



Miasto Toruń

Raport podsumowujący
konsultacje społeczne dotyczące
programu projektowania „ulic szkolnych”
w pobliżu szkół podstawowych i przedszkoli



Toruń, styczeń 2026 r.

SPIS TREŚCI

Spis treści	2
Podstawowe informacje	5
Termin	5
Uczestnicy	5
Gospodarz i organizator	6
Przedmiot i cel	6
Idea i geneza szkolnych ulic	7
Realizacje, czyli jak mogą wyglądać szkolne ulice?	8
W jaki sposób zwykłe ulice zmieniają się w szkolne ulice, czyli o modelu wdrażania	9
Działania informacyjne i promocyjne	10
Przebieg konsultacji	10
Koszt przeprowadzenia konsultacji	12
Warsztaty eksperckie	13
Podsumowanie spotkania	13
Model tworzenia szkolnych ulic	14
Etap przygotowawczy	14
Budowanie zespołu	15
Diagnoza problemów i potrzeb	15
Edukacja i komunikacja	15
Projektowanie i testowanie	15
Wdrożenie i monitoring	16
Ewaluacja i kontynuacja	16
Pilotaż procesu projektowania ulicy szkolnej przy Szkole Podstawowej Nr 6 w Toruniu	17
Etapy pilotażu	17
Obserwacja terenowa	18
Wyniki obserwacji terenowej	19
Rysunkowa mapa doświadczeń „Jak widzę swoją drogę do szkoły?”	21

Rysunkowa mapa doświadczeń – analiza i wnioski.....	21
Spacer badawczy i warsztaty z młodzieżą	24
Wyniki spaceru badawczego i warsztatów	24
Miejsca wymagające najpilniejszych interwencji.....	24
Miejsca potencjalnie niebezpieczne lub wymagające usprawnień.....	25
Miejsca ocenione jako bezpieczne	26
Wnioski uczniów po udziale w spacerze badawczym i warsztatach	28
Warsztaty podsumowujące	29
Po co realizować procesy szkolnych ulic?.....	29
Obciążenie szkół i potrzeby organizacyjne.....	29
Wątpliwości i obawy	30
Kryteria wyboru szkół do procesu	30
Typy rozwiązań – infrastrukturalne i „miękkie”	30
Konflikty społeczne	31
Rekomendacje	31
Rekomendacje dla ul. Łąkowej wynikające z przeprowadzonego pilotażu	32
Ewaluacja narzędzi zastosowanych na etapie pilotażu	35
Ocena zastosowanych narzędzi.....	35
Obserwacja terenowa	35
Rysunkowa mapa doświadczeń	35
Spacer badawczy.....	36
Warsztaty z młodzieżą	36
Warsztat podsumowujący z rodzicami, szkołą i jednostkami miejskimi	36
Rekomendacje dotyczące procesu projektowania ulic szkolnych w Toruniu	37
Modelowy proces projektowania ulicy szkolnej.....	37
Powołanie zespołu roboczego ds. ulicy szkolnej	37
Przygotowanie i koordynacja procesu	38
Wybór szkoły	38

Przebieg procesu projektowania szkolnej ulicy	39
Zwiększenie akceptacji i zrozumienia dla wprowadzanych zmian	40
Możliwe rozwiązania zmieniające charakter szkolnej ulicy	41
Załącznik. Przykłady zastosowanych w procesie narzędzi	42
Rysunkowa mapa doświadczeń „Jak widzę swoją codzienną drogę do szkoły”	42
Karta obserwacji podczas spaceru badawczego	43
Scenariusz warsztatów z młodzieżą „Moja ulica szkolna”	43
Opracowanie merytoryczne raportu	45

PODSTAWOWE INFORMACJE

Termin

Konsultacje społeczne dotyczące programu projektowania „ulic szkolnych” w pobliżu szkół podstawowych i przedszkoli były prowadzone od 21 lipca do 14 listopada 2025 roku.

W trakcie konsultacji odbyły się:

- spotkanie otwierające – 7 października 2025 r.
- warsztaty eksperckie – 8 października 2025 r.
- pilotaż procesu projektowania szkolnej ulicy – od 20 października do 14 listopada 2025 r.
- warsztaty podsumowujące – 14 listopada 2025 r.

Uczestnicy

W procesie konsultacyjnym łącznie udział wzięło **159 uczestników**, w tym 15 osób uczestniczących w spotkaniu otwierającym; 12 osób uczestniczących w warsztatach eksperckich – przedstawiciele toruńskich jednostek miejskich (Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Torunia, Wydział Środowiska i Ekologii Urzędu Miasta Torunia, Biuro Dialogu i Innowacji Miejskich Urzędu Miasta Torunia, Miejski Zarząd Dróg w Toruniu), przedstawiciele toruńskich szkół oraz jednostek pomocniczych; 126 dzieci i młodzieży uczestniczącej w diagnozie ulicy przy Szkole Podstawowej nr 6 w Toruniu; sześć osób uczestniczących w warsztatach podsumowujących: przedstawiciele toruńskich jednostek miejskich (Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Torunia, Miejski Zarząd Dróg w Toruniu), przedstawiciele rady rodziców Szkoły Podstawowej nr 6 w Toruniu oraz nauczycielka-koordynatorka ze Szkoły Podstawowej nr 6 w Toruniu.

Gospodarz i organizator

Gospodarzem konsultacji społecznych prowadzonych przez Gminę Miasta Toruń jest **Prezydent Miasta Torunia**, a organizatorem procesu było **Biuro Dialogu i Innowacji Miejskich Urzędu Miasta Torunia** we współpracy z partnerem wykonawczym – **Pracownią Zrównoważonego Rozwoju**.

W przygotowanie i realizację konsultacji społecznych zaangażowane były zespoły Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Torunia, Wydziału Środowiska i Ekologii Urzędu Miasta Torunia oraz Miejskiego Zarządu Dróg w Toruniu. W proces zaangażowana była również Szkoła Podstawowa nr 6 w Toruniu.

Na etapie identyfikacji celów konsultacji społecznych wsparcia udzieliły również Rady Okręgów nr 5 – Kaszczorek, nr 7 – Skarpa, nr 8 – Rubinkowo, nr 10 – Wrzosey oraz nr 13 – Bydgoskie, których przedstawiciele byli również zaangażowani w przebieg procesu.

Przedmiot i cel

Przedmiotem konsultacji społecznych dotyczących programu projektowania „ulic szkolnych” było szeroko rozumiane zapewnienie bezpieczeństwa i dobrostanu uczniów w drodze do i ze szkoły poprzez działania przestrzenne i organizację ruchu.

Celem przeprowadzonych konsultacji było wypracowanie **modelowego sposobu prowadzenia procesu społecznego projektowania ulic w otoczeniu toruńskich szkół i przedszkoli**. Model ten ma stanowić standard stosowany przez Miasto Toruń podczas przyszłych działań inwestycyjnych. Dodatkowym celem procesu było upowszechnienie wiedzy na temat ulic szkolnych wśród mieszkańców i mieszanek Torunia oraz zachęcenie do świadomego udziału w kształtowaniu bezpiecznej przestrzeni wokół placówek oświatowych.

Przygotowane w ramach konsultacji rekomendacje zostaną przekazane do eksperckiej analizy w **Wydziale Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Torunia, Wydziale Środowiska i Ekologii Urzędu Miasta Torunia oraz Miejskim Zarządzie Dróg w Toruniu**.

Po dokonaniu eksperckiej analizy i oceny możliwości wykonania rekomendowanych działań, przygotowany zostanie standard projektowania ulicy szkolnej, który zostanie przekazany do akceptacji Prezydenta Miasta Torunia.

Idea i geneza szkolnych ulic

W potocznym rozumieniu, ulicą szkolną możemy nazwać każdą drogę miejską zlokalizowaną przy szkole lub przedszkolu. Od przełomu lat 80. i 90. XX wieku, jest to również proces zmieniający charakter ulicy oraz całego otoczenia szkoły, polegający na oddawaniu tej przestrzeni dzieciom. Nadrzędnym celem jest zapewnienie bezpieczeństwa, czystego powietrza i przestrzeni do integracji jej użytkowników i użytkowniczkom.

Pierwsza szkolna ulica otwarta została w 1989 r. w Bolzano we Włoszech, obecnie na całym świecie jest ich ok. tysiąc, a ich liczba stale rośnie. Wraz ze wzrostem udziału samochodów w ruchu miejskim, a co za tym idzie wzrostem wypadków komunikacyjnych, zmieniającym się stylem życia oraz rosnącym zanieczyszczeniem powietrza, zaczęto zastanawiać się, jak te zmiany przekładają się na zdrowie fizyczne i psychiczne dzieci i młodzieży.

Idea szkolnych ulic oparta jest na 3 filarach:

1. **Bezpieczeństwo** – w godzinach porannego szczytu, ulice wokół szkół stają się placem manewrowym. W trosce o bezpieczeństwo dzieci, rodzice podwożą je jak najbliżej wejścia, stwarzając jednocześnie sytuacje niebezpieczne dla innych dzieci poruszających się pieszo, na rowerach czy hulajnogach. Dziecko, o wzroście ok. 1 metra, jest słabo widoczne dla kierowcy w momencie cofania pojazdu, a pojazdy zaparkowane w niewłaściwy sposób ograniczają widoczność innym kierowcom i pieszym. Poza tym, dziecko jest specyficznym użytkownikiem przestrzeni publicznej. Porusza się bardziej spontanicznie, jest mniej uważne, może wejść na drogę nie przestrzegając przepisów ruchu drogowego. Dlatego tak ważne jest, projektowanie lub dostosowywanie istniejących ulic do potrzeb różnych użytkowników, w tym tych najmłodszych.

2. **Aktywność** – droga do szkoły, może być dodatkową formą aktywności fizycznej, niezbędnej do prawidłowego rozwoju psychofizycznego dziecka. Tymczasem jak wskazuje raport Instytutu Matki i Dziecka z 2018 r. tylko niewielki odsetek nastolatków podejmuje aktywność fizyczną, a zalecenia związane z umiarkowaną aktywnością fizyczną spełnia zaledwie 17,2% nastolatków, co jest spadkiem o 7 punktów procentowych w stosunku do 2014 r. Stwarzanie możliwości jak najczęstszego i komfortowego ruchu w otoczeniu szkoły, może się wiązać nie tylko z zamykaniem ulic dla ruchu samochodowego, ale także projektowaniem przestrzeni, w której dzieci będą chciały spędzać czas aktywnie.
3. **Jakość powietrza** – czyste powietrze jest kluczowe w kontekście dotlenienia naszego organizmu. Jest szczególnie istotne dla dzieci, ponieważ te oddychają częściej niż dorośli, przyjmując tym samym do swojego organizmu więcej zanieczyszczeń, co wpływa na poziom koncentracji, zmęczenia i odporności dziecka. Idea szkolnych ulic, przyczynia się do zmniejszenia udziału samochodów w ruchu miejskim, co przekłada się na poprawę jakości powietrza. Ponad 30% podróży samochodem w Europie odbywa się na dystansie krótszym niż 3 km, a 50% na dystansie krótszym niż 5 km. Jest to więc trasa, którą spokojnie można pokonać pieszo, za pomocą roweru lub hulajnogi czy korzystając z transportu publicznego.

Realizacje, czyli jak mogą wyglądać szkolne ulice?

Szkolne ulice to nie tylko rozwiązania infrastrukturalne, polegające na wyłączeniu konkretnej ulicy z ruchu drogowego lub jego znaczącym ograniczeniu. Szkoły znajdujące się przy ulicach głównych lub przelotowych nie mają szansy stać się przestrzeniami swobodnego funkcjonowania dzieci. Jednak można poprawić ich komfort przemieszczania się do i ze szkoły, np. poprzez wykorzystanie rozwiązań:

- ograniczenia prędkości ruchu na odcinku drogi, w okolicy której znajduje się szkoła (np. do 30 km/h),
- zwężenia odcinka jezdni i ustalenie ruchu jednokierunkowego,
- zastosowania wzniesień na jezdni zwalniających ruch,

- budowanie zatoczek wokół jezdni gwarantujących bezpieczne zatrzymywanie pojazdu.

Ponadto, zastosować można również narzędzia wykraczające poza infrastrukturę lub organizację ruchu, a zwiększające bezpieczeństwo najmłodszych:

- specjalne oznaczenia informujące o tym, że ulica jest drogą do szkoły,
- przekształcenie parkingów na miejsca spędzania czasu wolnego przez dzieci (np. skwery, boiska, place zabaw)
- zmiana parkingów dla samochodów na parkingi dla rowerów i hulajnóg,
- prowadzenie działań edukacyjnych wśród społeczności szkolnej (uczniów, rodziców, nauczycieli) promujących komunikację publiczną,
- podejmowanie działań obywatelskich na rzecz inwestowania w komunikację publiczną, budowania oddzielonych od jezdni dróg dla rowerów,
- włączanie się w dyskusję na temat kluczowych dokumentów miejskich i uwzględnianie idei szkolnych ulic w różnego rodzaju politykach publicznych (np. strategii rozwoju miasta).

W jaki sposób zwykłe ulice zmieniają się w szkolne ulice, czyli o modelu wdrażania

Wprowadzanie szkolnych ulic to *de facto* zmiana otoczenia dla całej społeczności lokalnej. Aby zmiany mogły zadowolić każdą z grup interesariuszy, należy zastanowić się kto i jakimi zasobami dysponuje, jakie ma potrzeby i jaki rezultat chce osiągnąć. Najczęściej inicjatorem wdrażania idei szkolnych ulic są:

- lokalny samorząd,
- rodzice,
- organizacje pozarządowe,
- pozostała społeczność szkolna (dyrekcja, dzieci i młodzież uczęszczająca do danej szkoły, nauczyciele czy osoby mieszkające w sąsiedztwie szkoły).

W zależności od tego, kto będzie inicjatorem, model wdrażania może przybrać różne formy, lecz cechą wspólną powinny być analiza dokumentów, diagnoza terenowa, rozmowa z samorządem i podmiotami zajmującymi się organizacją ruchu

drogowego, diagnoza potrzeb środowiska szkolnego, w tym przede wszystkim dzieci, zbudowanie i praca grupy roboczej projektującej kierunki zmian ulicy.

Szczegółową instrukcję wdrażania szkolnych ulic można znaleźć w publikacji: *Co zrobić, by dzieci czuły się dobrze w otoczeniu szkoły? Instrukcja dla rodziców, nauczycieli i mieszkańców, którzy chcą zadbać o bezpieczeństwo, zdrowie i prawidłowy rozwój społeczny i fizyczny dzieci*, wydanej przez Fundację Rodzic w Mieście, Fundację Wzornictwo i Ład oraz Warszawski Alarm Smogowy.

Działania informacyjne i promocyjne

Konsultacjom społecznym dotyczącym programu projektowania „ulic szkolnych” towarzyszyła akcja informacyjna skierowana przede wszystkim do zainteresowanych tematem mieszkańców i mieszkank Torunia, jak również do szkół i społeczności szkolnych w Toruniu oraz jednostek pomocniczych. Do działań informacyjnych oraz promocji wykorzystano serwisy informacyjne Urzędu Miasta Torunia i kanały mediów społecznościowych, a także komunikaty prasowe przekazane mediom lokalnym.

Aktywną komunikację prowadził również partner wykonawczy – Pracownia Zrównoważonego Rozwoju informując o procesie poprzez swoje kanały informacyjne.

Przebieg konsultacji

Proces podzielony został na kilka etapów:

1. **Spotkanie otwierające.** Proces rozpoczęło otwarte spotkanie dla mieszkańców, które odbyło się **7 października 2025 r.** Podczas spotkania przedstawiono ideę szkolnych ulic oraz doświadczenia miast, które wdrażały podobne rozwiązania – z Warszawy i Gdyni. W dyskusji panelowej podczas spotkania udział wzięli: **Barbara Marchwicka** (Pełnomocniczka Prezydenta Miasta Gdyni ds. Przestrzeni Publicznych), **Agnieszka Krzyżak** (przedstawicielka Fundacji Rodzic w Mieście z Warszawy), **Bogdan Świątek** (przedstawiciel Młodzieżowej Rady Miasta Torunia) oraz **Marcin Łowicki**

(przedstawiciel Bardzo Dobra Fundacja z Torunia oraz przewodniczący Rady Okręgu nr 10 – Wrzosey);

2. **Warsztaty eksperckie.** Celem warsztatów była wymiana doświadczeń, prezentacja sprawdzonych praktyk wdrażania szkolnych ulic oraz analiza lokalnych wyzwań i potrzeb. Warsztaty pozwoliły również na zestawienie perspektyw różnych interesariuszy i na identyfikację obszarów, które wymagają uwzględnienia w dalszym procesie. Odbyły się **8 października 2025 r.** i wzięło w nich udział 12 osób (przedstawiciele toruńskiego samorządu, szkół oraz jednostek pomocniczych, a także zaproszone ekspertki z Gdyni i Warszawy). Podczas warsztatów omawiano najważniejsze wnioski dotyczące przygotowania, realizacji i utrzymania szkolnych ulic.
3. **Pilotaż procesu społecznego projektowania szkolnej ulicy przy Szkole Podstawowej nr 6 w Toruniu.** Kolejnym etapem procesu było przeprowadzenie pilotażu społecznego projektowania szkolnej ulicy na przykładzie ul. Łąkowej w Toruniu, przy której zlokalizowana jest Szkoła Podstawowa nr 6. Pilotaż był prowadzony od 20 października do 14 listopada 2025 r. i miał na celu:
 - zrozumienie doświadczeń uczniów w drodze do szkoły,
 - identyfikację barier i potrzeb związanych z bezpieczeństwem oraz jakością przestrzeni,
 - sprawdzenie narzędzi diagnostycznych w procesie projektowania ulicy szkolnej,
 - zaangażowanie społeczności szkolnej w proces.

Podczas pilotażu analizowano:

- jak dzieci i młodzież postrzegają swoją drogę do szkoły,
- jak czują się w przestrzeni, którą codziennie pokonują,
- jakie bariery i wyzwania są najbardziej odczuwalne,
- jakie mają potrzeby dotyczące organizacji ruchu i zagospodarowania przestrzeni.

W pilotażu zastosowano trzy narzędzia diagnostyczne: rysunkową mapę doświadczeń, spacer badawczy oraz warsztaty diagnostyczne. Ich ocena oraz wnioski zostaną przedstawione w kolejnych częściach raportu.

4. **Warsztaty podsumowujące.** Drugie spotkanie warsztatowe odbyło się **14 listopada 2025 r.** Miało charakter podsumowujący dla całego procesu. Wzięło w nim udział sześć osób (przedstawiciele toruńskiego samorządu i rady rodziców Szkoły Podstawowej nr 6 w Toruniu oraz nauczycielka-koordynatorka, reprezentująca zaangażowaną w proces szkołę. Podczas warsztatów zaprezentowano osobom dorosłym wyniki diagnozy przeprowadzonej wśród uczniów (obserwacje, rysunki, spacer i warsztaty młodzieży), a także podjęto dyskusję dotyczącą obaw, potrzeb i warunków, które muszą zostać spełnione, aby proces konsultacji i wdrażania ulic szkolnych przebiegał sprawnie.

Koszt przeprowadzenia konsultacji

Konsultacje prowadzone były w ramach modelu *konsorcjum dialogu* z Pracownią Zrównoważonego Rozwoju jako partnerem wykonawczym oraz Wydziałem Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Torunia jako partnerem merytorycznym procesu. Pracownia Zrównoważonego Rozwoju na podstawie zawartej umowy otrzymała za wsparcie procesu konsultacyjnego wynagrodzenie w wysokości 19 999,80 zł brutto, które zostało sfinansowane w ramach planu finansowego Biura Dialogu i Innowacji Miejskich Urzędu Miasta Torunia w ramach zadania *Współpraca z organizacjami pozarządowymi i konsultacje społeczne*.

WARSZTATY EKSPERCKIE

W warsztatach uczestniczyli przedstawiciele toruńskiego samorządu, szkół, jednostek pomocniczych, rodzice oraz ekspertki:

- Barbara Marchwicka, Pełnomocniczka Prezydenta ds. Przestrzeni Publicznych, Gdynia,
- Agnieszka Krzyżak, przedstawicielka Fundacji Rodzic w mieście, Warszawa.

Spotkanie miało charakter warsztatowo-dyskusyjny i służyło zarówno wymianie doświadczeń, jak i przedstawieniu możliwego modelu wdrażania szkolnych ulic w realiach miejskich.

Podsumowanie spotkania

Dyskusja rozpoczęła się od wprowadzenia do idei szkolnych ulic. Uczestnicy zwracali uwagę, że pojęcie „ulica szkolna” wciąż jest mało znane, a w debacie publicznej często sprowadzane wyłącznie do kwestii organizacji ruchu. Tymczasem, idea ma znacznie głębszy wymiar: chodzi o tworzenie bezpiecznych, przyjaznych i zdrowych przestrzeni wokół szkół, które pozwalają dzieciom samodzielnie i aktywnie docierać do szkoły.

Prelegentka z Fundacji Rodzic w mieście podkreśliła, że szkolna ulica to przede wszystkim ulica, na której są dzieci – miejsce, które powinno odpowiadać ich potrzebom i zapewniać im poczucie bezpieczeństwa. Według niej szkoła jest szczególnym miejscem w mieście, gdzie prawo dziecka do bezpieczeństwa, czystego powietrza i zabawy powinno mieć pierwszeństwo przed interesami dorosłych użytkowników, w tym kierowców. Wskazała też na ważny społeczny kontekst, ulice i drogi w miastach są najczęściej projektowane przez mężczyzn, natomiast to głównie kobiety pełnią funkcje opiekuńcze i codziennie odprowadzają dzieci do szkół. Ta dysproporcja wpływa na sposób, w jaki kształtowane są przestrzenie publiczne.

W trakcie rozmowy podkreślano, że bezpieczeństwa dzieci nie można mierzyć wyłącznie statystykami wypadków. Istotniejsze jest subiektywne poczucie

bezpieczeństwa, zarówno u dzieci, jak i rodziców. Bezpieczna ulica szkolna to taka, gdzie dziecko może samodzielnie dojść do szkoły, a rodzic czuje się komfortowo, pozwalając mu na taką samodzielność. Uczestnicy zgodzili się, że szkolne ulice mają też znaczenie społeczne i edukacyjne: uczą odpowiedzialności, rozwijają samodzielność i budują lokalne wspólnoty.

Ważnym wątkiem spotkania była dyskusja o tym, czy da się stworzyć uniwersalny model lub katalog rozwiązań dla szkolnych ulic. Ekspertka Barbara Marchwicka, Pełnomocniczka Prezydenta Miasta Gdyni ds. Przestrzeni Publicznych, zwróciła uwagę, że każde miejsce jest inne, a proces powinien być projektowany indywidualnie dla konkretnej szkoły. Możliwe jest opracowanie rekomendacji, ale nie sztywnych schematów. Szkolna ulica powinna być dostosowana do lokalnych uwarunkowań, liczby uczniów, typu zabudowy i charakteru ruchu.

W spotkaniu wybrzmiała też krytyka tzw. rozwiązań kompromisowych. Według ekspertek, dążenie do pogodzenia wszystkich interesów prowadzi często do braku realnej zmiany. Zamiast tego warto testować wariant „maksimum”, czyli rozwiązanie najbardziej przyjazne dla dzieci, w formie pilotażu lub tymczasowej organizacji ruchu. Doświadczenia z takich testów pokazują, że mieszkańcy i rodzice z czasem oswiają się z nową przestrzenią i doceniają jej zalety.

Model tworzenia szkolnych ulic

Ekspertki dzieliły się swoimi doświadczeniami z prowadzenia procesów wdrażania szkolnych ulic w Warszawie i Gdyni. Były to procesy wieloetapowe, oparte na współpracy, edukacji i testowaniu rozwiązań w praktyce.

Etap przygotowawczy

Wybór szkół odbywa się w otwartym naborze. Zgłaszać szkoły mogą rodzice, nauczyciele, dyrektorzy, radni lub mieszkańcy. Warunkiem jest, by szkoła była publiczna i by powstał zespół minimum trzyosobowy po stronie szkoły gotowy do wdrażania zmian. Chodzi o to, aby proces od początku miał charakter partnerski i angażował różne środowiska. Już na tym etapie warto zweryfikować status drogi

(czy jest publiczna, kto nią zarządza), aby uniknąć problemów formalnych przy wdrażaniu zmian.

Budowanie zespołu

Po wyborze lokalizacji, organizatorzy zapraszają do współpracy przedstawicieli różnych środowisk – zarządców dróg, urzędników, radnych, organizacje społeczne, rodziców i nauczycieli. Celem jest stworzenie interdyscyplinarnego zespołu, który będzie w stanie zarówno projektować, jak i wdrażać zmiany.

Diagnoza problemów i potrzeb

Proces trwa zwykle kilka miesięcy i obejmuje badania ruchu, ankiety prowadzone wśród uczniów i rodziców, obserwacje terenu oraz spacerów badawcze. Integralną częścią tego etapu są warsztaty z interesariuszami ulicy, podczas których uczestnicy pogłębiają zebrane za pomocą wcześniejszych działań wyzwania i potrzeby oraz zastanawiają się nad kierunkami rozwiązań. Zespół skupia się na problemach, a nie na gotowych rozwiązaniach – te opracowuje urbanista lub projektant. Na etapie diagnozy bardzo ważną rzeczą jest włączenie w proces dzieci i młodzieży jako równorzędnych uczestników projektowania. Dzięki temu pozostali interesariusze i projektanci mogą lepiej zrozumieć perspektywę najmłodszych użytkowników przestrzeni, która dla osób dorosłych jest często niedostępna.

Edukacja i komunikacja

Ważnym elementem jest praca z rodzicami, nauczycielami i dziećmi. Organizuje się spotkania informacyjne, warsztaty edukacyjne i działania rzecznicze, które tłumaczą ideę szkolnych ulic i podkreślają znaczenie bezpieczeństwa oraz samodzielności dzieci.

Projektowanie i testowanie

Na podstawie diagnozy projektant przygotowuje propozycję zmian, zwykle w wariantach maksymalnym, czyli najbezpieczniejszym dla dzieci. Następnie,

organizuje się testy tymczasowe (np. jednodniowe lub tygodniowe zamknięcie ulicy dla ruchu samochodowego). Testy pozwalają na zebranie opinii mieszkańców, ocenę skutków i obaw związanych z wprowadzanymi zmianami. Umożliwiają rozmowę o konkretnych rozwiązaniach, a nie o abstrakcyjnych lękach.

Wdrożenie i monitoring

Po pilotażowym wdrożeniu kluczowych rozwiązań projektant przygotowuje ostateczną dokumentację. Kiedy zapada decyzja o kierunku zmian na ulicy prowadzone są działania informacyjne, które mają przygotować jej użytkowników na przekształcenie w ulicę szkolną.

Ewaluacja i kontynuacja

Po wdrożeniu zmian warto przeprowadzić badania porównawcze i sprawdzić, jak zmieniły się nawyki dojazdu, poczucie bezpieczeństwa, ruch samochodowy czy interakcje społeczne w otoczeniu szkoły. Model, na podstawie doświadczeń wdrażania ulic szkolnych w Warszawie i Gdyni, zakłada, że ulica to nie tylko kwestia infrastruktury, ale też zmiany myślenia i mobilności. Kluczowe są współpraca, transparentność i koncentracja na potrzebach dzieci. Proces wymaga odwagi, konsekwencji i współpracy wielu stron – samorządu, szkół, rodziców i mieszkańców. Dzięki temu przynosi wymierne efekty w postaci bezpieczniejszego, spokojniejszego i bardziej wspólnotowego otoczenia szkoły.

PILOTAŻ PROCESU PROJEKTOWANIA ULICY SZKOLNEJ PRZY SZKOLE PODSTAWOWEJ NR 6 W TORUNIU

Pilotaż przy Szkole Podstawowej nr 6 w Toruniu został przeprowadzony jako praktyczny etap procesu dialogowego poprzedzającego planowanie i wdrażanie szkolnych ulic w Toruniu. Jego głównym celem było zebranie pogłębionych danych o codziennych doświadczeniach dzieci i młodzieży oraz zidentyfikowanie barier i szans w przestrzeni wokół szkoły. Pilotaż miał również charakter edukacyjny oraz partycypacyjny, ponieważ umożliwił zaangażowanie części społeczności szkolnej w proces projektowania ulicy.

Pilotaż realizował cztery główne cele diagnostyczne:

- zrozumienie, jak uczniowie postrzegają swoją codzienną drogę do szkoły,
- poznanie emocji towarzyszących podróży do i ze szkoły,
- identyfikacja barier i potencjalnych zagrożeń w przestrzeni publicznej wokół Szkoły Podstawowej nr 6 w Toruniu,
- rozpoznanie potrzeb użytkowników w zakresie bezpieczeństwa, ruchu i jakości przestrzeni.

Cele operacyjne obejmowały również:

- przetestowanie trzech narzędzi diagnostycznych: rysunkowej mapy doświadczeń, spaceru badawczego i warsztatów diagnostycznych,
- zaangażowanie społeczności szkolnej: młodzieży, nauczycieli, rodziców i mieszkańców ulicy, przy której położona jest szkoła,
- przygotowanie listy praktycznych rekomendacji do dalszego procesu.

Etapy pilotażu

Pilotaż realizowano w trzech etapach: obserwacji terenowej, rysunkowej mapie doświadczeń *Jak widzę swoją drogę do szkoły?* oraz spaceru badawczego i warsztatów z młodzieżą.



Zdjęcie 1. Szkoła Podstawowa nr 6 przy ul. Łąkowej w Toruniu. Źródło: Pracownia Zrównoważonego Rozwoju.

Obserwacja terenowa

Obserwację terenową przeprowadził zespół Pracowni Zrównoważonego Rozwoju w dwóch dniach (w godzinach porannych i przedpołudniowych), tak aby uchwycić zmienność natężenia ruchu i zachowań użytkowników ulicy. Celem obserwacji było uchwycenie realnych zachowań dzieci, rodziców, kierowców oraz użytkowników przestrzeni w godzinach największego obciążenia ruchem.

Zakres obserwacji obejmował:

- charakter ulicy i jej otoczenia (szerokość i stan chodników, występowanie barier przestrzennych, dostępność miejsc do odpoczynku, widoczność przejść dla pieszych),

- ruch pieszy (skąd dzieci idą do szkoły, w jaki sposób przekraczają jezdnię),
- ruch samochodowy (natężenie ruchu, ustępowanie pierwszeństwa, sposób organizacji wjazdu i wyjazdu spod szkoły),
- ruch rowerowy i hulajnogowy.



Zdjęcie 2. Obserwacja ulicy Łąkowej przy Szkole Podstawowej nr 6 w Toruniu.
Źródło: Pracownia Zrównoważonego Rozwoju.

Wyniki obserwacji terenowej

Ul. Łąkowa znajduje się w miejscu o bardzo zróżnicowanej zabudowie. Jej otoczenie pełni wiele funkcji: pieszą, dojazdową, parkingową, mieszkalną, usługową i szkolną. Takie połączenie generuje dużą liczbę interakcji użytkowników. Jest ona ulicą z ustanowioną strefą zamieszkania (prędkość do 20 km/h, pierwszeństwo pieszych), co formalnie stawia ją w grupie ulic „łagodnych” i potencjalnie

bezpiecznych. Diagnoza terenowa pokazuje jednak, że mimo sprzyjających parametrów formalnych, przestrzeń wciąż zawiera elementy wpływające na subiektywne i obiektywne poczucie bezpieczeństwa dzieci.

1. **Charakter i infrastruktura ulicy.** W ramach obserwacji ustalono, że na ul. Łąkowej dostępne są: obustronne szerokie chodniki o równej nawierzchni (w kilku miejscach zawężone przez parkujące auta), parkingi prostopadłe wzdłuż większej części ulicy, monitoring w przestrzeni publicznej, progi zwalniające, bariery na zakrętach, wyraźne oznakowanie poziome, widoczne przejścia dla pieszych. Brakuje natomiast infrastruktury rowerowej (brak wydzielonej drogi dla rowerów, rowerzyści poruszają się chodnikiem lub jezdnią). Elementy te tworzą przestrzeń stosunkowo uporządkowaną i teoretycznie sprzyjającą bezpiecznemu poruszaniu się, jednak brak infrastruktury rowerowej oraz obecność zaparkowanych aut przy szkole może ograniczać widoczność i naturalny przepływ ruchu.
2. **Ruch samochodowy.** Na podstawie obserwacji ustalono, że na ul. Łąkowej występuje umiarkowane natężenie ruchu (pomiar z godz. 8:30–9:00: ok. 25 samochodów na 5 minut), brak obserwowanych przekroczeń prędkości, brak większych zatorów. W ruchu uczestniczą: rodzice dowożący dzieci, mieszkańcy okolicznych osiedli, tranzyt lokalny między ulicami osiedlowymi. Choć ruch jest umiarkowany, jego charakter — krótkie postoje, zawracanie, zatrzymywanie „na chwilę”, manewry pod szkołą — tworzy dynamiczne i nieprzewidywalne sytuacje, szczególnie dla dzieci.
3. **Ruch pieszy.** Na podstawie obserwacji wiemy, że dzieci idą zarówno z rodzicami, jak i samodzielnie, poruszają się głównie chodnikami, ale niekiedy także poboczem lub między samochodami, część dzieci przekracza ulicę „na skróty”, zwłaszcza w miejscach, gdzie parking blokuje bezpośrednie dojście do pasów (w strefie zamieszkania jest to dopuszczalne). Dzieci wykazują momenty niepewności — zatrzymują się, obserwują ruch, czekają, aż samochody odjadą, zapewne z powodu ograniczonej widoczności, gdyż w kilku miejscach samochody parkują bardzo blisko pasów, przez co dziecko

jest zasłonięte, a kierowca widzi je dopiero „w ostatniej chwili”, co zwiększa ryzyko wejścia przez dzieci „na maskę” samochodu.

4. **Ruch rowerowy i hulajnogowy.** Na podstawie obserwacji ustalono, że ruch rowerowy i hulajnogowy jest umiarkowany, widoczny głównie wśród starszych uczniów. Przemieszczanie odbywa się po chodniku, co powoduje mieszanie się różnych użytkowników ruchu, współdzielenie przestrzeni rodzi kolizje: pieszy–rowerzysta oraz rowerzysta–samochód. Ponadto, brak wyznaczonego miejsca do parkowania rowerów przy wejściu do szkoły.

Rysunkowa mapa doświadczeń „Jak widzę swoją drogę do szkoły?”

Drugim etapem pilotażu była diagnoza rysunkowa. Narzędzie to pozwala spojrzeć na przestrzeń oczami dziecka – dosłownie i metaforycznie – oraz zrozumieć zarówno faktyczne, jak i emocjonalne aspekty codziennych podróży do szkoły. Wzięło w niej udział 111 uczniów z klas od 1 do 7, wszystkie dzieci miały za zadanie narysować swoją codzienną drogę do szkoły a dzieci z klas 2-7 dodatkowo odpowiedzieć na cztery pytania dotyczące tego, co lubią, czego się obawiają i jak się przemieszczają. Narzędzie wykorzystano w celu:

- poznania indywidualnych dróg uczniów,
- identyfikacji miejsc, które są lubiane lub budzą niepokój,
- zrozumienia emocji dzieci związanych z przestrzenią,
- uchwycenia subiektywnych doświadczeń uczniów, których nie widać podczas obserwacji terenowej.

Rysunkowa mapa doświadczeń – analiza i wnioski

Co dzieci lubią na swojej drodze do szkoły?

W ramach pytania o pozytywne elementy drogi do szkoły, dzieci wskazały różne miejsca i elementy przestrzeni. Wśród 84 odpowiedzi pojawiły się trzy dominujące kategorie: **zieleń i natura** (łącznie 36 odpowiedzi, najczęściej pojawiające się elementy to: drzewa, kwiaty, rośliny, natura, przyroda, zieleń, strumyk, trawa, liście, widoki, bagno, ćwierkanie ptaków, kasztanowce, park, skwerek), **miejsca związane**

z **przyjemnością** (13 odpowiedzi, najczęściej sklepy) oraz **znane miejsca** (dziewięć odpowiedzi, najczęściej: dom i blok). Pojedynczy uczestnicy wskazywali na plac zabaw, boisko, przejście dla pieszych, spotkania z koleżankami lub kolegami lub „całą moją drogę”.

Wnioski: Dzieci na swojej drodze najbardziej lubią to, co **przyjazne, znajome, naturalne i przyjemne**. Przestrzeń, która pozwala im poczuć się swobodnie – zieleni, dom, sklep, plac zabaw – buduje pozytywne doświadczenie drogi.

Gdzie dzieci czują się niebezpiecznie?

To pytanie ujawniło najważniejsze wnioski dotyczące zagrożeń, które dostrzegają najmłodszy użytkownicy. Na **92** odpowiedzi tylko **19** dzieci wyraźnie stwierdziło, że ich droga jest **bezpieczna**, używając sformułowań typu „nie czuję się zagrożony”, „czuję się bezpiecznie”, „nigdzie”, „cała moja droga jest bezpieczna”.

Pozostali uczniowie wskazali konkretne zagrożenia, z których dominujące były wskazania na: **przejścia dla pieszych lub ulica** (19 odpowiedzi), **osoby bezdomne, pijane, nieznane** (19 odpowiedzi, np. „w miejscu, gdzie siedzi bezdomny z piwem”, „gdy widzę pijane osoby”, „kiedy widzę bezdomnych”), **samochody i ruch samochodowy** (siedem odpowiedzi, np. „kiedy mijam auta”, „gdy szybko jadą samochody”). Uczestnicy wskazali również na inne źródła niepokoju, np. samotność w przestrzeni miejskiej, przejście przez tunel, przy krzakach, przez stadion lub koło przedszkola.

Wnioski: Jedynie 21% uczniów deklaruje pełne poczucie bezpieczeństwa. Dzieci obawiają się mijania samochodów, zachowań kierowców i sytuacji, w których ruch pieszy przecina się z ruchem aut. Wskazania typu „na pasach” lub „przechodząc przez ulicę” sugerują problemy z widocznością i poczuciem kontroli. Wskazania dotyczące bezdomnych pokazują, że dla części uczniów ważnym elementem poczucia bezpieczeństwa jest obecność przewidywalnych dorosłych.

Jak dzieci docierają do szkoły i jak chciałyby docierać?

W analizie uwzględniono **95** odpowiedzi uczniów. Dane wyraźnie pokazują różnicę między obecnymi sposobami dotarcia do szkoły a tym, jak dzieci chciałyby się

przemieszczać. Obecne sposoby docierania do szkoły: 51 dzieci – pieszo, 24 dzieci – samochodem, sześćcioro dzieci – rowerem lub hulajnogą, sześćcioro dzieci – autobusem lub tramwajem. Preferowane sposoby docierania do szkoły: 33 dzieci – rowerem, hulajnogą lub na rolkach, 29 dzieci – pieszo, siedmioro dzieci – samochodem, a dwoje dzieci – autobusem.

Wnioski: Ponad połowa uczniów obecnie chodzi do szkoły pieszo, co pokazuje, że ruch pieszy jest kluczowy na tym obszarze i powinien być szczególnie chroniony. Tylko 24 dzieci dojeżdża samochodem, co zapewne jest związane z bliskością zamieszkania w sąsiadujących ze szkołą blokach, jednak odczuwane zagrożenia związane z ruchem aut są nieproporcjonalnie duże, co potwierdzają zarówno rysunki, jak i spacer badawczy. Najbardziej pożądanym sposobem dotarcia jest mobilność aktywna: rower, hulajnoga lub rolki (33 dzieci). Znacząco maleje udział dzieci, które chciałyby dojeżdżać samochodem (z 24 obecnie do siedmiu w preferencjach). Dzieci chcą poruszać się samodzielnie, aktywnie i w sposób atrakcyjny, co wskazuje na ogromny potencjał do ograniczenia ruchu aut pod warunkiem, że powstanie bardziej bezpieczna i przyjazna infrastruktura.

Co dominuje na rysunkach dzieci?

Analiza rysunków pokazuje bardzo wyraźnie, że najczęściej pojawiającym się elementem jest **ulica, która stanowi centralny motyw** zdecydowanej większości prac. Drugim najczęściej występującym motywem jest zieleń – drzewa, trawniki i elementy natury są stale obecne i często podkreślane. Bardzo często pojawiają się także budynki, zarówno szkoła, jak i bloki mieszkalne czy sklepy, co odzwierciedla osiedlowy charakter otoczenia. Na wielu rysunkach widoczne są również pasy i inne elementy infrastruktury drogowej, a także samochody i parkingi, co potwierdza, że to właśnie ruch drogowy jest ważnym doświadczeniem dzieci na trasie do szkoły. Dzieci postrzegają swoją drogę przede wszystkim jako przestrzeń ruchu ulicznego, uzupełnioną o zieleń i zabudowę — a nie jako spójną, przyjazną przestrzeń pieszą.

Spacer badawczy i warsztaty z młodzieżą

W spacerze i warsztatach wzięło udział **11 uczniów** z klasy 7b. Trasa została wyznaczona na podstawie wcześniejszych obserwacji oraz wskazanych punktów newralgicznych (przejścia dla pieszych, skrzyżowania, miejsca o dużym natężeniu ruchu), a także uwzględniała miejsca, które wskazała młodzież jako te, które mija w codziennej drodze do szkoły. Spacer przeprowadzono w dwóch grupach.

Celem spaceru była obserwacja przestrzeni oczami młodzieży, zrozumienie emocji towarzyszących poruszaniu się ulicą, identyfikacja miejsc niebezpiecznych i przyjaznych oraz zebranie propozycji zmian. Po spacerze zrealizowano półtoragodzinne warsztaty diagnostyczne. **Celem warsztatu** było uszczegółowienie problemów i potrzeb związanych z poruszaniem się po ulicy, identyfikacja miejsc niebezpiecznych i przyjaznych oraz dalsze zebranie propozycji zmian.

Wyniki spaceru badawczego i warsztatów

Spacer rozpoczął się pytaniem ogólnym, jak młodzież dociera do szkoły. Odpowiedzi uczestników pozwoliły rozpoznać, że:

- większość uczniów przychodzi pieszo (mieszkają w pobliżu),
- dwie osoby dojeżdżają autobusem,
- okazjonalnie dzieci są podwożone samochodem,
- młodzież podkreśla, że w całej klasie dominuje ruch pieszy, a przywożenie autem „zdarza się, ale nie jest powszechne”.

Spacer badawczy pozwolił na identyfikację miejsc szczególnie istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa dzieci.

Miejsca wymagające najpilniejszych interwencji

Śmietniki przy ul. Łąkowej (otwarte boksy na odpady). Wymagają interwencji z uwagi na: obecność osób w kryzysie bezdomności, awantury, spożywanie alkoholu; bałagan, zalegające odpady, nieprzyjemny zapach; otwarty boks znajduje się bezpośrednio przy uczęszczanej drodze do szkoły.

Przejście dla pieszych z bloków przy ul. Podgórnej. Wymaga interwencji, ponieważ uczniowie często z niego korzystają. Przejście oceniono jako niebezpieczne; dochodzi do przekraczania ulicy w różnych miejscach, ponieważ legalne przejście jest „daleko” i dzieci je omijają. Jest to konkretny problem wymagający wprowadzenia rozwiązania z uwagi na brak wygodnego, naturalnego ciągu pieszego, nieodpowiednią lokalizację przejścia względem realnych tras dzieci.

Przejście przez ul. Kościuszki w kierunku basenu (sygnalizacja świetlna). Wymaga interwencji z uwagi na zbyt krótki czas zielonego światła, duże grupy dzieci (np. w drodze na basen) nie mają czasu, by bezpiecznie przejść.

Skrzyżowanie ulic Jeśmanowicza i Łąkowej. Wymaga interwencji z uwagi na bardzo intensywny ruch samochodowy w godzinach porannych, chaotyczne parkowanie rodziców dowożących dzieci do przedszkola, brakuje jednego słupka uniemożliwiającego wjazd samochodom na chodnik. Jest to szczególnie istotne, ponieważ to ważny punkt dojścia do szkoły.

Miejsca potencjalnie niebezpieczne lub wymagające usprawnień

Przejście przy wejściu głównym do szkoły. Problemami są duże samochody parkujące blisko przejścia zasłaniają widoczność oraz brak progów zwalniających po obu stronach.

Sugestie młodzieży: dołożenie progów, dodanie znaków poziomych (np. „Rozejrzyj się”).

Przejście na skrzyżowaniu ulic Jeśmanowicza i Łąkowej (po stronie szkoły). Problemami są próg zwalniający znajdujący się **za przejściem**, nie przed nim, co zmniejsza jego skuteczność.

Ocena młodzieży: ogólnie bezpieczne, ale wymaga korekty organizacji ruchu.

Osiedle Świętopełka (brak przejść dla pieszych). Problemami są dzieci przechodzą przez ulicę „na skróty”, legalne przejście jest jedno i położone daleko od realnych tras (choć ulice oznaczone są tam jako strefa zamieszkania i wolno przekraczać jezdnię w dowolnym miejscu, to utrzymane oznakowanie przejścia dla pieszych może wprowadzać niepewność odnośnie dopuszczalnego zachowania).

- przejścia przy szkole (z wyjątkiem widoczności ograniczanej przez auta): dwa progi zwalniające, wyraźne oznakowanie, szerokie chodniki, dobra widoczność;
- zalety całej ul. Łąkowej: dobre oświetlenie, szerokie chodniki (wystarczające dla pieszych i rowerzystów), znajomość terenu (uczniowie mieszkają w okolicy i wiedzą, czego się spodziewać), zieleń i otwarta przestrzeń (poprawiają samopoczucie), umiarkowany ruch i ostrożność kierowców („wiedzą, że tu jest szkoła”).



Zdjęcie 4. Warsztaty diagnostyczne z uczniami i uczennicami Szkoły Podstawowej nr 6 w Toruniu. Źródło: Pracownia Zrównoważonego Rozwoju.

Wnioski uczniów po udziale w spacerze badawczym i warsztatach

Zdaniem uczestników spacer pozwolił „zobaczyć na nowo” otoczenie, które na co dzień umyka uwadze, praca grupowa ujawniła braki, np. **niedobór ulicznych koszy**, zaś codzienna rutyna sprawia, że uczniowie przestają widzieć realne problemy w otaczającej ich przestrzeni.

WARSZTATY PODSUMOWUJĄCE

Spotkanie miało charakter warsztatowo-dyskusyjny i zgromadziło przedstawicieli jednostek miejskich, Szkoły Podstawowej nr 6 w Toruniu, rady rodziców oraz osoby prowadzące proces. Jego celem było spojrzenie z różnych perspektyw na sens tworzenia ulic szkolnych, określenie warunków skutecznego procesu, wskazanie obaw oraz omówienie kryteriów wyboru szkół do przyszłych działań.

Po co realizować procesy szkolnych ulic?

Uczestnicy zgodzili się, że procesy mają dużą wartość zarówno dla miasta, jak i społeczności szkolnej. Dają szersze spojrzenie na drogę dziecka do szkoły, umożliwiają precyzyjną diagnostykę zagrożeń, pozwalają zestawić różne perspektywy (urzędników, rodziców, uczniów, mieszkańców). Z punktu widzenia szkół i rodziców proces ujawnia „niewidzialne problemy”, tworzy przestrzeń współodpowiedzialności oraz pozwala myśleć nie tylko o eliminowaniu zagrożeń, ale też o budowaniu bardziej przyjaznego otoczenia szkoły.

Obciążenie szkół i potrzeby organizacyjne

Silnie wybrzmiał temat obaw dotyczących nadmiernego obciążenia nauczycieli i dyrekcji szkół. Podkreślano, że proces nie może generować dodatkowej biurokracji ani wymagać od nauczycieli pisania raportów. Wskazano potrzebę wyznaczenia koordynatora szkolnego, prostych, nieskomplikowanych form angażowania rodziców i uczniów, dopasowania procesu do rytmu roku szkolnego (najlepiej start we wrześniu). Z perspektywy jednostek miejskich istotne jest zapewnienie stabilnego finansowania, koordynacji po stronie miasta oraz wsparcia eksperckiego (m.in. policji, straży miejskiej w dostarczeniu danych czy też profesjonalnych facylitatorów spotkań).

Wątpliwości i obawy

Po stronie szkoły i rodziców pojawiały się obawy dotyczące dezorganizacji pracy szkoły, konfliktów między rodzicami i mieszkańcami, trudności pogodzenia różnych potrzeb użytkowników. Jednostki miejskie wskazywały obawę przed niezadowoleniem mieszkańców, ryzykiem konfliktów o parkowanie oraz wdrażaniem zmian bez odpowiedniego uzasadnienia i komunikacji. Jednocześnie zaproponowano narzędzia łagodzenia napięć, m.in. **kampanię informacyjno-edukacyjną**, czytelne wizualizacje zmian („tak będzie wyglądać ulica po wdrożeniu”).

Kryteria wyboru szkół do procesu

Podkreślono, że wybór szkół **nie powinien być przypadkowy**. Ważne są analiza poczucia bezpieczeństwa dzieci, typ otoczenia drogowego (osiedlowe, przy drogach krajowych, przy planowanych przebudowach), możliwość realnych zmian infrastrukturalnych, zgodność z planami inwestycyjnymi miasta (uwzględnienie planowanych inwestycji drogowych oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego). Wskazano konieczność współpracy z **Wydziałem Edukacji**, który uwzględnić może w procesie kwestie optymalizacji sieci szkół w Toruniu.

Typy rozwiązań – infrastrukturalne i „miękkie”

Uczestnicy podkreślili, że ulica szkolna nie musi oznaczać wyłącznie dużych inwestycji. Obok zmian infrastrukturalnych (jednokierunkowe ulice, ograniczenia parkowania, wyniesione przejścia dla pieszych, zmiana lokalizacji wejść do szkoły), ogromną wartość mają **działania miękkie i wizualne**: kolory w przestrzeni, grafiki, oznaczenia kierujące dzieci do szkoły, elementy poprawiające orientację i poczucie bezpieczeństwa. Zwrócono uwagę, że dzieci często traktują samochody jako „naturalny krajobraz”, dlatego ważne jest pokazywanie im alternatywnych, bardziej przyjaznych form otoczenia.

Konflikty społeczne

Widocznym tematem były napięcia wynikające z ograniczania parkowania czy większej obecności dzieci w przestrzeni. Uczestnicy wskazywali, że proces ulic szkolnych może być sposobem na uporządkowanie takich konfliktów, pod warunkiem jasnej komunikacji, konsultacji i stopniowego wprowadzania zmian.

Rekomendacje

Spotkanie ujawniło kilka kluczowych zasad dla dalszego projektowania szkolnych ulic w Toruniu:

- proces musi być **współtworzony** – miasto, szkoła i mieszkańcy mają w nim realne role,
- nie należy rozpoczynać dyskusji o przekształceniu ulicy bez perspektywy wdrożenia – „połowiczne” procesy podważają zaufanie,
- konieczna jest wcześniejsza **priorytetyzacja szkół** i dopasowanie planowanych działań do lokalnego kontekstu,
- wdrożeniu powinny towarzyszyć **komunikacja, edukacja i ewaluacja**,
- kluczową rolę pełni **koordynator procesu**, łączący wiedzę techniczną i społeczną.

Spotkanie domknęło proces pilotażowy, potwierdzając potrzebę zarówno pogłębionej diagnozy, jak i budowania wspólnej odpowiedzialności za bezpieczne i przyjazne przestrzenie wokół szkół.

REKOMENDACJE DLA UL. ŁĄKOWEJ WYNIKAJĄCE Z PRZEPROWADZONEGO PILOTAŻU

Pilotaż ujawnił szereg miejsc i sytuacji, które wpływają na bezpieczeństwo i komfort uczniów korzystających z ul. Łąkowej, tym samym wymagają zmiany. Poniżej przedstawiono najważniejsze rekomendacje dotyczące zmian w przestrzeni oraz organizacji ruchu. Zestaw rekomendacji opiera się na głosach dzieci, młodzieży, rodziców i pracowników jednostek miejskich.

PROBLEM	ZGŁASZAJĄCY	REKOMENDACJA	PRIORYTET
<i>Poprawa bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych</i>			
Zbyt krótki czas trwania zielonego światła na przejściu dla pieszych na ul. Kościuszki (droga na basen), szczególnie dla grup dzieci przechodzących w ramach lekcji.	Uczniowie	Wydłużenie czasu sygnalizacji dla pieszych lub wdrożenie trybu „szkolnego” w godzinach 8:00–14:00.	Wysoki
Przeniesienie lub korekta przejścia dla pieszych przy bramie szkoły, z uwagi na: ograniczoną widoczność przez zaparkowane samochody, brak progów zwalniającego przed przejściem.	Uczniowie i rodzice	Przesunięcie przejścia bliżej bramy, aby pokrywało się z realnym ruchem pieszym, montaż progów zwalniających po obu stronach, dołożenie oznaczeń poziomych („Rozejrzyj się”).	Wysoki
Przejście od strony Podgórnej – jedno z najpilniejszych miejsc interwencji: dzieci idące z osiedla przechodzą w miejscach „na skróty”, istniejące przejście jest położone w nienaturalnym miejscu względem ich trasy.	Uczniowie i rodzice	Analiza i ewentualne wyznaczenie nowego przejścia w miejscu faktycznych potoków pieszych, poprawa widoczności i dołożenie elementów uspokajających ruch.	Wysoki

Uporządkowanie i uspokojenie ruchu samochodowego

Ograniczenie parkowania przy przejściach dla pieszych i bramie szkoły, parkowanie zastania widoczność dzieciom i kierowcom.	Uczniowie i rodzice	Wyznaczenie trójkątów widoczności (minimum 10 m zakazu parkowania), likwidacja miejsc postojowych najbliższej przejść dla pieszych.	Wysoki
Usprawnienie krótkich postojów (kiss & ride) przy przedszkolu: brakuje miejsca na krótkie zatrzymanie, obecnie odbywa się to chaotycznie, czasem na przejściu dla pieszych i bardzo intensywnie w godzinach odwożenia przedszkolaków.	Rodzice	Wyznaczenie czytelnej „zatoki chwilowego postoju” przy przedszkolu lub w jego pobliżu, współpraca z dyrekcją przedszkola, aby umożliwić parkowanie na terenie działki przedszkola.	Średni
Zmiana progu zwalniającego przy skrzyżowaniu ulic Jeśmianowicza i Łąkowej, próg znajduje się za przejściem, co obniża jego skuteczność.	Uczniowie i rodzice	Przeniesienie progu przed przejście, zgodnie z zasadami bezpieczeństwa.	Wysoki

Poprawa bezpieczeństwa i estetyki na trasie pieszej

Interwencja przy śmietnikach. Dzieci wskazały, że czują się tam niekomfortowo i niebezpiecznie, często przebywają tam osoby w kryzysie bezdomności, miejsce jest brudne i odślonięte.	Uczniowie	Zamknięcie otwartego boku, rozważenie przeniesienia go w głąb osiedla, z dala od głównego ciągu pieszego, uporządkowanie terenu wokół.	Wysoki
Poprawa infrastruktury pieszej na Osiedlu Świętopełka: brak przejść dla pieszych na trasie częstych dojeżdż do szkoły.	Uczniowie	Analiza i dołożenie przejść zgodnie z realnym ruchem pieszym, rozważenie uspokojenia ruchu	Średni

Wprowadzenie rozwiązań miękkich i wizualnych – podkreślenie charakteru ulicy szkolnej

Identyfikacja wizualna ulicy szkolnej	Uczniowie	Kolorowe oznaczenia na chodnikach prowadzące do szkoły; grafiki „idę do szkoły”; kolorowe pasy lub akcenty malowane przy przejściach; zielone elementy (donice, nasadzenia).	Średni
Uporządkowanie przestrzeni szkolnej i jej otoczenia	Uczniowie	Dodanie ławek i koszy na śmieci wzdłuż ulicy; wprowadzenie zieleni tam, gdzie pozwala na to przestrzeń.	Średni
Edukacja i komunikacja	Rodzice	Kampania informacyjna dla mieszkańców i rodziców o zmianach w organizacji ruchu; współpraca ze szkołą i samorządem uczniowskim przy edukacji dotyczącej bezpieczeństwa.	Średni

Opracowane na podstawie materiałów opisowych przygotowanych przez Pracownię Zrównoważonego Rozwoju oraz Biuro Dialogu i Innowacji Miejskich Urzędu Miasta Torunia.

EWALUACJA NARZĘDZI ZASTOSOWANYCH NA ETAPIE PILOTAŻU

Pilotaż przy ul. Łąkowej miał na celu przetestowanie narzędzi diagnostycznych, rozpoznanie doświadczeń użytkowników oraz sprawdzenie, w jakim stopniu proces może angażować różne grupy interesariuszy. Ewaluacja pokazuje, że zarówno metodologia, jak i dobór miejsca pilotażu pozwoliły na uzyskanie cennych danych, które mogą stanowić fundament wdrażania ulic szkolnych w Toruniu. Równocześnie, pilotaż wyraźnie wskazał, jakie warunki muszą zostać spełnione, aby pełne procesy projektowania szkolnych ulic mogły przebiegać efektywnie i prowadzić do realnych zmian.

Ocena zastosowanych narzędzi

Obserwacja terenowa

Obserwacje pozwoliły wychwycić elementy niewidoczne na poziomie deklaracji: rzeczywiste zachowania kierowców, sposób korzystania z przestrzeni przez dzieci, problemy z widocznością, brakujące elementy infrastruktury. Narzędzie okazało się kluczowe w identyfikacji *konkretnych punktów ryzyka* (np. śmietniki, sposób parkowania, relacja przejść do naturalnych tras dzieci).

Wniosek: obserwacja jest niezbędnym etapem, który powinien być realizowany zawsze przed rozpoczęciem diagnozy społecznej.

Rysunkowa mapa doświadczeń

Narzędzie zadziałało wyjątkowo dobrze. Dzieci rysowały nie tylko przebieg swojej trasy, ale również elementy, które zapamiętują emocjonalnie: zielen, sklepy, samochody, śmietniki, pasy, bloki. Duża liczba rysunków zawierających **ulicę jako centralny motyw** pokazuje, że droga do szkoły jest dla dzieci przede wszystkim doświadczeniem ruchu drogowego, a nie przyjaznej przestrzeni pieszej. Odpowiedzi tekstowe dostarczyły danych liczbowych dotyczących:

- poczucia bezpieczeństwa (ok. 20% odpowiedzi: „czuję się bezpiecznie”),
- pojawiających się zagrożeń (najczęściej: przejścia dla pieszych, samochody, osoby nieznane),
- sposobów dotarcia i preferencji (duża potrzeba mobilności aktywnej).

Wniosek: rysunki są skutecznym narzędziem do identyfikowania doświadczeń, emocji i przestrzeni znaczących dla dzieci, dlatego powinny być stałym elementem diagnozy.

Spacer badawczy

Uczniowie wykazali dużą uważność przestrzenną, zdolność do analizy i formułowania praktycznych rekomendacji. To narzędzie pozwoliło spojrzeć na przestrzeń krytycznie, wskazując obszary interwencji (m.in. śmietniki, przejście od ul. Podgórnej, niedopasowaną organizację ruchu przy skrzyżowaniach).

Wniosek: spacer z uczniami jest jednym z najskuteczniejszych narzędzi diagnostycznych, pokazując realne ścieżki, zachowania i potrzeby użytkowników.

Warsztaty z młodzieżą

Praca z mapą i analiza zdjęć pogłębiła wyniki spaceru. Uczniowie potrafili wyraźnie wskazać zarówno problemy, jak i zasoby ulicy. Kluczowy efekt warsztatów: **młodzież zaczęła dostrzegać elementy przestrzeni, które wcześniej były niewidoczne.**

Wniosek: warsztaty są dobrym narzędziem do formułowania końcowych rekomendacji i osadzania diagnozy w świadomości użytkowników.

Warsztat podsumowujący z rodzicami, szkołą i jednostkami miejskimi

Narzędzie zadziałało jako formuła spinająca całość pilotażu. Pozwoliło zestawić perspektywy interesariuszy, omówić obawy i potrzeby, określić warunki wdrażania procesów w skali miasta i rozpocząć proces wspólnej odpowiedzialności.

Wniosek: to kluczowy etap, który powinien być obowiązkowo uwzględniany w pełnej procedurze szkolnych ulic.

REKOMENDACJE DOTYCZĄCE PROCESU PROJEKTOWANIA ULIC SZKOLNYCH W TORUNIU

Przeprowadzony proces konsultacji pozwolił na określenie rekomendowanych kierunków dla prowadzenia programu społecznego projektowania ulic szkolnych w Toruniu. Najważniejsze rekomendacje to:

- proces powinien mieć stałą koordynację po stronie administracji miasta oraz wyraźne podziały odpowiedzialności między urzędem, szkołą, jednostkami miejskimi odpowiedzialnymi za zarządzanie drogami oraz organizacją prowadzącą konsultacje;
- kluczowe jest systemowe podejście do wyboru szkół, kryterium wyboru powinno uwzględniać przede wszystkim poziom bezpieczeństwa dzieci, nie tylko analizę infrastruktury czy kategoryzację położenia;
- narzędzia diagnostyczne powinny być spójnie stosowane, ale również dostosowywane do kontekstu danej szkoły i potrzeb społeczności;
- wdrażanie szkolnych ulic nie może opierać się tylko na dużych inwestycjach, równie ważne są „miękkie zmiany”, elementy wizualne, estetyczne i zielone;
- proces i raport podsumowujący powinny być praktyczne, tak aby administracja samorządowa mogła skorzystać z gotowych narzędzi.

Modelowy proces projektowania ulicy szkolnej

Powołanie zespołu roboczego ds. ulicy szkolnej

- Należy wyznaczyć stałą osobę po stronie miasta jako głównego koordynatora programu ulic szkolnych, który odpowiada za planowanie procesu, harmonogram, kontakt ze szkołami i jednostkami miejskimi, posiada kompetencje konsultacyjne oraz wiedzę o procedurach i przepisach.
- Należy ustalić stały minimalny skład zespołu roboczego: koordynator miejski, przedstawiciel Miejskiego Zarządu Dróg w Toruniu, organizacja zewnętrzna prowadząca diagnozę, warsztaty i spotkania, koordynator szkolny wyznaczony przez dyrektora.

- **Koordynator szkolny** powinien być osobą pracującą w szkole, mającą dostęp do sal, uczniów, rodziców i nauczycieli. Nie musi to być pedagog lub wychowawca. Każdorazowo powinien być wyznaczany przez dyrektora określonej placówki.
- Zespół roboczy powinien być **wąski i operacyjny**. Jednostki pomocnicze, lokalne instytucje, organizacje pozarządowe — te podmioty powinno się zapraszać na spotkania, ale nie włączać do podejmowania decyzji operacyjnych.
- Spotkania z mieszkańcami i działania konsultacyjne powinna prowadzić organizacja zewnętrzna, a nie urzędnicy, aby zapewnić neutralność dialogu.

Przygotowanie i koordynacja procesu

- Proces powinien być **planowany systemowo**, a nie okazjonalnie (np. tylko przy remontach ulic).
- Projektowanie ulic szkolnych powinno przebiegać każdorazowo według następujących po sobie etapach: wstępna diagnoza (analiza danych zastanych, analiza ruchu, obserwacja terenowa, analiza uwarunkowań ulicy, wstępne rozpoznanie poczucia bezpieczeństwa uczniów), analiza wyników, wybór szkoły, pogłębiona diagnoza, konsultacje z interesariuszami ulicy (spacery badawcze, warsztaty), projektowanie i wdrożenie zmian, ewaluacja.
- Należy zaplanować **jasną komunikację z dyrektorami szkół** oraz sposób wyznaczania koordynatorów szkolnych.

Wybór szkoły

- Proponowany model wyboru szkoły opiera się na uwzględnieniu trzech równoległych źródeł danych: **kategoryzacja położenia szkoły** (szkoły osiedlowe, przy ulicach głównych lub zbiorczych, w rejonach planowanych remontów, szkoły przeznaczone do wygaszania), **diagnoza bezpieczeństwa dzieci jako kluczowe kryterium** (przeprowadzana w szkołach podczas wrześniowych lekcji „Moja droga do szkoły” – rysunki, rozmowy, mapowanie trasy do szkoły – na podstawie której wyników tworzy się *barometr*

bezpieczeństwa w toruńskich szkołach, pozwalający skategoryzować szkoły i wybrać najpilniej wymagające interwencji, np. oznaczając je kolorami: czerwonym, żółtym i zielonym), **audyt infrastrukturalny** (wykonywany przez jednostkę miejską odpowiedzialną za zarządzanie drogami i uwzględniający widoczność znaków, oznaczenia, przejścia dla pieszych, stan nawierzchni, elementy uspokojenia ruchu), **dane o częstotliwości kolizji drogowych**.

- Najważniejszymi zasadami wyboru powinny być: **priorytetyzacja bezpieczeństwa dzieci**, nie zakres inwestycji lub możliwość wdrożenia dużych zmian infrastrukturalnych, **brak wykluczenia szkół położonych przy ulicach trudnych do wdrożenia standardu ulicy szkolnej**, lecz dających możliwość wykorzystania rozwiązań „miękkich” oraz **transparentność zasad i cykliczność naboru szkół do działań w ramach tworzenia ulic szkolnych**.

Przebieg procesu projektowania szkolnej ulicy

Proponowane elementy procesu:

- Analiza materiału z **wrześniowej lekcji o drodze do szkoły** (rysunki, podsumowania rozmowy, mapki);
- Obserwacja terenowa, **zebranie danych** o ruchu ulicznym i otoczeniu szkoły;
- **Ankieta dla rodziców** wysłana za pośrednictwem szkoły;
- **Rysunkowa mapa doświadczeń** „Jak widzę swoją drogę do szkoły” przeprowadzona wśród uczniów i uczennic szkoły;
- **Spacer badawczy** (projektowany na podstawie obserwacji) **oraz warsztaty** – jako jedno spotkanie – dla grup młodzieży i grupy młodszych uczniów. Liczba spacerów i warsztatów zależy od sytuacji, w jakiej jest szkoła – czy jest wiele spornych wątków, czy jest konflikt, czy otoczenie jest trudne, jak duża jest szkoła;
- **Spacer badawczy z dorosłymi użytkownikami**, rodzicami, nauczycielami, mieszkańcami okolicy;
- **Spotkanie warsztatowe z rodzicami, nauczycielami, społecznością lokalną** – prezentacja idei ulic szkolnych, wyników spaceru z młodzieżą, dziećmi i dorosłymi, prezentacja diagnozy rysunkowej oraz wyników ankiet i audytu

bezpieczeństwa, praca warsztatowa przy stolikach nad mapami (pogłębienie diagnozy i wspólne wypracowywanie rozwiązań). Liczba spotkań może się różnić w zależności od kontekstu lub wątków do rozwiązania;

- **Spotkanie z całą szkolną społecznością** – prezentacja propozycji zmian ulicy oraz rozmowa o ewentualnych zmianach;
- **Testowanie wybranych rozwiązań** i ewentualne korekty projektu ulicy szkolnej na podstawie przeprowadzonego pilotażu zmiany organizacji ruchu i przestrzeni ulicy;
- **Wdrożenie projektu zmiany szkolnej ulicy.**

Cały proces powinna prowadzić organizacja zewnętrzna, ponieważ gwarantuje to profesjonalne facylitowanie spotkań i warsztatów. Koordynator z miasta powinien pilnować harmonogramu realizacji działań, kontaktować się z interesariuszami, organizować spotkania robocze i dbać o całość procesu.

Zwiększenie akceptacji i zrozumienia dla wprowadzanych zmian

Proponowane działania:

- transparentne informowanie mieszkańców o zmianach i ich uzasadnieniu,
- stosowanie czytelnych materiałów wizualnych,
- działania edukacyjne angażujące dzieci (np. patrole dziecięce wręczające symboliczne „mandaty” jako sposób na sprawdzanie przestrzegania nowych zasad organizacji ruchu),
- współpraca z samorządami szkolnymi i radą rodziców na etapie wdrożenia,
- stopniowe wprowadzanie niewielkich zmian, np. zmiany organizacji ruchu, zmiany (koloru) nawierzchni, testowanie rozwiązań tymczasowych, zazielenianie przestrzeni, działania wizualne, graficzne oznaczenia.

Oczekiwany **efektami** działań będą: lepsze zrozumienie celu zmian przez użytkowników szkolnej ulicy, ograniczenie konfliktów i nieporozumień, większa gotowość do przestrzegania nowych zasad organizacji ruchu oraz zwiększenie poczucia bezpieczeństwa wśród użytkowników szkolnej ulicy.

Możliwe rozwiązania zmieniające charakter szkolnej ulicy

Proponowane działania:

- uspokojenie ruchu (zwężenia, progi, zmiana pierwszeństwa),
- zmiana organizacji ruchu w godzinach porannych i zakończenia lekcji,
- oznakowanie przejść dla pieszych,
- poprawa widoczności,
- wyznaczenie stref pieszych,
- stosowanie elementów wizualnych budujących poczucie bezpieczeństwa (kolorowe oznaczenia, grafiki i murale tworzone z udziałem dzieci i artystów),
- zmiana nawierzchni lub jej wizualnego charakteru,
- dbanie o estetykę otoczenia, w tym zieleni,
- odsunięcie elementów powodujących dyskomfort (np. ciemne zaułki lub zakamarki, zaniedbane kosze),
- ograniczenie zachowań ryzykownych w pobliżu szkoły,
- redukcję miejsc, w których mogą gromadzić się osoby nadużywające alkoholu i zakłócające porządek publiczny,
- wyraźne kierowanie przekazu: „to przestrzeń dla dzieci, nie dla samochodów” (np. poprzez oznaczenia, kolory, symbole, uspokojenie ruchu).

Oczekiwanymi **efektami** działań będą: zwiększenie poczucia bezpieczeństwa wśród użytkowników szkolnej ulicy, redukcja prędkości i liczby niebezpiecznych manewrów, poprawa płynności poruszania się pieszych użytkowników ulicy szkolnej, zachęcanie do aktywnych form przemieszczania się, poprawa jakości przestrzeni publicznej oraz wzmocnienie społecznego charakteru miejsca.

ZAŁĄCZNIK. PRZYKŁADY ZASTOSOWANYCH W PROCESIE NARZĘDZI

W uzupełnieniu do raportu, prezentujemy narzędzia przygotowane i wykorzystane przez Pracownię Zrównoważonego Rozwoju w trakcie realizowanych konsultacji społecznych w pilotażu projektowania ulicy szkolnej przy Szkole Podstawowej nr 6 w Toruniu.

Wspólnie – Urząd Miasta Torunia i Pracownia Zrównoważonego Rozwoju – zachęcamy do dalszego wykorzystania narzędzi, testowania ich oraz dzielenia się rezultatami.

Rysunkowa mapa doświadczeń „Jak widzę swoją codzienną drogę do szkoły”

Adresaci: uczniowie klas 1–8

Termin: do końca października

Cel: poznanie doświadczeń uczniów i sprawdzenie, jakie elementy drogi do szkoły wpływają na ich poczucie bezpieczeństwa i komfort.

Polecenie dla uczniów: Przypomnij sobie swoją codzienną drogę do szkoły, od domu aż do wejścia do budynku. Narysuj rysunek, który pokazuje tę drogę.

Na rysunku wskaż:

- którądy idziesz (lub jedziesz),
- charakterystyczne punkty po drodze,
- miejsca, które lubisz,
- miejsca, które są nieprzyjemne lub w których czujesz się niepewnie,
- możesz użyć kolorów, które pokażą Twoje emocje.

Podpisz rysunek imieniem i klasą.

Dodatkowe pytania (dla klas 2–8):

- Co najbardziej lubisz na swojej drodze do szkoły?

- W których miejscach czujesz się niebezpiecznie?
- Jak najczęściej docierasz do szkoły?
- Jak chciałbyś/chciałabyś docierać do szkoły?

Karta obserwacji podczas spaceru badawczego

Pytania ogólne dla całej grupy:

- Jak docieracie do szkoły?
- Jak się czujecie, poruszając się tą ulicą?
- Co sprawia, że ta ulica jest przyjemna lub bezpieczna?
- Co sprawia, że ta ulica jest niebezpieczna lub nieprzyjemna?

Punkty trasy, pytania szczegółowe dla każdego miejsca:

- Co tu jest lub co się tu dzieje?
- Jak oceniasz bezpieczeństwo tego miejsca? Dlaczego?
- Co wymaga zmiany lub interwencji?
- Co jest pomocne i działa dobrze?
- Czego tu brakuje?

Scenariusz warsztatów z młodzieżą „Moja ulica szkolna”

Przebieg warsztatu:

- Wprowadzenie i zasady pracy,
- Podsumowanie obserwacji ze spaceru, każda grupa przedstawia swoje najważniejsze spostrzeżenia,
- Praca warsztatowa (30–40 min).

Materiały: flipchart z schematem ulicy, markery, karteczki w trzech kolorach.

Zadania dla grup:

Na schemacie ulicy zaznaczcie:

- ● miejsca niebezpieczne – nazwijcie je, opiszcie problem,
- ● miejsca przyjazne – opiszcie, co działa dobrze,

- ● miejsca, które można poprawić – zaproponujcie zmiany.

Do każdego punktu odpowiedz:

- Co tu się dzieje?
- Jak się tu czuję?
- Co mogłoby być lepiej?

Podsumowanie warsztatu

Na wspólnym flipcharcie zapiszcie:

- 3 największe problemy w przestrzeni wokół szkoły,
- 3 najważniejsze pomysły i rozwiązania proponowane przez młodzież.



OPRACOWANIE MERYTORYCZNE RAPORTU

Biuro Dialogu i Innowacji Miejskich

Urzędu Miasta Torunia

ul. Wały gen. Sikorskiego 10, 87-100 Toruń

E: bdim@um.torun.pl

T: 56 611 87 04

Pracownia Zrównoważonego Rozwoju

ul. św. Katarzyny 5/3, 87-100 Toruń

E: fundacja@pwr.org.pl