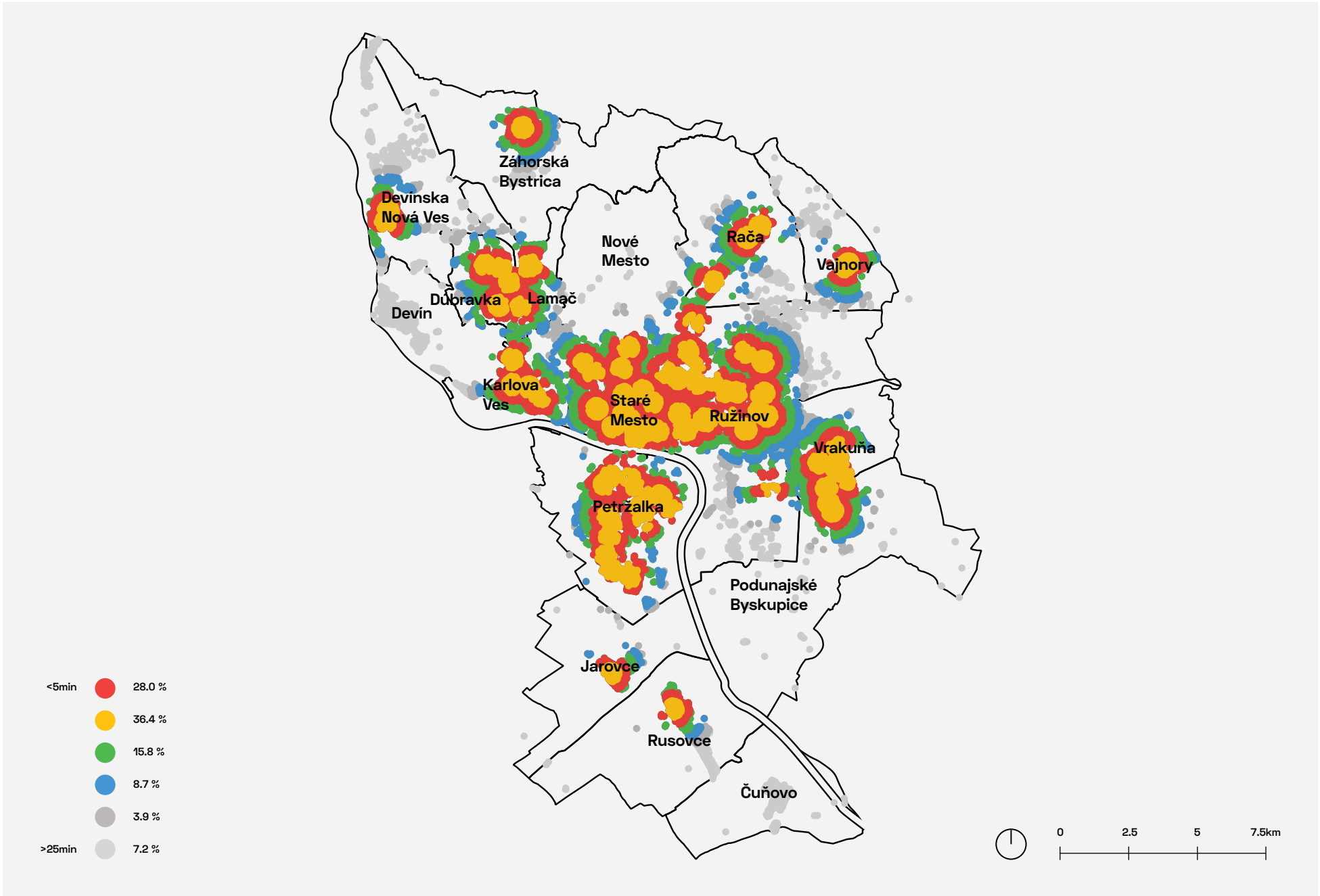
kách či miestnych častiach mestskej časti vrátane Kopaníc a Východného (Rendezu). Základnú školu taktiež navštevujú deti z iných mestských častí a priláhlých malokarpatských obcí, vzhľadom k lokalite, kde je základná škola umiestnená. Školu tiež navštevujú deti s odlišným materinským jazykom, napr. deti s ukrajinským a vietnamským pôvodom.

Harmonogram socio-
priestorového mapovania
a participatívneho procesu

Participatívny proces sme realizovali od februára do júla 2022. Jeho cieľom bolo porozumenie dopravného správania detí pri ceste do/zo školy, a na základe týchto informácií priniesť priestorové a dopravné zlepšenia, ktoré by motivovali deti (a ich rodičov), aby chodili do/zo školy inak ako autom.



V septembri 2022 budeme realizovať dve podujatia v lokalite. „Peší deň“ počas, ktorého budú deti motivované prísť do školy inak ako autom a jednodňový festival, počas ktorého spoločne s miestnou základnou školou premeníme časť Tbiliskej ulice na „ulicu na hranie“. V októbri 2022 plánujeme realizovať fokusové skupiny so žiakmi a žiačkami zo ZŠ Tbiliská.



Obr 1: Pešie dochádzkové vzdialenosti jednotlivých adresných bodov (bytové aj nebytové budovy) k najbližšej základnej škole. Zdroj dát: Vlastné spracovanie, MIB 2022.



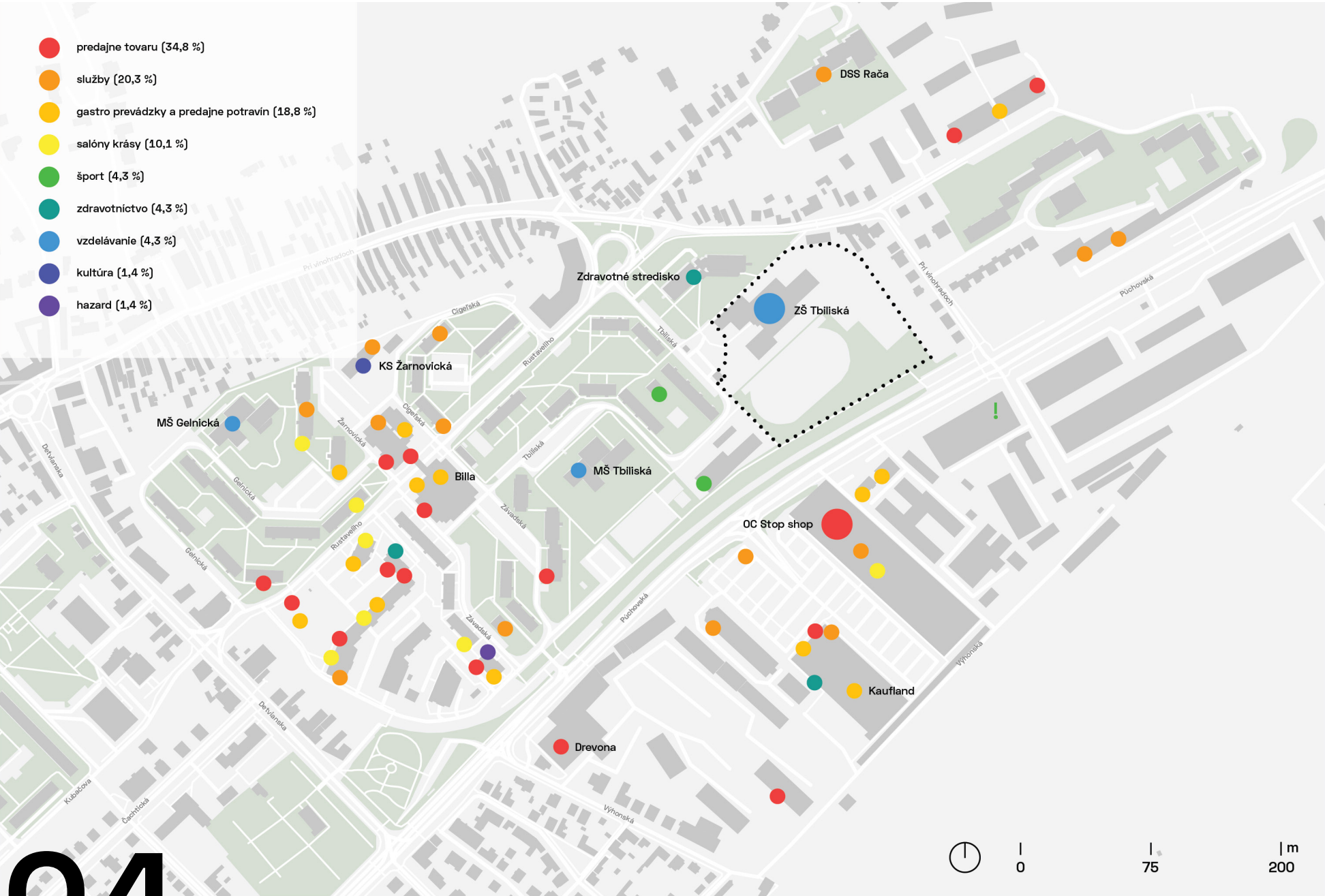
Obr.2: Zobrazenie pozície ZŠ Tbiliská v rámci mestskej časti Bratislava-Rača. Zdroj dát: Vlastné spracovanie, MIB 2022.

Priestorové analýzy

Na začiatku projektu sme spracovali niekoľko socio-priestorových analýz, na základe ktorých vieme lepšie pochopiť aké problémy má daná lokalita. Prostredníctvom terénneho výskumu vieme zmapovať bariéry v priestore či problematické dopravné napojenia. Zrealizovali sme aj mapovanie prevádzok v okolí, vďaka čomu vieme určiť miesta, ktoré prirodzene priťahujú ľudí (napr. pošta, úrad alebo supermarket a i.) a kadiaľ vedú ich trasy.

Areál Základnej školy na Tbiliskej ulici je umiestnený v zóne s plnou občianskou vybavenosťou (pozri obr.3). V priamom dotyku s areálom školy je umiestnené zdravotné stredisko, v minimálnej vzdialenosti je aj materská škola na Tbiliskej ulici. Väčšina ďalších prevádzok a služieb je situovaná na Rustaveliho ulici. Druhá významná zóna s blízkymi službami je umiestnená na druhej strane frekventovanej Púchovskej ulice, kde sa nachádza veľký supermarket a ďalšie obchodné prevádzky.

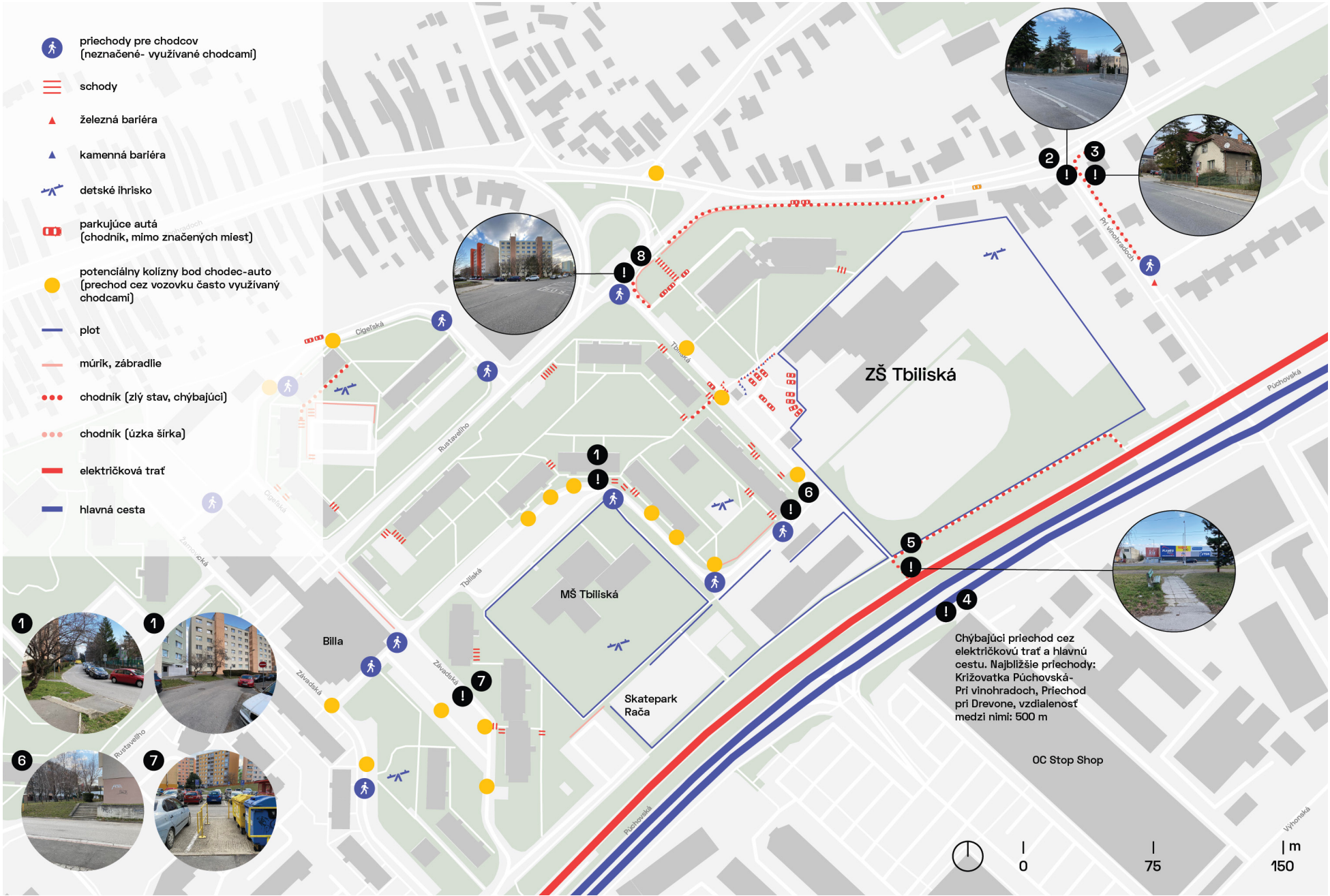
Ako ale naznačuje analýza dopravnej infraštruktúry (pozri obr.4) a rovnako aj mapa bezbariérovosti a bezpečnosti (pozri obr.5), relatívna blízkosť je komplikovaná umiestnením priechodov pre chodcov do časti cesty, ktoré priamo nenadväzujú na vyústenie Tbiliskej na konci areálu školy.



Obr. 3: Analýza prevádzok v okolí Tbiliskej ulice. Zdroj dát: Vlastné spracovanie, MIB 2022.



Obr. 4: Analýza dopravnej infraštruktúry v okolí ZŠ Tbiliská. Zdroj dát: Vlastné spracovanie, MIB 2022.



Obr. 5: Analýza bariérovosti a bezpečnosti okolia ZŠ Tbiliská. Zdroj dát: Vlastné spracovanie, MIB 2022.

Čo vieme od rodičov?

Prvou aktivitou bol zber dát o dopravnom správaní sa rodičov detí navštevujúcich ZŠ Tbiliská. Prostredníctvom dotazníka sme získali informácie o tom, ako dochádzajú ich deti do školy, prečo tak dochádzajú, čo je motiváciami a bariérami pre peší pohyb detí a aká je ich osobná skúsenosť a vnímanie bezpečnosti verejného priestoru v susedstve.

Dotazník potvrdil naše predpoklady o vysokom podiele žiakov a žiačok dochádzajúcich autom, hoci bývajú blízko školy. Alarmujúci je trend posúvania veku, v ktorom deti začínajú chodiť bez sprievodu – to je pravdepodobne symptómom všeobecného zvyšovania objemu dopravy, teda znižovania bezpečnosti. V dôsledku toho sa nielen prehľbujú dopravné problémy, no klesá aj fyzická aktivita detí a miera ich samostatnosti. Dopadom tohto trendu je aj sociálna segregácia detí, ktoré stále viac času trávajú štruktúrovanými aktivitami (športové a iné krúžky) a majú zmenšujúce sa možnosti prirodzených sociálnych interakcií „vonku na ulici“.

Kto boli respondenti?

Respondenti boli rodičia žiakov a žiačok ZŠ Tbiliská, ktorí boli oslovení cez elektronický systém školy. Dotazník obsahoval 41 otázok a bol k dispozícii na vyplnenie od 29.3. do 13.4. 2022. Do dotazníka sa zapojilo 76 % všetkých rodičov – spolu 449 respondentov. V dotazníku až 80 % rodičov uviedlo, že ZŠ Tbiliská je pre nich spádová škola a vyše 90 % tvrdí, že všetky ich školopovinné deti navštevujú práve ZŠ Tbiliská. Distribúcia rodičov naprieč ročníkmi nebola úplne rovnomerná, vo väčšej miere sa nám podarilo zachytiť rodičov mladších žiakov, menej rodičov žiakov a žiačok v 8. a 9. ročníku. Nižší záujem rodičov starších žiakov a žiačok môže byť spôsobený skutočnosťou, že väčšina z nich už do školy chodí bez sprievodu. Navyše minimálne v prípade študentov v 9. ročníku sa blížil koniec roka, po ktorom budú meniť pôsobisko, a teda akékoľvek zmeny priestoru už práve oni nepocítila.

V priebehu júna sme realizovali dve fokusové skupiny, do ktorých sa zapojilo 13 rodičov žiakov a žiačok navštevujúcich ZŠ Tbiliská. Do fokusových skupín sme pozvali rodičov, ktorí vyplnili dotazník a uviedli záujem zapojiť sa do doplnkových aktivít. V každej skupine bol mix rodičov žiakov a žiačok z oboch stupňov, z rôznych zón pešej dostupnosti (obr. 6), a tiež rodičov detí, ktoré sú alebo nie sú odprevádzané a ktoré sa do školy dopravujú rôznym spôsobom. Zámerom tejto aktivity bolo prehĺbiť naše porozumenie dát, ktoré

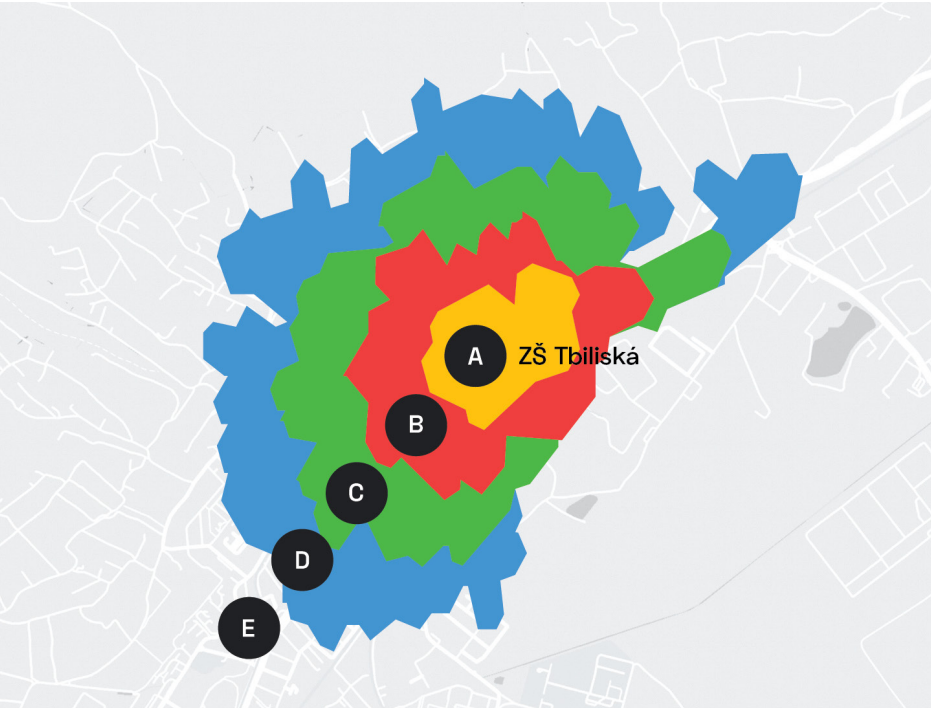
sme získali z dotazníka, a doplniť si informácie pre navrhovanie riešení na zlepšenie dopravnej bezpečnosti v okolí ZŠ Tbiliská.

V týchto skupinách sme zmapovali skúsenosti rodičov s dopravou ich detí do a zo školy. Rozprávali sme sa o dôvodoch, motiváciách a faktoroch, ktoré ovplyvňujú výber spôsobu dopravy. Zaujímali nás názory rodičov na samostatnosť a slobodu ich detí vo verejných priestoroch a diskutovali sme tiež o možných riešeniach a východiskách pre nastavenie dopravných opatrení v okolí školy.

Dôležitým poznatkom z dotazníka je skutočnosť, že podstatná časť rodičov vozi detí do školy autom z dôvodu že sa obávajú o ich bezpečnosť. Faktorom, ktorý by prehodnotil mód rannej dopravy ich dieťaťa je zvýšenie dopravnej bezpečnosti.

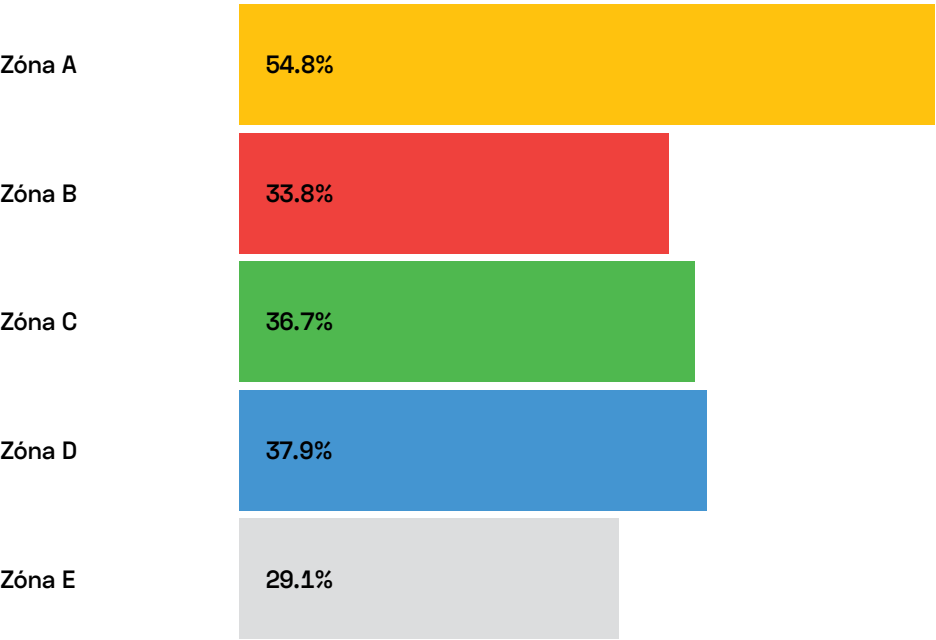
Čo sme zistili z dotazníka

Pre potreby ďalších analýz pracujeme s rozdelením okolia ZŠ Tbiliská na 5 zón zobrazených na obr.6.



Obr.6: Rozdelenie zón podľa pešej vzdialenosti bydliska od ZŠ Tbiliská (izochróny). Jednotlivé zóny znázorňujú pešiu dostupnosť do A) 5min, B) 10min, C) 15min, D) 20 min, E) viac ako 25 min od základnej školy na Tbiliskej ulici. Zdroj dát: Vlastné spracovanie, MIB 2022.

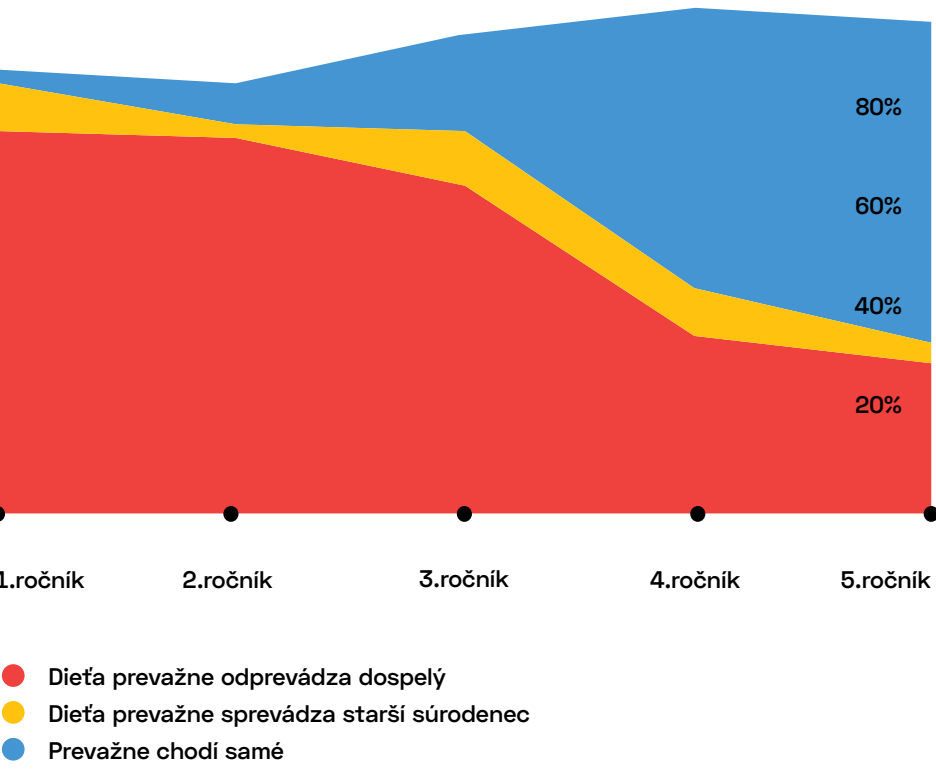
Podiel detí, ktoré chodia do školy samé - podľa zón



Graf 1: podiel detí, ktoré chodia do školy samé rozdelené podľa zóny bydliska. Zdroj dát: Dotazníkový prieskum, MIB 2022.

Na základe vyššie uvedeného môžeme konštatovať, že existujú pomerne zásadné rozdiely medzi žiakmi z jednotlivých zón – zóna A oproti všetkým ostatným. V zóne A (do 5 min. pešej chôdze od školy) je výrazne vyšší podiel žiakov, ktorí do školy chodia sami (viac ako 50 %), zatiaľ čo vo všetkých ostatných zónach bez rozdielu nie je žiadna zo zón, kde by bez sprievodu deti do školy chodievali vo viac ako 40 %.

Spôsob odprevádzania v závislosti na ročníku dieťaťa

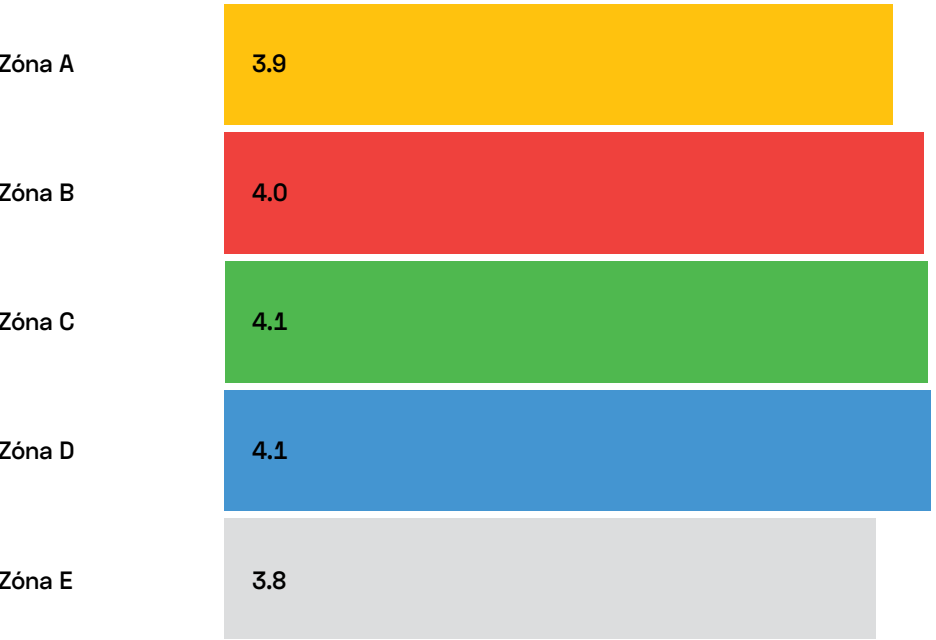


Graf 3: Podiel detí sprevádzaných/chodiacych samé do školy podľa ročníka – 1.stupeň ZŠ. Zdroj dát: Dotazníkový prieskum, MIB 2022.

Na grafe 3 je možné vidieť rozloženie žiakov v jednotlivých ročníkoch podľa toho, či cestu do školy absolvujú so sprievodom alebo bez. Na základe toho môžeme sledovať, že rozloženie medzi deťmi, ktoré chodia do školy s sprievodom oproti tým, ktoré chodia samé sa začína lámať medzi 3. a 4. ročníkom, pričom v piatom ročníku už väčšina detí chodí do školy sami. V 5. ročníku chodí v sprievode ďalšej osoby do školy už len približne 30 % detí. Podstatná informácia v tomto ohľade je, že z pohľadu rodičov, ktorí deklarujú, že doposiaľ ich

dieťa/deti samé do školy nechodia/ujú, predpokladajú že sa tak stane v piatom ročníku. Na základe toho usudzujeme, že dochádza zásadnému posunu v ochote púšťať dieťa do dopravných situácií bez sprievodu.

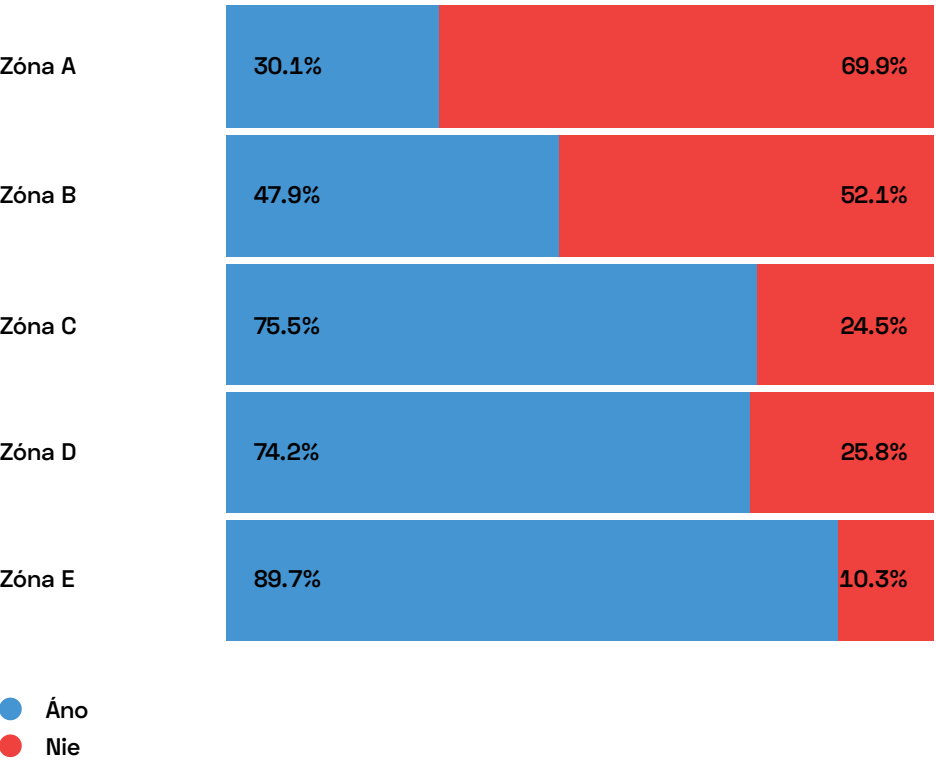
Priemerný ročník, v ktorom začalo dieťa chodiť samé do školy



Graf 2: priemerný ročník, v ktorom dieťa začalo samé chodiť do školy rozdelené podľa zón bydliska. Zdroj dát: Dotazníkový prieskum, MIB 2022.

V tomto ohľade je zaujímavé pozrieť sa aj na fakt, v ktorom ročníku začínajú žiaci a žiačky chodiť do školy bez sprievodu. Deti z najbližšej zóny chodia do školy samostatne do školy o niečo skôr ako deti zo všetkých ostatných zón v tomto prípade s výnimkou zóny E, na ktorej nižší vekový priemer.

Dopravuje sa vaše dieťa aspoň niekedy autom?



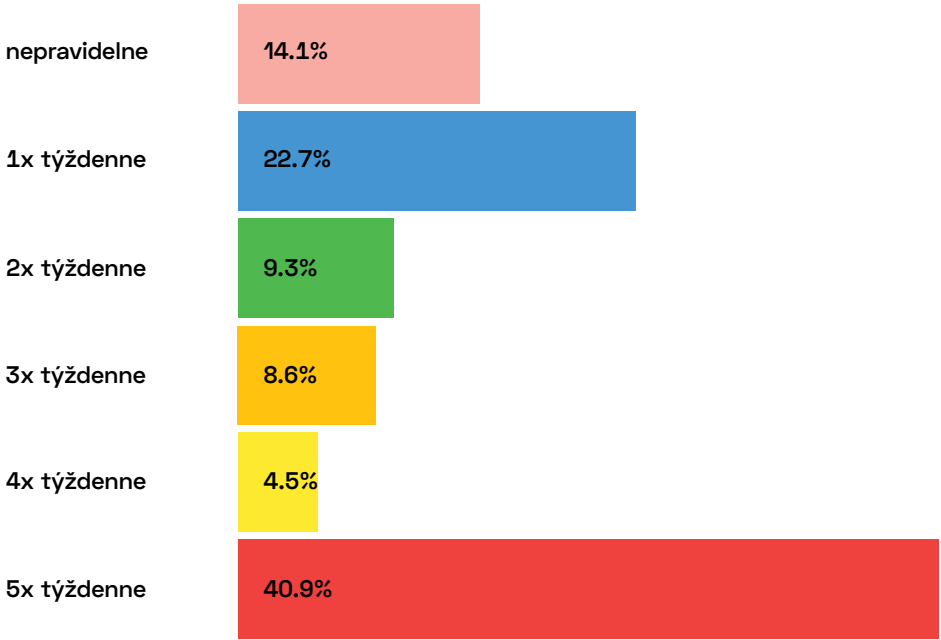
Graf 4: Podiel deklarovaného jazdenia do školy autom v porovnaní medzi jednotlivými zónami podľa bydliska. Zdroj dát: Dotazníkový prieskum, MIB 2022.

Aj napriek tomu, že väčšina detí žije v dostupnej pešej dochádzkovej vzdialenosti od školy, až 60 % rodičov deklarovalo, že aspoň v niektorých prípadoch vozia dieťa/deti do školy autom. To dokonca aj zo skupiny detí, ktoré bývajú do 5 minút chôdze od školy, hoci v menšej miere. Aj v otázke používania automobilu ako dopravného prostriedku na cestu do školy sme žiakov rozdelili podľa zóny, v ktorej žijú.

Jednoznačnejší obraz o situácii s dochádzaním do školy automobilom poskytnie výstup z otázky, kde sme si u rodičov overovali intenzitu používania automobilu na cestu do školy (graf 5).

Avšak v tomto porovnaní sú zarátané všetky cesty, hoci aj veľmi nepravidelné.

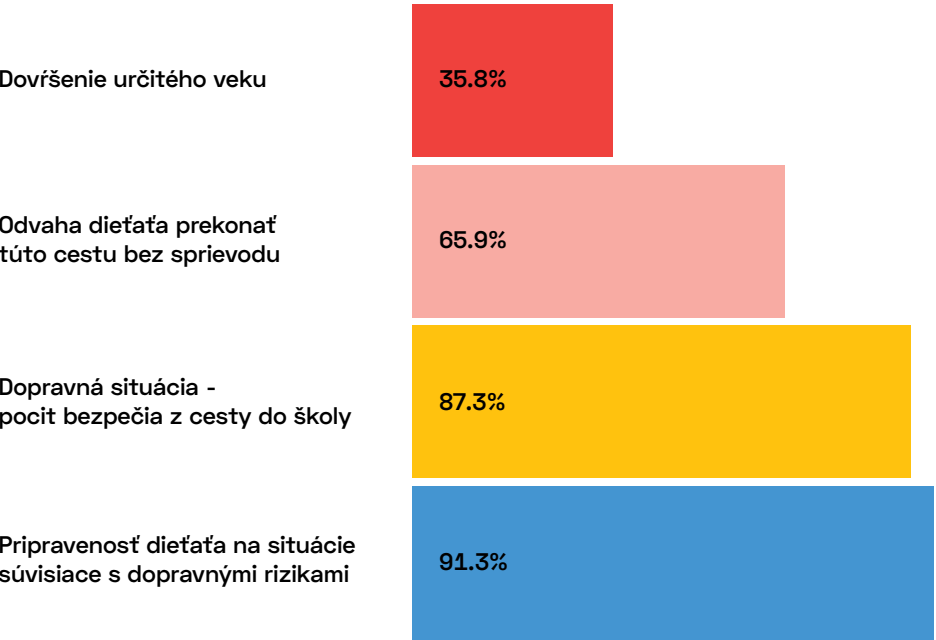
Koľkokrát týždenne jazdí dieťa do školy autom?



Graf 5: Intenzita používania automobilu ako dopravného prostriedku na cestu do školy deklarovaná pri tých, ktorí uviedli že aspoň niekedy odvádzajú deti do školy autom. Zdroj dát: Dotazníkový prieskum, MIB 2022.

Na základe tohto grafu sa dá povedať, že ak už dieťa do školy jazdí autom, tak je to každý deň. Až 40 % všetkých opýtaných deklarovalo, že toto dochádzanie autom sa deje každodenne. Väčšina trás vykonávaných do školy autom je zo zóny E, teda tej najvzdialenejšej. Vzhľadom k tomu, že je ZŠ Tbiliská umiestnená na konci MČ Rača, je využívaná do veľkej miery aj deťmi z okolitých obcí mimo územia Bratislavy, čo sme si potvrdili v dotazníkovom prieskume, rovnako tak aj zo slov pedagogického zboru ako aj z výpovedí samotných detí.

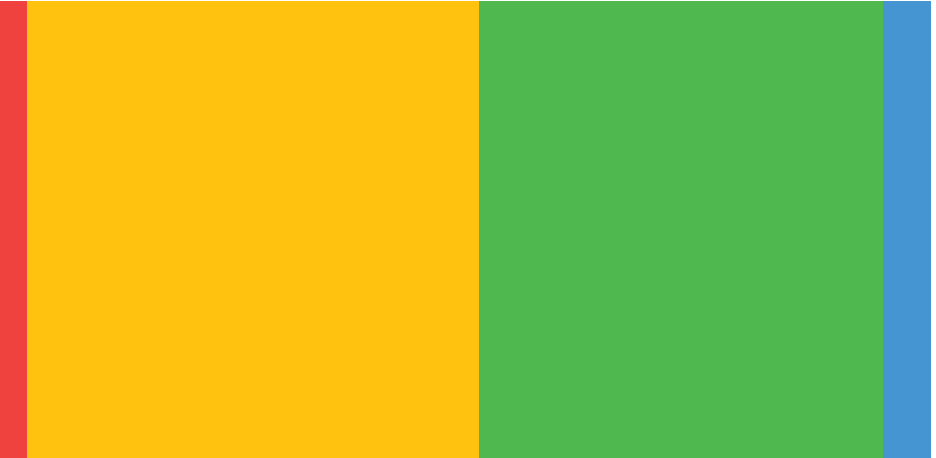
Čo zohráva najväčšiu rolu pri rozhodovaní o tom, či dieťa pustím samé do školy?



Graf 6: Aspekty rozhodovania o tom, či dieťa pustia rodičia samé do školy. Zdroj dát: Dotazníkový prieskum, MIB 2022.

V dotazníku sme sa pýtali nielen na konkrétny zážitok a dennú realitu, ale aj na všeobecnejší pocit bezpečia. Odpovede na otázku o rozhodujúcom aspekte pri púšťaní dieťaťa do školy bez sprievodu ukázali, že najčastejšie dôvody sú pripravenosť dieťaťa na dopravné riziká a pocit bezpečia v okolí školy. Rodičia tak deklarujú, že samotné dovriešenie určitého veku nie je dostatočným dôvodom na to, aby dieťa nechali ísť samé bez sprievodu.

Považujete dopravnú situáciu okolo školy za bezpečnú?



Graf 7: Vnimanie dopravnej situácie v okolí školy rodičmi žiakov ZŠ Tbiliská.

Pýtali sme sa aj konkrétne na pocit bezpečia v bezprostrednom okolí školy. Opýtaní rodičia sú v tomto ohľade rovnomerne rozdelení na dve skupiny. Po zlúčení oboch pozitívnych a oboch negatívnych kategórií (**pozri graf 7**) výsledky vychádzajú tak, že 51,7 % respondentov označilo dopravnú situáciu za bezpečnú, zatiaľ čo zvyšných 48,3 % za nebezpečnú. Celá táto skupina rodičov, ktorí situáciu nepovažujú za bezpečnú môže v budúcnosti meniť svoje stanoviská ohľadom slobody pustiť dieťa samé. Na dôvody rozhodnutia pustiť dieťa bez sprievodu sme sa podrobnejšie dopytovali počas fokusových

skupín. Niekoľkokrát odznelo, že deti vo veku do cca 10. rokov ešte často nepremýšľajú dostatočne obozretné v nebezpečných situáciách či sa chovajú „stádovito“, čím môžu ohroziť seba aj ďalšie deti. Väčšina rodičov, ktorí už svoje deti aj v nižšom veku púšťajú samé, si konkrétne trasy s nimi prešli a vyhodnotili, ktorá z možných trás je najbezpečnejšia. Časť rodičov rovnako potvrdila, že využívajú niektoré technologické nástroje, vďaka ktorým môžu telefónom či náramkom sledovať pohyb dieťaťa, prípadne s ním pri prekonávaní tejto cesty komunikujú pred jej začiatkom a po jej úspešnom dokončení.



Obr.7: Mapa problémových bodov z fokusovej skupiny rodičov. Zdroj dát: Vlastné spracovanie, MIB 2022.

Rodičia, ktorí v otázke bezpečnosti dopravy v okolí školy uviedli, že dopravnú situáciu v okolí školy nepovažujú za bezpečnú boli vyzvaní, aby svoje stanovisko doplnili o konkrétnosti, pre ktoré situáciu nehodnotia pozitívne. Najčastejšie sa objavovali sťažnosti na nedostatok priechodov pre chodcov, celkovo neprehľadnú dopravnú situáciu pred školou, množstvo áut v rannej špičke, autá v kolóne ako aj autá zaparkované všade v okolí školy. Výhrady rodičov boli spojené aj s vysokou rýchlosťou vozidiel v okolí školy.

U rodičov detí navštevujúcich ZŠ Tbiliská sme si chceli overiť aj preferencie na možné budúce zmeny v okolí školy. Navrhli sme niekoľko z nich a rodičov sme sa v dotazníku pýtali na to, nakoľko tieto zmeny preferujú pre vylepšenie dopravnej situácie pred školou. Najpreferovanejšia možnosť bola zvýšenie viditeľnosti detí na priechode pre chodcov (93 %), hľadkovanie mestskej polície (89 %), zriadenie kiss & drive stanovišťa v blízkosti školy (86 %). Silnú odozvu (85 %) malo aj opatrenie v podobe zníženia najvyššej povolenej rýchlosti v okolí školy na 20 km/h. V rámci tejto otázky sme si overovali aj to, ako by rodičia prijali model školskej ulice, teda ulice ktorá sa pre všetok tranzit zatvára v čase najväčšej špičky medzi 7:30 a 8:00 ráno (často aj v poobedňajších hodinách). Aj na túto možnosť reagovalo 63 % respondentov pozitívne, pričom vyššia miera nerozhodnutých môže svedčiť práve o tom, že takýto dopravný model si nevedia úplne predstaviť, vzhľadom k tomu že sa doposiaľ v slovenskej praxi neaplikoval.

Čo sme zistili z fokusových skupín

Výstupy, ktoré sme v skupinových rozhovoroch s rodičmi získali, sme rozdelili do troch tematických skupín. Tie sa týkajú toho ako rodičia vnímajú bezpečnosť ulíc, v čom by privítali zlepšenie a ich názorov na možné dopravné opatrenia v okolí školy.

Bezpečnosť ulíc:

- Rodičia zaučajú svoje deti, postupne s nimi prechádzajú trasy do školy či na záujmové krúžky, vysvetľujú im rôzne dopravné situácie a radia, ako by na mali správne zachovať. Rodičia vnímajú, že sa mladšie deti správajú v niektorých situáciách roztržite a robia skratkovité rozhodnutia, ktoré môžu skončiť nebezpečnou situáciou. Tieto obavy bránia rodičom púšťať deti samé alebo v skupine kamarátov.
- Deti zvyčajne začínajú chodiť samé len popoludní po vyučovaní, keď je dopravná situácia pokojnejšia a menej riziková.
- Väčšina priechodov je nebezpečných (chýbajúci priechod pri Kauflande, priechod pri zastávke MHD), rodičia sa snažia minimalizovať počet priechodov, cez ktoré je dieťa nútené prejsť samé.
- Jediný (relatívne) bezpečný priechod je priamo pri škole. Autá sa v špičke pohybujú veľmi pomaly, rodičia sú zvyknutí na tomto úseku spomaľovať/zastavovať a vysádzať deti. Na tomto priechode hliadkuje Mestská polícia. Podľa niektorých rodičov je táto hliadka zbytočná a mala by sa presunúť na iné nebezpečnejšie miesto.
- Parkovisko pri škole je nebezpečné, deti behajú pomedzi zaparkované autá.

- Električky sú pre deti nebezpečné. Električky majú prednosť – zazvoní a vyrazí zo zastávky. Deti majú problém bezpečne prejsť cez prechod.
- V minulosti sa v Rači udialo viacero nebezpečných dopravných incidentov. Samotné deti niektorých rodičov zapojených do fokusových skupín zažili nejakú nebezpečnú až traumatizujúcu situáciu.
- Rodičia využívajú rôzne zariadenia (telefóny, smart hodinky), aby mali prehľad o polohe dieťaťa. Pre rodičov je dôležité, aby mali prehľad o tom, kde sa dieťa nachádza.
- Dieťa na vozíku sa bez pomoci sa v tejto lokalite nevie bezpečne pohybovať, lokalita je veľmi bariérová.
- Obmedzenie vjazdu áut na ulicu Tbiliská počas rannej špičky je vnímané ako nerealizovateľná zmena.

Tipy na zlepšenie:

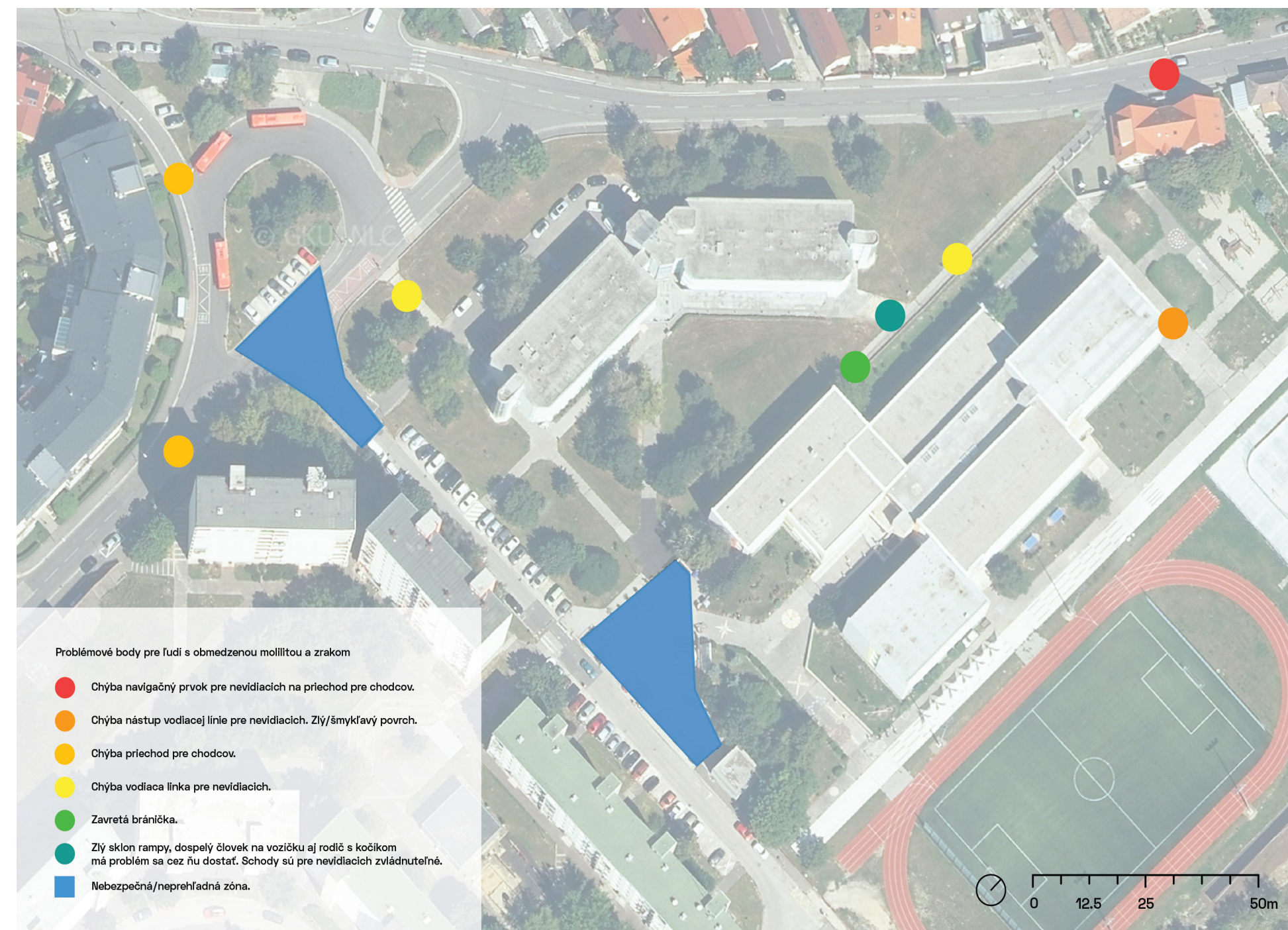
- Rodičia by chceli deti odprevádzať na bicykli alebo kolobežke, ale v súčasnosti škola neposkytuje priestor, kde by si ich počas vyučovania mohli bezpečne uskladniť.
- Ranná prevádzka školského klubu detí je od 6:00 do 7:30. V čase medzi 7:30 a 7:45 je budova školy uzavretá. Opäť sa otvára len v čase 7:45-8:00. Väčšina detí prichádza do školy v priebehu 15 minút, čo spôsobuje veľké množstvo áut a väčší pohyb detí v území. Rodičia by uvítali, aby bola škola otvorená dlhšie, napr. od 7:30, aby sa prichod detí priebežne rozdelil.
- Výstupné miesto, tzv. kiss and drive zastávka, by malo byť umiestnené tak, aby deti nemuseli prechádzať cez cestu a bezpečne sa dostali až do budovy školy.
- Komunikácia s rodičmi ako aj základná dopravná výchova pre deti by mohli pomôcť zlepšiť bezpečnosť.
- Zníženie rýchlostí na 30 km/h v bezprostrednom okolí školy a 40 km/h v okolitých uliciach.
- Využitie prvkov na priechodoch – spomaľovače, svetelné prvky.

Čo vieme z mapovania bariérovosti?

V júli sme realizovali mapovanie bariérovosti okolia školy spolu so zástupkyňami z neziskovej organizácie Raná starostlivosť. Organizácia sídli v susedstve školy v Zdravotnom stredisku Tbiliská a je centrom včasnej intervencie pre rodiny s deťmi so zrakovým a viacnásobným znevýhodnením. Cieľom mapovania bariérovosti bolo navnímanie okolia a podnetov na zlepšenie verejných priestorov v lokalite z perspektívy detí, vrátane ich rodičov, s rôznymi zdravotnými znevýhodneniami.

Výstupy mapovania:

- Chýba bezbariérový vstup do zdravotného schodiska. Zo strany školy sú vybudované nové schody, tie sú však bariérové keďže rampa začína schodom a nie od plochy chodníka. Nainštalovaná rampa má príliš strmý sklon, jej použitie pre dospelého človeka na vozíku alebo rodiča s kočíkom je náročné až nebezpečné.
- V časti ulice pri zdravotnom stredisku chýbajú parkovacie miesta pre rodiny s deťmi a parkovacie miesta pre ŤZP. V lokalite je iba jedno verejné parkovacie miesto pre ŤZP osoby.
- Veľmi dôležitá je údržba chodníkov po obrubníky nakoľko nevidiaci ľudia sa paličkou orientujú po tejto línii a neudržiavané chodníky sťažujú orientáciu v priestore.
- V okolí zdravotného strediska a pri priechodoch pre chodcov chýbajú vodiace linky pre nevidiacich.
- Zo strany chodníka medzi zdravotným strediskom a školou je zavretá bránička. Vstup cez ňu je menej bariérový, preto by bolo prospešné, ak by škola tento prechod sprístupnila
- Vstup do Tbiliskej od Rustaveliho/pri obratisku tak ako vstup do areálu pred školou pri kontajnerovom stojisku sú nebezpečnými zónami práve kvôli nožnej kolízii áut s nielen detskými chodcami.
- Stojisko zdieľaných kolobežiek v priestore na parkovisku pred školou je nevhodne umiestnené, keďže vytvára bariéru.



↑ Obr.8: Mapa problémových bodov z perspektívy ľudí s obmedzenou mobilitou a zrakovým znevýhodnením. Výstup mapovania s organizáciou Raná starostlivosť. Zdroj dát: Vlastné spracovanie, MIB 2022.

→ Obr.9: Rampa vedúca od chodníka pri základnej škole do zdravotného strediska. Rampa je bariérová kvôli tomu, že začína až na schode a má príliš ostrý uhol. Zdroj fotografie: Lenka Kudrnová, 2022.



Čo vieme od detí?

Samozrejmosťou participácie tohto projektu je zapojenie detí do mapovania susedstva v kontexte jeho prívetivosti a bezpečnosti. ZŠ Tbiliská navštevujú deti vo veku 6 až 15 rokov. Spoločne s vedením školy a pedagógmi sme vybrali ročníky a vytvorili metodiku usporiadenu vekovým skupinám zapojených detí. Hravé aktivity, ktorým predchádzalo oboznámenie s témou dopravnej bezpečnosti, umožnili deťom vyjadriť svoju skúsenosť a názor na bezpečnosť a iné kvality mapovaného prostredia. Do participatívnych aktivít sme počas vyučovania zapojili do procesu deti z troch tried zo 4., 6. a 7. ročníku. S jednotlivými triedami sme sa stretli opakovane pri viacerých aktivitách, ktoré boli prispôbené vekovým skupinám zapojených detí.

Ako sme zapojili deti z prvého stupňa (4.ročník)

Na prvej spoločnej hodine sme uviedli tému v prezentácii o ulici a jej rôznych podobách – od diaľnice až po školskú ulicu. So žiakmi sme pomenovali rozdiely na rôznych uliciach a pociť, ktorý by sme mali pri kráčaní v blízkosti týchto priestorov. Následne sme realizovali zážitkovú vychádzku do okolia, počas ktorej sme pomocou rôznych didaktických pomôcok deťom ukazovali perspektívu rôznych užívateľov a užívateľiek verejného priestoru. Vďaka detskému kočíku sa vžili do situácie, ktorú možno zažívajú práve ich rodičia alebo ľudia s rôznymi formami obmedzenia pohybu (pozri obr.10 a 11). Vďaka stupienkom sa vedeli pozerat z perspektívy dospelého človeka, zatiaľ čo vďaka výškovo obmedzeným škraľoškam sa pozerali z výšky 3-ročného dieťaťa (pozri obr.12). Postrehy detí sme na prechádzke zapisovali.

Na ďalšej hodine sme žiakom rozdali tri verzie „omaľovánok“ znázorňujúcich upravené fotky ulíc z okolia. Vybrali sme obrázky verejného priestoru, ktorým sme deti počas vnímavej prechádzky previedli a v ktorom si vyskúšali pomôcky (kočík, stupienok, škraľošky).

V menších skupinkách detí kreslili do omaľovánok prvky, ktoré by chceli pridať a zlepšiť priestor tak aby sa v ňom cítili príjemnejšie a bezpečnejšie (pozri obr.13). O zakreslených návrhoch sme sa rozprávali s každou skupinkou.

Ako sme zapojili deti z druhého stupňa (6. a 7. ročník)

Prvou aktivitou bolo uvedenie témy v krátkej prezentácii, ktorá priblížila koncept dopravnej bezpečnosti. Po úvode sme žiakom rozdali pracovné listy, na ktorých bol mapový podklad susedstva ich základnej školy. Ich domácou úlohou bolo zaznamenať na mape svoju cestu do školy – spôsob dopravy rovnako ako aj problematické body, s ktorými sa po ceste stretávajú.

Na ďalšom stretnutí o niekoľko dní sme v skupinách diskutovali o ich cestách do školy, informácie sme zaznačovali do skupinovej mapy a deti sa tak dozvedeli o skúsenostiach ostatných. Počas ďalšieho stretnutia sme s deťmi absolvovali vnímavú prechádzku. S pomocou didaktických pomôcok si mohli vyskúšať ulicu z perspektívy 3-ročného dieťaťa, rodiča kočíkom alebo dospelého chodca. (pozri obr.14) Každý žiak a žiačka dostala predpripravený hárok s tabuľkou do ktorého zapisovali svoje postrehy z verejného priestoru, ktorým sme prechádzali a z jednotlivých zastavení v teréne, počas ktorých používali didaktické pomôcky.

Po prechádzke, opäť v triede, sme žiakov a žiačky rozdelili do štyroch skupín. V skupinkách sme spoločne diskutovali a zaznamenávali do mapy postrehy žiakov o tom, čo v susedstve považujú za nebezpečné a s akými problémami sa stretávajú (pozri obr.15). Rozprávali sme sa o tom ako vnímali ulice perspektívou iných užívateľov a tiež o tom ako by motivovali ďalších spolužiakov k chodeniu do školy inak ako autom. Ich postrehy sme zaznamenali do súhrnnej mapy okolia školy. Súhrnná mapa prostredia okolia školy poukazuje na problematické body, ktoré žiaci označili. Tieto body boli rozdelené do jednotlivých kategórií súvisiacich s dopravou a bezpečnosťou v premávke (pozri obr.16).

Žiaci a žiačky preukázali veľmi dobrú schopnosť orientovať sa na mape, ako aj v okolí svojej školy. Rovnako dokázali naďefinovať väčšie množstvo problematických bodov. V okolí školy sa nachádza niekoľko bodov, kde deti navrhovali zviditeľnenie, prípadne doplnenie priechodu pre chodcov. Najintenzívnejšie je táto potreba vyznačená na Púchovskej ul. smerom k obchodnému centru, kde je cesta za najbližším priechodom pre chodcov o značnú časť dlhšia, než najrýchlejšia možná cesta bez priechodu. Deti priznávajú, že sami niekedy použijú kratšiu cestu, než by mali ísť naokolo cestou k priechodu. V niektorých prípadoch to ospravedľovali tým, že takéto správanie odporovali od dospelých. Problémom je v tomto prípade intenzívna premávka, kvôli ktorej aj samotné deti opisujú túto cestu ako nebezpečnosť či ohrozenie.

Ako jeden z problémov bol označený aj priechod pre chodcov na prechádzanie ulice. Pri vinohradoch, kde pred časom došlo aj k nehode, keď auto zrazilo žiačku cestou do školy v rannej špičke. Ako problematickú vnímajú žiaci situáciu s dopravou aj v okolí obrátiska autobusov, ktorá je pre veľké množstvo z nich každodennou cestou do školy, či už z autobusov vystupujú, alebo tadiaľ prechádzajú najkratšou možnou cestou z časti Rače so zástavbou rodinných domov. Na niekoľkých miestach deti identifikovali aj problém zaparkovaných áut, pričom jedno z týchto miest je priamo pred školou a ďalšie na križovatke Tbiliskej a Rustaveliho ulice, kde doposiaľ autá zvykli parkovať v rámci celej križovatky.

Deti, ktoré do školy dochádzajú smerom od Púchovskej, príp. od skateparku označovali za problém aj vysokú intenzitu dopravy po Tbiliskej, pričom v časti jednosmernej cesty od školy smerom k materskej škole autá jazdia rýchlo a nebezpečne.



Obr.10: Participatívna metóda – vnímavá vychádzka po okolí. Žiaci a žiačky prvého stupňa v teréne. Zdroj fotografie: Veronika Gežik, 2022



Obr.11: Žiaci a žiačky prvého stupňa si skúšali pohyby vo verejnom priestranstve z perspektívy rôznych užívateľov a užívateľiek ulíc. Zdroj fotografie: Veronika Gežik, 2022



Obr.12: Participatívna metóda – vnímavá vychádzka po okolí. Žiaci prvého stupňa si skúšajú rôzne pomôcky, ktorými skúmajú rôzne perspektívy rôznych užívateľov a užívateľiek verejného priestoru. Zdroj fotografie: Veronika Gežik, 2022



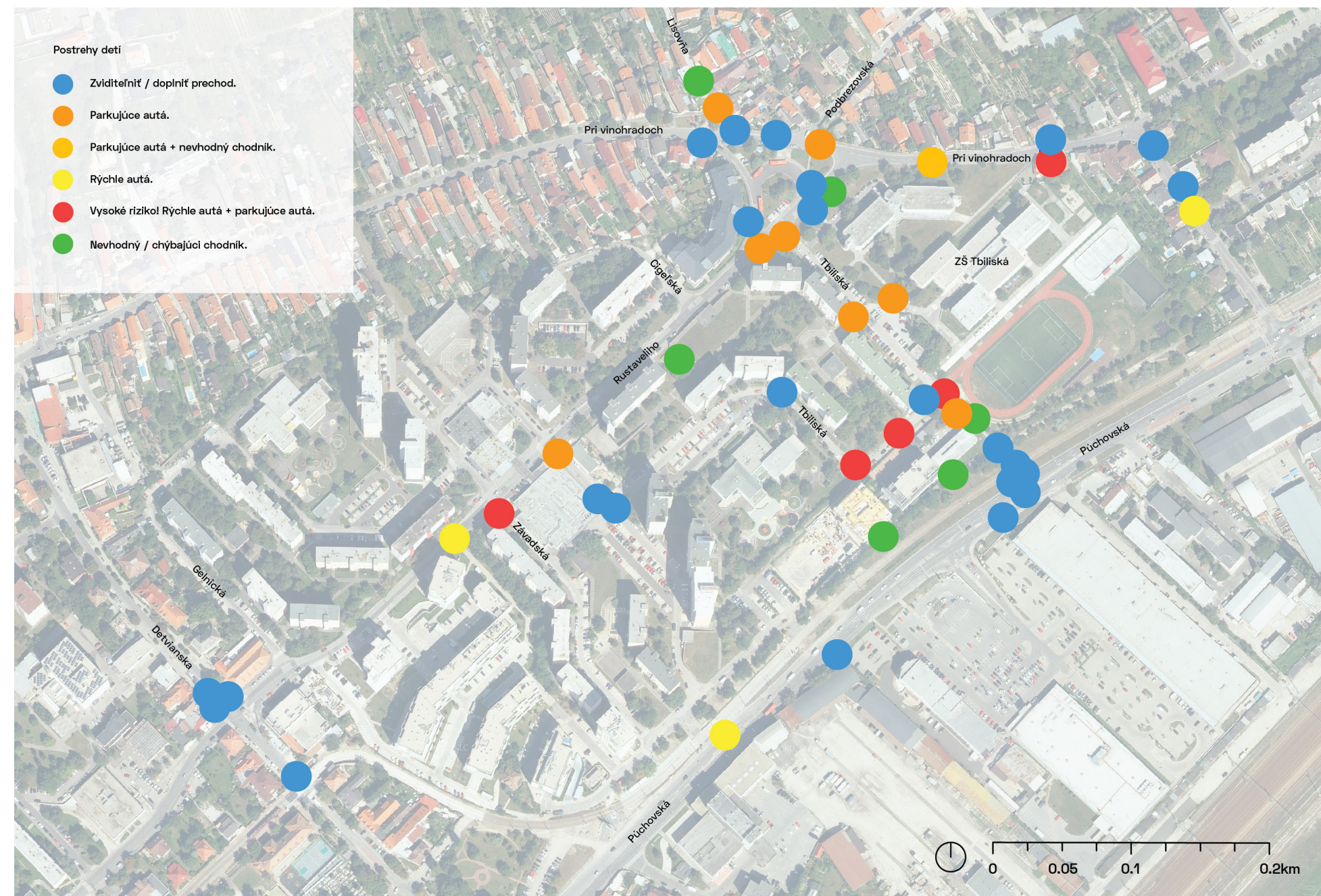
Obr.13: Participatívna metóda- zakresľovanie nápadov na zlepšenie ulice do omaľovánky. Zdroj kresby: žiak ZŠ Tbiliská, 2022



Obr.14: Participatívna metóda – vnímavá vychádzka po okolí. Žiaci druhého stupňa si skúšajú rôzne pomôcky, ktorými skúmajú rôzne perspektívy rôznych užívateľov a užívateľiek verejného priestoru. Zdroj fotografie: Veronika Gežik, 2022



Obr.15: Žiak druhého stupňa zapisuje do mapy postrehy z vnímavej prechádzky. Zdroj fotografie: Veronika Gežik, 2022



Obr.16: Mapa znázorňujúca problematické body súvisiace s dopravou, ktoré označili žiaci 6. a 7. triedy. Zdroj dát: vlastné spracovanie, MIB 2022.

Čo vieme z mapovania dopravy?

- V priebehu mája a júna sme viacnásobne robili pozorovania v území počas rannej špičky. Cieľom bolo získať obraz o rannej dopravnej situácii pred ZŠ Tbiliská, ako aj získať dôležité dáta o tom, aké je presné rozloženie používaných dopravných prostriedkov na cestu do školy.
- Pozorovanie prebiehalo v pracovných dňoch a raz cez víkend, spolu 6-krát, pričom sa vždy opakovali pozorovacie časy od 7:35 do 7:55 rozdelené do dvoch 10-minútových blokov (v prípade víkendu o 9:00).
- Pozorovanie prebiehalo na 6 pozorovacích bodoch súčasne, pričom 3 z nich boli zamerané iba na chodcov/cyklistov/kolobežkárov, 2 ďalšie iba na automobily a jeden kombinovaný, kde sa miešalo počítanie obsadenosti jednotlivých prichádzajúcich liniek MHD a automobilov na hlavnej ceste na Rustaveliho ulici.

Najväčšiu intenzitu pešieho pohybu sme zaznamenali na pozorovacom bode P2 (pozri obr.17) smerom z vnútrobloku Tbiliskej ulici cez priechod pre chodcov priamo pred školou. Druhé dva najvýznamnejšie smery boli P4 a to v oboch smeroch, od Rustaveliho aj z časti medzi školou a zdravotným strediskom. Najnižší pohyb sme zaznamenali v bode P1 a to v oboch smeroch.

Zaujímavosťou pozorovania v teréne je fakt, že hromadná doprava bola v pozorovacom čase využívaná len vo veľmi malej miere. V pozorovacom čase medzi 7:35 až 7:55 (súhrn oboch časov ranných pozorovaní) prichádza na Rustaveliho 4 až 5 spojov (linky 52, 56, 65), pričom ani v jednom prípade nevystúpilo viac než 15 detí, v niektorých prípadoch sa stalo, že v čase pozorovania vystúpilo z konkrétnej linky len jedno dieťa. Príjazd školského autobusu je totiž naplánovaný v skoršom čase, ktorí pravdepodobne časti detí nevyhovuje kvôli skorému príchodu do školy. Na základe toho môžeme usudzovať, že by posun času príjazdu školského autobusu na Rustaveliho ulicu mohol mať za následok jeho intenzívnejšie využívanie.

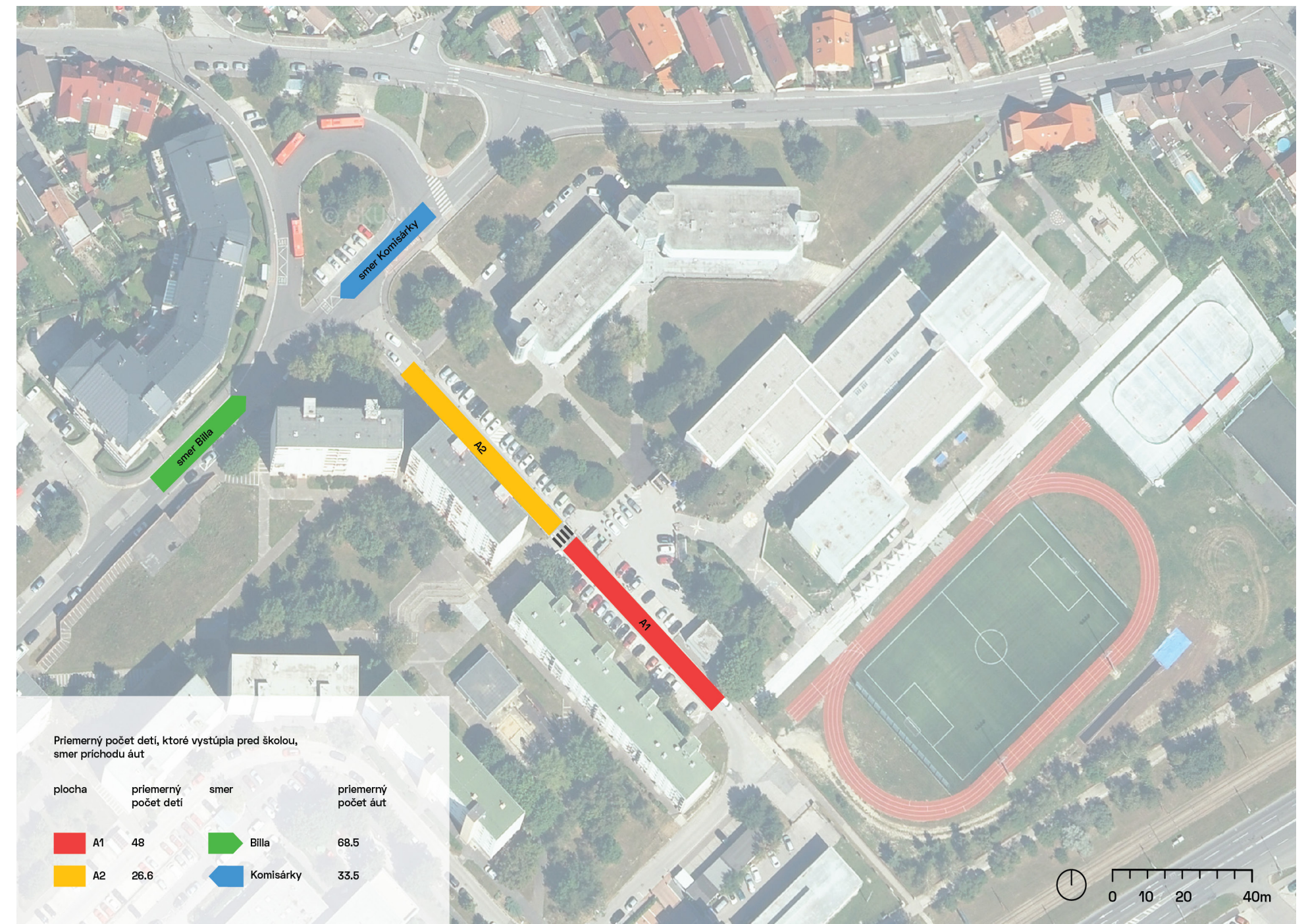
V prípade pozorovacích bodov, kde sme zaznamenávali premávku automobilov, sme zistili, že vo väčšine prípadov vysadenie detí z auta prebieha až v priestore najbližšie k škole, teda v pozorovacom bode A1 – od priechodu pre chodcov po pokračovanie Tbiliskej smerom k materskej škole (pozri obr.18). Na vystupovanie je väčšinou využívaný široký priestor vozovky s odstavovaním v ľavej časti tak, aby bol zachovaný v pravej časti priechod. Vzhľadom na stúpajúcu intenzitu dopravy v čase od 7:45 do 7:55, napr. aj na priechode pre chodcov doprava začína postupne spomaľovať natoľko, že rastie aj podiel detí, ktoré z auta vystupujú skôr a to v bode A2, resp. aj A3 (obr.17), čím si rodičia ušetria čas strávený v kolóne a môžu rovno pokračovať v trase po Rustaveliho ulici a ulici Pri vinohradoch.

Priemerný počet vozidiel zaznamenaných na Tbiliskej ul. v pozorovacom 10-minútovom časovom úseku bol 37 vozidiel, z ktorých reálne vystúpili deti smerujúce do základnej školy. V pozorovacom čase 7:35-7:45 sme v priemere všetkých dní zaznamenali 24 žiakov prvého stupňa a 14 žiakov druhého stupňa. V druhom pozorovacom čase sme dospeli k veľmi podobným výsledkom, 25 žiakov prvého stupňa a 12 žiakov druhého stupňa. V kontexte toho, čo sme pri dotazníku medzi rodičmi spomínali, že sa prelom v samostatnosti detí láme na prelome 1. a 2. stupňa, tu môžeme konštatovať,

že to neplatí. Priamo pred bránu školy sa denne odviezle aj vysoký počet detí vo veku 11 až 15 rokov, pri ktorých sa predpokladá vyššia miera samostatnosti.

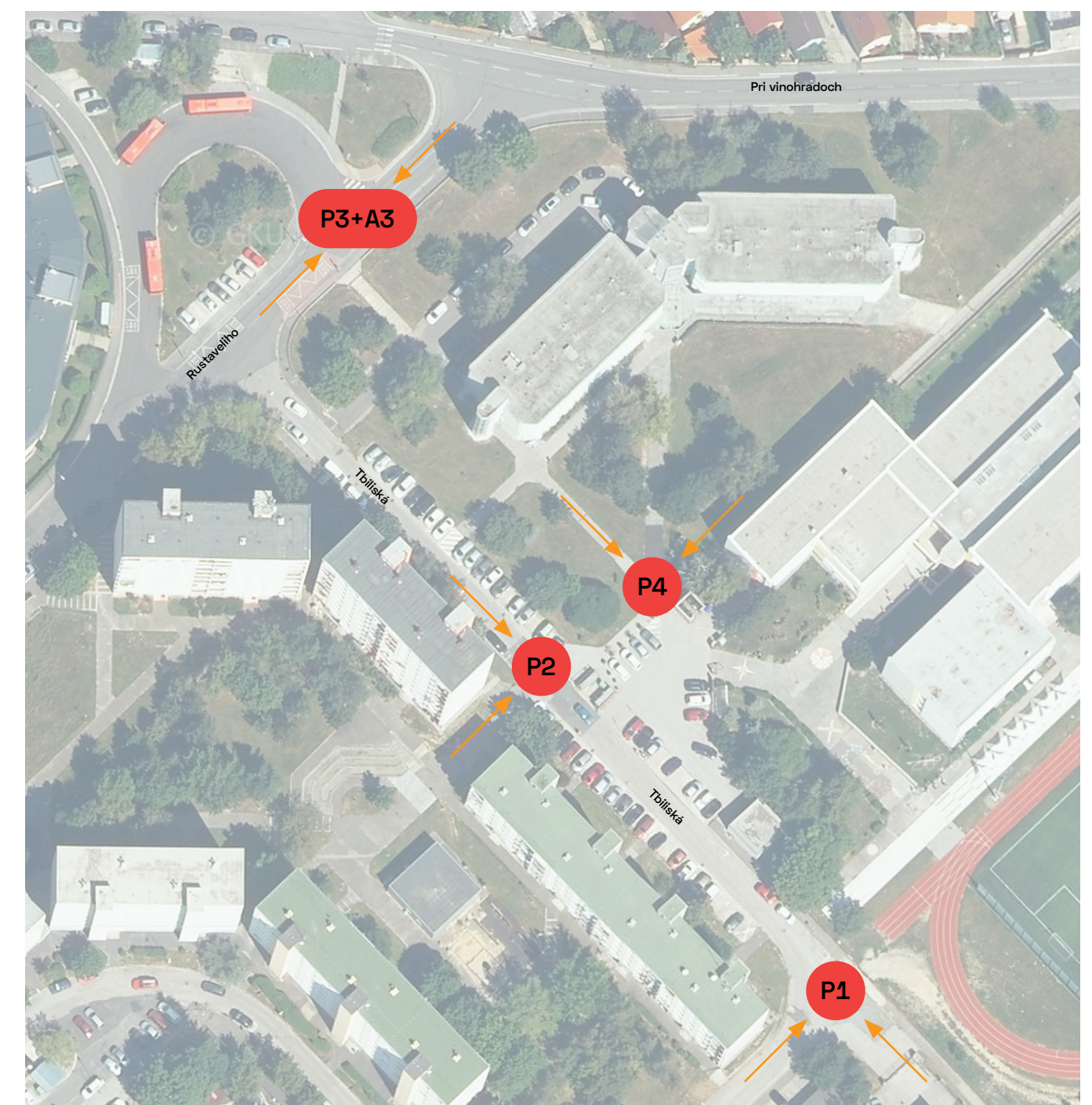
Počas rannej špičky, medzi 7:35 a 7:55 do Tbiliskej ulice tak spolu odbočí 75 vozidiel, ktoré na Tbiliskú ulicu odbočujú len výlučne z dôvodu bezpečného a pohodlného odprevadenia dieťaťa/deti do školy.

Na základe pozorovania v teréne v rôznych podmienkach – rôzne dni v týždni či rôzny vplyv počasia – môžeme nad rámec dát o spôsobe dopravy konštatovať, že vznikajú mimoriadne kolízne a nepriemenné situácie. Vyššie evidovaný počet vozidiel prichádzajúcich na Tbiliskú kvôli dopraveniu detí do školy sa nemusí zdať tak vysoký, preto je tieto údaje potrebné doplniť aj o naše pozorovacie záznamy. V priebehu pozorovaní totiž dochádzalo k situáciám, napr. kedy niekoľko nevhodne zaparkovaných vozidiel priamo pred školou spôsobilo dopravnú zápchu. Rovnaká situácia sa opakovala napr. aj v prípade, kedy sa niektoré z vozidiel na Tbiliskej ulici snaží zaparkovať. Počas jedného ranného pozorovania došlo aj k situácii, kedy vozidlo na Tbiliskej ulici odpadlo evidenčné číslo. Vodič vozidla sa snažil situáciu na mieste riešiť, čím ešte vo väčšej miere spôsobil nepriechodnosť ulice. Za všetkých vyššie spomenutých okolností sa následne deje, že rodičia rezignujú na to, doviezť dieťa až pred budovu školy, vystupujú z auta aj vo väčšej vzdialenosti a deti často nebezpečne vo vysokej premávke kľučkujú pomedzi vozidlá smerom k škole. V priebehu celých 20 minút najintenzívnejších príchodov detí do školy tak vznikajú rôzne kolízne situácie, ktorým sa dalo zamedziť logickjším usporiadaním dopravy, ako aj zmenou chovania jednotlivcov.



↑ Obr.18: Mapa zobrazujúca intenzitu dopravy na jednotlivých pozorovacích bodoch v priemernej hodnote za všetky pozorovacie dni. Zdroj dát: vlastné spracovanie, MIB 2022.

→ Obr.17: Označenie pozorovacích bodov počas ranného mapovania dopravy. V bodoch P1, P2, P4 sme sledovali chodcov, cyklistov a kolobežkárov. V bode P3+A3 sme sledovali aj počet prechádzajúcich automobilov a obsadenosť MHD autobusov. Zdroj dát: vlastné spracovanie, MIB 2022.



Záver

Uvedomujeme si, že nie je možné docieľiť, aby všetky deti do školy mohli chodiť peši, rovnako tak nie je cieľom ostrakizovať rodičov, ktorí deti do školy vozia autom. Naším cieľom, ktorým bolo primárne spoznať detailne lokalitu je aj na základe týchto informácií navrhnúť riešenia, vďaka ktorým môžeme pomôcť lokalite. Chceme prispieť k tomu aby rodičia mali možnosť zmeniť dopravné správanie svojich detí pri dochádzaní do a zo školy a aby mohli deti nechať dochádzať do školy bezpečne a prípadne bez sprievodu dospelým. Rozumieme, že k tomu je potrebné zlepšenie infraštruktúry od doplnených prvkov na priechodoch po možnosť bezpečne uskladniť kolobežky a bicykle počas vyučovania.

Jedno z riešení vidíme vo vytvorení tzv. „drop off zóny“ umiestnenej na hlavnej Rustaveliho ulici, vďaka ktorej by rodičia detí nemuseli zachádzať do Tbiliskej ulice a zahlcovať premávku v inak pokojnej ulici. Namiesto toho by sa rodičom urýchlil prejazd okolo školy pri zabezpečení plynulého a hlavne bezpečného príchodu detí do školy bez obavy o ohrozenie v premávke.

Ďalším z riešení na zvýšenie bezpečnosti, je vytvorenie priebežného chodníka na križovatke Tbiliskej a Rustaveliho ulice. Široká vozovka v súčasnosti nemá žiadne ochranné prvky pre chodcov. Vytvorenie priebežného chodníka okrem toho dopomôže k spomaleniu vozidiel, ktoré z Rustaveliho ulice odbočujú na Tbiliskú.

Tretím problematickým bodom je priechod pre chodcov priamo pred základnou školou. Nahusto zaparkované autá (často aj v zóne, kde nie je povolené parkovanie v pásme pred priechodom) zásadne znižujú výhľad všetkých prechádzajúcich.

Projekt Ulice pre deti – ZŠ Tbiliská je prvým svojho druhu, ktorý realizuje Metropolitný inštitút Bratislavy v spolupráci s bratislavskou mestskou časťou a so vzdelávacím zariadením. V iniciatíve plánujeme pokračovať a počas roka 2023 budeme riešiť zlepšenie verejných priestorov v ďalších piatich lokalitách v Bratislave.

Autorský a edičný tím Ulice pre deti:
Juraj Hurný, Dorota Šariková, Sandra Štasselová, Veronika Gežík, Zuzana Žurkinová, Lenka Kudrnová, Lucia Elečková, Adrienn Gallová, Ján Urban, Zuzana Čupková, Mária Dida

Mapovací tím: Richard Boris, Terézia Šidová, Andrea Diossyová, Juraj Števík, Terézia Kysel'ová

Grafická úprava: Peter Chmela

Materiál neprešiel jazykovou korektúrou.

© Metropolitný inštitút Bratislavy, 2022