



Miasto i Gmina Skawina

Zintegrowany Plan Działań

Zdrowa, bezpieczna i radosna droga do szkoły

Schoolhoods

URBACT



Co-funded by
the European Union
Interreg



Autor i redakcja techniczna: Maciej Zacher – Koordynator Projektu URBACT Schoolhoods

Współpraca merytoryczna: Krzysztof Kaleta – Koordynator Lokalnej Grupy URBACT (ULG)

Współpraca przy projekcie: Szkoła Podstawowa nr 3 im. Komisji Edukacji Narodowej w Skawinie, Wolontariusze Ninja (Centrum Kultury i Sportu w Skawinie), Miejska Biblioteka Publiczna w Skawinie, Fundacja Na Miejscu, Via Vistula

Czas realizacji projektu: 2023–2025

Prawa autorskie do materiałów wizualnych: Wszystkie ilustracje, zdjęcia oraz grafiki wykorzystane w niniejszym dokumencie należą do Urzędu Miasta i Gminy w Skawinie, chyba że w podpisie zaznaczono inaczej.

Licencja: Ten utwór jest dostępny na licencji Creative Commons Uznanie autorstwa – Użycie niekomercyjne – Na tych samych warunkach 4.0 Międzynarodowe (CC BY-NC-SA 4.0).



1. TŁO I UWARUNKOWANIA PROJEKTU.....	4
1.1. TEMAT PRZEWODNI: OSTATNI BEZPIECZNY KILOMETR W SKAWINIE.....	4
1.2. KONTEKST LOKALNY I UWARUNKOWANIA.....	5
1.3. LOKALNA POLITYKA I WYZWANIA ZWIĄZANE Z MOBILNOŚCIĄ SZKOLNĄ.....	6
1.4. ISTNIEJĄCE STRATEGIE I POLITYKI.....	8
1.5. LOKALNA GRUPA URBACT (ULG).....	11
1.6. PROCES WSPÓŁTWORZENIA: EKSPERCI, DOWODY I EWOLUCJA.....	13
1.7. PROBLEMY I ATUTY (ANALIZA SWOT).....	15
1.8. PODSUMOWANIE DIAGNOZY.....	16
1.9. WSPÓLNA WIZJA.....	17
1.10. GŁÓWNE WYZWANIA INTEGRACJI.....	18
1.11. DZIAŁANIA PILOTAŻOWE.....	19
2. TEORIA ZMIANY.....	23
2.1. DIAGNOZA WYZWANIA: "BŁĘDNE KOŁO" I KULTURA WYGODY.....	23
2.2. LOGIKA INTERWENCJI.....	24
3. KARTY DZIAŁAŃ.....	28
4. RAMY ZMIANY.....	47
4.1. ZINTEGROWANY HARMONOGRAM.....	47
4.2. ANALIZA ZALEŻNOŚCI.....	50
4.3. ZINTEGROWANA ANALIZA BUDŻETOWA I MONTAŻ FINANSOWY.....	51
4.4. MONTAŻ FINANSOWY.....	55
4.5. UZUPEŁNIAJĄCE ŹRÓDŁA FINANSOWANIA (CSR I FILANTROPIA).....	56
4.6. STRATEGIA POZYSKIWANIA FUNDUSZY ZEWNĘTRZNYCH.....	59
4.7. ROZKŁAD PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH (CASH FLOW).....	59
4.8. KOSZTY UTRZYMANIA (OPEX) - PO WDROŻENIU.....	60
4.9. SYNTETYCZNY PLAN ZARZĄDZANIA RYZYKIEM.....	61
4.10. PLAN KOMUNIKACJI I ZAANGAŻOWANIA: "BEZPIECZNA SZKOŁA = SPOKOJNA GŁOWA".....	64
4.11. PLAN ZARZĄDZANIA I MONITORINGU IAP.....	67
5. STRESZCZENIE.....	70

1. TŁO I UWARUNKOWANIA PROJEKTU

1.1. TEMAT PRZEWODNI: OSTATNI BEZPIECZNY KILOMETR W SKAWINIE

Zintegrowany Plan Działań (IAP) dla Skawiny, opracowany w ramach sieci URBACT „Schoolhoods”, wdraża strategiczną transformację „Ostatniego Bezpiecznego Kilometra” wokół 8 szkół podstawowych. Głównym wyzwaniem zidentyfikowanym w mieście nie są wyłącznie braki infrastrukturalne, lecz głęboko zakorzeniony nawyk „wygody społecznej”. Opiekunowie dowożą dzieci pod same drzwi placówek, tworząc błędne koło zatorów drogowych i poczucia zagrożenia, co paradoksalnie zniechęca do ruchu pieszego.

Aby przełamać ten schemat, Skawina przyjmuje podejście zintegrowane, zgodne z koncepcją miasta 15-minutowego oraz wartościami Nowego Europejskiego Bauhausu. Projekt dąży do przejścia od zależności samochodowej ku samodzielnej mobilności uczniów poprzez:

- **Infrastrukturę:** Fizyczne uspokojenie ruchu (strefy 30 km/h) i zabezpieczenie wejść do szkół.
- **Zmianę behawioralną:** Kampanie edukacyjne i działania „miękkie” (np. eksperymenty drogowe), budujące zaufanie do aktywnej mobilności.
- **Działania organizacyjne:** Nowe protokoły dostępności terenów szkolnych.

Zgodnie z misją **„Bezpiecznie, Zrównoważenie i Radośnie”**, IAP koncentruje się na Szkole Podstawowej nr 3 jako obszarze pilotażowym, testując rozwiązania pozwalające dzieciom na odzyskanie przestrzeni publicznej i samodzielność



1.2. KONTEKST LOKALNY I UWARUNKOWANIA

Kontekst przestrzenny i demograficzny

Skawina to miasto i gmina (43 235 mieszkańców) położona w Krakowskim Obszarze Funkcjonalnym (1,57 mln osób). Ze względu na bliskość Krakowa oraz silny sektor przemysłowy, miasto mierzy się ze znacznym natężeniem ruchu drogowego i problemem niskiej jakości powietrza.

Sieć szkół i wyzwania zarządcze

Sieć edukacyjna obejmuje 8 szkół podstawowych zarządzanych przez Gminę oraz szkoły średnie podległe Powiatowi Krakowskiemu. Kluczowym wyzwaniem w procesie planowania jest struktura własnościowa: Gmina odpowiada za szkoły i drogi lokalne, jednak główne arterie dojazdowe często podlegają jurysdykcji Powiatu lub Województwa. Wymaga to złożonej współpracy międzyinstytucjonalnej przy wprowadzaniu zmian w organizacji ruchu.

Stan wyjściowy mobilności

Mimo darmowej komunikacji miejskiej dla uczniów i rozwijanej sieci rowerowej, uzależnienie od samochodów pozostaje wysokie. Badania wykazują, że 28% podróży do szkół w mieście (i 34% w gminie) odbywa się prywatnym autem. Skawina buduje IAP na solidnych fundamentach strategicznych, w tym Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) oraz doświadczeniach z projektu „LowCarb”, który wprowadził pierwotną koncepcję „Ostatniego Bezpiecznego Kilometra”.



1.3. LOKALNA POLITYKA I WYZWANIA ZWIĄZANE Z MOBILNOŚCIĄ SZKOLNĄ

Sieć szkolna i kontekst edukacyjny

Sieć edukacyjna w mieście obejmuje 6 publicznych szkół podstawowych, 2 szkoły specjalne i 3 szkoły średnie, uzupełnione o ofertę w sołectwach. Krajobraz ten dopełniają przynajmniej dwie mniejsze, prywatne szkoły podstawowe. Choć mniejsze, placówki te generują specyficzny ruch samochodowy ze względu na szerszy zasięg terytorialny zamieszkania uczniów. Istotnym czynnikiem wpływającym na mobilność są zajęcia pozalekcyjne. Konieczność szybkiego transportu dzieci ze szkoły na dodatkowe zajęcia popołudniowe utrwala model „rodzica-taksówkarza” i wieloetapowych podróży (trip-chaining), czyniąc samochód postrzegany jako jedyne rozwiązanie logistyczne.

Wyzwania zarządcze

Głównym problemem jest rozdrobnienie kompetencji: szkoły podstawowe podlegają Gminie, natomiast średnie i specjalne – Powiatowi. Podział ten dotyczy również dróg: Gmina zarządza ulicami lokalnymi, jednak kluczowe trasy dojazdowe często należą do Powiatu lub Województwa, co utrudnia spójne działania na rzecz bezpieczeństwa.

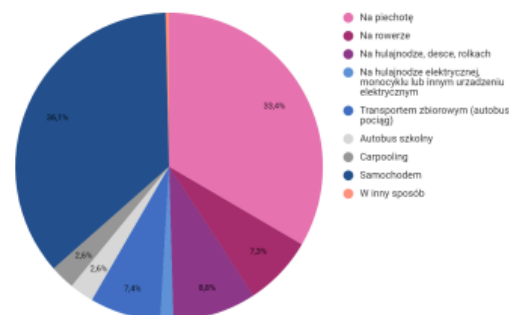
Wzorce mobilności: rzeczywistość a aspiracje

Analiza podziału zadań przewozowych (modal split) ujawnia wysokie uzależnienie od aut: **28% podróży do szkół w mieście** odbywa się samochodem prywatnym. Stoi to jednak w wyraźnej sprzeczności z preferencjami uczniów. Badania ankietowe wskazują, że dzieci **chciałyby docierać do szkoły na rowerze lub hulajnodze** znacznie częściej niż robią to obecnie.

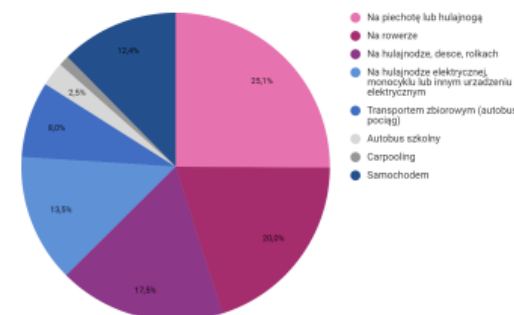
Oznacza to, że obecny model transportowy wynika z obaw i wygody opiekunów, a nie z wyboru dzieci. Co więcej, wstępne sygnały z badań wskazują na **różnice w mobilności ze względu na płeć** (szczególnie w korzystaniu z rowerów), gdzie aktywność chłopców i dziewcząt jest zróżnicowana. Wskazuje to na potrzebę projektowania infrastruktury wrażliwej na płeć (gender-sensitive), co będzie przedmiotem dalszych analiz w toku projektu.

WYNIKI ZEBRANE - SZKOŁY PODSTAWOWE MIASTO SKAWINA n=1874

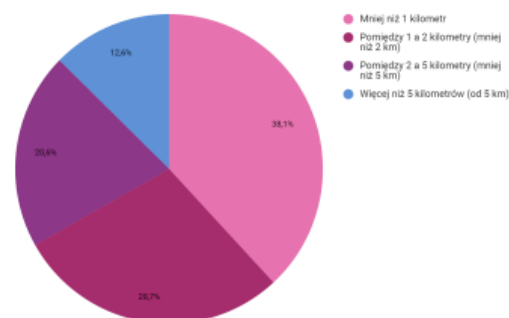
Rys. 1 W jaki sposób dostajesz się do szkoły.



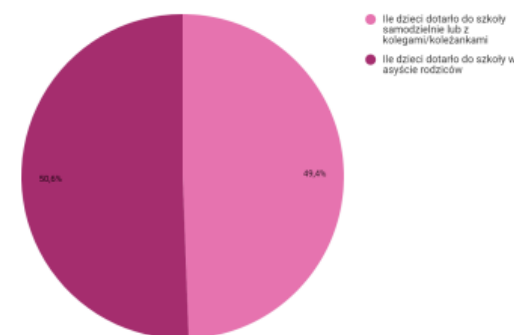
Rys. 2 W jaki sposób chciałbyś dostawać się do szkoły?



Rys. 3 Odległość od placówki



Rys. 4 Samodzielność uczniów



Nazwa placówki: Szkoła Podstawowa nr 3 w Skawinie

Lokalizacja: ul. Adama Mickiewicza 11A

Liczba uczniów: 306

Liczba przeankietowanych uczniów: 284 (93%)

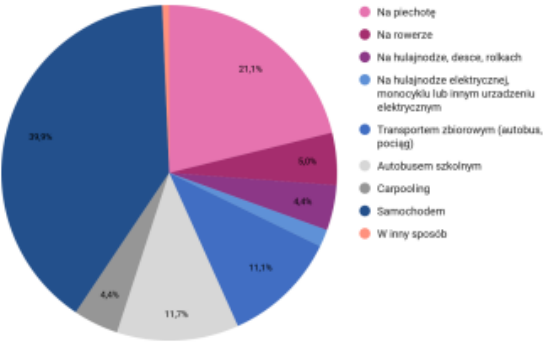
Opracowanie: Wydział Rozwoju i Strategii UMig w Skawinie

Źródło danych: Opracowanie własne, ankieta na podstawie Modeshift S.T.A.R.S, dane za 10.2023

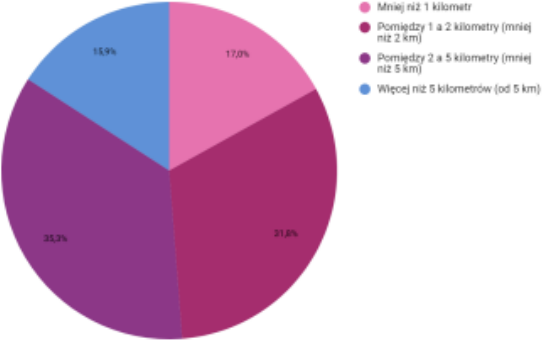
Mapy: sip.gison.pl, maps.openrouteservice.com



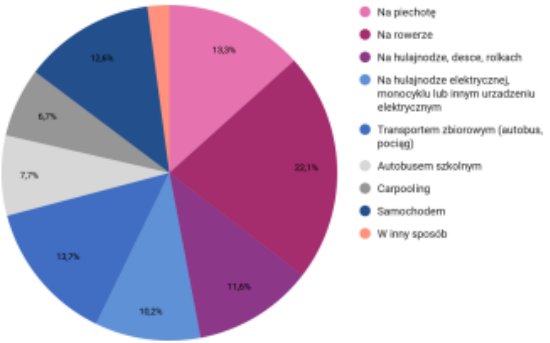
W jaki sposób uczniowie dostają się do szkoły



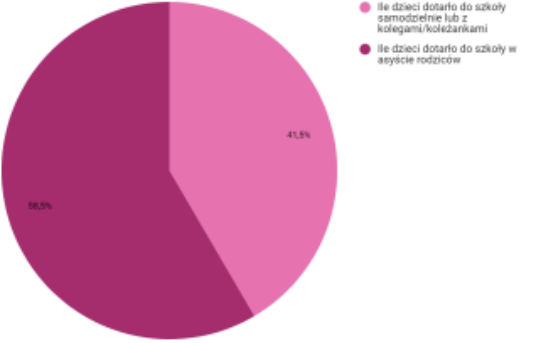
Odległość od placówki



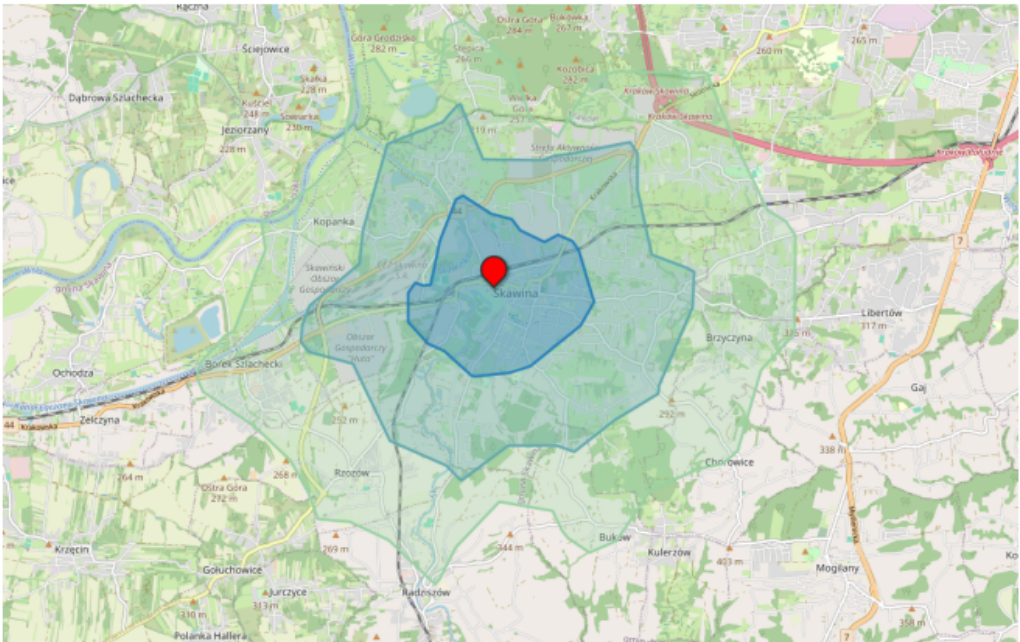
W jaki sposób uczniowie chcieliby dostawać się do szkoły



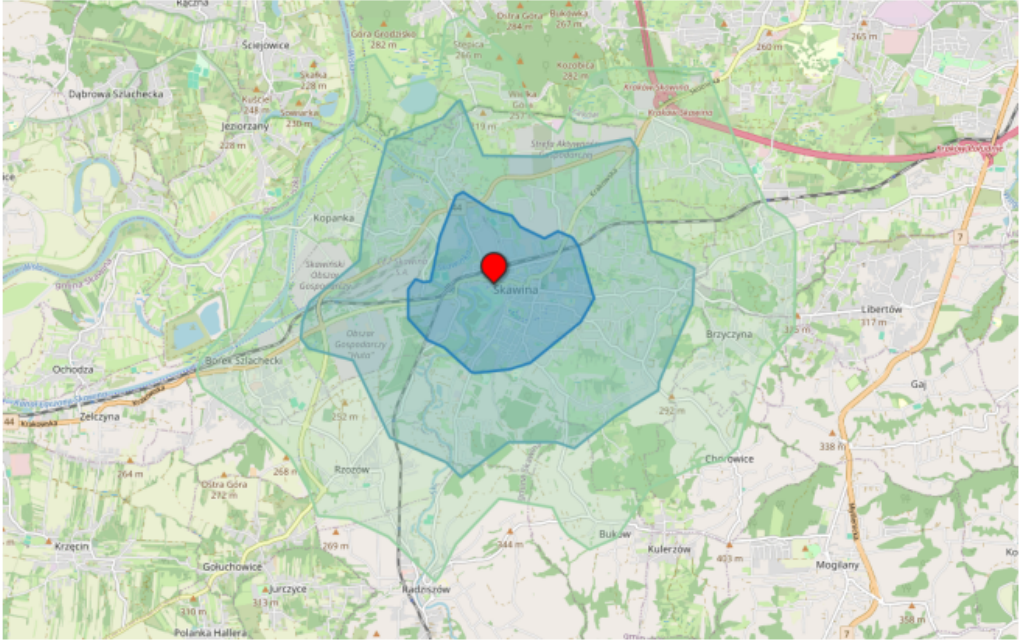
Samodzielność uczniów



Zasięg dojazdu rowerowego do placówki w 5-10-15 minut



Zasięg dojazdu rowerowego do placówki w 5-10-15 minut



1.4. ISTNIEJĄCE STRATEGIE I POLITYKI

Zintegrowany Plan Działań (IAP) służy jako narzędzie operacyjne do wdrażania istniejących strategii nadrzędnych, zapewniając pełną spójność z polityką lokalną:

- **Strategia Rozwoju Gminy Skawina 2021-2030**

Wskazuje cel „Dobrze skomunikowana Skawina” jako priorytet. Dokument kładzie nacisk na „Wizję Zero” (eliminacja wypadków z udziałem dzieci) i wprost planuje tworzenie „stref bezpiecznego dojścia” do szkół.

- **SUMP (Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej) 2023**

Wyznacza konkretny cel strategiczny: „Zapewnienie ostatniego bezpiecznego kilometra do instytucji publicznych, w szczególności szkół”. Dokument zaleca stosowanie mieszanki działań organizacyjnych, infrastrukturalnych i miękkich w celu ochrony niechronionych uczestników ruchu.

- **Plan Działań „Ostatni Bezpieczny Kilometr”**

Wywodzący się z projektu Low-Carb i Planu Mobilności (2016) oraz projektu Partnerskiej Inicjatywy Miast, dokument ten dostarczył wstępnej diagnozy oraz metodologii (STARS) badania mobilności uczniów, stanowiąc bezpośrednią podwalinę dla niniejszego IAP.

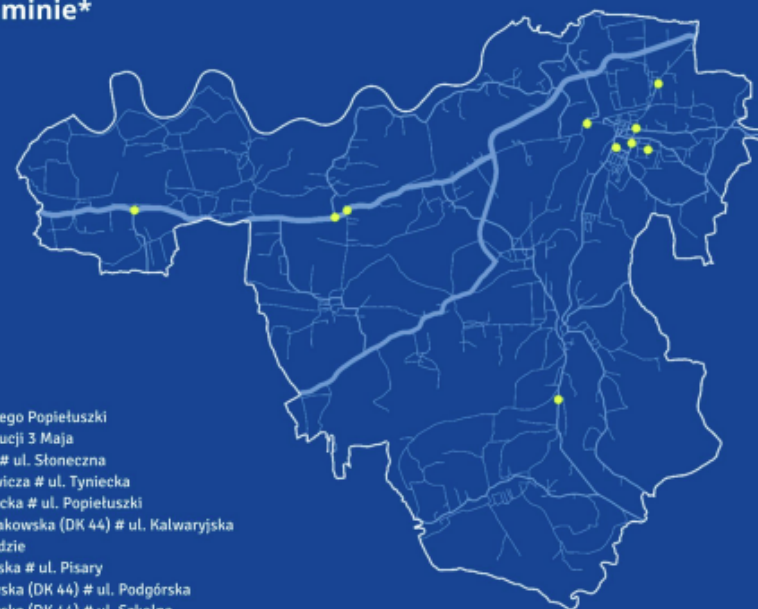
10. Ostatni Bezpieczny Kilometr

Działanie Ostatniego Bezpiecznego Kilometra (OBK) polega na poprawie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego i ma charakter ciągły, a powinno być realizowane jako stałe wdrażanie rozwiązań docelowo poprawiających bezpieczeństwo. Priorytetowo działania powinny dotyczyć poprawy bezpieczeństwa w obszarze szkół i przedszkoli na terenie gminy, a także wokół większych generatorów ruchu, gdzie liczba podróży niechronionych uczestników ruchu drogowego jest największa.

Rozwiązania prowadzące do poprawy bezpieczeństwa mogą mieć różny charakter, w zależności od zakresu oraz pułapu finansowego:

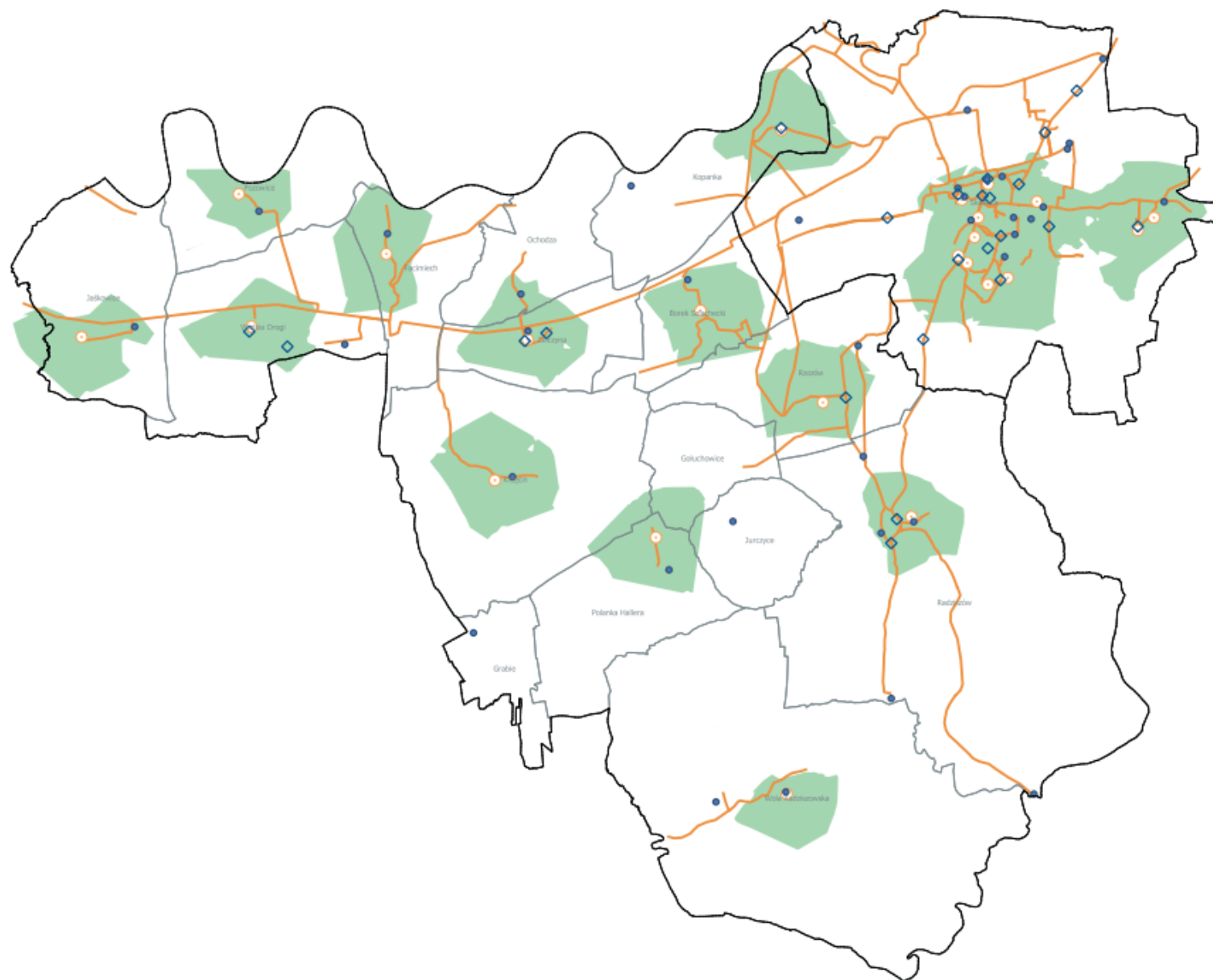
- organizacyjne (ograniczenie dostępu dla samochodów, działania miękkie)
- infrastrukturalne (ograniczenie prędkości dla samochodów, rozwój bezpiecznej infrastruktury dla pieszych, rowerów, UTO, UWR i hulaj-nóg elektrycznych)
- strategiczne (zmiana przyzwyczajeń mobilnościowych, działania miękkie)

10 najbardziej niebezpiecznych miejsc w Gminie*



Skawina, ul. Ks. Jerzego Popiełuszki
Skawina, ul. Konstytucji 3 Maja
Skawina, ul. Ogrody # ul. Słoneczna
Skawina, ul. Mickiewicza # ul. Tyniecka
Skawina, ul. Korabnicka # ul. Popiełuszki
Wielkie Drogi, ul. Krakowska (DK 44) # ul. Kalwaryjska
Radziszów, ul. Zawodzie
Skawina, ul. Krakowska # ul. Pisary
Zelczyna, ul. Krakowska (DK 44) # ul. Podgórska
Zelczyna, ul. Krakowska (DK 44) # ul. Szkolna

*miejsca niebezpieczne według dokumentu Diagnoza stanu istniejącego w zakresie sytuacji transportowej w Gminie Skawina



Cel IV.2 i 3

- ◇ działania z zakresu poprawy bezpieczeństwa ruchu
- poprawa infrastruktury mikromobilności
- szkoły
- strefa bezpiecznego dojścia do szkoły

Infrastruktura pieszo-rowerowa

- sieć dróg pieszo-rowerowych

Cel IV.2. Rozwój zrównoważonej mobilności
Cel IV.3. Poprawa bezpieczeństwa mobilności

BEZPIECZEŃSTWO NA TERENIE SZKOŁY

Ograniczenie prędkości



Na całym terenie szkoły rekomenduje się wprowadzenie ograniczenia prędkości do 30 km/h

BEZPIECZNY DOJAZD ROWEREM

Droga rowerowa od ul. Niepodległości



Z uwagi na bliskość parku oraz doprowadzenie infrastruktury rowerowej w obszar ul. Niepodległości, rekomenduje się utworzenie łącznika rowerowego wykonanego jako ciąg pieszo – rowerowy w takiej samej technologii, jak infrastruktura rowerowa w Skawinie.

Odcinek ten powinien zapewniać połączenie pomiędzy Parkiem Miejskim, przez teren przedszkola nr 3, na teren szkoły. Odcinek ten z uwagi na swoją charakterystykę, mógłby ograniczony bramką lub furtką, otwieraną podczas zajęć szkolnych. Dzięki temu umożliwi się dojazd dzieci na teren szkoły bez konieczności dojazdu ruchliwą ul. Mickiewicza. Dodatkowo rekomenduje się lokalizację zaduszonego parkingu rowerowego na terenie szkoły.

REDUKCJA PRĘDKOŚCI W OTOCZENIU SZKOŁY

Progi zwalniające



Zaleca się montaż progów zwalniających płytowych przed przejściami dla pieszych w ciągu ul. Mickiewicza celem uspokojenia ruchu w okolicy szkoły

UNIEMOŻLIWIENIE WJAZDU NIEUPRAWNIONYM POJAZDOM



Montaż szlabanu

Rekomenduje się, aby na wjeździe na teren szkoły zamontowany został szlaban wjazdowy uruchamiany poprzez kartę w technologii RFID lub poprzez równoważny system, dedykowany dla osób, dla których byłby dostępny wjazd na teren szkoły. W tym przypadku tylko osoby uprawnione mogłyby wjechać na teren szkoły, a karty powinny być wydawane nauczycielom, dostawcom oraz osobom dowożącym np. uczniów z ograniczoną możliwością poruszania się na teren szkoły. Kwestia dostępności powinna pozostać bez zmian, natomiast zmianie powinien ulec sposób kontroli dostępu.



POPRAWA WIDOCZNOŚCI



dodatkowe oznakowanie znakami Agatka



montaż punktowych elementów odblaskowych (PEO) przed przejściem dla pieszych działających w oparciu o sygnał z fotokomórki



pasy akustyczne przed przejściem dla pieszych.



doświetlenie przejść dla pieszych w przypadku niedostatecznego ich oświetlenia



dodatkowe malowanie przejścia dla pieszych czerwoną farbą



Wprowadzenie eksperymentalnego oznakowania w postaci jaskrawego malowania celem zwiększenia uwagi kierowców

USPRAWNIENIE PODWOŻENIA UCZNIÓW

Utworzenie zatoki Kiss and Ride



Z uwagi na możliwości infrastrukturalne w obrębie Szkoły Podstawowej nr 3 rekomenduje się utworzenie zatoki umożliwiającej kierowcom podwożenie dzieci przy jednoczesnym zachowaniu możliwości postoju autobusów dowożących dzieci na teren szkoły. W obecnej zatoce na terenie szkoły po lewej stronie (strona północna) powinny parkować autobusy, a południowa strona byłaby przeznaczona na zatokę oznaczoną znakiem B-35 gdzie rodzice mogliby podwozić dzieci.



1.5. LOKALNA GRUPA URBACT (ULG)

ULG stanowi operacyjny silnik IAP, ewoluując w trakcie trwania projektu, aby zapewnić silne podejście międzysektorowe.

- **Przywództwo polityczne i strategiczne:**

Grupa została wzmocniona przez aktywne zaangażowanie Zastępcy oraz Drugiego Zastępcy Burmistrza Miasta i Gminy Skawina, co jest sygnałem silnego wsparcia politycznego dla celów projektu.

- **Zarządzanie instytucjonalne:**

Kluczową rolę odgrywa nowa Dyrektorka Centrum Usług Wspólnych (CUW) (dawniej Wydział Edukacji), co zapewnia bezpośrednie przełożenie na zarządzanie szkołami i ich budżetami.

- **Zaangażowanie społeczne i młodzież:**

Za aspekty „miękkie” i społeczne odpowiada koordynatorka z Centrum Kultury i Sportu (CKiS), która skutecznie zmobilizowała grupę młodzieży z grupy NINJA Wolontariusze CKiS. Ich perspektywa jest kluczowa dla realizacji wizji w aspekcie „Radości” i „Bezpieczeństwa”.

- **Interesariusze obszaru pilotażowego:**

Faza diagnozy i testowania opierała się na ścisłej współpracy z Dyrektorką i Wicedyrektorem SP3. Ponadto, istotny wkład merytoryczny wniosła Przewodnicząca Rady Rodziców oraz rodzice z SP3, którzy – mimo że nie byli stałymi członkami ULG – pełnili funkcję kluczowych konsultantów w newralgicznych momentach prac.



Zespół**URBACT**

nr	Imię nazwisko	Afiliacja	email
1	Maciej Zacher	Koordynator projektu	m.zacher@gminaskawina.pl
2	Krzysztof Kaleta	Koordynator ULG	k.kaleta@gminaskawina.pl
3	Urszula Chlebowska	Koordynator finansowy projektu	u.chlebowska@gminaskawina.pl

Rdzeń**ULG**

nr	Name	Affiliation	email
1	Tomasz Ożóg	Pierwszy Zastępca Burmistrza Miasta i Gminy	t.ozog@gminaskawina.pl
2	Ewa Masłowska	Drugi Zastępca Burmistrza	e.maslowska@gminaskawina.pl
3	Elwira Biel	Dyrektor Centrum Usług Wspólnych	e.biel@gminaskawina.pl
4	Mateusz Mlost	Kierownik Wydział RS UMiG w Skawinie	m.mlost@gminaskawina.pl
5	Michał Kędzierski	Kierownik Referatu Mobilności UMiG	m.kedzierski@gminaskawina.pl
6	Marcelina Zemła	Kierownik Wydziału GK UMiG w Skawinie	m.zemla@gminaskawina.pl
7	Barbara Sobaszek	Kierownik Wydziału IN UMiG w Skawinie	b.sobaszek@gminaskawina.pl
8	Jolanta Miłek	Kierownik Referatu Kształtowania Zieleni	j.milek@gminaskawina.pl
9	Magdalena Turkawska	Kierownik Wydziału PSW UMiG w Skawinie	m.turkawska@gminaskawina.pl
10	Roman Gdula	Oficer Pieszo-Rowerowy	oficerrowerowy.skawina@gmail.com
11	Małgorzata Lamot-Migo	Rodzic	m.lamotmigo@gmail.com
12	Magdalena Sajkowska	Rodzic - przedstawiciel Rady Rodziców SP3	m.sajkowska@gminaskawina.pl
13	Elżbieta Gutierrez	Dyrektor Szkoły Podstawowej nr 3	egutierrez@sp3skawina.pl
14	Janusz Nowak	Vice-dyrektor Szkoły Podstawowej nr 3	j.nowak@sp3skawina.pl

1.6. PROCES WSPÓŁTWORZENIA: EKSPERCI, DOWODY I EWOLUCJA

Opracowanie IAP było dynamicznym, wielowątkowym procesem, który ewoluował w czasie. Opierał się on na „dwusilnikowym” podejściu: wykorzystaniu wysokiej klasy ekspertów zewnętrznych przy jednoczesnym budowaniu wewnętrznego potencjału administracji.

A. Wsparcie eksperckie i diagnoza oparta na dowodach

Proces diagnostyczny został sprofesjonalizowany dzięki współpracy z dwiema grupami ekspertów:

- **Eksperci ds. mobilności:**

Firma Via Vistula przeprowadziła audyt techniczny infrastruktury oraz badania ilościowe. Co kluczowe, we współpracy z prof. Anną Nicińską (Uniwersytet Warszawski), zaprojektowano i wykonano pogłębione badania jakościowe wśród rodziców i nauczycieli, odślaniając psychologiczne bariery zmiany nawyków.

- **Rola gminy:**

Równolegle Gmina opracowała Raport Mobilności Uczniów 2023 obejmujący wszystkie szkoły. W toku prac stworzono nową, ulepszoną metodologię badań opartą na indywidualnych ankietach internetowych, co pozwala na precyzyjniejsze profilowanie zachowań.

B. Ewolucja instytucjonalna i budowanie potencjału

Prace „Core ULG” (urzędnicy i politycy) początkowo postępowaly powoli. Przełom nastąpił po wyborach samorządowych, wraz z powołaniem nowej Zastępczyni Burmistrza oraz nowej Dyrektorki Centrum Usług Wspólnych (CUW). Ich rola lidera nadała pracom nowej dynamiki. Aby wzmocnić kompetencje zespołu, w październiku 2025 r. odbyła się wizyta studyjna w Wiedniu, gdzie członkowie ULG czerpali wiedzę z Agencji Mobilności (*Mobilitätsagentur Wien*). Skawina zorganizowała również konferencję „Psychologia mobilności” we współpracy z CUPT i ITS, pozycjonując się jako lider dyskusji o behawioralnych aspektach transportu.

C. Strategiczny zwrot: fokus na młodzież i dziewczęta

W trakcie projektu zidentyfikowano trudności we współpracy z grupą rodziców i nauczycieli. Doprowadziło to do strategicznej decyzji o przekierowaniu uwagi na głównych użytkowników – uczniów, ze szczególnym uwzględnieniem perspektywy płci.

- **Włączenie młodzieży:**

Zatrudniono Fundację Na Miejscu (eksperti od placemakingu), która przeprowadziła warsztaty projektowe, umożliwiając współprojektowanie rozwiązań bezpośrednio z perspektywy młodych użytkowników.

- **Głos dziewcząt (gamifikacja):**

W ramach innowacyjnych warsztatów „Miasto Dziewczyn” oddano głos nastolatkom w wieku 13–18 lat. Wykorzystanie gry *The Sims 4* jako narzędzia partycypacyjnego pozwoliło dziewczętom przełamać bariery komunikacyjne, wyrazić siebie i wirtualnie zaprojektować przestrzeń idealnie odpowiadającą ich specyficznym potrzebom w zakresie bezpieczeństwa i estetyki.

- **Edukacja:**

Opracowano grę karcianą „Bezpieczna droga do szkoły” dla całej sieci URBACT, jako narzędzie edukacyjne wspierające zmianę nawyków.

D. Działania pilotażowe i testowanie

Proces zwieńczyło „testowanie w działaniu” (*Testing Actions*) poprzez dwa kluczowe pilotaże:

- **Akcja #chodźże:**

Malowanie „fajnych ścieżek” i aktywacja parku, by uczynić drogę do szkoły atrakcyjną wizualnie i zachęcającą do ruchu pieszego.

- **Symulacja na zatoce:**

Warsztaty w terenie, podczas których wspólnie z uczniami symulowano nową organizację ruchu i funkcjonalność zatoki postojowej pod szkołą, testując rozwiązania przed ich trwałym wdrożeniem.



1.7. PROBLEMY I ATUTY (ANALIZA SWOT)

KLUCZOWE ATUTY	KLUCZOWE WYZWANIA
• Potencjał miasta 15-minutowego: Skawina jest postrzegana jako miasto kompaktowe, gdzie większość usług jest dostępna pieszo lub rowerem. Ta bliskość przestrzenna to potężny zasób. • Zasoby zielone i baza rowerowa: Istniejąca sieć rekreacyjnych ścieżek rowerowych oraz Park Miejski są wysoko oceniane. Sukces akcji „Rowerowy Maj” dowodzi, że uczniowie chętnie zmieniają nawyki, jeśli da się im szansę. • Dane i strategia: Silne oparcie w SUMP, polityce „Wizji Zero” oraz wieloletnich badaniach metodologii STARS.	• „Błędne koło” chaosu: Bezpośrednie otoczenie szkół to punkt krytyczny. Rodzice wykonujący chaotyczne manewry (cofanie między uczniami, blokowanie bram), by wysadzić dziecko „pod drzwiami”, paradoksalnie tworzą fizyczne zagrożenie, przed którym chcą chronić swoje dzieci. • „Kultura pośpiechu” i niedopasowanie czasowe: Wybór samochodu często wynika z napiętych grafików. Rozkłady jazdy komunikacji gminnej nie są zsynchronizowane z dzwonkami (długi czas oczekiwania), co w połączeniu z licznymi zajęciami dodatkowymi wymusza na rodzicach rolę „szofera”. • Luki w infrastrukturze: Mimo postępów, wciąż występują przerwy w ciągłości chodników oraz infrastrukturze rowerowej na drogach dojazdowych oraz ograniczona liczba miejsc postojowych pod szkołą, co generuje frustrację i agresję wśród dorosłych.
SZANSE	ZAGROŻENIA
• „Monitorowana samodzielność” (technologia): Rodzice są coraz bardziej otwarci na samodzielność dzieci, jeśli jest wspierana technologią (smartwatche, aplikacje GPS), która daje im psychiczny komfort („odcięcie pępowiny”). • Wsparcie rówieśnicze i sąsiedzkie: Istnieje potencjał dla „Pieszobusów” organizowanych przez sąsiadów lub starsze rodzeństwo, co nawiązuje do nostalgii za dawnym, wspólnotowym modelem docierania do szkoły. • Park jako węzeł: Wykorzystanie Parku Miejskiego jako bezpiecznego, centralnego łącznika tras szkolnych (obecnie niewykorzystany potencjał).	• Bezpieczeństwo środowiskowe i społeczne: Niska jakość powietrza (smog, odory przemysłowe) zniechęca do aktywności. Dodatkowo, Park Miejski po zmroku postrzegany jest jako miejsce niebezpieczne (słabe oświetlenie, „dziwne towarzystwo”), co szczególnie odstrasza dziewczęta i młodsze dzieci. • Brawura kierowców: Utrwalona mentalność kierowców (wymuszanie pierwszeństwa, prędkość) pozostaje największym zewnętrznym zagrożeniem dla niechronionych uczestników ruchu.

1.8. PODSUMOWANIE DIAGNOZY

Proces diagnostyczny oparty o warsztaty ULG, ankiety oraz pogłębione wywiady jakościowe z rodzicami i nauczycielami, wykazał, że wyzwanie „Ostatniego Bezpiecznego Kilometra” w Skawinie ma podłoże głównie **behawioralne**, a nie tylko infrastrukturalne. Mimo istotnych atutów – potencjału „miasta 15-minutowego”, silnych ram strategicznych (SUMP, Wizja Zero) i entuzjazmu uczniów – miasto jest blokowane przez **„kulturę pośpiechu”** i lęki opiekunów. Tworzy to błędne koło, w którym rodzice, kierując się wygodą i pozornym bezpieczeństwem, dowożą dzieci pod same drzwi, paradoksalnie generując chaos i zagrożenie, którego chcą uniknąć. Kluczowym wnioskiem jest wyraźna **luka między rzeczywistością a aspiracjami**: uczniowie chcą być aktywni, ale są ograniczani przez obawy dorosłych i „nudną” infrastrukturę. Ponadto zidentyfikowano specyficzne **luki w poczuciu bezpieczeństwa u dziewcząt** (brak oświetlenia, toalet), co wymaga dedykowanych rozwiązań. W rezultacie IAP stwierdza, że sama budowa dróg nie wystarczy; konieczna jest holistyczna zmiana łącząca infrastrukturę (Inwestycje) ze zmianami organizacyjnymi (Orgware) i zaangażowaniem społecznym (Miękkie), aby odbudować zaufanie i zmienić normy społeczne.

1. **„Błędne Koło” Chaosu** – zjawisko, w którym rodzice dowożący dzieci „pod same drzwi” w celu zapewnienia im bezpieczeństwa, paradoksalnie generują największe zagrożenie i chaos pod szkołami, co zniechęca innych do ruchu pieszego.
2. **„Kultura Pośpiechu” i Niedopasowanie Czasowe** – wybór samochodu jako środka transportu wynikający z napiętych grafików rodziców oraz braku synchronizacji rozkładów komunikacji gminnej z dzwonkami szkolnymi (długi czas oczekiwania).
3. **Luki w infrastrukturze** – występujące przerwy w ciągłości chodników na drogach dojazdowych oraz deficyty parkingowe, które są źródłem frustracji i agresji wśród dorosłych.
4. **Bezpieczeństwo środowiskowe i społeczne** – niska jakość powietrza (smog) oraz postrzeganie Parku Miejskiego po zmroku jako miejsca niebezpiecznego, co szczególnie odstrasza od aktywności dziewczęta i młodsze dzieci.
5. **Brawura kierowców** – utrwalona mentalność kierowców, charakteryzująca się nadmierną prędkością, wymuszaniem pierwszeństwa i chęcią zaparkowania pod samymi drzwiami, stanowiąca kluczowe zagrożenie zewnętrzne dla niechronionych uczestników ruchu.

KAŻDY UCZEŃ W SKAWINIE DOCIERA DO SZKOŁY W SPOSÓB:

BEZPIECZNY Bezpieczeństwo jest podstawowym prawem dzieci, a zapewnienie bezpiecznych dróg dotarcia do szkoły jest zgodne z misją Skawiny, aby stworzyć dobre środowisko życia dla wszystkich, a także z międzynarodowymi wysiłkami na rzecz ochrony dzieci przed przemocą i krzywdą, obejmującymi zarówno zagrożenia drogowe, jak i inne formy przemocy. Bezpośrednio wspiera Cele Zrównoważonego Rozwoju ONZ, takie jak Wysoka jakość edukacji (SDG 4), Zrównoważone miasta (SDG 11) oraz Pokój, sprawiedliwość i silne instytucje (SDG 16), a także inicjatywy UNICEF i organizacji skupiających się na projektowaniu miast przyjaznych dzieciom.

ZRÓWNOWAŻONY Bezpieczeństwo jest podstawowym prawem dzieci, a zapewnienie bezpiecznych dróg dotarcia do szkoły jest zgodne z misją Skawiny, aby stworzyć dobre środowisko życia dla wszystkich, a także z międzynarodowymi wysiłkami na rzecz ochrony dzieci przed przemocą i krzywdą, obejmującymi zarówno zagrożenia drogowe, jak i inne formy przemocy. Bezpośrednio wspiera Cele Zrównoważonego Rozwoju ONZ, takie jak Wysoka jakość edukacji (SDG 4), Zrównoważone miasta (SDG 11) oraz Pokój, sprawiedliwość i silne instytucje (SDG 16), a także inicjatywy UNICEF i organizacji skupiających się na projektowaniu miast przyjaznych dzieciom.

RADOSNY Radosne drogi do szkoły poprawiają samopoczucie psychiczne dzieci, sprzyjają niezależności i zachęcają do interakcji społecznych, tworząc pozytywny początek dnia i przyczyniając się do ich ogólnego rozwoju. Wspiera to Cele Zrównoważonego Rozwoju, takie jak Dobre Zdrowie i Samopoczucie (SDG 3), Wysoka Jakość Edukacji (SDG 4) oraz Zrównoważone Miasta (SDG 11), poprzez tworzenie środowisk, w których dzieci mogą się rozwijać, odkrywać i czuć przynależność do swojej społeczności.

1.10. GŁÓWNE WYZWANIA INTEGRACJI

NR 1	ASPEKTY OBLIGATORYJNE	SAMOOCENA					UWAGI
1	Włączenie interesariuszy w planowanie						Pełna spójność. IAP operacjonalizuje cele nadrzędne zawarte w Strategii Rozwoju Gminy 2021 - 2030 oraz SUMP (cel: "Ostatni Bezpieczny Kilometr"). Projekt wdraża istniejącą politykę.
2	Spójność z istniejącymi strategiami						Pełna spójność. IAP operacjonalizuje cele nadrzędne zawarte w Strategii Rozwoju 2021 - 2030 oraz SUMP
3	Zrównoważony rozwój						Projekt realizuje wszystkie wymiary zrównoważonego rozwoju: społeczny (bezpieczeństwo, zdrowie), środowiskowy (redukcja emisji pod szkołami) i ekonomiczny (efektywność transportu).
4	Integracja w czasie						Projekt jest osadzony w realnych ramach czasowych. Harmonogram łączy działania natychmiastowe ("Quick-wins") z długoterminowymi inwestycjami (przebudowa ulicy), zapewniając ciągłość zmian.
5	Włączenie interesariuszy we wdrażanie						Istnieje ryzyko braku pełnej integracji z interesariuszami instytucjonalnymi. Wyzwanie: Utrzymanie zaangażowania "Core ULG" po zakończeniu finansowania sieci URBACT
NR 2	ASPEKTY OPCJONALNE						
1	Integracja międzysektorowa						Projekt przełamuje silosy, łącząc sektor inwestycyjny z edukacją (zmiana nawyków) oraz zdrowiem publicznym. Angażuje także "nietypowych podejrzanych" (unusual suspects),
2	Integracja przestrzenna						Projekt koncentruje się na fizycznej dostępności i ciągłości ciągów pieszych. Działania mają na celu zszycie tkanki miejskiej wokół szkół z resztą osiedli (likwidacja barier).
3	Integracja terytorialna						Rozwiązania wypracowane w IAP są skalowalne i gotowe do transferu do innych lokalizacji. Wyzwaniem pozostaje obsługa uczniów dojeżdżających spoza granic administracyjnych miasta.
4	Wielopoziomowe zarządzanie						Projekt dąży do integracji interesariuszy z różnych szczebli (Gmina - Powiat), jednak napotyka na bariery strukturalne i kompetencyjne (własność dróg dojazdowych do szkół).
5	Integracja aspektów horyzontalnych						Integracja: 1. Gender Mainstreaming: Projektowanie wrażliwe na płeć (bezpieczeństwo dziewcząt, oświecenie). 2. Cyfryzacja: Dane z ankiet online oraz narzędzi cyfrowych w partycypacji (gry).
6	Komplementarność inwestycji						Zbalansowane podejście "Twin-track": równoczesne planowanie działań twardych (infrastruktura, Hard) i miękkich (edukacja, kampanie, Soft)
7	Mobilizacja funduszy						Projekt zakłada montaż finansowy z wielu źródeł: budżet własny gminy, fundusze zewnętrzne (KPO, FEnIKS) oraz potencjalne partnerstwa (CSR)

1.11. DZIAŁANIA PILOTAŻOWE

1.11.1. Pilotaż 1

TYTUŁ DZIAŁANIA: #CHODŹŹE DO SZKOŁY		KOORDYNATOR: FUNDACJA NA MIEJSCU		
Krótki opis działania: <i>Pilotaż obejmuje wykonanie za pomocą szablonów i kredy w aerozolu tymczasowych malunków na ścieżkach dojścia do Szkoły Podstawowej nr 3.</i>	Grupa docelowa: • dzieci i młodzież • opiekunowie • nauczyciele	Powiązanie ze Strategią: • Mobilna Skawina	Partnerzy realizacji: • ULG • NINJA wolontariusze CKiS CKiS w Skawinie • UMiG w Skawinie • SP 3 w Skawinie • opiekunowie	
		Finanse i zasoby: • ok 500zł na kredę w sprayu • szablony		
PODSUMOWANIE PLANOWANYCH DZIAŁAŃ				
DZIAŁANIE	TERMINY	EFEKTY	WYZWANIA	KTO ODPOWIADA?
<i>Wyłonienie zewnętrznego partnera - eksperta</i>	<i>Styczeń/Luty 2025</i>	<i>Zewnętrzny podmiot odpowiedzialny za część warsztatową</i>	<i>Problemy natury formalnej</i>	<i>UMiG w Skawinie (RS)</i>
<i>Wyznaczenie miejsc do malowania</i>	<i>Kwiecień 2025</i>	<i>Uzyskanie niezbędnych zgód i pozwoleń</i>	<i>Brak zgody na prowadzenie akcji</i>	<i>UMiG w Skawinie (RS)</i>
<i>Zaproszenie wolontariuszy</i>	<i>Kwiecień 2025</i>	<i>Grupa wolontariuszy</i>	<i>brak zainteresowania, czasu</i>	<i>CKiS Skawina</i>
<i>Zakup i przygotowanie materiałów</i>	<i>Kwiecień 2025</i>	<i>Komplet materiałów, farby, noże, nożyczki</i>	<i>Przedłużające się procedury zakupu</i>	<i>UMiG w Skawinie (RS) Fundacja Na Miejscu</i>
<i>Warsztaty projektowe</i>	<i>Maj 2025</i>	<i>Warsztaty partycypacyjne; stworzenie szablonów</i>	<i>frekwencja, materiały</i>	<i>Fundacja Na Miejscu</i>
<i>Przeprowadzenie działania</i>	<i>Maj 2025</i>	<i>Atrakcyjne ścieżki dojścia do szkoły: malunki + wyplatanka</i>	<i>Niesprzyjająca pogoda</i>	<i>Fundacja NaMiejscu</i>
<i>Ewaluacja</i>	<i>Lipiec 2025</i>	<i>Raport ewaluacyjny</i>	<i>brak czasu</i>	<i>UMiG w Skawinie (RS)</i>



1.11.2. Pilotaż 2

TYTUŁ DZIAŁANIA: BEZPIECZNA ZATOKA POD SZKOŁĄ		KOORDYNATOR: MACIEJ ZACHER / FUNDACJA NA MIEJSCU		
Krótki opis działania: tymczasowe zamknięcie zatoki pod Szkołą Podstawową nr 3. Zamknięcie w czasie akcji Rowerowy Maj, za pomocą tymczasowych barier, słupków i taśmy. Warsztaty projektowe z młodzieżą w terenie - projektowanie układu zatoki oraz tworzenie elementów małej architektury	Grupa docelowa: • uczniowie • nauczyciele • opiekunowie	Powiązanie ze Strategią: • Mobilna Skawina	Partnerzy realizacji: • Fundacja Na Miejsku • dyrekcja szkoły • nauczyciele • opiekunowie	
		Finanse i zasoby • 5000 zł • modułowe ławki • stojaki rowerowe • skrawki wykładzin w różnych kształtach • słupki drogowe		
PODSUMOWANIE PLANOWANYCH DZIAŁAŃ				
DZIAŁANIE	TERMINY	EFEKTY	WYZWANIA	KTO ODPOWIADA?
Wyłonienie zewnętrznego partnera - eksperta	Styczeń/luty 2025	Zewnętrzny podmiot odpowiedzialny za część warsztatową	Problemy natury formalnej	UMiG w Skawinie (RS)
Przygotowania prawne	Marzec 2025	Ramy prawne dla akcji, niezbędne zgody itp.	Blokady prawne i trudne warunki	UMiG w Skawinie / Biuro Obsługi Prawnej
Budowanie poparcia politycznego	Marzec/kwiecień 2025	Poparcie władz szkoły i gminy	Brak wsparcia	UMiG w Skawinie (RS)
Przygotowanie warsztatów	Maj 2025	Przygotowane warsztaty	Brak zasobów	Fundacja Na Miejsku
Realizacja pilotażu	May 2025	Tymczasowe zamknięcie zatoki	Opór ze strony użytkowników zatoki	Fundacja Na Miejsku
Ewaluacja	Lipiec/sierpień 2025	Evaluation report	Brak czasu	UMiG w Skawinie (RS)



2. TEORIA ZMIANY

2.1. DIAGNOZA WYZWANIA: "BŁĘDNE KOŁO" I KULTURA WYGODY

Głównym wyzwaniem w Skawinie jest duża liczba samochodów pod szkołami w godzinach porannych. Rodzice starają się podwieźć dzieci jak najbliżej wejścia, wjeżdżając nawet na tereny niedozwolone. Generuje to zatory, które "rozlewają się" na drogi dojazdowe. Rodzice tłumaczą swoje wybory obawą o bezpieczeństwo, ale paradoksalnie – ich wybory transportowe tworzą "błędne koło": duży ruch samochodowy sprawia, że piesza lub rowerowa podróż staje się niebezpieczna, co skłania kolejnych rodziców do wyboru auta.

Pogłębione wywiady z interesariuszami ujawniły jednak, że przyczyny są bardziej złożone. Głównym czynnikiem jest **wygoda społeczna (social convenience)** oraz nawyki. W Skawinie panuje wysoka "kultura samochodowa" (liczba aut przewyższa liczbę mieszkańców), a oczekiwanie dostępności miejsc parkingowych "pod drzwiami" jest powszechne – również wśród nauczycieli, którzy często przemierzają się między szkołami. Opór przed ograniczeniem ruchu jest silny, choć mieszkańcy jednocześnie oczekują przyjaznych ulic w swoim sąsiedztwie.

Cel Strategiczny: Zmiana mentalności i przestrzeni

Wyzwania związane z mentalnością nakładają się na braki w infrastrukturze (nieciągłość sieci pieszo-rowerowej). Dlatego celem IAP dla Skawiny jest praca nad **zmianą postaw (mindset shift)** rodziców, nauczycieli i mieszkańców.

Celem jest zwiększenie akceptacji i faktycznego wykorzystania zrównoważonych środków transportu (pieszo, rower, hulajnoga) poprzez adresowanie realnych barier: bezpieczeństwa i zarządzania czasem.

Skawina przyjmuje podejście **współtworzenia (co-creation)**. Poprzez wspólne projektowanie przestrzeni wokół sześciu szkół podstawowych, miasto wykorzystuje interwencje infrastrukturalne jako pretekst do głębszej dyskusji o tym, w jakim mieście chcemy żyć. IAP łączy planowanie fizyczne (przestrzeń publiczną) z działaniami organizacyjnymi, które budują zaufanie rodziców do samodzielności dzieci. Ostatecznie interwencje te mają doprowadzić do **budowania wspólnoty**, która czuje się współodpowiedzialna za bezpieczne i atrakcyjne miasto.



2.2. LOGIKA INTERWENCJI

WIZJA *Każdy uczeń w Skawinie dociera do szkoły w sposób bezpieczny, zrównoważony i radosny.*

MISJA *Stworzyć warunki, aby każdy uczeń w Skawinie miał możliwość podróżowania do szkoły bezpiecznie, samodzielnie, aktywnie i radośnie.*

CEL STRATEGICZNY *Zmiana mentalności i przestrzeni*

WSKAŹNIKI SMART *Do 2030 roku 10% poprawa bezpieczeństwa dojść do szkoły mierzona badaniami jakościowymi*

Do 2030 roku 10% wzrost niezależnych dojść do szkoły mierzony badaniami ilościowymi

Do 2030 roku 10% spadek liczby uczniów docierających do szkoły samochodami mierzony badaniami ilościowymi

INWESTYCYJNE

TWORZENIE INFRASTRUKTURY UMOŻLIWIAJĄCEJ BEZPIECZNY DOSTĘP DO SZKOŁY DLA DZIECI NA OSTATNIM KILOMETRZE OD PLACÓWKI EDUKACYJNEJ

1.1 Do IV kwartału 2026 roku, pomyślnie zainstalować i aktywować nowe systemy kontroli dostępu (bramy i szlabany) przy wszystkich wejściach do szkoły podstawowej nr 3, redukując liczbę nieautoryzowanych wejść o 90% w godzinach lekcyjnych, mierzone na podstawie raportów incydentów.

1.2 Do III kwartału 2027 r. wyraźnie oznaczyć i pomalować zatokę do wysadzania i odbierania uczniów przy Szkole podstawowej nr 3, dążąc do zmniejszenia natężenia ruchu w tym obszarze o 30% w godzinach szczytu, co zostanie zaobserwowane w badaniach przepływu ruchu.

1.3 Do II kwartału 2028 wdrożyć nową docelową organizację ruchu na ulicy Mickiewicza, w tym nowe oznakowanie oraz wyniesione i doświetlone przejścia dla pieszych, aby zmniejszyć średnią prędkość pojazdów o 15% i zwiększyć poczucie bezpieczeństwa o 20% w strefie szkolnej, mierzone za pomocą badań jakościowych.

MIĘKKIE

ROZWIJANIE DZIAŁAŃ SPOŁECZNYCH WSPIERAJĄCYCH BEZPIECZNE, ZDROWE I RADOSNE DROGI DO SZKOŁY

2.1 Do końca roku szkolnego 2026 wprowadzić co najmniej jeden program "Pieszobusu/Rowerobusu", który będzie trwał co najmniej 8 miesięcy.

2.2 Do końca I kwartału 2027 r. uruchomić i rozpowszechnić kampanię społeczną „Kochasz - puść wolno” we wszystkich szkołach, co zaowocuje 20% wzrostem przypadków dotarcia dzieci do szkoły bez opiekuna co potwierdzi ankieta badająca mobilność uczniów.

2.3 Do II kwartału 2028 r. utworzyć i promować co najmniej trzy nowe "#chodźże" - fajne ścieżki szkolne, we współpracy z lokalnymi społecznościami, co doprowadzi do 15% wzrostu liczby uczniów korzystających z tych wyznaczonych tras, zgodnie z ankietami szkolnymi i monitoringiem tras.

ORGANIZACYJNE

TWORZENIE SYSTEMU (ŚRODOWISKA ORGANIZACYJNEGO), KTÓRY STAWIA POTRZEBY DZIECI NA PIERWSZYM MIEJSCU

3.1 Do I kwartału 2026 opracować i wdrożyć ustandaryzowany protokół otwierania i zamykania bram szkolnych i furtek wejściowych, zapewniający efektywne i bezpieczne zarządzanie wszystkimi punktami dostępu, ze 100% zgodnością ze strony personelu, potwierdzoną regularnymi audytami.

3.2 Do II kwartału 2027 r. zrekrutować, przeszkolić i rozmieścić wystarczającą liczbę strażników przejść dla pieszych na wszystkich zidentyfikowanych przejściach szkolnych o dużym natężeniu ruchu, dążąc do zmniejszenia liczby incydentów związanych z pieszymi o 50% na tych obszarach, zgodnie z raportami szkolnymi i policyjnymi.

3.3 Do IV kwartału 2028 zamknąć całkowicie zatokę pod SP3 dla dostępu samochodów prywatnych użytkowników, co doprowadzi do całkowitej eliminacji dowozów dzieci "pod same drzwi szkoły" przez opiekunów i wyeliminowanie parkujących tam samochodów. (Push-Pull lub "Zachęcanie przez utrudnianie")

MATRYCA DZIAŁAŃ

	KRÓTKI	ŚREDNI	DŁUGI
INWESTYCYJNE	1.1 kontrola dostępu - uruchomienie bramy i szlabanu	1.2 malowanie zatoki	1.3 Zmiana organizacji ruchu na ulicy Mickiewicza
MIĘKKIE	2.1 pieszobus/rowerobus	2.2 kochasz puść wolno	2.3 #chodźże fajne ścieżki dojścia do szkoły
ORGANIZACYJNE	3.1 otwarcie bramy, furtki wejściowej	3.2 osoba przeprowadzająca przez pasy	3.3 zamknięcie zatoki pod szkołą

LOGIKA INTERWENCJI: OD WIZJI DO MATRYCY 3X3

Struktura Zintegrowanego Planu Działań dla Skawiny nie jest przypadkowym zbiorem projektów, lecz wynikiem zdyscyplinowanego procesu dedukcyjnego. Logika interwencji opiera się na kaskadowym modelu planowania („Waterfall Model”), który przekłada abstrakcyjną wizję na operacyjne zadania w terenie.

A. Fundament strategiczny: kaskada celów

Architektura planu rozpoczyna się od nadrzędnej **Wizji**, która została zdekomponowana na **Misję** oraz **Cel Strategiczny**. Aby zapewnić mierzalność postępów, cel strategiczny został doprecyzowany poprzez wskaźniki SMART (Specyficzne, Mierzalne, Osiągalne, Istotne, Określone w czasie).

*Bufor Behawioralny: Choć harmonogram rzeczowy działań IAP kończy się w **2028 roku** (wraz z finalizacją kluczowych inwestycji), horyzont osiągnięcia Celów Strategicznych wyznaczono na rok **2030**. Ten dwuletni bufor czasowy jest świadomym zabiegiem, mającym na celu umożliwienie utrwalenia się nowych wzorców mobilności („inkubacja zmiany”) po zakończeniu prac budowlanych.*

B. Trzy filary interwencji (Integrated Approach)

Aby uniknąć pułapki „betonozy” (skupienia wyłącznie na infrastrukturze), plan działań podzielono na trzy komplementarne obszary interwencji, zgodnie z metodologią zrównoważonej mobilności:

- **HARDWARE (Inwestycyjne):** Fizyczna przebudowa przestrzeni i inżynieria ruchu (np. kontrola dostępu, infrastruktura uspokojenia ruchu).
- **SOFTWARE (Miękkie/Społeczne):** Praca z ludźmi, edukacja, zmiana nawyków i kultura mobilności (np. kampanie, grywalizacja).
- **ORGWARE (Organizacyjne):** Systemowe zmiany w zarządzaniu i procedurach (np. nowe protokoły dostępu, strażnicy przejść).

Dla każdego z tych obszarów zdefiniowano po **3 Cele szczegółowe SMART**, co zapewnia równowagę między twardymi inwestycjami a działaniami społecznymi.

C. Operacjonalizacja: Matryca logiczna 3x3

Sercem planu jest **Matryca logiczna**, skonstruowana w oparciu o zasadę „3x3”. Zapewnia ona czytelność i wykonalność IAP, unikając rozproszenia zasobów na dziesiątki drobnych inicjatyw. Struktura ta zakłada:

- **3 Obszary interwencji** (Hardware, Software, Orgware).
- **3 Kluczowe działania w każdym obszarze** (łącznie 9 priorytetowych działań).
- **3 Horyzonty czasowe** (Krótki – pilotaże, Średni – wdrożenia, Długi – inwestycje docelowe).

Tak skonstruowana matryca gwarantuje, że w każdym momencie trwania IAP (2025–2028) realizowane są równoległe działania z każdego obszaru, wzajemnie się wzmacniając. Przykładowo: fizycznemu zamknięciu zatoki (Długi termin, Hardware) towarzyszy wcześniejsza kampania edukacyjna (Średni termin, Software) oraz zmiana regulaminu szkoły (Krótki termin, Orgware).

3. KARTY DZIAŁAŃ

Niniejszy rozdział stanowi operacyjne serce Zintegrowanego Planu Działań. Przedstawiono tu **9 kluczowych działań** wyłonionych w procesie partycypacyjnym, które uznano za priorytetowe i niezbędne do realizacji Wizji oraz Misji IAP Skawiny.

Każda z poniższych **Kart Działań** stanowi wierzchołek szerszej „**wiązki działań**” (**Action Bundle**) – zestawu komplementarnych inicjatyw, które wspierają realizację celu głównego. Pełny katalog tych działań, włączając w to zadania uzupełniające oraz propozycje rezerwowe, znajduje się w dedykowanym [Narzędziu Wdrożeniowym \(Arkusz IAP\)](#). Jest to cyfrowy, „żywy” dokument, służący Zespołowi Wdrożeniowemu do bieżącego monitoringu postępów (Scorecard), kontroli budżetu oraz zarządzania ryzykiem.

Narzędzie to agreguje również całkowity dorobek merytoryczny projektu: szczegółowe wnioski ze spotkań ULG, wyniki warsztatów z młodzieżą, postulaty z rozmów z rodzicami, a także unikalne rekomendacje z warsztatów „**Miasto Dziewczyn**”. Prezentowane poniżej Karty Działań zostały ustrukturyzowane tak, aby zapewnić pełną operacjonalizację zadań -definiują one nie tylko harmonogram i koszty, ale także precyzyjne wskaźniki produktu i rezultatu, niezbędne do ewaluacji sukcesu.





Nr	Działanie	Wiązka działań	Charakter działań	Horyzont czasowy	Obszar interwencji	Skalowalność
1.1	Kontrola dostępu na teren szkoły	C	infrastrukturalny organizacyjny	krótki	zdrowie bezpieczeństwo komfort czas	nie

Krótki opis zadania

Zadanie polega na poprawie kontroli dostępu na teren szkoły podstawowej nr 3 w Skawinie przez wykonanie niezbędnych napraw i usprawnień istniejących bram i furtek, oraz montażu szlabanu umożliwiającego kontrolę wjazdu na teren za szkołą

Kroki do realizacji zadania

- ocena stanu technicznego bram
- wykonanie niezbędnej konserwacji bramy i furtki od strony ul. Mickiewicza i otwarcie jej na oścież celem zapewnienia swobodnego dostępu do szkoły dla uczniów.
- wykonanie niezbędnej konserwacji i napraw bram przesuwnych po obu stronach zatoki przed szkołą. Przewiduje się montaż napędu lub wymiany bram.
- Wykonanie niezbędnych napraw, konserwacji lub całkowitego demontażu bramy prowadzącej na zaplecze szkoły.
- Zakup i instalacja szlabanu z systemem kontroli - np na kartę.

W jaki sposób działanie realizuje wizję

Realizacja projektu wpłynie na poprawę bezpieczeństwa i łatwości w dostawaniu się uczniów na teren szkoły. Wpłynie również na uporządkowanie ruchu pojazdów na drodze dojścia dzieci do szkoły od strony boiska. Ograniczy liczbę pojazdów korzystających z drogi i placu za szkołą zwiększając bezpieczeństwo dzieci i wpływając na poprawę jakości powietrza.

Powiązany cel

- 1.1 Do IV kwartału 2026 roku, pomyślnie zainstalować i aktywować nowe systemy kontroli dostępu (bramy i szlabany) przy wszystkich wejściach do szkoły podstawowej nr 3, redukując liczbę nieautoryzowanych wejść o 90% w godzinach lekcyjnych, mierzone na podstawie raportów incydentów.

Powiązanie z procesem partycypacyjnym

Poszczególne elementy działania zgłaszane były niezależnie na różnych etapach procesu partycypacyjnego zarówno przez uczniów, rodziców i nauczycieli.

Kto jest odpowiedzialny?

Rola wiodąca	Dlaczego?	Partnerzy	Rola
Dyrektor szkoły	Jako administrator jest odpowiedzialny za infrastrukturę okołoszkolną, dysponujący również kadrami mogącymi wziąć odpowiedzialność za utrzymanie i obsługę infrastruktury	CUW	rola nadzorcza i koordynacyjna, pomoc w pozyskaniu finansowania
		Wydział GK UMiG w Skawinie	realizacja techniczna lub pomoc w realizacji związanej z naprawami, demontażem lub montażem i podłączeniem nowych elementów

Harmonogram realizacji

	Q1			Q2			Q3		
	Miesiąc 1	Miesiąc 2	Miesiąc 3	Miesiąc 4	Miesiąc 5	Miesiąc 6	Miesiąc 7	Miesiąc 8	Miesiąc 9
1	Planowane								
2		Planowane							
3			Planowane	Planowane					
4					Planowane				
5						Planowane	Planowane	Planowane	

Budżet działania

nr	Kategoria kosztów	Szacowany koszt (PLN)	Realny koszt (PLN)	Opis
1	Ocena stanu technicznego	1 000 - 3 000		Ekspertyza techniczna istniejących bram i furtek, wizja lokalna, sporządzenie raportu.
2	Konserwacja i naprawy bram/furtek	5 000 - 15 000		Materiały i robocizna związane z konserwacją, smarowaniem, regulacją, drobnymi naprawami oraz ewentualnym malowaniem bramy i furtki od strony ul. Mickiewicza oraz bramy na zapleczu.
3	Modernizacja bram przesuwnych	15 000 - 40 000		Zakup i montaż napędów do bram przesuwnych lub ich całkowita wymiana, włączając w to automatykę, instalację elektryczną i wszelkie niezbędne prace adaptacyjne.
4	Naprawa/demontaż bramy na zapleczu	2 000 - 8 000		Materiały i robocizna związane z naprawą, konserwacją lub demontażem bramy prowadzącej na zaplecze szkoły. W przypadku demontażu, uwzględniono koszty utylizacji.
5	Zakup i instalacja szlabanu z systemem kontroli	20 000 - 50 000		Koszt zakupu szlabanu, systemu kontroli dostępu (np. na karty, piloty), instalacji, okablowania, konfiguracji i programowania systemu.
6	Koszty zarządzania projektem i nadzoru	2 150 - 11 600 (5-10%)		Koordinacja prac, nadzór nad wykonawcami, przygotowanie dokumentacji, odbiory.
7	Rezerwa na nieprzewidziane wydatki	4 730 - 17 400 (10-15%)		Pokrycie nieprzewidzianych problemów, dodatkowych prac, zmian w projekcie.
	ŁĄCZNY SZACUNKOWY KOSZT	49 880 - 145 000 PLN	0	Łączny maksymalny szacunkowy koszt uwzględniający robociznę

Źródła finansowania

- 1 Środki własne Gminy
- 2 Budżet szkoły
- 3 Finansowanie zewnętrzne np z PFRON
- 4 Fundusze europejskie

Zasoby

Zasoby posiadane

istniejące bramy
pracownicy szkoły - konserwatorzy
podstawowe narzędzia i sprzęt

Zasoby potrzebne

środki finansowe
personel techniczny
materiały i sprzęt profesjonalny

Monitoring

Wskaźnik produktu	Opis	Metoda monitorov	Wartość bazowa	Wartość docelowa
1 Liczba naprawionych lub wymienionych bram i furtek:	Liczba bram i furtek, które zostały poddane konserwacji, naprawie, wymianie lub demontażowi zgodnie z planem.	kwartalny monitoring szkoły	0	4
2 Liczba zainstalowanych szlabanów i systemów kontroli dostępu:	Liczba nowo zainstalowanych szlabanów wraz z działającymi systemami kontroli (np. na kartę).	kwartalny monitoring szkoły	0	1
3 Udział (%) rodziców i pracowników posiadających system dostępu do szlabanu	Procent rodziców i pracowników uprawnionych do dostępu, którzy otrzymali i używają kart dostępu lub innych mechanizmów kontroli szlabanu.	kwartalny monitoring szkoły	0	10%

Wskaźnik rezultatu	Opis	Metoda monitorowania	Wartość bazowa	Wartość docelowa
1 Zmniejszenie liczby nieuprawnionych pojazdów wjeżdżających na teren szkoły w godzinach szczytu (np. rano i po południu)	Porównanie liczby pojazdów wjeżdżających na teren szkoły przed i po wdrożeniu systemu kontroli	badanie ilościowe	5 dziennie	0
2 Zwiększenie poczucia bezpieczeństwa wśród uczniów i rodziców (%)	Wyniki ankiet przeprowadzonych wśród uczniów i rodziców przed i po wdrożeniu projektu, mierzące zmianę w odczuwanym poziomie bezpieczeństwa.	badanie jakościowe	tbd	ponad 50% pozytywnych odpowiedzi
3 Zmniejszenie liczby pojazdów zaparkowanych na podwórku szkolnym	Mierzenie ilości pojazdów zaparkowanych na podwórku szkolnym, w tym pojazdów zaparkowanych nieprawidłowo	badanie ilościowe	30	15

Ryzyka

nr	Wyzwanie	Prawdopodobieństwo wystąpienia	Wpływ	Plan przeciwdziałania
1	Brak funduszy na realizację projektu	Średnie	Wysoki	Aktywne poszukiwanie dodatkowych źródeł finansowania, aplikowanie o granty, renegocjacja kosztów z dostawcami.
2	Problemy techniczne/awarie systemu kontroli dostępu	Średnie	Średni	Zawarcie umowy serwisowej z dostawcą, regularne przeglądy techniczne, posiadanie planu awaryjnego (np. ręczne otwieranie)
3	Brak akceptacji/oporu ze strony społeczności szkolnej (uczniowie, rodzice, nauczyciele)	Niskie	Średni	Przeprowadzenie kampanii informacyjnej, konsultacje z zainteresowanymi stronami, wyjaśnienie korzyści płynących z projektu.
4	Opóźnienia w dostawach materiałów/wykonawstwie	Średnie	Średni	Monitorowanie terminów dostaw, posiadanie alternatywnych dostawców, elastyczne planowanie harmonogramu prac.



Nr	Działanie	Wiązka działań	Charakter działania	Horyzont czasowy	Obszar interwencji	Skalowalność
1.2	Malowanie zatoki pod szkołą	B	infrastrukturalny	krótki	zdrowie bezpieczeństwo komfort	czas tak

Krótki opis zadania

Zadanie ma na celu znaczące poprawienie bezpieczeństwa i organizacji ruchu w bezpośrednim otoczeniu placówki. Kluczowe jest uniemożliwienie wjazdu samochodów pod same drzwi szkoły oraz blokowania ścieżki dojścia dla pieszych, a także jasne wyznaczenie miejsc do zatrzymywania pojazdów oraz autobusu i uczelnienie ścieżki dojścia do szkoły. Zadanie może zostać wzbogacone o elementy malarstwa artystycznego i niestandardowych rozwiązań wizualnych.

Kroki do realizacji zadania

- pozyskanie finansowania oraz partnerów
- partycypacyjne opracowanie projektu malowania nawierzchni, który będzie zarówno funkcjonalny jak i estetyczny.
- wyłonienie wykonawcy, który zrealizuje zadanie za pomocą odpowiednich trwałych i antypoślizgowych farb drogowych.
- wykonanie malowania zatoki zgodnie z zatwierdzonym projektem
- wprowadzenie ewentualnych dodatkowych elementów infrastruktury (np. słupki, donice, wyniesione nawierzchnie)
- zaplanowanie monitoringu i regularnej konserwacji i odnawiania malowania

W jaki sposób działanie realizuje wizję

Poprawia bezpieczeństwo poprzez eliminację zagrożeń, uporządkowanie ruchu i wizualne uspokojenie przestrzeni, redukując ryzyko wypadków. Wspiera zrównoważony rozwój, promując transport pieszy i rowerowy oraz poprawiając jakość powietrza dzięki zasadzie wyłączania silników przez autobusy. Dodatkowo, estetyczne i partycypacyjne podejście do projektu zwiększa radość i komfort uczniów, tworząc atrakcyjne i przyjazne otoczenie szkoły.

Powiązany cel

- 1.2 Do III kwartału 2027 r. wyraźnie oznaczyć i pomalować zatokę do wysadzania i odbierania uczniów przy szkole podstawowej nr 3, dążąc do zmniejszenia natężenia ruchu w tym obszarze o 30% w godzinach szczytu, co zostanie zaobserwowane w badaniach przepływu ruchu.

Powiązanie z procesem partycypacyjnym

Poszczególne elementy działania zgłaszane były niezależnie na różnych etapach procesu partycypacyjnego zarówno przez uczniów, rodziców i nauczycieli.

Kto jest odpowiedzialny?

Rola wiodąca	Dlaczego?	Partnerzy	Rola
Dyrektor szkoły	Jako administrator jest odpowiedzialny za infrastrukturę okołoszkolną, dysponujący również kadrami mogącymi wziąć odpowiedzialność za utrzymanie i obsługę infrastruktury	CUW	rola nadzorcza i koordynacyjna, pomoc w pozyskaniu finansowania
		Wydział GK UMiG w Skawinie	realizacja techniczna lub pomoc w realizacji związanej z malowaniem nawierzchni, zabezpieczeniem obszaru i ew. zmianami w orgnizacji ruchu
		Wydział PWS UMiG w Skawinie	koordynacja w zakresie współpracy i promocji wydarzenia,
		Wydział RS UMiG w Skawinie	pomoc w pozyskaniu finansowania

Harmonogram realizacji

	Q1			Q2			Q3		
	Miesiąc 1	Miesiąc 2	Miesiąc 3	Miesiąc 4	Miesiąc 5	Miesiąc 6	Miesiąc 7	Miesiąc 8	Miesiąc 9
1	Planowane	Planowane							
2			Planowane	Planowane					
3					Planowane				
4						Planowane	Planowane		
5								Planowane	
6			Planowane						

Budżet działania

nr	Kategoria kosztów	Szacowany koszt (PLN)	Realny koszt (PLN)	Opis
1	Materiały artystyczne	7500 - 10000		Zakup farb, pędzli, wałków, taśm malarskich, szablonów
2	Wynagrodzenie artystów	12000 - 15000		Honorarium dla artystów i asystentów
3	Przygotowanie terenu	1500 - 2000		Czyszczenie i zabezpieczenie powierzchni asfaltowej
4	Transport i logistyka	800 - 1000		Koszty dowozu materiałów i sprzętu na miejsce
5	Promocja i komunikacja	1000		Materiały informacyjne, posty w mediach społecznościowych
6	Pozwolenia i opłaty	500		Ewentualne opłaty za zajęcie pasa drogowego lub pozwolenia
7	Nadzór i koordynacja	2000 - 5000		Koszty zarządzania projektem i nadzoru nad pracami
	ŁĄCZNY SZACUNKOWY KOSZT	25300 - 34500	0	Łączny maksymalny szacunkowy koszt uwzględniający robociznę

Źródła finansowania

- 1 Środki własne Gminy
- 2 Budżet szkoły
- 3 Programy krajowe np. PFRON lub RFIL
- 4 Fundusze europejskie FERS lub FERR
- 5 Granty międzynarodowe np. Bloomberg Asphalt Art Initiative, Citi Foundation, Toyota Environmental Activities Grant Program
- 6 Granty fundacji krajowych np. Fundacja Batorego, Fundacja Orange, Fundacja PZU
- 7 Sponsorzy i partnerzy biznesowi np. lokalne banki, supermarkety, deweloperzy, Grana, Lajkonik, Stryker, DHL, GLS itp
- 8 Zbiórki publiczne np. [Zrzutka.pl](#), [Wspieram.to](#)

Zasoby

Zasoby posiadane

- Podwórko szkolne
- Wyniki warsztatów z młodzieżą URBACT
- Projekt organizacji ruchu przed szkołą

Zasoby potrzebne

- Wsparcie polityczne i organizacyjne
- Koordinator projektu
- Środki na realizację projektu

Doświadczenie w akcjach pilotażowych

Monitoring

Wskaźnik produktu

- 1 Liczba metrów kwadratowych pomalowanej powierzchni
- 2 Liczba zaangażowanych artystów
- 3 Liczba zrealizowanych warsztatów artystycznych

Opis

- Całkowita powierzchnia asfaltu, która została artystycznie przekształcona w ramach projektu.
- Liczba profesjonalnych artystów lub grup artystycznych bezpośrednio zaangażowanych w realizację muralu.
- Ilość przeprowadzonych warsztatów lub sesji edukacyjnych dla lokalnej społeczności związanych z projektem.

Metoda monitorowania

- Pomiar fizyczny, dokumentacja zdjęciowa, raport końcowy projektu
- Listy obecności, umowy, sprawozdania z prac, wywiady z artystami
- Listy obecności, programy warsztatów, raporty z realizacji, ankiety

Wartość bazowa

0 m²

Wartość docelowa

200 m²

Wskaźnik rezultatu

- 1 Zmniejszenie natężenia ruchu w zatoce szkolnej
- 2 Wzrost poczucia bezpieczeństwa w przestrzeni
- 3 Poziom zadowolenia społeczności lokalnej

Opis

- Procentowy spadek liczby pojazdów w zatoce do wysadzania i odbierania uczniów przy szkole podstawowej nr 3 w godzinach szczytu (np. rano przed lekcjami i po południu po lekcjach) po wdrożeniu nowych oznaczeń i malowania.
- Zmiana w postrzeganiu bezpieczeństwa przez użytkowników przestrzeni po realizacji projektu.
- Stopień zadowolenia mieszkańców i użytkowników przestrzeni z nowej estetyki i funkcjonalności miejsca.

Metoda monitorowania

- Badania przepływu ruchu (liczenie pojazdów przed i po), obserwacje wizualne, raporty z monitoringu miejskiego.
- Ankiety bezpieczeństwa, analiza zgłoszeń policji (jeśli dotyczy), grupy fokusowe
- Ankiety satysfakcji (przed i po), wywiady z mieszkańcami, media społecznościowe

Wartość bazowa

Aktualne natężenie ruchu w godzinach szczytu (np. średnia liczba pojazdów na godzinę)

Źle

Wartość docelowa

Spadek natężenia ruchu o 30% w godzinach szczytu.

Dobrze

Średnia 2/5

Średnia 4/5

Ryzyka

nr	Wyzwanie	Prawdopodobieństwo wystąpienia	Wpływ	Plan przeciwdziałania
1	Brak akceptacji ze strony społeczności	Średnie	Wysoki	Kampania informacyjna i konsultacje społeczne przed rozpoczęciem prac, włączenie lokalnych liderów opinii, otwarta komunikacja na każdym etapie projektu, możliwość zgłaszania uwag i sugestii.
2	Niekorzystne warunki pogodowe	Wysokie	Średni	Monitorowanie prognozy pogody, elastyczny harmonogram prac z buforem czasowym, możliwość szybkiego zabezpieczenia malowidła, dostępność alternatywnych terminów, zapewnienie szybko schnących farb.
3	Wandalizm lub uszkodzenie malowidła	Średnie	Wysoki	Zastosowanie trwałych, odpornych na ścieranie i warunki atmosferyczne farb, powłoka zabezpieczająca (anty-graffiti), regularny monitoring stanu malowidła, kampanie edukacyjne podnoszące świadomość wartości sztuki w przestrzeni publicznej, monitoring wizyjny.
4	Problemy z uzyskaniem pozwoleń	Niskie	Wysoki	Wczesne rozpoczęcie procedur administracyjnych, konsultacje z odpowiednimi urzędami (zarząd dróg, konserwator zabytków), przygotowanie kompleksowej dokumentacji projektu, alternatywne lokalizacje w rezerwie, negocjacje.

	Q4			Q5			Q6		
	Miesiąc 10	Miesiąc 11	Miesiąc 12	Miesiąc 13	Miesiąc 14	Miesiąc 15	Miesiąc 16	Miesiąc 8	Miesiąc 9
6	Planowane								
7		Planowane	Planowane	Planowane	Planowane	Planowane			

Budżet działania*

nr	Kategoria kosztów	Szacowany koszt (PLN)	Realny koszt (PLN)	Opis
1	Roboty ziemne i nawierzchniowe	150 000 - 250 000		Budowa 3 wyniesionych przejść dla pieszych (wyniesienia sinusoidalne), wykonanie szykan (zawężeń jezdni i powierzchni wyłączonych z ruchu), w tym na ul. Mickiewicza. Elementy te wymagają znacznych ilości mieszanki mineralno-asfaltowej oraz kompleksowych robót budowlanych.
2	Oznakowanie pionowe (znaki drogowe)	30 000 - 50 000		Wprowadzenie Strefy Tempo «30» (znaki B-33/B-43, B-44) na głównym ciągu i drogach bocznych. Montaż dużej liczby nowych znaków (np. C-9, D-6, T-27, T-25), a także przenoszenie i likwidacja istniejących.
3	Oznakowanie poziome (farba drogowa)	20 000 - 40 000		Wykonanie oznakowania poziomego na wyniesionych przejściach dla pieszych i w strefach wyłączonych z ruchu. Wyznaczenie 4 stanowisk K+R (Kiss and Ride) przy szkole.
4	Inne elementy infrastruktury	15 000 - 25 000		Montaż słupków U-5a do akcentowania szykan oraz słupków U-12c do wygradzania powierzchni wyłączonych z ruchu.
5	Dedykowane oświetlenie przejść dla pieszych	40 000 - 70 000		Koszty związane z realizacją dedykowanego oświetlenia przejść dla pieszych, projektowanego zgodnie z oddzielnym opracowaniem. Choć samo opracowanie nie jest częścią tego zadania, jego realizacja będzie generować koszty.
6	Promocja i komunikacja	5 000 - 10 000		Profesjonalna i szeroko zakrojona kampania informacyjna, aktywna komunikacja w trakcie realizacji i oraz monitorowanie i raportowanie zmian na ostatnim etapie realizacji.
7	Koszty ogólne i nieprzewidziane (ok. 10-15%)	26 000 - 66 750		Pokrycie kosztów administracyjnych, nadzoru, ubezpieczeń oraz ewentualnych nieprzewidzianych wydatków.
	ŁĄCZNY SZACUNKOWY KOSZT	286 000 - 511 750	0	

* Budżet dotyczy realizacji DOR na całym odcinku remontowanej ulicy

Źródła finansowania

- 1 Środki RFRD 60%
- 2 Środki własne Gminy 40%

Zasoby

Zasoby posiadane	Zasoby potrzebne
dokumentacja projektowa remontu	zasoby organizacyjne
dokumentacja projektowa DOR	komunikacja zmian
dofinansowanie	

Monitoring

Wskaźnik produktu	Opis	Metoda monitorowania	Wartość bazowa	Wartość docelowa
1 Liczba wdrożonych wyniesionych przejść dla pieszych	Mierzy fizyczne wykonanie kluczowego elementu infrastruktury, mającego na celu spowolnienie ruchu	Dokumentacja fotograficzna, protokoły odbioru technicznego, weryfikacja terenowa	0	3
2 Liczba zainstalowanych nowych znaków drogowych Strefy Tempo «30» i oznakowania poziomego	Mierzy zakres wdrożenia nowego oznakowania pionowego (znaki B-33/B-43, B-44) i poziomego (na wyniesionych przejściach, w strefach wyłączonych z ruchu, K+R)	Inwentaryzacja oznakowania, dokumentacja projektowa, protokoły odbioru.	0	100% zgodności z projektem
3 Mierzy postęp w realizacji fizycznych zmian w geometrii drogi, które mają na celu redukcję prędkości.	Mierzy postęp w realizacji fizycznych zmian w geometrii drogi, które mają na celu redukcję prędkości.	Protokoły odbioru częściowego, dokumentacja fotograficzna, raporty z placu budowy.	0	100% zgodności z projektem

Wskaźnik rezultatu	Opis	Metoda monitorowania	Wartość bazowa	Wartość docelowa
1 Średnia prędkość pojazdów w strefie szkolnej na ulicy Mickiewicza.	Mierzy bezpośredni wpływ na prędkość pojazdów, zgodnie z celem projektu.	Badania prędkości pojazdów (np. pomiary radarowe, pętle indukcyjne) przed i po wdrożeniu zmian.	należy określić przed rozpoczęciem robót	wartość bazowa - 15%
2 Poziom poczucia bezpieczeństwa pieszych i mieszkańców w strefie szkolnej na ulicy Mickiewicza.	Mierzy subiektywne odczucia bezpieczeństwa, zgodnie z celem projektu ("mierzone za pomocą badań jakościowych").	Badania jakościowe (ankiety, wywiady fokusowe z mieszkańcami, rodzicami, uczniami, nauczycielami) przed i po wdrożeniu zmian.	należy określić przed rozpoczęciem robót	wartość bazowa + 20%
3 Liczba zdarzeń drogowych (kolizje, wypadki) z udziałem pieszych w strefie szkolnej na ulicy Mickiewicza.	Mierzy obiektywną poprawę bezpieczeństwa poprzez redukcję liczby niebezpiecznych zdarzeń.	Analiza danych policyjnych/statystyk drogowych dotyczących zdarzeń w wyznaczonej strefie.	dane z SEWiK	wartość bazowa - 30%

Ryzyka

nr	Wyzwanie	Prawdopodobieństwo wystąpienia	Wpływ	Plan przeciwdziałania
1	Opór społeczny i brak akceptacji mieszkańców/użytkowników drogi	Wysokie	Krytyczny	- Przeprowadzenie szeroko zakrojonych konsultacji społecznych przed wdrożeniem zmian, uwzględniających opinie mieszkańców, przedsiębiorców i innych interesariuszy. - Kampania informacyjna wyjaśniająca korzyści płynące ze zmian (bezpieczeństwo, redukcja hałasu, poprawa jakości życia). - Ustanowienie kanału komunikacji do zgłaszania uwag i pytań w trakcie i po wdrożeniu. - Rozważenie etapowego wprowadzania zmian, aby umożliwić adaptację.
2	Problemy z finansowaniem lub przekroczenie budżetu	Średnie	Wysoki	- Stworzenie szczegółowego budżetu z uwzględnieniem rezerw na nieprzewidziane wydatki. - Poszukiwanie wielu źródeł finansowania (środki własne, programy krajowe, fundusze europejskie, granty). - Regularne monitorowanie wydatków i porównywanie ich z budżetem. - Wczesne identyfikowanie potencjalnych ryzyk kosztowych i opracowywanie planów awaryjnych.
3	Opóźnienia w realizacji projektu (np. z powodu problemów z wykonawcą, pozyskaniem pozwoleń)	Średnie	Średni	- Wybór doświadczonego i wiarygodnego wykonawcy z udokumentowanym doświadczeniem w podobnych projektach. - Ustanowienie jasnych harmonogramów i kamieni milowych z karami umownymi za opóźnienia. - Wcześniejsze uzyskanie wszystkich niezbędnych pozwoleń i uzgodnień. - Regularne spotkania z wykonawcą w celu monitorowania postępów i rozwiązywania problemów na bieżąco.
4	Nieskuteczność wprowadzonych zmian w osiąganiu celów (np. brak redukcji prędkości, brak poprawy bezpieczeństwa)	Niskie	Wysoki	- Przeprowadzenie szczegółowych analiz przedprojektowych (np. symulacje ruchu, badania prędkości) w celu optymalizacji rozwiązań. - Wdrożenie systemu monitorowania wskaźników rezultatu (średnia prędkość pojazdów, poczucie bezpieczeństwa, liczba zdarzeń drogowych) przed i po wdrożeniu zmian. - Możliwość wprowadzenia korekt i dostosowań po wdrożeniu, jeśli początkowe rezultaty nie będą zadowalające. - Edukacja kierowców i pieszych na temat nowych zasad ruchu. - Współpraca z policją w zakresie egzekwowania nowych przepisów.



Nr	Działanie	Wiązka działań	Charakter działań	Horyzont czasowy	Obszar interwencji	Skalowalność
2.1	Pieszobus / rowerobus	D	organizacyjny miękki	krótki	zdrowie bezpieczeństwo komfort czas	tak

Krótki opis zadania

Zadanie polega na zorganizowanych dojeżdżaniach dzieci do szkoły w asyście opiekunów (najczęściej jednego z dzieci) po wyznaczonej trasie. Na trasie zorganizowane mogą być "przystanki" w których inne dzieci mogą się dołączyć. Działanie to może być realizowane na wiele sposobów. Ważna jest jednak regularność.

Kroki do realizacji zadania

1. Analiza i planowanie
2. Wytyczenie i ocena tras
3. Rekrutacja i szkolenie opiekunów
4. Komunikacja i promocja
5. Uruchomienie i monitorowanie

W jaki sposób działanie realizuje wizję

Działanie "Pieszobus / rowerobus" skutecznie realizuje wizję bezpiecznego, zrównoważonego i radosnego docierania uczniów do szkoły w Skawinie. Zapewnia bezpieczeństwo dzięki asyście opiekunów na wyznaczonych i ocenionych trasach oraz ich odpowiednim szkoleniom. Przyczynia się do zrównoważonego rozwoju poprzez redukcję ruchu samochodowego, promowanie aktywności fizycznej i edukację ekologiczną. Wpływa na radość uczniów, wspierając integrację, socjalizację, aktywność na świeżym powietrzu oraz budując poczucie wspólnoty i zmniejszając stres związany z porannym dojazdem.

Powiązany cel

- 2.1 Do końca roku szkolnego 2026 wprowadzić co najmniej jeden program "Pieszobusu/Rowerobusu", który będzie trwał co najmniej 8 miesięcy.

Powiązanie z procesem partycypacyjnym

Zadanie to było wskazywane do realizacji przez rodziców jako nawiązanie do zwyczaju wzajemnego odprowadzania się do i ze szkoły. Jest także szeroko znaną metodą promowania zrównoważonej moliności i samodzielności wśród uczniów.

Kto jest odpowiedzialny?

Rola wiodąca	Dlaczego?	Partnerzy	Rola
Lokalna organizacja skupiająca rodziców	To podejście stawia na inicjatywę oddolną i zaangażowanie społeczności, co jest kluczowe dla projektów wymagających regularnej asysty i bezpośredniego kontaktu z dziećmi i rodzicami. Organizacje rodzicielskie lub NGO mają naturalną zdolność do mobilizacji wolontariuszy i budowania zaufania w lokalnym środowisku.	Wydział RS UMiG w Skawinie Wydział PWS UMiG w Skawinie Szkoły Podstawowe w Skawinie Policja / Straż Miejska	Opieka oficera pieszo-rowerowego oraz ewentualne szkolenia dla opiekunów, co zapewni profesjonalne wsparcie merytoryczne i bezpieczeństwo. Mikrogranty na pokrycie bieżących kosztów projektu (np. zakup kamizelek, materiałów promocyjnych) oraz wsparcie organizacyjne i promocyjne, co pomoże w nagłośnieniu inicjatywy i pozyskaniu uczestników. Zapewnienie bezpieczeństwa na trasie pieszobusu/rowerobusu, np. poprzez patrole prewencyjne lub doradztwo w zakresie bezpiecznych przejść Zapewnienie wsparcia logistycznego, komunikacja z rodzicami i uczniami, a także promocja projektu w środowisku szkolnym, co jest kluczowe dla dotarcia do potencjalnych uczestników.

Harmonogram realizacji

	Q1			Q2			Q3		
	Miesiąc 1	Miesiąc 2	Miesiąc 3	Miesiąc 4	Miesiąc 5	Miesiąc 6	Miesiąc 7	Miesiąc 8	Miesiąc 9
1	Planowane								
2		Planowane							
3		Planowane							
4		Planowane	Planowane	Planowane	Planowane				
5			Planowane	Planowane	Planowane				

Budżet działania

nr	Kategoria kosztów	Szacowany koszt (PLN)	Realny koszt (PLN)	Opis
	ZASOBY LUDZKIE (HR)	16 500		Klucz do sukcesu operacyjnego
1	Koordynator Szkolny "Szkolny Oficer Pieszy"	12 000 10 m-cy x 1 200 PLN (brutto)		Nauczyciel lub aktywny rodzic na umowie zlecenie/dodatku. Obowiązki: grafiki, telefony, rekrutacja, gaszenie pożarów. Wolontariusz tego nie udźwignie na dłuższą metę.
2	Fundusz "Awaryjny Opiekun"	4 500 150 h x 30 PLN/h		Budżet na opłacenie studentów/seniorów, gdy rodzic-wolontariusz rano zachoruje lub zrezygnuje. Gwarantuje ciągłość usługi (rodzice muszą mieć pewność, że Pieszobus ruszy).

	WYPOSAŻENIE I BEZPIECZEŃSTWO	6 000		Budowanie wizerunku profesjonalizmu
3	Profesjonalne kamizelki i odblaski	2 400 60 szt. x 40 PLN		Kamizelki z logo "Pieszobus Skawina" (nie tanie siateczki), peleryny przeciwdeszczowe dla dzieci i opiekunów.
4	Wózek transportowy (Cargo)	2 000 1 szt. x 2 000 PLN		Wózek dla opiekuna na ciężkie plecaki najmłodszych dzieci (częsta bariera: "dziecko ma za ciężki plecak by iść").
5	Apteczki i lizaki "STOP"	600 Zestaw		Wyposażenie każdego opiekuna.
6	Ubezpieczenie NNW i OC	1 000 Ryczałt grupowy		Polisa dla opiekunów (wolontariuszy) i dzieci na trasie.
	PROMOCJA I GRYWALIZACJA	8 000		Walka o nawyki (Software)
7	System motywacyjny (Grywalizacja)	4 000 50 dzieci x 80 PLN/rok		Paszporty Pieszobusa, naklejki za każdy przejazd, nagrody kwartalne (np. bilety do kina, bidony). Dzieci muszą chcieć iść.
8	Kampania rekrutacyjna	2 500 Ryczałt		Profesjonalne plakaty, spotkania z rodzicami (kawa/ciastka), ulotki z mapami tras.
9	Szkolenia opiekunów	1 500 2 spotkania x 750 PLN		Szkolenie z pierwszej pomocy i bezpieczeństwa ruchu drogowego (z Policją). Certyfikat dla rodzica.
	REZERWA I KOSZTY POŚREDNIE	2 000		
10	Rezerwa operacyjna	2 000		Na nieprzewidziane wydatki
	ŁĄCZNY SZACUNKOWY KOSZT	32 500	0	Koszt realny 1. roku funkcjonowania

Źródła finansowania

- 1

Granty własne (mikrogranty gminne lub Inicjatywa lokalna)
- 2

Fundusze Europejskie dla Małopolski (FEM 2021-2027)
- 3

Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
- 4

Fundusze Norweskie i EOC
- 5

Granty prywatne i korporacyjne (Santander, PKO BP, BNP Paribas, IKEA, Coca-Cola, Orlen, LPP, DHL)
- 6

Polskie fundacje prywatne (Fundacja Batorego, Fundacja Orange, Fundacja PZU)

Zasoby

Zasoby posiadane

- straż miejska
- oficer pieszo-rowerowy

Zasoby potrzebne

- wkład wolontariacki
- wsparcie polityczne i organizacyjne

Monitoring

Wskaźnik produktu	Opis	Metoda monitorowania	Wartość bazowa	Wartość docelowa
1 Liczba uruchomionych programów "Pieszobusu/Rowerobusu"	Bezpośredni efekt działania, czyli faktyczne wprowadzenie i funkcjonowanie programów w szkołach.	Analiza raportów z realizacji, potwierdzenia uruchomienia programu przez szkoły/organizację wiodącą.	0	Co najmniej 1 do końca 2026
2 Liczba wytyczonych i ocenionych bezpiecznych tras do szkół	Stopień przygotowania infrastrukturalnego i planistycznego niezbędnego do bezpiecznego funkcjonowania programu.	Analiza map tras, protokołów z wizji lokalnych i ocen bezpieczeństwa przeprowadzonych przez oficera pieszo-rowerowego oraz przedstawicieli Policji/Straży Miejskiej.	0	Co najmniej 1 trasa dla każdego uruchomionego programu
3 Liczba przeszkolonych opiekunów "Pieszobusu/Rowerobusu"	Liczba osób przygotowanych i posiadających niezbędne kompetencje do bezpiecznego prowadzenia dzieci w ramach programu.	Lista obecności na szkoleniach, certyfikaty ukończenia szkoleń (jeśli wydawane), rejestr opiekunów prowadzących zajęcia.	0	Co najmniej 2-5 przeszkolonych opiekunów na każdy uruchomiony program

Wskaźnik rezultatu	Opis	Metoda monitorowania	Wartość bazowa	Wartość docelowa
1 Odsetek dzieci z klas 1-3 korzystających z "Pieszobusu/Rowerobusu"	Mierzy zmianę w zachowaniach transportowych dzieci w wieku wczesnoszkolnym, wskazując na wzrost aktywnych form mobilności.	Rejestr uczestników prowadzony przez opiekunów programu	0%	10%
2 Odsetek rodziców i uczniów oceniających drogę do szkoły jako bezpieczną.	Mierzy subiektywne poczucie bezpieczeństwa wśród głównych grup interesariuszy, odzwierciedlające skuteczność działań poprawiających bezpieczeństwo tras.	Badanie jakościowe wśród rodziców zawierające pytanie o poczucie bezpieczeństwa na drodze do szkoły (np. skala Likerta)	Wynik z badań jakościowych	wzrost o 10-15 p.procentowych
3 Odsetek nauczycieli obserwujących poprawę w zakresie zdolności poznawczych lub skupienia uczniów z klas 1-3 na zajęciach	Pośredni wpływ aktywnego dojazdu/dojścia do szkoły na funkcjonowanie poznawcze i koncentrację dzieci podczas lekcji, z perspektywy nauczycieli.	Ankiety/wywiady z nauczycielami klas 1-3 (przed i po wdrożeniu programu), zawierające pytania dotyczące obserwacji zmian w koncentracji, zaangażowaniu i zdolnościach poznawczych uczniów aktywnie dojeżdżających/dochodzących do szkoły. Można wykorzystać skalę ocen.	0%	wzrost o 10-15 p.procentowych

Ryzyka

nr	Wyzwanie	Prawdopodobieństwo wystąpienia	Wpływ	Plan przeciwdziałania
1	Niska frekwencja/brak zaangażowania dzieci i rodziców.	Wysokie	Wysoki	- Regularna i atrakcyjna kampania promocyjna w szkołach i lokalnych mediach. - Organizacja wydarzeń specjalnych (np. "Dzień Pieszobusu", konkursy z nagrodami dla uczestników). - Zbieranie opinii od rodziców i dzieci, aby dostosowywać trasy i harmonogramy do ich potrzeb. - Budowanie społeczności wokół programu, np. poprzez grupy w mediach społecznościowych.
2	Brak wystarczającej liczby opiekunów/wolontariuszy.	Średnie	Wysoki	- Ciągła rekrutacja opiekunów, nie tylko przed startem, ale także w trakcie trwania programu. - Oferowanie dodatkowych korzyści dla wolontariuszy (np. szkolenia, zaświadczenia, drobne upominki, integracja społeczna). - Ułatwienie procesu zgłaszania się na opiekuna i elastyczność w ustalaniu grafików. - Promowanie roli opiekuna jako ważnej i satysfakcjonującej misji społecznej.
3	Zdarzenia losowe/wypadki na trasie.	Niskie	Krytyczny	- Szczegółowa ocena bezpieczeństwa tras przez oficera pieszo-rowerowego i służby mundurowe. - Obowiązkowe szkolenia z pierwszej pomocy dla wszystkich opiekunów. - Zapewnienie odpowiedniego ubezpieczenia NNW dla uczestników i opiekunów. - Szybka reakcja na wszelkie zgłoszenia dotyczące bezpieczeństwa tras. - Wyposażenie w kamizelki odblaskowe i inne elementy zwiększające widoczność.
4	Problemy z pogodą/sezonowością.	Wysokie	Średni	- Elastyczność programu w zależności od warunków pogodowych (np. możliwość odwołania w ekstremalnych warunkach). - Zachęcanie do odpowiedniego ubioru i wyposażenia (np. odzież przeciwdeszczowa, opony rowerowe na zimę). - Promocja korzyści płynących z aktywności fizycznej na świeżym powietrzu niezależnie od pogody. - Rozważenie alternatywnych, zadaszonych tras lub krótkich odcinków w przypadku złej pogody, jeśli to możliwe.



Nr	Działanie	Wiązka działań	Charakter działani	Horyzont czasowy	Obszar interwencji	Skalowalność
2.2	Kochasz puść wolno	E	miękki	średni	bezpieczeństwo komfort	tak

Krótki opis zadania

Program „Kochasz puść wolno” to miejska inicjatywa promująca samodzielne i aktywne podróżowanie dzieci do szkoły. Centralnym punktem programu jest stworzenie Sieci Bezpiecznych Miejsc (tzw. „Gwiezdných Punktów”), czyli lokalnych firm i instytucji oznaczonych specjalną naklejką (wizualizacja Gwiazdy i Małego Księcia), do których dziecko może wejść i bezpiecznie poprosić o pomoc lub zadzwonić do rodziców. Akcja obejmuje także kampanię promocyjną dla rodziców, mającą na celu złagodzenie ich obaw i zachęcenie do większej samodzielności dzieci, a także program szkoleniowy dla najmłodszych i opiekunów, uczący ich odpowiedzialności, świadomego poruszania się po mieście i korzystania z „Gwiezdných Punktów”.

Kroki do ralizacji zadania

- 1 stworzenie sieci "Gwiezdných Punktów"
- 1.1 wybór punktów, najpierw w oparciu o instytucje publiczne
- 1.2 podpisanie niezbędnych umów, szkolenie uczestników
- 1.3 oznakowanie wizualne wybranych "Gwiezdných Punktów"
- 2 kampania promocyjna "Kochasz puść wolno"
- 2.1 Stworzenie materiałów promocyjnych
- 2.2 "Kawiarnia obywatelska" - spotkania informacyjne w kawiarniach i innych punktach np. CAKach lub Bibliotece
- 2.3 "Dzień Niezależności" (Independence Day) - organizacja dnia w którym wszyscy uczestnicy idą/jadą na rowerach, hulajnogach do szkoły w towarzystwie wolontariuszy
- 3 program szkoleniowy - Świadomy i odpowiedzialny mieszkaniec
- 3.1 opracowanie programu edukacyjnego
- 3.2 przeprowadzenie szkoleń w szkołach w oparciu o lokalne zasoby np. w czasie zebrań rodziców
- 3.3 spacerzy badawcze z dziećmi i opiekunami. Przyznawanie certyfikatów/odznaczeń "Odpowiedzialny mieszkaniec"
- 4 Ewaluacja i raport końcowy

W jaki sposób działanie realizuje wizję

Akcja bezpośrednio wspiera wizję, integrując społeczną sieć bezpieczeństwa z codzienną drogą do szkoły. Dzięki utworzeniu sieci „Gwiezdných Punktów” (zweryfikowanych lokalnych firm i instytucji) oraz wdrożeniu ukierunkowanych szkoleń dla dzieci i rodziców, program skutecznie realizuje wszystkie trzy filary: zapewnia BEZPIECZEŃSTWO, oferując oznaczone bezpieczne schronienia, promuje ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ, umożliwiając dzieciom niezależne podróżowanie pieszo lub rowerem, a także wzmacnia aspekt RADOŚCI, budując poczucie pewności siebie, dobrostan psychiczny i więzi społeczne w lokalnej społeczności.

Powiązany cel

- 2.2 Do końca I kwartału 2027 r. uruchomić i rozpowszechnić kampanię społeczną „Kochasz - puść wolno” we wszystkich szkołach, co zaowocuje 20% wzrostem przypadków dotarć dzieci do szkoły bez opiekuna co potwierdzi ankieta badająca mobilność uczniów.

Powiązanie z procesem partycypacyjnym

Działanie odpowiada na zgłaszane przede wszystkim przez rodziców obawę o bezpieczeństwo dzieci w przypadku samodzielnych podróży okołoszkolnych. Bazuje na dobrych praktykach i innych podobnych programach z całego świata.

Kto jest odpowiedzialny?

Rola wiodąca	Dlaczego?	Partnerzy	Rola
Wydział PWS UMiG w Skawinie lub CUW	Zaangażowanie jednostki miejskiej jako ciała inicjującego oraz koordynującego działanie, a na pierwszym etapie korzystającego z własnych zasobów	Instytucje publiczne tj. biblioteka, Muzeum Regionalne, Urząd Miasta i Gminy, CUS, OSP	Instytucje parnterskie biorące udział w programie jako "Gwiezdne Punkty"
		Lokalni przedsiębiorcy	Instytucje parnterskie biorące udział w programie jako "Gwiezdne Punkty"
		Stowarzyszenia rodziców / szkoły	Grupy promujące kampanię
		NGO	Grupy aktywnie podtrzymujące kampanię, docelowo przeji
		Lokalne media	Informowanie i promowanie kampanii

Harmonogram realizacji

	Q1			Q2			Q3		
	Miesiąc 1	Miesiąc 2	Miesiąc 3	Miesiąc 4	Miesiąc 5	Miesiąc 6	Miesiąc 7	Miesiąc 8	Miesiąc 9
1	Planowane	Planowane	Planowane						
2	Planowane	Planowane	Planowane	Planowane	Planowane				
3	Planowane	Planowane	Planowane	Planowane					
4					Planowane	Planowane			

Budżet działania

nr	Kategoria kosztów	Szacowany koszt (PL	Realny koszt (PLN)	Opis
1	Personel i koordynacja	25 000		Wynagrodzenie koordynatora projektu. Koszty rozliczenia projektu, administracji etc. Do poniesienia w przypadku zlecenia projektu na zewnątrz, lub aplikacji o środki zewnętrzne.
2	Infrastruktura i materiały	5 000		Projekt graficzny, druk wysokiej jakości naklejek, druk innych materiałów, organizacja szkoleń dla "Gwiezdných Punktów"
3	Szkolenia i edukacja	10 000		Opracowanie programu szkoleniowego, honoraria dla trenerów, materiały dydaktyczne dla dzieci
4	Promocja i komunikacja	5 000		Opracowanie i prowadzenie kampanii wizualnej, w tym w mediach społecznościowych, druk materiałów promocyjnych, organizacja "Dnia niezależności", inne działania promocyjne.
5	Ewaluacja i sprawozdawczość	2 000		Monitoring projektu i raportowanie.
	ŁĄCZNY SZACUNKOWY KOSZT	22 000 - 47 000	0	Całkowity szacunkowy koszt, przy założeniu zatrudnienia osoby/osób do realizacji tego projektu.

Źródła finansowania

- 1 Środki własne gminy
- 2 Fundusze europejskie np. URBACT follow-up, ERDF/ESF
- 3 Granty korporacyjne
- 4 Crowdfunding

Zasoby

Zasoby posiadane

- Pomysł na kampanię
- Identyfikacja wizualna

Zasoby potrzebne

- środki finansowe
- zasoby organizacyjne
- wola polityczna i wsparcie

Monitoring

Wskaźnik produktu	Opis	Metoda monitorowania	Wartość bazowa	Wartość docelowa
1 Liczba „Gwiezdných Punktów”	Całkowita liczba lokalnych firm i instytucji, które zostały zweryfikowane, przeszkolone i aktywnie uczestniczą w sieci „Gwiezdných Punktów”	Lista podpisanych umów partnerskich z podmiotami oraz lista uczestników szkolenia w zakresie protokołu bezpieczeństwa.	0	50 (np. 50 punktów w obszarze działania szkół)
2 Zasięg programu szkoleniowego dla dzieci	Procent szkół w Skawinie objętych programem szkoleniowym „Mały Książę - Obywatel”	Sprawozdania z realizacji szkoleń, listy obecności dzieci oraz potwierdzenia ze szkół.	0%	100% (Wszystkie szkoły objęte celem)
3 Liczba przeszkolonych rodziców/opiekunów	Całkowita liczba rodziców i opiekunów, którzy wzięli udział w warsztatach „Kawiarnia obywatelska” lub w równoważnym szkoleniu online/stacjonarnym.	Listy obecności z warsztatów stacjonarnych oraz dane statystyczne (zasięg i ukończenie) z platformy szkoleniowej online.	0	400 (np. minimalna liczba uczestników, by osiągnąć krytyczną masę)
Wskaźnik rezultatu	Opis	Metoda monitorowania	Wartość bazowa	Wartość docelowa
1 Wzrost samodzielności uczniów w mobilności	Procentowy wzrost liczby przypadków dotarć dzieci do szkoły bez opieki osoby dorosłej (pieszo lub rowerem)	Badanie mobilności uczniów	61%	81%
2 Poziom świadomości sieci bezpieczeństwa	Procent rodziców/opiekunów, którzy deklarują, że czują się bezpieczniej w związku z istniejącą siecią „Gwiezdných Punktów” w Skawinie.	Badanie ankietowe przeprowadzane po zakończeniu kampanii i szkoleniach (ankieta dla rodziców).	Zostanie określona po przeprowadzeniu ankiety bazowej (np. 50%)	Wartość bazowa + 25% (np. 75%)
3 Zmiana deklaracji rodziców np. niezależności dzieci	Procent rodziców, którzy po kampanii i szkoleniach deklarują gotowość lub chęć zezwolenia dzieciom na samodzielne podróże do szkoły.	Badanie postaw i deklaracji rodziców (ankieta przed rozpoczęciem kampanii i po jej zakończeniu).	Zostanie określona po przeprowadzeniu ankiety bazowej (np. 40%)	Wartość bazowa + 30% (np. 70%)

Ryzyka

nr	Wyzwanie	Prawdopodobieństwo wystąpienia	Wpływ	Plan przeciwdziałania
1	Niskie Zaangażowanie Lokalnych Firm	Średnie	Średni	Oferowanie zachęt (promocja lokalna, zwolnienia z opłat/zniżki podatkowe); wykorzystanie PIGu do ręczenia za wiarygodność programu. Bazowanie wyłącznie na zasobie publicznym.
2	Obawa/Opór rodziców	Wysokie	Średni	"Kawiarnia obywatelska" i promocja oparta na danych są kluczowe; skupienie się na cechach „sieci bezpieczeństwa” („Gwiezdne Punkty”) w celu złagodzenia obaw.
3	Niezrozumienie projektu przez personel punktów	Średnie	Średni	Obowiązkowe, powtarzane Szkolenie z jasnym, uproszczonym 3-etapowym protokołem działania; regularne kontrole/wizyty typu „tajemniczy klient”
4	Wypalenie/zmęczenie programem	Średnie	Niski	Zapewnienie, że wizualizacja Gwiazdy/Małego Księcia pozostaje świeża, a wydarzenia promocyjne stanowią coroczne, centralne punkty projektu.



Nr	Działanie	Wiązka działań	Charakter działań	Horyzont czasowy	Obszar interwencji	Skalowalność
2.3	#CHODŹŹE DO SZKOŁY	C	infrastrukturalny miękki	średni	zdrowie komfort	tak

Krótki opis zadania

Zadanie polega na wprowadzeniu elementu zabawy i zaciekawienia w codzienną drogę do szkoły poprzez stworzenie tzw. "grywalizacji przestrzennej". Projekt zakłada wyznaczenie i fizyczne oznakowanie (np. trwałym malowaniem, naklejkami chodnikowymi) tematycznych ścieżek, gier ulicznych (np. klasy, tory przeszkód namalowane na chodniku) oraz kodów kolorystycznych prowadzących do szkoły. Celem jest zmiana postrzegania drogi do szkoły z "obowiązk" na "przygodę", co zachęci dzieci do poruszania się pieszo.

Kroki do realizacji zadania

- Warsztaty partycypacyjne z uczniami:** Opracowanie koncepcji gier i tematów ścieżek (co-design). Dzieci decydują, czy ścieżka ma motyw kosmiczny, przyrodniczy czy historyczny.
- Audyt i wybór tras:** Wytypowanie najbezpieczniejszych i najczęściej uczęszczanych odcinków chodników (zgodnie z audytem bezpieczeństwa), na których można nanieść aplikacje
- Projekt graficzny:** Przygotowanie profesjonalnych szablonów malarskich i projektów graficznych spójnych z wizją dzieci.
- Uzgodnienia formalne:** Uzyskanie zgody zarządcy drogi (GK) na umieszczenie oznakowania poziomego na chodnikach (poza obrębem jezdni).
- Przygotowanie logistyczne:** wyłonienie wykonawcy, lub zakup materiałów niezbędnych do realizacji
- Wykonanie (Action Day):** Fizyczne malowanie ścieżek i gier przy udziale społeczności szkolnej lub wyspecjalizowanej firmy.
- Kampania promująca:** Oficjalne otwarcie ścieżek połączone z grą terenową dla uczniów i rodziców.
- Monitoring efektów**

W jaki sposób działanie realizuje wizję

Działanie bezpośrednio realizuje wizję: "Każdy uczeń w Skawinie dociera do szkoły w sposób bezpieczny, zrównoważony i radosny". Radosny: Wprowadzenie gier i kolorów sprawia, że podróż staje się zabawą, redukując stres poranny. Zrównoważony: Atrakcyjna infrastruktura piesza motywuje do rezygnacji z podwózki samochodem na "ostatniej mili". Bezpieczny: Ścieżki te w naturalny sposób kanalizują ruch pieszy w miejscach do tego przeznaczonych i oddalonych od krawędzi jezdni (tzw. nudging).

Powiązany cel

- 2.3 Do II kwartału 2028 r. utworzyć i promować co najmniej trzy nowe "#chodźże" - fajne ścieżki szkolne, we współpracy z lokalnymi społecznościami, co doprowadzi do 15% wzrostu liczby uczniów korzystających z tych wyznaczonych tras, zgodnie z ankietami szkolnymi i monitoringiem tras.

Powiązanie z procesem partycypacyjnym

Działanie zgłaszane było podczas warsztatów z młodzieżą szkolną. Było również przedmiotem działań pilotażowych

Kto jest odpowiedzialny?

Rola wiodąca	Dlaczego?	Partnerzy	Rola
Wydział RS UMiG w Skawinie	Inicjator działań miękkich związanych z mobilnością zrównoważoną, koordynacja warsztatów z dziećmi i nadzór nad estetyką.	Rada rodziców / Szkoła	Organizacja warsztatów z uczniami, promocja akcji wśród rodziców.
		Wydział GK UMiG w Skawinie	Uzgodnienia techniczne, zgoda na zajęcie pasa drogowego, wsparcie w trwałym wykonaniu malowania.
		Partnerzy zewnętrzni (NGO/Artyści)	Wsparcie w projektowaniu graficznym i wykonawstwie.

Harmonogram realizacji

	Q1			Q2			Q3		
	Miesiąc 1	Miesiąc 2	Miesiąc 3	Miesiąc 4	Miesiąc 5	Miesiąc 6	Miesiąc 7	Miesiąc 8	Miesiąc 9
1	Planowane								
2		Planowane							
3			Planowane	Planowane					
4				Planowane	Planowane				
5					Planowane				
6						Planowane	Planowane		
7						Planowane	Planowane	Planowane	Planowane
8									Planowane

Budżet działania*

nr	Kategoria kosztów	Szacowany koszt (PLN)	Realny koszt (PLN)	Opis
1	Warsztaty i projektowanie	3 000		Materiały plastyczne na warsztaty, wynagrodzenie animatora/grafika do stworzenia szablonów.
2	Materiały malarskie i szablony	8 000		Specjalistyczne farby do betonu (antypoślizgowe, trwałe), wykonanie szablonów wielokrotnego użytku.
3	Wykonawstwo (Robocizna)	5 000		Wynagrodzenie dla wykonawcy lub koszty techniczne (jeśli nie robione w ramach wolontariatu).
4	Promocja i nagrody	2 000		Ulotki, drobne upominki dla dzieci biorących udział w otwarciu ścieżki.
5	Rezerwa (10%)	1800		Nieprzewidziane wydatki.
	ŁĄCZNY SZACUNKOWY KOSZT	19 800	0	<i>*Przewidywany koszt dla jednej ścieżki</i>

Źródła finansowania

- 1

Środki własne Gminy
- 2

Budżet szkoły / rady rodziców
- 3

granty na działania lokalne (małe granty)
- 4

sponsoring lokalnych firm
- 5

Granty zewnętrzne np. Bloomberg Asphalt Art

Zasoby

Zasoby posiadane

- Wnioski z pilotażu
- Doświadczeni wolontariusze
- Teren - chodniki gminne

Zasoby potrzebne

- Farby drogowe
- projekt
- szablony i inne materiały
- zgody administracyjne

Monitoring

Wskaźnik produktu

- 1

Liczba utworzonych ścieżek edukacyjnych "#chodźże"
- 2

Liczba procesów współtworzenia ze społecznością
- 3

Liczba kampanii promujących nowe trasy

Opis

- Liczba fizycznie wykonanych i oddanych do użytku nowych tras z elementami grywalizacji.
- Liczba przeprowadzonych cykli warsztatów partycypacyjnych (co-design) z lokalnymi społecznościami (uczniowie, rodzice, sąsiedzi) przy projektowaniu każdej ze ścieżek.
- Liczba zrealizowanych akcji promocyjnych (np. wydarzenia otwierające, gry terenowe, dystrybucja mapek) zachęcających do korzystania z nowych tras.

Metoda monitorovWartość bazowaWartość docelowa

- Protokół odbioru prac / Dokumentacja fotograficzna03
- Raporty z warsztatów / Listy obecności03 (jeden na każdą ścieżkę)
- Raport z działań promocyjnych03%

Wskaźnik rezultatu

- 1

Wzrost liczby uczniów korzystających z wyznaczonych tras
- 2

Zmiana nawyków transportowych (Modal Split)
- 3

Poziom satysfakcji i poczucia bezpieczeństwa ("Fajność trasy")

Opis

- Procentowy przyrost liczby dzieci poruszających się pieszo konkretnymi ulicami objętymi interwencją (w stosunku do pomiaru przed wdrożeniem).
- Odsetek uczniów deklarujących, że dzięki nowym ścieżkom częściej wybierają podróż pieszą zamiast samochodu
- Ocena atrakcyjności drogi do szkoły wystawiana przez uczniów.

Metoda monitorovWartość bazowaWartość docelowa

- Monitoring tras: Pomiary natężenia ruchu pieszego (liczenie ręczne lub wideo) w godzinach porannych (7:30-8:00).Wartość z pomiaru T0 (przed malowaniem)Wzrost o min. 15% względem T0
- Badanie mobilności uczniów - dodatkowe pytanie0% (brak ścieżek)> 15% respondentów potwierdza zmianę
- Ankiety szkolne: Skala 1-5 lub metoda "buziek" (badanie jakościowe).Średnia ocena z ankiety wstępnej4.0 / 5.0 (lub wzrost o 1 stopień w skali)

Ryzyka

nr	Wyzwanie	Prawdopodobieństwo wystąpienia	Wpływ	Plan przeciwdziałania
1	Nietrwałość wykonania (ścieranie się farby)	Średnie	Średni	Zastosowanie profesjonalnych farb drogowych/żywiczych zamiast zwykłych sprayów; regularna konserwacja (np. raz w roku).
2	Wandalizm / Zniszczenie	Średnie	Średni	Zaangażowanie dzieci w tworzenie (budowanie odpowiedzialności za wspólną przestrzeń); lokalizacja w miejscach widocznych/monitorowanych.
3	Opór mieszkańców sąsiednich posesji	Niskie	Niski	Konsultacje z mieszkańcami, których domy przylegają do planowanych gier; estetyczne i nieinwazyjne projekty.
4	Warunki pogodowe uniemożliwiające realizację	Średnie	Wysoki	Planowanie prac malarskich wyłącznie w miesiącach suchych (maj-wrzesień); elastyczny harmonogram wykonawczy.



Nr	Działanie	Wiązka działań	Charakter działań	Horyzont czasowy	Obszar interwencji	Skalowalność
3.1	Otwarcie bramy i furtki wejściowej	C	organizacyjny	krótki	komfort bezpieczeństwo	tak

Krótki opis zadania

Zadanie polega na opracowaniu i wdrożeniu sformalizowanego, ale przyjaznego użytkownikom protokołu zarządzania dostępnością terenu szkoły (otwierania i zamykania bram oraz furtek). Celem nie jest trwałe otwarcie szkoły na oścież bez kontroli, lecz systemowe zarządzanie "przepuszczalnością" terenu. Procedura ma zapewnić, że w godzinach porannych i popołudniowych szczytów komunikacyjnych wszystkie możliwe wejścia (w tym te od strony osiedli/parku, często zamknięte na kłódkę) są otwarte, skracając drogę pieszą uczniów. Jednocześnie protokół określa ściśle zasady zamykania terenu w trakcie lekcji dla zapewnienia bezpieczeństwa. Działanie obejmuje ustalenie odpowiedzialności personelu, dystrybucję kluczy/pilotów oraz kampanię informacyjną dla rodziców.

Kroki do realizacji zadania

- 1
- Audyt dostępności: Wizja lokalna i analiza obecnych "ścieżek desire lines" (wydeptanych ścieżek) oraz inwentaryzacja furtek, które są obecnie nieużywane/zamknięte, a mogłyby skracać drogę.
- 2
- Warsztat z personelem (Woźny/Ochrona/Administracja): Ustalenie technicznych i kadrowych możliwości obsługi wejść (kto otwiera, o której, kto sprawdza zamknięcie).
- 3
- Opracowanie Protokołu Dostępności: Spisanie dokumentu regulującego godziny otwarcia poszczególnych bram i furtek (zsynchronizowanego z planem lekcji i godzinami świetlicy).
- 4
- Zakup/Dorobienie akcesoriów: Dorobienie kluczy, zakup pilotów lub prostych systemów zdalnego otwierania (jeśli budżet na to pozwala w ramach małych wydatków), oznaczenie kluczy.
- 5
- Faza Pilotażowa: Uruchomienie nowych zasad na okres 1 miesiąca.
- 6
- Kampania informacyjna: Poinformowanie rodziców i uczniów (przez e-dziennik, plakaty na bramach) o nowych, otwartych wejściach skracających drogę.
- 7
- Ewaluacja i korekta: Zebranie uwag od personelu i rodziców, finalne zatwierdzenie procedur.

W jaki sposób działanie realizuje wizję

Działanie to bezpośrednio realizuje wizję: "Każdy uczeń w Skawinie dociera do szkoły w sposób bezpieczny, zrównoważony i radosny". Jest bezpieczne, ponieważ eliminuje chaos i uznaniowość w zamykaniu bram, zapewniając, że teren szkoły jest zamknięty dla osób postronnych w czasie lekcji, a otwarty podczas dojścia do szkoły, co rozprasza tłum przy jednym wejściu głównym. Jest zrównoważone, gdyż otwarcie bocznych furtek często skraca drogę pieszą o kilkaset metrów, czyniąc pieszą podróż bardziej atrakcyjną konkurencyjnie wobec podwiezienia samochodem "pod same drzwi". Jest radosne, ponieważ likwidacja barier fizycznych ("twierdza szkoła") i ułatwienie swobodnego, samodzielnego wejścia na teren szkoły z różnych stron osiedla zwiększa poczucie autonomii u uczniów.

Powiązany cel

- 3.1
- Do I kwartału 2026 opracować i wdrożyć ustandaryzowany protokół otwierania i zamykania bram szkolnych i furtek wejściowych, zapewniający efektywne i bezpieczne zarządzanie wszystkimi punktami dostępu, ze 100% zgodnością ze strony personelu, potwierdzoną regularnymi audytami.

Powiązanie z procesem partycypacyjnym

Działanie zgłaszane przez uczniów szkoły podczas warsztatów w placówce (SP3)

Kto jest odpowiedzialny?

Rola wiodąca	Dlaczego?	Partnerzy	Rola
Dyrekcja szkoły (SP3)	Ostateczna decyzja o kształcie procedur, nadzór nad personelem obsługi (woźni), odpowiedzialność za bezpieczeństwo uczniów.	UMiG w Skawinie - CUW	Wsparcie merytoryczne, akceptacja regulaminu, ewentualne drobne finansowanie.
		Rada rodziców	Opiniowanie procedur (perspektywa rodzica), kanał komunikacji z resztą rodziców.
		Personel obsługi (woźne/konserwatorzy)	Wykonawcy procedury (fizyczne otwieranie/zamykanie), zg

Harmonogram realizacj

	Q1			Q2			Q3		
	Miesiąc 1	Miesiąc 2	Miesiąc 3	Miesiąc 4	Miesiąc 5	Miesiąc 6	Miesiąc 7	Miesiąc 8	Miesiąc 9
1	Planowane								
2		Planowane							
3			Planowane	Planowane					
4				Planowane					
5					Planowane	Planowane			

Budżet działania

nr	Kategoria kosztów	Szacowany koszt (PL	Realny koszt (PLN)	Opis		
1	Materiały drobne i ślusarskie	1500		Dorobienie kompletów kluczy dla personelu, wymiana kłódek na system jednego klucza, zakup identyfikatorów do kluczy, ewentualne drobne naprawy zawiasów/zamków.		
2	Oznakowanie informacyjne	100		Tabliczki na bramy/furtki z godzinami otwarcia oraz piktogramami (np. "Wejście otwarte 7:00-8:30"), druk regulaminów.		
3	Szkolenie/Spotkanie	500		Poczęstunek na spotkania robocze z personelem i rodzicami (konsultacje), materiały biurowe do warsztatów.		
4	Promocja (miękką)	500		Grafika do mediów społecznościowych/e-dziennika informująca o nowych zasadach.		
	ŁĄCZNY SZACUNKOWY KOSZT	2600	0			

Źródła finansowania

- 1
- Środki własne szkoły (budżet bieżący)
- 2
- Mały grant z funduszu Rady Rodziców
- 3
- Środki gminne na bieżące utrzymanie

Zasoby

Zasoby posiadane

Infrastruktura (bramy istnieją - wymagają utrzymania i obs

personel (pracownicy szkoły są zatrudnieni)

kanały komunikacji (Librus/Vulcan)

Zasoby potrzebne

Czas pracy koordynatora ds. bezpieczeństwa na opracowanie procedur

Wola współpracy ze strony personelu technicznego

Monitoring

	Wskaźnik produktu	Opis	Metoda monitorowania	Wartość bazowa	Wartość docelowa
1	Liczba opracowanych i wdrożonych protokołów	Dokument formalny zatwierdzony przez Dyrekcję.	Weryfikacja dokumentacji szkolnej.	0	1
2	Liczba przeszkolonych pracowników obsługi	Liczba osób, które zapoznały się z nowym harmonogramem otwierania bram.	Lista obecności/podpisy pod procedurą	0	100% personelu technicznego (ok. 5-6 osób)
3	Liczba uczniów korzystających z otwartej bramy	Liczba uczniów, zwłaszcza tych na rowerach i hulajnogach korzystających z szerokiej bramy wejściowej.	Obserwacja terenowa	0	60% uczniów dochodzących do szkoły od tej strony
	Wskaźnik rezultatu	Opis	Metoda monitorowania	Wartość bazowa	Wartość docelowa
1	Poziom zgodności	Odsetek dni, w których bramy były otwarte/zamknięte zgodnie z harmonogramem	Audyty wyrywkowe (spot-check) przeprowadzane przez 2 miesiące	n/d	>90%
2	Poziom satysfakcji uczniów korzystających z bramy	Zadowolenie uczniów mogących swobodnie wjechać lub wjechać na teren szkoły przez szeroką bramę wejściową	Ankieta satysfakcji / wywiady ad-hoc	n/d	>90%
3	Poczucie bezpieczeństwa rodziców	Odsetek rodziców oceniających system dostępu do szkoły jako "bezpieczny" i "zrozumiały".	Ankieta ewaluacyjna po 6 miesiącach.	TBD (z ankiety wstępnej)	Wzrost o 15%

Ryzyka

nr	Wyzwanie	Prawdopodobieństwo wystąpienia	Wpływ	Plan przeciwdziałania
1	Czynnik ludzki (błąd/zapomnienie)	Średnie	Wysoki	Wdrożenie jasnych grafików, przypomnienia (np. alarm w telefonie służbowym), system "check-listy" w portierni. Wyznaczenie zastępców.
2	Opór rodziców dotyczący bezpieczeństwa	Średnie	Średni	Jasna komunikacja, że furtki są otwarte TYLKO w czasie przyprowadzania/odbierania dzieci, po godzinach pracy szkoły są zamykane. Monitoring wizyjny wejść.
3	Wandalizm / Uszkodzenia mechaniczne	Niskie	Średni	Regularne przeglądy techniczne (raz w miesiącu). Szybka ścieżka zgłaszania usterek do konserwatora. Zakup solidnych kłódek/zamków.
4	Utrata kluczy / Chaos w dostępie	Niskie	Niski	Rejestr wydawania kluczy. Rozważenie (w przyszłości) systemu jednego klucza (Master Key) lub kart zbliżeniowych (powiązanie z działaniem 1.1).



Nr	Działanie	Wiązka działań	Charakter działań	Horyzont czasowy	Obszar interwencji	Skalowalność
3.2	"Szkolny strażnik przejścia"	D	organizacyjny miękki	Średni	komfort bezpieczeństwo	tak

Krótki opis zadania

Zadanie polega na przywróceniu funkcji osoby nadzorującej bezpieczeństwo na 1 lub 2 kluczowych przejściach dla pieszych w bezpośrednim sąsiedztwie Szkoły Podstawowej nr 3. Ze względu na ograniczenia budżetowe uniemożliwiające zatrudnienie nowych pracowników na pełny etat, działanie opiera się na reorganizacji pracy obecnego personelu technicznego szkoły (np. woźnych, konserwatorów). Wyznaczeni pracownicy, po odpowiednim przeszkoleniu i wyposażeniu, będą pełnić dyżury w godzinach szczytu porannego (7:30–8:30) oraz popołudniowego (12:30–14:30), dostosowanych do dzwonków szkolnych. Działanie ma charakter organizacyjny i skupia się na fizycznej ochronie uczniów wkraczających na jezdnię oraz dyscyplinowaniu kierowców.

Kroki do realizacji zadania

- 1 Analiza prawno-kadrowa: Weryfikacja możliwości rozszerzenia zakresu obowiązków obecnych pracowników (woźny/konserwator) o zadania poza terenem budynku lub przygotowanie aneksów do umów (z uwzględnieniem dodatku zadaniowego).
- 2 Rekrutacja wewnętrzna: Wytypowanie chętnych pracowników szkoły posiadających odpowiednie predyspozycje psychofizyczne.
- 3 Szkolenie specjalistyczne: Organizacja certyfikowanego szkolenia przeprowadzonego przez WORD (Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego) lub Policję z zakresu kierowania ruchem i zasad bezpieczeństwa.
- 4 Zakup wyposażenia: Nabycie niezbędnych elementów ubioru (kamizelki odblaskowe, kurtki przeciwdeszczowe) oraz sprzętu (znak „STOP”, gwizdek).
- 5 Ustalenie harmonogramu: Opracowanie grafiku dyżurów skorelowanego z planem lekcji i godzinami największego natężenia ruchu.
- 6 Kampania informacyjna: Poinformowanie rodziców i uczniów o obecności „Strażnika” i zasadach współpracy (np. przez dziennik elektroniczny).
- 7 Uruchomienie pilotażu i ewaluacja: Rozpoczęcie dyżurów oraz bieżący monitoring skuteczności i obciążenia pracowników.

W jaki sposób działanie realizuje wizję

Wprowadzenie osoby przeprowadzającej przez pasy bezpośrednio przekłada się na wizję, w której każdy uczeń w Skawinie dociera do szkoły w sposób bezpieczny, zrównoważony i radosny. Obecność przeszkolonego opiekuna na "zebrze" eliminuje najpoważniejsze zagrożenie fizyczne – potrącenie przez samochód – co stanowi fundament filaru bezpieczeństwa. Wzrost poczucia bezpieczeństwa wśród rodziców (wiedzących, że na newralgicznym przejściu czuwa dorosły) bezpośrednio zachęca ich do rezygnacji z podwożenia dzieci samochodem na rzecz pieszych podróży, co wspiera filar zrównoważonego rozwoju i redukcję emisji spalin pod szkołą. Z kolei przyjazna interakcja z "Panem Stopkiem" lub "Panią Stopką", którzy witają dzieci uśmiechem przed lekcjami, buduje pozytywne relacje społeczne i poczucie przynależności do szkolnej wspólnoty, realizując tym samym filar radosnego docierania do celu.

Powiązany cel

- 3.2 Do II kwartału 2027 r. zrekrutować, przeszkolić i rozmieścić wystarczającą liczbę strażników przejść dla pieszych na wszystkich zidentyfikowanych przejściach szkolnych o dużym natężeniu ruchu, dążąc do zmniejszenia liczby incydentów związanych z pieszymi o 50% na tych obszarach, zgodnie z raportami szkolnymi i policyjnymi.

Powiązanie z procesem partycypacyjnym

Jest to postulat najczęściej zgłaszany w procesie partycypacyjnym przez wszystkich uczestników: nauczycieli, rodziców, uczniów, urzędników i polityków

Kto jest odpowiedzialny?

Rola wiodąca	Dlaczego?	Partnerzy	Rola
Dyrektor szkoły podstawowej nr3	Rekrutacja personelu, nadzór nad harmonogramem, wypłata dodatków, zarządzanie pracownikami.	UMiG w Skawinie - CUW	Partner strategiczny - Zabezpieczenie środków na dodatki do pensji, wsparcie prawne w konstrukcji umów.
		Policja / Straż Miejska	Partner merytoryczny - Przeprowadzenie szkoleń, okresowe patrole wspierające w początkowej fazie.
		Rada rodziców	Partner wspierający - Wsparcie w zakupie dodatkowego wyposażenia (opcjonalnie), promocja rozwiązań wśród rodziców.

Harmonogram realizacj

	Q1			Q2			Q3		
	Miesiąc 1	Miesiąc 2	Miesiąc 3	Miesiąc 4	Miesiąc 5	Miesiąc 6	Miesiąc 7	Miesiąc 8	Miesiąc 9
1	Planowane	Planowane							
2			Planowane						
3				Planowane	Planowane				
4					Planowane				
5						Planowane			
6							Planowane		
7							Planowane	Planowane	Planowane

Budżet działania*

nr	Kategoria kosztów	Szacowany koszt (PL	Realny koszt (PLN	Opis		
1	Zasoby Ludzkie (Dodatki)	18 000		Specjalny dodatek do pensji za zwiększony zakres obowiązków (ok. 750-900 PLN brutto/mies. x 2 osoby lub 1 osoba z zastępstwem x 10 miesięcy nauki).		
2	Szkolenia	1 000		Koszt certyfikowanego szkolenia dla 2-3 osób (często bezpłatne przy współpracy z Policją, koszt dotyczy ewentualnych materiałów/dojazdu).		
3	Wyposażenie (Sprzęt)	2 000		Zakup profesjonalnej odzieży ochronnej na każdą pogodę (kurtki, peleryny, czapki), kamizelek odblaskowych oraz tarcz „STOP”.		
4	Promocja i komunikacja	500		Druk plakatów informacyjnych, ulotki dla rodziców, promocja on-line		
	ŁĄCZNY SZACUNKOWY KOSZT	21 500	0	(koszt roczny)		

Źródła finansowania

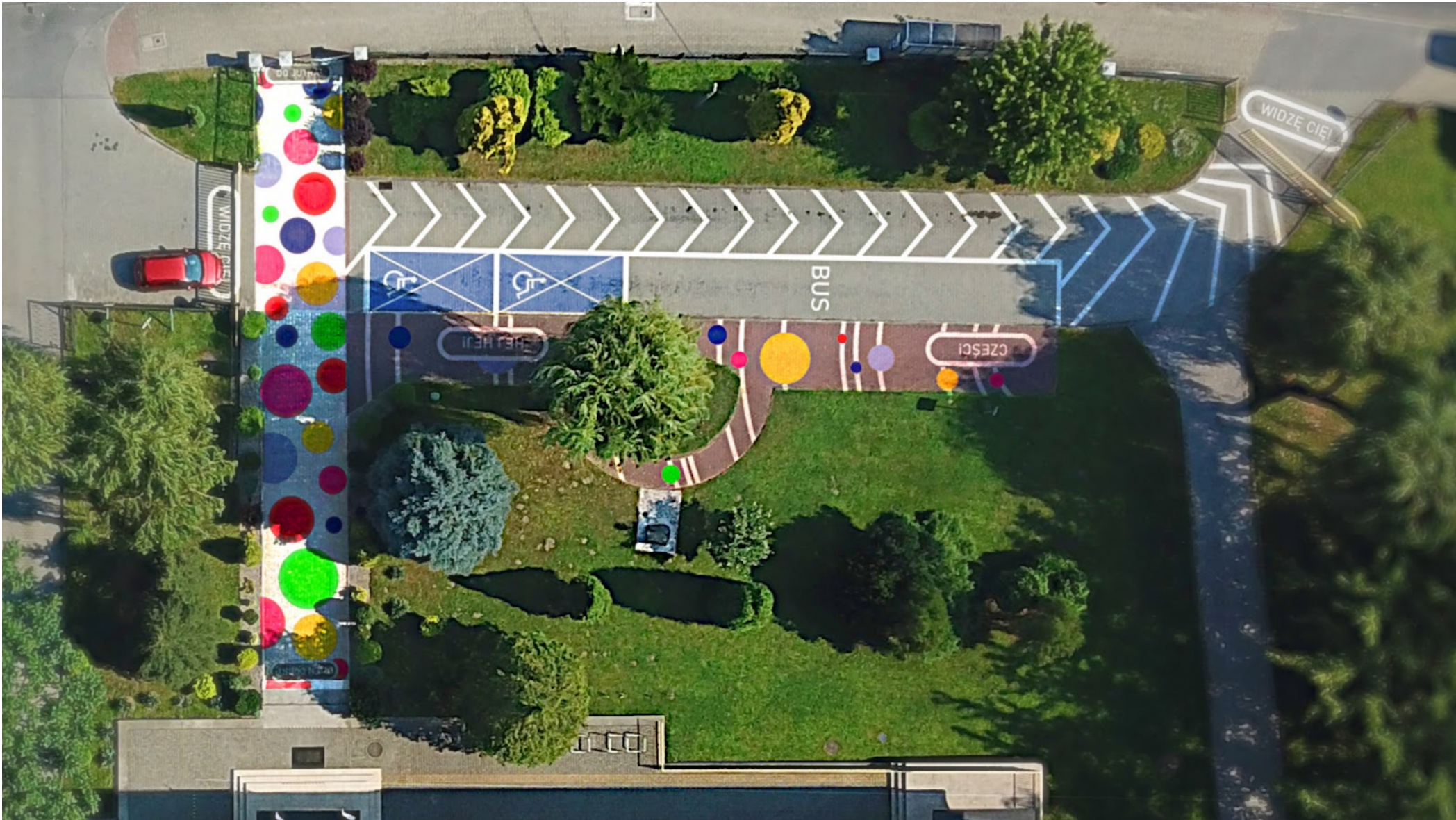
	Zasoby	Zasoby posiadane	Zasoby potrzebne
Środki własne Gminy (CUW)			
Środki własne szkoły		Personel (woźne, konserwatorzy, nauczyciele)	Środki finansowe na dodatki motywacyjne,
Fundusz Rady Rodziców (dofinansowanie sprzętu)		Wiedza na temat godzin szczytu	Certyfikaty uprawniające do kierowania ruchem.

Monitoring

	Wskaźnik produktu	Opis	Metoda monitorowania	Wartość bazowa	Wartość docelowa
1	Liczba przeszkolonych pracowników	Liczba osób z personelu szkoły, które ukończyły szkolenie WORD/Policji i uzyskały uprawnienia do kierowania ruchem.	Kserokopie certyfikatów w aktach osobowych.	0	3
2	Liczba zakupionych kompletów wyposaże	Ilość zakupionych zestawów (kurtka, kamizelka, znak stop) umożliwiających pracę w każdych warunkach pogodowych.	Inwentaryzacja / Faktury	0	3 komplety
3	Liczba godzin dyżurów na przejściu	Sumaryczna liczba godzin, w których strażnik faktycznie pełnił służbę na przejściu w roku szkolnym	Ewidencja czasu pracy / Karta dyżurów	0h	min. 380h rocznie (zakładając 2h dziennie w dni nauki szkolnej)
	Wskaźnik rezultatu	Opis	Metoda monitorowania	Wartość bazowa	Wartość docelowa
1	Liczba incydentów z udziałem pieszych w rejonie szkoły	Liczba zgłoszonych potrąceń lub wymuszeń pierwszeństwa na przejściu objętym nadzorem	Raporty policyjne oraz rejestr zdarzeń szkolnych (incydenty "o mały włos")	SEWIK / raporty szkolne	Redukcja o 50% (lub 0 zdarzeń krytycznych)
2	Wzrost poczucia bezpieczeństwa rodziców	Odsetek rodziców deklarujących, że droga dziecka do szkoły jest bezpieczna.	Ankieta ewaluacyjna przeprowadzana raz w roku.	Wynik z ankiety początkowej (np. 40%)	Wzrost o min. 20 punktów procentowych.
3	Odsetek dzieci docierających do szkoły pieszo bez opieki dorosłych	Wskaźnik samodzielności uczniów, wynikający z zaufania rodziców do zabezpieczonego przejścia.	Badanie mobilności uczniów	61%	71%

Ryzyka

nr	Wyzwanie	Prawdopodobieństwo wystąpienia	Wpływ	Plan przeciwdziałania
1	Opór personelu / Brak chętnych pracowników (Pracownicy mogą uznać zadanie za niebezpieczne lub zbyt trudne).	Wysokie	Krytyczny	Jasny system motywacyjny (atrakcyjny dodatek finansowy); Zapewnienie wysokiej klasy odzieży ochronnej; Rotacyjny system pracy (np. zmiany co tydzień).
2	Przeszkody formalno-prawne (Trudności w legalnym oddelegowaniu pracownika obsługi na pas drogowy).	Średnie	Wysoki	Wczesna konsultacja wzorów umów z prawnikiem CUW; Ewentualne zastosowanie oddzielnej umowy zlecenia zamiast aneksu do etatu.
3	Absencja strażnika (choroba/losowe) (Brak osoby na pasach drastycznie obniża zaufanie rodziców zbudowane wcześniej).	Średnie	Wysoki	Przeszkolenie 3 osób zamiast 2 (utworzenie "ławki rezerwowej"); Ustalenie procedury nagłego zastępstwa przez innego pracownika szkoły.
4	Ignorowanie strażnika przez kierowców (Brak szacunku dla osoby bez munduru policyjnego).	Niskie	Średni	Wspólne dyżury z Policją/Strażą Miejską w pierwszych 2 tygodniach września w celu wyrobienia nawyku u kierowców; Montaż atrapy kamery lub monitoringu.



Nr	Działanie	Wiązka działań	Charakter działań	Horyzont czasowy	Obszar interwencji	Skalowalność
3.3	Zamknięcie zatoki szkolnej dla ruchu indywidualnego	B	organizacyjny	długi	komfort bezpieczeństwo czas	tak

Krótki opis zadania

Zadanie stanowi finalny etap reorganizacji przestrzeni wokół szkoły i polega na zmianie funkcji zatoki postojowej przed SP3 na strefę techniczną dostępną wyłącznie dla autobusu szkolnego oraz służb ratunkowych. Działanie to wiąże się z fizycznym zamykaniem bram wjazdowych (zintegrowanym z systemem kontroli dostępu z zad. 1.1) oraz wprowadzeniem całkowitego zakazu ruchu i postoju dla wszystkich pojazdów prywatnych. Restrykcja ta dotyczy w równym stopniu rodziców dowożących dzieci, jak i pracowników szkoły (nauczyciele, obsługa), co oznacza likwidację istniejących tam miejsc parkingowych dla kadry. Zadanie jest wdrażane jako ostatni element planu (po realizacji zadania 1.3), a jego celem jest odzyskanie przestrzeni dla pieszych i wyeliminowanie zagrożeń wynikających z manewrowania pojazdów pod wejściem.

Kroki do realizacji zadania

- Audyt alternatyw dla kadry: Wskazanie dostępnych miejsc postojowych ogólnodostępnych w pobliżu szkoły (np. w ramach nowej organizacji na ul. Mickiewicza) dla pracowników, którzy muszą dojeżdżać samochodem.
- Konsultacje wewnętrzne: Spotkanie Rady Pedagogicznej i pracowników obsługi. Przedstawienie argumentów bezpieczeństwa, ogłoszenie „Pakietu Mobilności” i ustalenie zasad współpracy.
- Zmiana regulaminu pracy/terenu: Formalne wprowadzenie zapisu o zakazie parkowania na terenie zatoki do regulaminu szkoły.
- Projekt Organizacji Ruchu: Ustawienie znaku B-1 („Zakaz ruchu”) z tabliczką „Nie dotyczy autobusu szkolnego i służb” (bez wyjątków dla pracowników).
- Zabezpieczenie budowy: Potwierdzenie w umowie z wykonawcą sali gimnastycznej zakazu korzystania z tego wjazdu.
- Kampania informacyjna: Skierowana do rodziców (Librus, zebrania) oraz społeczności lokalnej.
- START z Asystą (Dzień 0): Fizyczne zamknięcie bram i uruchomienie 2-tygodniowego dyżuru asysty wdrożeniowej (firma ochroniarska/Straż Miejska/dodatkowy personel) w celu kierowania ruchem i edukowania kierowców.
- Monitoring i ewaluacja

W jaki sposób działanie realizuje wizję

Całkowite uwolnienie zatoki z samochodów realizuje wizję bezpiecznej i radosnej szkoły. Usunięcie zaparkowanych aut pracowników oraz aut rodziców sprawia, że przestrzeń przed szkołą staje się transparentna – każde dziecko jest widoczne, co jest fundamentem bezpieczeństwa. Nauczyciele, korzystając z rozwiązań „Pakietu Mobilności” i dając przykład, stają się liderami zrównoważonej mobilności. Pusta zatoka staje się bezpiecznym buforem, w którym dzieci mogą gromadzić się bez wdychania spalin, co sprzyja radosnej integracji.

Powiązany cel

- 3.3 Do IV kwartału 2028 zamknąć całkowicie zatokę pod SP3 dla dostępu samochodów prywatnych użytkowników, co doprowadzi do całkowitej eliminacji dowozów dzieci "pod same drzwi szkoły" przez opiekunów i wyeliminowanie parkujących tam samochodów.

Powiązanie z procesem partycypacyjnym

Postulat zamknięcia zatoki podnoszony był wielokrotnie, przede wszystkim przez dyrekcję szkoły, niektórych rodziców, uczniów oraz nauczycieli. Spotyka się z wielkim oporem głośnej mniejszości oraz brakiem wsparcia politycznego.

Kto jest odpowiedzialny?

Rola wiodąca	Dlaczego?	Partnerzy	Rola
Dyrektor SP3	Zarządca terenu szkoły, zarządza personelem.	Wydział GK UMiG w Skawinie	organizacja ruchu
		Policja/Straż Miejska	egzekucja, pilnowanie porządku
		Nauczyciele, pracownicy, rodzice	konsultacja zmian parkowania oraz "Pakietu Mobilności"

Harmonogram realizacji

	Q1			Q2			Q3		
	Miesiąc 1	Miesiąc 2	Miesiąc 3	Miesiąc 4	Miesiąc 5	Miesiąc 6	Miesiąc 7	Miesiąc 8	Miesiąc 9
1	Planowane								
2		Planowane							
3			Planowane						
4			Planowane	Planowane					
5		Planowane							
6					Planowane	Planowane	Planowane		
7							Planowane		
8								Planowane	Planowane

Budżet działania*

nr	Kategoria kosztów	Szacowany koszt (PLN)	Realny koszt (PLN)	Opis
1	Zakup i montaż znaków	4000		Zakup i montaż brakującego oznakowania zatoki
2	Kampania informacyjna	1500		Projekt materiałów graficznych, kolportarz, obsługa mediów społecznościowych
3	Pakiet Mobilności dla Kadry	3000		Zakup wózków transportowych (cargo trolleys) dla nauczycieli, drobne udogodnienia (np. piloty do bramy wjazdowej na parking buforowy - jeśli dotyczy).
4	Wsparcie wdrożeniowe	3500		Wynajęcie wsparcia osobowego (np. firma ochrony lub nadgodziny personelu/SM) na poranne i popołudniowe szczyty przez pierwsze 2 tygodnie (ok. 40 roboczogodzin).
	ŁĄCZNY SZ. KOSZT	12 000	0	Brak kosztów finansowych, ale wysoki koszt w postaci niezadowolnienia części kadry (wymaga zarządzania "miękkiego"). Większość kosztów zostanie poniesiona podczas realizacji zadań 1.1, 1.3 i 3.2.

Źródła finansowania

Środki własne Gminy
Budżet szkoły

Zasoby

Zasoby posiadane

Projekt organizacji ruchu na ul. Mickiewicza

Zasoby potrzebne

Wdrożenie zadania 1.1, 1.3 oraz 3.2
Komunikacja z wykonawcą projektu i realizatorem sali gimnastycznej przy szkole

Monitoring

Wskaźnik produktu	Opis	Metoda monitorowania	Wartość bazowa	Wartość docelowa
1 Wprowadzony regulamin korzystania z terenu	Dokument formalnie zakazujący wjazdu pracownikom i rodzicom.	Kopia zarządzenia Dyrektora Szkoły	0	1
2 Liczba zlikwidowanych miejsc postojowych w zatoce	Procent usuniętych miejsc postojowych dla samochodów osobowych w zatoce	Inwentaryzacja terenu / dokumentacja fotograficzna.	0	100%
3 Liczba zakupionych wózków transportowych dla kadry	Liczba zakupionych wózków/trolleyów umożliwiających nauczycielom przewóz materiałów dydaktycznych z alternatywnego parkingu do szkoły (rozwiązanie problemu „noszenia ciężarów”).	Faktury zakupowe / Ewidencja wyposaż.	0	2
Wskaźnik rezultatu	Opis	Metoda monitorowania	Wartość bazowa	Wartość docelowa
1 Liczba samochodów parkujących w zatoce w godzinach pracy szkoły	Wskaźnik mierzy skuteczność "wyczyszczenia" zatoki z pojazdów stacjonarnych wszystkich grup użytkowników (kadra + rodzice parkujący "na chwilę")	Okresowy audyt wizualny (liczenie aut) przeprowadzany przez portiera lub wyznaczonego pracownika w losowych dniach tygodnia.	X (obecna liczba aut nauczycieli + rodziców parkujących)	0
2 Liczba dzieci dowożonych "pod same drzwi"	Wskaźnik mierzy eliminację dowozów prywatnych w strefie bezpośredniej (zgodnie z celem 3.3).	Coroczne badanie mobilności uczniów (ankieta) z dodanym pytaniem szczegółowym: "W którym dokładnie miejscu wysiadłeś dziś z samochodu?" (opcje: pod szkołą, na parkingu Kiss&Ride, przy ul. Mickiewicza itd.) oraz uzupełniająca obserwacja wizyjna w godzinach szczytu	~150/h (szacunek)	0 (z wyłączeniem dzieci z autobusu szkolnego)
3 Płynność ruchu na ulicach przyległych (Displacement effect)	Wskaźnik kontrolny, czy problem nie przeniósł się na sąsiednie ulice w sposób krytyczny.	Liczba zgłoszeń mieszkańców do Straży Miejskiej dot. blokowania wyjazdów na ul. Mickiewicza w promieniu 200m.	0	Brak wzrostu liczby zgłoszeń po okresie adaptacji (1 miesiąc)

Ryzyka

nr	Wyzwanie	Prawdopodobieństwo wystąpienia	Wpływ	Plan przeciwdziałania
1	Opór wewnętrzny kadry (traktują parking pod szkołą jako prawo nabyte).	Wysokie	Wysoki	Wczesne poinformowanie o zmianach; Wskazanie miejsc alternatywnych (zad. 1.3); Zakup wózków/trolleyów dla nauczycieli do przewozu materiałów.
2	Konflikt rodzic-nauczyciel (Jeśli zakaz nie będzie szczelny i np. Dyrektor będzie tam parkował, podważy to sens zakazu dla rodziców).	Średnie	Krytyczny	Bezwzględny przykład z góry – Dyrekcja i kadra parkują poza terenem szkoły. Zero tolerancji dla wyjątków.
3	Bunt rodziców ("Nie mam gdzie stanąć")	Wysokie	Wysoki	Realizacja dopiero po zapewnieniu miejsc w ramach zadania 1.3 (ul. Mickiewicza) i 1.2 (Kiss&Ride). Argumentacja "Safety First".
4	Wykorzystywanie zatoki przez pojazdy budowy sali gimnastycznej	Wysokie	Krytyczny	Należy jednoznacznie zakazać pojazdom budowy korzystania z zatoki w godzinach pracy szkoły. Zapisy takie należy zawrzeć w umowie z wykonawcą.
5	Przeniesienie problemu (Displacement) (Zablokowanie ul. Mickiewicza przez rodziców szukających nowego miejsca).	Średnie	Średni	Ścisła korelacja z zadaniem 1.3 (nowe zatoki postojowe na ulicy) oraz kampania informacyjna wskazująca te miejsca przed zamknięciem bramy.
6	Przewidzenie możliwości parkowania w zatoce w dokumentacji projektowej nowej sali gimnastycznej	Wysokie	Krytyczny	Należy wymagać od projektanta realizacji takich założeń projektowych, które odsuwają ruch samochodowy sprzed samej szkoły i minimalizują sytuacje konfliktowe z udziałem pojazdów opiekunów i pracowników szkoły.

4. RAMY ZMIANY

4.1. ZINTEGROWANY HARMONOGRAM

4.1.1. ROK 2026: „Porządkowanie i pilotaż”

Cel: Przygotowanie gruntu pod zmiany, uruchomienie „miękkich” alternatyw zanim ruszą „twarde” zakazy.

ID	Działanie (Skrót)	I Kwartał (Sty-Mar)	II Kwartał (Kwi-Cze)	III Kwartał (Lip-Wrz)	IV Kwartał (Paź-Gru)	Uwagi / Zależności
3.1	Otwarcie bramy/furtki	[===] [*]	>>>	>>>	>>>	START. Musi być pierwsze, aby umożliwić działanie 2.1.
2.1	Pieszobus/ Rowerobus	[P]	[===] [*]	[P]	[===] >>>	Pilotaż wiosenny. Musi ruszyć, aby odciążyć ruch przed instalacją szlabanów.
1.1	Kontrola dostępu (Szlabany)	[P]	[P]	[===]	[===] [*]	Instalacja w wakacje/jesienią. Zależność: Po wykonaniu 3.1.

4.1.2. ROK 2027: „Zmiana kultury i przygotowanie infrastruktury”

Cel: Zmiana nawyków rodziców przez kampanie i mniejsze interwencje, przygotowanie do dużych prac budowlanych.

ID	Działanie (Skrót)	I Kwartał (Sty-Mar)	II Kwartał (Kwi-Cze)	III Kwartał (Lip-Wrz)	IV Kwartał (Paź-Gru)	Uwagi / Zależności
2.2	Kampania „Kochasz-puść wolno”	[===] [*]	>>>	>>>	>>>	Kluczowe przed „ciężkimi” pracami drogowymi. Budowanie akceptacji.
3.2	Strażnik przejść	[P]	[===] [*]	>>>	>>>	Zwiększenie bezpieczeństwa. Może być realizowane niezależnie.
1.2	Malowanie zatoki		[P]	[===] [*]		Realizacja w wakacje. Uwaga: To rozwiązanie tymczasowe przed rokiem 2028.
1.3	DOR ul. Mickiewicza			[P]	[P]	Kluczowe: Rozpoczęcie projektowania „dużej przebudowy”.

4.1.3. ROK 2028: „Wielka przebudowa i finał”

Cel: Finalna infrastruktura docelowa i wprowadzenie ostatecznych ograniczeń ruchu.

ID	Działanie (Skrót)	I Kwartał (Sty-Mar)	II Kwartał (Kwi-Cze)	III Kwartał (Lip-Wrz)	IV Kwartał (Paź-Gru)	Uwagi / Zależności
1.3	Przebudowa Mickiewicza	[===]	[===] [*]			ŚCIEŻKA KRYTYCZNA. Musi się zakończyć, zanim zamkniemy zatokę (3.3).
2.3	#Chodźże (ścieżki)	[P]	[===] [*]	>>>	>>>	Uzupełnienie przebudowy ul. Mickiewicza (infrastruktura towarzysząca).
3.3	Zamknięcie zatoki (finał)			[===]	[===] [*]	FINAŁ. Możliwe tylko, jeśli 1.3 jest gotowe, a 1.1 działa sprawnie.

Legenda do harmonogramu:

[P] = Prace przygotowawcze / Projektowanie / Przetargi

[===] = Intensywna realizacja działania / Budowa / Akcja

[*] = Kamień Milowy (Deadline z Matrycy Logicznej)

>>> = Działanie ciągłe / Utrzymanie efektu

4.2. ANALIZA ZALEŻNOŚCI

Powyższy schemat pokazuje, dlaczego kolejność ma znaczenie. Nie można "przesuwać" klocków dowolnie.

A. Ścieżka krytyczna infrastruktury (HARDWARE & ORGWARE)

To jest kręgosłup projektu. Opóźnienie któregośkolwiek elementu przesunęła finał (3.3).

3.1 (Naprawa furtek) -> 1.1 (Szlabany i system) ->

1.3 (Przebudowa ulicy i nowe miejsca postojowe) ->

3.3 (Zamknięcie starej zatoki)

Uzasadnienie: Nie można zamknąć zatoki (3.3), jeśli rodzice nie mają gdzie stanąć legalnie na ulicy (1.3). Nie można zamknąć zatoki, jeśli system szlabanów (1.1) nie działa perfekcyjnie dla uprawnionych (autobus, służby).

B. Ścieżka Wsparcia Społecznego (SOFTWARE)

Te działania muszą się "nakładać" na momenty trudne infrastrukturalnie, aby łagodzić napięcia.

2.1 (Pieszobus) -> musi działać podczas realizacji 1.3 (Budowa na Mickiewicza).

Dlaczego? Kiedy ulica Mickiewicza będzie w przebudowie (I-II kw. 2028), dojazd autem będzie koszmarem. Pieszobus będzie wtedy jedyną sensowną alternatywą, by uniknąć korków.

2.2 (Kampania) -> musi poprzedzać 1.2 (Malowanie) i 3.3 (Zamknięcie).

Dlaczego? Rodzice muszą zrozumieć "dlaczego nam to robicie", zanim zobaczą zakazy.

C. Działania Niezależne (Elastyczne)

Te zadania mają mniejszy wpływ na "wielki finał" i w razie problemów budżetowych mogą być lekko przesuwane w czasie bez wywracania całego projektu:

3.2 (Strażnik przejść): Bardzo pożądane, ale technicznie niezależne od budowy ulicy czy bram. Można wdrożyć wcześniej lub później.

2.3 (#Chodźże): To "wisienka na torcie". Jeśli powstanie kwartał później, projekt się nie zawali.

4.3. ZINTEGROWANA ANALIZA BUDŻETOWA I MONTAŻ FINANSOWY

4.3.1. Zbiorcze zestawienie kosztów inwestycji (CAPEX)

A. HARDWARE (Infrastruktura i technologia)

Najbardziej kosztochłonna część, wymagająca finansowania zewnętrznego.

Nr	Działanie	Szacowany koszt (PLN)	Opis kosztów	Status szacunku
1.1	Kontrola dostępu (Szlabany/System)	120 000	Szlabany, czytniki kart, domofony, okablowanie, naprawa bram.	Z karty (uśredniony)
1.2	Malowanie Zatoki (Kiss & Ride)	15 000	Oznakowanie poziome (termoplast), oznakowanie pionowe.	Szacunek ekspercki
1.3	Przebudowa ul. Mickiewicza*	450 000	Projekt budowlany, wyniesione przejścia, doświetlenie, azyle, nowa organizacja ruchu.	Szacunek ekspercki
3.1	Modernizacja furtek/bram	10 000	Drobne prace ślusarskie, automatyka furtki.	Szacunek ekspercki
	SUMA HARDWARE	595 000 PLN		

UWAGA! *Koszt zadania 1.3 jest szacunkiem dla zmiany organizacji ruchu (DOR) z elementami bezpieczeństwa. Pełna przebudowa drogi (z wymianą podbudowy) kosztowałaby >2 mln PLN.

B. SOFTWARE (Działania miękkie i społeczne)

Relatywnie niskie koszty, wysoki zwrot w postaci akceptacji społecznej.

Nr	Działanie	Szacowany Koszt (PLN)	Opis kosztów	Status szacunku
2.1	Pieszobus / Rowerobus	32 500	Koordinator (umowa zlecenie), kamizelki, nagrody dla dzieci, ubezpieczenie.	Zrewidowany (realny)
2.2	Kampania "Kochasz - puść wolno"	20 000	Grafika, druk banerów, spoty w social media, gadżety odblaskowe.	Szacunek ekspercki
2.3	#Chodźże - ścieżki (Grywalizacja)	40 000	Gry chodnikowe (trwałe), mała architektura (ławki/kosze), aplikacja/mapa.	Szacunek ekspercki
	SUMA SOFTWARE	92 500 PLN		

C. ORGWARE (Organizacja i zarządzanie)

Koszty operacyjne, często ukryte w bieżącym budżecie jednostek.

Nr	Działanie	Szacowany koszt (PLN)	Opis kosztów	Status szacunku
3.2	Strażnik przejścia ("Stopek")	80 000	Wynagrodzenie (np. 1/2 etatu lub umowa) na 2 lata (2027-2028).	Szacunek ekspercki
3.3	Zamknięcie zatoki (Wdrożenie)	12 000	Kampania informacyjna, asysta wdrożeniowa (ochrona/SM), wózki dla kadry.	Z karty
--	Zarządzanie IAP (Project Management)	30 000	Koordinacja całości działań przez 3 lata (dodatek zadaniowy dla urzędnika).	Rekomendacja
	SUMA ORGWARE	122 000 PLN		

4.3.2. Podsumowanie i struktura budżetu

Kategoria	Koszt całkowity (PLN)	Udział %
HARDWARE	595 000	74%
SOFTWARE	92 500	11%
ORGWARE	122 000	15%
Rezerwa (10%)	80 950	--
RAZEM (TOTAL CAPEX)	890 450 PLN	100%

UWAGA! Budżet niespełna 900 tys. PLN na 3 lata transformacji kluczowego obszaru miasta jest kwotą bardzo efektywną kosztowo. Należy przy tym pamiętać, że koszt całkowity nie obejmuje nakładów na remont ul. Mickiewicza.

4.4. MONTAŻ FINANSOWY

Zamiast polegać na jednym źródle, IAP wykorzystuje dywersyfikację, aby zwiększyć szanse realizacji.

1. Budżet Gminy Skawina (Środki Własne)

Rola: Wkład własny do projektów UE, finansowanie Orgware i utrzymanie.

- **Szacowany udział:** ok. 200 000 - 250 000 PLN.
- **Pokrywa:**
 - Wynagrodzenie strażnika (3.2).
 - Bieżące utrzymanie i naprawy (3.1).
 - Wkład własny do inwestycji drogowych (1.3).
 - Dodatki zadaniowe dla koordynatorów.

2. Fundusze Europejskie dla Małopolski 2021-2027 (FEM)

Rola: Główne źródło dla Hardware.

- **Działanie:** Priorytet związany z Mobilnością Miejską (ZIT) lub Bezpieczeństwem Ruchu Drogowego.
- **Szacowany udział:** ok. 400 000 - 500 000 PLN (Dofinansowanie do 85%).
- **Pokrywa:**
 - Przebudowa ul. Mickiewicza (1.3) – jako element szerszego projektu ścieżek rowerowych lub rewitalizacji.
 - Systemy ITS/Smart City – pod to można podpiąć automatykę bram i szlabanów (1.1).

3. Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg (BRD)

Rola: Alternatywa dla środków UE na infrastrukturę punktową.

- **Szacowany udział:** ok. 100 000 PLN.
- **Pokrywa:** Doświetlenie przejść dla pieszych i wyniesienie przejść (elementy zadania 1.3).

4. Mikrogranty / Sponsoring / Budżet Obywatelski (BO)

Rola: Finansowanie działań Software ("miękkich").

- **Szacowany udział:** ok. 50 000 - 80 000 PLN.
- **Pokrywa:**
 - **Budżet Obywatelski:** Idealny do sfinansowania ścieżek #Chodźże (2.3) – projekt prospołeczny, łatwy do wygrania głosami rodziców.
 - **Sponsoring (Lokalny biznes):** Kamizelki i nagrody na Pieszobus (2.1).
 - **Granty (np. Fundacja PZU, "Rowerowy Maj"):** Kampanie edukacyjne (2.2).



4.5. UZUPEŁNIAJĄCE ŹRÓDŁA FINANSOWANIA (CSR I FILANTROPIA)

Włączenie sektora prywatnego i organizacji non-profit pozwala na sfinansowanie elementów, które są "niekwalifikowalne" w twardych projektach UE (np. nagrody dla dzieci, eventy, tymczasowe instalacje artystyczne).

4.5.1. Światowe fundacje i organizacje

Źródła te są wysoce konkurencyjne, ale oferują prestiż i dostęp do eksperckiej wiedzy. Skawina jako miasto URBACT ma "punkty na start" za bycie w sieci europejskiej.

Instytucja / Fundacja	Obszar wsparcia (Pasujące działanie IAP)	Potencjał dla Skawiny
Bernard van Leer Foundation (Urban95)	Orgware / Hardware: Fundacja skupia się na mieście z perspektywy dziecka o wzroście 95 cm. Idealne źródło wiedzy i grantów na mikro-interwencje (ławki, bezpieczne przejścia, strefy oczekiwania).	Aplikowanie o granty na przekształcenie zatoki (3.3) w "Strefę Przyjazną Dzieciom" (meble miejskie, zieleń).
Bloomberg Philanthropies	Hardware / Software (Art): Program "Asphalt Art Initiative" finansuje malowanie artystyczne ulic w celu poprawy bezpieczeństwa pieszych.	Idealne pod działanie 1.2 (Malowanie Zatoki) i 1.3 (Niestandardowe malowanie na Mickiewicza) . Granty rzędu 25k USD.
Fondation Botnar	Software: Skupia się na zdrowiu i dobrostanie młodych ludzi w miastach, z naciskiem na technologie cyfrowe i AI.	Finansowanie aplikacji do grywalizacji dla #Chodźże (2.3) lub cyfrowego komponentu Pieszobusu.
FIA Foundation (Child Health Initiative)	Software / Orgware: Główny gracz w globalnym bezpieczeństwie drogowym. Wspiera kampanie na rzecz bezpiecznych dróg do szkoły ("Safe School Journeys").	Wsparcie merytoryczne i finansowe dla kampanii "Kochasz - puść wolno" (2.2) oraz audytów bezpieczeństwa.

4.5.2. Polskie fundacje korporacyjne

Duże polskie firmy mające w statutach bezpieczeństwo i edukację.

Fundacja	Działanie w IAP	Opis mechanizmu
Fundacja PZU ("Pomoc to Moc")	Software: Bezpieczeństwo i edukacja.	Możliwość sfinansowania wyposażenia dla Pieszobusu (2.1) (kamizelki, odblaski, apteczki) oraz elementów miasteczka ruchu drogowego.
Fundacja Budimex ("Domofon ICE", "Strefa Rodzica")	Hardware / Software: Firma budowlana często wspierająca lokalne inicjatywy w pobliżu swoich inwestycji/baz.	Jeśli Budimex realizuje inwestycje w Małopolsce, można wnioskować o doświetlenie przejścia (1.3) lub remont bramy.
Fundacja Orange	Software: Edukacja cyfrowa i nowoczesna.	Wsparcie dla grywalizacji ścieżek #Chodźże (2.3) – np. stworzenie gry miejskiej opartej na kodach QR.
Fundacja BGK ("Moja Mała Ojczyzna")	Hardware (Mały): Wspieranie infrastruktury lokalnej.	Dofinansowanie małej architektury przy szkole (ławki, stojaki rowerowe) w ramach zadania 3.3.

4.5.3. Lokalny biznes i CSR

Skawina posiada silną strefę gospodarczą. Lokalne firmy chętniej dadzą "rzecz" lub "usługę" niż gotówkę.

Typ partnera	Potencjalni partnerzy (przykłady)	Model współpracy (barter/sponsoring)
Przemysł / Produkcja	Valeo, Vesuvius, NPA Skawina, Lajkonik, Bahlsen	Sponsoring rzeczowy: Zakup 1000 szt. kamizelek odblaskowych z logo firmy dla uczniów (Zad. 2.1). Sfinansowanie nagród w konkursach mobilności.
Markety budowlane / Deweloperzy	Lokalne składy budowlane, deweloperzy budujący osiedla.	Darowizna materiałowa: Dostarczenie farb do malowania zatoki (1.2) lub donic betonowych do blokady wjazdu (3.3).
Lokalne Media / Drukarnie	Lokalne portale, drukarnie wielkoformatowe.	Patronat medialny: Darmowy druk banerów do kampanii "Kochasz - puść wolno" (2.2) w zamian za logo na plakacie.
Sklepy rowerowe / Serwisy	Lokalne serwisy rowerowe.	Serwis: Darmowe przeglądy rowerów dla uczestników Rowerobusu na start sezonu.

4.6. STRATEGIA POZYSKIWANIA FUNDUSZY ZEWNĘTRZNYCH

Aby sięgnąć po środki, Zespół Wdrożeniowy IAP powinien przyjąć zasadę "Matching Funds" (Łączenia funduszy):

- **Zasada "Małych Kroków" (Low Hanging Fruits):**
 - W Q1 2026 (start projektu) wysłać prośby do lokalnych firm (CSR) o proste rzeczy: kamizelki, farbę, wydruk ulotek. To buduje relację ("Quick Win").
- **Zasada "Innowacji":**
 - Do fundacji takich jak Bloomberg czy Botnar nie składamy wniosku o "remont chodnika". Składamy wniosek o "Innowacyjny eksperyment społeczny wykorzystujący sztukę/technologię do zmiany zachowań transportowych". Opisujemy nasze zadania 1.2 i 2.3 językiem innowacji.
- **Rola Rady Rodziców (NGO):**
 - Wiele fundacji (np. PZU, Orange) nie daje grantów Urzędowi Gminy, ale daje NGO.
 - Rekomendacja: Operatorem wniosków o "miękkie" pieniądze powinna być Rada Rodziców (jeśli ma osobowość prawną) lub zaprzyjaźnione lokalne stowarzyszenie (np. SKIMKA), a Gmina jest partnerem strategicznym.

4.7. ROZKŁAD PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH (CASH FLOW)

Wydatki nie są liniowe. Poniższa tabela pokazuje zapotrzebowanie na środki, co pozwala zaplanować budżet (WPF).

Rok	Planowane wydatki	Główne pozycje kosztowe	Źródło dominujące
2026	~75 000 PLN	Naprawy bram (3.1), Start Pieszobusu (2.1), Projektowanie (1.1)	Budżet Gminy (Bieżący)
2027	~225 000 PLN	Instalacja Szlabanów (1.1), Kampania (2.2), Projektowanie ulicy (1.3)	Środki własne + Zaliczki grantowe
2028	~590 450 PLN	PEAK: Przebudowa ulicy (1.3), Strażnik (3.2), Ścieżki (2.3), Finał (3.3)	Fundusze UE (Refundacja) / Inwestycje

4.8. KOSZTY UTRZYMANIA (OPEX) - PO WDROŻENIU

Po roku 2028, IAP generuje roczne koszty stałe, które muszą wejść do budżetu szkoły/gminy:

1. **Serwis systemu szlabanowego:** ok. 5 000 PLN / rok.
2. **Odświeżanie malowania (zatoka/ścieżki):** ok. 3 000 PLN / rok.
3. **Strażnik (opcjonalnie):** ok. 40 000 PLN / rok (lub przejście na wolontariat/SM).
4. **Koordinacja Pieszobusu:** ok. 5 000 PLN / rok (symboliczne dodatki).

Łączny roczny koszt utrzymania zmian: ok. 15 000 - 55 000 PLN.

Jest to koszt pomijalny w skali budżetu oświaty, a zysk w postaci bezpieczeństwa jest bezcenny.



4.9. SYNTETYCZNY PLAN ZARZĄDZANIA RYZYKIEM

4.9.1. Diagnostyka: "Wąskie Gardło" roku 2028

W I i II kwartale 2028 roku następuje jednoczesna realizacja trzech kluczowych, kolizyjnych procesów:

- **Przebudowa ul. Mickiewicza (1.3):** Utrudnienia w ruchu, roboty drogowe, brak przejazdu.
- **Przygotowanie do zamknięcia zatoki (3.3):** Presja psychologiczna na rodziców, zmiana regulaminów.
- **Wdrożenie ścieżek #Chodźże (2.3):** Próba przekierowania ruchu na nogi.

Główne zagrożenie: Jeśli przebudowa ulicy (1.3) się opóźni, a mimo to zamkniemy zatokę (3.3), nastąpi paraliż komunikacyjny dzielnicy, co wywoła masowe protesty i może doprowadzić do cofnięcia zmian przez władze ("polityczna śmierć projektu").

4.9.2. Scenariusze zarządzania kryzysowego na rok 2028

W przypadku wystąpienia problemów w roku kumulacji, uruchamiamy jeden z poniższych scenariuszy (Plan B):

SCENARIUSZ A: "Poślizg Infrastrukturalny"

Sytuacja: Jest czerwiec 2028. Przebudowa ul. Mickiewicza (1.3) ma 3 miesiące opóźnienia i nie skończy się we wrześniu.

- **Decyzja: WSTRZYMANIE działania 3.3 (Zamknięcie Zatoki)**
- **Działanie:** Zatoka pozostaje otwarta jako tymczasowy bufor techniczny, ale z wprowadzonym rygiem (tylko Kiss&Ride max 1 min, pilnowane przez straż).
- **Cel:** Uniknięcie paraliżu rozkopanej ulicy. Zamknięcie zatoki następuje dopiero po odbiorze technicznym ulicy (np. w ferie zimowe 2029).

SCENARIUSZ B: "Opór Materii" (Sabotaż zmian)

Sytuacja: Rodzice masowo łamią zakaz wjazdu do zamkniętej zatoki (3.3), ignorują znak B-1, a szlabany są wyłamywane lub blokowane.

- **Decyzja: HARD LOCKDOWN (Eskalacja fizyczna).**
- **Działanie:** Montaż fizycznych barier betonowych lub donic uniemożliwiających wjazd (rozwiązanie nieodwracalne tymczasowo).
- **Komunikacja:** "Musielismy to zrobić dla bezpieczeństwa Waszych dzieci, ponieważ zasady były łamane". Przesunięcie odpowiedzialności na łamiących przepisy.

SCENARIUSZ C: "Kłęska Alternatyw"

Sytuacja: Ulica gotowa, zatoka zamknięta, ale Pieszobus nie działa, a rodzice krążą wokół szkoły szukając miejsca, generując smog i korki.

- **Decyzja: URUCHOMIENIE BUFORÓW ZDALNYCH.**
- **Działanie:** Wyznaczenie i oznakowanie tymczasowych parkingów "Park & Walk" w odległości 300-400m (np. przy Parku Miejskim, Dworcu) i skierowanie tam ruchu przez wolontariuszy/służby. Promocja "Spaceru Ostatniej Mili".

4.9.3. Monitoring ryzyka (Early Warning System)

Aby nie obudzić się z problemem za późno, wprowadzamy Kwartalne Przeglądy Ryzyka (Risk Review Meetings) w ramach zespołu IAP.

Kluczowe wskaźniki ostrzegawcze (KPIs Ryzyka):

- **Postęp prac projektowych dla zadania 1.3:** Jeśli do III kw. 2027 nie ma pozwolenia na budowę -> **ALARM CZERWONY.**
- **Nastroje społeczne:** Jeśli w ankietach ewaluacyjnych po kampanii 2.2 (w 2027) poparcie dla zmian jest poniżej 40% -> **ALARM ŻÓŁTY** (Konieczność intensyfikacji działań miękkich).
- **Budżet:** Jeśli oferty przetargowe na zadanie 1.1 przekraczają budżet o >20% -> **ALARM ŻÓŁTY** (Konieczność cięcia zakresu estetycznego na rzecz funkcjonalnego).

Podsumowanie:

Kluczem do sukcesu nie jest sama budowa, ale **synchronizacja**. Największym ryzykiem nie jest to, że nie zdążymy z budową, ale to, że zmiany "twarde" wyprzedzą gotowość "miękką" (mentalną) mieszkańców.



4.9.4. Rejestr kluczowych ryzyk (TOP 5)

Kod ryzyka	Opis zagrożenia	Prawdop. / Wpływ	Sygnal ostrzegawczy (Trigger)	Strategia mitygacji (prewencja)
R-INF-01	Opóźnienie przebudowy ul. Mickiewicza (1.3) poza termin otwarcia roku szkolnego we wrześniu 2028.	Wysokie / Krytyczny	Brak wyłonionego wykonawcy do końca Q4 2027.	Priorytetyzacja przetargu w budżecie gminy na 2027. Zastosowanie kar umownych za opóźnienia dla wykonawcy.
R-SOC-01	Bunt społeczny rodziców („Nie mam gdzie stanąć”) w momencie zamknięcia zatoki przy braku alternatyw.	Wysokie / Wysoki	Petycje rodziców, negatywne wpisy na grupach lokalnych FB w Q1 2028.	Kampania wyprzedzająca: Pokazanie wizualizacji "nowej" bezpiecznej szkoły przed wprowadzeniem zakazów. Włączenie Rady Rodziców w proces decyzyjny (współautorstwo).
R-DIS-01	Efekt przeniesienia (Displacement): Rodzice blokują osiedlowe uliczki i wyjazdy mieszkańców w promieniu 200m od szkoły.	Średnie / Wysoki	Zwiększona liczba zgłoszeń do Straży Miejskiej w pierwszym miesiącu zmian.	Wprowadzenie strefy zamieszkania / zakazów postoju na ulicach przyległych (równoległe z 3.3). Intensywne patrole SM w pierwszym miesiącu ("Zero tolerancji").
R-FIN-01	Wzrost kosztów robót budowlanych (inflacja) przekraczający budżet na zadanie 1.3 i 1.1.	Średnie / Wysoki	Wskaźniki inflacji GUS, ceny ofertowe w innych przetargach gminnych.	Zabezpieczenie rezerwy inwestycyjnej (min. 15%) w Wieloletniej Prognozie Finansowej (WPF). Etapowanie prac (najpierw bezpieczeństwo, potem estetyka).
R-SOFT-01	Upadek "Pieszobusu" (2.1) przed rokiem 2028, co zwiększa presję na dowóz samochodowy.	Wysokie / Średni	Spadek frekwencji dzieci poniżej 10% w zimie 2027.	Profesjonalizacja koordynacji (płatny koordynator zamiast wolontariusza). Wprowadzenie elementu grywalizacji dla dzieci (nagrody za regularność).

4.10. PLAN KOMUNIKACJI I ZAANGAŻOWANIA: "BEZPIECZNA SZKOŁA = SPOKOJNA GŁOWA"

Cel Strategiczny: Uzyskanie Społecznej Licencji na Działanie (Social License to Operate) dla zamknięcia zatoki i przebudowy ul. Mickiewicza w roku 2028.

4.10.1. Analiza interesariuszy (Kogo musimy "ugłaskać"?)

Grupa interesariuszy	Ich główna obawa (Pain Point)	Nasza odpowiedź (narracja)	Kanał dotarcia
Rodzice "kierowcy" (opozycja)	"Nie mam czasu rano", "Gdzie stanę?", "Dziecko zmoknie/zmarznie".	Narracja bezpieczeństwa: "Obecna sytuacja to rosyjska ruletka. Zmiany są po to, by Twoje dziecko nie wpadło pod koła innego rodzica". Narracja alternatyw: "Miejsca są 3 minuty stąd (mapa)".	Librus (Dziennik), Zebrania, Kampania w social media
Nauczyciele i personel (Wewnętrzny opór)	"Zabierają mi przywilej parkowania pod pracą", "Muszę nosić ciężkie rzeczy".	Narracja lidera: "Jesteśmy przykładem dla uczniów". Narracja wsparcia: "Dajemy Wam 'Pakiet Mobilności' (wózki, piloty do parkingu buforowego)".	Rada Pedagogiczna, Spotkania z Dyrekcją, Intranet
Mieszkańcy ul. Mickiewicza	"Rodzice zablokują mi wyjazd z bramy, jak zamkniecie zatokę".	Narracja porządku: "Nowa organizacja ruchu i słupki uniemożliwią dzikie parkowanie. Będzie ciszej i bezpieczniej".	Ulotki do skrzynek, Spotkania osiedlowe
Decydenci (Burmistrz, Radni)	"Będą protesty, stracę głosy wyborców".	Narracja sukcesu: "To będzie wizytówka miasta – nowoczesna, europejska przestrzeń. Media to pokochają. Mamy poparcie 'cichej większości'".	Raporty z postępów, Wizualizacje sukcesu

4.10.2. *Harmonogram komunikacji (Zsynchronizowany z Master Schedule)*

FAZA 1: "ZAKOCHAJ SIĘ W ALTERNATYWIE" **(2026 – Połowa 2027)**

Cel: Nie mówimy jeszcze o zakazach. Promujemy korzyści ("Marchewka").

- **Działanie:** Promocja Pieszobusu/Rowerobusu (Zad. 2.1).
- **Przekaz:** "Zobacz, jakie Twoje dziecko jest szczęśliwe i samodzielne, gdy idzie z kolegami".
- **Narzędzia:**
 - Filmy wideo w social mediach pokazujące uśmiechnięte dzieci w Pieszobusie.
 - Konkursy szkolne z nagrodami dla „Aktywnych Klas”.
 - **Wydarzenie Specjalne:** "Parking Day" (Jeden dzień w roku, kiedy zamykamy zatokę *na niby* i robimy tam piknik/plac zabaw, żeby pokazać potencjał tego miejsca).

FAZA 2: "PRZYGOTOWANIE DO REMONTU" **(Koniec 2027 – Q1 2028)**

Cel: Informujemy o nadchodzących utrudnieniach (Zad. 1.3), ale w kontekście inwestycji w jakość.

- **Działanie:** Kampania informacyjna przed przebudową ul. Mickiewicza.
- **Przekaz:** "Przepraszamy za utrudnienia – budujemy dla Was najbezpieczniejszą ulicę w Skawinie".
- **Taktyka "Kanapki":** Zła wiadomość (remont/zamknięcie) podana między dwiema dobrymi (piękna wizualizacja nowej ulicy + bezpieczeństwo dzieci).
- **Kluczowe narzędzie:** "Mapa Dojścia Ostatniej Mili". Ulotka/PDF wysłana do każdego rodzica, pokazująca gdzie zaparkować LEGALNIE w promieniu 400m i ile czasu

zajmuje dojście (np. "Parking Park Miejski – 4 minuty spacerem").

FAZA 3: "NOWA RZECZYWISTOŚĆ" **(Q2 – Q4 2028)**

Cel: Zarządzanie zmianą w trakcie realizacji i po zamknięciu zatoki (Zad. 3.3).

- **Działanie:** Wdrożenie nowej organizacji ruchu.
- **Przekaz:** "Zero tolerancji dla łamania zasad, bo stawką jest życie".
- **Narzędzia:**
 - **Asysta Wdrożeniowa:** Przez pierwsze 2 tygodnie przed szkołą stoją nie tylko strażnicy, ale też wolontariusze/nauczyciele w kamizelkach "Służba Informacyjna", którzy wręczają ulotki z mapą (zamiast mandatów w pierwszym tygodniu).
 - **Gorąca Linia:** Wyznaczona osoba w szkole do odbierania skarg (żeby nie trafiały od razu do Burmistrza).

4.10.3. Zestaw narzędzi kryzysowych (Q&A - gotowce)

Gotowe odpowiedzi dla Dyrekcji Szkoły i Urzędu, aby mówić jednym głosem:

- **Pytanie (Atak):** "To skandal! Gdzie mam stanąć, żeby odprowadzić pierwszoklasistę?!"
- **Odpowiedź (Empatia + Fakt):** "Rozumiem, że to zmiana nawyków. Dla pierwszoklasistów zalecamy parking przy Parku (4 min pieszo). Dzięki temu, że nie ma aut pod samą szkołą, Pana dziecko bezpiecznie wejdzie do budynku, nie przeciskając się między zderzakami."
- **Pytanie (Atak):** "Nauczyciele nie mają gdzie parkować, jak mają pracować?!"
- **Odpowiedź (Standardy):** "Szkoła to miejsce dla dzieci, nie parking. Nauczyciele otrzymali wsparcie w postaci wózków na materiały. Większość nowoczesnych firm w centrach miast nie zapewnia miejsc parkingowych pod drzwiami."
- **Pytanie (Atak):** "Jest zima, pada deszcz, chcecie żeby dzieci chorowały?!"
- **Odpowiedź (Zdrowie):** "Lekarze potwierdzają, że krótki spacer rano buduje odporność, w przeciwieństwie do przegrzewania w aucie. Pieszobus działa w każdą pogodę!"

4.10.4. Rola wizualizacji (Klucz do sukcesu)

Ludzie boją się utraty tego co mają (parking), chyba że zobaczą coś lepszego.

W budżecie działania 1.3 (Projektowanie) należy uwzględnić profesjonalne wizualizacje - render sytuacji przed i po:

- **OBRAZ 1:** Obecnie (Szaro, ciasno, spaliny, chaos).
- **OBRAZ 2:** Po zmianach (Zieleń, ławki przed szkołą, szeroki chodnik, bezpieczne dzieci).

Ten obraz musi wisieć w holu szkoły przez cały rok 2027.



4.11. PLAN ZARZĄDZANIA I MONITORINGU IAP

4.11.1. Struktura zarządzania

Wdrożenie IAP opiera się na trzystopniowej strukturze, która łączy decyzyjność polityczną z zaangażowaniem społecznym

A. Komitet Sterujący – Poziom strategiczny

- **Rola:** Podejmowanie kluczowych decyzji budżetowych, zatwierdzanie istotnych zmian w harmonogramie, rozwiązywanie sporów o wysokim priorytecie.
- **Skład:**
 - Burmistrz Miasta i Gminy Skawina (Przewodniczący).
 - Zastępca Burmistrza (ds. Inwestycji i Infrastruktury).
 - Skarbnik Gminy.
 - Dyrektor Szkoły Podstawowej nr 3.
- **Częstotliwość spotkań:** Kwartalnie (Q-Review).

B. Zespół wdrożeniowy (Core Team) – Poziom operacyjny

- **Rola:** Codzienne zarządzanie zadaniami, koordynacja wykonawców, nadzór nad wskaźnikami.
- **Skład:**
 - Koordynator IAP (Kierownik Projektu)
 - Oficer Piesz-Rowerowy: Nadzór merytoryczny
 - Wydział IN/GK): Nadzór nad zadaniami 1.1–1.3.
 - Przedstawiciel Szkoły (Lider Zmiany)
- **Częstotliwość spotkań:** Miesięcznie.

C. Lokalna Grupa URBACT (ULG) – Poziom konsultacyjny

- **Rola:** Głos doradczy, monitoring społeczny, zgłaszanie ryzyk, współorganizacja działań miękkich (pikniki, kampanie).
- **Skład:** Rada Rodziców SP3, Mieszkańcy ul. Mickiewicza, Lokalne NGO, Policja/Straż Miejska.
- **Częstotliwość spotkań:** Dwa razy w roku (lub ad-hoc przy kamieniach milowych).

4.11.2. Ramy monitoringu i ewaluacji

System monitoringu oparty jest na Cyklu Deminga (PDCA: Planuj-Wykonaj-Sprawdź-Działaj) i zapewnia wczesne wykrywanie odchyleń.

Narzędzia Monitoringu:

- **Karta Wyników IAP (Scorecard):** Prosty dashboard w Excelu monitorujący postęp wskaźników Produktu i Rezultatu (zdefiniowanych w Kartach Działań). Aktualizowany kwartalnie przez Koordynatora IAP.
- **Kwartalne Raporty „Świeł Drogowych”:**
 - **Zielony:** Działanie przebiega zgodnie z planem.
 - **Żółty:** Ryzyko opóźnienia (wymaga uwagi Zespołu Wdrożeniowego).
 - **Czerwony:** Krytyczne opóźnienie/przekroczenie budżetu (wymaga decyzji Komitetu Sterującego).
- **Wizje Lokalne:** Comiesięczna inspekcja terenu („Audyt Zero”) przez Oficera Piesz-Rowerowego w celu weryfikacji postępu prac i problemów (np. czy szlabany działają, czy Pieszobus funkcjonuje).

Ewaluacja (Ocena skuteczności):

- **Ewaluacja śródkresowa (Połowa 2027):** Weryfikacja, czy kampanie miękkie (2.1, 2.2) są skuteczne przed rozpoczęciem głównych inwestycji. Ankieta wśród rodziców.
- **Ewaluacja Ex-post (Koniec 2028):** Końcowe badanie mobilności i ankiety satysfakcji. Porównanie z danymi bazowymi (Baseline) z 2025 r.

4.11.3. Zarządzanie IAP

IAP to „żywy” dokument. W przypadku nieprzewidzianych okoliczności (np. nagły wzrost cen materiałów, blokady prawne) obowiązuje następująca procedura:

- **Zgłoszenie:** Lider Działania zgłasza problem Koordynatorowi IAP.
- **Analiza:** Zespół Wdrożeniowy przygotowuje rekomendację (np. przesunięcie środków z Zadania X na Y).
- **Decyzja:**
 - Zmiany drobne (<10% budżetu/czasu): Zatwierdza Koordynator.
 - Zmiany kluczowe (anulowanie zadania, wzrost kosztów >10%): Zatwierdza Komitet Sterujący.

4.11.4. Trwałość i instytucjonalizacja

Celem IAP nie jest jednorazowa akcja, lecz trwała zmiana systemowa w Skawinie.

A. Instytucjonalizacja:

- Wpisanie „Pieszobusa” do Statutu Szkoły lub Programu Wychowawczego.
- Przyjęcie „Standardów Szkolnych Ulic” jako oficjalnej polityki Gminy przy przyszłych remontach przy innych szkołach.

B. Finansowanie następce:

- Zabezpieczenie stałej pozycji w Budżecie Gminy: „Utrzymanie infrastruktury bezpieczeństwa przy placówkach oświatowych”.

C. Ewolucja ULG (Przyszłość i społeczna kontrola)

- **Transformacja:** Po zakończeniu finansowania z sieci URBACT, ULG przekształci się w nieformalne „Forum Mobilności Szkolnej”.
- **Nowa Rola:** Przejście z roli „projektantów” do roli „strażników” (watchdog). Grupa będzie spotykać się raz w roku, aby zweryfikować, czy przyjęte rozwiązania (np. zakaz wjazdu pod szkołę) są przestrzegane i czy nie nastąpił powrót do starych nawyków.
- **Lider:** Rolę animatora przejmie Rada Rodziców przy wsparciu Oficera Piesz-Rowerowego.

D. Mechanizm koordynacji i odpowiedzialności (System odporny na zmiany)

Obecnie kompetencje są rozproszone: Centrum Usług Wspólnych (CUW) odpowiada za dowozy, Wydział Rozwoju i Strategii (RS) za planowanie i transport publiczny (RS-M), a Oficer Piesz-Rowerowy za edukację i mobilność aktywną. Aby uniknąć paraliżu decyzyjnego, IAP proponuje stały mechanizm koordynacji:

• Zespół ds. Mobilności Szkolnej:

Powołanie stałego zespołu międzywydziałowego (CUW + RS (M) + IN/GK), spotykającego się raz na kwartał w celu synchronizacji działań (np. zgranie rozkładów jazdy autobusów szkolnych z nową organizacją ruchu).

Wyznaczenie **Głównego Koordynatora Mobilności Szkolnej** w strukturze UMiG (np. w Wydziale RS), który ponosi jednoosobową odpowiedzialność za spójność działań.

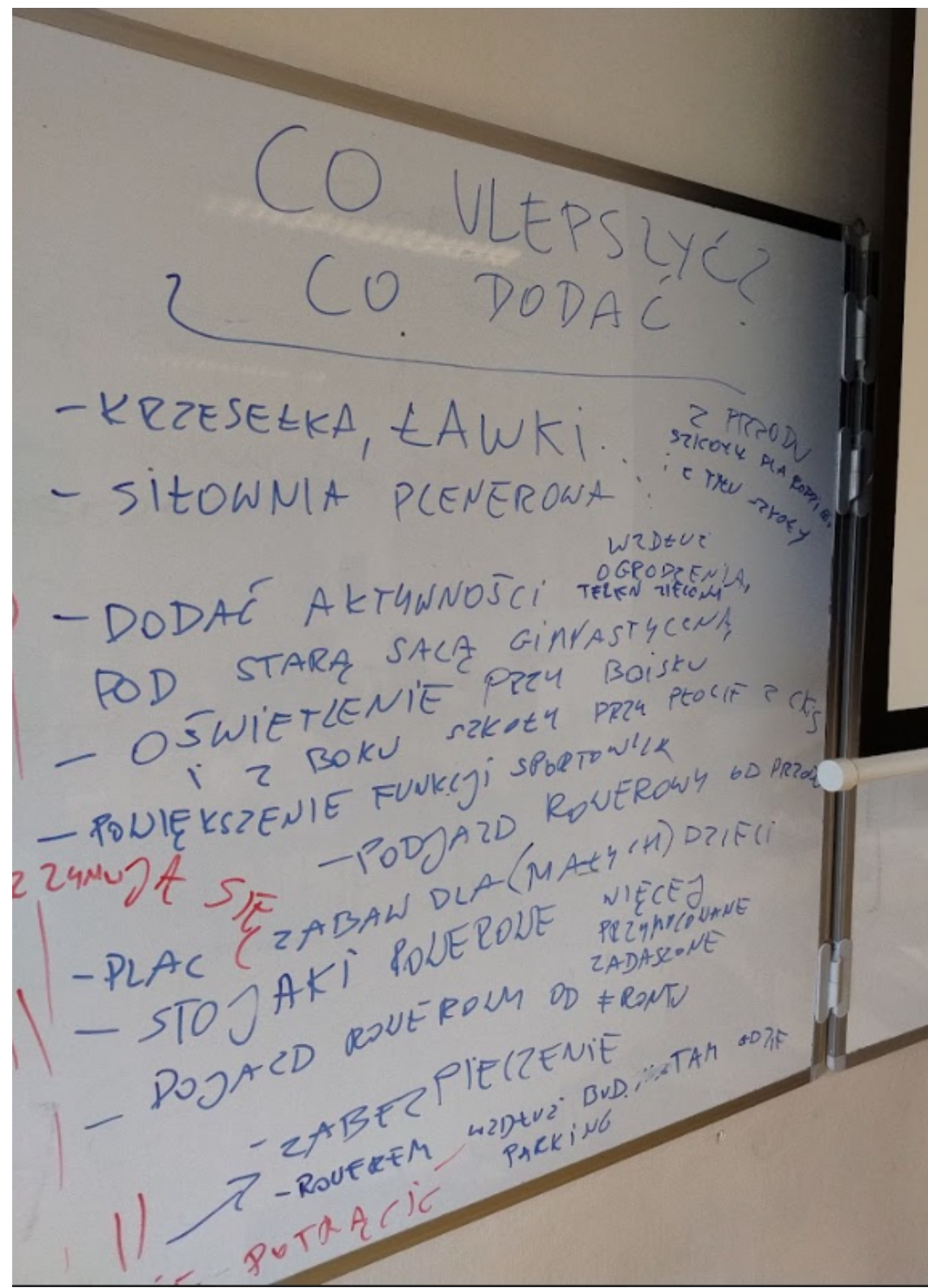
- **Szkolne Plany Mobilności (School Travel Plans - STP):**

Wdrożenie obowiązku posiadania przez każdą szkołę aktualizowanego co 2 lata Szkolnego Planu Mobilności (dokument określający cele, np. % uczniów dojeżdżających rowerem).

- Powołanie w każdej szkole funkcji **Szkołnego Koordynatora Mobilności** (nauczyciel lub rodzic), który jest "łącznikiem" między szkołą a Głównym Koordynatorem w Gminie. Osoba ta monitoruje realizację STP i zgłasza problemy infrastrukturalne bezpośrednio do Urzędu.

E. Transfer wiedzy (skalowanie):

Stworzenie „Podręcznika Dobrych Praktyk SP3” i przekazanie go dyrektorom innych szkół w Skawinie (SP1, SP2, SP4, SP6) jako gotowego modelu do wdrożenia



5. ZINTEGROWANY PLAN DZIAŁAŃ DLA SKAWINY: "OSTATNI BEZPIECZNY KILOMETR"

A. WYZWANIE: Przerwanie "Błędnego Koła"

Skawina staje w obliczu paradoksu mobilności szkolnej: rodzice, dowożąc dzieci samochodem "pod same drzwi" w trosce o ich bezpieczeństwo, generują chaos i zagrożenie, które zniechęca innych do ruchu pieszego. Ten mechanizm "błędnego koła", napędzany przez "kulturę pośpiechu" i luki w infrastrukturze, skutkuje kongestią, smogiem i wykluczeniem transportowym. IAP stanowi strategiczną odpowiedź na te wyzwania, przechodząc od punktowych napraw do systemowej zmiany nawyków.

B. WIZJA I STRATEGIA: Matryca 3x3

Naszą wizją jest Skawina, w której każde dziecko dociera do szkoły w sposób **Bezpieczny, Zrównoważony i Radosny**. Aby to osiągnąć, IAP przyjmuje innowacyjną logikę interwencji opartą na **Matrycy 3x3**, która integruje trzy obszary działań w trzech horyzontach czasowych (do 2028 r. z efektem behawioralnym do 2030 r.):

- **HARDWARE (Inwestycje):**

Fizyczna transformacja przestrzeni, w tym kluczowa **przebudowa ulicy Mickiewicza** (uspokojenie ruchu) oraz instalacja systemu kontroli dostępu (szlabany) przy SP3.

- **SOFTWARE (Działania Miękkie):**

Praca z mentalnością poprzez edukację i grywalizację. Wprowadzenie **Pieszobusa/Rowerobusa**, kampanii "Kochasz, puść wolno" oraz kształtowanie bezpiecznych i ciekawych dróg dojścia do szkoły **#Chodźże**

- **ORGWARE (Organizacja):**

Zmiana zasad gry. Wprowadzenie nowych protokołów dostępu do szkół, przywrócenie **Pani Stop/Pana Stopka** oraz docelowe **zamknięcie zatoki "Kiss&Ride"** pod szkołą na rzecz strefy pieszej.

C. INNOWACJA I WARTOŚCI Plan jest głęboko osadzony w wartościach **Nowego Europejskiego Bauhausu** (estetyka, zrównoważenie, włączenie). Skawina testuje rozwiązania poprzez urbanistykę taktyczną (np. malowanie "fajnych ścieżek"), co pozwala sprawdzić pomysły przed drogi inwestycjami. Projekt stawia na **projektowanie wrażliwe na płęć**, uznając, że bezpieczna szkoła dla dziewczynek jest bezpieczna dla wszystkich.

D. WDROŻENIE I TRWAŁOŚĆ Realizacja IAP oparta jest na profesjonalnym modelu zarządzania:

- **Zarządzanie:** Trójstopniowa struktura (Komitet Sterujący, Zespół Wdrożeniowy, ULG) wsparta stałym, międzywydziałowym **Zespołem ds. Mobilności Szkolnej**.
- **Finansowanie:** Dywersyfikacja źródeł – od środków własnych Gminy (utrzymanie), przez fundusze zewnętrzne KPO/FEnIKS (duże inwestycje), po partnerstwa (działania miękkie).
- **Harmonogram:** Precyzyjna ścieżka krytyczna na lata **2025–2028**, gdzie działania miękkie (edukacja) wyprzedzają twarde restrykcje, budując akceptację społeczną dla zmian.

IAP dla Skawiny to nie plan remontu ulicy – to **pakt społeczny na rzecz samodzielności dzieci**, który zmienia szkołę z "twierdzy samochodowej" w serce bezpiecznego i dostępnego sąsiedztwa.



Skawina

Miasto i Gmina

2025