

„Legjobb út az iskolába” – iskolai mobilitási szokások vizsgálata

Study of school mobility habits

BARNA Zsolt¹ okleveles építőmérnök, közúti biztonsági auditor
BERECZKY Ákos² okleveles építőmérnök

Értékterv Mérnöki Szolgáltató és Tanácsadó Kft.^{1,2}
Magyarország, H-1117, Budapest Móricz Zs. körtér 7.
+36 30 701-2848, barna.zsolt@ertekterv.hu¹
berezky.akos@ertekterv.hu²
www.ertekterv.hu

Abstract

The school and the opportunities for school mobility can fundamentally determine children's transport habits. In our article, we briefly present the consequences of excessive car use around the school, how children relate to each mode of transport, and what options are available to create a safer, child-first school environment.

Keywords: school, school street, children, mobility, transport safety

Kivonat

Az iskola és az iskolai mobilitás lehetőségei alapvetően meghatározhatják a gyerekek közlekedési szokásait. Cikkünkben röviden bemutatjuk, hogy az iskola környéki túlzott autóhasználatnak milyen következményekkel járnak, miként viszonyulnak a gyerekek az egyes közlekedési módokhoz és milyen beavatkozási lehetőségek állnak rendelkezésre a biztonságosabb, gyermekeket előtérbe helyező iskolai környezet kialakítására.

Kulcsszavak: iskola, iskolautca, gyerek, mobilitás, közlekedésbiztonság

1. BEVEZETŐ

A gyerekek és mindannyiunk életének egyik legmeghatározóbb eleme az iskola, és ennek részeként az iskolába és az onnan hazajutás mindennapos gyakorlata. Talán bele sem gondolunk, hogy az iskolába járás módja, berögzült szokásai milyen jelentős mértékben alakítják városainkat és magukat a városlakókat. Az alábbiakban röviden áttekintjük az iskolai mobilitással kapcsolatban felmerülő problémákat, a közelmúltban végzet felméréseink eredményeit, és lehetséges megoldásokat, intézkedéseket.

2. AZ ISKOLA KÖRNYEZETE

Számos közép-európai városban jellemző helyzet, hogy az iskolák környezete reggel megtelik autókkal: van, aki csak egy rövid idejű megállásra alkalmas helyet keres, van, aki leparkol, hogy bekísérje a gyermekét a kapuig. Mindenki helyezkedik, a gyerekek szinte elvesznek az autók között. Eközben az iskolákhoz vezető járdák, gyalogos útvonalak (és ugyanígy a kerékpáros kapcsolatok) sokszor alulméretezettek, kényelmetlenek. Nem nyújtanak kényelmes alternatívát az autózással szemben.

Úgy tűnhet, egy végtelen spirálba került ez a folyamat: egyre többen döntenek úgy, hogy a túl nagy forgalom miatt inkább az autót választják a saját gyermek biztonsága érdekében – azaz növelik a forgalmat, és csökkentik mások biztonságát.

3. AZ AUTÓFORGALOM KÖVETKEZMÉNYEI AZ ISKOLÁK KÖRÜL

Az iskolák környezetében megjelenő koncentrált autóforgalomnak számos – közvetlen és közvetett – negatív következménye van, ezek elsősorban az alábbiak lehetnek:

Közlekedésbiztonsági:

- az autók nagy mozgási energiájából (vagyis a magas veszélypotenciálból) adódó magasabb közlekedésbiztonsági kockázat a nem autóval érkezők számára: bármilyen kisebb ütközés esetén a másik fél (gyalogos, kerékpáros) szenvedhet súlyos sérülést;
- a rövid idő alatt lebonyolódó jelentős forgalom magasabb közlekedésbiztonsági kockázatot jelent a gépjárművek között is, nem csak az iskola közvetlen környezetében, hanem az oda vezető utakon is.

Egészségügyi:

- gépjárművek okozta légszennyezés, amely a talaj közelében koncentrálódik, így a kisebb gyerekeket súlyosabban érinti;
- zaj és rezgés okozta káros hatások (közlekedők és az iskola környezetében élők, tartózkodók);
- rendszeresen nem sportoló gyermekek esetében az autóval történő iskolába járás jelentősen hozzájárul a mozgásszegény életmód kedvezőtlen hatásaihoz.

Városi környezet:

- helyhiány, a gépjárműközlekedéstől eltérő funkciók kiszorítása (ide tartozik minden egyéb városi funkció, azaz az egyéb közlekedési módok, a közterületi találkozások helyszínei, a zöldfelületek, a teraszok stb.);
- az épített környezet autókra optimalizálása egyrészt a felsorolt problémák mértékének további növeléséhez vezet, másrészt a túlburkolt felületek csökkentik a terület vízvisszatartási képességét, gyorsabban felmelegednek, így a városi mikrokörnyezet minőségét rontják;
- épített és zöldfelületek károsodása (ráparkolás), fenntarthatatlan növényzet;
- autókkal elfoglalt közterület városképromboló látványa.

Emberi (pszichológiai, szociális stb.)

- a rendszeresen autóval hordott gyerekek önálló közlekedési képessége lassabban/kevésbé alakul ki;
- a mozgásszegény napkezdés következtében a gyerekek szinte félálomban érkehetnek iskolába, így a reggeli tanórák kevésbé hatékonyak;
- az állandó autóval történő közlekedés megakadályozza a gyerekeket abban, hogy a várossal, a városban élőkkel interakcióba kerüljenek, és az így gyűjtött tapasztalatok hozzájáruljanak a fejlődésükhöz;
- az autóval iskolába járó gyermekek számára a mindennapos, megszokott közlekedési mód az autózás lesz, és később e minta várhatóan befolyásolja a közlekedéssel kapcsolatos felnőttkori döntéseiket is;
- az autókra optimalizált iskolai környezetben általában a gyalogosok és kerékpárosok kénytelenek magukra jobban vigyázni, azaz a gyerekekben az az üzenet csapódik le, hogy „*ha te vagy a „puhatestű”, akkor vigyáznod kell magadra, alárendelt vagy*” – ezt az üzenetet a gyerekek rögzítik és később autóvezetőként is tovább hordozhatják (azaz felnőttként ők is ezt fogják elvárni a nem autózóktól).

A felsorolt negatív következmények ellenére mégis számos iskola környezete továbbra is autókra optimalizált, illetve a fenntartók keresik azokat a megoldásokat, amelyekkel segíthetik a gépjárműforgalmat, azaz tovább növelik az autózás kényelmét, vonzóbbá teszik az autós közlekedést. A fent említett spirálból történő kitérés lehetőségét így teljesen kizárják.

E döntések mögött számos érv húzódhat, leegyszerűsítve azonban két lehetőség merül fel:

- A) a társadalom fontosabbnak tartja az autóval közlekedő szülők (nem az összes szülő) kényelmét a gyerekek (az összes gyerek) biztonságánál, egészségénél;
- B) az autóval közlekedők igényeinek fokozott kielégítését magától értetődőnek vesszük, és nem is érzékeljük, nem tudatosulnak bennünk a fent felsorolt negatív hatások és hosszútávú következmények.

Amennyiben tisztában vagyunk a fentiekkel, felmerül egy értékválasztási kérdés: Elfogadjuk a fenti helyzetet és következményeit vagy a gyerekek biztonságát és egészségét a szülők kényelme elé helyezzük? Amennyiben az utóbbira esik egy közösség/iskola/önkormányzat döntése, a helyi adottságok alapján kell meghatározni azokat a lépéseket, amelyekkel fokozatosan alakítani lehet a szokásokon, a közlekedők napi rutinján.

4. A DIÁKOK IGÉNYEI

A téma főszereplőire, a gyerekekre, a legtöbbször mint passzív szereplőkre tekintünk, akikkel foglalkozunk, akiknek tervezünk valamit, akiket megtanítunk valamire. Azonban a diákok igényei, vágyai meghatározóak lehetnek az iskolai mobilitás alakítása területén (is). Ezért 2022-23 során mintegy 4500 diáknak tettük fel ugyanazokat a kérdéseket több település számos iskolájában.

A kutatás során egyszerű, kézfeltartásos kikérdezést alkalmaztunk (a kutatás előzménye a 2013-15 között Magyarországon futó STARS Europe projekt). A résztvevő iskolák osztályaiban a pedagógusok közreműködésével néhány egyszerű kérdést tettünk fel. A kérdésekre előre megadott válaszokra a diákok kézfeltartással jelentkeztek (arra a válaszra, amelyet magukra nézve igaznak tartottak). Az egész felmérés az előkészített űrlappal pár perc alatt elvégezhető és a válaszok rögzíthetők.

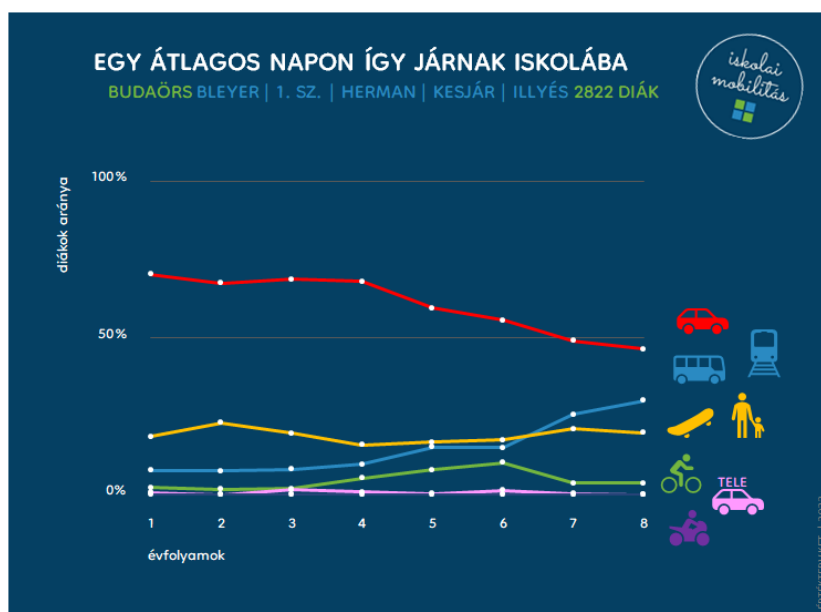
A feltett kérdések között a három legfontosabb az alábbiak voltak:

- Egy átlagos napon hogyan jutsz el az iskolába? (gyalog, biciklivel, busszal, autóval stb.);
- Ha teljesen szabadon választhatnál, hogyan járnál iskolába legszívesebben? (gyalog, biciklivel, busszal, autóval stb.);
- Melyik településen/településrészen laksz? (helyszíntől függő válaszlehetőségek).

A válaszokat összesítettük osztályonként, évfolyamonként és iskolánként.

A módszertan korlátai: a módszertan anonim, a gyerekeknek semmilyen egyéb adatát nem rögzítettük. Ez tette lehetővé a gyors és széleskörű alkalmazást, de emiatt nem lehet összekapcsolni a különböző kérdésekre adott válaszokat.

Az alábbiakban két grafikont mutatunk be, amelyek Budaörsön, 2822 diák megkérdezésével készített felmérés eredményeit összegzi. Az első grafikon a tényleges iskolába járás módját mutatja be évfolyamonként. Ezen jól látszik, hogy az egyre idősebb gyerekeket egyre kevésbé viszik autóval a szülők, míg a közösségi közlekedést használók aránya folyamatosan növekszik. Budaörsön a gyalog iskolába járók aránya megközelítőleg stagnál, míg egy hasonló felmérés esetében, Főton annak egyenes növekedése volt megfigyelhető.



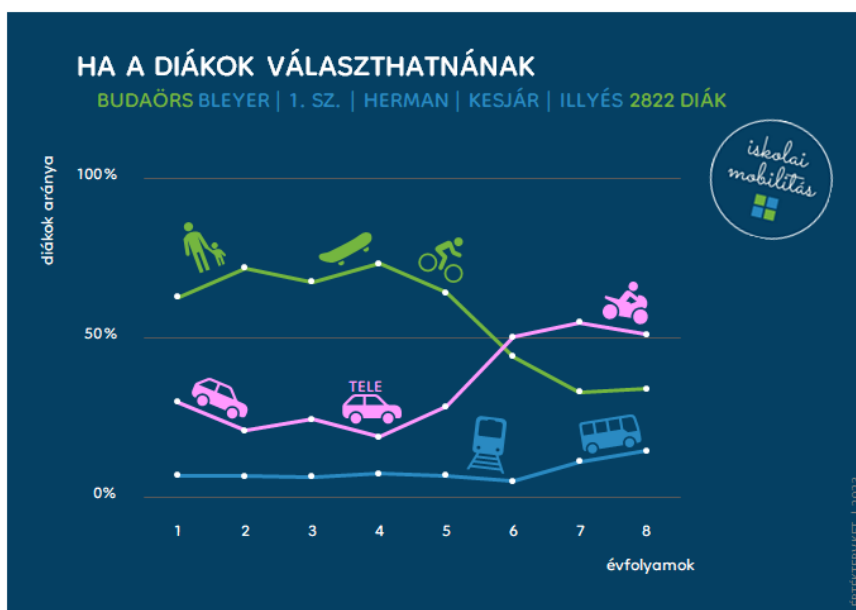
1. ábra. Iskolába járás módja (általános iskolások, 2822 fő)

A második grafikonon azt ábrázoltuk, hogy a gyerekek – ha teljesen szabadon dönthetnének a közlekedési módjukról – mivel mennének iskolába. Itt az alábbi három csoportba gyűjtöttük a közlekedési módokat:

- a) aktív közlekedési módok (gyalog, kerékpár, roller, gördeszka stb.);
- b) közösségi közlekedés;
- c) egyéni motorizált közlekedés (autó, teleautó, motor).

A grafikonon jól látható, hogy a vágyott közlekedési módra vonatkozó válaszok alapján az autóval járnivaló aránya az életkor növekedésével először kissé csökken, majd rohamosan emelkedni kezd. Az aktív

közlekedés iránti igény az alsótagozaton magas, a csúcspontját a negyedik osztályt környékén éri el, majd – feltételezhetően a gyerekek életkori változásaitól nem függetlenül – gyorsan elkezd csökken.



2. ábra. Vágyott közlekedési mód (általános iskolások, 2822 fő)

Felméréseink eredményei – azaz az alsótagozatosok nyitottsága – alapján kijelenthető, hogy az iskolai mobilitási szokások alakítását a legkisebbeknél kell elkezdni. **Alsós korban kell elérni, hogy a mobilitási szokásokban a gyaloglás, illetve kerékpározás mint általános, elfogadott minta rögzüljön.**

5. BEAVATKOZÁSI LEHETŐSÉGEK

Az iskolai mobilitási szokások megváltoztatása egy hosszabb folyamat, amely előkészítéséhez a térség (közlekedési infrastruktúra és szolgáltatások stb.) és az érintett közösség szokásainak, elvárásainak megismerése szükséges (ennek egy fontos része a fenti felmérés elvégzése, illetve a szülők körében történő adatgyűjtés). Ezek ismeretében állítható össze az a komplex csomag, amely lépésről-lépésre csökkenti az iskolakörnyéki autóforgalmat és annak negatív hatásait.

Az alábbiakban pontokba szedve gyűjtjük össze a fontosabb, figyelembe vehető eszközöket, lehetőségeket:

Érintettek bevonása:

- Elengedhetetlen, hogy a javasolt intézkedési csomag, és különösen annak első lépései a négy legfontosabb szereplő (diákok, tanárok, szülők, önkormányzat/fenntartó) igényeinek és lehetőségeinek közös metszetéből induljon ki. Ez az előkészítési folyamatba történő bevonás, a közös gondolkodás, a helyszínnek bejárása és egyéb közös programok, beszélgetések segítségével határozható meg, illetve ezek segítségével a résztvevő edukálhatók, a beavatkozási lehetőségek köre kitágítható.

Infrastruktúra és forgalmi rend módosítása:

- Természetesen a közlekedési infrastruktúra módosítása, fejlesztése is szükséges az iskolai mobilitási szokások alakítása során. Számos ideiglenes vagy állandó megoldás alkalmazása merülhet fel, amely a résztvevők elkötelezettsége, a finanszírozási lehetőségek és egyéb helyi körülmények határoznak meg. Így felmerülhet sebességsökkentés, forgalomcsillapítás, figyelemfelhívó épített elemek alkalmazása, időszakos forgalomkorlátozás, állandó forgalomkorlátozás, iskolai előtér végleges átépítése, egyirányú utcák megnyitása kétirányú kerékpározásra stb.

Szoft eszközök, szolgáltatások:

- Iskolautca kialakítása: a reggeli iskolakezdést megelőző időszakban az iskola előtti terület lezárása az autók elől, az autóval érkezők számára több, távolabbi kiszállópont kijelölése (pl.: Bécs, Schulstraße).

- Közös közlekedés: az iskolához előre meghatározott útvonalakon történő közös eljutás gyalog (Gyalogbusz/Lábbusz, pl. Sepsiszentgyörgy) vagy kerékpárral (Bicibusz, pl.: Pécs).
- Iskolabusz közlekedtetése: az iskolába járó gyerekek érkezési irányait figyelembe vevő buszjárat indítása, amelyen csak az iskolások közlekedhetnek, a szülők által megismert állandó sofőrökkel.
- Pozitív ösztönzés: az aktív mobilitás díjazása. Pl.: az iskolába gyalog vagy kerékpárral érkező gyerekek az osztályuknak pontokat gyűjtenek, amelyekkel a legeredményesebb osztályok díjakat vagy egy-egy támogatott osztálykirándulást nyerhetnek.

Ütemezési, bevezetési stratégia

- alkalmi, egy-egy napon, pl. Föld napja, Madarak és fák napja stb.;
- alkalmi, rövid kampány, pl. Európai Mobilitási Hét;
- szezonális: évente néhányszor hosszabb kampány (pl. ősz és tavasz);
- gyakori: havonta egyszer;
- rendszeres: hetente egyszer (pl. bicibusz minden pénteken – összekapcsolható a „Zöld péntekkel”);
- mindennapos.

6. KITEKINTÉS

Az eddig elvégzett felméréseinket (~4500 fő) olyan módon tervezzük továbbiakkal kiegészíteni, hogy az alábbi kérdéseket részletesebben meg tudjuk vizsgálni:

- miként térnek el a településméret és a település jellege függvényében az iskolai közlekedési szokások?
- milyen eltérések vannak a közép-európai országok között az iskolai mobilitás területén?
- a különböző megkezdett beavatkozások, programok miként és milyen tartósan alakítják az iskolai mobilitási szokásokat?

Az első két kérdést rövid távon, a harmadikat több éves távlatban lehet vizsgálni, ezekről jövőbeni publikációkban kívánunk beszámolni.