

REZUMAT - RAPORT DE CERCETARE

DRUMURI SIGURE → SPRE ȘCOALĂ

Îmbunătățirea siguranței rutiere și a mobilității active în Cluj-Napoca



Deplasările zilnice ale copiilor către și de la școală nu reprezintă doar practici de mobilitate de rutină, ci și o chestiune de **sănătate publică, planificare urbană și bunăstarea comunității**. În orașe în expansiune, precum Cluj-Napoca, unde extinderea suburbană și dependența tot mai mare de automobil exercită o presiune crescută asupra infrastructurii locale, asigurarea unei mobilități școlare sigure, sustenabile și accesibile a devenit prioritară.

Inițiativa pentru Sănătatea Copilului (Child Health Initiative) este o colaborare informală între organizații angajate în promovarea drepturilor copiilor și adolescenților la o mobilitate sigură și sustenabilă și care lucrează împreună pentru a implementa și susține soluții practice în sprijinul Obiectivelor de Dezvoltare Durabilă adoptate de Organizația Națiunilor Unite în 2015. Proiectul local **Drumuri Sigure spre Școală (2024–2026)**, finanțat de **FIA Foundation**, face parte din această colaborare.

Drumuri Sigure spre Școală plasează pe primul plan sănătatea și bunăstarea copiilor, cu accent pe transport și mobilitate, în concordanță cu obiectivele strategice ale Planului de Mobilitate Urbană Durabilă 2021–2030 al municipiului Cluj-Napoca. Acesta include și Programul "Școli Sigure", în care sunt implicate 10 școli pilot¹, pentru care se urmărește și îmbunătățirea infrastructurii din jurul școlilor, a managementului mobilității și a implicării părților interesate pentru a proteja participanții la trafic vulnerabili, a reduce aglomerația și a încuraja alegeri de transport mai sănătoase și mai sustenabile pentru copii. Cercetarea realizată în Cluj-Napoca în cadrul acestui proiect este aliniată recomandărilor **Manifestului 2030 al Inițiativei pentru Sănătatea Copilului**:

- Drumuri mai sigure către școală
- Sistem de evaluare cu stele pentru școli (Star Ratings for Schools)
- Zone școlare cu limită de viteză de 30 km/h
- Mobilitate activă pentru sănătatea copiilor și protejarea mediului înconjurător

METODE DE CERCETARE

Datele au fost colectate prin implicarea directă a celor 10 școli pilot: interviuri și discuții cu administratori școlari, părinți, profesori și elevi care învață și se deplasează către aceste școli, precum și prin **analiza infrastructurii rutiere din jurul școlilor** folosind programul **Star Ratings for Schools (SR4S)**, în perioada Februarie 2025 – Septembrie 2025.

Analiza datelor: codarea tematică pe opt domenii: opțiuni de transport, bariere în calea mobilității active, percepții asupra deplasărilor independente ale copiilor, trotinete electrice, siguranța pe rutele către școală, condițiile infrastructurii rutiere din jurul școlilor, educație și implicare în siguranța rutieră și propunerea unor soluții.



¹ Școala Gimnazială "Alexandru Vaida-Voevod"; Colegiul Național "Gheorghe Șincai"; Școala Gimnazială "Liviu Rebreanu"; Liceul de Informatică "Tiberiu Popoviciu"; Colegiul de Servicii în Turism "Napoca"; Liceul cu Program Sportiv; Școala Gimnazială "Octavian Goga"; Liceul Teoretic "Lucian Blaga"; Liceul Teoretic "Nicolae Bălcescu"; Liceul "Victor Babeș";

Profesorii și părinții joacă un rol important în modelarea comportamentului de deplasare al copiilor, prin deciziile zilnice, supraveghere și puterea exemplului (Orellana et al., 2024). Interviurile realizate cu părinții și profesorii au surprins experiențele reale în traficul din zona școlilor, au evidențiat discrepanțele dintre infrastructura existentă și nevoile comunității și au oferit sugestii concrete de îmbunătățire. Interacțiunile cu copiii și adolescenții au adus contribuții privind provocările deplasării independente și active către și de la școală și nevoile lor pentru călătorii mai sigure.

De asemenea, infrastructura rutieră din jurul celor **10 școli** a fost evaluată utilizând instrumentul **SR4S, care este parte a International Road Assessment Programme (iRAP)**. Prin intermediul acestui instrument s-a evaluat **nivelul de siguranță al drumurilor din jurul școlilor** care mai apoi au fost clasificate printr-un sistem simplu de evaluare de la 1 la 5 stele, în funcție de riscurile identificate. Un scor de 5 indică cel mai ridicat nivel de siguranță. Pentru fiecare școală implicată, s-au evaluat, pe teren, factori precum **viteza de deplasare a autovehiculelor, fluxul de trafic, trecerile pentru pietoni și trotuarele, semnalizare rutieră și marcaje**. Această evaluare a oferit o măsură obiectivă și ușor de înțeles a gradului de siguranță al zonelor școlare, și a ajutat la identificarea riscurilor și a măsurilor necesare pentru protejarea copiilor pe drumul către și din zona școlilor.

REZULTATE

Opțiunile de transport au fost analizate în principal în funcție de modalitățile de deplasare pe care participanții le folosesc predominant pentru drumul către și de la școală.

Acest raport prezintă concluziile din cadrul a **38 de interviuri** calitative realizate cu profesori și părinți; **10 grupuri de discuție** cu participarea a **77 de elevi**, axate pe percepțiile acestora privind siguranța rutieră, mobilitate activă și barierele în calea mersului pe jos sau cu bicicleta; **8 sesiuni de activități de cercetare participativă** (hărți ale siguranței, tururi ghidate de elevi, exerciții de imaginație etc.) cu **194 de elevi**; precum și **120 de segmente de drum evaluate cu SR4S, urmărind:**

1. Propunerea de soluții bazate pe dovezi

Rezultatele cercetării desfășurate la nivel local și ținând cont de specificul zonelor din jurul școlilor pot informa autoritățile locale și școlile participante și pot oferi punctul de pornire în dezvoltarea unor soluții pentru drumuri mai sigure către școală pentru copii și adolescenți.

2. Creșterea gradului de conștientizare și implicare activă

Prin consolidarea dovezilor din cercetare și implicarea activă a actorilor locali, se promovează soluții de mobilitate centrate pe copil, care integrează siguranța, accesibilitatea și sustenabilitatea în contextul comunităților urbane locale.

PROFESORII ȘI PĂRINȚII SE BAZEAZĂ PREDOMINANT PE FOLOSIREA MAȘINII PERSONALE

din motive de timp, distanță, comoditate și infrastructură deficitară. Deși părinții și profesorii preferă transportul public, acesta este subutilizat din cauza supraaglomerării și a infrastructurii necorespunzătoare, precum și a distanțelor mari între domiciliu și școală sau până la stațiile de autobuz, ori rute de autobuz limitate.



Perspectiva copiilor și tinerilor

Autobuzele au fost descrise ca fiind practice, dar adesea greu de folosit din cauza programelor neregulate care prelungesc timpul de deplasare, pe când mașinile sunt preferate pentru confort și flexibilitate. Elevii au sugerat soluții practice, precum introducerea unui număr mai mare de autobuze școlare mai aproape de domiciliu, pentru a îmbunătăți accesibilitatea și a reduce timpul parcurs până la școală.

Recomandări

Reevaluarea și adaptarea periodică a orarelor autobuzelor școlare și a amplasării stațiilor, pentru a corespunde mai bine nevoilor elevilor, în special în comunitățile suburbane. Prin extinderea și îmbunătățirea acestor servicii, mai multe familii ar putea renunța la autoturismele personale, ceea ce ar reduce traficul rutier din jurul școlilor și implicit riscurile asociate, ar crește independența copiilor și numărul celor care merg pe jos.

SIGURANȚA ÎN PROXIMITATEA ȘCOLILOR

Părinții și profesorii consideră că străzile din jurul școlilor sunt nesigure din cauza traficului, a aglomerației și a opririlor neregulate pentru preluarea sau lăsarea elevilor la școală. De asemenea, aceștia au menționat probleme de infrastructură, precum trotuare înguste sau treceri de pietoni obstrucționate, lipsa unor marcaje mai vizibile care să delimiteze clar zonele din jurul școlii, dar și inconsistență în aplicarea legilor și reglementărilor.

Perspectiva copiilor și tinerilor

Elevii au descris aceste riscuri pe baza experiențelor zilnice, și au observat că mașinile care opresc la intrările școlilor contribuie la aglomerație și creșterea riscului pentru ei, ca și pietoni. Viteza excesivă și faptul că în anumite zone sunt obligați să traverseze neregulat pentru a ajunge la intrarea în școală au fost de asemenea îngrijorări frecvente, ceea ce i-a determinat să propună măsuri precum treceri de pietoni mai accesibile, semafoare în zona școlii, impunerea unor limite de viteză mai mici în apropierea școlilor și prezența vizibilă a poliției pentru creșterea siguranței.

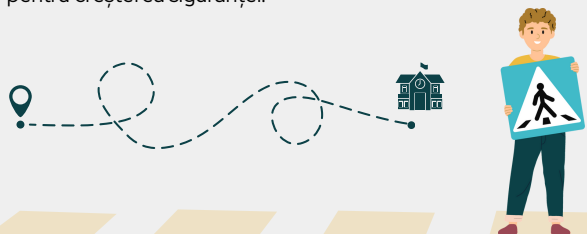
Recomandări

Zone special amenajate pentru staționarea temporară în apropierea școlilor reduc aglomerația în trafic și cresc siguranța pietonilor (Sustrans, 2022).

Trotuare mai late și fără obstacole, au demonstrat că încurajează mersul pe jos și îmbunătățesc accesibilitatea pentru copii și adolescenți (Orellana et al., 2024).

Trasee sigure pentru bicicliști, inclusiv piste protejate și străzile cu măsuri de calmare a traficului, cresc numărul tinerilor care folosesc bicicleta și reduc riscul de accidente (Rosenfield et al., 2024).

Extindere uniformă a zonelor cu limită de 30 km/h și introducerea de limitatoare de viteză („speed bumps”), camere de monitorizare a vitezei și un număr mai mare de patrulare de poliție ar reduce semnificativ coliziunile și ar încuraja mersul pe jos, mai ales în rândul copiilor (Yannis & Michelaraki, 2024).

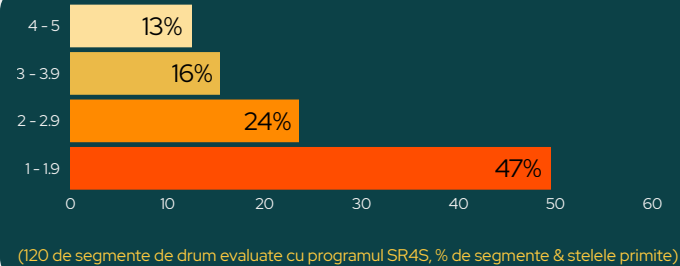


EVALUAREA SR4S

Aceasta a evidențiat diferențe destul de mari între străzile din jurul școlilor, în ceea ce privește nivelul de siguranță.

Prin urmare, din **120 de segmente de drum evaluate** în jurul celor **10 școli**:

- 13% dintre segmente au între 4 și 5 stele
- 16% dintre segmente au între 3 și 3.9 stele
- 24% dintre segmente au între 2 și 2.9 stele
- 47% dintre segmente au între 1 și 1.9 stele



TINERII ȘI TROTINETELE ELECTRICE REPREZINTĂ UN SUBIECT INTENS DEZBĂTUT

Trotinetele electrice sunt considerate nesigure din cauza vitezei cu care pot circula, a informațiilor contradictorii legate de legislație și aplicarea acesteia, precum și lipsa pistelor dedicate. Părinții și profesorii consideră că elevii sunt expuși riscurilor atunci când folosesc trotinete electrice și solicită acțiuni mai ferme privind respectarea vârstei minime și utilizarea obligatorie a echipamentelor de protecție, dar și limitarea vitezei maxime cu care acestea se pot deplasa.

Perspectiva copiilor și tinerilor

Deși trotinetele electrice sunt un mijloc de transport pe care adolescenții îl doresc să îl folosească, elevii au considerat, de asemenea, trotinetele electrice ca fiind nesigure, în principal din cauza infrastructurii precare și a lipsei benzilor dedicate. Aceștia au sugerat măsuri precum crearea de benzi separate și continue pentru biciclete și trotinete, pentru a evita circulația pe trotuare și pentru a îmbunătăți siguranța.

Recomandări

Recomandările formulate împreună cu părinții, profesorii și elevii au vizat implementarea mai riguroasă a regulilor privind vârsta minimă și utilizarea echipamentului de protecție, precum și creșterea gradului de conștientizare în ceea ce privește legislația existentă, toate susținute de dovezi din cercetare. În plus, extinderea infrastructurii pentru biciclete și trotinete în jurul școlilor poate încuraja utilizarea acestora pe traseul către școală, în siguranță.

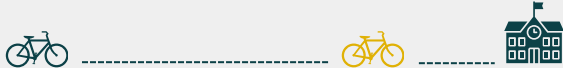
OBICEIURILE LEGATE DE MERSUL PE JOS SAU CU BICICLETA

ale copiilor sunt puternic modelate de părinți și profesori. Deși adulții recunosc beneficiile mobilității active pentru sănătate, independență și socializare, modalitățile de deplasare ale copiilor către școală sunt, în mare măsură, determinate de limitările de timp și program ale părinților, de îngrijorările părinților legate de traficul aglomerat și infrastructura limitată, dar și de siguranța personală în interacțiunea cu ceilalți participanți la trafic. De regulă, părinții încep să încurajeze mersul pe jos sau cu bicicleta în jurul vârstei de 10-12 ani, permițând copiilor să devină mai independenți treptat, pe măsură ce cresc.



Perspectiva copiilor și tinerilor

Din perspectiva acestora, mersul pe jos și cu bicicleta au fost asociate cu beneficii pentru sănătate și interacțiunea socială. Adolescenții ar folosi mai mult bicicleta dacă ar exista benzi separate și continue în drumul lor spre școală pentru a evita circulația pe trotuare și pentru a se simți în siguranță.



Recomandări

Supravegherea adulților în timpul mersului pe jos și/sau cu bicicleta către școală poate fi o strategie eficientă pentru a crește numărul de copii și tineri care adoptă aceste activități. Părinții și profesorii pot sprijini formarea unor obiceiuri sănătoase legate de modul de deplasare către și de la școală prin deplasări supravegheate și campanii de informare. De asemenea, plimbările sau tururile organizate pentru copii (de tipul bike buses) ar putea contribui la promovarea acestor practici.

MOBILITATE ACTIVĂ ȘI INFRASTRUCTURĂ

Pe lângă aspectele comportamentale ale mersului pe jos, părinții și profesorii au menționat bariere suplimentare legate de infrastructură și de proiectarea străzilor pentru nevoile copiilor. Distanța, trotuarele și piste de biciclete incomplete, intersecțiile nesigure, traficul intens și lipsa parcarilor pentru biciclete și trotinete electrice au fost menționate ca principalele limitări ale mobilității active.

Perspectiva copiilor și tinerilor

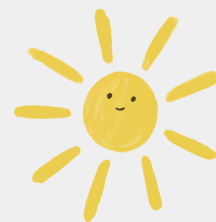
Elevii au semnalat că trotuarele înguste, ocupate de mașini și condițiile nesigure pentru mersul cu bicicleta limitează mobilitatea activă. De asemenea, au menționat că distanțele mari și uneori condițiile meteo nefavorabile, fac mersul către școală pe jos sau cu bicicleta dificil sau aproape imposibil în anumite perioade ale anului.

Recomandări

Sunt necesare îmbunătățiri de infrastructură în apropierea școlilor: intersecții mai sigure, căi pietonale și piste de biciclete continue dar și asigurarea unor spații sigure pentru parcare a bicicletelor și a trotinetelor în incinta școlilor.

ACTIVITĂȚI DE EDUCAȚIE ȘI IMPLICAREA ÎN SIGURANȚA RUTIERĂ

Acestea sunt desfășurate ocazional în școli, fiind în principal, limitate în cadrul a două săptămâni pe parcursul anului școlar: „Școala Altfel” și „Săptămâna Verde”. Această expunere ocazională este considerată insuficientă pentru dezvoltarea unor comportamente de siguranță pe termen lung.



Perspectiva copiilor și tinerilor

Elevii au subliniat necesitatea ca educația rutieră să fie oferită în mod regulat și integrată în curricula școlară, nu a unor evenimente punctuale.



Recomandări

Educația rutieră ar trebui integrată sistematic în curricula școlară, folosind metode practice și atractive, cum ar fi simulările, jocurile de rol sau sesiuni ghidate împreună cu poliția și alți experți în domeniu. Alte exemple includ organizarea unei zile dedicate educației rutiere în școli (European Transport Safety Council [ETSC], 2022) și începerea anului școlar cu o săptămână de orientare și siguranță pentru toți elevii (Willems et al., 2021). Aceste acțiuni pot crește importanța siguranței și o pot transforma într-o prioritate.

COLABORAREA DINTRE ȘCOLI, PĂRINȚI, AUTORITĂȚI ȘI SOCIETATEA CIVILĂ

pentru promovarea siguranței pe străzile din jurul școlilor și a mobilității active a fost identificată ca o direcție importantă pentru viitor. În prezent, eforturile sunt fragmentate și colaborarea este limitată, ceea ce reduce impactul inițiativelor în domeniu și le face mai puțin sustenabile.

Perspectiva copiilor și tinerilor

Elevii au subliniat importanța sprijinului colectiv și a prezenței comunitare, menționând că deplasarea împreună cu colegii face călătoriile mai sigure și mai plăcute.



Recomandări

Promovarea dialogului între toate părțile implicate în domeniu și extinderea modelelor de Drumuri Sigure spre Școală (*Safety Journeys to School*), dezvoltate și implementate de **FIA Foundation și Child Health Initiative**, ca parte a planurilor de mobilitate ale autorităților locale. Consolidarea parteneriatelor cu poliția, ONG-urile și grupurile comunitare pentru a implementa inițiative de siguranță practice, care includ aplicarea legii, modificări ale mediului construit și intervenții comportamentale. Adaptarea soluțiilor la nevoile diferitelor școli și cartiere, inclusiv stabilirea unor **zone de 30 km/h în jurul școlilor**, poate contribui la creșterea siguranței deplasărilor către și de la școală.

Copiii au subliniat aspectele pe care le consideră prioritare: autobuze școlare suplimentare, trotuare mai late, infrastructură extinsă pentru biciclete, treceri de pietoni mai sigure, limitarea vitezei și zone fără mașini în jurul școlilor și marcaje mai vizibile care să delimiteze clar zonele școlare. Relatările acestora evidențiază că, deși deplasările cu mașina predomină din necesitate, copiii își doresc cu adevărat opțiuni mai sigure pentru mers pe jos sau cu bicicleta către școală atunci când condițiile permit.

Pe baza datelor colectate și a analizei acestora, prin realizarea acestui document se recomandă ca Municipiul Cluj-Napoca să întreprindă acțiuni integrate, coordonate și decisive pentru a transforma deplasările zilnice ale copiilor către și de la școală în experiențe mai sigure, mai sănătoase și mai sustenabile. Vocile profesorilor, ale părinților și, mai ales, ale elevilor subliniază nevoia urgentă de a reconfigura anumite străzi din jurul școlilor pentru a le face mai sigure, de a susține și investi în alternative de transport sigure și funcționale care să reducă congestionarea traficului și riscurile aferente și de a asigura aplicarea consecventă a legislației rutiere ce ține de siguranța în jurul școlilor.



Referințe

European Transport Safety Council. (2022). *The status of traffic safety and mobility education in Europe*.
Orellana, D., Hermida, C., Quezada, A., Andrade, J., & Ballari, D. (2024). Children's active mobility to school: Evidence from two Andean cities. *Sustainability*, 16(7), 2745.
Rosenfield, D., Fuselli, P., & Beno, S. (2024). Improving cycling safety for children and youth. *Paediatrics & Child Health*, 29(5), 324–334.
Sustrans. (2022). *School Streets and Traffic Displacement: Practitioner's Guide and Research Findings*. Sustrans.
Willems, K., Pels, B., & Vlakveld, W. (2021). Evaluation of a Road Safety Education Program Based on Driving Under Influence and Traffic Risks for Higher Secondary School Students in Belgium. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18(2), 534.
Yannis, G., & Michalaraki, E. (2024). Review of city-wide 30 km/h speed limit benefits in Europe. *Sustainability*, 16(11), 4382.



Scanează codul QR
www.comunitatepentrusigurantra.ro