



ISKOLAUTCA

RÉV8



TARTALOM

Összefoglaló 3

Célok 6

Illeszkedés az önkormányzat víziójához 7

Általános helyzetkép 7

Nemzetközi példák 8

London, Egyesült Királyság 9

Párizs, Franciaország 10

Barcelona, Spanyolország 11

Bécs, Ausztria 11

Iskolautcák Magyarországon 12

A józsefvárosi iskolák helyzete 15

Mi az az iskolautca? 17

Az iskolautca kialakítások fokozatai 18

Az iskolautcák kialakításának elemei 19

Forgalomtechnika 19

Fizikai kialakítás 19

Szemléletformálás 21

Résztvételi folyamat 22

Forrásjegyzék 24

Képjegyzék 24

ÖSSZEFOGLALÓ

Józsefváros Budapest harmadik legsűrűbben lakott kerülete, ahol több, mint 40 db olyan oktatási és nevelési intézmény van, ahol kiskorú gyermekekkel foglalkoznak. Ezeket rengeteg gyermek látogatja a kerületből és messzebbről. Fontos, hogy minél biztonságosabb körülmények között érkezzenek meg, minél nyugodtabb, jobb levegőjű környezetben tudjanak találkozni, várakozni vagy egyszerűen csak kényelmesen elférni.

Az egészséges és biztonságos környezet iránti igény, a növekvő autóforgalomból fakadó konfliktusok és a közterületek használatának egyenlőtlenségei napjaink legfőbb urbanizációs kihívásai. A légszennyezés, a zajszennyezés, a közúti balesetek száma és súlyossága olyan előttünk álló súlyos problémák, amelyek különösen sújtják a fiatalokat, kiemelten érintik a gyermekek egészségét.

E problémákra válaszként világszerte egyre növekvő léptékben vezetnek be gépjárműforgalom csillapító intézkedéseket, alakítanak ki emberközelibb, zöldebb közterületeket, és a gyerekekre fókuszálva egyre több város alkalmaz úgynevezett „iskolautca” koncepciókat. Az iskolautcák kialakításának fő célja a biztonságos, egészséges és hangulatos környezet megteremtése az intézmények környékén, teret adva a gyerekeknek, egyúttal mindenki által szabadon használható magas minőségű városi közösségi tereket hozva létre.



Az iskolautca – a kifejezés eredeti, általánosan használt jelentése szerint – mára egy olyan közoktatási intézményhez kapcsolódó utcát jelent, amiben az iskolák előtt a helyszíntől függő változó méretű autómentes tér jön létre. Az **állandó (teljes) iskolautca** esetén nem lehet áthajtani gépjárművel az intézmény előtt és parkoló autók sincsenek az úton. Az **időszakos iskolautca** működése idején – a reggeli iskolába érkezéskor és a délutáni elinduláskor – az intézmény előtti közútszakasz átadásra kerül a gyalogosoknak és lezárásra kerül a gépjárműforgalom előtt. Az **iskolateretek** esetén a bejáratok környezetében alakulnak ki védett gyalogos teresedések, és a bejáratot megközelítő útvonalakon javul az útkeresztezési lehetőségek biztonsága. Így az iskolák előtt minden esetben létrejön egy olyan tér, amit biztonságosan használhatnak a diákok és szüleik, az intézmények dolgozói, a helyben lakók és az arra járók. Minden esetben fontos az iskolai környezetre való figyelemfelhívás.

MIÉRT JÓ AZ ISKOLAUTCA?

● Tisztább lesz a levegő.

A megálló, araszoló és elinduló gépjárművek kipufogógáza okozta légszennyezés csökken az iskolák előtt a távolabb kerülő és csökkenő gépjárműforgalom révén.

● Csökken a balesetek kockázata.

A parkolóhelyeket a bejáratától távolabbi szakaszon jelölik ki, így az iskolák közelében megszűnik a balesetveszélyes manőverezés, megszűnik a nagy tömegű gépjárművek okozta veszélyérzet.

● Támogatja az egészséges életmódot.

Arra ösztönzi a gyerekeket, hogy gyalogosan vagy kerékpárral járjanak iskolába. A testmozgás hozzájárul az egészség megőrzéséhez, az aktív közlekedési módok segítik a környezet megóvását.

● Teret biztosít a helyi közösség számára.

Az iskolák tanulói, a szüleik és a környékén lakók szabadon használhatják az intézmények előtti közterületet. A közterület így többféle használatra lesz alkalmas, itt is lehet találkozni, játszani, beszélgetni és tanulni.

A Józsefvárosi Iskolautca Program bemutatja a nemzetközi szinten már széles körben kipróbált és sikeres eszköztár VIII. kerületi megvalósítási lehetőségeit, megfogalmazza annak különböző szintjeit és lefekteti a vonatkozó részvételi folyamat alapelveit.

Azért hozunk létre iskolautcákat, hogy **a városi környezetet az emberi léptékhez igazítsuk, biztonságosan lehessen megérkezni az intézményekbe, egészséges közterületeket hozunk létre, teret adjunk a gyerekeknek és fiataloknak, és mindenki által szabadon használható közösségi szabadterek alakuljanak ki.** A közterület egyszerre sokféle funkciót tölthet be, erre mutatunk példát az iskolautca kialakításokkal. A fizikai változtatásokon keresztül az utcáknak új értelmet adunk, lehetőséget biztosítunk a demokratikusabb közterület használatra.

AZ ALKALMAZHATÓ ESZKÖZTÁR

- **Forgalomtechnikai eszközök:** terelőelemek, behajtásgátlók, útburkolati jelek, KRESZ táblák.
- **Berendezési elemek:** fák, növényládák, utcabútorok, kerékpártámaszok, aszfaltfestések, játékos elemek, tájékoztató táblák.
- **Épített elemek:** szegélyek, burkolatok, járda építés, útpálya emelés.
- **Szemléletformálás:** program készítés, kiadványok, tájékoztató kampányok, gyaloglást és kerékpározást népszerűsítő akciók, bebringázási kampányok, bicibusz szervezés, közös gyaloglás szervezése.

Az iskolautcák kialakításánál más közterületi beavatkozáshoz hasonlóan lényeges szerepe van a **részvételi folyamatnak**, amit ebben az esetben egyedivé tesz a gyerekek kiemelt érintettsége. Szoros kapcsolatra van szükség az intézmény dolgozóival, a diákokkal és a szülőkkel. A részvételi folyamatban a konkrét esetben előre meghatározott módon szükség lehet igényfelmérésre, részvételi tervezésre, együttműködésre a megvalósításban, utólagos értékelésre és visszacsatolásra.



CÉLOK

A közoktatási intézmények előtt gyakori probléma, hogy torlódások alakulnak ki amiatt, hogy sok szülő autóval viszi a gyermekét az iskolába, és a járművek éppen a bejáratok közelében várakoznak, manővereznek vagy araszolnak járó motorral. Gyakran az jelenti a nehézséget, hogy a diákok megérkezéséhez és távozásához nincs elég hely, nem lehet hol várakozni. Sok iskola esetében pedig tapasztalat, hogy csak egy szűk udvar áll rendelkezésre, a tanulók kevés időt tudnak a szabad levegőn tölteni, kevés a közösségi tér az intézményekben.

A program célja, hogy a VIII. kerületben található oktatási és nevelési intézmények környezete mindenki által könnyebben és biztonságosabban elérhetővé váljon, miközben csökken a légszennyezettség és a csúcsidőszakokban tapasztalható forgalmi torlódás, egyúttal az iskolák előtti közterület szakaszok az intézmények védett bejáratí tereivé válnak.

Józsefváros folyamatosan törekszik az otthonos, zöld, egészséges, forgalomcsillapított, biztonságosan és kényelmesen gyalogolható közterületek hálózatának létrehozására széles járdákkal, teresedésekkel, sétálóutcákkal, parkokkal, játszóterekkel, közösségi terekkel. Ebbe a rendszerbe csatlakoznak be az intézményekhez kapcsolódó iskolautcák is.

Alapvető a gyerekekre irányuló megkülönböztetett figyelem, hiszen ők fokozottan kitéttek minden környezeti hatás számára, és egészen más szemmel látják, tapasztalják meg a városi környezetet, mint a felnőttek. A helyi önkormányzatok felelőssége is, hogy a gyerekek és fiatalok biztonságos és egészséges környezetben tudjanak felnőni. A bölcsődék, óvodák és iskolák az életünk meghatározó terei, ezekhez pedig a közvetlen környezetük, a körülöttük lévő közterületek is hozzátartoznak. Az aktív közlekedés támogatása, a találkozások elősegítése, a játékra való tér létrehozása, a biztonság növelése és a légszennyezettség mérséklése mind olyan kihívások, amelyek összefüggenek az intézményekhez kapcsolódó közterületekkel, és ezeken az iskolautcák kialakításával lépésről lépésre haladva javíthatunk.



ILLESZKEDÉS AZ ÖNKORMÁNYZAT VÍZIÓJÁHOZ

A Józsefvárosi Önkormányzat *Józsefvárosi Mobilitási Chartában* rögzített kiemelt törekvése az **élhető közterületek létrehozása**, ahol mindenki otthon érzi magát. Célkitűzés a **biztonságos, emberléptékű közlekedés** biztosítása. A dokumentum alapelveként rögzíti a **gyengébb közlekedők biztonságát**.

Az önkormányzat Képviselő-testülete által elfogadott *Gyerekbárát Józsefváros Konceptió* célul tűzi ki, hogy **minden gyerek és fiatal biztonságos és tiszta környezetben nőhessen fel**, illetve legyen lehetősége **a szabadidő, játék, közösségi élet számára biztosított színvonalasan kialakított közterek** használatára. A koncepció része, hogy a közterek úgy vannak kialakítva, hogy tekintettel legyenek a gyerekek sajátos igényeire is. Az iskolautcák kialakítása éppen ezeket szolgálja.

Józsefváros Klímastratégiája célul tűzi ki egy klímabarátság, közösség-centrikus, élhető, egészséges Józsefváros létrehozását. A dokumentum intézkedései között szerepel **az óvodák, iskolák környezetvédelmi nevelésének erősítése, a mozgásra, közösségi tevékenységre csábító közterek kialakítása és a sétáló-, forgalomcsillapított utcák hálózatos fejlesztése** is.

Az iskolautcák kialakítása és a bejáratok előtti területek biztonságának növelése a sűrűn beépített belvárosi környezetben csak a parkolóhelyek és/vagy az úttest funkciójának átalakításával valósítható meg. A *Józsefvárosi Parkolási Stratégia* leszögezi, hogy az önkormányzat fő célja a **közterületek használatának demokratizálása**, azaz a közterületen parkoló gépjárművek számának csökkentése, ami szabályozási és műszaki eszközök együttes alkalmazásával érhető el. A Józsefvárosi Iskolautca Program részeként átalakuló közterületek esetében minden helyszínnél mérlegelni kell az adottságokat, az igényeket és a megvalósíthatóság szempontjait, amit össze kell vetni az adott területre gyakorolt hatással.

ÁLTALÁNOS HELYZETKÉP

Napjaink egyik legnagyobb urbanizációs problémája a városi közúthálózat túltelítettsége, a közterületek gépjárműforgalom alá rendelése, amely számos konfliktust vonz magával. A HYDE 2023-as kimutatása alapján az európai lakosság több, mint 70%-a él városokban, míg ez az arány 1960-ban 50% körül állt¹. A városok és a városi lakosság növekedéséből adódóan, valamint az egyéni gépjármű tulajdon széles körben elérhetővé válásával a személygépjármű-forgalom rendkívüli mértékben megnövekedett. Az autók által kibocsátott káros anyagok és az ebből eredő súlyos légszennyezés, illetve a zajszennyezés elsődleges problémaként jelentkezik. Az autók számának és a közúti közlekedés mennyiségének növekedését kiszorgálni próbáló szemlélet (parkolóhelyek biztosítása, útfelület növelése) következtében létrejövő közterületi funkcióvesztés és zöldfelület csökkenés, valamint az ebből adódó hősziget-jelenség szintén komoly, sürgősen megoldásra váró problémát jelent. Számos kutatás² talált korrelációt a városi légszennyezettség és az életminőség romlása, a halálozási ráta növekedése, valamint bizonyos megbetegedések, például a kardiovaszkuláris és légúti betegségek között. Súlyos rizikófaktorok számítanak a közúti forgalomból adódó balesetek is.

A WHO 2023-as Global Status Report On Road Safety című kiadványa összefoglalja az elmúlt évek halálos végkimenetelű közúti baleseteit. A tanulmányból kiderül, hogy 2021-ben 1,19 millió halálos áldozata volt a közúti közlekedésnek, 2019-ben pedig első helyen szerepelt az 5-29 éves korosztály elhalálozási okok listáján. Minden korosztályt figyelembe véve a 12. helyet foglalta el az elhalálozáshoz vezető okok között.³ Amint az a WHO kimutatásból kiderül, a gyermek és a fiatal korosztály fokozott veszélynek van kitéve mind a balesetek, mind a károsanyagokból származó veszélyek tekintetében.

¹ Ritchie, Samborska, and Roser, 'Urbanization'.

² Gascon et al., 'Residential Green Spaces and Mortality'.

³ World Health Organization, Global Status Report on Road Safety 2013 Supporting a Decade of Action.

Az oktatási intézetek környezete a reggeli és a délutáni órákban légszennyezettségi gócpontokként funkcionálnak a számos, autóval érkező és távozó család következtében. Az esetek többségében ezek csak pár perces megállást jelentenek, azonban a rövid időszakon belüli magas intenzitás nagymértékben megnöveli a levegő NO_2 -, CO_2 -, SO_2 -, O_3 - és szálló por koncentrációját. Számos kutatás, köztük magyarok által elvégzettek is, arra a következtetésre jutottak, hogy a levegőbe kerülő károsanyag a gyermekekre fokozottan kártékony hatással van, ugyanis tüdejük még kevésbé kifejllett, így alacsonyabb hatásokkal tudják kiszűrni a levegőből a szennyező anyagokat⁴.

A gyermekek helyzete természetükből adódóan is rosszabb, lévén a levegőnél nehezebb molekulák a talajfelszín közelében magasabb arányban fordulnak elő⁵. Több kutatás is arra jutott, hogy az ilyen jellegű, fokozott mértékű légszennyezés hosszú távon allergiát, asztmát, fejlődési rendellenességeket válthat ki a gyermekekből⁶. Salvi 2007-es vizsgálata rámutat arra a tényre is, hogy az oktatási intézmények drop-off/pick-up pontjai nem csak a gyermekekre, de a felnőttekre, adott esetekben pedig a kismamákra és a magzatokra is fokozottan károsan hathatnak. További rizikófaktoraként merülhet fel, hogy az autóval utazás következtében a gyermekek nem jutnak a fejlődésükhöz elegendő mozgáshoz.

A felvázolt problémák megoldását nem egy helyen kell keresni. Egyrészt jelen van a térhasználatból adódó fizikai konfliktus, amely gátolja az egészséges és biztonságos életvitelt, másrészt pedig egy társadalmi, viselkedési mintákban jelentkező probléma is kiütközik, mégpedig az emberek közlekedési szokásaiban, az autók túlhasználatában. Ennek megfelelően a válaszokat sem elég a fizikai környezet átalakításában meglátni, hanem a tájékoztatásra, információ átadásra, szemléletformálásra is energiát kell fordítani.

NEMZETKÖZI PÉLDÁK

Egy 2022-es londoni kutatás feltárta, hogy számos kerületben a reggeli és délutáni csúcsidő forgalmának közel egyharmadát teszi ki a gyermekek autóval történő szállítása. Ezt a tényt árnyalja, hogy egy, a Clean Cities Campaign szervezet által készített közvélemény-kutatás szerint a kiskorú gyermeket nevelő szülők az autós iskolába járást csak 11%-ban tartják optimálisnak, míg 59%-ban a gyaloglást vagy egyéb aktív közlekedési módot, például a kerékpározást preferálnák. Ennek az igénynek megfelelően és a fentebb taglalt problémák feloldására hozták létre az iskolautca koncepciót⁷.

Az egyik első ilyen jellegű kezdeményezést egy észak-olaszországi városban, Bolzanóban hozták létre az 1990-es évek elején, ugyanis a városvezetés megelégedte, hogy a gyermekek közvetlen veszélynek voltak kitéve egy általános iskola utcafrontjánál. Az autós forgalmat kitiltották az utcából 15 perccel a tanítás kezdete előtti időponttól 15 perccel a tanítás vége utánig. A kezdetekben negatív visszhangot kiváltó szabályozás rövid időn belül elnyerte a helyiek tetszését, így pár éven belül további 5 db, a 2010-es évekre pedig összesen 10 ilyen útszakaszt alakítottak ki a városban megtalálható oktatási- és rendelőintézetek közelében. Az első felmérések alapján 50%-kal visszaesett a közúti balesetek száma, és a gyerekek 40%-a gyalogosan érkezett az iskolába⁸.

⁴ Salvi, 'Health Effects of Ambient Air Pollution in Children'.

⁵ Barna and Bereczky, '„Legjobb Út Az Iskolába” – Iskolai Mobilitási Szokások Vizsgálata'.

⁶ Hirsch et al., 'Inner City Air Pollution and Respiratory Health and Atopy in Children'.

⁷ Transport for London, 'Getting to Know School Streets'.

⁸ Bolzano: School Streets.

LONDON, EGYESÜLT KIRÁLYSÁG

Londonban az első iskolautcát 2017-ben hozták létre, és két év alatt közel 90-re növekedett ez a szám. A koronavírus járvány alatt felértékelődött a szabadban, mozgással töltött idő, így az azt követő időszakban robbanásszerűen megemelkedett az iskolautcák száma, 2022-re már több, mint 500 ilyen módon kialakított útszakasszal büszkélkedhetnek London kerületei.

Az egyik iskolautca a dél-londoni Southwark kerületben, Dulwich-ben található. A Bessemer Grange Primary Schoolba 622 - 3-11 év közötti - diák járt a 2018-as tanévben. A szülők egy, az iskola által megrendezett konzultáció során fejezték ki aggodalmukat a rossz levegőtminőség, a közlekedésbiztonság és a nehézkes parkolási lehetőségek miatt. Az iskolautca koncepciót először egy 14 hetes próbaidőszakban tesztelték, amelynek az első napját egy lakossági eseménnyel tették színesebbé. Hétköznaponként 8:30-10:00 és 14:30-16:30 között lezárták az utcát a gépjárművek elől. A behajtást lehajtható terelőoszlopok akadályozták meg. Az utca bejáratainál olyan figyelemfelhívó és tájékoztató táblákat, térképeket helyeztek ki, melyek többek között alternatív útvonalakat, gyalogosan és kerékpárral 10-15 perc alatt megközelíthető célpontokat, közlekedési csomópontokat ábrázoltak.



1. kép A Londoni Bessemer Grange Primary School a lezárás ideje alatt

A behajtási korlátozás csak a helyi lakókra és a mozgáskorlátozottat szállító autókra nem vonatkozott. A próbaidőszak alatt megnövekedett gyalogos és kerékpáros közlekedés alapján a koncepciót sikeresnek titulálják és véglegesítse. Senki nem próbálta meg a kialakított koncepció szabályait megsérteni, a gyalogos és autós forgalom között komoly konfrontációra nem került sor. Az állandósított kialakításban hétköznaponként 8:30-9:30 és 15:00-16:00 között zárták az utcát a gépjárművek elől, a terelőoszlopok felállítása és lecsukása az intézmény feladata volt.

A személygépjárművek átlagos forgalma 82%-kal volt kevesebb a lezárt időszakban, mint azon kívül. Kerékpárral viszont a lezárt időszakban óránként átlagosan 23-an közlekedtek az utcában, míg a lezáráson kívül ez a szám 10-re esett vissza. Az autók átlagos sebességében is visszaesés

volt tapasztalható, 6-7 mérföld/h-ás sebességet mértek a környező utcákban, szemben a lezáráson kívüli időszak 11-13 mérföld/h-ájával. Az úthasználatban is jelentős változások történtek. A gyalogos forgalom egy harmada a járdák helyett a szélesebb útpályán közlekedett az iskola felé, míg a biciklisek 80%-a választotta az útpályát a járda helyett.⁹

PÁRIZS, FRANCIAORSZÁG

Párizs élen jár a belvárosi közlekedés megreformálásában, főként a kerékpáros infrastruktúra fejlesztésében. A várost 2019-ben a világ 8. leginkább biciklisbarát városának választották. Jelenleg a város területén több mint 200 iskolautca található, ahol az angliai és olasz példának megfelelően időszakosan vagy állandóan korlátozzák az autóforgalmat. 15 utcában 100%-ban megszüntették a gépjárműforgalmat. Több ilyen utcában a megszűnt autóforgalom helyén színes programokat, aktivitási és közösségépítési lehetőségeket kínálnak a lakosságnak.

A Charles-Baudelaire utca óvodának, általános iskolának és főiskolának is otthont ad, ezáltal egy felettébb forgalmas útszakasznak számít, ahol korábban kétsávos útpálya kapott helyet. Az utca átalakítása 2021-ben kezdődött, aminek az eredményeképpen növényágások, gyümölcsfák, sportolásra alkalmas utcaszakaszok kaptak helyet, és egy teljes mértékben a gyalogosok és a mikromobilitási eszközöket használók igényére szabott, lélegző sziget jött létre a város eme forgalmas közterületén. Párizs polgármestere, Anne Hidalgo szívügyének tekinti a város levegőjének megtisztítását és ökológiai lábnyomának csökkentését, így programjának részét képezi, hogy 2026-ra el szeretné érni a 300 iskolautca létrehozását.¹⁰



2. kép A Charles-Baudelaire utca az átalakítások után

⁹ Coules, 'School Run Accounts for Nearly 30% of Morning Traffic in London'.

¹⁰ Johnson, 'School Streets Programs Surging In Some Cities But Others Have More Homework To Do'.
'Paris City Hall Aims for 100 Green School Streets by 2026'.
'Plus de 200 « rues aux écoles » dans Paris'.

BARCELONA, SPANYOLORSZÁG

A spanyol főváros területén 2023. novemberében 217 olyan iskola és egyéb oktatási intézmény volt, amelyek közvetlen környezetében autós forgalomcsillapítási metódusokat alkalmaztak. Ahogy Párizs esetében, úgy Barcelonában is két módszer jelent meg, az egyik a motorizált járművek teljes körű kitiltása, míg a másik egy konszolidáltabb, együttműködésre alapuló változat volt. Az előbbi módszer - jellegénél fogva - 90%-os visszaesést tudott elérni a gépjárműforgalom tekintetében. Ezen utcák esetében, mint amilyen például a Fígols utca, a lakosság által szabadon hozzáférhető közösségi terület megháromszorozódott. A légszennyezettségi mutatók is javulást mutattak, az említett utcában a NO₂-szint 7% körül csökkent. A másik módszer esetén, a részlegesen lezárt útszakaszokon is másfélszeresére növekedett a szabadon használható terület, mivel több helyen alkalmaztak járdaszélesítéseket, sávlezárásokat, emellett kialakítottak biciklisávokat, növényládák kihelyezésével, mikroparkok létesítésével és burkolatfestéssel alkottak olyan területeket, amelyek élhetőbbek és szabadidő tevékenységek számára, játékokra alkalmasabbak, valamint nagyobb biztonságot nyújtanak.¹¹



3. kép Barcelonai iskolautca az átalakítások előtt és után

BÉCS, AUSZTRIA

Az osztrák fővárosban egy 2014-ben induló, 4 éven át tartó, közösségi tervezési folyamatot is tartalmazó projekt keretein belül adták át az első iskolautcát, a Vereinstrasse-t. Az utca időszakos lezárása azonnal éreztette hatását, 47%-ról 56%-ra nőtt az iskolát gyalogosan megközelítő diákok száma, egy ötödével nőtt a kerékpárral közlekedők száma, valamint a 2010-2014-es 19%-ról 2015-2019-re 13%-ra, vagyis 6%-kal csökkent az autóval érkezők száma. Az utcán végzett forgalomszámlálás szerint 2018. júniusában, 7:30-8:30 között 115 gépjármű haladt át a Vereinstrasse-n, ezen belül a legforgalmasabb időszak 8:00-8:05 között volt 17 jármű áthaladásával. Ezzel szemben, a korlátozások bevezetésének hatására, szeptemberben már csak 37 gépjármű haladt keresztül az utcán, a legforgalmasabb időszakok pedig 7:00-7:05 és 8:25-8:30 között voltak, 7-7 járművel. Egy 2019-es tanulmányban megkérdezettek 85%-a szerint a bécsi gyerekeknek több gyaloglásra lenne szükségük, vagyis lakossági oldalról is van támogatása az iskolautcáknak, igény van még több kialakítására. Az eredmények hatására az első iskolautca kialakítását 2020-ig még további 9 követte.

¹¹ Honey-Rosés, 'School Streets Create Healthy, Playful and More Social Environments'.



4. kép Bécsi iskolautcán játszó gyermekek

Bécs 2025-ös városmobilitási tervéből kiderül, hogy a 6-14 év közötti korosztály 84%-a választja a tömegközlekedést, a gyaloglást vagy az egyéb mikromobilitási eszközöket az iskolába járáshoz. A dokumentum további részlegesen vagy teljesen autómentesített iskolautcák megvalósítását vázolja fel elérendő célként.¹²

A nemzetközi példák áttekintéséből kirajzolódik, hogy nincsenek univerzális megoldások, hanem a városok az adottságaik és lehetőségeik szerint egy eszköztárból válogatva alakítják ki a saját iskolautcaikat. Londonban az idősávós iskolautca kialakítás a bevett megoldás, ami lehetővé teszi a helyi lakosok áthajtását, és ők nem a berendezésre helyezik a hangsúlyt, hanem a tér gyerekek részére történő átadására. Ezzel szemben Barcelonában jellemző a terek útpálya rovására történő kialakítása, amelyeket játékos elemekkel egészítenek ki. A nemzetközi példák tanulsága az is, hogy az első beavatkozások tapasztalatai alapján pontosíthatóak a kialakítások, ehhez azonban szükség van mintaprojektekre, hogy a visszajelzések alapján maga a folyamat és a használt eszközök is letisztázódjanak.

ISKOLAUTCÁK MAGYARORSZÁGON

Magyarországon az iskolautca kialakításnak még nem alakult ki a gyakorlata, egy-egy tesztjellegű projekt viszont már megvalósult.

A Clean Cities Campaign Streets For Kids¹³ programja rendületlenül dolgozik azon, hogy olyan utcákat teremtsenek, amelyek mindenkinek biztonságot és elérhetőséget biztosítanak. Pályázatuk minden év tavaszán és őszén kerül kiírásra, világszerte lehetőséget biztosít az iskoláknak, hogy egy rövidebb vagy hosszabb távú iskolautca projektet valósítsanak meg. Magyarországon szoros együttműködésben állnak a Levegő Munkacsoporttal, valamint az említett kampányban háromszor is részt vett a Hernádnémeti Református Általános Iskola.

Az intézmény igazgatója elmondta, hogy 2022. októberében, 2023. májusában és októberében vettek részt az iskolautca programban. Ezek az események egy napra vonatkoztak, amikor előzetes lakossági tájékoztatást követően 7:30 és 8 óra között lezárták az iskolába vezető utcát az

¹² Koloszar Tamás. 'Bécsben Számúzik a Mama- És Papataxikat Az Iskolák Környékéről | Autoszektor'; Mobiliteit Agentur Wien, 'Schulstraße'; ktv_wwalter, 'One STEP, Many Steps' Wienzuffuss.at 2019.

¹³ Clean Cities Campaign Street For Kids <https://cleancitiescampaign.org/streetsforkids/>

autóforgalom elől. A lezárások minden alkalommal sikerrel zárultak, mind a gyerekek, mind szüleik örömmel fogadták. A kampányok következtében megnövekedett a biciklivel közlekedők száma az iskolába járók körében, és az igazgató elmondása alapján szívesen részt vennének a kampány következő kiírásaiban is.

A pályázat egy másik, budapesti helyszínen is megvalósult már. Az Erzsébetvárosi Magyar-An-gol Két Tanítási Nyelvű Általános Iskola és Művészeti Szakgimnázium előtt 2022. május 5-én 7:30-8:15 között volt lezárva az utca a gépjárműforgalom elől, és a teret a diákok töltötték meg. Az intézmény előtt fizikai beavatkozás is megvalósult növényládákkal, tamászkodókkal és aszfaltfestéssel a MOME Innovációs Központ, a BKK és az ELTE PPK Ember-Környezet Tranzakció Intézet közös kutatásához kapcsolódóan.



5. kép: Iskolautca akció Erzsébetvárosban





6. kép: Iskolautca akció Erzsébetvárosban

A Budapesti Közlekedési Központ 2023-ban kerületi önkormányzatokkal és a MOME Innovációs Központjával közösen elindította a Sulizóna-programját.¹⁴ A "sulizóna" alapvetően a gépjárművek sebességének csökkentését és a gyalogosan közlekedőket előtérbe helyező fizikai kialakítást jelent, eszközei a figyelemfelhívó táblák, a burkolatfestés, a Puszi és pá parkolóhely kialakítás és az útpálya szűkítés. Eddig négy budapesti helyszínen valósult meg sulizóna: IV. kerület, Hajló utcai iskola; IV. kerület, Megyeri úti iskola; XVII. kerület, Újlak utcai iskola; X. kerület, Harmat utcai iskola.

A VIII. kerületet nézve a Józsefvárosi Iskolautcák Program előfutára a Somogyi Béla utca felújítása részét képező köztérbővítés és forgalomcsillapítás a Molnár Ferenc Magyar–Angol Két Tanítási Nyelvű Általános Iskola előtt. A beruházás keretében az utcában három helyen létesült mobilitási pont, amelyek közül az egyik az intézményt használó felnőttek és gyermekek igényét elégíti ki. Az iskola bejárata előtt létrejött tér alkalmas beszélgetésekre, míg a járdaszintbe kiemelt kijelölt gyalogátkelőhely akadálymentes és biztonságos kapcsolatot biztosít az utca túlsó oldalával.

A JÓZSEFVÁROSI ISKOLÁK HELYZETE

Józsefváros Budapest harmadik legsűrűbben lakott kerülete. Sok ember osztozik kis alapterületen, amit a gépjárműhasználat és az ebből fakadó aránytalan közterület-használat jelentős mértékben súlyosbít. Ezek hatására **kevés szabad felület jut az aktív közlekedésnek, a járdákon sok esetben gépjárművek parkolnak, emiatt a gyalogos és kerékpáros közlekedés nehézkes és sokszor veszélyes is.** Ez az adottság az óvodák és iskolák megközelítését is befolyásolja. Az érintett szülők ösztönös válasza, hogy ha gyermeküket biztonságban szeretnék tudni, akkor autóval közlekednek, ami tovább rontja a helyzetet, és negatív spirálba sodorja a folyamatot, hiszen minél többen féltik gyermeküket egy esetleges közlekedési balesettől, annál többen ülnek és ültetik gyermekeiket autóba. Így a közlekedés pedig egyre lassabb és veszélyesebb lesz.

Az óvodákba és iskolákba irányuló autóforgalom az alábbi főbb problémákat okozza:

- **Folyamatos közúti torlódások alakulnak ki az intézmények környékén,** mert a szülők a bejáratig szeretnék vinni gyermeküket vagy nagy átmenő forgalom terheli az érintett utcákat. Ez sokszor stresszel, türelmetlenséggel és az ezekből fakadó közlekedési baleseti kockázatokkal jár. *Az 5-29 éves korosztály vezető halálozási oka a közúti baleset.*
- **Megnő a légszennyezettség mértéke az intézmények környezetében (magas CO_2 és NO_2 érték), ami különösen veszélyes a fiatalokra.** A reggeli fokozott gépjárműforgalom miatt megnövekvő légszennyezettség órákkal később is mérhető. A finom por koncentráció többszörösen megnövekszik, és beáramlik az iskolákba, tantermekbe. A szennyező anyagok a talajhoz közelebbi rétegekben halmozódnak fel, amit a gyerekek a testmagasságukból fakadóan nagyobb dózisban kapnak. *A gyerekek fejlődési szakaszban járó tüdeje a szaporább légzés miatt többször szívja be a szennyezett levegőt, ami a légzésük mellett az agyuk fejlődésére is rossz hatással van.*
- Vannak intézmények, amelyek gyűjtőutak vagy főútvonalak mentén találhatók. Itt jellemző **a gyalogátkelőhelyeken az elsőbbségadás megadásának elmaradása és a gyorsajtás.** Magasabb a gázolások balesetek esélye az intézmények környezetében.
- Mindennapjaink része, hogy **a gyerekek nem mozognak eleget.** Erre a trendre erősít rá, hogy a szülők autóval szállítják őket mindenhol, és az autós közlekedést tekintik mintának. *A kevés mozgás az idegrendszeri fejlődést negatívan befolyásolja.*
- Az autóval közlekedő szülők sokszor nem ismerik egymást, mert **sem elegendő hely, sem idő nincs arra, hogy egymással találkozzanak, beszélgessenek.** *Megszűnnek a szociális kapcsolatok.*
- A mozgó és parkoló gépjárművek a közterületek jelentős részét elfoglalják, **nem marad tér a gyalogosoknak,** a megállásra, a várakozásra, a találkozásokra vagy éppen a játékokra, más közösségi tevékenységekre.



Józsefvárosban több,
mint 40 oktatási és nevelési intézmény van,
ahol kiskorú gyermekekkel foglalkoznak.

- ISKOLÁK
- ÓVODÁK
- BÖLCSŐDÉK



**KERÜLETI
INTÉZMÉNYEK**

MI AZ AZ ISKOLAUTCA?

Az iskolautca - a kifejezés eredeti, általánosan használt jelentése szerint - mára egy olyan köz-oktatási intézményhez kapcsolódó utcát jelent, amiben az iskolák előtt a helyszíntől függő változó méretű autómentes tér jön létre. Az **állandó (teljes) iskolautca** esetén nem lehet áthajtani gépjárművel az intézmény előtt, és parkoló autók sincsenek az úton. Az **időszakos iskolautca** működése idején – a reggeli iskolába érkezéskor és a délutáni elinduláskor – az intézmény előtti közútszakasz átadásra kerül a gyalogosoknak és lezárásra kerül a gépjárműforgalom előtt. Az **iskolateretek** esetén a bejáratok környezetében alakulnak ki védett gyalogos teresedések, és a bejáratot megközelítő útvonalakon javul az útkeresztezési lehetőségek biztonsága. Így az iskolák előtt minden esetben létrejön egy olyan tér, amit biztonságosan használhatnak a diákok és szüleik, az intézmények dolgozói, a helyben lakók és az arra járók. Mindig kiemelten fontos az iskolai környezetre való figyelemfelhívás.

MIÉRT JÓ AZ ISKOLAUTCA?

● Tisztább lesz a levegő.

A megálló, araszoló és elinduló gépjárművek kipufogógáza okozta légszennyezés csökken az iskolák előtt a távolabb kerülő és csökkenő gépjárműforgalom révén.

● Csökken a balesetek kockázata.

A parkolóhelyeket a bejáratától távolabbi szakaszon jelölik ki, így az iskolák közelében megszűnik a balesetveszélyes manőverezés, megszűnik a nagy tömegű gépjárművek okozta veszélyérzet.

● Támogatja az egészséges életmódot.

Arra ösztönzi a gyerekeket, hogy gyalogosan vagy kerékpárral járjanak iskolába. A testmozgás hozzájárul az egészség megőrzéséhez, az aktív közlekedési módok segítik a környezet megővését.

● Teret biztosít a helyi közösség számára.

Az iskolák tanulói, a szüleik és a környékén lakók szabadon használhatják az intézmények előtti közterületet. A közterület így többféle használatra lesz alkalmas, itt is lehet találkozni, játszani, beszélgetni és tanulni.



BIZTONSÁGOSABB!



CSENDESEBB!



**TISZTÁBB
LEVEGŐ!**



**ITT IS LEHET JÁTSZANI,
BESZÉLGETNI, TANULNI!**

**MIÉRT JÓ
AZ ISKOLAUTCA?**

AZ ISKOLAUTCA KIALAKÍTÁSOK FOKOZATAI

Az iskolautcák kialakításra, az iskolák környezetének biztonságossá tételére többféle megoldás alakult ki, ezeket a változatokat különböző fokozatokként is lehet kategorizálni. A felsorolt példák nem feltétlenül fedik le az összes lehetőséget, mivel **a pontos kialakítás mindig az adott utca közlekedési hálózatban betöltött szerepétől, a téri helyzetétől és a felmerülő igényektől függ.** Minden intézmény esetében egyedileg lehet meghatározni, hogy az iskolautca melyik fokozata valósítható meg, pontosan milyen megoldásokkal.

● Állandó (teljes) iskolautca kialakítás:

Ez az iskolautca kialakítás legmagasabb szintje, amikor az iskola előtti közterület állandó jelleggel valóban a gyerekeké, fiataloké és a helyi közösségé. Az adott intézmény előtt gyalogos-kerékpáros zóna jön létre, ahol gépjárművek nem parkolhatnak és nem hajthatnak át, csak kerékpárral és gyalogosan lehet közlekedni. Vészhelyzet esetén a mentők és tűzoltók át tudnak haladni a területen. Ezek a közterület szakaszok tulajdonképpen játszóutcává alakulnak át, ahol a gyerekek biztonságban lehetnek jelen, várakozhatnak vagy játszhatnak. A megnyert terület berendezhető növényládákkal, ülőhelyekkel, egyéb utcabútorokkal vagy növényekkel, így egy új térként tud szolgálni.

● Időszakos iskolautca:

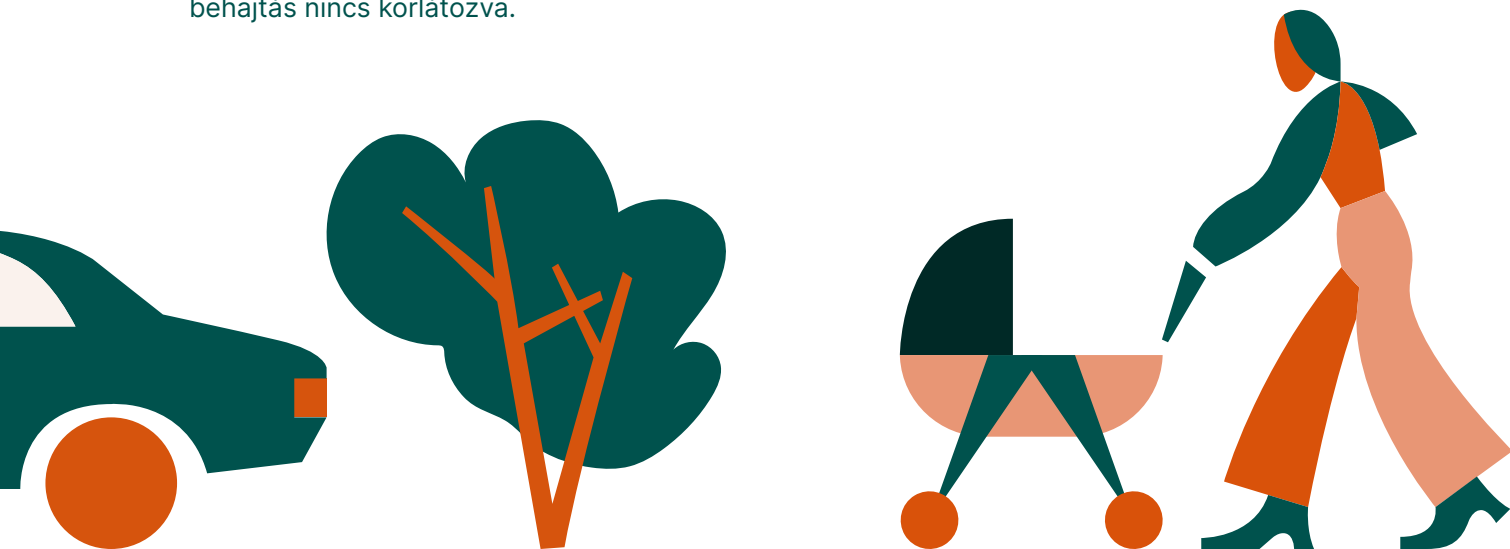
Az állandó iskolautca kialakításhoz képest ebben az esetben csak az iskolába való érkezés reggeli (kb. 7:00-8:30) és a távozás délutáni (kb. 15:30-17:00) csúcsidőszakában van forgalmi változás az utcában. A meghatározott időszámban nem hajthatnak be gépjárművek az iskolák előtti területre, amit valamilyen fizikai behajtásgátló biztosít. Így az érkezés és távozás idején biztonságosabb az utca, viszont az időszávakon kívül lehetőség van az áthajtásra és a parkolásra. Gyalogosan és kerékpárral ebben az esetben is egész nap lehet közlekedni a területen. Az időszá az adott intézmény tapasztalataihoz illeszkedve határozható meg. Általában együtt jár iskolater kialakításával is.

● Iskolaterek:

Ebben az esetben nem az intézmény előtti teljes utcaszakaszt érinti a beavatkozás, hanem annak csak egy részét. Egy lehetséges megoldás az intézmény előtti parkolósáv átalakításával egy új teresedés kialakítása, ami csatlakozik az intézmény bejáratához. Ezáltal biztonságosabbá válik a megérkezés és valamivel kellemesebb környezetben lehet várakozni, lehetőség nyílik a diákok és szülők, szülők és tanárok közötti párbeszédre, a járókelőknek, vagy a helyben lakóknak megpihenni. Fontos az átalakított terület rész lehatárolása, figyelemfelhívó kijelölése forgalomtechnikai eszközökkel, utcabútorokkal, növényekkel, burkolatfestéssel.

● Sebességcsökkentés az iskolák környezetében:

A BKK által meghirdetett Sulizóna program célja, hogy biztonságosabb környezetet teremtsen az iskoláknál figyelemfelhívással, a sebesség csökkentésével, a parkolás rendezésével. Az iskolák előtt a gépjárművel érkezők lassabban, körültekintőbben haladjanak, fokozottan figyelve a gyerekekre, elsőbbséget adva a gyalogosan és kerékpárral közlekedőknek. A kialakítás forgalomtechnikai eszközökkel történik (útpálya szűkítése, figyelfelhívó festés, lassító párnák), azonban a behajtás nincs korlátozva.



AZ ISKOLAUTCÁK KIALAKÍTÁSÁNAK ELEMEI

Az intézmények környezetének biztonságosabbá tétele, az iskolautcák létrehozása egyrészt a megfelelő **forgalomtechnika** kialakításából és a **fizikai elemekből** áll, másrészt ezeket kiegészíti a **szemléletformálás**. Az iskolautcák kialakításánál az eredményen kívül a folyamat, az **érintettek bevonása, igényeik és véleményük becsatornázása** is fontos, hiszen a cél, hogy olyan terek jöjjenek létre, amiket szívesen használnak.

Az egyes helyszíneken az azonosított igényektől és a helyi adottságoktól függően egy palettáról válogathatók össze az alkalmazásra kerülő elemek. **Minden esetben a helyszínre kell igazítani a választott megoldásokat.** Érdemes az iskolautcákat első lépésben olyan ún. taktikus, azaz egyszerű és könnyen mozgatható eszközökkel kialakítani, amik lehetővé teszik a terek igények szerinti átalakítását, például egy pad vagy növényláda áthelyezését.

FORGALOMTECHNIKA

Az iskolautcák kialakításához szükség van az addigi forgalmi rend átalakítására, forgalomtechnikai beavatkozásokra.

A jellemző forgalomtechnikai beavatkozások:

- az iskolák környezetében a gépjármű használat korlátozása tartósan vagy legalább a reggeli és délutáni időszakokban (általában 15 és 90 perc közé tehető a korlátozás időtartama), ekkor csak gyalog és kerékpárral (valamint behajtási engedéllyel rendelkező járművekkel) lehet megközelíteni az iskolák közvetlen környezetét,
- a lezárás egyértelműen jelezve van útburkolati jelekkel, behajtás gátlókkal, korlátokkal, kame-rákkal vagy más kialakítással
- az esetek egy részében a gépjárművek korlátozása térben szűkebb területre érvényes, csak az utca egy részén lehet autóval közlekedni,
- járda szélesítés és útpálya szűkítés az intézmények előtt,
- forgalomlassító elemek telepítése,
- puszi és pá parkolók kialakítása az intézmények vonzáskörzetében, de semmiképpen sem az intézmények bejáratánál, távol tartva a járművek okozta baleseti kockázatot és légszennyezést, fenntartva a helyet az értékesebb térhasználatoknak.

A forgalomtechnikai beavatkozások hatása:

- átmeneti vagy állandó jelleggel csökkenti vagy megszünteti az iskolák utcájában az átmenő gépjármű forgalmat,
- csökkenti a bejáratok környékén a légszennyezést,
- aktív közlekedésre ösztönzi a gyerekeket, szülőket és pedagógusokat,
- csökkenti a szabálytalan parkolást és a veszélyes manővereket,
- nyugodtabb, csendesebb és biztonságosabb utcát eredményez,
- teret biztosít a közösség számára.

FIZIKAI KIALAKÍTÁS

A forgalomtechnikai változtatások eredményeként új terek, teresedések jönnek létre, amelyek esetében cél, hogy az intézményekhez szorosan kapcsolódó, használható helyek alakuljanak ki. A kialakuló terek berendezését minden esetben a terület adottságaihoz és a felmerülő igények-hez kell igazítani. A berendezésnek köszönhetően barátságosabb, időtöltésre hívó helyek jönnek létre, ahol lehet megállni, leülni, beszélgetni vagy játszani. Az iskolautcák által felszabaduló te-rületek egyben zöldítésre is lehetőséget adnak, ami segít mérsékelni a hősziget hatást, javítja a levegő minőségét és kellemesebb környezetet teremt. A fizikai kialakítás tervezésénél az adott helyszín adottságaira reagáló, a településképhez igazodó és helyi igényeket kiszolgáló tereket hozunk létre. A kialakítás a lehetőségektől és céloktól függően történhet a meglévő burkolatok

és szegélyek megtartása mellett vagy azok átépítésével is. A fizikai változtatások fontos alapelve az üzemeltetési szempontok figyelembe vétele, hogy tartósan jó állapotú, könnyen tisztítható, és könnyen javítható elemek kerüljenek alkalmazásra.

A fizikai kialakítás eszköztára:

- fák,
- növényládák, alternatív zöldítési lehetőségek,
- ülőhelyek, utcabútorok,
- kerékpártámaszok,
- tájékoztató táblák,
- játékos elemek,
- aszfaltfestések,
- új burkolatok, módosított szegélyek, járdaépítések.

Adottságoktól függően prioritás szerint besorolhatók az eszköztár elemei:





7.kép: Iskolautca Barcelonában

SZEMLÉLETFORMÁLÁS

Az iskolautca újszerű megoldásnak számít Magyarországon. Ezért különösen fontos az elképzelés céljainak és megvalósítási lehetőségeinek bemutatása, hogy **érthetővé váljon a fizikai változás, a leendő használók megértsék az indokokat és támogassák a változásokat**, partnerekké váljanak az egészségesebb és biztonságosabb környezet kialakításában. A szemléletformálásra nemcsak akkor van szükség, amikor már adottak a terek. Az is fontos, hogy kirajzolódjanak a célok és az adott helyszínek hálózatba való illeszkedése, és hogy miért jó a gyerekeknek és a város lakóinak az, hogy felszabadulnak ezek a helyek.

A szemléletformálás egyik eszköze a **Józsefvárosi Iskolautcák Program elkészítése**, amely bemutatja a célkitűzéseket, a beavatkozások indokoltságát, hátterét, a kereteket, lehetséges megoldásokat és hogy milyen előnyökkel jár a program megvalósítása. A szemléletformálás része egy **rövid, közérthető kiadvány** a diákok, szülei és az intézmények dolgozói, valamint a környékbeli lakók, érintett szereplők számára, amely az iskolautca elképzelést mutatja be egyszerű módon. A kiadvány terjeszthető az iskolautcák tervezési időszakában, a részvételi eseményekhez kapcsolódóan és az implementálás idején egyaránt.

Az iskolautcák kialakítása mellett fontos **az aktív közlekedési módok támogatása**, a gyaloglással és kerékpározással kapcsolatos esetleges tévhitiek oldása, előnyeik bemutatása. A kerékpározás népszerűsítése érdekében **bebringázási kampányokat és bicibusz eseményeket** lehet szervezni. A bicibusz célja a biztonságos kerékpározás gyakorlása az intézményekhez vezető útvonalakon. Az előre meghirdetett eseményeken együtt, egy előre kiválasztott útvonalon és időpontban, csoportosan mennek iskolába a gyerekek. A bicibusz eseményekhez szükség van az intézményekből jelentkezőkre, akik bejárása összefűzhető egy közös útvonallá, és önkéntesekre,

akik segítik a szervezést és részt vesznek az eseményeken. A megvalósításhoz szakmai szervezetek bevonása is hasznos lehet. A Magyar Kerékpárosklub készített egy kiadványt arról, hogy mire van szükség egy bicibusz megszervezéséhez. A bicibusz mintájára a **gyalogló gyerekek is összeszervezhetők egy útvonalon**, önkéntes felnőtt kísérelével, hogy az óvodába, iskolába járás biztonságos és élményszerű legyen, megtapasztalva fokozatosan az önállóságot.

RÉSZVÉTELI FOLYAMAT

Józsefváros Részvételi Konceptiója lefekteti, hogy a nagyobb jelentőségű közterületi fejlesztések/beavatkozások esetén a döntéselőkészítés részeként kötelezővé kell tenni az átlátható társadalmi egyeztetést és/vagy közösségi tervezést. **Minden projekthelyszín esetében szükség van valamilyen részvételi folyamatra, annak szintjét az egyes helyszínen végezhető beavatkozások mélysége határozza meg.** Az iskolautcák kialakításának sok érintettje van, kiemelten az adott közoktatási intézménybe járó diákok és az ott dolgozók, valamint a közvetlenül érintett lakók, szolgáltatók, de a többi érintett érdekeinek együttes figyelembe vétele szükséges, mint például az utcában dolgozók, intézmények, civil szervezetek, stb. Közterületi beavatkozás esetén pedig mindig kell gondolni arra is, hogy a mentők, rendőrök, tűzoltók által elérhető legyen minden terület.

Olyan helyen lehet megvalósítani iskolautcákat, ahol az intézményi nyitottság adott. Az igények alapos megismerése, értékelése a folyamat alapja. Alapelv, hogy az érintett gyerekek is a részvételi folyamatban meghatározó szerepet kapjanak, az életkori adottságoknak megfelelően megválasztott módszerek által. **Az iskolautcák működéséhez szoros kapcsolatra van szükség az intézmények dolgozóival, a diákok és szülők között.** Akkor tud igazán jól megvalósulni egy ilyen hely, amennyiben ők részt tudnak venni annak kialakításában és üzemeltetésében, például az időszakos lezáráshoz szükséges eszközök kirakásában, a tér belakását célzó programok szervezésében, tehát a helyként való használatban.

Az **iskolautcák kialakítása csak részben jelenti a fizikai környezet átalakítását**, amelynek célja hogy olyan helyek jöjjenek létre, amik biztonságosan használhatók, mindenki számára elérhetők, valamint stimulálók, a játék és a találkozások helyei lehetnek, tehát használható, hasznos terek, egyúttal új városi zöldfelületek helyszínei is.

Az iskolautca gondolat **része egy szemléletformálási folyamat** is, ami arról szól, hogy az érintettek megismerjék a használati terek konfliktusait és lehetőségeit, tudatába kerüljenek a közterületek használata és az egészség, levegőtminőség, biztonság, közlekedési módválasztás összefüggéseinek, valamint ezzel a tudással élve válasszák meg, hogyan akarnak közlekedni, milyen módon akarják használni a közterületeket, és a gyerekek szemléletének részévé váljon a környezetükről való tudatos gondolkodás.

A folyamat során alapelv, hogy **lehetőséget kell biztosítani a folyamatos visszacsatolásra**, és az igény szerinti változtatásra, például hogy a kezdeti tapasztalatok alapján a kialakítás változtatható legyen.

Egy lehetséges eszköz a **taktikus (egyszerű eszközöket használó, költséghatékony) kialakítás**, amely önmagában egy részvételi folyamat, ami a tapasztalati tanuláson alapul, és **a tapasztalatok értékelését követően változtatható, mozgatható, kiegészíthető.** Ez biztosítja egyrészt azt a rugalmasságot, hogy a tanulságok alapján módosítható az adott kialakítás, másrészt megalapozhatja a jövőbeni, már jelentősebb fizikai átépítéssel járó beavatkozásokat.

A részvételi folyamat alapja az adott helyszínek alapos, sokrétű feltárása, amely megismerés az összes érintettre kiterjed. A feltérképezés vonatkozik részben az érintettek meghatározására, a különböző csoportok szempontjainak megismerésére, másrészt pedig a tér fizikai adottságaira, a használati jellegzetességek megfigyelésére. **A helyzet értékelését követően állapíthatók meg a beavatkozás fő céljai**, és ehhez társítható a folyamat további része.

A feltérképezést követően **a tervezés szakaszához is társul egy részvételi folyamat**, aminek módszertana a beavatkozás mélységétől függően határozható meg. A folyamat része, hogy az

intézmény diákjai, dolgozói, a helyi lakók és a többi érintetti csoporttal konzultálunk, lehetővé tesszük a terv megismerését, vélemény formálását, a terv alakításában való részvételt. **A folyamat célja nem csak a fizikai kialakításról való diskurzus, hanem a szemléletformálás,** az okok és következmények megismerésének elmélyítése.

A megvalósítás során ugyancsak lehetőség van az érintettek bevonására bizonyos esetekben. A kialakuló terek birtokba vételének, az azért való felelősségvállalásnak jó alapja lehet, ha a gyerekek és az intézmények dolgozói, esetleg a szülők részt vesznek a környezet kialakításában.

A megvalósítást követően meghatározó elem az utánkövetés, **az adott beavatkozás utólagos értékelése,** megismételve a feltérképezés során is alkalmazott módszertanokat összehasonlítható eredmények érdekében.



01

FELTÉRKÉPEZÉS

02

PROJEKTCÉLOK
MEGALKOTÁSA

03

BEAVATKOZÁS
KERETEINEK
LEFEKTETÉSE

04

RÉSZVÉTELI
TERVEZÉS

05

MEGVALÓSÍTÁS

06

UTÁNKÖVETÉS

FORRÁSJEGYZÉK

Barna, Zsolt, and Ákos Bereczky. 'Legjobb Út Az Iskolába' – Iskolai Mobilitási Szokások Vizsgálata: Study of School Mobility Habits'. Nemzetközi Építéstudományi Konferencia – ÉPKO, 1 June 2023, 1–5.

Batinfo. 'Paris City Hall Aims for 100 Green School Streets by 2026'. 29 June 2022. Elérés: 2024. február 25. https://batinfo.com/en/actuality/the-town-hall-of-paris-aims-for-100-green-school-streets-by-2026_21479

Bolzano: School Streets. Eltis Mobility Portal, 2014. Elérés: 2024. július 19. <https://www.youtube.com/watch?v=j8xKUjzaK8c>.

BKK Sulizóna Elérés: 2024. július 19. <https://bkk.hu/fejlesztések/kiemelt-fejlesztések/sulizona/>

City of Vancouver. 'School Street Program Report', 2023. Elérés: 2024. július 19. <https://vancouver.ca/files/cov/school-streets-report-2023.pdf>.

Clean Cities Campaign Street For Kids Elérés: 2024. július 19. <https://cleancitiescampaign.org/streetsforkids/>

Coules, Chloe. 'School Run Accounts for Nearly 30% of Morning Traffic in London'. AirQualityNews (blog), 6 May 2022. Elérés: 2024. július 19. <https://airqualitynews.com/headlines/school-run-accounts-for-nearly-30-of-morning-traffic-in-london/>.

Gascon, Mireia, Margarita Triguero-Mas, David Martínez, Payam Dadvand, David Rojas-Rueda, Antoni Plasència, and Mark J. Nieuwenhuijsen. 'Residential Green Spaces and Mortality: A Systematic Review'. Environment International 86 (1 January 2016): 60–67. <https://doi.org/10.1016/j.envint.2015.10.013>.

Hirsch, T., S. K. Weiland, E. von Mutius, A. F. Safeca, H. Grafe, E. Csaplovics, H. Duhme, U. Keil, and W. Leupold. 'Inner City Air Pollution and Respiratory Health and Atopy in Children'. European Respiratory Journal 14, no. 3 (1 September 1999): 669–77. <https://doi.org/10.1034/j.1399-3003.1999.14c29.x>.

Honey-Rosés, Jordi. 'School Streets Create Healthy, Playful and More Social Environments'. City Lab Barcelona (blog), 27 November 2023. Elérés: 2024. július 19. <https://citylabbcn.org/school-streets-create-healthy-and-social-environments/>.

Johnson, Ron. 'School Streets Programs Surging In Some Cities But Others Have More Homework To Do'. Momentum Mag (blog), 3 March 2023. Elérés: 2024. március 6. <https://momentummag.com/school-streets-programs/>.

Koloszár Tamás. Bécsben Számúzik a Mama- És Papataxikat Az Iskolák Környékéről. Autoszektor. Elérés: 2024. március 6. <https://www.autoszektor.hu/hu/content/becsben-szamuzik-mama-es-papataxikat-az-iskolak-kornyekerol?fbclid=IwAR0MKikwxzNuZQpyE79mkoute-HLOhxD2dIASvDv2CFvsnXDnjEC0ZiSAUQ>.

ktv_wwalter. 'One STEP, Many Steps'. Elérés: 2024. március 6. <https://www.wien.gv.at/english/transportation-urbanplanning/step-2025.html>.

Mobiliteit Agentur Wien. 'Schulstraße'. Wien zu Fuß. Elérés: 2024. március 6. <https://www.wienzufuss.at/schulstrasse/>.

'Plus de 200 « rues aux écoles » dans Paris'. Elérés: 2024. március 6. <https://www.paris.fr/pages/57-nouvelles-rues-aux-ecoles-dans-paris-8197>.

Ritchie, Hannah, Veronika Samborska, and Max Roser. 'Urbanization'. Our World in Data, December 2024. Elérés: 2024. február 23. <https://ourworldindata.org/urbanization>.

Salvi, Sundeep. 'Health Effects of Ambient Air Pollution in Children'. Paediatric Respiratory Reviews 8, no. 4 (1 December 2007): 275–80. <https://doi.org/10.1016/j.prpv.2007.08.008>.

Transport for London. 'Getting to Know School Streets'. August 2022. Elérés: 2024. július 19. <https://content.tfl.gov.uk/getting-to-know-school-streets-case-studies-2022.pdf>.

World Health Organization. Global Status Report on Road Safety 2013 Supporting a Decade of Action. Geneva: World Health Organization, 2013. Elérés: 2024. július 19. <http://site.ebrary.com/id/10931312>.

KÉPJEGYZÉK

1. kép: *Getting to know School Streets An in-depth analysis of five School Streets in London*, August 2022., Elérés 2024. február 25. <https://content.tfl.gov.uk/getting-to-know-school-streets-case-studies-2022.pdf>

2. kép: *Paris City Hall aims for 100 green school streets by 2026*. (2022, június 29). Batinfo., Elérés 2024. február 25. https://batinfo.com/en/actuality/the-town-hall-of-paris-aims-for-100-green-school-streets-by-2026_21479

3. kép: Honey-Rosés, J. (2023, november 27). School Streets create healthy, playful and more social environments. *City Lab Barcelona*. https://commons.m.wikimedia.org/wiki/File:F6102_Paris_12e_rue_Charles_Baudelaire_rwk.jpg

4. kép: VCÖ – Mobilität für Zukunft, Elérés: 2024. február 25. <https://vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/school-streets-improve-safety-outside-schools>

5. kép: MOME (2023) Elérés: 2024. július 19.

<https://mome.hu/hu/hirek/felsos-diakok-mobilitasi-biztonsagerzetet-vizsgalta-a-mome-innovacios-kozpont?fbclid=IwAR0-M908ji7wh-5Kj8fsCf0GXtsAUiCex3qCJ2o02sXabbjHWKe09qBFxiL>

6. kép: Levegő Munkacsoport Elérés: 2024. július 19.

<https://www.levego.hu/egyeb/iskolautcak-2023-tavaszi/>

7.kép: saját kép

